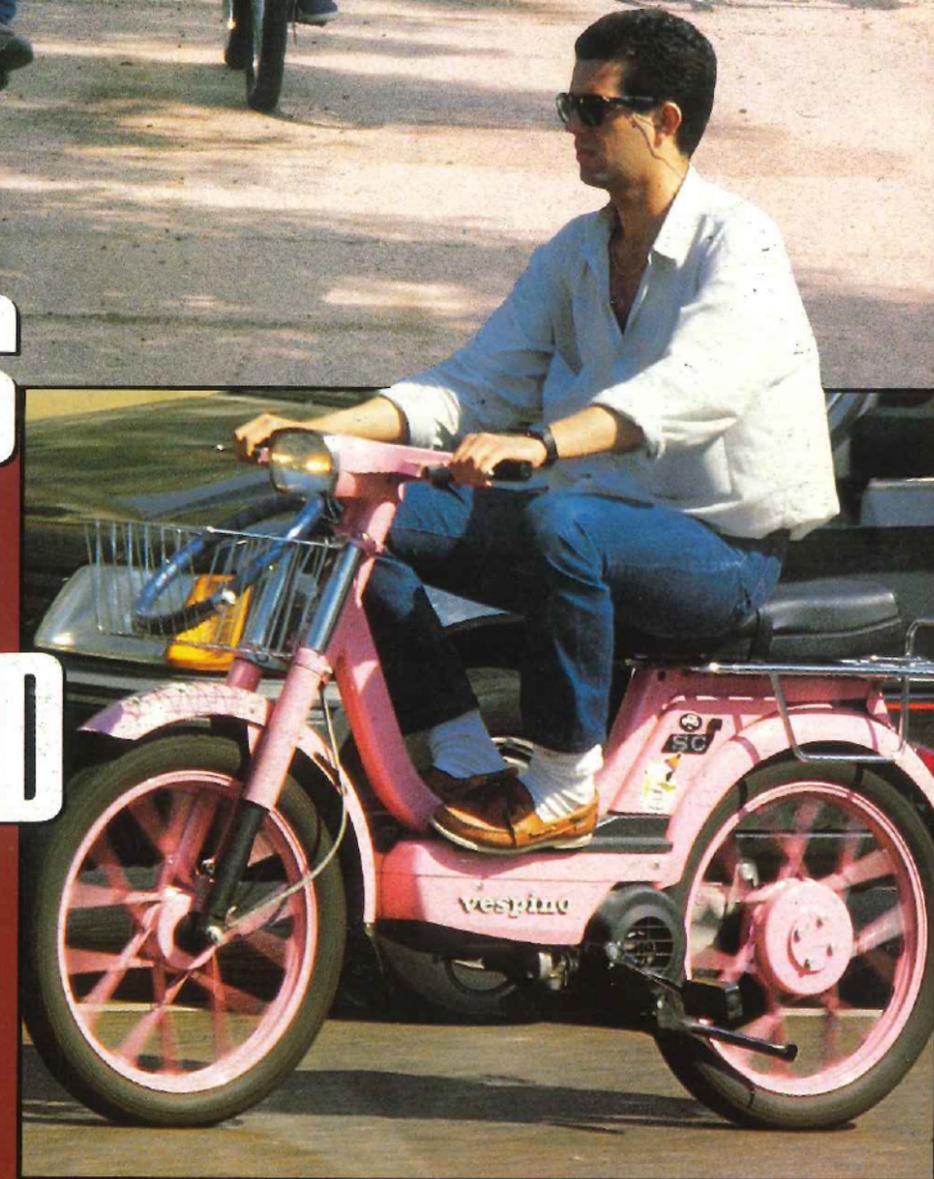


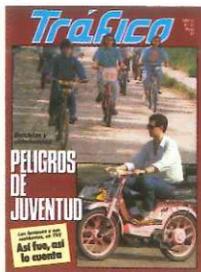
Bicicletas y ciclomotores

PELIGROS DE JUVENTUD

Los famosos y sus accidentes, en TVE

Así fue, así lo cuenta





Miguel GARROTE

AÑO III
NUMERO 22. MAYO 1987

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Belamo.
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, Charo Laiz, Mena, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Carlos y José María Requejo, Estrella Rivera y Sebastián.

Colaboración especial: Evaristo Acevedo.
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, Cely Pedruelo, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria.

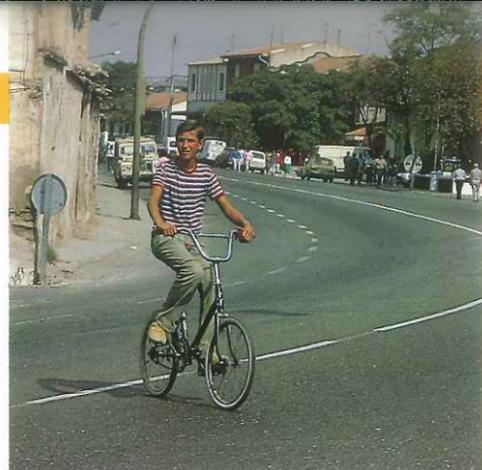
Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. **Depósito legal:** M-25.988-1985. **N.I.P.O.:** 130-87-005-8. **Distribución:** P.D.M. Marketing y Publicidad Directa, S.A., C/ Xaudaró, 7 28034 Madrid.

(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 LOS «DOS RUEDAS» MAS DEBILES

Con la llegada del buen tiempo, comienza también el uso masivo de bicicletas y ciclomotores, especialmente por parte de la juventud. Se trata de dos tipos de vehículos en los que la carrocería es el propio conductor, y que sólo en 1985 arrojaron un saldo de casi 15.000 víctimas de mayor o menor consideración. A esta problemática nos acercamos en un amplio informe.



41 PALOMAS MOTORIZADAS

Desde hace unos años, el asfalto de nuestras ciudades ha visto proliferar una nueva fauna: la de las «palomas motorizadas». Son los mensajeros, los profesionales del recado inmediato, que sobre dos ruedas «vuelan» materialmente entre el tráfico. Un vuelo con riesgos, que abordamos en nuestra serie de profesionales de la conducción.

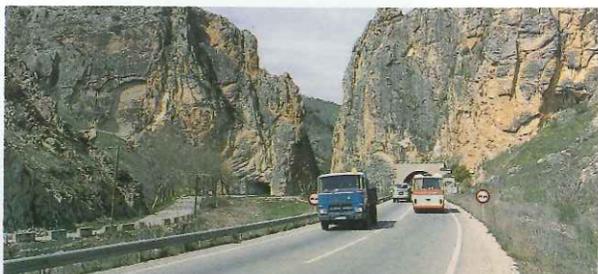
secciones

Cartas (pág. 3) • Paso de cebra (pág. 6) • Editorial (pág. 7) • Tráfico del motor (pág. 25) • Mecánica fácil (pág. 28) • Así ven el... (pág. 30) • TRAFICO CHICO (suplemento central) • Viejas glorias (pág. 32) • El parque automovilístico, al día (pág. 34) • Humor (pág. 50) • De Norte a Sur (pág. 51) • Conducir mejor (pág. 52) • La locura del mes (pág. 54) • Desde la cuneta (pág. 55) • VIP's sobre ruedas (pág. 56) • Pasatiempos (pág. 58).



17 ASI FUE, ASI LO CUENTA

Desde el mes pasado se está emitiendo por TVE la serie «Así fue, así lo cuenta», producida por la DGT, a lo largo de cuyos trece capítulos otros tantos famosos narran su experiencia en un accidente. Este sirve de punto de arranque para abordar distintos aspectos didácticos sobre la seguridad vial.



35 JAEN-GRANADA

En nuestro «Kilómetro a kilómetro» hemos hecho el viaje entre Jaén y Granada, cuyo recorrido ha conocido en los últimos meses una importante mejora de la carretera. Se ha reducido el riesgo y se han acortado las distancias, aunque sigue existiendo la alternativa de disfrutar de un viaje tranquilo y placentero por la antigua ruta.

QUIERE SER PROFESOR

Les escribo para solicitar información sobre los requisitos necesarios para obtener el título de profesor de autoescuela, o el de profesor de educación vial.

También les agradecería me dijese por qué hay tan pocas convocatorias, en relación con el número de demandas existentes, así como me comunicasen las fechas de las próximas.—Angel Arias. Illescas (Toledo).

Respuesta: Los requisitos necesarios para obtener el certificado de profesor de educación vial ya los hemos publicado en alguna revista anterior. No obstante, le rogamos consulte la sección «Letra pequeña» de este mismo número (pág.54), en la que referimos dichos requisitos.

En cuanto a la segunda parte de su consulta, se espera que, una vez ultimado el curso que se estaba celebrando en el momento de escribir estas líneas, se normalicen las convocatorias, con el fin de adaptarlas a la demanda existente. Las fechas no es posible precisarlas en este momento, si bien todas ellas se publican en el B.O.E.

EXTINTORES

El pasado 23 de enero, día en que me tocaba examinar, sucedió un pequeño incidente dentro de las pistas de exámenes. Cuando estaba estacionando mi vehículo de autoescuela, había un pequeño grupo de personas que estaban viendo arder el motor de un coche y nadie hacía nada por apagarlo. Cogí un trapo que llevaba en el maletero de mi vehículo y de un solo golpe logré apagar el fuego, al no dejar salida para la quema del oxígeno.

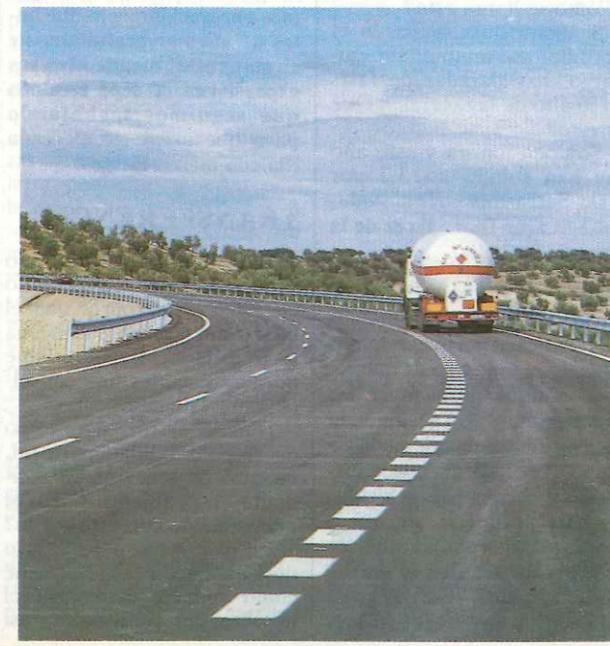
Los dueños del coche sólo sabían dar vueltas, mientras el fuego iba en aumento. Por eso me gustaría hacer la sugerencia de que existieran en los estacionamientos unos extintores, para que en posi-

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

bles casos similares no sucediera lo que acabo de indicar. A. Canorea. Profesor de autoescuela. Madrid.

ENTRAR EN EL CARRIL DE LENTOS

En casi todas las carreteras nacionales hay tramos en cuesta con carriles para vehículos lentos, sobre los cuales tengo la siguiente duda: Pongamos por caso que conduzco un turismo y circulo a 90 kilómetros por hora. Detrás de mí circula un coche que me hace señales acústicas u ópticas, para que me retire al carril de vehículos lentos y así poder adelantarme. ¿Tengo obligación de entrar en el carril referido? ¿Acaso no tengo dicha obligación, dado



José RUBIO

que en realidad no soy un vehículo lento ni circulo a una velocidad que pueda considerarse como lenta? José Luis Arteaga. Toledo.

Respuesta: La señal III. A.16 a que se refiere el artículo 173 del Código, denominada «carril obligatorio para tráfico lento», indica «que los vehículos que circulen a velocidad inferior a la que figura en la señal de velocidad mínima incluida tienen que utilizar obligatoriamente el carril de la derecha». Recomienda a los demás vehículos «utilizar también ese carril, especialmente para facilitar los adelantamientos».

QUE SE REDUZCA EL IVA

En su revista se escribe mucho acerca de la revisión o Inspección Técnica de Vehículos, medida que considera muy positiva de cara a una mayor seguridad en la carretera. En algún número han aconsejado ustedes que, si se posee un coche bastante antiguo, se cambie por otro, ayudándose con facilidades de financiación. También en algún número he visto que se pedía, por parte de buenas voluntades, una reducción

del IVA para los vehículos, cosa que me parece no ha sido concedida.

Yo soy un automovilista que teme que este año no le den el visto bueno al coche. Aunque va muy bien de motor y todo funciona bien, la chapa está fatal. Y como a simple vista ofrece una impresión de «cacharro», todos me aconsejan que compre otro. Ya me gustaría, ya... Pero llevo tres años en paro y dos sin cobrar un duro. Los precios no son de risa y, por si fuera poco, el IVA hace temblar cuando se echan números. Si se consiguiera bajar ese impuesto, siempre sería una ayuda moral y económica. Incluso animarían más a cambiar de coche a los que lo necesitamos. Creo que hay que equiparar el coche a otros instrumentos necesarios para la supervivencia. Juan Luciano Figueira. Villagarcía de Arosa (Pontevedra).

DOS SUGERENCIAS

Me voy a permitir hacerles unas sugerencias, por si las consideran aceptables:

1) Convendría prometer un distintivo especial a los que, según testimonio de las compañías aseguradoras, no han tenido ningún accidente, o hacerles un descuento en la renovación del Permiso de Conducción.

2) ¿Por qué no cambian la palabra «tráfico», que según el diccionario significa comercio, por la de «tránsito», como se expresa en las Repúblicas Iberoamericana? Joaquín Lizarraga. Logroño.

Respuesta: Agradecemos mucho su amabilidad y sus sugerencias. Ahí queda la primera. Respecto a la segunda, nos remitimos al Diccionario de la Real Academia: «2. Comunicación, tránsito y transporte, en vehículos adecuados y por vía terrestre, marítima o aérea, de personas, equipajes o mercancías; además, en vías públicas, paso de personas y animales».

PASO ELEVADO EN LA N-II

Es incomprensible la existencia de un semáforo en una autovía de tanto tránsito como la N-II (p.k. 35,400), cuando no existe ningún caso parecido en ninguna parte de España, máxime cuando no se trata de una travesía urbana.

Cuando los vehículos que vienen de Guadalajara, o desde Madrid, circulan a alta velocidad y no han tenido en la autovía semáforo alguno se encuentran éste —el único—, lo que hace que se produzcan continuos golpes. Ojalá no haya ningún accidente grave que lamentar por esta barbaridad de semáforo.

He oído comentar que se quiere suprimir, pero que antes hay que hacer un paso elevado para cambiar de sentido, ya que los trabajadores —unos dos mil— que trabajan en las fábricas ubicadas a ambos márgenes de la vía tendrían que recorrer más de quince kilómetros hasta el cambio de sentido más próximo.

Este paso elevado es urgente acometerlo, en bien de Alcalá de Henares y de sus trabajadores, así como de los usuarios de la N-II, hoy dentro de la Autovía de Aragón. **A. L. Ferreiro. Alcalá de Henares (Madrid).**

SEMAFORO URGENTE

Considero de urgente necesidad la instalación de semáforos para regular la circulación en el cruce de Avda. de Pío XII, desvío hacia Burgos, y estación de Chamartín, con salida de la M-30 hacia la estación referida.

Todos los días utilizo este cruce madrileño para acudir a mi centro de trabajo, y lo considero altamente peligroso. Todas las semanas hay algún accidente.

Espero que alguien tenga en consideración esta propuesta y pueda llevarla a efecto. **José Luis Gómez Bris. Madrid.**

OPINIONES

Tengo un R-5, por el que en 1986 pagué 3.808 pesetas

BUZON ESPECIAL

EL PRECIO DE LAS AUTOPISTAS

En el número 20 de su revista, correspondiente al mes de marzo, publicaban ustedes una carta firmada por don Miguel Díaz Jiménez, relativa al precio de las autopistas. Y estimo que la respuesta dada por ustedes a dicho señor no es del todo exacta, al menos con relación a la autopista A-6, Villalba-Villacastín-Adanero.

En dicha autopista de peaje, Iberpistas, S. A., han instalado, en los accesos o en lugares que permiten abandonar la autopista sin hacer uso de ella, paneles indicadores de las tarifas de peaje a aplicar a los distintos recorridos y categorías de vehículos. Con ello, Iberpistas, S. A., brinda a los conductores la posibilidad de utilizar el servicio que ofrece la autopista, abonando la tarifa de peaje correspondiente o utilizar la red convencional.

Las tarifas de peaje, efectivamente, son distintas en cada autopista y se obtienen aplicando un coeficiente de actualización —obtenido por una fórmula polinómica— a la tarifa base, que a su vez se multiplica por el número de kilómetros recorridos. Dicha tarifa base es distinta en función del contrato concesional y de la fecha de puesta en servicio de la autopista. **Ignacio Sanz-Pastor. Consejero secretario de Iberpistas, S. A. Madrid.**

N. de la R.—Que nosotros dijésemos que considerábamos interesante que figurasen los precios de las autopistas a la entrada de las mismas no quería decir, por supuesto, que negásemos la existencia de dichas tablas de precios en algunas de ellas, entre las que esa que nos cita es un magnífico ejemplo. Gracias por su atención.

en concepto de S.O.A., y este año 16.648 por S.S.O. Es decir, un 337 por 100 más. ¿Cómo se llama esto?

La ITV, ¿no será un sacaperras? No creo que al responsable de esto le importen mucho las muertes por accidente.

En muchas de nuestras ciudades, en sus calles más céntricas, no se puede aparcar ni aun pararse cinco minutos. Sin embargo, si pagas diez duros, si se puede aparcar. ¿Cómo se llama esto?

Si monto una rueda en el bordillo, me multan; sin embargo, hay paradas de taxis en lo alto de las aceras. ¿Qué es esto?

Soy pensionista y este año me han subido un 3,2 por 100. Sarcasmos de la vida. **José Suárez Díaz. Jerez de la Frontera (Cádiz).**

Respuesta: Como podrá comprobar, publicamos sin más sus críticas, porque estamos abiertos a todo tipo de opiniones, aunque no siempre las compartamos. No obstante, lo que no admitimos en modo alguno es que afirme que la inspección técnica de vehículos se hace porque sí, sin que a nadie le importen los muertos por accidente. Con el mayor de los respetos —ése que en su afirmación no parece usted tener en esa frase concreta—, hemos de decirle que la fundamental razón de ser de los organismos de la Administración, en general, y de los relacionados con el tráfico, en particular, es la mejora de la calidad de vida de los españoles y, por supuesto, su integridad física. Si usted ha podido escribir a esta revista, sepa que es porque ésta nació con la única misión de buscar una mayor seguridad en nuestras calles y carreteras. Le rogamos encarecidamente que antes de afirmar gratuitamente ciertas cosas, medite bien sus expresiones. Y sepa también que seguimos trabajando para que usted circule cada día con menos riesgos.

TRANSFERENCIA

Hace algo más de un año vendí un coche matriculado en 1969 y me consta que el nuevo dueño no tiene hecha la transferencia, por lo que quisiera hacerles una consulta sobre este caso.

¿Puede existir algún tipo de responsabilidad para mí, en caso de tener algún accidente o problema legal el nuevo dueño con este coche?

En el reverso del Permiso de Circulación feché y firmé como cedente, y consta el nombre del comprador, así

como su domicilio. Vito Peña. Brunete (Madrid).

Respuesta: Es necesario, además, que cumpla lo previsto en el artículo 247, apartado 1.2, del Código de la Circulación, notificando a la Jefatura de Tráfico correspondiente el nombre, apellidos y domicilio del comprador, y la fecha de la venta para salvar su responsabilidad subsidiaria por las multas de tráfico que, de otro modo, gravitarían sobre usted, con arreglo al artículo 278, IV. Asimismo, por medio de la Jefatura puede exigir al adquirente que formalice la transferencia. También es conveniente, a efectos del Impuesto Municipal de Circulación, justificar el haber cumplido la obligación anterior.

A FAVOR DE LOS EXAMINADORES

Quisiera romper simbólicamente una lanza en favor de esos funcionarios metódicos, intransigentes e inhumanos, como les suelen llamar despectivamente —si no los califican con adjetivos peores—, la inmensa mayoría de las personas que se someten a un examen. Son los examinadores de Tráfico.

Primero hay que decir que estos señores, ya sean de Trá-

fico o de cualquier otra materia (Lengua, Inglés, etc.) no suspenden a nadie. Es el propio examinando el que decide con sus acciones (reflejos, dominio, etc., del vehículo) si es merecedor del ansiado permiso.

No vamos a negar que hay unos examinadores más exigentes que otros, pero todos, junto con los profesores, son profesionales y tiene la misión de hacer la conducción y la circulación más seguras cada día. Ellos tienen en cuenta las circunstancias que rodean al ejercicio, ya sean nervios, estado del tráfico durante el examen, etc.

En definitiva, son trabajadores como lo somos todos y, por tanto, no hay que tenerles esa adversión, odio e incluso miedo, y sí, y como disculpa hacia ellos, un poco de condescendencia, pues tienen una rutina, cansancio, etc. Y, por supuesto, hay que retirarles el cartelito de «me ha suspendido el examinador, que era un...». **José Manuel Muñoz Megías. Madrid.**

REMOLCAR UN VEHICULO

Si circulando por una autopista, carretera nacional u otra vía, en compañía de familiares o amigos y en coches diferentes, se nos queda uno averiado, ¿podemos remolcarlo con el otro coche hasta el taller o hasta el lugar seguro más próximo?

Desearía me explicasen el contenido del artículo 301 del Código de la Circulación. **Agapito Blanco. Madrid.**

Respuesta: De acuerdo con el artículo 301 del Código de la Circulación, en autopista el remolque de vehículos sólo se podrá realizar por los vehículos especialmente destinados a dicho fin; es decir, por vehículos grúa. Esta norma es igualmente aplicable a las autovías y a las vías para automóviles, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 304.

En el resto de las vías no existe precepto que prohíba que el remolque de vehículos averiados se realice por otros que no sean grúa. No obstante, es aconsejable no realizarlo, a no ser que se haga para situar aquellos fuera de la calzada o para llevarlos a un lugar cercano. Pero siempre guardando las debidas garantías de seguridad.



LAS ZONAS DEL SEGURO

Según leo en el número 20 de su revista, las provincias marcadas en color rojo en el mapa de España serán las que, por su climatología, tendrán que pagar el seguro del coche más caro.

Esto, a mi entender, es tanto como decir que los vehículos del resto de España no pueden circular por esa zona, al no cubrir su seguro lo que nosotros abonamos, lo mismo que ocurriría a los españoles en el resto de Europa.

¿Somos los nativos de esas zonas los únicos responsables de los accidentes? Indudablemente, no, ya que poseemos pericia en lo cotidiano. A un buen esquiador es difícil encontrarle en Africa, o en las playas el mayor número de ahogados es de gentes del interior, porque las de la costa conocen bien lo engañadora que es la mar.

Las compañías aseguradoras, grandes conocedoras de letra pequeña, quieren embolsarse buenos millones a nuestra costa y el Gobierno no puede consentirlo con los mismos sueldos, pues estas zonas también podrían reclamar, por razones de climatología, precios especiales en ropa, calzado, paraguas, etc. **Juan Antonio Amenabar. Torrelavega (Cantabria).**

CARRILES BUS-TAXI

Quisiéramos aclaración a un asunto que nos tiene preocupados. Es el siguiente: ¿Se pueden utilizar los carriles

su utilización general exclusivamente para realizar alguna maniobra que no sea la de adelantamiento, dejando siempre preferencia a autobuses y taxis. Por consiguiente, está permitida su utilización en los casos que usted dice.

Por lo que se refiere a las zonas reservadas al estacionamiento, ha de tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo 174, a) 1.5 y 3.8 del Código, por lo que se podrán utilizar para circular según estén o no ocupadas por vehículos aparcados.

REPUESTOS OBLIGATORIOS

Me gustaría saber los repuestos obligatorios que hay que llevar en el coche, además de la rueda de repuesto, el gato, el juego de luces y la caja de herramientas que proporciona el fabricante. **María del Mar Bobis. Avilés (Asturias).**

Respuesta: Como los accesorios, repuestos y herramientas —salvo los que son comunes para todos los vehículos automóviles— dependen de la categoría del vehículo y de su destino, le remitimos al artículo 238 del Código de la Circulación, cuya reproducción en estas líneas sería demasiado prolija.

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 extraerlas 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

NOTA A NUESTROS COMUNICANTES

Dado el elevado número de cartas que, desde los primeros números, llegan a nuestra redacción, nos es materialmente imposible incluirlas todas en esta sección. Todos los meses intentamos hacer la más precisa selección de las mismas, que reflejamos en estas páginas. Rogamos, pues, que nadie se sienta defraudado si no ve publicada su carta, y les aseguramos, por otra parte, que todas ellas son leídas y consideradas.

INFLUENCIA NOCIVA DEL TABACO EN EL CONDUCTOR

Guillermo PASCUAL BARLES (*)

EL tabaquismo comienza a ser considerado como una epidemia de nuestro siglo, y el tabaco como un factor de riesgo íntimamente relacionado con múltiples enfermedades y con las primeras causas de muerte en los países desarrollados. El contenido de elementos tóxicos que lleva el humo del tabaco es considerado superior a 3.800, entre los que figuran más de 50 carcinógenos, nicotina, monóxido de carbono e irritantes, entre otros. Un cigarrillo de 70-80 mm. de largo produce 0,5 gramos de humo, el cual sirve de vehículo a los componentes tóxicos para el organismo, que pueden actuar «in situ» por presencia, o ser absorbidos por la boca, las vías respiratorias o los alvéolos pulmonares, pasar a la sangre y producir efectos generales sobre los diferentes aparatos y sistemas corporales.

El automovilista, al ser persona que utiliza un objeto mecánico susceptible de deterioro, ha de procurar mantenerse dentro de las más aceptables medidas de salud, no sólo porque está en juego su vida, sino también las ajenas. Y es aquí donde se matiza a la hora de enjuiciar los efectos indeseables que el tabaco produce. Uno de los sistemas que sufre directamente el castigo del tabaco es el respiratorio, en el que su constante influencia ocasiona, con el transcurrir de los años, una broncopatía crónica, enfermedad que cursa con tos y expectoración matutina y hace ser al fumador más proclive a padecer infecciones respiratorias repetitivas. Estas, consecuentemente, inducirán a mermar su salud y a disminuir su concentración en el momento de la conducción, influenciada también por la acción del monóxido de carbono —parte integrante del humo del tabaco— que, al unirse con la hemoglobina de la sangre, ocasiona disminución del rendimiento tanto intelectual como manual, de la agudeza visual, de la audición, del tiempo de elección, etcétera. Estos mismos aspectos han sido estudiados en EE.UU., demostrándose que los trabajadores fumadores son propensos a estar más somnolientos por la mañana, ser más lentos en sus trabajos y cometer más errores. Traslademos estos resultados al sector automovilístico, al conductor profesional que consume largas horas en el interior de una cabina, la más de las veces mal ventilada, y encontraremos los mismos nocivos efectos secundarios.

El asmático es otro tipo de enfermo que incrementa su riesgo si es fumador o está en contacto con humo de tabaco. Debido a la hiperreactividad bronquial que estos enfermos padecen y que les puede producir una reacción exagerada de sus vías aéreas, manifestada por un espasmo bronquial que les impedirá la entrada de aire a sus bronquios.

El sistema cardiovascular tampoco está exento de sufrir las consecuencias del tabaco, duplicándose el riesgo de padecer enfermedades derivadas del mismo y cuadruplicándose el de morir a consecuencia de ellas. Enfermedades como la arteriosclerosis mantienen una correlación positiva con el uso del tabaco. Del mismo modo está aceptada su influencia en la aparición y posterior intensidad de la enfermedad coronaria, guardando relación directa con el abandono tras la instauración de la enfermedad. En seguimientos efectuados en personas que habían sufrido un infarto de miocardio, se comprobó una mortalidad superior al 82 por 100 en los que seguían fumando, frente a un 36 por 100 en los que lo habían abandonado. Se constata también el hecho que la muerte súbita se asocia muy directamente con el hábito de fumar, especialmente en el hombre. Con estos datos, enfermedades cerebro-vasculares se triplican en riesgo si el individuo es fumador de más de 20 cigarrillos diarios, y se quintuplican si se rebasa esta cifra. Y en cuanto a la enfermedad vascular periférica, disminuye o incluso desaparece si se abandona el hábito tabáquico. ¿Nos hemos preguntado alguna vez cuántos accidentes automovilísticos, a primera vista inexplicablemente absurdos, son resultado de un infarto de miocardio, una crisis hipertensiva, una muerte súbita, un ictus?

Sistemas como el neuroendocrino, con retención de líquidos, disminución de los reflejos, espasmos de la acomodación, disminución de las hormonas tiroideas, etcétera; órganos como el de la visión, con una enfermedad típica del fumador —la «la ambliopatía tabáquica», ocasionada por el déficit de los factores vitamínicos B, secundarios al consumo de tabaco y que conllevan la disminución de la visión central— se ven afectados por enfermedades que acechan al automovilista. Sin embargo, todavía existe un término a tener en cuenta dentro de la influencia del tabaco en el automovilista: es el fumador pasivo, persona que, sin ser fumador, va a sufrir todas las consecuencias del humo del tabaco de las que hemos hablado en párrafos anteriores, y otras muchas que por falta de espacio se omiten.

Según un estudio de Pardell en Inglaterra, un 5 por 100 de los accidentes automovilísticos son debidos directa o indirectamente al hecho de fumar dentro del automóvil. Si a esta cifra añadimos el deterioro latente y no objetivable del fumador, la cifra obviamente se eleva.

Con todo lo expuesto, no cabe sino discrepar con aquel gran escritor que fue Oscar Wilde, quien en su «Retrato de Dorian Gray» escribe: «El cigarrillo es el modelo perfecto del perfecto placer. Es exquisito y le deja a uno insatisfecho, pero no del todo. ¿Qué más se puede desear?» Hoy, Wilde quizá en consonancia con los tiempos, diría más: más años a la vida, y ... más vida a los años.

(*) Médico.

BICICLETAS Y CICLOMOTORES: CARA Y CRUZ

EN teoría se trata del mismo tipo de vehículo, sin otra diferencia que la de poseer el segundo un pequeño motor auxiliar. Por ello, aunque en la realidad de los hechos la mayor parte de los ciclomotores actuales se asemejan más a las motocicletas, de poca potencia, ambos vehículos continúan presentando muchos rasgos comunes. Son económicos, cómodos en determinadas circunstancias, pueden circular por cualquier parte, y resultan aptos para el recreo y el deporte. Esta sería la cara. La cruz radica en la vulnerabilidad del ocupante, sobre todo cuando se halla integrado en el tráfico general. Y conviene, sin duda, conocer en qué términos se define esa vulnerabilidad en España, si bien con una alusión a nuestro entorno europeo.

PESE a su evidente crecimiento, la circulación ciclista española continúa siendo comparativamente muy baja; quizás la más baja de la Europa occidental, si nos atenemos al porcentaje correspondiente de ciclistas dentro del total respectivo de víctimas de accidentes de tráfico: el español no llega al dos por ciento, mientras que el europeo es cuatro veces mayor. (Por supuesto, la dispersión entre países concretos es muy grande: Holanda, por ejemplo, sobrepasa el 25 por ciento, en tanto que Francia e Italia sólo rozan el cuatro, lo que, en cualquier caso, dobla el porcentaje español.) Pero, tras ese bajo porcentaje, se ocultan cifras dolorosas: cada año mueren en España más de 100 ciclistas y resultan heridos más de dos mil. De esas víctimas, más de la mitad son menores de 25 años, casi una tercera parte de niños, y uno de cada diez, mayores de 65 años.

NUMERICAMENTE hablando, las víctimas derivadas de la circulación del ciclomotor son mucho más significativas, hasta el punto de ocupar el tercer rango, tras los automovilistas y los peatones. Por otro lado, el promedio español (algo más del 9 por ciento) coincide sensiblemente

con el europeo, aunque resulte muy inferior al de algunos países concretos (por ejemplo, Austria y Holanda superan el 20 por ciento, y Portugal, el 30). En cualquier caso, lo cierto es que cada año mueren en España unos 350 ciclomotoristas, más de 12.000 resultan heridos y casi el 64 por 100 de esas víctimas son menores de 25 años (sólo en el tramo 15-17 años se originan anualmente más de 3.000 víctimas); el porcentaje de niños y ancianos, entre las víctimas, no es muy elevado (cerca del 3 por 100), aunque para las personas mayores, el de muertos supere ya la cota del 10.

MAS del 60 por ciento de los ciclistas y ciclomotoristas que se vieron implicados en accidentes con víctimas aparecen como infractores, y las infracciones más frecuentes y de más graves consecuencias están relacionadas con el no respeto de la prioridad, los giros incorrectos y la circulación por mano contraria. Semáforo, intervalo de seguridad y velocidad inadecuada aparecen también con porcentajes significativos en la accidentalidad del ciclomotor. El escrupuloso respeto de las normas de circulación constituye, sin duda, la mejor salvaguarda del ciclista y del ciclomotorista, pero sin olvidar tampoco el correcto alumbrado y señalización del vehículo, cuando no sea posible eludir la circulación nocturna, que es lo aconsejable; el uso del casco protector por los ciclomotoristas, que reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente; y, por último y en ausencia de vías especiales para bicicletas y ciclomotores, la utilización del arcén si es practicable. Porque, en cualquier caso, conviene saber que, en lo que va de década, mientras el aumento general de víctimas no ha llegado a sobrepasar el 10 por ciento, tal aumento ha sido para los ciclistas del 95 por ciento y para los ciclomotoristas del 47 por 100. Y eso, pese al gran esfuerzo educativo y de vigilancia y control, desarrollado en relación con este tipo de usuarios, lo que sin duda obligará a programar otras medidas adecuadas.

Tráfico

USTEDES OPINAN



Jesús SORIA

Usted qué opina? Pues los españoles, encuestados por el programa de televisión, coincidieron en su mayoría en considerar que los conductores tenían más culpa en los accidentes que el estado de las carreteras. Resultado que comparto pero que, justo es decirlo, me sorprendió. Imperó la sensatez. Lógicamente, todos estamos de acuerdo en que todo es mejorable. Incluidas las carreteras. Unas carreteras que, injusto sería negarlo, están saliendo del bache a pasos agigantados. Pero claro, las imprudencias marcan buena parte de la pauta en la accidentalidad.

SON quienes no respetan las señales; los que no saben utilizar el carril de aceleración; los que adelantan sin señalar la maniobra; los que lo hacen donde no hay visibilidad; los que no guardan la distancia de seguridad; los que no saben lo que es la velocidad adecuada; son los que Paco Costas, en la serie «Así fue, así lo cuenta», llama «potenciales causantes de accidentes». Son —lo digo yo— los malos, los pésimos conductores; son, y esto es lo peor, los que

se creen buenos conductores. Los mejores sobre el asfalto con un volante en la mano. Es decir, los más peligrosos. Y para reducirlos en lo posible, para que todos estemos perfectamente informados de cómo ocurren muchos accidentes y hasta cómo evitarlos, ahí está en la pequeña pantalla esta serie, en la que 13 famosos —fuera supersticiones— cuentan una experiencia cuanto menos triste, pero que, afortunadamente, pueden contar. Unos programas mucho más didácticos que la famosa «Segunda oportunidad», de los que se pueden sacar jugosas enseñanzas.

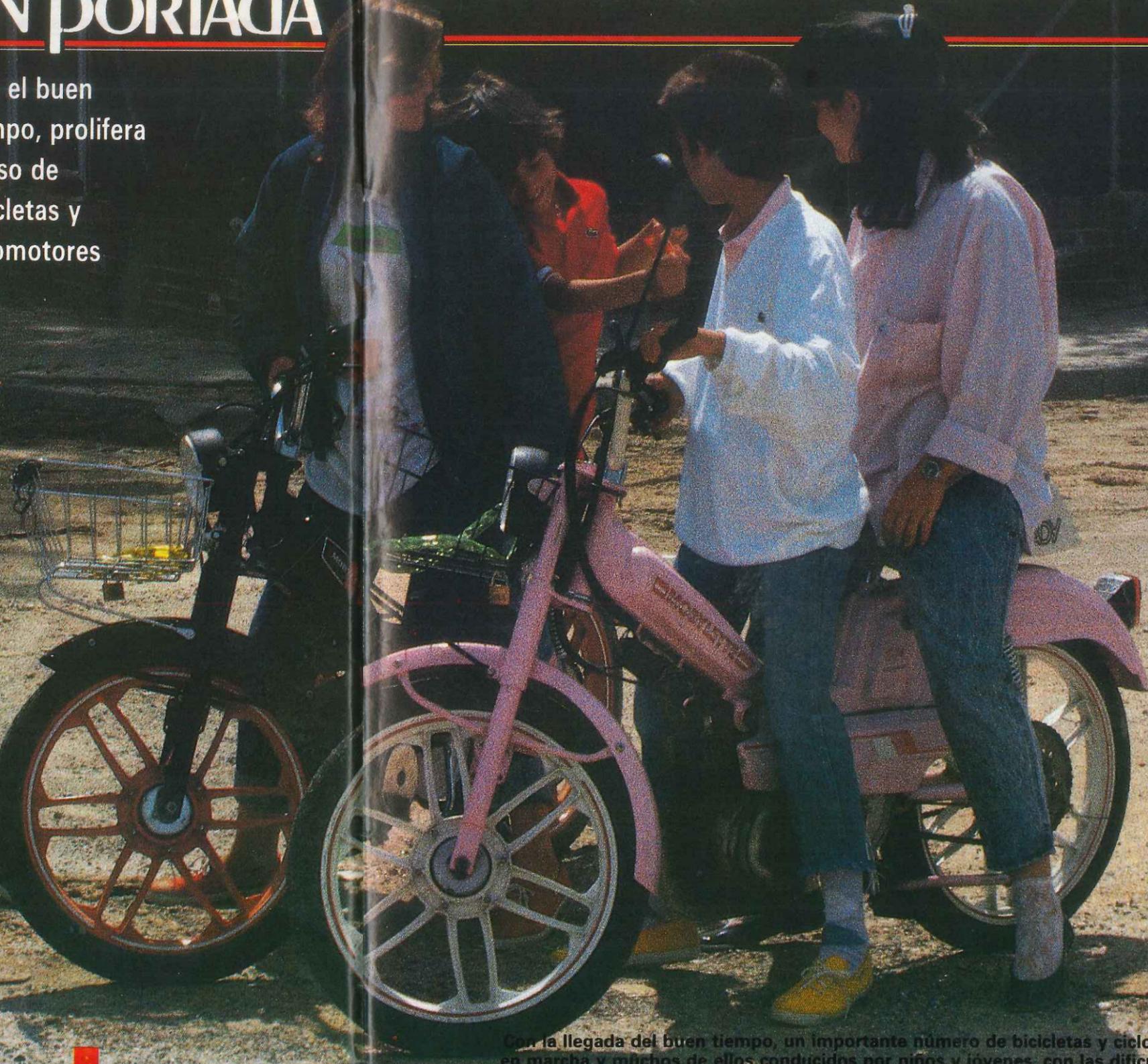
TAMBIEN las podrá sacar del reportaje que sobre bicicletas y ciclomotores publicamos en este número. Es época de máxima utilización. Un hobby saludable, pero

con ciertos riesgos y que también se presta a la locura. Entre otras cosas porque no hay carrocería que nos proteja. Que se lo digan a los Aspar, Herreros, Miralles, Pons o Cardús, fundamentalmente estos dos últimos, que no pudieron dar todo lo que llevan dentro en Jerez por sendas y desgraciadas caídas. Menos mal que sus compañeros supieron «barrer». O los mensajeros (deprisa, deprisa), que también suelen dar con su cuerpo en el asfalto con cierta frecuencia.

Y para evitar en lo posible a esos malos conductores, comienza a funcionar el Centro Superior de Educación Vial de Salamanca. Profesores, enseñantes en general, padres y alumnos deben sacar provecho de este proyecto, que redundará en el último eslabón, es decir, en los más pequeños; es decir, en el futuro. Y, como los buenos estudiantes salen de las aulas, esta aula debe cuidar el futuro más o menos próximo de este gremio —el de los conductores—, al que casi todos pertenecemos. Por ahí pasan las soluciones a muchos problemas de hoy. Educación en definitiva.

EN PORTADA

Con el buen tiempo, prolifera el uso de bicicletas y ciclomotores



Un arriesgado equilibrio

Con la llegada del buen tiempo, un importante número de bicicletas y ciclomotores se ponen en marcha y muchos de ellos, conducidos por niños y jóvenes, con las dificultades adicionales que ello comporta. Casi quince mil accidentes con víctimas durante 1985 tuvieron como protagonistas a bicicletas y ciclomotores y, además, con una importante incidencia de gravedad, ya que en estos vehículos no existe ninguna chapa de protección ya que la carrocería es el propio cuerpo del conductor. La escasa utilización del casco de protección en ciclomotores, el prohibido transporte de pasajeros y el poco respeto que, en general, los automóviles tienen por estos vehículos completan la visión sobre un problema que salpica de riesgo las vías públicas.

Juan Manuel Menéndez. Fotos: Miguel Garrote



En los lugares de veraneo menudean los niños circulando en bicicleta. La edad es un factor de aumento de peligro para los demás conductores.

La mayor parte de la accidentalidad de bicicletas y ciclomotores recae sobre niños y jóvenes menores de veinticinco años. De hecho, alrededor del 30 por 100 de los muertos y heridos en accidentes de estos dos vehículos son niños, y entre un 50 y un 60 por 100 de los heridos fueron, durante 1985, menores de veinticinco años de edad. Dada la fragilidad de estos vehículos y la falta de experiencia de sus conductores, los índices de mortalidad son altísimos (un 48 por 1.000 en bicicletas y un 28 por 1.000 en ciclomotores). Los motivos son muchos y muy complicados de analizar, y van desde cuestiones como la mayoritaria juventud de sus conductores a la fragilidad de estas «dos ruedas», pasando por la inexistencia de vías de circulación específicas para este tipo de vehículos.

En principio, hay que distinguir claramente entre estos dos tipos de vehículos: bicicletas y ciclomotores, aunque el Código de la Circulación no distingue entre ambos, el ciclomotor no deja de ser una bicicleta dotada de un

motor auxiliar y, por ello, debe mantener esos pedales practicables, aunque no utilizados.

No obstante, las características de su uso y su misma conducción son diferentes. De hecho, ya está en proyecto una nueva normativa sobre motocicletas y ciclomotores, en la que algunas de las modificaciones que se barajan tratan sobre la conveniencia de separar entre dos vehículos que únicamente son parecidos en su definición en el Código.

Las bicicletas no son para el verano

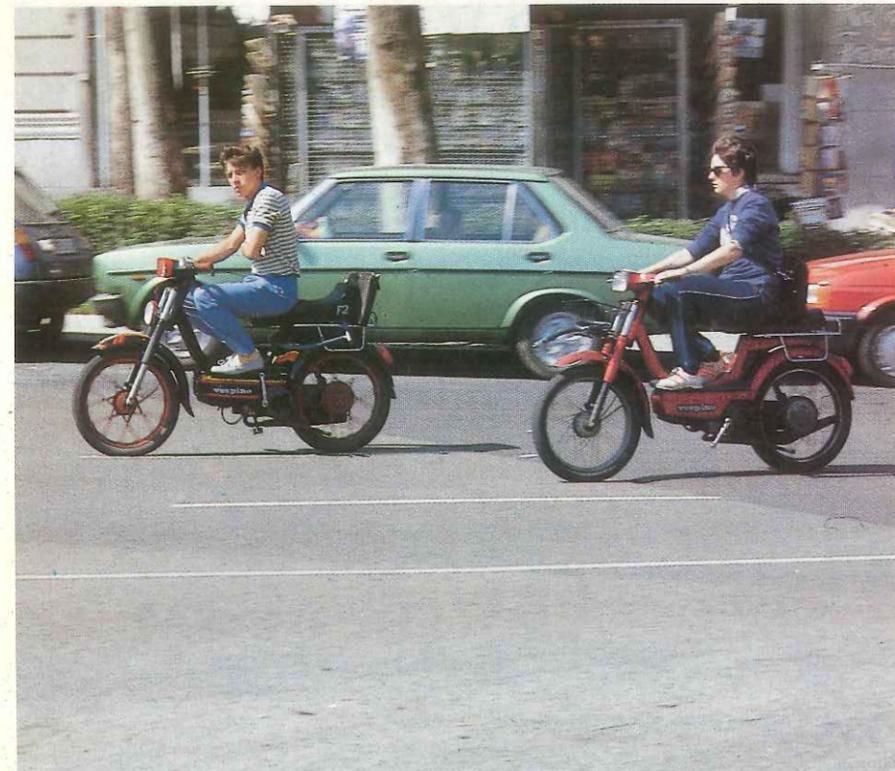
Tradicionalmente, en España la bicicleta ha quedado reservada en su utilización para la diversión de los niños —sobre todo, tras la aparición de los modelos plegables— y para el deporte, más o menos minoritario, de algunos jóvenes y adultos.

Sin embargo, en Europa la bicicleta está considerada como un medio de transporte habitual para muchos ciudadanos. Por ejemplo, en Alemania

Federal se ha calculado que el 50 por 100 de los alumnos utiliza la bicicleta para desplazarse al colegio; igualmente, en Holanda el 36 por 100 de la población usa habitualmente la bicicleta y el ciclomotor para sus desplazamientos inferiores a 7,5 kilómetros. Y eso haciendo referencia únicamente a países comparables, por cultura y nivel económico, a España, sin necesidad de acudir a ejemplos de países como China, donde la bicicleta es utilizada de forma masiva.

El hecho de que en España se utilice menos la bicicleta que en estos países se debe a varias razones. En primer lugar, a la orografía —España es el segundo país más montañoso de Europa, tras Suiza—; en segundo, a la climatología —en España hace bastante calor en verano y un frío respetable en invierno, con zonas bastante lluviosas—. Otros añaden, también, un cierto «esnobismo»: tras el «boom» económico de los sesenta, los españoles despreciaron esta forma de transporte más pobre.

Sin embargo, en los últimos tiempos



El uso del casco en ciclomotores, al no ser obligatorio, es muy bajo y la accidentalidad bastante alta.

los países más ricos —y España con un pequeño retraso— han comenzado a rehabilitar este vehículo, incluso para la circulación en las ciudades, como un medio para aliviar el congestionado tráfico automovilístico. Así, el Congreso de los Estados Unidos, en su Ley de Conservación Energética, señaló textualmente: «La bicicleta es el medio de transporte más eficiente, representando una alternativa viable de transporte cotidiano para mucha gente que, ofreciendo movilidad a velocidades tan altas como las de los automóviles en áreas urbanas, reduce la contaminación y el ruido y merece ser tenido en cuenta en un plan energético nacional».

De hecho, con la aparición de grupos ecologistas y el mayor auge de la cultura y el deporte, han vuelto a aparecer los ciclistas en las grandes ciudades, aunque en número aún reducido. A partir de ahí, en casi todas éstas han menudeado los «días de la bicicleta», carriles para bici o circuitos especiales para estos vehículos. Y el progresivo número de ciudadanos ciclistas ha obligado a las autoridades a realizar estudios que incluyen jornadas técnicas como las celebradas en octubre pasado en Valencia. La segunda conclusión de estas jornadas señala: «Se detecta, por problemas de seguridad, la imperiosa necesidad de acondicionar los trazados viarios o de realizar trazados "ex novo" para soporte de la bicicleta, aprovechando la experiencia urbana de la ciudad de Valencia, pionera en la implantación de una cuidada y estudiada red ciclista urbana, que incluye carriles-bici y pistas adosadas, y que sintoniza muy bien con la experiencia y desarrollo de estos sistemas en los países europeos». Igualmente, en la duodécima conclusión se recomienda «la inclusión de las vías ciclistas en sus esquemas (de las ciudades) de transporte urbano como una opción seria, capaz de hacer una eficaz aportación a la descongestión urbana, a la mejora ambiental y a la salud física y mental de los ciudadanos».

El peligro se llama carretera

Mientras que para los ciclomotores el mayor número de víctimas se produce en la ciudad (8.354 en 1985), para las bicicletas el mayor peligro se

Historia de la bicicleta

Se acepta generalmente que el «celerifere», creado en 1790 por el francés Sevrac, es el antecedente primero de la bicicleta, que, al igual que la «draisina», construida por el barón Karl Drais, carecía de pedales.

La bicicleta no tiene ninguna novedad hasta 1834, cuando el herrero escocés Kirpatrick Mac Millan acopla un sistema de pedales a los modelos ya existentes, así como un cigüeñal y bielas a la rueda trasera. Treinta años después Pierre Michaux y su mecánico, Pierre Lallouette, colocaron cigüeñales y pedales en la rueda delantera, creando así el velocipedo.

Ader, en 1867, añadió rodamientos por bolas y cubiertas de goma maciza, sustituyendo a las ruedas de madera. Meyer, en 1869, construyó las ruedas con radios metálicos. No obstante, se trataba de un vehículo con enormes inconvenientes, sobre todo para las personas bajitas, ya que la rueda anterior medía 1,6 metros de diámetro (y la trasera 0,3 metros). Esto obligó a muchos ciudadanos a viajar en un vehículo similar, pero con tres ruedas: el triciclo.

En 1885, un inglés, Starley, inventó la bicicleta «de seguridad»: la rueda delantera era escasamente superior en tamaño a la trasera, con una cadena de transmisión a la trasera (tipo Mac Millan). Tres años más tarde, John Dunlop inventó la cámara neumática de caucho.

A finales del siglo pasado la bicicleta tomó su forma casi definitiva: dos ruedas idénticas, con diámetro aproximado de 0,6 metros, manillar moderno, catalina y piñón unidos por una cadena y cuadro de ocho tubos. La última adaptación fue el cambio de marchas, aparecido en 1899, lo que facilitó los viajes largos. Incluso hubo quien, como Thomas Stevens, dio la vuelta al mundo. En 1905 el ejército austríaco le dio carta de naturaleza oficial, al realizar las primeras maniobras militares sobre bicicletas. La máxima popularidad de la bicicleta se alcanzó durante la segunda guerra mundial, debido a la escasez de neumáticos y gasolina, aunque después, debido al «boom» del automóvil, perdió muchos enteros.

da en las carreteras. La peligrosidad viene dada no tanto por las víctimas (1.033 en carretera, por 1.296 en ciudad en el año 1985), sino por el número de muertos (77 muertos en carretera frente a los 35 en ciudad).

Es lógico, aunque sea sólo por la velocidad que los vehículos llevan en cada vía. Así, en ciudad, aunque las bicicletas mantengan más o menos la misma velocidad que en carretera, los demás vehículos van más despacio, por lo que el accidente, caso de producirse, es de menor gravedad. En carretera, sin embargo, la velocidad de los demás vehículos es muy superior, originando mayor número de muertes y de accidentes graves en los ciclistas.

«El problema está en que los coches y los camiones no nos respetan —señala Francisco González, un experimentado aficionado de la zona madrileña—. A veces pasan tan cerca de ti que casi te tocan y el movimiento de aire que producen te empuja a la cuneta. A los chicos menos experimentados que les den "la pasada" les dan un buen susto y bambolean la bici, con lo que el que va detrás les puede atropellar. Otros coches se ponen a adelantarse aunque te vean venir por el carril contrario y te tienes que ir a la cuneta.»

Hay que tener en cuenta que las bicicletas tienen mayor dificultad para mantener una trayectoria rectilínea. La misma acción del pedaleo, impulsora del movimiento de la bicicleta, induce a un movimiento de balanceo rítmico en la misma, más fuerte, si cabe, cuando el ciclista se pone «de pie» sobre los pedales o en rampas fuertes y prolongadas.

Otra de las maniobras que suelen realizar los ciclistas en carretera, sobre todo cuando circulan en grupos —las conocidas «peñas» que suelen menudear los fines de semana por las carreteras cuando comienza el buen



La bicicleta ha quedado relegada en los últimos años a un vehículo de diversión para niños. En esta diversión, los chicos circulan muchas veces cometiendo imprudencias considerables.



En carretera, siempre que exista arcén, los ciclistas deben circular por él. Pero siempre en fila india, y no en paralelo (mal en la fotografía).

Así es un ciclomotor

La Orden del Ministerio de Industria y Energía de 10 de julio de 1984, modificada por otra del mismo Ministerio, del 28 de marzo de 1985, define así al ciclomotor:

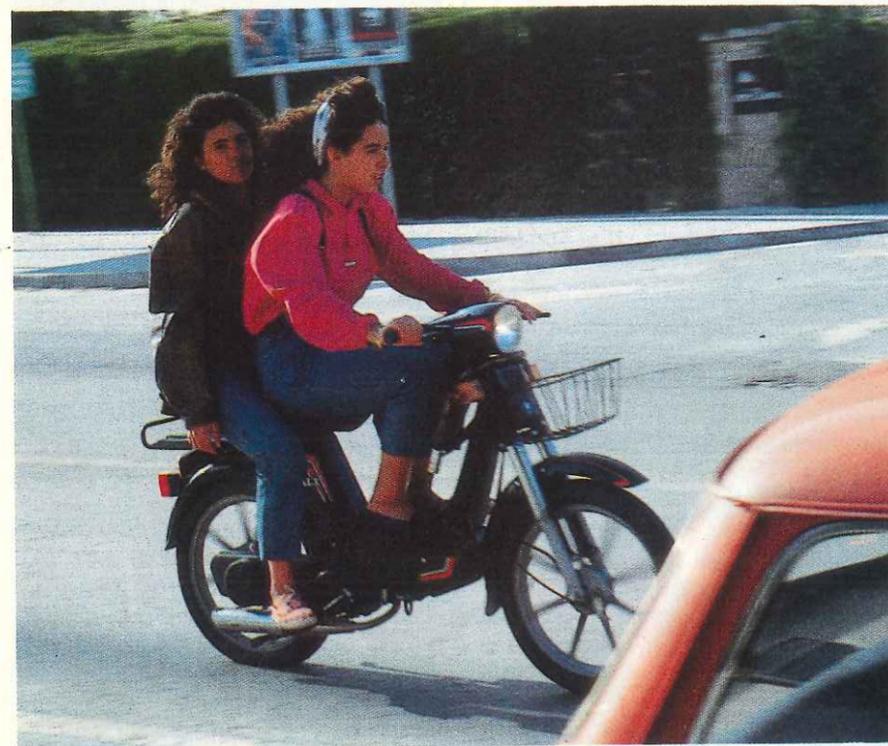
- «Todo vehículo de dos o tres ruedas equipado con un motor térmico o eléctrico que cumpla las siguientes condiciones:
- No tener una cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos.
 - No tener una potencia superior a los 1.000 vatios, si se trata de un motor eléctrico.
 - No poder alcanzar, por construcción, en llano una velocidad superior a los 40 kilómetros por hora.
 - Llevar pedales para poder accionar el vehículo con independencia del motor y circular a una velocidad suficiente para su empleo normal.
 - El recorrido del vehículo por cada vuelta de pedal debe ser superior a 2,8 metros.
 - El peso máximo del vehículo, incluidos todos los accesorios y el depósito lleno de carburante, no excederá de 60 kilogramos, ni de 75, incluida la batería, si lleva motor eléctrico».

tiempo—, es marchar en paralelo e ir charlando. Aunque el Código de la Circulación lo prohíbe tajantemente, es una de las actitudes más frecuentes y causantes de algún accidente. Como nos comentaba otro aficionado, «resulta bastante aburrido ir callado, sin poder conversar, durante muchos kilómetros. Hay tramos en los que vas recuperando y donde la carretera es ancha, en los que podemos ir charlando un rato. Además, los que montamos a menudo oímos los coches desde lejos y nos da tiempo a echarnos a un lado». No obstante, en la mayor parte de los casos este tipo de circulación es ocasional, durante un breve lapso, pero puede resultar el tiempo suficiente como para provocar un accidente.

Bicicletas... ¡con pasajero!

Al repasar las estadísticas uno se sorprende de que en la accidentalidad de las bicicletas exista un capítulo dedicado a los pasajeros. Parece un contrasentido, puesto que las bicicletas —excepto los tandems, hoy por hoy, prácticamente inexistentes— son un vehículo individual, casi, casi por naturaleza. Pues bien, nada menos que 81 pasajeros de bicicletas sufrieron accidentes con víctimas (24 en carretera y 57 en ciudad), de los que sólo murieron tres. Esta imprudencia, también prohibida de forma expresa por el Código de la Circulación español, es muchísimo más habitual —y, en algunos casos, hasta consentida— en unas bicicletas especiales, los ciclomotores, que trataremos más adelante.

No obstante, en España la accidentalidad ciclista viene aumentando, desde 1979, a un ritmo casi constante del 20 por 100, pero sigue estando muy por debajo de lo que es habitual en los países europeos de su entorno. Así, mientras en España el porcentaje de los accidentes de ciclistas respec-



Aunque está prohibido, es muy frecuente que viajen pasajeros en los ciclomotores. Luego, las estadísticas registran su gravedad.

ACCIDENTALIDAD, POR EDADES, DE LAS BICICLETAS (AÑOS 84 y 85)

Edad conductor	Muertos						Heridos					
	1984			1985			1984			1985		
	C	P	T	C	P	T	C	P	T	C	P	T
menos de 6	0	0	0	3	0	3	14	0	14	18	10	28
6 - 9	8	0	8	8	2	10	117	13	130	179	16	195
10 - 14	11	0	11	20	0	20	393	16	409	447	15	462
15 - 17	7	1	8	13	1	14	312	10	322	322	8	330
18 - 20	4	2	6	4	0	4	172	6	178	189	9	198
21 - 24	6	0	6	5	0	5	142	3	145	175	5	180
25 - 65	42	0	42	42	0	42	618	6	624	667	14	681
más de 65	19	0	19	14	0	14	106	1	107	112	0	112

C: conductores. P: pasajeros. T: total.

ACCIDENTALIDAD DE BICICLETAS Y CICLOMOTORES (1970 A 1985)

	1970		1979		1980		1981		1982		1983		1984		1985	
	Victimas Muertos		Victimas Muertos		Victimas Muertos		Victimas Muertos		Victimas Muertos		Victimas Muertos		Victimas Muertos		Victimas Muertos	
	BICICLETAS	1.859	140	1.197	96	1.193	94	1.508	114	1.459	88	2.146	117	2.054	102	2.329
• Conductores	1.815	138	1.151	91	1.143	90	1.441	111	1.407	86	2.075	112	1.996	99	2.248	109
• Pasajeros	44	2	46	5	50	4	67	3	52	2	71	5	58	3	81	3
CICLOMOTORES	5.142	189	8.496	308	8.509	335	8.578	324	8.460	307	10.843	304	11.165	330	12.449	349
• Conductores	4.894	181	7.582	291	7.547	293	7.603	300	7.454	275	9.522	277	9.745	289	10.786	321
• Pasajeros	248	8	914	17	962	42	975	24	1.006	32	1.321	27	1.420	41	1.663	28

to al total se fija en torno a un 1,8 por 100, en Alemania Federal está situado en el 13,9; en Bélgica, 10,9; Dinamarca, 18,3; Francia, 3,7; Italia, 3,7; Países Bajos, 25,9; Inglaterra, 8,4; Portugal, 4,0, y Suiza, 9,5. España se encuentra claramente por debajo del promedio de accidentes con víctimas europeo, que se sitúa en el 8,3 por 100. Según estimaciones de la CEMT, esto es debido a la escasa circulación ciclista y, consiguientemente, con una accidentalidad menos significativa que en la gran mayoría de los 19 países de la CEMT.

Los niños y el verano

Ya hemos señalado que una de las características significativas de la accidentalidad ciclista es la edad. El 70 por 100 de las bicicletas son utilizadas por menores de veintiún años, fundamentalmente entre quince y veintuno (que reúne el 34 por 100 del parque). Dicha accidentalidad se ceba especialmente en la capa más joven de la población, con un 30 por 100 de muertos entre la categoría de niños (en 1985), y un 50 por 100 de menores de veinticinco años. De hecho, hasta los nueve años se producen, aproximadamente, cerca de un 10 por 100 de los muertos en accidentes de bicicleta y hasta los catorce años se producen un tercio de los muertos. La incidencia mayor de los accidentes es en el tramo de diez a catorce años, que durante 1985 registró 462 accidentes (casi el 20,8 por 100 de los producidos).

La mayor incidencia de estos casos se produce durante la estación veraniega. A nadie es ajena la imagen de los niños circulando en bicicleta por los pueblos, yendo a las piscinas o, simplemente, por el pan o el periódico para sus padres. Igualmente, a estas edades se organizan excursiones en bicicleta al campo o a la playa, circulando por carreteras, a veces con bastante tráfico de automóviles, con unas bicicletas no demasiado adecuadas para estas vías (las bicicletas que suelen tener los niños no son de carreras, sino más bien de paseo o incluso plegables, bastante más pesadas y sin cambios, con lo que a la menor cuesta pierden potencia y mantienen peor la línea recta, con el consiguiente peligro).

Habría que destacar aquí los tres muertos y 28 heridos en accidentes con bicicletas menores de seis años de

PORCENTAJE DE VICTIMAS (MUERTOS MAS HERIDOS) EN EUROPA Y OTROS PAISES (1985)

País	Bicicletas	Ciclomotores
Austria	8,6	20,5
Bélgica	10,9	11,3
Suiza	9,5	14,5
R. F. Alemania	13,9	5,2
Dinamarca	18,3	11,1
ESPAÑA	1,8	9,5
Francia	3,7	11,8
Gran Bretaña	8,4	3,4
Grecia	1,3	13,9
Italia	3,7	14,7
Irlanda	8,5	—
Noruega	7,7	7,1
Holanda	25,9	21,2
Portugal	4,0	32,0
Suecia	12,4	3,6
Finlandia	16,5	5,1
Turquía	2,0	—
Yugoslavia	8,8	5,4
Estados Unidos	2,0	0,3
Canadá	3,9	—
Australia	4,7	—
Japón	14,4	15,6



Los ciclistas se quejan de que los automóviles no los respetan y pasan demasiado cerca, empujándoles incluso, por el viento, a la cuneta.



Una buena parte de la accidentalidad de ciclomotores es debida a la capacidad de este vehículo para esquivar el tráfico pesado y los atascos.

edad en 1985. Para evitar estas desgracias no sólo es preciso vigilar a estos niños, sino que éstos deberían conocer las normas de circulación en bicicleta. Para ello, la DGT publicó, en su día, una «Guía del ciclista» que recoge estas cuestiones y que desde hace dos meses el suplemento infantil de la revista TRAFICO, «Tráfico Chico», viene publicando.

Para acabar con este capítulo, y dado que es previsible un próximo incremento del tráfico ciclista infantil en España (en Alemania Federal el 50 por 100 de los niños en edad escolar las utiliza para ir al colegio), suscribimos la conclusión quinta de las I Jornadas Técnicas sobre Vías para el Tráfico Ciclista que se celebraron el pasado octubre en Valencia: «Es preciso desarrollar cursos de formación para escolares que pueden promocionarse por los organismos encargados de velar por la seguridad del tráfico, en la que se incluyan también programas de adiestramiento en el uso de la bicicleta».

Ciclomotores, sin casco y a lo loco

El Código de la Circulación no diferencia ciclomotores de bicicletas. De hecho, los considera el mismo vehícu-

lo al que se ha añadido un motor auxiliar (de ahí que los ciclomotores deban obligatoriamente mantener los pedales). Sin embargo, los constructores y fabricantes han apurado al máximo las posibilidades de tal forma que los ciclomotores tienen, hoy en día, mayor aspecto de motocicletas que de bicicletas. Es más, su circulación tiene mayor parecido a las primeras que a las segundas.

Existen, incluso, bastantes partidarios de que en una futura reglamentación sobre ciclomotores se cambie ya la calificación y requisitos de los mismos.

Pese a estas diferencias, los ciclomotores, como las bicicletas, mantienen una accidentalidad que afecta principalmente a los sectores más jóvenes de la población. Las causas son evidentes: se trata de un vehículo barato, al que se puede acceder antes que a los automóviles, sin examen y fácil de mantener. Más del 60 por 100 de las víctimas de los accidentes sufridos por los ciclomotores tenían menos de veinticuatro años, de los que más del 13 por 100 eran pasajeros (pese a la prohibición que el Código hace de tal situación).

La utilización del casco sigue siendo voluntaria en España, y debido a esto la tasa de empleo de tal protec-

USUARIOS DE BICICLETAS POR EDADES

	%
3-10 años	17
11-14 años	19
15-21 años	34
22-40 años	24
más de 40 años	6

TIPOS DE BICICLETAS

	%
Plegable	47,6
Ciclo-cross	17,3
Paseo	21,2
Carrera	13,9

ANTIGÜEDAD DEL PARQUE DE BICICLETAS, EN COMPARACION CON OTROS PAISES EUROPEOS

	% mayor 10 años
España	10
Inglaterra	41
Italia	40
Francia	29
Alemania Federal	26

(Fuente: Encuesta Euromonitor. Año 1980.)

BICICLETAS Y CICLOMOTORES EN EL CODIGO

- Artículo 4: Definición.
 Art. 16: Obligatoriedad del casco (1).
 Art. 21: Idem de circular por la derecha.
 Art. 132: Ciclomotores.
 Art. 133, apartados A, C y D: Obligatoriedad de circular en fila, prohibición de llevar pasajeros y posibilidad de adelantar por la derecha.
 Art. 134: Timbre de aviso.
 Art. 146, apartado III C, y 147, apartado I C: Tipo de alumbrado necesario.
 Art. 216 I: Retrovisor.
 Art. 255 VI: Prohibición de arrastrar remolques y semirremolques.
 Art. 294: Prohibición de circulación por autopistas.
 Art. 304: Posibilidad de circular incluso por autovías.

(1) Obligatoriedad en suspenso.



El «carril-bici» separado por bordillos es una de las alternativas al tráfico ciclista en ciudades que evitaría bastantes accidentes.

ción es muy baja. Concretamente, apenas el 5 por 100 de los ciclomotoristas, en conjunto, lo utiliza, incrementándose esta tasa hasta el 10 por 100 en las carreteras. Hay que insistir en el tema de que el casco reduce a la mitad el riesgo de resultar muerto en el accidente y de quedar herido grave en el mismo.

Por ejemplo, según estudios realizados en Francia, donde el casco es obligatorio y su utilización alcanza el 80 por 100, los muertos en el grupo que lo utilizó quedaban reducidos a un 4,36 por 100 (frente al 7,44 por 100 de quienes no lo utilizaron). Así, las relativamente altas tasas de mortalidad en ciclomotoristas no son debidas a una supuesta ineficacia del casco, sino a su mínima utilización.

Otros defienden que la identificación (sea mediante matriculación o cualquier otro método) haría descender la accidentalidad. De hecho, durante 1984 casi un 30 por 100 de los ciclomotoristas implicados en accidentes carecían de la licencia, cifra que se incrementó durante el año 1985 hasta un 45 por 100, del millón y medio de ciclomotores en que se calcula está situado el total del parque de estos vehículos.

Tres tipos de pistas para ciclistas

- En primer lugar, existen las «pistas segregadas», es decir, aquellas totalmente aisladas, con estructuras propias. La calidad de tráfico es óptima y su seguridad máxima. Es la solución económicamente más cara, pero la que mejor beneficios aporta. Es inviable, en la práctica, en las ciudades de malla urbana clásica.
- El segundo tipo es la «pista ciclista adosada». Va separada de la calzada, aunque adosada, tanto en alzado como en planta.
- El «carril-bici» es la tercera alternativa. Se trata de un carril propio para el ciclista, separado del resto de la calzada por marcas viales o bordillos (caso francés).

El peligro del pasajero

El tercer problema grave en el campo de los ciclomotores es la cuestión de los pasajeros. Durante 1985, de las 12.449 víctimas de estos accidentes, 1.663 eran pasajeros, de los que 46 resultaron muertos como consecuencia de los mismos. Y eso que está absolutamente prohibido por el Código que los ciclomotores transporten pasajeros.

El número de accidentes con víctimas es casi el doble en carretera que en ciudad para los ciclomotores. En concreto, durante 1985, hubo 4.095 víctimas en carretera, por 8.354 en ciudad.

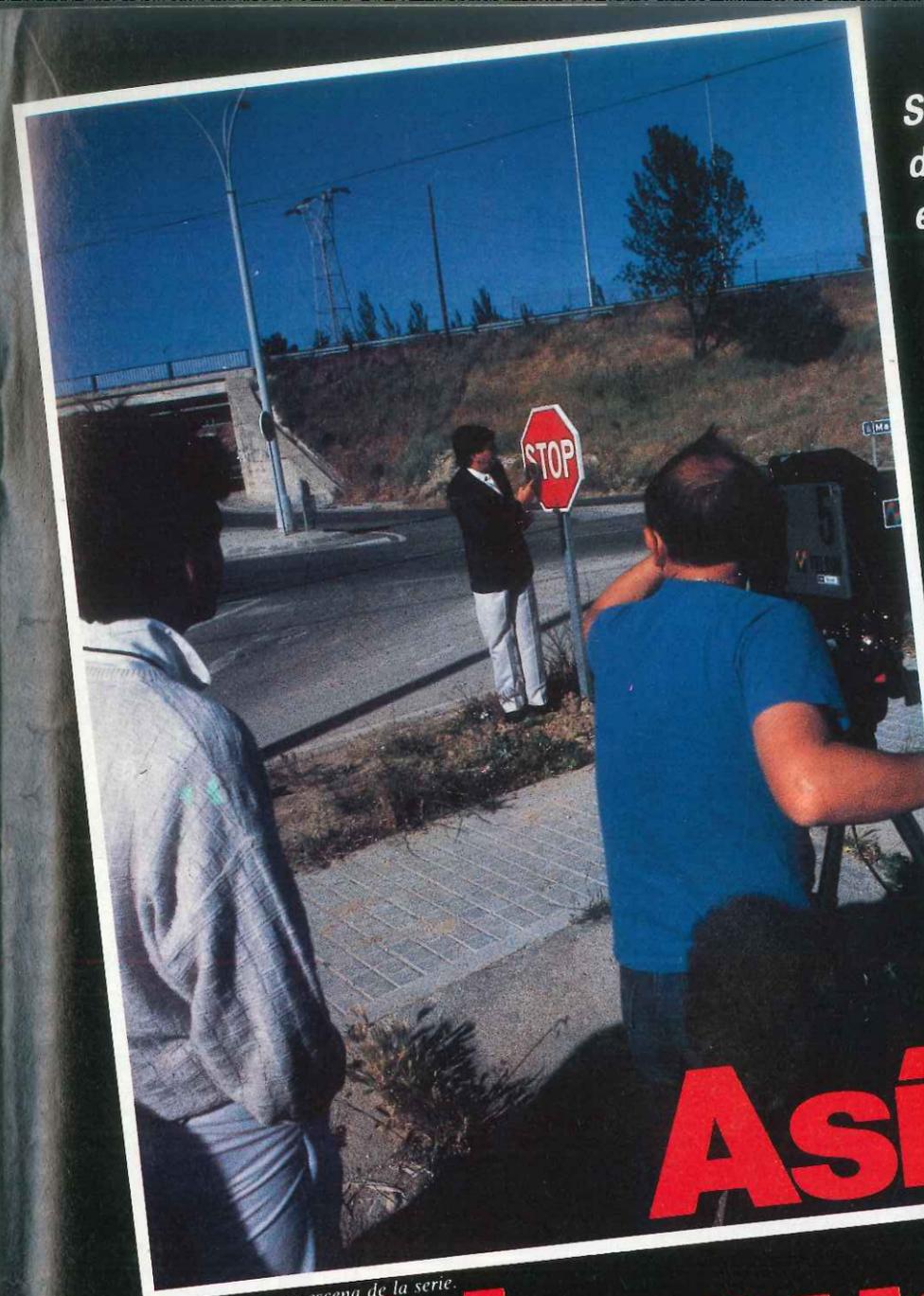
Tal vez tenga bastante influencia en este volumen el hecho de que, al menos en las grandes ciudades, el ciclomotor esté siendo utilizado como medio alternativo de transporte por muchos ciudadanos que quieren huir de los atascos y por un importante colectivo como son los mensajeros, no sólo por su número, sino por los accidentes que sufren.

Algunos opinan que la accidentalidad de este tipo de vehículos, al menos en las ciudades, es debida precisamente a la capacidad de los ciclomotores de ir sorteando otros vehículos, cometiendo, en algunos casos, imprudencias considerables o no siendo vistos por los conductores de los restantes vehículos.

Sin embargo, la fragilidad de los ciclomotores, como la de las bicicletas, tiene mucho que ver en el número y gravedad de los accidentes, ya que la única protección, la «carrocería», es el propio conductor. A esto hay que añadir, como señalaban en las Jornadas Técnicas de Valencia, que «las bicicletas y ciclomotores no son unos vehículos intrusos; son un elemento más permeable en un medio urbano o rural, ya que su sección transversal es casi la quinta parte del automóvil y, a partir de una distancia de 50 metros, su identificación es ya confusa, especialmente en condiciones lumínicas precarias».

Por último, sólo dos datos antes de recomendar mucha precaución: mientras que el incremento de víctimas en los últimos años no ha superado el 10 por 100, el de las bicicletas ha sido superior al 90 por 100 y el de los ciclomotores al 47 por 100.

Son cifras que, evidentemente, hay que frenar.

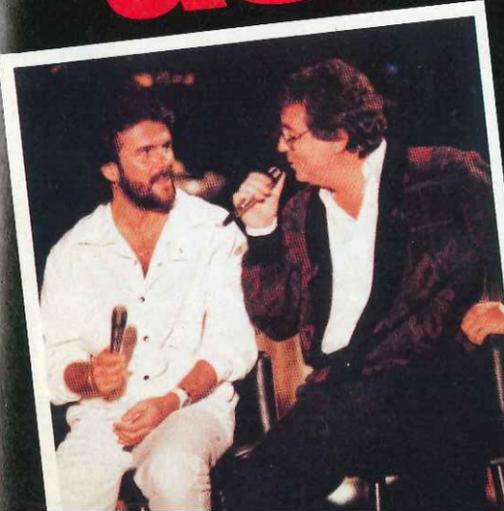


Joe Rigoli, en una escena de la serie.

Serie didáctica de la DGT en televisión, en la que 13 famosos cuentan sus accidentes

Sintonía. Voz en off. «En el tráfico —habla Paco Costas, director y presentador— no confíe en la suerte. La conducción responsable es más segura.» Sintonía. Así comienza cada uno de los 13 capítulos de que consta la serie producida por la Dirección General de Tráfico «Así fue, así lo cuenta», que se está emitiendo por el primer canal de TVE desde el pasado mes. En ella, 13 famosos relatan cómo ocurrió su accidente, lo que sirve de base a un informe didáctico posterior, en el que se analizan distintos aspectos relacionados con la seguridad. En pocas palabras, por qué ocurren muchos accidentes y qué medidas adoptar para poder evitarlos.

Así fue, así lo cuenta



Los lectores seguramente recordarán aquella serie que se llegó a pasar hasta tres veces por la pequeña pantalla y que también recorrió numerosos países: «La segunda oportunidad». Fue famosa aquella careta de presentación en la que un coche chocaba contra un enorme pedrusco «aparcado» en una carretera cualquiera y en cuya segunda oportunidad el mismo coche esquivaba hábilmente la piedra. De un corte parecido, pero totalmente distinta, es este «Así fue, así lo cuenta», que propiciado desde la DGT comenzó el mes pasado a pasarse por las pantallas de los televisores. En esta ocasión la serie versa sobre las distintas causas que con más asiduidad propician un accidente y son 13 personajes famosos, en su mayoría cantantes, quienes introducen cada capítulo contando su propia experiencia personal. Todos han sufrido accidentes que guardan relación con cada programa.

—Recuerdo perfectamente cómo ocurrió todo —dice Alberto Cortez, uno de los protagonistas de la serie—, habíamos actuado en Pola de Lena y subíamos por el Puerto de Pajares. Yo iba en un deportivo y delante llevábamos una ranchera donde trasladábamos el equipo. Ibamos despacio. De repente, en una curva, apareció un coche negro a gran velocidad que invadió la calzada y alcanzó de costado a nuestra ranchera, saliendo a continuación despedido contra nuestro coche, con el que chocó frontalmente. Fue angustioso pese a no haber desgracias personales. Se dio la circunstancia que las personas que ocupaban aquel vehículo venían de un velatorio y que todos sus ocupantes iban vestidos de negro.

LOS MALOS CONDUCTORES

Es uno de los relatos de la serie, concretamente el referido a la velocidad inadecuada, una velocidad inadecuada que, como dice Paco Costas, «es propia de malos conductores», los que también desconocen cuál es su velocidad adecuada y que suelen ser novatos, conductores de cierta edad o simplemente aquellos que conducen en malas condiciones, aunque simplemente estén cansados.

No digamos ya nada de los que conducen ebrios. Según la Conferencia de Ministros de Transportes, entre el 30 y el 50 por 100 de los accidentes mortales se producen a causa del alcohol, lo que no deja de ser un dato escalofriante. Y, aunque es sabido también que sólo el 5 por 100 de los conductores conducen bebidos, no es menos cierto, como recuerda Paco Costas en el capítulo dedicado a este tema, que «nunca tan pocos causaron tantos daños». Tal es así que incluso un cantante de la talla de Stevie Wonder hizo su famoso «Si bebes, no conduzcas» (Don't drive drunk), claramente influenciado por aquel accidente que sufrió cuando su vehículo, en el que viajaba con su familia, fue alcanzado por otro coche que conducía alguien con algunas copas de más.

—Era Nochebuena y el coche que chocó contra el nuestro nos empotró contra un poste. Tuvimos mucha suerte, pues el vehículo pudo explotar. Conozco mucha gente que sale de las fiestas bebido y conozco a muchos que después se han matado. Tenemos que cuidar a nuestros amigos, dice Stevie Wonder en su intervención

en la serie. Como recordarán, el famoso cantante de color hizo un spot para la DGT en el que precisamente recomienda no conducir cuando se está bebido.

Así hasta 13 capítulos en los que no ha faltado un ligero tono humorístico que han puesto dos de los protagonistas: Forges («fue un impacto con efecto vicevético») y Joe Rígoli («un seiscientos, que iba a una velocidad increíble, a unos 15 km/h., se

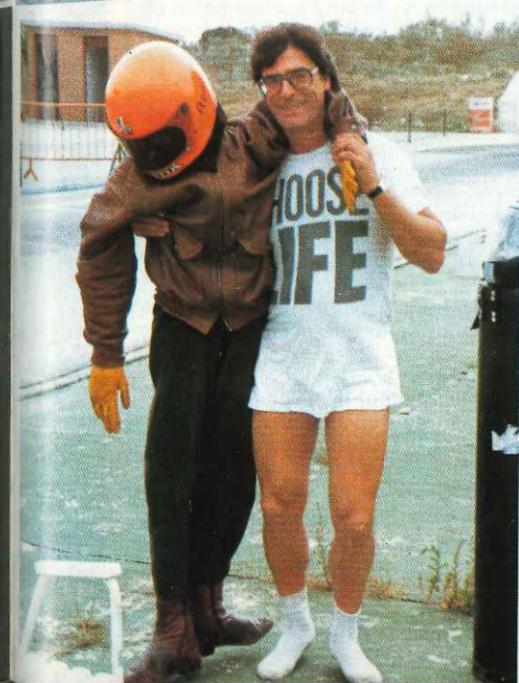
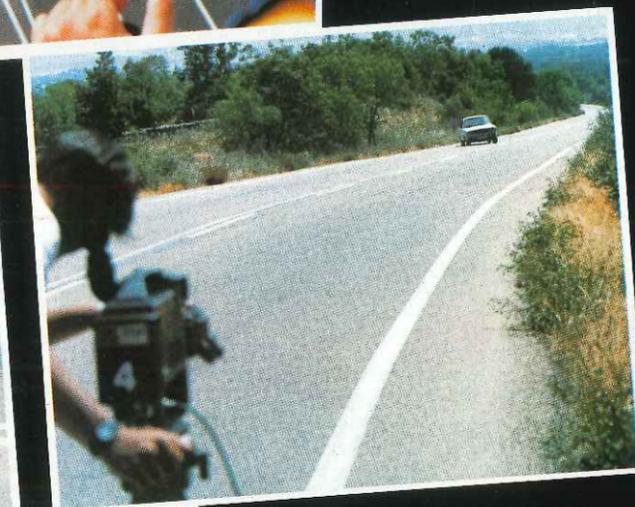
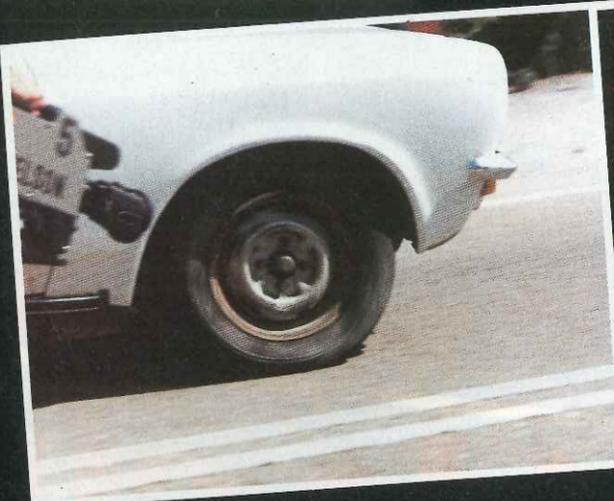
saltó el Stop y me lo llevé por delante»). Muchos meses de trabajo —aunque mucho menos que con «La segunda oportunidad»— en los que se han utilizado numerosos coches de todas las marcas que, justo es decirlo, han colaborado perfectamente con la serie, y se han destrozado cerca de cien vehículos «por exigencias del guión». Unos capítulos para los que se han necesitado la colaboración de unas 700 personas y que, según el productor ejecutivo, Willy Rubio, han sido necesarias alrededor de 100 horas por capítulo.

En pocas ocasiones se ha utilizado maqueta y la mayoría del rodaje se ha realizado en «plató» naturales. Sólo para relatar el accidente de El Fari, que ocurrió en un paso subterráneo, y el accidente de moto de Dyango se recurrió a estas técnicas cinematográficas por medio de maquetas. Por otra parte, las escenas de riesgo tuvieron la firma del «cascadeur» de la serie, el conocido Alain Petit, del que alguien ha dicho que sin su concurso difícilmente se hubiera podido llevar a cabo este proyecto. Petit, que en algunas secuencias tuvo mucho que arriesgar, llegó a sufrir un ligero accidente que, sin embargo, no le impidió continuar en su trabajo.

Bajo estas líneas, algunas de las tomas para uno de los capítulos y una conversación entre Willy Rubio y uno de los protagonistas, Miguel Muñoz.

Los protagonistas

Título	Invitado
Adelantamientos	Miguel Muñoz
La tarea de conducir	Pedro Osinaga
Mal tiempo	Pedro Macía
Autopistas y autovías	A. Torroja (Mecano)
Alcohol y tráfico	Stevie Wonder
Conducción en ciudad	Forges
La carretera es de todos	Joe Rígoli
Tráfico y niños	Felipe Campuzano
Velocidad inadecuada	Alberto Cortez
Motos y ciclomotores	Dyango
Vivir del volante	El Fari
Peatones	Sergio y Estibaliz
Tipología de accidentes	Juan Pardo



Los famosos se han prestado a colaborar desinteresadamente, pero hubo secuencias en las que, lógicamente, se utilizaron «maniqués».

Tampoco faltaron a su trabajo en cada uno de los minutos de rodaje los bomberos, la Cruz Roja, la Guardia Civil de Tráfico y, lógicamente, los helicópteros de la propia DGT, que también han colaborado magníficamente en la realización.

COLABORACION DE LOS FAMOSOS

Según contó a TRAFICO Willy Rubio, «todos los famosos que han participado en la serie lo hicieron desinteresadamente», aunque bien es cierto que ha habido otras personas con las que pretendió contar que se negaron a participar, en su mayoría aduciendo el no querer recordar «momentos amargos». Por otra parte, en todo momento se ha huido de relatar accidentes en los



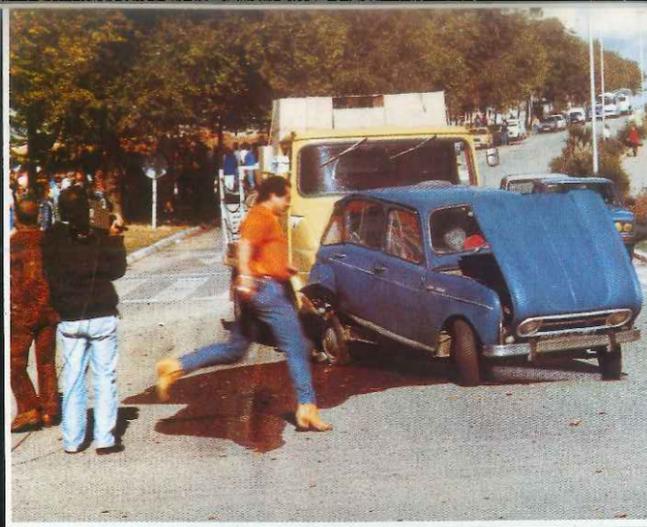
Sólo en dos de los capítulos fue necesaria la utilización de maquetas.

que hubiera víctimas mortales y sin secuelas que pudieran herir la sensibilidad de terceros. En definitiva, accidentes que permitieran un tratamiento muy didáctico —todas las personas consultadas por esta revista coinciden en que es mucho más didáctica que «La segunda oportunidad»— sobre aquellas causas que más habitualmente inciden en la siniestralidad del tráfico.

Como es lógico, todos los datos que se manejan en cada uno de los capítulos, desde el primero hasta el último, están basados en los estudios con que cuenta la Dirección General de Tráfico y, por tanto, perfectamente fiables. «Nada se ha dejado al azar y hemos tenido una colaboración muy directa de Tráfico», asegura el productor, que se muestra muy orgulloso del trabajo de conjunto, aunque elogia especialmente la labor de Paco Costas, del que asegura que, además de ser el padre de la idea, «tiene un poder de convicción enorme, dudo que haya alguien con esa capacidad».

CONSEJOS UTILES

De cara a los llamados «potenciales causantes de accidentes», parece obvio el resultado positivo que una serie de estas características puede tener. Es algo en lo que tanto el productor de la serie como su director y presentador están totalmente de acuerdo. Willy Rubio ha dicho que «hay muchas cosas que se pueden aprender a través de la serie y que se pueden utilizar después en determinadas circunstancias. Hay gran cantidad de indicaciones, recomendaciones, consejos que pueden ser útiles». Llega incluso a decir que «siguiendo los consejos de la serie no es fácil que se pueda tener un accidente, al menos que sea culpable del mismo». Paco Costas, por su parte, asegura que la televisión es un medio aplastante y que es indudable que muchos conductores adoptan medidas que inciden positivamente en la seguridad vial cuando ven y escuchan algunas recomendaciones. «Estoy absolutamente convencido que con estos programas se pueden evitar muchos accidentes, como lo estoy de que toda información en este sentido es positiva.»



Las escenas más peligrosas, para Alain Petit.



Preparación de un truco para una escena

Hay datos que reafirman estas posturas categóricas: Fernando Navarrete, asesor de la serie, evitó un choque frontal con su vehículo y salvó probablemente la vida gracias a la utilización de un recurso que se explicó precisamente en la anterior serie: desde entonces, además, es un asiduo del cinturón de seguridad. Incluso cambió de coche y se hizo con uno que indudablemente ofrece muchas más garantías, según ha sabido esta revista. El propio productor aseguró a TRAFICO que recientemente cambió de vehículo pasando a uno «que corre menos y que ofrece más garantías». Es otro de los que ha pasado a utilizar el cinturón de seguridad incluso por ciudad. La serie comienza a tener sus consecuencias.

En cualquier caso, Paco Costas insiste en la necesidad de seguir inculcando la necesidad del respeto a los demás, a todos los conductores. «No somos disciplinados y somos muy reacios a aceptar las normas. Nos creemos que las normas son para el vecino, pero no para nosotros. Luego existe otra cosa que es un terrible desconocimiento. Hasta profesionales del mundo del

automóvil que han llegado a plantearme por qué incidía tanto en la obligatoriedad del cinturón de seguridad, cuando son conocidas perfectamente sus ventajas, o la necesidad de hacer los coches con chapa muy dura, cuando se sabe que es necesaria la absorción de energía para que el impacto no sea peor... Hay una ignorancia tremenda.»

Pese a todo, Costas se encuentra «fran-

camente satisfecho» de cómo han quedado al final todos los capítulos. De hecho, se está pensando en la posible utilización de la serie como material didáctico en los colegios y ya es realidad el interés del Ministerio de Defensa por la serie, que probablemente será visionada en los cuarteles para los soldados en general y muy especialmente entre aquellos que conducen habitualmente los vehículos militares.

Han podido contarlo

- Dyango acostumbraba a conducir su moto sin casco. Aquel día, sin embargo, le salvó la lluvia. Un ligero «sirimirí» le hizo colocarse el reglamentario casco y poco después caía sobre el asfalto. El casco quedó completamente destruido, «lo que pudiera haber ocurrido en mi cabeza si no lo hubiera llevado puesto».

- Sergio, el marido de Estíbaliz, no es amante de las motos como lo es Dyango, pero ha tenido mala suerte con los atropellos. Hasta seis ha llegado a sufrir. El relatado en la serie es el que ocurrió cuando despuntaba su juventud. Cruzaba una calle cuando una fila de vehículos se encontraba detenida, pero sin percatarse que por el otro carril los coches sí circulaban: «Un 4 x 4 me arrolló, produciéndome diversas heridas. No obstante, hasta ahora he tenido suerte».

- Ana Torroja, solista de Mecano, regresaba de una gala ya a finales del verano. Venían por la autopista camino de Lérida y hacía poco que acababan de comer. Ana iba dormida y parece que al conductor, según su relato, le ocurrió lo mismo. Cuando se dio cuenta, el coche se iba contra el pretil y dio un volantazo y otro volantazo hasta que el coche volcó. «Salí despedida y dentro de lo que cabe tuve suerte, pues las heridas no fueron graves.» Fue víctima de esas causas habituales en los accidentes que se producen en las autopistas.

- Juan Pardo terminaba una noche movida y un sol madrugador le deslumbró lo suficiente como para que acaba-

ra contra un muro. «El cinturón me salvó la vida. Además, en aquel momento conducía con una sola mano, demasiado relajado.» El cinturón también le salvó de unas consecuencias peores a Forges. Estaba esperando tranquilamente junto a un semáforo cuando un coche le embistió por detrás. «Menos mal que voy por delante de las normas de tráfico y ya llevaba el cinturón puesto, aunque por entonces todavía no era obligatorio.»

- Alberto Cortez y Pedro Macía sufrieron en sus propias carnes un choque frontal. El exceso de velocidad y el mal estado de la carretera fueron la causa. Al primero se le echó encima un coche que bajaba el puerto de Pajares y el segundo también chocó frontalmente cuando la lluvia jugó una mala pasada: «Si hubiera ido más fuerte no estaría allí. Una lluvia de cristales, como pequeños cuchillos, me llenaron la cara y las manos de sangre...»

- Felipe Campuzano iba acompañado por su hijo cuando un coche que circulaba a gran velocidad se avalanzó sobre el suyo: «Tenemos que recordar que en las carreteras hay que ir también muy pendiente de lo que pueden hacer los demás.»

- Miguel Muñoz había pensado no hacer aquel viaje en automóvil, pero al final lo hizo. Y hasta realizó un adelantamiento incorrecto «y me pareció que aquel camión salía de debajo de la tierra. Creo que fui yo el que se equivocó. Siempre hay que ir conduciendo con los cinco sentidos».

La opinión del lector

La revista TRAFICO ha recibido en las últimas semanas distintas cartas relacionadas precisamente con esta serie que ha comenzado a emitirse en TVE. De entre ellas hemos seleccionado una que, de alguna manera, resume el contenido de las demás. Dice textualmente:

Me dirijo a ustedes para expresarles mi más sincera felicitación por incluir en TV el espacio «Así fue, así lo cuenta». Creo francamente que era necesaria su programación pensando en los conductores, ya sean novatos, grandes veteranos o el típico dominguero.

Pienso que este nuevo programa es más completo que el viejo y recordado «La segunda oportunidad», por eso, señores conductores, véanlo con interés, sáquele provecho y recuerden que en circulación nunca existe una «segunda oportunidad».

Jon Balaño Ule. Santuchu, 2. Bilbao

Su Centro Superior es ya una realidad

Salamanca,

aula de la educación vial

Más de 10.000 jóvenes menores de catorce años fueron víctimas de accidentes de tráfico en 1985, resultando 271 muertos. De ellos, 3.696 usaban la calle o la carretera como peatones, pero su participación en el fenómeno del tráfico también adopta otras formas, como conductores de bicicletas, pasajeros de transportes escolares o privados. La Dirección General de Tráfico considera que es necesario inculcar en estos conductores del mañana no

sólo conocimientos prácticos sobre normas y señales, sino también actitudes y conductas cívicas adecuadas, para lo que, desde 1986, se viene investigando en el Centro Superior de Educación Vial, en Salamanca, todo cuanto concierne a esta rama de la educación de los niños. En este foro, los maestros y educadores van a tener la oportunidad de recibir el asesoramiento y la formación que luego han de transmitir a los escolares.



Miguel GARROTE

En muchas ocasiones se ha dicho por los expertos que el problema del tráfico no es otro que una cuestión de educación ciudadana, por lo que parece necesario que a la persona, en sus raíces, en su infancia, se le inculquen hábitos y formas de conducta capaces de lograr un comporta-

miento social adecuado ante el fenómeno del tráfico.

Conseguir que los niños conozcan bien el itinerario que han de recorrer para ir de casa al colegio, por dónde han de cruzar, las medidas de seguridad en el transporte escolar, las señales del peatón o las normas que les

afectan como conductores de bicicletas son, asimismo, importantes. Hay un medio natural donde se ha de desarrollar esta educación, como es el hogar, y sobre todo la propia escuela, en la que los maestros tienen ante sí el reto de formar a las nuevas generaciones y prepararlas en las

múltiples facetas de la vida en las que el tráfico siempre está presente.

A pesar de que la Educación Vial fue establecida como enseñanza obligatoria en la Educación General Básica en 1980, la implantación real en las aulas no ha sido plenamente satisfactoria, aunque se aprecian progresos. Problemas de tipo variado, como la falta de motivaciones del profesorado, de preparación en la materia, cuando no de actitudes y responsabilidad de los propios maestros, han llevado a la DGT a la creación del Centro Superior de Educación Vial, que ha comenzado ya su labor, y cuya misión fundamental va a ser la formación del maestro y la investigación en temas relativos a la seguridad vial escolar.

LA FORMACION DEL MAESTRO

En este sentido, la directora del centro escolar San Francisco Javier, de La Coruña, Elena García, considera «estupenda cualquier iniciativa que ayude a nuestra formación, aunque sería más positivo que los cursos al profesorado se dieran dentro del calendario escolar, fuera de las Escuelas de Verano, ya que la asistencia sería mayor».

María Jesús Martín, profesora del colegio de EGB Santa Teresa de Jesús, de Dueñas (Palencia), opina que siempre es bueno conocer más técnicas, pero no cree que sea necesaria una preparación específica en la materia, a pesar de que su colegio viene participando en los concursos para niños que convoca la DGT. Por el contrario, María Angeles Chasco, directora del colegio público Gutiérrez Solana, de Madrid, manifiesta que «es necesario que tales cursos de formación de profesores nos ayuden y pongan al día y lleguen al mayor número posible de compañeros, porque, en definitiva, esto va a repercutir en los niños, ahora peatones, pero que en el futuro van a ser conductores». En parecidos términos se pronuncia Ramón Astorga, director del colegio Bernardette, de Madrid.

El Centro, a punto de ser inaugurado tras la conclusión de las obras de restauración de «El Palacio» de Salamanca, cuenta con personal especializado que viene desarrollando sus trabajos desde principios del año pasado. El breve plazo de tiempo transcurrido desde el comienzo de las actividades enfoca ya un objetivo claro y preciso, aunque trabajoso y no tan cercano: el de la Educación Vial. El personal del Centro, com-



Sede del Centro Superior, en la ciudad de Salamanca.

escolares. Se están realizando diversos contactos con la Policía Municipal, orientados a la realización de cursos para agentes municipales y comunicación e intercambio de trabajos y experiencias con otras instituciones vinculadas (Universidad, Ayuntamientos y Entidades Internacionales), que estudian, a su vez, temas en relación con la Educación Vial. Diseño de material didáctico de apoyo, documentación, archivo y biblioteca son diferentes pasos en la actividad del Centro de Salamanca, en sus distintos Departamentos.

Las actividades programadas para un futuro inmediato se van a desarrollar a través de los departamentos de Investigación, Materiales didácticos y el de Relaciones internas-externas y Divulgación, en que está estructurado el Centro.

Por otro lado, el 22 de este mes se clausura el VI Curso de Animadores de Educación Vial, con lo que ya se cuenta con una red de casi un centenar de funcionarios de la DGT, que serán los intermediarios en todas las

VICTIMAS MENORES DE 14 AÑOS EN 1985

	Muertos	Heridos	Total víctimas
Ciudad	74	5.681	5.755
Carretera	197	4.070	4.267
Total	271	9.751	10.022

Del total de víctimas, 3.228 eran peatones en zona urbana y 468 en carretera.

puesto por pedagogos-maestros, psicólogos y sociólogos, se plantea la cuestión recopilando todo tipo de material editado a nivel nacional e internacional referido a la Educación Vial, ardua labor por la dispersión y escasez de dicho material.

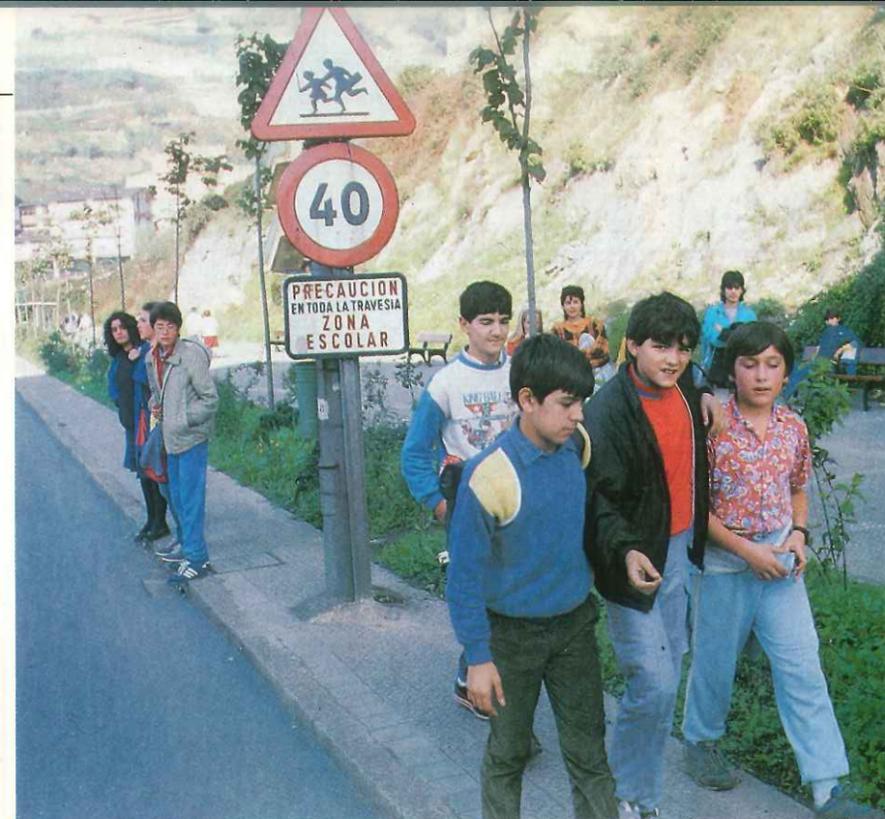
La tarea del Centro de Salamanca es amplia y cubre muchos frentes: uno de ellos lo marca el profesorado, cuya misión en el aula es evidente; a este sector del magisterio ya se le ha comenzado a impartir cursos en sus centros de Formación del Profesorado y aprovechando a su vez las Escuelas de Verano. El Centro, situado en Salamanca, dentro de un programa de investigación a largo plazo y a escala nacional, lleva a cabo estudios sobre conducta vial infantil, así como un diagnóstico del nivel de implantación de la Educación Vial en centros escolares, en colaboración con el Ministerio de Educación y Ciencia.

Otras investigaciones, en plan piloto dentro de los programas de la EGB, servirán para evaluar contenidos y potenciar la formación vial en

provincias entre los Organismos y los sectores públicos y privados. Los mismos realizarán estudios sobre el nivel de implantación de la Educación Vial en su provincia y promoverán contactos entre las personas y organismos que imparten la misma, tanto dentro como fuera del ámbito escolar. Asimismo, coordinarán las distintas actividades para lograr la máxima difusión de los cursos y campañas y prestar apoyo y asesoramiento en sus iniciativas. Otro de sus objetivos es la motivación y promoción de la Educación Vial entre profesores a través de los CEPS, Asociaciones de Padres de Alumnos, autoridades y asociaciones.

OTRAS EXPERIENCIAS

Por último, en el proyecto de acuerdo que han estudiado recientemente en Madrid los directores generales de Tráfico de Francia y España figura el ofrecimiento del Centro para acciones conjuntas, como simposios y mesas redondas en las



La conducta vial infantil, uno de los principales objetos de estudio.

Los objetivos, por departamentos

DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION

Los objetivos de este departamento se dirigen a:

- Estudio descriptivo sobre conducta vial del niño.
- Evaluación/revisión de los programas de Educación Vial.
- Evaluar material didáctico que se elabore, y campañas publicitarias.
- Diagnóstico puntual del grado de implantación de la Educación Vial.
- Colaborar en las investigaciones que se realicen sobre disminuidos físicos, psíquicos y caracteriales.
- Análisis de las causas de la accidentalidad peatonal del niño.
- Recopilación de conclusiones y publicación de los resultados de las investigaciones.

DEPARTAMENTO MATERIAL DIDACTICO

- Diseñar y confeccionar material didáctico referente a distintos soportes: Ordenador (EAO), diapositivas, guiones didácticos, video, carteles-murales, folletos y guías didácticas, cómics, etcétera.
- Contactar con Universidades y otras entidades o asociaciones para llevar a cabo experiencias conjuntas

en la elaboración de material didáctico.

- Creación de una Mediateca, que reúna todos los materiales de Educación Vial existentes en el Centro y fuera de él.
- Coordinar los envíos de material a los distintos elementos implicados, así como su difusión a profesores de EGB, Jefaturas Provinciales, etcétera.
- Control y seguimiento de la utilización del material didáctico.

DEPARTAMENTO DE RELACIONES INTERNAS/EXTERNAS

- Relaciones con medios de información.
- Contactar con instituciones educativas, como Colegios de EGB, Ministerio de Educación y Ciencia, Universidades, etcétera.
- Diseño de programas dirigidos a personal de la DGT y cooperadores externos, como profesores y Policía Municipal.
- Relaciones con instituciones internacionales relacionadas con la Educación Vial.
- Elaboración del boletín de Educación Vial, y establecimiento de seminarios permanentes sobre trabajos en esta materia educativa.

que se traten los problemas relativos a selección de material didáctico, actividades docentes y formación especial dentro del área de la educación vial infantil.

En este sentido, se pretenden aumentar los contactos formales con distintos organismos, instituciones y asociaciones existentes en Europa, que vienen realizando actividades de investigación, desarrollo y ejecución de programas tendentes a conseguir una mayor seguridad vial a través de la educación de los escolares.

En estos centros, la acción no se dirige únicamente a los profesores y niños, sino también a los padres, quienes actúan como mediadores y ejecutores junto con los maestros de programas de entrenamiento de sus hijos.

Algunas instituciones y clubes son bien conocidos por la labor realizada en este campo. La VERKEHRS-WACHT alemana, por ejemplo, organiza conferencias y otras actividades de fin de semana, en las que participan padres e hijos y se realiza un diagnóstico de la situación concreta del grupo y se señalan objetivos y contenidos de la enseñanza. Todo ello utilizando métodos de trabajo en grupo, conducidos por animadores especialistas en materia de tráfico. La Asociación Holandesa de Prevención Routière trabaja en esta misma línea. En Gran Bretaña, el club TUFTY, creado por Rospa en 1961, acoge a dos categorías de miembros: individuales y colectivos. El método utilizado consiste en inculcar las nociones más importantes a través de un libro de historias y de material audiovisual.

Tanto en Alemania Occidental como en los países escandinavos existen clubes, si bien sus sistemas de funcionamiento, canales de comunicación y forma de adhesión a los mismos difieren de los TUFTY-CLUBS. Aquellos envían a los propios hogares de los niños, a partir de tres años, juegos y material didáctico para ser utilizados con ayuda de los padres. Las adhesiones a estos clubes se promueven a través del envío de información acerca de cuestiones de seguridad vial que afectan a los niños.

La Prévention Routière francesa organiza, igualmente, cursos teóricos y prácticos destinados a los profesores, que impartirán clases de educación vial, además de numerosas actividades tendentes a prevenir los accidentes de circulación.

Alejandro G. VADILLO y José Ignacio RODRIGUEZ



José Ignacio RODRIGUEZ



José Ignacio RODRIGUEZ

Uno de los accidentes ocurridos durante la pasada Semana Santa (N-120), puerto de la Pedraja. En la primera imagen, los preparativos para ser levantado el camión accidentado y, en la segunda, el momento justo de «ponerse en pie».

Accidentes en las vacaciones de Semana Santa Las mismas causas de siempre

Las fechas vacacionales de Semana Santa se han saldado en la carretera con 116 accidentes, 144 víctimas mortales, 100 heridos graves y 53 heridos leves. Las cifras demuestran que la accidentalidad, en números absolutos, ha sido muy similar en comparación con el año 1986, en que se produjeron 113 siniestros en la carretera, con 132 muertos, 84 heridos graves y medio centenar de heridos leves.

Los datos obtenidos por la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la DGT muestran que las comunidades autónomas en las que se ha notado mayor incidencia de accidentalidad han sido, por este orden, Cataluña (26 accidentes, 38 muertos, 21 heridos graves y 15 heridos leves), Valencia (18 accidentes, 25 muertos, 9 heridos graves y 8 heridos leves), Andalucía (16 accidentes, 18 muertos, 16 heridos graves y 5 heridos leves) y Castilla-León (12 accidentes, 12 muertos, 14 heridos graves y 2 heridos leves). En el otro extremo, las comunidades con menor siniestralidad vial fueron en la Pascua de 1987: Navarra (ningún percance), Aragón (un accidente, un muerto, un herido grave y un herido leve), La Rioja (un accidente, un muerto), Cantabria (un accidente, un muerto, dos heridos graves y dos heridos leves), Asturias (dos accidentes, dos muertos, dos heridos graves y un herido leve) y Baleares (dos accidentes, dos muertos y cuatro heridos graves).

Pese al programa de seguridad lan-

zado por la DGT de forma coincidente con la preparación de los viajes de Semana Santa, las tragedias en la carretera se han producido por razones idénticas a las registradas en años anteriores (salida de la vía, velocidad inadecuada, invasión del carril izquierdo, distracción del conductor y adelantamientos antirreglamentarios, unidos a conducción bajo los efectos de estimulantes de algún tipo).

De forma más pormenorizada, destaca el hecho de que en la Pascua de 1987 los siniestros en los que se ocasionaron víctimas mortales tuvieron su origen en distracción del conductor, que colisionó frontalmente (por ejemplo, un accidente en Barcelona, el día 18 de abril, con resultado de tres muertos); invasión del carril izquierdo de la calzada, que desencadenó colisión (accidente en Valencia, el día 16, con tres muertos y en Madrid el 18, en Lérida el día 14, en Gerona el día 17, todos con dos muertos de saldo); distracción, que llevó a la colisión (accidente en Alicante, el día 11, con resultado de tres muertos); maniobra evasiva,

que produce salida de la vía (accidente en Granada, el día 10, con dos muertos); velocidad inadecuada que provoca la salida de la vía (accidente en Gerona, el día 11, con dos muertos, así como el siniestro del mismo día en La Coruña con idéntico balance de víctimas mortales y el del día 13 en Málaga), y giro antirreglamentario a la izquierda, que ocasiona colisión (accidente en Barcelona, el día 13, con dos fallecimientos).

A la luz de la estadística de este año, los días del período vacacional de Pascua en que mayor número de accidentes se originaron no difieren básicamente de los años anteriores. Destacan los días 11 y 17 de abril, con 18 accidentes cada uno y 23 y 20 muertos, respectivamente, seguidos del día 20 (13 accidentes), el 13 y el 19 (12 accidentes), el 12 y el 18 (10 siniestros en la carretera). En cuanto a las fechas de menor índice de accidentalidad, éstos fueron los 10, 15 y 16, con cinco accidentes en cada uno de ellos.

Finalmente, hay que añadir que durante la Semana Santa de este año ha sido superior el movimiento de vehículos en las carreteras españolas, a causa de las huelgas que vivieron algunos medios de transporte colectivo.

Tráfico DEL MOTOR

Motociclismo:
Mundial de
Velocidad
en Jerez



LOS ESPAÑOLES, EN SU SITIO



Jorge Martínez «Aspar» demostró que sigue siendo el número 1 en 80 c.c.



Garriga hizo una inteligentísima carrera y apunta como uno de los mejores en 250 c.c.

Lesionados Sito Pons y Carlos Cardús, el Gran Premio de España de Velocidad, valedero para el Mundial y celebrado en Jerez, demostró que la sucesión de Angel Nieto (quien, por cierto, fue homenajeado en Jerez) está más que asegurada. A los «Aspar», Herreros, Reyes, Garriga, etcétera, hay que añadir ahora los Julián Miralles y Alejandro Crevillé, quienes en Jerez han restado unos puntos importantísimos a las Krauser. Los herederos de Nieto están, pues, en plena forma.

El Gran Premio de España de Motociclismo, celebrado el pasado día 26 de abril en Jerez, supuso un verdadero «festival» español en la categoría de los 80 c.c., con cinco pilotos nacionales clasificados entre los seis primeros lugares. Mientras tanto, con Carlos Cardús en el «dique seco» y Sito Pons corriendo lesionado, las esperanzas nacionales sólo se centran en Juan Garriga y en que Sito lograse «entrar en los puntos» para no perder comba en el Mundial ni alejarse de Carlos Lavado, máximo rival y favorito en la categoría de 250 c.c. Se cumplieron, pues, las expectativas, superadas incluso con creces por un Juan Garriga que acabó tercero tras una carrera muy inteligente.

En la categoría de los 80 c.c. los españoles pudimos comprobar que la sucesión de Angel Nieto está asegurada. No sólo contamos con Manuel Herreros, Jorge Martínez «Aspar» (subcampeón y campeón mundial, respectivamente, de la cilindrada) y Luis Miguel Reyes, sino que Alejandro Crevillé y Julián Miralles demostraron que están listos y capacitados para participar dignamente en el Mundial de Velocidad.

DERBI, AL COPO

Derbi hizo salir a Julián Miralles y Alejandro Crevillé para intentar restar puntos a las Krauser de Dorflinger, Waibel y MacConnachie. Y la jugada le salió redonda. Los dos jóvenes, que corren el europeo con las motos que el año pasado dieron la victoria a Herreros y «Aspar» en el Mundial, cumplieron a la perfección, situándose tras «Aspar» en la segunda y tercera posición, por delante de pilotos con la experiencia de Waibel (Krauser), Reyes (Autisa), Herreros (Derbi) y Mac Connachie (Krauser).

La caída de Stefan Dorflinger (Krauser), máximo rival en las últimas temporadas de las «balas rojas» de Derbi para el título mundial en 80 c.c., redondeó las cosas: «Aspar» tiene quince puntos en el Mundial, mientras que Dorflinger está en cero y Reyes está a nueve puntos, Waibel a siete y Herreros a diez.

La prueba de 125 c.c. apenas si tenía aliciente e importancia para los españoles. Absolutamente dominada por los italianos Gresini, Brigaglia y Casoli, el único español participante, Andrés Sánchez Marín (MBA), realizó un buen comienzo, saliendo desde la décima plaza y remontando hasta la séptima; posteriormente, problemas de encendido le obligaron a abandonar.

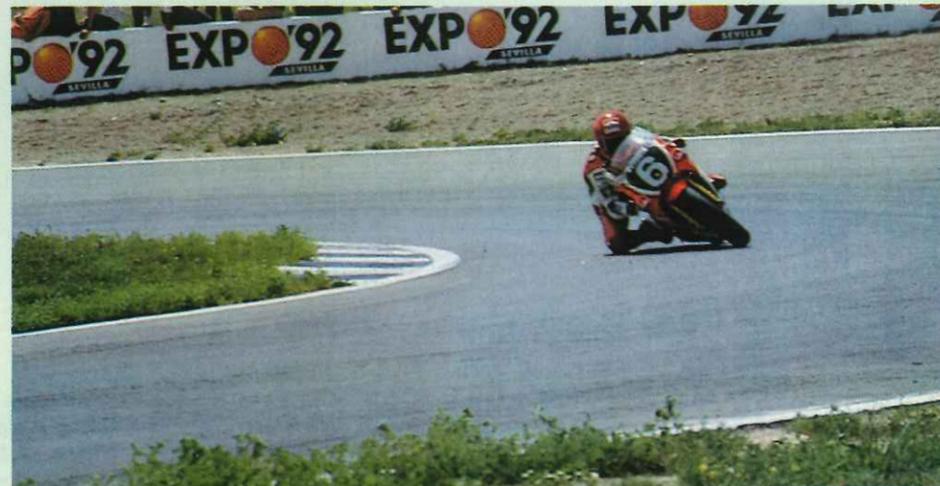
Al final, Fausto Gresini, con Garelli, superó a Domenico Brigaglia (AGV) en los últimos minutos de la carrera, quedando en tercera posición el tercer italiano, Casoli.



Los españoles de Derbi coparon el triunfo en 80 c.c. «Aspar», Miralles y Crevillé homenajearon a Angel Nieto en el podio.



Wayne Gardner, vencedor en 500 c.c., relegó a Mamola al segundo puesto de la clasificación del Mundial.



La experiencia del alemán Martin Wimmer se impuso, en las últimas vueltas, a la juventud del italiano Cadalora.



Eddie Lawson protagonizó la sorpresa en 500 c.c. Gardner le relegó en el podio en beneficio del gran ausente Freddie Spencer.

GARRIGA, EXCELENTE

Con Carlos Cardús lesionado y Sito Pons con subluxación de los huesos de la mano izquierda (con la que se embraga), las posibilidades españolas se centraban únicamente en Juan Garriga (Yamaha). Sito Pons (Honda) salió únicamente a puntuar y, a ser posible, a adelantarse a Carlos Lavado, actual campeón y máximo rival de Pons para el título de 250 c.c. Sito cumplió como los bravos, acabando la carrera en novena posición, por delante de Carlos

Lavado (Yamaha), a quien la muñeca sigue molestándole.

En otro aspecto, Yamaha dominó la clasificación, copando los cuatro primeros lugares del podio y relegando a las Honda a lugares más retrasados. Le devuelve así la «pelota» a Honda que, en Suzuka (Japón), con la colaboración de los rapidísimos japoneses, logró copar los primeros puestos en la primera prueba puntuable.

Martin Wimmer, un alemán de treinta años, y Luca Cadalora, campeón de 125 c.c., ambos del equipo de Agostini, dominaron de principio a fin

la carrera de «dos y medio». Fue un codo a codo que resolvió a su favor la veteranía de Wimmer.

Mientras tanto, por detrás, Juan Garriga (Yamaha) tenía que arriesgar bastante en las curvas para intentar seguir a este dúo. Al final entró en tercera posición, consiguiendo 10 puntos para el Mundial, por delante de Dominique Sarron, la primera de las Honda clasificadas.

SORPRESA EN 500 C.C.

Ausente de esta segunda prueba del Mundial Freddie «Fast» Spencer —por la caída sufrida en Daytona, de la que aún no se ha recuperado—, el gran favorito era el piloto de Yamaha y actual campeón de la cilindrada, Eddie Lawson.

Sin embargo, los pilotos de Honda dieron la sorpresa y el australiano Wayne Gardner, con un pilotaje muy espectacular, sobrepasó a Lawson con facilidad, imponiéndose al final de la carrera. Tercero fue el británico Ron Haslam (Honda), que también deleitó al público con un gran pilotaje. Randy Mamola (Yamaha) decepcionó, quedando en sexta posición, y siendo relegado por Wayne Gardner al frente de la clasificación del Mundial. Eddie Lawson únicamente cuenta con 12 puntos, por lo que el gran ausente, Freddie Spencer, no ha perdido demasiado terreno respecto a su más directo rival y sin que tampoco ninguno de los participantes se haya alejado demasiado.

J. M. MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE
(Enviado especial)



Todos los filtros son igualmente importantes. Para los motores provistos de inyección, y sobre todo los diesel, el filtro de combustible es imprescindible. Igual sucede con el filtro del aire para todo vehículo que se mueva por una zona polvorienta.



Los filtros del aire se encuentran colocados de forma particularmente accesible para que todo usuario pueda sustituirlos sin ninguna ayuda especial. Incluso es fácil encontrarlos con que ni siquiera es necesario el uso de un destornillador.

Limpieza interior de los filtros

AIRE, gasolina o gas-oil y aceite —es decir, todo aquello que un vehículo necesita para funcionar— tienen que ser constantemente limpiados. Lógicamente, la suciedad que eliminamos del aire antes de que éste llegue a los cilindros y la del aceite o el combustible, tienen que quedar en algún sitio: en los filtros. El cambio de éstos se impone, por tanto, por el simple hecho de que se saturan y con ello dejan de filtrar. Para algún descuido esto puede que no tenga mucha importancia. En definitiva, siempre es cómodo pensar que ni el aire está tan sucio, ni la gasolina ni el gas-oil se venderían llenos de porquerías.

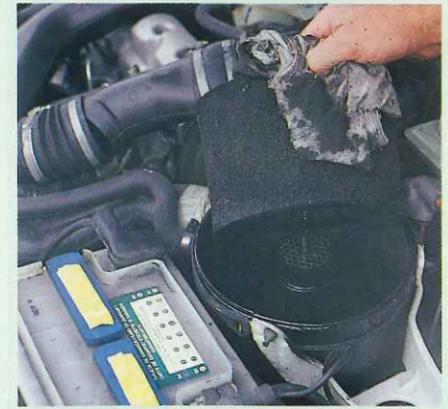
Como hemos dicho, ésta es una forma cómoda de pensar, pero falsa. El aire en una carretera en pleno campo puede que esté limpiísimo, pero nuestro automóvil lo ensucia al pasar removiendo el polvo del suelo o desprendiendo pequeñas partículas sólidas con las ruedas. Por lo que respecta al combustible, no ponemos en duda su limpieza, «salvo casos excepcionales y anormales», hasta que éste llega al depósito de cada usuario. Sin embargo, si a un vehículo veterano le vaciamos por completo su depósito de gasolina, en el fondo normalmente encontraremos restos de suciedad que las más de las veces proceden del propio depósito, o habrán entrado por la boca de llenado, o por el respiradero. Finalmente, por lo que respecta al aceite, aquí no cabe es-

peculación alguna. Un motor es algo que constantemente se está ensuciando y la misión casi más importante del aceite es precisamente estar constantemente limpiándolo. El aceite, por tanto, se va cargando de partículas sólidas, que si alcanzan un cierto tamaño pueden ser peligrosas para el mismo motor y que conviene que sean retiradas por un filtro adecuado.

De los tres tipos de filtros —combustible, aire y aceite— es difícil destacar cuál es el más importante. Respecto a la gasolina, la realidad es que prácticamente todos los carburadores cuentan con un filtro interno y pocos eran los motores que además tenían un filtro exterior. Pero desde que se utiliza masivamente la inyección como sistema de alimentación, las cosas han cambiado mucho. En los inyectores no se pueden introducir partículas que en los carburadores no darían problema alguno. De ahí que, además de los filtros externos, los actuales motores de inyección cuentan con un filtro situado entre el depósito y la bomba, o entre esta última y el sistema de inyección. Por esta misma razón, pero aun aumentada por la superior presión de sus inyectores, la totalidad de los motores diesel cuentan con filtros de combustible de dimensiones notables. En los motores alimentados por gas-oil la función de filtrado adquiere una importancia que otros motores no tienen de cara a la conservación y mantenimiento de los mismos.



Para acceder a los filtros de aire, normalmente no es necesario desconectar los tubos de admisión de aire. Con lo único que es preciso tener cuidado es con la entrada de aire al carburador. Una vez retirado el filtro viejo, es conveniente realizar una limpieza en la carcasa.



Un filtro usado y ya sucio no sólo deja de filtrar aire sino que impide el paso del mismo desajustando el carburador. Con menos aire la mezcla se hace más rica en gasolina y, por consiguiente, el motor consume más. Un filtro obturado no es muy rentable.



En turismos de gasolina son frecuentes los filtros en seco, pero por el excelente comportamiento de los filtros bañados en aceite, estos últimos son muy utilizados. Antes de colocarlos es preciso empaparlos con aceite de motor nuevo.



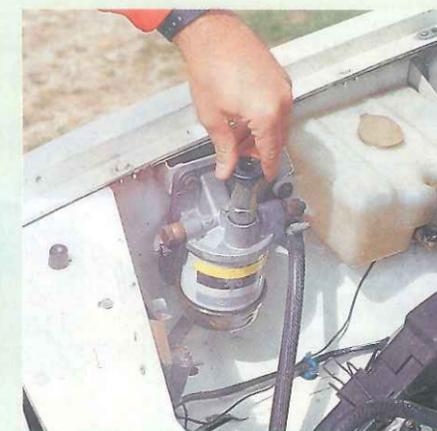
Los filtros de gas-oil tienen una especial importancia para este tipo de motores. En el mismo mecanismo, además de un buen filtro, se suele situar un pequeño depósito para que se deposite el agua que pueda incorporar el combustible o haya entrado en el depósito por cualquier circunstancia.



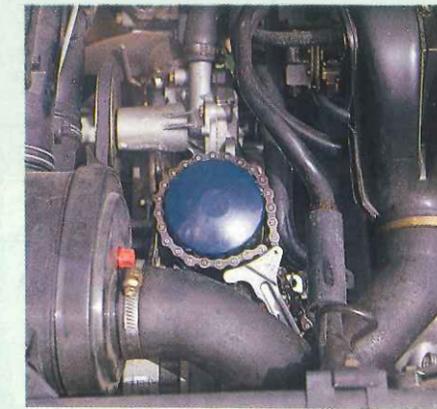
No es fácil encontrar un filtro de aceite en un lugar tan visible y accesible como éste. Por cuestiones de diseño, es más normal que se sitúen en lugares que al usuario le resultan de difícil acceso. Por esta razón los filtros de aceite suelen cambiarse en el taller.



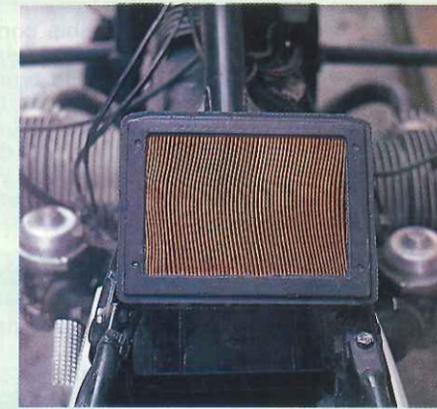
En las motocicletas, el cambio de filtro de aire es algo tan importante como en los automóviles. Sin embargo, estos vehículos no suelen contar con filtro de aceite, muchos por ser de dos tiempos, y otros por peso y diseño.



Después de sustituir un filtro de gas-oil y de quitarle el agua, es preciso proceder a la purga del circuito. En los motores antiguos esto era una operación compleja, pero en los modernos purgar el circuito es incluso más sencillo que sustituir el propio filtro.



Si las circunstancias lo permiten, sustituir un filtro de aceite sólo exige tres operaciones: aflojar el filtro viejo con una herramienta adecuada, no olvidar la correspondiente junta que encontraremos junto al nuevo filtro, y finalmente, apretar este último haciendo fuerza solamente con la mano.



En motos es fácil que para llegar hasta el filtro tengamos que realizar unas cuantas operaciones de desmontaje, tales como retirar protectores, etc. Incluso es normal que, como en este caso, tengamos que quitar el depósito de gasolina.

Los turbocompresores

La palabra «turbo» está de moda. Encontrarla junto a las siglas de cualquier modelo viene a significar que nos encontramos ante la perfección del mismo y realmente siempre aparece en las versiones más elaboradas y sofisticadas. Por lo que se refiere a motores de gasolina, esto es en gran parte cierto, pero no del todo, dado que un motor turbo de gasolina puede ser más potente, pero no necesariamente de mejor rendimiento. Sin embargo, en los diesel el incorporarles un turbo sí supone llegar prácticamente a la perfección del mismo. Veamos el porqué de cada afirmación.

Los turbos son realmente turbocompresores; es decir, compresores que utilizan como fuente de energía la proporcionada por una turbina. En un motor de combustión interna son muy interesantes, porque la turbina —es decir, la fuente de energía del turbo— es movida por los gases de escape, con lo que se aprovecha una energía residual. El movimiento de la turbina es a su vez transmitido al compresor, que toma aire, o mezcla de aire y gasolina, y lo comprime antes de que entre a los cilindros. El resultado final es que a estos últimos llega más cantidad de aire o de mezcla, con lo que aumenta la compresión en el interior de los cilindros con una notable mejora de la potencia. Por su parte, el turbocompresor supone un pequeño freno a los gases de escape y, por ello, implica una pequeña pérdida de potencia, pero el balance final es muy positivo para el turbo.

En cuanto a la recuperación de parte de la energía contenida en los tubos de escape, los turbocompresores se comportan exactamente igual en motores diesel o de gasolina. Por lo que se refiere a la compresión, no. En los motores diesel el turbo comprime sólo aire, introduciendo más en los cilindros para la misma cantidad de gas-oil. Se produce, por tanto, un aumento de potencia a través de un mejor rendimiento, pero no aumenta el consumo, ya que el gas-oil es inyectado aparte, con independencia de que el motor tenga sobrealimentación o no. Por esto afirmamos que el turbo, en los motores diesel, supone la perfección de los mismos. Pero en los motores de gasolina no sucede lo mismo, ya que lo que se introduce en los cilindros, a través de un carburador o inyector, es una mezcla de aire y gasolina. Gracias al turbo introducimos, pues, más mezcla y logramos más potencia, pero igualmente hemos introducido más gasolina y aumentado con ello el consumo.

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...

FORD SIERRA GL 2.0



NOTA MEDIA: 7,1	NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,9
----------------------------------	--

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: delantera longitudinal.
Cilindros: cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.993 c.c.
Alimentación: carburador Weber de doble cuerpo.
Carburante: gasolina super.
Depósito: 60 litros.
Potencia máxima: 105 CV a 5.200 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: delantera.
Caja de cambios: manual, cinco marchas.
Embrague: monodisco en seco con muelles de diafragma.

FRENOS

De disco los delanteros, y de tambor los traseros, y sistema antibloqueo opcional.

SUSPENSION

Delantera, tipo Mac Pherson; trasera, de ruedas independientes.

DIRECCION

Tipo: de cremallera (servo opcional).
Diámetro giro: 11 metros.

RUEDAS

Llantas: de acero estampado, 13 / 5,5 pulgadas.
Neumáticos: 165 TR 13.
Peso: 1.055 kg.
Longitud: 4,467 m.
Anchura: 1,698 m.
Altura: 1,359 m.
Maletero: 413 decímetros cúbicos.
Precio final: 2.035.000 pesetas.

EL PERIÓDICO

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

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

NOTA MEDIA: 7
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,8

Comentario.—Con vistas al ejercicio 87, Ford ha introducido en la gama del Sierra la carrocería de tres volúmenes, con la cual busca satisfacer las demandas del público amante de este tipo de coches. La versión 2.0 es la más baja en cuanto a motorización,

la cual cumple con su cometido, si bien pese a las remodelaciones y modificaciones, el vehículo sigue adoleciendo de algunos males crónicos, tales como la suspensión blanda y el balanceo de carrocería. Con todo, la oferta del Sierra tres volúmenes es muy válida y el GL 2.0 es una versión que ha de satisfacer a algunos adictos de la marca.

LO BUENO

- Excelente habitabilidad.
- Confort de marcha.
- Buenos acabados.

LO MALO

- Suspensiones blandas.
- Motor poco elástico.
- Balanceo de carrocería.

La Voz

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

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

NOTA MEDIA: 7,3
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,1

modelo, como en el que han incorporado tecnologías, entre ellas, el sistema de montar en opción el motor de mayor potencia a partir de un motor de menor fuerza más de Ford. El resultado es un coche competitivo.

LO BUENO

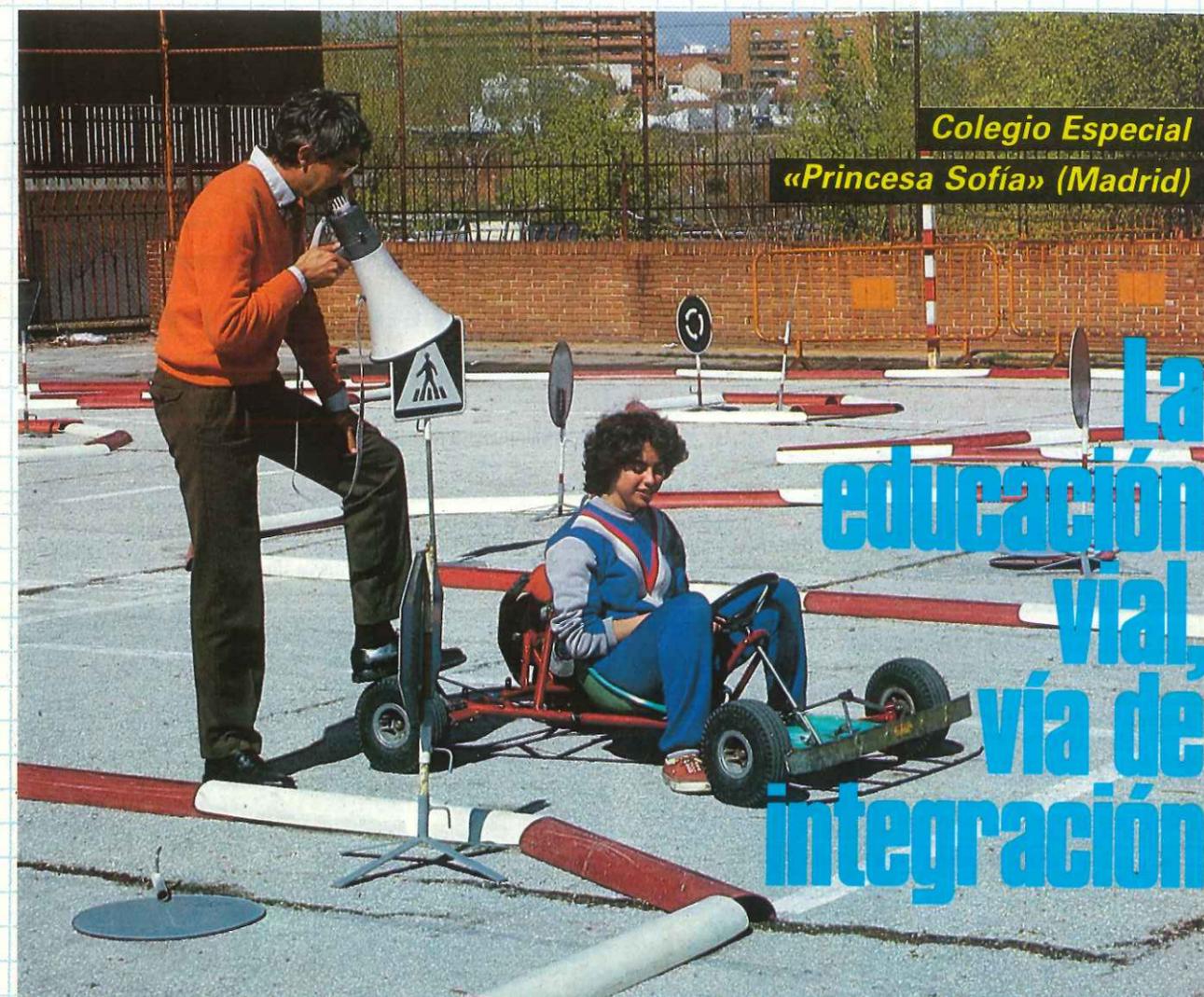
- Excelentes prestaciones.
- Aerodinamismo.
- Confort y habitabilidad.

LO MALO

- Desarrollos excesivos.
- Alumbrado escaso.
- Ligeramente sobrecalentado.

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO
PARA
ALUMNOS
Y
PROFESORES
NUMERO 5



La educación vial, vía de integración

Concurso de Parques Infantiles

Campeones para Varsovia

El pasado día 1 se celebró en El Ferrol el XXIII Campeonato de España de Parques Infantiles, con la participación de 45 equipos, quedando preseleccionados para la fase internacional, Alvaro Jarama Fernández, de Toledo; Raquel Polo Ovejero, de Plasencia; José Antonio Triguero, de Cuenca, y Tomás Abella Castilla, de Elche. Conjuntamente se celebró el IX Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, quedando seleccionados: Carlos Polo López, de Cuenca; Marcelino Merlo Alonso, de Plasencia; José Ramón García Galiano, de Elche, y Francisco Javier Guillén, de Teruel.

De estos preseleccionados saldrá el equipo que represente a España en Varsovia, durante los días 23 y 24 de mayo, en el Campeonato Internacional que anualmente se celebra.

Guía del CICLISTA



Cómo advertir las maniobras

Antes de realizar cualquier maniobra es preciso:

- 1.º OBSERVAR por el retrovisor, si se lleva, y con un leve giro de la cabeza, la situación y la velocidad de los demás vehículos.
- 2.º ADVERTIR LA MANIOBRA con la suficiente antelación y claridad.
- 3.º REALIZAR LA MANIOBRA, si vemos que podemos, sin peligro y en el menor tiempo posible.



PUESTA EN MARCHA O INICIACION A LA MARCHA

Para incorporarse a la circulación sin peligro se debe esperar a que no vengan vehículos.

Advertir con anticipación y claridad la maniobra, extendiendo el brazo izquierdo a la altura del hombro, y, cuando la circulación nos lo permita, incorporarnos a ella lo antes posible manteniéndonos en la derecha de la calzada.



GIRO A LA DERECHA

Conforme se va circulando muy próximo al borde derecho de la calzada en ciudad, antes de llegar al cruce, hacer la advertencia de la maniobra levantando el brazo izquierdo doblado, y con la mano abierta.

Reducir la velocidad, adecuándola a la curva que se va a tomar. Después de comprobar que no vienen vehículos por nues-

tra izquierda, completar el giro respetando las preferencias, deteniéndose si está señalizado o es conveniente.



GIRO A LA IZQUIERDA CON CAMBIO DE DIRECCION

Antes de girar:

- Comprobar la situación y la velocidad de los demás vehículos.
- Hacer la advertencia de la maniobra extendiendo el brazo izquierdo a la altura del hombro con la mano abierta.
- Reducir la velocidad.



GIRO COMPLETO O CAMBIO DEL SENTIDO DE LA MARCHA

Se procede de igual forma que en el cambio de dirección.

- Esta maniobra está prohibida en:
- Curvas sin visibilidad.

- Cambios de rasante.
- Cruces y bifurcaciones.
- Puentes y túneles.



GIRO A LA IZQUIERDA

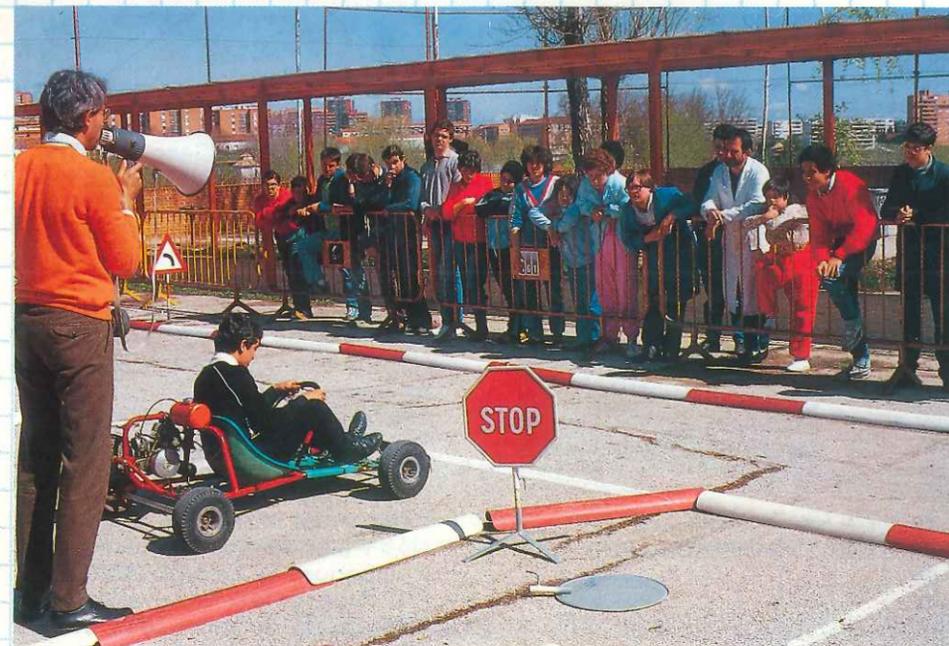
Sin dejar de hacer la señal de maniobra ni de observar a los demás vehículos, irse desplazando progresivamente hacia la izquierda hasta llegar al centro de la calzada, sin sobrepasar el eje, cuando se circule por una vía de doble sentido. Si la vía o carretera es de un solo sentido, se llegará hasta el borde izquierdo de la calzada.

Una vez situados correctamente, en ambos casos, mirar a la derecha y esperar que no vengan vehículos. Completar el giro rápidamente y situarse en el borde derecho de la nueva dirección.



CRUCES DE PLAZAS Y GLORIETAS

Se tiene que rodear por el borde derecho, dejando el centro a nuestra izquierda, haciendo la indicación de giro a la izquierda durante toda la maniobra, vigilando los vehículos que se nos aproximen —especialmente los que entran en la plaza por nuestra derecha, que tienen preferencia— hasta llegar a la vía que queremos tomar, en la que entraremos próximos al borde derecho, indicando el giro a la derecha.



Los alumnos atienden, con evidente interés, las explicaciones del monitor.

Centro Especial «Princesa Sofía», de Madrid

LA EDUCACION VIAL, FACTOR DE INTEGRACION

El colegio público Princesa Sofía, de educación especial, sito en el barrio madrileño de Canillas, ha recibido recientemente la visita de una unidad del Parque Infantil de Tráfico. Para María Llanos León, directora del centro, «toda actividad encaminada a la mejor y más pronta integración social del niño deficiente es algo muy positivo».

«El "Princesa Sofía" es un centro público que pertenece a la Junta de Promoción Educativa del Ayuntamiento de Madrid», comenta para TRAFICO CHICO su directora, María Llanos León. «Es uno de los ocho centros de educación especial con que cuenta el municipio. En éste reciben educación 300 alumnos, que van desde deficientes medios o ligeros hasta niveles más severos o profundos.»

—¿Cuál puede ser la mayor dificultad con que se enfrenta, en la educación de estos alumnos?

—En principio, consiste en encauzar la enseñanza al campo de lo práctico. Poseemos talleres de diversas materias, como mecánica, carpintería, y hasta una pequeña imprenta. Todo ha de basarse un

poco más en lo manual que en lo teórico. Los libros arrojan pobres resultados. —¿Cómo surgió la idea de solicitar la visita del Parque Infantil?

—Pues llegó a nuestros

oídos la existencia del Parque, se comentó y el Consejo Escolar aprobó la visita y se solicitó, porque a todos nos pareció algo aconsejable. Es una actividad multisensorial, muy en



Aprenden a realizar la señal adecuada, con el brazo correspondiente.



María Llanos León, directora del colegio.

la línea de trabajo del centro. Un problema que se puede plantear en la educación especial es el de romper la monotonía de las clases, o el de centrar la atención del alumno. El Parque Infantil ha contribuido a todo eso.

—¿De qué modo encuadraría la educación vial dentro de las actividades del centro?

—De manera altamente positiva. Tenga en cuenta que la intención primera, que es la meta que estos centros pretenden, es conseguir la integración del niño deficiente en la sociedad. Todo está encaminado hacia ello. Todo lo que contribuya a una mejor y más pronta integración, es algo muy positivo para todos. Y la educación vial, desde luego, con mayor motivo.

—¿Qué valoración podría hacer del paso del Parque por el colegio?

—Debo insistir en lo positivo de la visita. Pasaron por las dependencias del Parque varios grupos de distintos niveles. Según los monitores del Parque, los del nivel más alto, los de menor grado de deficiencia, podrían optar a la obtención del Permiso de Conducir. Otros grupos asimilaron grandemente la idea de la educación vial, y todos, en conclusión, pasaron unas jornadas muy agradables.

A. G. VADILLO
Fotos: Miguel GARROTE

rincón
del profesor



Manuel
CASTAÑO PARDO (*)

«El don máspreciado y valioso, lo más importante en este mundo, sin duda alguna, es la vida y en especial la vida del ser humano». Esta frase, dicha así y repetida un sin fin de veces, parece perder su eficacia y validez por la rutina de la propia vida... Estamos acostumbrados a nacer y a vivir cada día. Y lamentablemente valoramos este axioma cuando ya no hay remedio, es decir, cuando perdemos el gran tesoro. Es ley de vida despreciar o infravalorar lo que se posee y añorarlo o lamentarlo cuando lo perdemos.

Quizá las estadísticas que manejamos no reflejen toda la verdad o exactitud, pero sí son esclarecedoras y escalofriantes en el tema que nos mueve. Estamos jugando con vidas y muertes, con salud y enfermedad de personas. Desgraciadamente, cada año se producen en España entre 60.000 y 70.000 accidentes con víctimas, que se traducen en 4.000 muertos. No hay en España ninguna otra causa de mortalidad no natural que alcance estos volúmenes. Demasiadas personas, y de ellas demasiados niños, comprendidos entre los 0 y 14 años, ya que se llevan el porcentaje mayor, juntamente con las personas mayores de 65 años.

Es lamentable que este «goteo» diario, al final, alcance las cifras tan alarmantes y abrumadoras y que esté admitido socialmente como algo normal o de rutina, como tributo a una sociedad de progreso. ¿Acaso el tráfico no se puede considerar como una de las enfermedades «punta»? ¿Acaso la sociedad está reaccionando ante la prevención y solución del problema? ¿Es, por el contrario, un tema que concierne sólo y exclusivamente a la Dirección General de Tráfico? ¿Acaso se pueden lavar las manos los padres, los educadores, el resto de los elementos sociales?

UNIFICAR Y AUNAR ESFUERZOS

En las estadísticas manejadas queremos quitar la posible dosis de morbo, pero no lo que conlleven de tragedia. Queremos que nos sirvan de trampolín para poner de relieve la importancia del tema. ¡ESTAMOS HABLANDO DE SALVAR VIDAS HUMANAS! Estamos tratando de reducir, al menos, esas cifras escalofriantes. Estamos tratando de darle soluciones claras y precisas al problema. De afrontar soluciones prácticas y no formulismos o verbalismos. De establecer una jerarquía de valores, donde lo más importante sea la vida.

En este sentido, preventivo, creemos que el tema de Educación Vial ha de jugar un papel fundamental, ante la necesidad de poner en práctica, de forma eficaz, y lo antes posible (llevamos muchas muertes a nuestras espaldas), todos los proyectos habidos y por haber. Sentir la necesidad de *aunar esfuerzos*, desde los organismos oficiales, DGT, Ministerio de Educación y Ciencia, colegios, profesores, colectivos sociales, medios de comunicación, padres, alumnos..., con vistas a conseguir de forma práctica el objetivo que

refleja la Dirección General de Tráfico «... OBLIGATORIEDAD DE REDUCIR POR TODOS LOS MEDIOS POSIBLES EL MAYOR NUMERO DE ACCIDENTES Y, SOBRE TODO, DE ACCIDENTES MORTALES».

Aunque, como he dicho, el retraso, en vías de solución, en España (y en general en todos los países) es bastante notorio, no sirve lamentarse. La realidad es que en 1979 se empezaron a tomar las cosas en serio, con ganas y entusiasmo, por parte del Ministerio de Interior y del Ministerio de Educación y Ciencia. Esto dio como fruto laborioso la incorporación, en los Programas Renovados de 1981, de la obligatoriedad de la Educación Vial en la Escuela, hasta los 14 años. Pero cabe preguntarse: ¿ha sido suficiente poner unas bonitas letras y unos objetivos y contenidos sensacionales? ¿Se está llevando a la práctica en los colegios? ¿Ha sido válida esta posición para reducir el número de accidentes? ¿Se trata sólo de que los chicos-as sepan más normas y señales o de crear hábitos y actitudes positivas? ¿Qué están haciendo los colegios, los profesores, los padres, los alumnos en lo concerniente al tema? ¿Cumplió el Ministerio de Educación y Ciencia llegando a su objetivo, al incorporarlo como una disposición más de los Programas Renovados?

La realidad es otra. Las preguntas podrían multiplicarse y las respuestas seguirían evadiéndose. Claro está que las grandes empresas no se hacen en un día. No buscamos culpables. Tratamos simplemente de reflejar la situación. De manifestar que el problema existe mientras haya una muerte. Que queda mucho por hacer y recuperar para lograr una verdadera implantación real de la Educación Vial en España. Está no quita que se estén haciendo cosas, y muy positivas, a nivel de la DGT, comunidades, provincias, escuelas, maestros..., lo que hace falta es imitar estos ejemplos y sobre todo «UNIFICAR, AUNAR ESFUERZOS» en la lucha a favor del objetivo planteado, en pro de una EFICACIA de la EDUCACION VIAL.

(*) Profesor de EGB y de Autoescuela. Salamanca



El parque, antiguo, y muy rodado, conserva aún su primitivo esplendor. Mientras haya chavales, habrá parque.



Este es casi el único material disponible. Las ganas de trabajar son más.

Escuela-hogar «Madre de la Luz», de Almería

EL TESON SUPLE LA CARENCIA DE MEDIOS

«Madre de la Luz». Almería. Mucha luz y mucho sol. En el patio del colegio aún funciona el antiguo parque infantil de tráfico. Sigue en marcha, aunque el material sea vetusto y escaso. Gracias a Diego Gutiérrez, profesor y monitor del parque, la educación vial se mantiene viva, «a veces de milagro, pero continuamos en esto»



Diego Gutiérrez,
profesor-monitor,
veterano impulsor de la
educación vial.

«Venimos presentando al equipo del colegio con asiduidad, desde el año 1978. Nuestro palmarés es discreto: somos de los del centro de la tabla en la categoría nacional. A nivel regional subimos un poco más», afirma Diego Gutiérrez, profesor de E.G.B. y monitor del parque infantil del centro.

«Es casi un milagro, ya no sólo asistir a los campeonatos nacionales sino hacer funcionar el parque con el material tan obsoleto con que contamos», manifiesta

Diego con un deje de impotencia. «Pero la carencia de medios hemos de suplirla con imaginación, al fallar los recursos».

La Escuela-Hogar «Madre de la Luz» es un sencillo centro escolar almeriense, que gracias al empuje de su profesor-monitor, y «hasta mecánico», como él dice sonriente, ha conseguido mantener en funcionamiento su propio parque de tráfico, defendiendo su lema a capa y espada: «Conseguir que el mayor número de niños conocieran las normas de tráfico, e inculcar el respeto a los demás».

«Entendemos en el centro —y los chavales lo saben bien— que la formación más completa no pasa por el conocimiento de muchas materias, aun siendo esto bueno, sino más bien por saber comportarse como ciudadanos ejemplares y ejemplarizantes. Un tema del que nuestra sociedad carece en grandes dosis, y si hablamos de la educación vial... ¿qué quiere que le diga?»

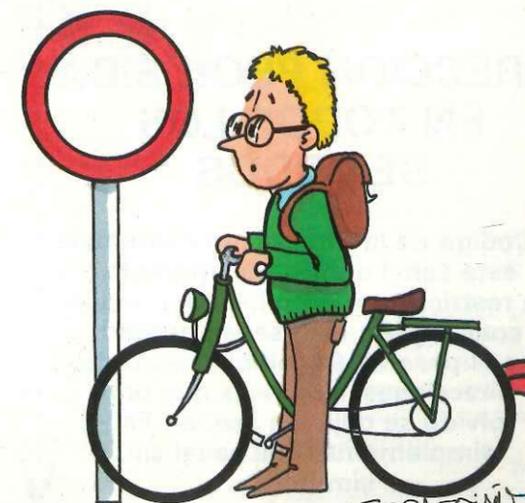
Diego es uno de tantos profesores de EGB que ha de arañar tiempo al tiempo,

porque los programas son muy apretados, porque las materias son más fuertes, por esto y por aquello. Entre clase y clase, entre evaluaciones y atención a la familia, que también tiene, prepara los «test» de circulación

para sus educandos viales. «Claro que tengo un horario especial y muy personal. Considero, no obstante, que el conocimiento de esta materia, y su puesta en práctica, suponen para mí una satisfacción interior, y para mis alumnos una pequeña aportación en su vida diaria».

Mucho sol, mucha luz y mucho teson hay en esta Escuela Hogar almeriense.

A.G.V.

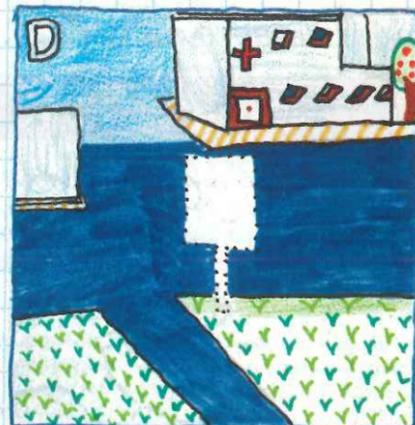
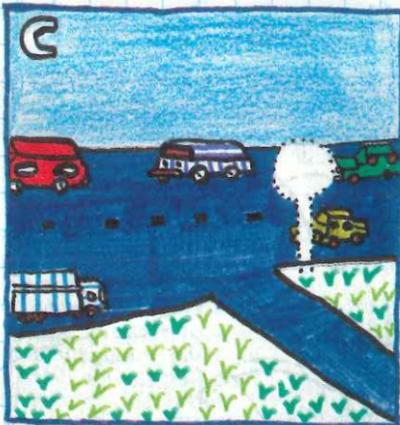
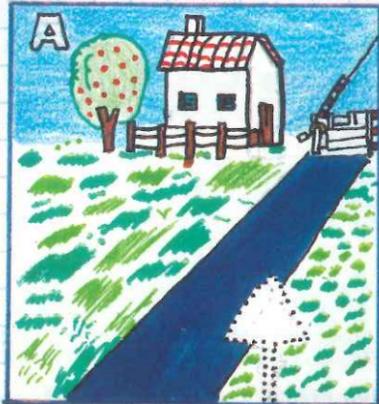


SEBASTIÁN



FUGA DE SEÑALES

Observa estos dibujos y piensa qué señal les corresponde.



C.P. «Cristo de la Salud»
ALAGON DEL CAUDILLO. Cáceres

SOLUCION

A. Peligro, paso a nivel con barrera. B. Obligación, paso de peatones. C. Stop. D. Información. Hospital.

DIRECCION PROHIBIDA EN TODOS LOS SENTIDOS

El Código de la Circulación contempla esta señal dentro del apartado de restricción o prohibición. Cuando contempléis esta señal, pensad que el paso está prohibido en todas direcciones. No creáis que por olvido se dejó sin acabar. Es, simplemente, una señal sin símbolos.



HUMOR

INTERMITENTE

Un conductor le dice a un peatón:
—Por favor, ¿quiere decirme si me funciona el intermitente?

El peatón, observando detenidamente la lucecita, exclama:

—Ahora, sí; ahora, no; ahora, sí; ahora, no.

Luis Alberto Castro. Ocho años. Alicante.

ELEFANTES

—¡Oye! ¿Tú sabes por qué los elefantes no pueden montar en bici?

—Pues, ni idea.

—Muy fácil. Porque no tienen dedo gordo para tocar el timbre.

—Y, ¿cómo meterías cuatro elefantes en un seiscientos?

—Pues tampoco se me ocurre.

—Muy fácil también: cada uno en su asiento.

Alejandro Fernández. Ocho años. Móstoles (Madrid).

VOSOTROS DENUNCIAS

«Una bomba de muchas bombonas aparca diariamente frente al colegio, justo en el centro del pueblo.»

C.P. «San Francisco de Asís». Dolores (Alicante).

NUESTRO BUZON

Queridos conductores: los peatones también existen. Casi todos los niños somos peatones. Yo soy uno de ellos y he visto a conductores saltarse semáforos y atropellar a gente. Un caso, a la puerta del Cabrini, un cole cerca de mi casa: un día atropelló un autobús a una niña y levantó de la tierra un árbol. Para que vean, a veces, qué mal lo hacen. Muchos días acompaño a mi hermana Beatriz, de cuatro años, al cole y respetamos los semáforos. Por favor, conductores, cuidado con los semáforos, podríamos estar cruzando mi hermana y yo.

Carlos Martínez López. Nueve años.

Colegio «Garcilaso de la Vega». Madrid.

JEROGLIFICO

4
A E O O
I O O
O O O
U O O

¡¡PEATÓN!!

Primero, cruzar;
después, mirar.
¿Es así?

M.ª José y Javi

¡¡PEATÓN!!
Primero, cruzar; después, mirar.
¿Es así?

M.ª José y Javi. C.P. «San Fernando». Lorca (Murcia).

SOLUCION: Así no es. (A, sin

CHICO-TEST



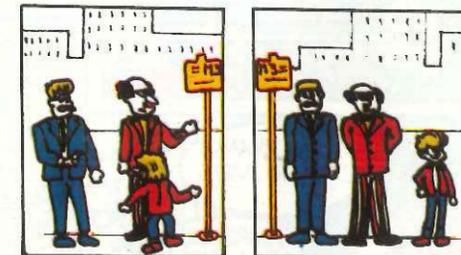
a ¿Puede llevarse un perro suelto por la acera?
1. Sí, si hay mucho tráfico por la calzada.
2. Está prohibido.
3. Sí, si es un perro obediente.



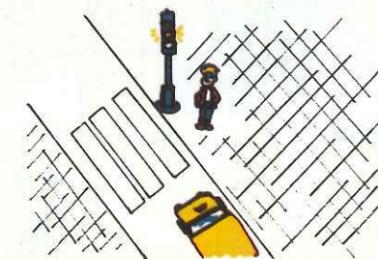
b ¿Está permitido a un ciclista llevar atrás como pasajero a otro niño en su bicicleta?
1. Sí, si el pasajero es pequeño.
2. Sí, cuando el tráfico no es intenso.
3. No.



c ¿Qué significa esta señal?
1. Peligro; niños.
2. Paso de peatones.
3. Prohibido jugar a los niños.



d Contesta SI o NO. Cuando estamos esperando el autobús debemos ponernos los primeros en la fila, porque somos pequeños.



e ¿Qué significa la luz intermitente de los semáforos en los pasos de peatones?
1. Que tienen preferencia los peatones que se encuentran en el paso con intención de cruzar.
2. Que el semáforo está averiado.
3. Que deben pasar siempre los vehículos primero.

Solución: a, 2; b, 3; c, 1; d, NO; e, 1.



de Galicia

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

Comentario.— Con un frontal muy similar al del Scorpio, que le confiere un mayor aerodinamismo, se presentó hace algo más de un mes la nueva gama de los Sierra, que sigue siendo una de las de mayor aceptación por parte de los incondicionales de Ford. A este

resto de la gama, se los últimos adelantos los la posibilidad de ABS y el aire acondicionado 2 litros. Es un para no perder pene- ento cada vez más

autoplsta

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

SEGURIDAD

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

NOTA MEDIA: 7
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,1

Comentario.— Aprovechando la gama 87 de los Sierra, Ford ha presentado su esperada versión tres volúmenes, línea muy apreciada en nuestro mercado. Con su nueva figura, el Sierra está disponible con tres mecánicas de gasolina —1.8, 2.0 y 2.0 i— y la diesel. El motor de dos litros es

ya un viejo conocido, manteniendo sus características tradicionales: duro y resistente, pero también poco elástico y reacio a girar a altas revoluciones. La nueva carrocería permite una mayor habitabilidad interior, así como un más amplio maletero, pero no tan grande como cabría esperar. El tradicional buen acabado de Ford está presente en este modelo, que es confortable antes que dinámico.

LO BUENO

- Habitáculo confortable.
- Buen equipamiento.
- Correcta iluminación.

LO MALO

- Mecánica ruidosa en alta.
- Prestaciones ajustadas.
- Suspensión demasiado blanda.

Motor 16

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

SEGURIDAD

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

NOTA MEDIA: 7,1
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,8

Comentario.— El Ford Sierra 87, con motor de 2 litros de cubaje, trae un montón de novedades con respecto a las versiones anteriores; hay cambios en la estética, aparece una versión con carrocería de tipo clásico y entra en juego un motor con inyección de carburante. Los Sierra si-

guen siendo unos familiares de buen nivel, que a pesar de su carácter importado muestran unos precios bastante competitivos. El acabado, casi perfecto, y la comodidad de marcha son los factores clave en unos modelos que no plantean nunca problemas de conducción. Las versiones equipadas con el motor de carburadores son bastante tranquilas, pero las que llevan el motor provisto de inyección electrónica tienen un carácter alegre que facilita mucho el manejo del coche.

LO BUENO

- Buen acabado.
- Espaciosa interior y de maletero.
- Confort de marcha.

LO MALO

- Consumo en ciudad.
- Recorridos largos de la p. de cambios.
- Dirección lenta.

VIEJAS GLORIAS

Chrysler 65, de 1928

Este modelo de la casa Chrysler, doble faetón, tuvo un breve período de fabricación:

exactamente un año, entre junio de 1928 y junio de 1929.

Salieron únicamente setenta y una unidades, mientras que del modelo completamente cerrado se llegaron a realizar

varios miles. De esos 71 ejemplares citados, en la actualidad se conservan —que se sepa— solamente dos unidades, una de las cuales se encuentra en los Estados Unidos. Fue un coche de línea elegante, con seis cilindros, 3.204 centímetros cúbicos y una potencia de 65 caballos. Por otra parte, fue también uno de los primeros que llevó frenos hidráulicos en las cuatro ruedas.

El modelo de la fotografía ha estado inmovilizado durante cincuenta años, y en la actualidad ha recorrido unos 27.000 kilómetros. Su puesta al día ha consistido en pintura y cromados, sin haber sido precisa una reparación mecánica, salvo pequeñas revisiones. Conserva la tapicería original, que se encuentra en buen estado, mientras que la capota ha sido necesario rehacerla, ya que la tela se encontraba en mal estado. Todos los demás elementos son originales, excepto las luces de intermitencia y los cinturones de seguridad, que, naturalmente, no se conocían en la fecha de fabricación. (De la propiedad de Antonio Noqué Yuste, de Las Rozas, Madrid.)



ADOLFO GIL VENCIO EN SEPULVEDA

Organizado por el Auto Club Villa de Madrid y patrocinado por el Ayuntamiento de Sepúlveda (Segovia), tuvo lugar a primeros de abril el Rally Madrid-La Pinilla-Sepúlveda, carrera de regularidad para clásicos deportivos anteriores al año 1971. Los 20 vehículos participantes se concentraron en Riaza y se vieron posteriormente bloqueados por la nieve en La Pinilla, lugar del que pudieron partir gracias al apoyo de la Guardia Civil. Ya dentro de la prueba, en el circuito de Sepúlveda, la victoria se la adjudicó el madrileño Adolfo Gil García, con un Porsche de 1971. Tras él se clasificaron José de Murga (MG Midget de 1962), José Luis Tapia (MGB PW de 1967) y José Venegas (Alfa Romeo Spider 2000 de 1960).

CONCENTRACION PORSCHE 356

Los días 28, 29 y 30 de mayo se celebrará en Playa de Aro la concentración Porsche 356. Se trata de una cita internacional organizada

por el Real Automóvil Club de Cataluña, en la que tomarán parte unos 200 vehículos, exclusivamente del modelo indicado, del año 1958.

III RALLY DE NAVARRA

En su reciente asamblea general, la Asociación Navarra de Amigos de los Coches Antiguos, que tiene su sede social en Buñuel, acordó organizar el III Rally de Navarra los días 18 a 21 de junio. La prueba será similar en su desarrollo a la celebrada el año pasado, con salida de Pamplona y recorridos por carreteras navarras hacia Yesa y Jaca (Huesca). Las inscripciones pueden hacerse en el club, sito en Vicente Oliver, 12, de Buñuel (31540). Teléfono: (948) 83 30 23.

OTROS RALLIES

22 al 24 de mayo.—Rally Paternina. Organizado por Federico Paternina, S.A., y Antic Car Club de Barcelona. Puntuable para el Campeonato de Cataluña de Clásicos Deportivos.

30 y 31 de mayo.—III Rally de Orense de Automóviles Antiguos. Organiza el Club Gallego de Automóviles Antiguos. Apartado 514. 36080 Pontevedra.

6 y 7 de junio.—Rally Cortals, en Andorra. Organiza Auto Beltrán. Paseo Bonanova, 15. 08022 Barcelona.

12 al 14 de junio.—III Ruta del Olivo-Costa Tropical (Jaén-Almuñécar). Organiza el Club de Automóviles Clásicos Al Andalus y la prueba es sólo para coches fabricados antes de 1939. Inscripciones en el club. Llano de la Ermita, s/n. Mancha Real (Jaén). Teléfono: (953) 35 02 33.

Por otra parte, los días 6 y 7 de junio tendrá lugar la **VIII del Automóvil y de la Moto Antigua**, que organiza el Museo Claret, en la localidad de Sils (Gerona). Teléfono: (972) 85 30 36.

Esta es una sección abierta a todos los interesados y aficionados del mundo de los coches antiguos. Cualquier información sobre estos temas pueden dirigirla a: Revista TRAFICO («Viejas Glorias»). Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono: 742 83 53.

Fórmula 1

Fórmula 1
Mientras Alain Prost se adjudicaba el primer triunfo

Campos comenzó en novato



Prost dio el primer paso hacia un nuevo título.

Alain Prost (McLaren) ganó el primer Gran Premio de Fórmula 1 de la temporada, disputado en el circuito brasileño de Jacarepagua; al obtener su victoria número 26 se acerca al récord establecido por el mítico Jackie Stewart, retirado hace quince años. Alain Prost, campeón mundial en las dos últimas temporadas, salía desde atrás en la «pole position», con los Williams-Honda de Piquet y Mansell y el Lotus de Senna por delante. Sin embargo, el asfixiante calor reinante en Jacarepagua —cerca de 60 grados al sol— y el abrasivo asfalto del circuito jugaron un papel importantísimo y sólo Prost supo elegir el material adecuado para ganar la carrera.

El español Adrián Campos (Minardi) fue descalificado. Ya tuvo problemas el viernes anterior a la prueba cuando se salvó de la descalificación casi de milagro. El día de la carrera, debido a su inexperiencia, se olvidó de ponerse los tapones para los oídos. Cuando se los colocó, los monoplazas habían partido para la vuelta de reconocimiento. Campos salió en último lugar pero, en lugar de mantenerse en esa posición, adelantó, durante esa vuelta, a sus contrincantes para ocupar el lugar que le correspondía en la parrilla de salida. Como esto está prohibido por el reglamento, los comisarios de carrera tuvieron que sacarle la bandera negra de descalificación. Novatada, pues, para Adrián Campos que, sin embargo, había realizado un buen tiempo en los entrenamientos; mejor, incluso, que el de su más experimentado compañero Nannini.

Alain Prost fue quien mejor eligió los neumáticos. Mientras que el francés de McLaren cambió dos veces, Piquet y Mansell —sus grandes rivales— tuvieron que entrar hasta en tres ocasiones a «boxes», con la consiguiente pérdida de tiempo. Senna, un piloto que siempre suele hacer grandes carreras en su tierra, tuvo que abandonar, pese a su nuevo motor Honda más potente.

Los problemas del Williams de Nigel Mansell beneficiaron al segundo

piloto de McLaren, Stefan Johansson, y a Gerhard Berger que, sin hacer una gran carrera, logró —¡por fin!— una buena posición «en los puntos» para la mítica escudería del «comendatore» Ferrari. Mientras tanto, los Benetton confirmaron las expectativas de las últimas carreras de la pasada temporada y aunque su primer piloto, Teo Fabi, tuvo que abandonar por el excesivo calor, su segundo coche, pilotado por Thierry Boutsen, se alzó con el quinto puesto, por delante de un Ni-

gel Mansell con muchos problemas. Al final la clasificación del Gran Premio de Brasil de Fórmula-1, primera prueba de la temporada, fue esta: 1.º, Alain Prost (McLaren); 2.º, Nelson Piquet (Williams); 3.º, Stefan Johansson (McLaren); 4.º, Gerhard Berger (Ferrari), y 5.º, Thierry Boutsen (Benetton).

SUPRIMIDO EL G. P. DE CANADA

La Federación Internacional de Automovilismo suprimió el Gran Premio de Canadá de Fórmula-1, que iba a celebrarse en el circuito Gilles Villeneuve, en Montreal, el 14 de junio. Esta decisión sólo tiene efectos para este año 1987 y se debe a la falta de acuerdo entre la firma patrocinadora del Gran Premio de Canadá, Labbat, y otra, Molson, que había pactado con el presidente de la Federación de Constructores (FOCA), Bernie Ecclestone.

Es el nuevo líder del Mundial

Paseo de Mansell en Imola

El abandono de Alain Prost (McLaren) por un problema eléctrico en su coche puso en bandeja a Nigel Mansell el Gran Premio de San Marino, en Imola. La presencia de Ayrton Senna, con un motor Honda similar al británico, apenas inquietó a Mansell quien, tras la retirada de Prost —y la no participación de Nelson Piquet, a quien los médicos prohibieron participar tras su accidente del entrenamiento—, se dio un auténtico paseo. A destacar el tercer puesto de Michele Alboreto, quien por fin obtuvo un puesto en el pódium para el «comendatore» con su nuevo Ferrari. Tras esta carrera, Mansell pasa a encabezar el Mundial, seguido de los dos McLaren de Prost y Johansson.

Por su parte, Adrián Campos tuvo que abandonar por avería en la caja de cambios en la trigésima vuelta.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados abril 87	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matriculas marzo 87	Ultimas matriculas abril 87			
Alava	6308-I	7054-I	746	389	18
Albacete	3795-H	4457-H	662	654	110
Alicante	8801-AV	3058-AW	4.257	2.347	588
Almería	7359-J	8530-J	1.171	620	199
Asturias	4066-AK	6284-AK	2.218	1.411	151
Ávila	5796-D	6103-D	307	237	29
Badajoz	0227-K	1182-K	955	870	216
Baleares	7322-AL	2215-AM	4.893	1.017	420
Barcelona	5650-HY	2296-IB	16.646	8.127	1.666
Burgos	5599-J	6474-J	875	450	22
Cáceres	8278-G	8817-G	539	619	67
Cádiz	6926-V	8141-V	1.215	1.637	394
Cantabria	4699-O	5902-O	1.203	791	125
Castellón	6613-O	8096-O	1.483	860	309
Ciudad Real	9534-I	0312-J	778	725	123
Córdoba	5077-P	6628-P	1.551	1.040	260
Coruña, La	0222-AG	2581-AG	2.359	1.767	224
Cuenca	0355-E	0718-E	363	435	23
Gerona	8249-Y	0476-Z	2.227	1.201	289
Granada	1372-N	3007-N	1.635	1.651	342
Guadalajara	2369-D	2668-D	299	192	40
Guipúzcoa	4245-Y	6266-Y	2.021	1.098	117
Huelva	5401-I	6430-I	1.029	560	126
Huesca	6132-G	6724-G	592	272	42
Jaén	4006-J	5014-J	1.008	759	185
León	8330-M	9261-M	931	550	77
Lérida	4581-M	5546-M	965	704	78
Lugo	7956-I	8716-I	760	714	69
Madrid	1918-HS	0156-HU	18.238	3.637	741
Málaga	6976-AF	0659-AG	3.683	2.021	489
Murcia	8532-Z	1087-AH	2.555	1.744	581
Navarra	4351-T	5964-T	1.613	755	88
Orense	2756-I	3449-I	693	522	62
Palencia	5972-E	6323-E	351	269	22
Palmas, Las	1722-AC	4321-AC	2.599	1.279	203
Pontevedra	6870-Y	8710-Y	1.840	1.424	234
Rioja, La	4587-H	5300-H	713	398	75
Salamanca	4217-I	4834-I	617	478	48
Sta. Cruz Tenerife	7467-Y	9562-Y	2.485	1.328	123
Segovia	7636-D	7957-D	321	216	24
Sevilla	5986-AM	9559-AM	3.573	2.533	506
Soria	6896-C	7093-C	197	123	15
Tarragona	4103-T	5826-T	1.723	1.025	250
Teruel	6907-D	7186-D	279	216	43
Toledo	9370-J	0358-K	988	702	116
Valencia	2796-CC	8955-CC	6.159	3.983	1.124
Valladolid	5478-N	6478-N	999	754	60
Vizcaya	7391-AP	0122-AS	2.731	1.577	126
Zamora	6913-E	7277-E	364	304	25
Zaragoza	2023-Y	4049-Y	2.026	1.289	170
Ceuta	7707-C	7930-C	223	103	8
Melilla	0070-C	0196-C	126	185	17
Totales			108.794	68.562	11.439

SUBIDA DE PRECIOS: SEAT CERRO EL CICLO

Seat cerró el ciclo de subidas en los precios de los coches, que abarcó a todas las marcas y en porcentajes más o menos parecidos, que oscilaron en torno al 4 por 100. No obstante, en algunos modelos en concreto los aumentos han estado por debajo de esta cifra. Pese a todo, es más noticia que pocas semanas después de consumarse este aumento de los precios comience a hablarse nuevamente de aumentar los precios en breve. Esta nueva subida se llevaría a efecto para finales del verano o principio del otoño. El anuncio será inminente, pues ello agilizará las ventas de cara al verano.

En cualquier caso, ya está consumada y generalizada la primera subida en el pre-



cio de los coches de este año. No será la última.

Fe de erratas

En nuestro número de abril, al contestar la carta remitida por don Francisco J. García Vivero, de Neda (La Coruña), y titulada «Faros de largo alcance» (pág. 4), decíamos que «estas luces iluminarán la calzada (...) en una zona de longitud máxima de 100 metros por delante». Deberíamos haber dicho «longitud mínima», como bien han apreciado algunos lectores y como señala bien claro el Código de la Circulación.

Rogamos disculpen el error, al tiempo que agradecemos su colaboración a quienes nos han dado a conocer la equivocación.



No hace tanto, quien se desplazaba hasta Granada desde cualquier punto de nuestra geografía que confluyera en Despeñaperros, temía realizar el último tramo, el que une Jaén con la ciudad de la Alhambra. Pues bien, dentro de los deseos de mejorar las carreteras españolas, y concretamente las de la Comunidad Andaluza, el MOPU ha ido ejecutando nuevos tramos en la N-323, hasta dejarla en un estado envidiable, haciendo de ella una digna compañera de viaje. Primero se acometieron las obras desde Jaén hasta Campillo de Arenas. Luego, Venta de la Nave-Pantano de Cubillas y, desde aquí, hasta Granada. Quedaban los puertos de Carretero, Onítar y Zegri, un verdadero calvario que traía en jaque a los responsables del Ministerio de Obras Públicas, de quien depende esta nacional. Las soluciones

tenían que llegar y el sueño de muchas personas hacerse realidad, con la inauguración de los tramos Campillo de Arenas-Campotéjar y Campotéjar-Venta de la Nava. En total, cerca de tres mil millones de presupuesto que ahorran media hora de camino, y que nos brindan rectas casi interminables, carril para lentos y ausencia de curvas peligrosas que evitarán accidentes y eliminan «puntos negros».

A partir de ahora, el viajero no sufrirá en ese final de desplazamiento. Jaén-Granada se ha quedado a menos de una hora, por una carretera que, repetimos, es una digna compañera de viaje, de un viaje que nos lleva desde los inmensos olivares de Jaén hasta la vera de la Alhambra, en la ruta de Sierra Nevada o de la mismísima costa granadina.

LOS esfuerzos de los responsables del Ministerio de Obras Públicas, de quien depende la nacional 323, Bailén-Motril, no han caído en saco roto, y de esta manera, las obras realizadas para acercar más Jaén y Granada —último tramo para quien desde cualquier punto del país se desplaza hasta allí pasando por Despeñaperros— han dado el fruto apetecido, al haber evitado tres puertos —Carretero, Onítar y Zegrí— muy peligrosos y que eran, en la recta final de un viaje, la desesperación de los automovilistas. Ahora, los casi cien kilómetros que unen a estas dos capitales andaluzas son una verdadera delicia, pudiendo hacerse el recorrido en menos de una hora, cuando hace bien poco no se podía bajar de la hora y media, incluso logrando una buena media.

MEJORAS APRECIABLES

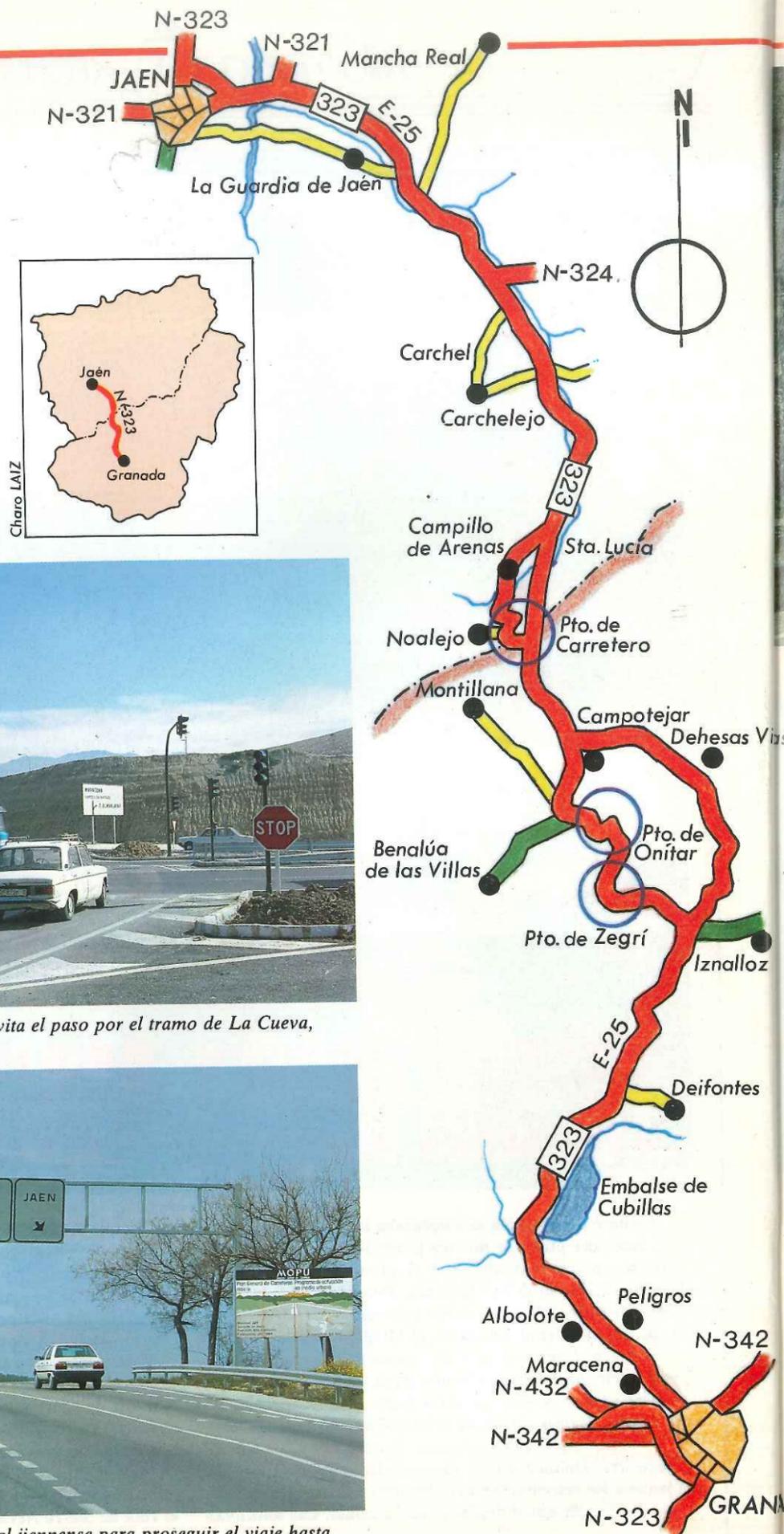
Desde Madrid, por la nacional IV, llegamos hasta Bailén, después de atravesar



Nuevo acceso a Granada, con el que se evita el paso por el tramo de La Cueva, considerado como punto negro.



La nueva carretera evita entrar a la capital jiennense para proseguir el viaje hasta Bailén.



Nuevo túnel de Santa Lucía. A la izquierda se observa el antiguo trazado.

Despeñaperros. Aquí ya empezaron las mejoras hace años y lo cierto es que se han notado. De Bailén a Jaén quedó eliminado el paso por poblaciones conflictivas como Mengibar y, lo que es más importante, la circunvalación de la capital jiennense permite no abandonar la carretera, suprimiendo el acceso obligado a la ciudad. Nos situamos en el kilómetro 336 de la nacional 323, punto de arranque del reportaje. Jaén ha quedado atrás y superado un puente escalofriante a su salida, nos adentramos en el cruce con la 321, cuyo fin de trayecto es Albacete, después de circular por Baeza y Ubeda, entre otras poblaciones con resonancia en la geografía española.

Kilómetro 341.—Conocido como el cruce de La Yuca. Es zona de chalets que tienen sus salidas a la carretera, por lo que hay que ir despacio, pese a que se divisan grandes rectas. De todas formas, y en honor a la verdad, hay que decir que los usuarios conocen perfectamente el peligro de acceso a la 323 y efectúan sus incorporaciones con cuidado. Desde aquí hasta Campillo de Arenas fue la primera mejora, que se inauguró en 1980, con un presupuesto total de más de setecientos cuarenta millones de pesetas.

Km. 353.—Hemos recorrido una zona cómoda, sin problemas de tráfico, ya que existe visibilidad para los adelantamientos, dejando los desvíos para La Guardia de Jaén, Mancha Real y la Cerradura y llegando a un punto conflictivo como es el Puente de Padilla, donde surge la señalización para Almería, a 205 kilómetros. Más adelante, cruce con la nacional 324, El Oasis, un puente sobre el río Guadal-

Evitar accidentes

La peligrosidad de la nacional 323 entre Jaén y Granada está de manifiesto en los muchos accidentes que se dan cada año. Sin embargo, a partir de ahora se espera que el número disminuya. Por lo menos, los medios se están poniendo. Las mejoras deben paliar este problema.

Noventa y tres accidentes se dieron en 1986 en la provincia de Jaén, desde la capital hasta el límite con Granada. En ellos hubo cuatro muertos. El resto, hasta ciento treinta y dos siniestrados, fueron heridos graves, leves y con daños materiales.

Por lo que respecta a los puntos más conflictivos hemos de señalar los kilómetros 336, 338, 338,6, 338,7, 338,8, 338,9 y 353, «puntos negros» a lo largo del año anterior. La salida de Jaén, como se puede observar, es lo más problemático.

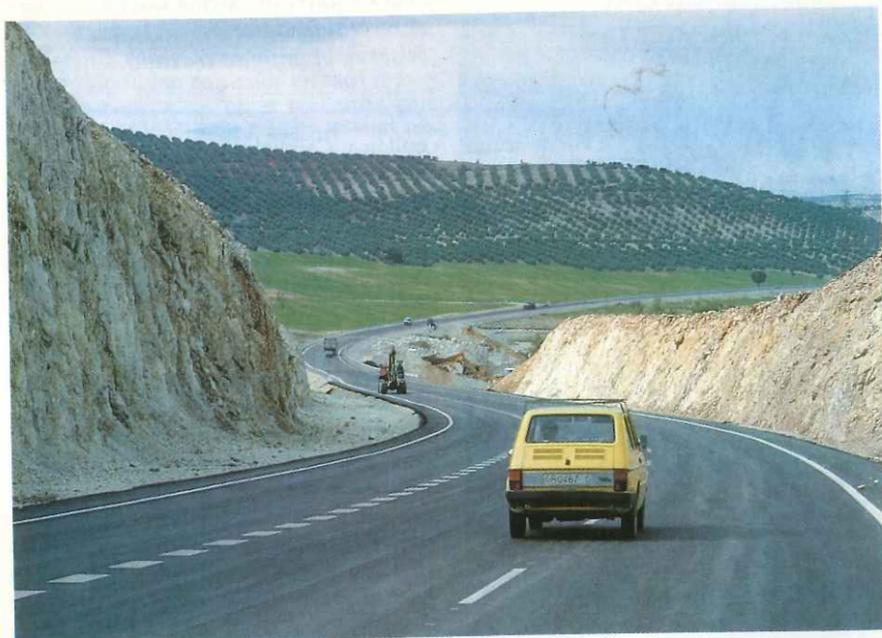
En la provincia de Granada también hay una zona muy marcada. Es casi a la entrada, en los kilómetros 426,9; 427,2 y 427,5, pese a los esfuerzos, aún no se ha dado con la solución y en los lugares mencionados se suceden los accidentes, que ascendieron durante el pasado año, en la carretera que nos ocupa, a ciento seis, con un total de ocho muertos. Por tanto, hay que pensar que las obras afectadas, anulando los puertos, sirvan para rebajar las cifras.

bullón y Carchelejo antes de llegar al túnel de Santa Lucía, por donde la carretera transcurre junto al río. Esta obra, inaugurada como decimos en el 80, fue el primer paso para lo que hace escasas fechas se ha puesto al servicio del público y que ha hecho olvidar aquellos malos tragos que se pasaban no hace tanto.

Km. 372.—Campillo de Arenas. Indicadores de Jaén, 38 y Granada, 58. Hasta ahora era obligado el paso por la población, con el consabido peligro. Al pueblo se le daba vida. Era un pueblo, como dicen sus habitantes, que vivía de la carretera. Existía una gasolinera y un típico restaurante que se trasladaron a la nueva vía hace ya algunos años, «previniendo lo que iba a pasar». Sin embargo, el resto no puede hacer frente a inversiones de este tipo y «hemos quedado sólo para los vecinos, que al menos los domingos nos hacen gas-to», según nos comentaban. Tras pasar Campillo comenzaba el puerto Carretero, con cuatro curvas muy cerradas en las que se aconsejaba ir a 30, aunque ciertamente el consejo casi sobraba, ya que allí no se podía circular a más. Por la carretera vieja se llegaba a Noalejo, último pueblo de Jaén, con fábricas de embutidos en las que se hace ese exquisito chorizo que ha adquirido justa fama. Por la variante se evita el puerto Carretero, cuya obra llegó a los ochocientos millones de pesetas y fue inaugurada oficialmente el 30 de diciembre del 84, aunque hasta el 18 de marzo de este año no ha podido ser abierta definitivamente. La historia se remonta a finales del 84 cuando todo estaba previsto para su inauguración, y unos deslizamientos por las fuertes lluvias caídas obligaron a cortar el tráfico y realizar mejoras que culminaban en octubre del 85. Entonces, como sólo tenían el firme provisional se echó la segunda capa. Por fin, el 18 de marzo del 87 quedaba todo solucionado, aunque en cuatro kilómetros aún se seguía con esa última capa de aglomerado asfáltico.

OTROS DOS PUERTOS EVITADOS

Dejamos Campillo de Arenas a un lado. Se ha anulado el puerto Carretero y encontramos el cartel anunciador de la provincia de Granada. Aquí es, precisamente, donde se continúa con la mejora, con la definitiva capa. Y aquí es, también, donde comienza prácticamente lo más reciente, lo que ha evitado los puertos de Onítar y el Zegrí. Lo que, por otra parte, no significa que no se pueda circular por los



En marzo se inauguró este tramo, que elimina el paso por los puertos de Onítar y Zegrí.

puertos. A veces viajar no sólo es necesidad, sino también placer, descanso y comunión con el paisaje.

Km. 382.—Campotéjar. Por la carretera antigua, como decimos, se atravesaban los puertos de Onítar y Zegrí, con radios mínimos de treinta metros en curvas y rampas de hasta un doce por ciento, en alturas de mil metros, igual que ocurriera en el puerto Carretero. Tras un estudio se seleccionaron unos itinerarios con menos dificultad topográfica, cerca de Dehesas Viejas, al este del camino anterior. La carretera transcurre con unas características envidiables, como son radios de cuatrocientos metros, pendientes por debajo del cuatro por ciento y vías lentas en los sitios aconsejables para ello. La sección transversal es de siete metros de calzada, con arcenes de metro y medio. El pavimento consta de catorce centímetros de aglomerado asfáltico sobre veinte de base granular y veinticinco de subbase. Además se han colocado taludes y cunetones, adecuándolos a las circunstancias de cada zona. El presupuesto de la obra comprendida entre Campotéjar y Venta de la Nava (kilómetros 382 al 400,5) ha sido de 885 millones de pesetas.

Por la carretera antigua nos encontrábamos los desvíos a Montillana, Benalúa y la Venta de Andar. Ahora, solamente el de Dehesas Viejas, en el kilómetro 385, aunque este dato lo hemos sacado por nuestro cuentakilómetros particular ya que en este tramo, inaugurado recientemente, no se han colocado aún los mojones. Sí, por descontado, la señalización de tráfico y la de la propia pintura en el asfalto.

Km. 400,5.—Venta de la Nava. Encontramos el desvío a Iznalloz y el comienzo de otro tramo de carretera, en buen esta-

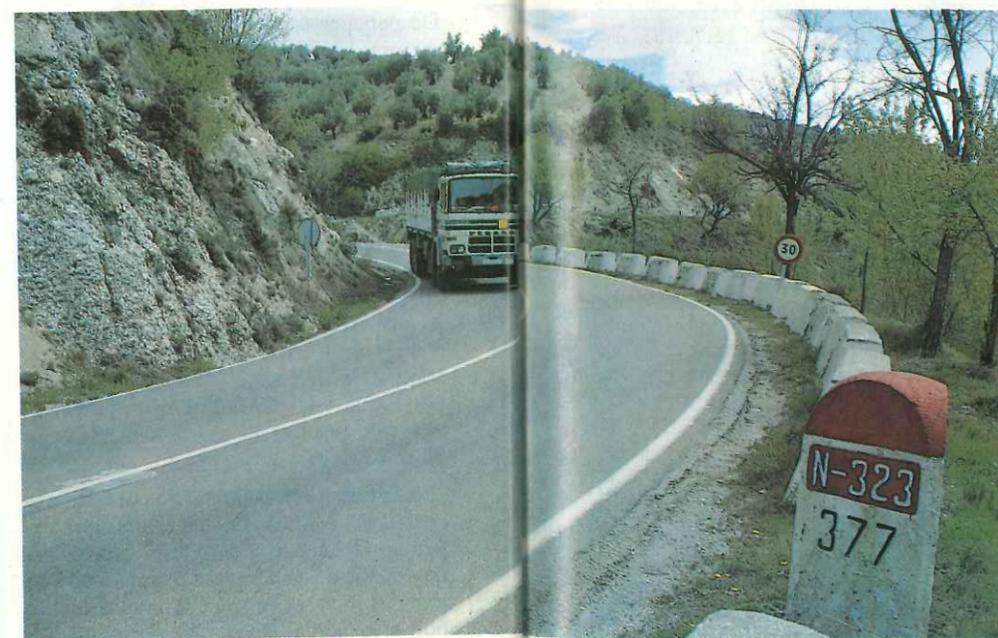
do, cuyas mejoras se realizaron en el 86. Abarca desde la Venta de la Nava hasta el Pantano de Cubillas y el presupuesto superó los cuatrocientos cincuenta millones de pesetas. Se evitaron curvas circulares de setenta metros de radio y pendientes de seis y medio por ciento. El proyecto nos llevó a una carretera con curvas de doscientos cincuenta metros de radio mínimo y pendientes de cuatro y medio por ciento. Tiene cuatro cruces agrícolas y, por corrimientos de tierras, se efectúan obras en el kilómetro 408. Tres después existe una prohibición de circular a más de sesenta, atravesándose un puente, y en el 413, el cruce a Deifontes. Antes de llegar al pantano del Cubillas existe una subida para lentos.

Km. 418.—Pantano del Cubillas. Es zona de recreo de los granadinos y, por tanto, con un continuo tráfico de ida y vuelta, sobre todo en festivos. Hasta Granada la carretera lleva años en buen estado, aunque se estudian mejoras continuas, entre las que destaca una variante que evitaría el acceso a Peligros. A un kilómetro del pantano está la estación de Calicasas y más adelante la entrada al Polígono de Juncarril, en Albolote, donde está ubicado el pabellón «José Antonio Murado», cancha del Oximesa, actualmente en la Primera División del baloncesto español. Los días de partido, el numeroso público que llena el pabellón también llena con sus vehículos las inmediaciones y, por tanto, la nacional 323, en arcenes y descampados.

Km. 425.—Polígono de Asegra. Hay que tener cuidado por esta zona, ya que son muchos los camiones y turismos que salen y entran a la carretera desde el Polígono. Pero más cuidado hay que tener en



De Iznalloz a Campillo Arenas, los puertos han dejado de serlo, para convertirse en mesetas practicables.



la continuación porque entramos en continuos «puntos negros».

Km. 427,5.—Desvío a Maracena. Antes de hacer la nueva carretera existía un tramo conocido por La Cueva, donde perdieron la vida varias personas en accidentes de tráfico. Con los nuevos accesos se intenta solucionar el problema. Sin embargo, la zona sigue siendo conflictiva. Antes por la peligrosidad del trazado; en estos momentos, porque en las rectas de entrada se corre más de la cuenta y los vecinos cruzan la carretera por donde les viene en gana, de modo que el Polígono de Almanjajar, donde se ubica la feria del Corpus granadino, sigue siendo «punto negro». En la actualidad se efectúan las últimas obras a las puertas del Centro de Traumatología,

Puerto Carretero. Con las mejoras y la eliminación de curvas peligrosas, ya no existe «como puerto».

que es donde terminamos el recorrido Jaén-Granada, que finaliza con dos carriles, al igual que sucediera en la circunvalación de la capital jiennense. Desde el kilómetro 427 se atraviesa Granada para continuar la nacional 323 y concluir en Motril. El trayecto ya fue realizado por TRAFICO cuando se hizo la ruta de Las Alpujarras, y posteriormente ese «Nieve y playa, a un paso». El proyecto de circunvalación de Granada evitará el paso por la ciudad, ya que desde La Cueva se saldrá directamente al cruce de La Malahá, una vez pasados Armilla y Alhendín.

Nono HIDALGO
Fotos: Pepe RUBIO
(Enviados especiales)



Por los olivares hacia la Alhambra

JAÉN, la vieja Gien, provincia incorporada a la Corona de Castilla tras la conquista de Fernando III, es puerta entre Castilla y Andalucía, con una superficie de 13.500 kilómetros cuadrados y con una población de más seiscientos mil habitantes. Ofrece múltiples atractivos para ser visitada gracias a su raigambre histórica, plasmada en sus castillos, algunos milenarios.

Podríamos decir que es un inmenso olivar con más de cuarenta millones de árboles y costumbres típicas, riqueza arqueológica, folklore y gastronomía singular, en la que destacan las carnes y los productos de la huerta, guisados con aceite de la tierra. Entre los platos, la pipirrana, cazuela de masa de chorizo o morcilla, cabeza de choto, cordero al horno, choto frito con ajos, gachamiga, tallarines, tortilla serrana, huevos con espárragos, el rinrán (puré de patata y pimientos secos), andrajos, paté de perdiz y pastelillos de conejo. Para regalarlos, vinos de Bailén (blanco), Alcalá la Real (rosado), finos de Lopera y blancos y tintos de Torreperojil, Ubeda y Pegalajar.

Por lo que se refiere a Granada, hay que señalar que, situada al Sureste de la Península, en la fértil vega de su nombre, se levanta en la confluencia de los ríos Genil y Darro, en las estribaciones de Sierra Nevada. Posee abundantes sorpresas, que van desde las callejuelas moriscas del Albaicín hasta las avenidas y plazas de la universal ciudad. Entre sus monumentos hay que destacar por fuerza la Alhambra, un

alarde del arte árabe. Se alza en una colina que domina la capital, rozando el Generalife. Luego, el carmen de Los Mártires, reinaugurado recientemente; Catedral, Capilla Real, la Cartuja, San Jerónimo, Hospital Real, Abadía del Sacromonte, La Madraza, Corral del Carbón, casa de los Tiros...

Lugares típicos tiene muchos y variados, pero señalemos como pincelada La Alcaicería, Sacromonte, Campo del Príncipe y Mirador de San Cristóbal. Su artesanía es singular: taracea, tejidos, cobre, hierro forjado y empedrado granadino.

En cuanto a las diversiones, son varias, teniendo en cuenta que en Granada está una de las universidades más famosas y que la vida del estudiante distrae al más aburrido. La Toma de Granada, Romería al Sacromonte, Día de la Cruz y el Corpus son las fiestas populares, mientras la gastronomía se centra en recetas moriscas, basadas en lo propio de cada tiempo. En el litoral, sardinas al espeto; en los cañaverales de la costa, aguacates y chirimoyas y en la capital, habas con jamón de La Alpujarra; tortilla al Sacromonte, patatas a lo pobre, rabo de toro, codornices al horno, churrascos y parrilladas.

Los vinos de la Costa son espléndidos, cultivados en la Contraviesa. Para postre, cuajada de carnaval, dulces de los conventos de clausura y, al final, ron de caña de Motril. Claro, que al tomar el coche uno tiene que acordarse que va en carretera y que mejor habrá sido no abusar de nada.

Más de 300 técnicos asistieron a la Semana y a la Expo



José RUBIO

Mesa-debate entre fabricantes y técnicos de Tráfico, desarrollada en el Salón de actos de la Feria de Muestras de Asturias.

El pasado mes de abril tuvo lugar en Gijón la 2.ª Semana Iberoamericana de Tráfico y la II Expo-Tráfico, que reunió en la Feria de Muestras de Asturias a más de trescientos congresistas de doce países hispanoamericanos, para analizar y debatir las cuestiones más candentes relativas a uno de los fenómenos que más preocupan a nuestra sociedad.

Tras el acto inaugural en el que el presidente del Principado de Asturias y el alcalde de la ciudad dieron la bienvenida a los asistentes, resaltando la importancia del tráfico como determinante de una sociedad avanzada e industrializada, fueron desarrollándose las jornadas en las que se abordaron temas como «La política del transporte en la Europa comunitaria», en el que participaron el director general de Transportes de la CEE, Eduardo Peña Abizanda, y el director general de Tráfico, David León Blanco. Este último presidió la mesa sobre «Seguridad y Educación Vial» en la que participaron Fernando Muñoz, Jesús Díez Ulzurrun y Juan Luis Mayoral, todos ellos de la DGT. En la ponencia «Los sistemas y el control de tráfico en el tiempo real», el profesor de la Facultad de Informática de la Universidad Politécnica de Madrid, José Cuenca, explicó en qué consiste un sistema experto y su aplicación a la regulación del tráfico en los accesos a las ciudades. Al mismo tiempo, enfatizó el gran salto que ha dado la investigación en nuestro país en los últimos cinco años y que se está materializando en el liderato de España en proyectos futuristas como Europolis o Galeno 2.000.

Por su parte, el concejal encargado de Tráfico del Ayuntamiento de Madrid, Valentín Medel, presidió la mesa sobre «Normativa de los reguladores» y pidió a los expertos que estudian tanto el tráfico urbano como interurbano, que no interrumpen nunca el diálogo, porque no pueden separarse, «no sea que nos encontremos con que preparamos perfectamente la llegada del tráfico interurbano y la ciu-

Gijón, capital iberoamericana del tráfico

dad no pueda recibirlo, y viceversa».

Después de las ponencias «Ver y ser vistos» y la «Inspección del Transporte Terrestre como factor de la seguridad vial», presidida ésta por Susana Gali, jefa del Departamento del Tránsito de

Uruguay, se celebró una mesa-debate entre urbanistas y técnicos de tráfico en la que intervinieron el arquitecto Jaime Lerner, urbanista de vialidad de Brasilia; los también urbanistas Francisco Fernández Longoria y Eduardo Mangada, así como el subdirector general de Tráfico, Miguel María Muñoz Medina, el jefe del departamento de Circulación del Ayuntamiento de Madrid, Sebastián de La Rica, y el jefe del Área de Planificación de la Dirección General de Carreteras.

Otro tema desarrollado en diversas ponencias fue el de las mercancías peligrosas y «La contaminación originada por el tráfico». Por su parte, Alejandro Martínez, doctor en Ingeniería de la Dirección de Control de Tránsito y Vialidad de Méjico D.F., expuso «El planteamiento esquemático del tráfico y el transporte en situaciones de desastre o emergencia», se lamentó de haber conocido la celebración del Año Europeo de la Seguridad Vial por la emisión de sellos de correo, y propuso la creación de un Comité Iberoamericano de Seguridad Vial para potenciar las relaciones con un país, como España, que dispone de una tecnología puntera en regulación de tráfico.

El concejal de Tráfico del Ayuntamiento de Barcelona, Joan Torres i Carol, presidió la mesa de la ponencia «Aparcamientos en las ciudades», pasándose a tratar otros temas como «La acción sindical en la seguridad del transporte por carretera», y la celebración de una mesa-debate entre fabricantes y técnicos de tráfico.

Al margen de la Semana Iberoamericana, pero complementando la misma, los fabricantes de las empresas de tráfico mostraron en los distintos pabellones del recinto ferial de Gijón las últimas novedades tecnológicas en materia de tráfico, en lo que era ya la II Expo-Tráfico.

Profesionales del volante (5)



MENSAJEROS



Miguel GARROTE

DEPRISA, DEPRISA

Los mensajeros son una especie fundamentalmente urbana. Son unos 15.000 profesionales, agrupados en unas 300 empresas, que trabajan en grandes ciudades, como Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Zaragoza, Málaga y otras. Un sector que facturó entre 1980 y 1985 alrededor de 23.000 millones de pesetas y que presenta importantes problemas de seguridad vial: profesionales a los que su oficio obliga a

circular deprisa sobre una moto y en unas condiciones laborales cuando menos conflictivas. Una iniciativa privada que, como alguna de las fuentes consultadas ha señalado, funciona porque ofrece una rapidez que no pueden ofrecer los servicios postales.

Una serie de Juan GIRON ROGER y Juan Manuel MENENDEZ

«Los mensajeros tienen más horas de moto que Angel Nieto.» Esta es la opinión de José Luis García Gordillo, presidente de la Asociación Española de Empresas de Mensajería (AEM), ferviente defensor de la profesionalidad de estos conductores. «Los mensajeros —continúa— son profesionales que conocen perfectamente la máquina, que es su herramienta, y eso se nota en la baja siniestralidad de este grupo de conductores.»

La asociación que él preside está profundamente preocupada por la seguridad de estos profesionales, si no del volante, sí del manillar. Y lo atestiguan sus palabras acerca de la utilización obligatoria del casco. «Es un tema fundamental y a nosotros nos preocupa muchísimo —señala García Gordillo—. Prueba de ello es que esta exigencia la hemos incluido en el convenio colectivo que acabamos de firmar. Según este acuerdo, el casco es obligatorio para todas las cilindradas de motocicletas. Es tan importante que se sanciona con falta grave por cualquiera de las empresas. ¿Por qué le damos tanta importancia? Pues porque salva de muchos accidentes.»

El problema para esta medida, que podría evitar desgracias importantes y ayudaría a la seguridad vial de este colectivo, es la propia idiosincrasia del trabajo de mensajero. No se trata sólo de conducir la moto, sino de subir y bajar los paquetes a los lugares indicados, entre otros cometidos. «Existe una dificultad práctica para que los mensajeros utilicen permanentemente el casco —concede el presidente del AEM— por el tipo de servicios que conforman su trabajo. Pero nuestro interés es hacer hincapié en la utilización obligatoria del casco.»

José Luis García Gordillo tiene una amplia experiencia en los estudios sobre seguridad vial y colectivos de transportes. Catorce años en el gabinete de estudios del Ministerio de Transportes avalan esta dedicación. Bajo su punto de vista, el cobro por dirección, «a destajo», el más usual entre los mensajeros, no es responsable de la relativa inseguridad que pueden sufrir los mensajeros en su tarea. «La moto es el instrumento ideal para la mensajería —explica García Gordillo—, por su facilidad para superar el tráfico pesado. Pero si se cuelan entre los coches, con los problemas y peligros que eso supone, y si realizan algunas maniobras extrañas, no es por la prisa, no es por ser mensajeros, sino porque la moto y sus características suelen empujar a hacerlo así. Lo hacen ellos y lo hace cualquier chica que va con el «vespino» al colegio o a la academia. Respecto a que son las prisas las que provocan sus accidentes hay mucha demagogia.»

Sin embargo, los mensajeros opinan que su trabajo cobrado «a destajo» y con cantidades exiguas por cada dirección son los principales responsables de sus



La labor de los mensajeros tiene mucho que ver con la seguridad vial.



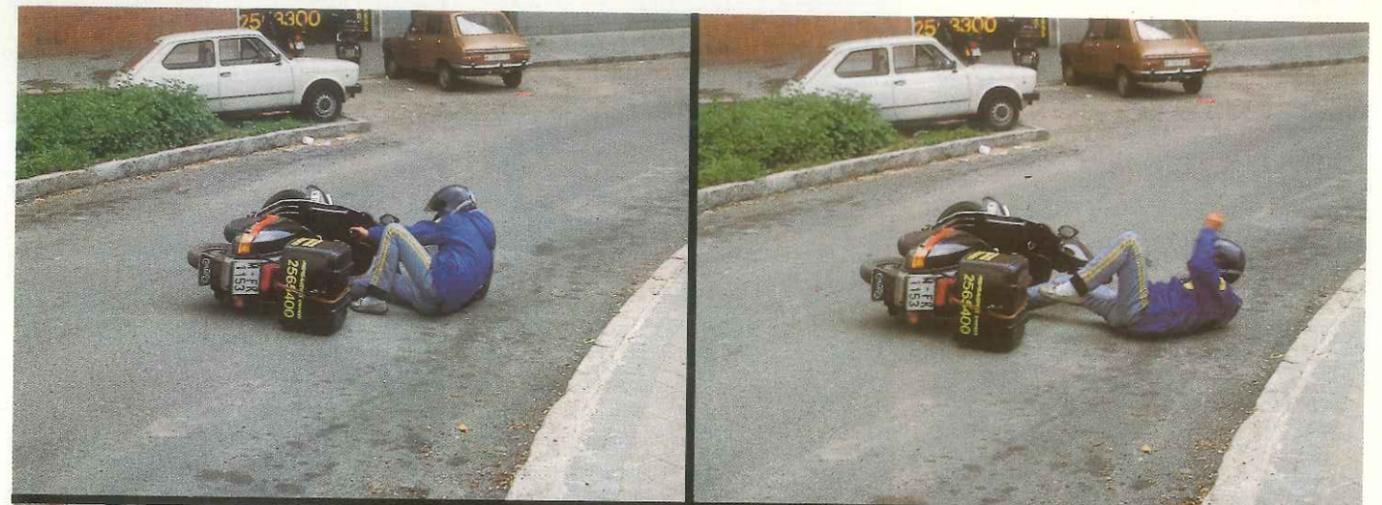
Las averías corren de cuenta del mensajero. Si la moto permanece en el taller más de tres días, deja en suspenso la relación laboral.

Retrato robot del mensajero

- Entre 20 y 25 años.
- Estudios básicos o elementales.
- Hombre (sólo 5 por 100 de mujeres).
- Recorre entre 100 y 150 kilómetros diarios.
- Ingresos medios de 65.000 pesetas por mes.
- Horas de servicio: entre 6 y 8.

numerosos percances. El presidente de AEM es rotundo al respecto: «Ningún profesional, y los mensajeros lo son, pone su vida y su seguridad al servicio del destajo. A destajo se trabaja, también, en un torno o en una cadena de montaje de coches. Nadie piensa en jugarse la vida por ganar 225 pesetas. Es una falacia. Sólo lo haría un loco y un loco no es un profesional. Hay pocos accidentes por la propia profesionalidad del mensajero.»

«Los accidentes son muy frecuentes —dice José Antonio Marcos, de CC.OO.—. Ir en moto ya implica un riesgo, pero si además les obligan a hacer un número mínimo de direcciones al día, esto les hace ir deprisa, con mayor riesgo todavía. Además, a veces abusan de las ventajas de la moto al meterse entre los coches.»



Miguel GARROTE.

Las caídas son uno de los accidentes más sufridos por los mensajeros. Son muchas las circunstancias que influyen, pero el casco es fundamental a la hora de conseguir una mayor protección.

PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTE

- Caídas.
- Derrapajes.
- Atropellos en giros.
- Golpes (por ejemplo, se abre la puerta contra la que se estrella el mensajero).
- Prisas.

Para CC.OO. los problemas fundamentales de este colectivo son el trabajo a destajo, que les obliga a ir deprisa y a cometer imprudencias, la exigencia de tener prácticamente dos motos al servicio de la empresa y la proliferación de empresas que, incluso, se hacen una competencia desleal. «Las grandes empresas —nos comenta el dirigente de CC.OO.— tienen una legión de chavales en la puerta. Eso no quiere decir que tengan trabajo para todos, pero de esta forma tienen un retén de cincuenta mensajeros y cuando llega cualquier servicio urgente pueden cubrirlo. Y una cuestión grave es que en esa espera beben...» CC.OO. está intentando un acuerdo con las pequeñas empresas, al que AEM no quiere incorporarse, frente al firmado por UGT de «eficacia limitada». En éste están intentando que figuren cuestiones como que sea la empresa quien proporcione el equipo o la moto, o al menos que pague un dinero al mensajero para cubrir los gastos de la moto.

UNA ACTIVIDAD TEMPORAL

CNT, una de las centrales sindicales con importante implantación, considera

que «no se puede definir uniformemente cómo somos, hay de todo, desde estudiantes a la búsqueda de cuatro chavos para vicios, “molones” de la moto, futuros “quintos” y recién llegados de la “mili” y, sobre todo, parados que se compran la moto para salir del paso». Un documento elaborado por la AEM añade: «El nivel de dedicación de los mensajeros es muy variable: no todos trabajan todos los días, muchos sólo lo hacen alguna hora al día (como ayuda a sus estudios, como complemento de otro tipo de ingresos, etcétera) y en la mayor parte de los casos (salvo excepciones) se reconoce que esta actividad es algo ocasional, temporal y transitorio.»

Según el citado documento, la generalización del vínculo laboral, que es una de las reivindicaciones principales de este colectivo, «supondría el encarecimiento de los servicios y la desaparición de la mayor parte de las empresas de mensajería. En este supuesto, el número de mensajeros se reduciría drásticamente (estudiantes, gentes en paro ocasional, etcétera). Indirectamente, quienes defienden la relación laboral están abogando por la aparición de un subsector de mensajería sumergido, en el que el men-

sajero vendría a tener muchas menos seguridades que en la actualidad.»

La opinión de Gregorio Gómez, secretario de Transportes de CNT, es diferente. «El problema fundamental —explica el dirigente sindical— es la relación laboral que mantienen los mensajeros con las empresas. En la actualidad es de carácter laboral, pero eso se ha conseguido muy recientemente. Además, ahora mismo, UGT acaba de firmar un convenio con la patronal AEM sobre «eficacia limitada», que lo único que hace es potenciar el trabajo “a destajo” y no el sueldo fijo, que es lo que nosotros propugnamos. Y éste es el culpable fundamental de los accidentes de los mensajeros.»

Según Gregorio Gómez, el cobro de una cantidad por dirección «obliga a los mensajeros a ir deprisa para hacer más direcciones si quieren cobrar un poco más. Y como son gente joven van deprisa y hacen “pirulas” y, claro, muchos caen. En Madrid, por ejemplo, van cinco muertos.»

Angel Belda, directivo de una de las empresas líderes en fabricación de cascos, cree que la seguridad vial y vital de los mensajeros mejoraría con el uso



La central de recepción de encargos canaliza las misiones encomendadas a los mensajeros.

obligatorio de casco. Según sus estimaciones, «el 60 por 100 de los motoristas que circulan por la calle no lleva casco y un 9 por 100 lleva sucedáneos de casco o, simplemente, no lo lleva puesto». Y según estudios realizados por compañías de seguros a partir de 75 c.c. la incidencia de accidentes se dispara.

El casco debe cubrir y proteger las orejas y el mentón, así como el cráneo; pero como dice Angel Belda, «el 76 por 100 de los accidentes de moto afecta a la cabeza y el 20 por 100 sobre la pierna, con la circunstancia de que 9 de cada 10 casos nos llegan del extranjero». Antes se buscaba que el casco fuera tan compacto como para que no se rompiera. Actualmente, se trata de que la cabeza esté protegida y que la absorción del impacto no sobrepase unos determinados límites ni se produzcan salientes de más de 5 milímetros, dentro de la norma F-22 de la CEE, obligatoria desde el ingreso en la Comunidad.

Los propios mensajeros opinan que el sistema de pago es el que propicia los accidentes. Uno de ellos, que prefirió no identificarse, afirmó: «Lo más importante es que casi todas las empresas, salvo tres o cuatro serias, nos siguen pagando por prima y eso te obliga a ir con prisas y, claro, te hace darte más golpes».

VOCACIONALES DEL RETIRO

El asfalto les sirve de medio de vida, entre apreturas, atascos y la urgencia siempre presente en su lista de encargos diarios. Cuantas más entregas realicen, más cobrarán, y eso es algo que hay que cuidar especialmente si se quiere llegar a fin de mes con un poco más del salario mínimo interprofesional. José Escruela, miembro de la Coordinadora de Mensajeros de Barcelona, lleva prácticamente cinco años en el oficio y continúa convencido de que todos sus compañeros de trabajo coinciden en un pun-



Dadas las múltiples operaciones (subir a las oficinas, bajar con el paquete, rellenar el albarán, etcétera) que el mensajero debe realizar, resulta incómodo llevar siempre el casco.

to: su labor es muy dura y todos desearían retirarse de este sector en cuanto encontraran un puesto en otra especialidad. «Trabajamos a destajo —explica Escruela— y eso obliga a veces a que vayamos cegados. Es culpa nuestra, lo sé. Vamos muy rápidos y cuando hacemos un zigzag nos “comemos” a un taxista u otro automovilista. La mayor parte de los golpes se los da uno mismo. Así son las cosas.»

Comenta el mensajero catalán que «al circular entre vehículos, es fácil que el conductor mire el retrovisor y no vea nada... para darse de golpe con un mensajero que sale de donde no se lo esperaba. Es posible que algunos compañeros pequen de imprudentes, pero está claro que un motorista cualquiera con un sueldo garantizado no corre riesgos. Los mensajeros no “damos gas” por vicio ni por ganas de jugárnosla... es algo que viene impuesto por el destajo».

Estos profesionales desarrollan entre



Las características de la moto permiten «colarse» entre la densa circulación. La cuestión es ganar tiempo.

nieve, llueva, granice o haga frío, y que no va a haber compensación alguna». Por eso, «resulta bastante desesperado montarse un porvenir con esto», según José Escruela, ya que «si no se soporta el estrés los primeros tres meses, lo más normal es arrojar la toalla».

«UN TRABAJO INSANO»

La siniestralidad es apreciable en este sector. «Cada vez que vas al hospital, te encuentras a un mensajero —comenta el portavoz de la Coordinadora de Barcelona—. Y eso es un dato. Yo mismo me he fracturado huesos. No es de extrañar que queramos salirnos de esto como sea. Pero quien sigue en ello es que no tiene otra cosa. Muchas horas sobre la moto acaban con los reflejos de cualquiera. Y al final te la pegas contra otro coche. Además, un frenazo en día de lluvia es una caída segura.»

Un cálculo de los mensajeros sobre la duración de su equipo (que debe ser de su propiedad) apunta a tres años como el tiempo medio de servicio de una de estas motocicletas dedicadas a este trabajo. Se han dado casos de muerte entre mensajeros debido a pinchazos en autopista, algo que obsesiona a muchos



Las jornadas de trabajo del profesional de la mensajería sobrepasan a veces las ocho horas sobre la moto.

de trabajo arrojan indicios reveladores acerca de la sintomatología típica del mensajero. «Con el viento continuamente en la cara —asegura el portavoz de los mensajeros catalanes— y si no se llevan las gafas todo el tiempo, se resienten la vista y el olfato. Luego, están los problemas de columna vertebral y el riesgo de impotencia, al estar muchas horas botando sobre el aparato genital: nuestros pulmones tragan mucha toxicidad, como lo prueba el que al quitarnos las gafas tengamos la cara negra, y que si agarras un resfriado, no te lo quitas nunca de encima. Esto no es precisamente sano.»

La señalización horizontal de la calzada produce deslizamientos peligrosos para los mensajeros, según la Coordinadora. «Sería muy positivo que se revisaran los neumáticos con mucha frecuencia —apostilla José Escruela— y que las marcas horizontales de la calzada, como las que hay en los semáforos, se pintaran con un material que no hiciera patinar a los motoristas. Cuando vas en una curva y pasas por una raya sobre piso mojado, te vas al suelo casi con toda seguridad. Tendrían que considerar al mensajero como a un servicio público, que pudiéramos utilizar el carril bus y así se evitarían los riesgos y peligros del zigzag.»

Para Manuel Estirado, miembro de la comisión permanente del sector de carreteras de la FETT-UGT, encargado del área de mensajeros, «el sector presenta un futuro tanto incierto. Se abren y cierran muchas empresas, con la consiguiente influencia del paro. En otros países está más consolidado y se relaciona directamente con la inoperancia de Correos para funcionar correctamente en la entrega de paquetes y cartas». El colectivo, que alcanza los 15.000 profesionales, precisa una mayor cohesión en lo concerniente al desempeño del oficio, con una deseable incidencia en la mejora de la seguridad vial.

Nueva ley sobre fiscalidad en la ordenación del tráfico urbano

«ORA»: se acabó la polémica



Las tarifas que se perciben, por sí solas, no cubren el costo del servicio.

CON la promulgación de la Ley 2/1987, de 17 de marzo, sobre fiscalidad municipal en la ordenación del tráfico urbano, se ha puesto fin a innumerables controversias suscitadas en torno a la capacidad legal de los ayuntamientos para establecer tasas por el aparcamiento en el casco urbano. La ORA, impuesta en 1980 por una Ordenanza del Ayuntamiento de Madrid, ha recibido el espaldarazo de la Ley. Otras ciudades españolas, e incluso alguna europea como París, habían seguido el modelo sobre todo en el trato diferencial de residentes o no residentes, consiguiéndose, por una parte, impopularidad y, por otra, un aumento considerable de la fluidez. A estas horas, muchos ayuntamientos están analizando, al amparo de esta Ley, la posibilidad de administrar ese bien escaso que es el aparcamiento.

La introducción de la Ley 2/1987 expone las dimensiones acuciantes que alcanza la creciente complejidad del tráfico urbano y que implica la adopción de determinadas medidas por los ayuntamientos, que afectan tanto a los vecinos de los municipios como a los transeúntes, «medidas que tienden a racionalizar la utilización del reducido espacio que puede con tal fin emplearse dentro del dominio municipal». Al mismo tiempo señala que la prestación de los servicios municipales puede implicar el pago de tasas por los destinatarios de la actuación municipal, cuya exigencia por las corporaciones es absolutamente independiente de la aplicación, por las mismas, de las normas de circulación y tráfico urbano contenidas en sus propias Ordenanzas.

Con esta perspectiva, el artículo primero de la mencionada Ley contempla la facultad de los ayuntamientos para establecer y exigir tasas en la regulación del tráfico urbano y estacionamiento de vehículos en el término municipal, independientemente de los tributos exigibles hasta la fecha de promulgación del texto legal.

Por su parte, el segundo y último artículo regula los elementos esenciales de las referidas tasas, como son el hecho imponible, la determinación de los obligados al pago, el devengo, los aspectos básicos en la concreción de su importe, y contiene, asimismo, normas relacionadas con la gestión de las mismas.

MADRID TOMO LA INICIATIVA

El Ayuntamiento de Madrid, mediante una Ordenanza municipal, estableció en septiembre de 1980 la Operación de Regulación de Aparcamiento (ORA) en el centro de la ciudad, lo que supuso el descontento no sólo de los vecinos, que consideraban ilegal tener que pagar por aparcar en su propia calle, sino también de los comerciantes, que temían que esta disposición podía perjudicar seriamente sus negocios.

Sin embargo, la medida surge como consecuencia de la necesidad de seleccionar el tráfico en determinadas zonas y racionalizar el uso del estacionamiento, limitando su duración y permitiendo la rotación del mismo. Al mismo tiempo se pretendía que sirviera de medida disuasoria para potenciar la utilización de los transportes colectivos.

En cuanto a resultados, según un informe elaborado por el jefe de la Sección de Circulación, Transportes y Aparcamientos del Ayuntamiento madrileño, la experiencia que se ha obtenido, tras los primeros cinco años de funcionamiento del plan, es que se ha cubierto el objetivo de selección de tráfico y ha disminuido sensiblemente el viaje casa-trabajo; además, se ha logrado una mayor rotación de las plazas de estacionamiento, «si bien no en el grado deseable debido a la ineficacia del sistema sancionador». «Por otro lado —sigue el informe—, existen colectivos sensiblemente be-



El sistema de aparcamientos regulados está en vigor en varias ciudades españolas. En la foto, un recibo correspondiente a la OTA de Vitoria.

neficiados por la medida: los residentes y aquellas personas que por el tipo de trabajo que realizan son cautivas del automóvil, y, por último, las tarifas que se perciben no cubren el costo del servicio, si bien se obtienen indirectamente al incrementarse el uso del transporte público.»

Para Valentín Medel, concejal de Transportes y Circulación del Ayuntamiento de Madrid, «la filosofía de la ORA es administrar un bien escaso como es el aparcamiento, que debe estar a disposición del mayor número posible de usuarios. Para ello había que regular y limitar, pero garantizando siempre la posibilidad de contar con plazas a los residentes en la zona y, de esta manera, encauzar los movimientos de vehículos, que se traducían en aparcamientos de larga duración, hacia los transportes colectivos». Según Medel, «en 1981 se con-



Madrid cuenta con 50.000 plazas de aparcamiento regulado y es previsible su ampliación después de las elecciones municipales.

Una nueva estrategia

LA entrada en vigor de la llamada ORA supuso un cambio sustancial en la estrategia de los responsables del Ayuntamiento de Madrid en materia de tráfico. Con ello modernizaban un sistema cauduco, como la denominada «zona azul». Los objetivos no eran otros que cortar en lo posible el uso abusivo del coche particular para acceder al centro de la ciudad —con la consiguiente congestión del tráfico— y propiciar un mayor uso del transporte público. En un principio, la Ordenanza de Regulación del Aparcamiento abarcó únicamente al centro de la capital para después ampliarse paulatinamente a otras zonas, en alguna ocasión a petición de los propios vecinos. Tras varios años de aplicación de esta medida en Madrid, la ordenanza comenzó a aplicarse en otras grandes ciudades para combatir problemas parecidos.

sigue un aumento espectacular de la fluidez, pero, posteriormente, se produce un relajamiento de la disciplina al cuestionarse la legalidad de la medida, aireada a través de los medios de comunicación. Se produce una falta de eficacia por un mal sistema ejecutivo y un aparato coercitivo débil».

Sin embargo, para Valentín Medel, «la ORA ha sido siempre correcta, ya que, por un lado, la Administración no se ha pronunciado nunca en contra y tampoco los Tribunales en sus fallos, únicamente se aborda el tema en los «considerandos».

En la actualidad, la ORA madrileña cuenta con 50.000 plazas de aparcamiento y está en marcha un estudio de ampliación, que pasará a disposición del nuevo equipo de gobierno que resulte de las inminentes elecciones municipales.

UN MODELO EXPORTADO

Barcelona, desde noviembre de 1983, ha habilitado 3.800 plazas de aparcamiento regulado en calles con amplio contenido comercial, dejando el resto a los residentes. Para Joan Torres i Carol, concejal encargado del tráfico en la Ciudad Condal, la medida denominada AREA ha contado con la aprobación popular y, según una encuesta realizada entre 1.000 usuarios, el 85 por 100 de los mismos estaban a favor de su implantación. Además, fue aprobada por todos los grupos políticos del Ayuntamiento y fue creado un Consejo consultivo (formado por vecinos, amigos de la ciudad, taxistas, transportistas, Cámara de Comercio y RAC), con lo que la legalidad quedaba asegurada, se daba satisfacción al problema del aparcamiento (el índice de rotación es de 6,4 usuarios por plaza y día) se ganaba en disciplina y fluidez y se producía un trasvase del coche al transporte público. La parte operativa se realiza mediante multiparquímetros, que admiten monedas y tarjetas de crédito.

También Vitoria ha establecido un sistema parecido, denominada OTA, desde octubre de 1983. Para Francisco Buesa Pecina, técnico del Gabinete de Tráfico, los tres primeros meses fueron muy duros, pero se ha ido asumiendo y de las 1.800 plazas existentes al principio se quiere llegar a las 4.900. Para Buesa, la promulgación de la nueva Ley ha sido decisiva para esta ampliación.

Ciudades que ya han asumido la ORA o están estudiando hacerlo son, entre otras, Bilbao, San Sebastián, Toledo, Las Palmas, Zaragoza, Valencia, Valladolid, Palencia, Sevilla, Alicante y Gijón. Según el responsable de la Oficina de Tráfico de la ciudad asturiana, Eduardo Vigil, el sistema ha sido bien aceptado y desde que se implantara, en diciembre de 1984 con 2.400 plazas, la velocidad se ha incrementado y han descendido la polución ambiental y el nivel de ruidos. Asimismo, las sanciones registradas en 1986 respecto al año anterior disminuyeron en un 12 por 100. En la actualidad el Ayuntamiento está estudiando la ampliación de la ORA a tres nuevas zonas.

J. I. RODRIGUEZ
Fotos: Miguel GARROTE

Las nuevas indemnizaciones del seguro de automóviles

DOS MILLONES, CIFRA MÁXIMA

UNO de los principales motivos argumentados por las compañías de seguros, para incrementar la subida de las primas de las pólizas de automóviles, ha sido la subida de las indemnizaciones. La integración de España en la Comunidad Económica Europea (CEE) obliga a incrementar las indemnizaciones de forma progresiva hasta 1995, fecha en la que éstas deberán estar en España al mismo nivel que en cualquiera de los países que forman el Mercado Común.

Como ya informábamos en números anteriores de TRAFICO (ver números 19 y 20, febrero y marzo de 1987), las primas de los seguros del automóvil subirían —de hecho, subieron en febrero— en función de los incrementos de las indemnizaciones y de la siniestralidad (que, de momento, se ha hecho en base a proyecciones del año 1985). El primer incremento, el de las indemnizaciones, se acaba de fijar por una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, publicada el pasado 24 de marzo.

Esta orden fija una indemnización máxima por «los daños corporales causados por hechos de la circulación» de dos millones de pesetas, aunque el apartado tres del artículo 1.º señala: «Cuando por la autoridad judicial se fijen cantidades a las prestaciones cubiertas por el seguro de suscripción obligatoria, el exceso deberá hacerse exigible con cargo a la responsabilidad civil complementaria o, en su caso, al patrimonio del civilmente responsable».

Las enorme cantidad de lesiones que puede producir un accidente de tráfico ha obligado a la Administración a realizar una división en doce categorías de incapacidad permanente para su trabajo o cualquier profesión. Estas lesiones, contempladas en las distintas categorías, pueden producir indemnizaciones complementarias, siempre que el montante total de su suma sobrepase la cantidad de 1.700.000 pesetas.

La máxima indemnización, situada en

los dos millones de pesetas, se otorga a las lesiones agrupadas en el epígrafe de «gran invalidez» —salvo que una sentencia judicial señale una cantidad superior—. Esta es una incapacidad permanente que, surgida a consecuencia de pérdidas anatómicas o funcionales por el accidente, obligue al lesionado a necesitar la asistencia de alguna persona para realizar los actos más esenciales, tales como comer, vestirse o desplazarse.

A 1.600 PESETAS EL DÍA

Esta orden fija la indemnización por cada día de incapacidad temporal en un máximo de 1.600 pesetas, siempre que no sobrepase el plazo de dos años. Además, los gastos de asistencia médica serán cubiertos por la entidad aseguradora, si el centro donde se ha producido la asistencia está reconocido por el Consorcio de Compensación de Seguros; en caso de no

serlo, se abonará la asistencia hasta un máximo de 100.000 pesetas. En los casos de urgencia y en los que la situación del paciente aconseje no trasladarlo, la aseguradora se hará cargo de todos los gastos hasta que cese la imposibilidad de trasladarlo a un centro concertado.

Si por causa del accidente sobreviene un parto prematuro o la muerte del feto, la indemnización será igual a la incapacidad permanente parcial. Curiosamente, si se produce un aborto, éste sólo se indemnizará con la mitad del dinero. Si por cualquiera de estas incidencias muriera la madre, se considerará como consecuencia del siniestro, pero no se indemnizará, además, el aborto o parto prematuro.

LA INCAPACIDAD PERMANENTE PARCIAL

Existen, también, incapacidades totales para ejercer el trabajo. En estas ca-

tegorías se valora si la incapacidad es para todos los trabajos y profesiones o sólo aquella que realizaba el lesionado. Además, hay una serie de incapacidades permanentes de carácter parcial, divididas en doce categorías.

En la primera, se incluyen la enajenación mental permanente, ceguera de ambos ojos y las lesiones en el aparato respiratorio, circulatorio y sistema nervioso central; en la segunda, infarto de miocardio, ano contra natura, pérdida de una mano o del uso de un miembro superior o definitiva de un miembro inferior, pseudoartrosis de fémur o tibia y sordera total y permanente de ambos oídos; la tercera categoría abarca las pseudoartrosis de húmero, cúbito y radio, pérdida completa de visión en un ojo y del 50 por 100 en el otro, fístula estercorácea o del aparato urinario y ablación de la mandíbula inferior; la cuarta, ablación doble testicular, pérdida total del pene, ambos ovarios o la matriz; la quinta incluye amputaciones de la extremidad inferior por debajo de la rodilla y/o pérdida total del uso de cuatro dedos de la mano o del pulgar, pérdida completa de la visión de un ojo y 25 por 100 del otro, mutilaciones externas en ambos maxilares y nariz y lesiones en el sistema nervioso central que no determinen incapacidad permanente y absoluta para todo trabajo; la sexta, pérdida de sustancia ósea en las paredes craneales que no determine trastornos del sistema central, luxaciones irreductibles de escápulo-humeral y coxofemoral, anquilosis de grandes articulaciones, amputación parcial de un pie, parálisis parcial del plexo bra-

INDEMNIZACIONES SEGUN TIPOS DE INCAPACIDAD

Gran invalidez:
Hasta 2.000.000.
Incapacidad permanente absoluta para todo trabajo:
Hasta 1.850.000.
Incapacidad permanente total para la profesión o actividad habitual:
Hasta 1.700.000.
Incapacidad permanente parcial:
1.ª Cat. De 1.550.001 a 1.700.000.
2.ª Cat. De 1.400.001 a 1.550.000.
3.ª Cat. De 1.250.001 a 1.400.000.
4.ª Cat. De 1.100.001 a 1.250.000.
5.ª Cat. De 975.001 a 1.100.000.
6.ª Cat. De 850.001 a 975.000.
7.ª Cat. De 700.001 a 850.000.
8.ª Cat. De 550.001 a 700.000.
9.ª Cat. De 400.001 a 550.000.
10.ª Cat. De 250.001 a 400.000.
11.ª Cat. De 150.001 a 250.000.
12.ª Cat. Hasta 150.000.

quial y pseudoartrosis del maxilar inferior; séptima categoría: codo bailante o luxación irreductible, pseudoartrosis de cúbito o radio, parálisis del nervio radial, cubital o mediano, pérdida total de la visión en un ojo o reducción a la mitad de la visión binocular, amputación de tres dedos de la mano, excepto pulgar, pérdidas de ambas mamas (mujer); en la octava categoría se contemplan la sordera unilateral, pérdida total del olfato, amputación de 3 ó 4 dedos, o el dedo gordo de un pie, úlcera varicosa o edema crónico si determina reducción permanente del trabajo; novena categoría, parálisis parcial del ciático o del pene, amputación de dos dedos de la mano (excepto pulgar), del dedo gordo del pie o acortamiento de 5 centímetros de una extremidad inferior; décima categoría: ablación simple testicular o pérdida de un ovario, anquilosis de grandes articulaciones (buena posición), úlcera varicosa o edema crónico (con merma permanente para trabajo habitual) y afaquia; la undécima incluye: pérdida de una mama (mujer), bazo o riñón, afaquia (sin operar), limitación del 50 por 100 de los movimientos de grandes articulaciones y amputación de dos falanges de un mismo dedo o pérdida de su uso (menos pulgar) o de la segunda falange del pulgar o cuarta de los restantes dedos; por último, la duodécima categoría contempla la amputación de dos dedos del pie, la limitación de menos del 50 por 100 en los movimientos de las grandes articulaciones y el acortamiento de 3 centímetros en una extremidad inferior.

JUAN M. MENENDEZ

BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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

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

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

..... a de de 1987.

Firma,

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 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 numeros 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.



DE NORTE A SUR

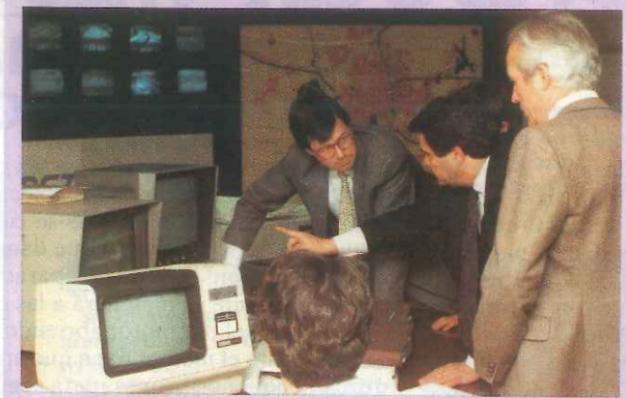
Coordina: José Ignacio RODRIGUEZ

Ciento cincuenta «nuevos» profesores

La clausura del primer curso experimental para nuevos profesores de Formación Vial tuvo lugar el pasado mes de abril en el Centro de Investigación de la Conducción que la DGT tiene en Móstoles. En este primer turno participaron 150 aspirantes, quienes, tras superar la fase eliminatoria por correspondencia, demostraron un alto nivel de preparación y se hicieron acreedores del Certificado de aptitud de Profesores de Formación Vial.

El segundo turno de este curso experimental, integrado por 170 aspirantes, comenzó el pasado 4 de mayo, también en Móstoles, mientras que en Oviedo está a punto de finalizar otro curso al que asisten 60 aspirantes.

Por otro lado, se espera poder llevar pronto los cursos de reciclaje a la totalidad de las provincias españolas.



El subdirector general de Tráfico y el propio director general explican el funcionamiento del Centro de Control al responsable francés de Tráfico (a la izquierda).

Acuerdo Francia-España sobre tráfico

Los directores generales de Tráfico de Francia, Pierre Denizet, y de España, David León Blanco, se han reunido recientemente en Madrid para estudiar un proyecto de acuerdo de cooperación en materia de tráfico y seguridad vial.

Entre los principales temas que fueron abordados hay que destacar el de intercambio regular y puntual de información sobre situaciones de tráfico entre ambos países que se pondrá en marcha este mismo verano (de cinco a seis millones de vehículos atraviesan cada año la frontera franco-española entre el 15 de junio y el 15 de septiembre); asimismo se potenciará el intercambio de datos sobre investigación de accidentes, programas para mejorar el comportamiento de los usuarios, y sobre gestión de la circulación y regulación del tráfico con la incorporación de nuevas tecnologías.

El «correo escolar» por tercera vez

«El Correo Español», un diario que tiene difusión en siete provincias españolas (Vizcaya, Guipúzcoa, Alava, Navarra, La Rioja, Burgos y Cantabria), viene publicado semanalmente, desde hace tres años, una separata en euskera y castellano con temas escolares susceptibles de ser utilizados como material didáctico. Recientemente, y por tercera vez, ha abordado el tema de la Educación Vial escolar con la ayuda de personal y material de la Dirección General de Tráfico. Independientemente de la separata que va incluida en el periódico, la DGT pretende, al igual que hizo el pasado año, hacer una edición especial exclusivamente en castellano, de 20.000 ejemplares, para ser distribuidos gratuitamente al mayor número posible de colegios de toda España.

Centro de estudio del automóvil

Varias compañías aseguradoras que trabajan en España, entre ellas Mapfre, Winterthur, Mutua Madrileña Automovilística, Catalana de Occidente, van a crear un centro de estudio del automóvil en el que se analizará el efecto de los siniestros en los vehículos, técnicas de reparación, etcétera, del que se podrá obtener una experiencia aplicable no sólo a nuevos diseños de reparación sino a la seguridad de los vehículos como consecuencia de los impactos, que serán muy útiles para los fabricantes de automóviles.

Italia triplica las multas de aparcamiento

Hasta 27.000 pesetas pueden alcanzar los importes de las multas por aparcamientos indebidos en los centros urbanos, según se ha establecido en Italia por decreto-ley con el objetivo de descongestionar los centros históricos.

Por otra parte, los beneficios que se consigan deberán ser empleados en las mejoras de los aparcamientos.



Las carreteras principales, bien señalizadas

Los 20.000 kilómetros de carreteras que componen la red principal del Estado tienen en su conjunto un nivel aceptable de señalización, mientras que las carreteras de las Diputaciones y Comunidades Autónomas se encuentran mal señalizadas. Estas son las principales conclusiones de un estudio realizado por la Asociación Española de la Carretera para cuya consecución 25 inspectores controlaron más de 3.000 señalizaciones a lo largo de 30.000 kilómetros de carretera.



CONducir MEJOR

OTRAS FORMAS DE EVITAR LA CONTAMINACION

EN el artículo anterior se ponían de manifiesto todas aquellas actuaciones que debe realizar el conductor para que, hallándose su vehículo en perfecto estado, no contamine el entorno en el que se desenvuelve.

Al comenzar a escribir este artículo nos encontramos con un conductor que, cuidadoso de su automóvil, ha seguido las indicaciones contenidas en el anterior; incluso, si ha hecho falta para ello, lo ha llevado a un taller de reparación. Bien, ¡el coche está a punto! ¿Queda salvada con ello la responsabilidad que le incumbe en cuanto al deber de custodia y no deterioro del medio ambiente? ¿No es posible que con su actuación esté inutilizando en todo o en parte lo que con anterioridad y con toda solicitud había realizado?

En el artículo anterior se afirma, y eso es verdad, que todo automóvil por el hecho de funcionar contamina; por tanto, las medidas que en aquél se contenían y las que se reflejarán en éste no pueden ir encaminadas a eliminar la polución, sino a mantenerla dentro de los límites indispensables. Para conseguir esto deberán seguirse las siguientes reglas:

1.º El conductor debe mantener su motor trabajando en forma tal que la combustión sea lo más perfecta posible, manteniendo una proporción adecuada entre la cantidad de gasolina y la de aire y, si debe alterar esta proporción, tratar de que afecte el menor tiempo posible. Así, cuando arranca el motor suele utilizarse el starter o estrangulador de aire, lo que supone una menor proporción de aire por litro de gasolina y ello para paliar la condensación de aquélla en los conductos fríos; pero, inmediatamente, está generando una mezcla extraordinariamente rica que, a la par de originar un mayor consumo de combustible (y simplemente por este hecho una superior contaminación), produce por combustión incompleta un aumento de monóxido de carbono en el gas emitido que, como se veía en el artículo anterior, es altamente tóxico. Por ello, el starter deberá utilizarse el menor tiempo posible y con el vehí-

culo en movimiento, para que sea rápido el calentamiento de los colectores, ya que con este sistema se consigue con mayor facilidad que dando acelerones con el vehículo parado. Posteriormente se marchará a las revoluciones del par motor abriendo el starter hasta el momento en que aparezcan pequeños tirones, para seguir abriéndolo paulatinamente hasta

cos seguidos de acelerones puede gastarse (y, por tanto, contaminarse proporcionalmente) dos o tres litros más por cada 100 kilómetros.

4.º Debe evitarse circular a una velocidad anormalmente reducida, pues obliga, por una parte, frecuentemente al conductor a marchar en velocidades cortas con un par motor inadecuado, y a los demás a realizar



Miguel GARROTE

que el motor se caliente y gire con normalidad. También ayuda a un arranque más fácil hacerlo con el motor desembragado, pues en tal caso la caja de cambios no opondrá resistencia al giro.

2.º Durante la aceleración del vehículo, para obtener la velocidad de régimen, se debe conseguir un régimen de giro superior al del par motor para que, al cambiar a una relación de marchas más largas, quede en las revoluciones del mencionado par motor.

3.º La conducción será suave y progresiva, evitando acelerones y reducciones bruscas, para lo que es necesario prever las maniobras con suficiente antelación. Recuérdese, además, que el uso del freno desprende fibras de amianto altamente nocivas para la salud y que en una conducción a base de frenazos brus-

adelantamientos, frenadas, aceleraciones, cambios de marcha; es decir, a efectuar todo aquello que supone un incremento del consumo de combustible y contaminación ambiental.

5.º En el caso de una detención prolongada es conveniente, con carácter general, parar el motor, siendo obligatorio, de acuerdo con el Código de la Circulación, en los túneles cuando la detención dure más de dos minutos, criterio que parece acertado, como indicativo de lo que es una detención prolongada. Por debajo de este tiempo es posible que el beneficio de parar el motor se vea compensado con el aumento de consumo y contaminación que produce la arrancada.

6.º Es necesario evitar también en lo posible la contaminación sonora o acústica, y para ello conviene:

— No circular con el escape libre

o, como se decía en el artículo anterior, con el tubo de escape deteriorado, ni emplear tubos resonadores.

— No dar bruscos acelerones, huyendo de conducciones espectaculares.

— Además de llevar bocinas o cláxones adecuados, no utilizarlos especialmente en ciudad y durante la noche, salvo que se eluda con ello peligro de atropello o accidente, sin que en ningún caso sea de forma distinta de la breve y suave.

— Evitar, colocando determinadas cargas (por ejemplo barras de hierro y otras semejantes) unidas convenientemente, que hagan ruido al chocar entre sí.

— Realizar las faenas de carga y descarga, especialmente cuando sea por la noche, de forma cuidadosa.

— Vigilar portazos y otros ruidos innecesarios.

7.º El automóvil no debe ser tampoco una fuente de suciedad, y en tal sentido:

— No deben tirarse por la ventanilla a la vía y sus proximidades desperdicios, envases vacíos, periódicos, plásticos, restos de comida, colillas, etc.

— Tampoco se debe derramar al suelo, ni siquiera fuera de la vía pública (donde además sería muy peligroso), el aceite ya usado, al cambiarlo por otro nuevo.

— El Código de la Circulación prohíbe, además, lavar los vehículos en la vía pública.

8.º Los consejos que se han dado son de aplicación fundamental en la vía pública y en sus proximidades, prestando especialmente atención en los núcleos habitados. Sin embargo, también la conducción deportiva todo-terreno requiere su atención. La contaminación por gases tóxicos, por ruido, por suciedad, incluso en ausencia de daños personales en sus proximidades, constituye un destroz, a veces irreparable, del entorno ecológico que permite la vida de especies vegetales y animales, por lo que lo dicho anteriormente debe aplicarse también con las adaptaciones necesarias, recordando, además, el daño específico que, de reiterarse circuitos, pueden producir el paso continuado de las ruedas.

Estrella RIVERA

Mini-TEST

1. ¿Produce mayor contaminación el uso del «starter» o estrangulador de aire de los vehículos?
 - a) No, pero además es una buena ayuda para que el vehículo arranque fácilmente.
 - b) Sí, porque hay un aumento de combustible en la mezcla que llega al motor, produciéndose una combustión incompleta y un aumento del monóxido de carbono.
 - c) No, porque aumenta la proporción de aire en la mezcla combustible/aire que llega al motor.

2. ¿Cuánto y cómo debe utilizarse el «starter»?
 - a) El tiempo no importa, siempre que esté el vehículo inmóvil.
 - b) Cuanto más tiempo mejor, teniendo cuidado de que el vehículo no se cale y de que esté en movimiento.
 - c) El menor tiempo posible y con el vehículo en movimiento.



3. Ayudará a un arranque más fácil del vehículo el hecho de que...
 - a) el motor esté desembragado, ya que la caja de cambios no opondrá resistencia al giro.
 - b) esté el motor embragado, acelerando al tiempo suavemente.
 - c) el vehículo esté previamente acelerado.

4. Accionar abusivamente el freno, ¿tiene alguna consecuencia?
 - a) No. Sólo produce incomodidad en los pasajeros.
 - b) Sí, pero sólo a efectos de su deterioro.
 - c) Sí, porque produce aumento del consumo de combustible y mayor contaminación del ambiente.



5. Circular a una velocidad normalmente reducida, ¿es correcto?
 - a) Sí, porque siempre será una velocidad moderada y prudente.
 - b) Sí, porque se tendrá siempre dominio del vehículo.
 - c) No, porque se tendrá que marchar a velocidades cortas, con un par motor inadecuado, y los demás conductores deberán realizar adelantamientos, frenadas y otras maniobras que suponen consumo de combustible y contaminación.

6. Todo conductor que se vea obligado a permanecer con su vehículo detenido en el interior de un túnel u otro lugar cerrado, por un periodo de tiempo superior a dos minutos, deberá...
 - a) dejar el vehículo al ralentí.
 - b) dar algún acelerón, para que el motor no se pare y evitar la arrancada de nuevo.
 - c) interrumpir el funcionamiento del motor hasta que se pueda proseguir la marcha.

7. El uso del escape libre, bocinas, claxons o el ruido de la carga (como barras de hierro que choquen entre sí), ¿produce contaminación?
 - a) No, porque el ruido no produce contaminación ambiental.
 - b) Sí, porque se produce una contaminación sonora o acústica del ambiente.

SOLUCION

1. b; 2. c; 3. a; 4. c; 5. c; 6. c; 7. b.

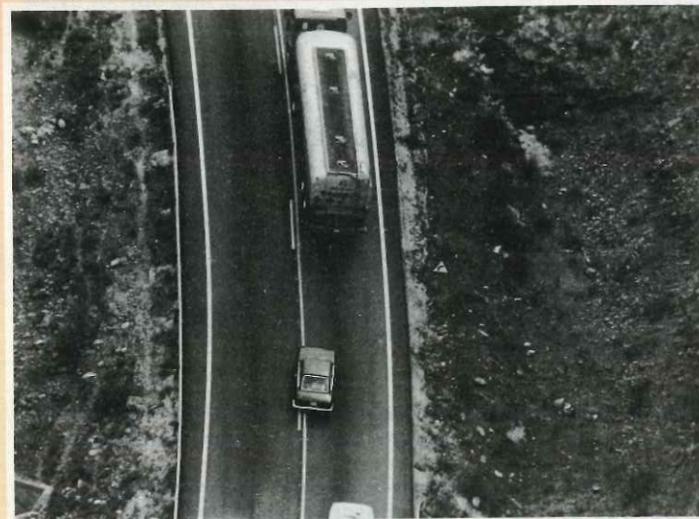


LA LOCURA DEL MES

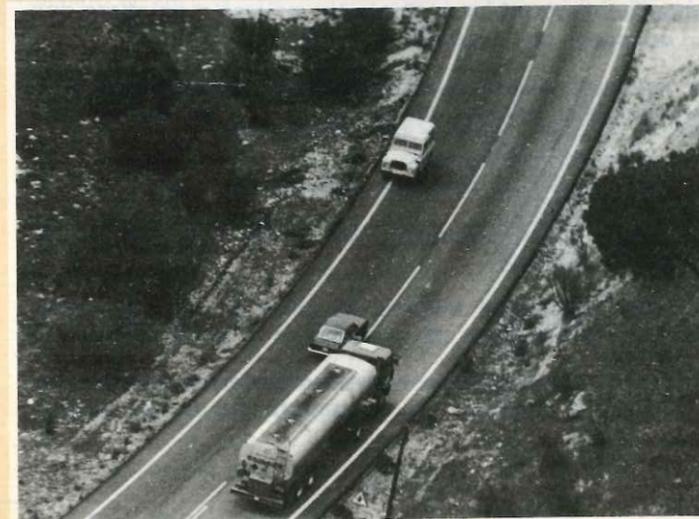
Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.



Un vehículo se encuentra realizando un adelantamiento en plena zona de prohibición. Por su parte, el coche que circula detrás del blanco pisa antirreglamentariamente la línea continua y no guarda la distancia de seguridad con relación al que le precede.



El coche que ha efectuado la maniobra de adelantamiento de forma incorrecta se incorpora al carril derecho, situándose tras un vehículo pesado.



El mismo coche adelanta al vehículo pesado también de forma antirreglamentaria, no porque se halle en zona de prohibición, sino porque en sentido contrario se aproxima otro, al que ha hecho invadir el arcén para evitar un posible choque.



Profesor de formación vial

Los interesados en realizar el curso para la obtención del certificado de Profesor de Formación Vial, sin disponer de certificado de Aptitud como Profesor de Escuela de Conductores, deberán reunir, al menos, los siguientes requisitos:

- Haber superado la Educación General Básica, o poseer certificado equivalente.
- Ser titular del permiso de conducción de clase B-1, al menos con antigüedad de dos años.
- Poseer las condiciones psicofísicas y psicotécnicas que se exigen en la actualidad para la obtención del permiso C-1.

Un sistema de selección previo, consistente en pruebas de técnica y dominio de la conducción, determinará el número de participantes en el curso propiamente dicho. Este constará de dos partes, una teórica y otra práctica, que se realizarán en dos fases, una de enseñanza a distancia o por correspondencia, y otra de presencia (diez semanas) en centros señalados por la DGT.

Los cuestionarios y pruebas de dicho curso versarán sobre conocimientos en materia de normas y señales; cuestionarios de seguridad vial; reglamentación de vehículos pesados, prioritarios, especiales, de transporte, etcétera; pedagogía y psicología aplicada a la conducción; mecánica y entretenimiento, y técnicas en primeros auxilios.

El primer curso convocado por la DGT ha sido clausurado recientemente, por lo que los nuevos interesados en la obtención del referido certificado de Profesor de Formación Vial, habrán de atenerse a una nueva convocatoria que será previamente publicada en el Boletín Oficial del Estado.

LA CUNETETA

DESDE



Evaristo ACEVEDO

La explicación

CUANDO don José Ortega y Gasset, uno de los escasos filósofos cuya lectura no ocasiona jaquecas, formuló su lapidaria frase «Yo soy yo y mi circunstancia», en España apenas existían automóviles y —mucho menos— problemas de tráfico.

Si don José hubiera vivido en esta época, en que por fin se nos han reconocido a los españoles nuestros méritos y hemos entrado en el Mercado Común Europeo con la cabeza muy alta y a paso gimnástico, habría escrito: «Yo soy yo y mi automóvil». Porque la «circunstancia» de las nuevas generaciones es el automóvil, toda vez que pueden comprarlos de todas las marcas y precios, sin tener que estar mendigando permisos de importación por los despachos oficiales o conformarse con un simple «600», como sus antepasados. Sólo considerando a la juventud actual bajo el nuevo principio filosófico «Yo soy yo y mi automóvil», podemos comprender su psicología y sus afanes; sus pesimismo y sus frustraciones; sus ansias de vivir en comunidad y «de marcha». Sobre todo, «de marcha». Nada mejor que el automóvil para ello.

Les ha tocado vivir en una sociedad motorizada, que usa a diario ese perfume «Chanel» de la postmodernidad constituido por la gasolina. Poco a poco, y a través de etapas que podríamos ir exponiendo matemáticamente, el automóvil ha cambiado las estructuras sedentarias del celtíbero. Antes conocía el país «de oídas», gracias a las conferencias y suponiendo que no se durmiese. Le hablaban de «rollos» que parecían inverosímiles: Covadonga, donde don Pelayo, precursor de los seguros contra el pedrisco, consiguió fama e inmortalidad arrojando piedrecitas a las cabezas de los moros. Extremadura, lugar que abandonó Hernán Cortés para marcharse a México y «ligarse» una india, pues las suecas aún no nos visitaban y el impetuoso conquistador estaba harto de virtuosas extremeñas, envueltas en dieciséis refajos de brillantes coloridos. El Escorial, hotel de cinco tenedores dirigido

por Felipe II, siempre vestido de negro cual corresponde a un «maître» que sabe hacerse respetar...

Ahora tenemos unas generaciones que antes de dejarse «comer el coco» oyendo, prefieren ver. El auge de compras de automóviles europeos por parte de nuestra juventud, aunque quienes paguen las facturas sean los padres, lo demuestra. De idéntica manera que «Los tres mosqueteros», de Dumas —que eran cuatro—, reventaban caballos en sus diarias hazañas mosqueteriles, el joven de nuestros días lánzase a las carreteras dispuesto a reventar neumáticos, si es preciso, para conocer catedrales, monasterios, piedras históricas, lugares famosos. Desea, en una palabra, visitar los diversos «platós» españoles donde se rodaron las páginas más sensacionales de nuestra historia, de acuerdo con los argumentos del Padre Mariana, que fue el Luis García Berlanga del pasado. Afán turístico confirmado por las estadísticas, pues mientras en los meses de enero a marzo del año 1986 se vendieron 98.109 automóviles-turismos de las más variadas marcas europeas, en el mismo período de 1987 van vendidos 156.393, lo que supone un aumento neto de un 59,4 por 100, incluido el IVA.

Pero no se trata sólo de la Historia. También está la Geografía. Miles de indígenas que hace años creían que Vigo era una provincia andaluza donde había nacido Curro Romero, o que Alicante estaba en Portugal, sábense ahora al dedillo la exacta localización de capitales, provincias, pueblos y aldeas hispanas. El automóvil está descubriendo nuestros paisajes, costumbres y «folklore» a los componentes de la «movida», porque ya va siendo hora de decir que el origen de la «movida» está en el transporte y que si no fuese por el transporte, la «movida» tendría que estarse quietecita.

No exagero. Basta lanzarse a las carreteras del país durante los fines de semana o en cualquiera de esos «puentes» que la ingeniosa pereza española sabe fabricarse laicamente con el santoral que aún rige, para

verlas cubiertas por interminables filas de automóviles, cuyos ocupantes, mirando por las ventanillas, apréndense de memoria los pueblos y monumentos del trayecto, con idéntica facilidad que si fueran apellidos de jugadores de fútbol seleccionados por Miguel Muñoz, pues son los nombres que han sustituido, en esta etapa final del siglo XX, a la famosa lista de los reyes godos que tanto hacía sufrir a los estudiosos de antaño.

En estos viajes que la juventud hace para confraternizar con el asfalto, la grava y la piedrecita que la vio nacer, y que son posibles gracias a los consejos y orientaciones de las parejas motorizadas de la Policía de Tráfico, evitadoras de atascos, pueden suceder cosas inesperadas. El conductor tropieza con una señal que dice: «¡PRECAUCION, OBRAS!». Poco después, otra nueva señal indica: «DISMINUCION DE VELOCIDAD». Reduciendo la marcha, el conductor pasa de 90 a 40 y mira a su alrededor para contemplar cómo trabaja el laborioso obrero español, pues siempre reconforta ver trabajar, sobre todo cuando hay tanto paro. Pero resulta que nadie trabaja debido a que no hay ningún obrero en la carretera. Se ven, sí, unos picos, unos azadones, unas palas, medio saco de cemento, varios montoncitos de tierra...

El conductor piensa si habrá pasado por allí don Marcelino Camacho diciendo a los obreros con su apostólica voz: «¡Dejad las herramientas de trabajo junto al resto de vuestras riquezas y seguidme...!». Y después de pensar esto, ríe. Ríe porque ha encontrado la explicación.

Gracias a la justicia social, el obrero también tiene derecho a disfrutar de sus «puentes», aunque no sea ingeniero, y su «semana inglesa», aunque doña Margaret Thatcher siga empeñada en no devolvernos el Peñón de Gibraltar.

Y es que algunos siguen todavía obcecados por el ancestral egoísmo hispano que les hace creer que sólo ellos pueden dejar de trabajar algún que otro día a la semana.

**Mia Patterson,
la voz de una
cantante
en la madrugada**

“HE RENUNCIADO A CONDUCIR”

DIO sus primeros pasos como actriz y solista «rockera.» Saltó a la fama encarnando a la esposa de Perón en «Evita». Ocho discos para el mercado europeo y un LP en nuestro país («Niña, escúchame») demuestran la dimensión de su estilo. Desde el mes de marzo se está encargando de un programa en la emisora madrileña de FM «Radio Callao», donde el «plato fuerte» lo integran las entrevistas con populares y el diálogo con los oyentes en clave intimista. «La noche es mía» son dos horas de entretenimiento radiofónico que ya han ganado un puesto destacado en los índices de audiencia de la capital del Estado. Y detrás del micrófono, Mia Patterson: una voz que sabe escuchar.

—Como sanluqueña, ¿ejerces tu temperamento andaluz?

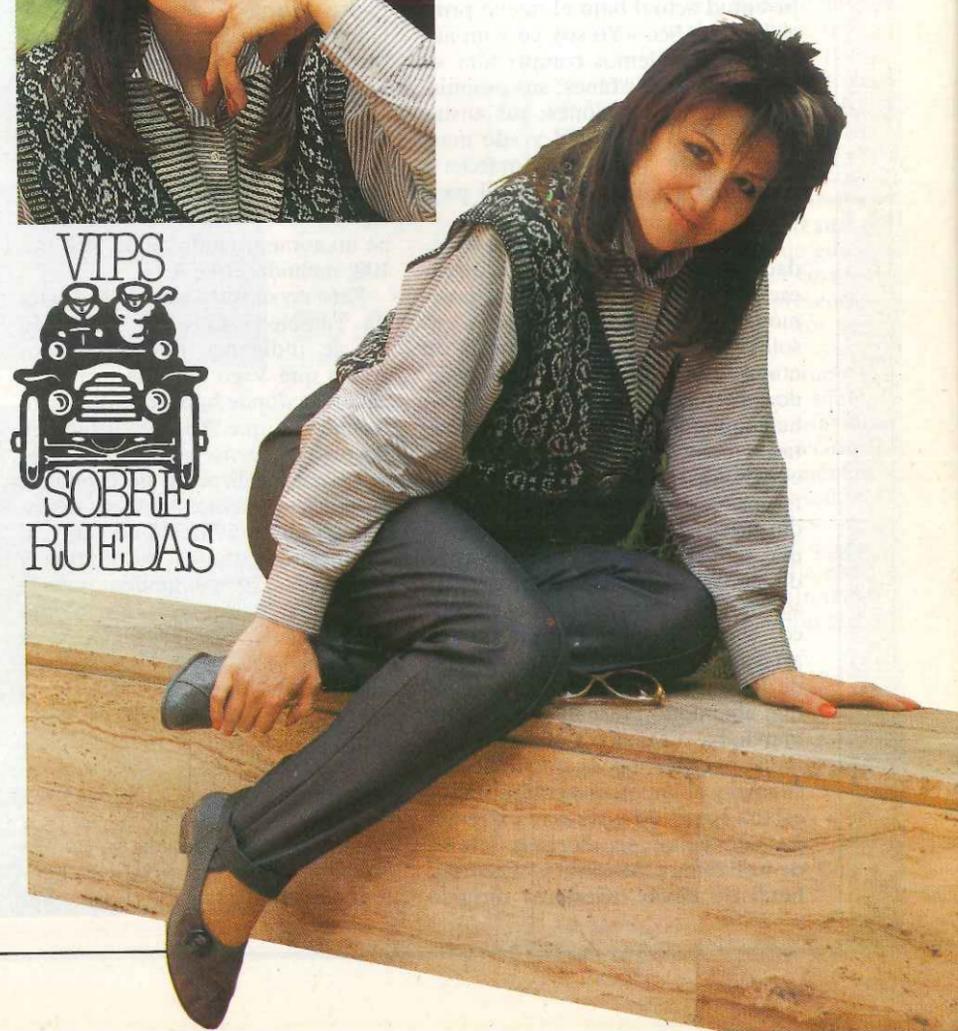
—Mira, yo soy muy responsable en todas las empresas que acometo. Amo mi profesión por encima de muchas cosas. Soy fiel a mis propias fidelidades. Valoro la amistad y la honestidad, detesto la prepotencia y las injusticias. Me gusta el contacto con la gente, soy muy terrenal y muy sensible al sufrimiento ajeno. Me gusta vivir... con mayúsculas.

—Estás a punto de irte a Italia para grabar un nuevo disco. ¿qué tipo de música vas a hacer?

—Muy natural, muy moderna, en la línea que actualmente está siendo un éxito en Italia. El productor quiere que sea un producto de vanguardia.

—¿No echas de menos tu época «rockera»?

—Sí, mucho. Eso es lo que más me divierte, pero en España se echaron las manos a la cabeza cuando propuse hacer ese tipo de música y me apartaron completamente para meterme dentro de la música melódica, donde tanta buena intérprete hay en este país. Pero en aquel momento era la casa discográfica la que mandaba. Sin embargo, continúo aprovechando mis actuaciones en directo para desquitarme. Y el público lo agradece.



—¿Volverías a interpretar una «ópera-rock» como «Evita»?

—Por supuesto. Ese es un trabajo muy completo para una artista que tiene algo que dar. Es un trabajo muy bonito y una verdadera pena que no se hagan más y con más medios. Espero que dentro de uno o dos años florezcan de nuevo las obras musicales, porque son las que dan vida al mundo artístico.

—Eres muy polifacética. ¿Te sientes a gusto en la piel de conductora de un programa radiofónico?

—Muy bien, porque soy muy inquieta e incapaz de mantenerme inactiva. Tengo un cierto olfato para detectar lo que está haciendo falta en un momento determinado. Tuve el rodaje de «Caliente y frío», el programa de Alvaro Luis, donde hacía entrevistas intimistas. Me di cuenta de que por la noche no había una voz femenina y comprendí que la gente necesita hablar, desahogarse. A la una o las dos de la madrugada, está sola y no tiene más que la almohada. Yo busco al ser humano. En mis espectáculos y también en los programas de radio, practico siempre un recurso: mantener al oyente en vilo, que no sepa nunca lo que va a pasar, que el factor sorpresa adquiera mucha importancia.

—El tono intimista que empleas en tus preguntas. ¿forma parte de una especialización?

—Lo que ocurre es que no se hace, ¿sabes? Fundamentalmente, debe ser una mujer quien haga este tipo de entrevistas. Y por eso llevo caballeros a mi programa, para que descubran cosas que habitualmente no se atreverían a decir. Normalmente, se tiende a condensar y simplificar la personalidad del personaje de forma que se repite hasta la saciedad. Yo trato de huir de eso, porque me interesa lo que el entrevistado guarda para sí al no haber tenido tiempo de decirlo. Eso sólo es posible si se crea un ambiente de relajación adecuado, para que esa gente pueda hablar a sus anchas.

RETIRADA DEL VOLANTE

—También hablas con los oyentes que te llaman. ¿Qué buscan a esas horas de la madrugada?

—A esas horas es cuando se encuentran consigo mismos. Y a veces les falta alguien con quien comunicarse, con quien hablar. Ese alguien quiero ser yo. Me llaman y me cuentan lo que desean. Me encuentro con preguntas que van desde el consultorio sentimental a cualquier otro campo. Dejo al oyente decir lo que quiere cuando quiera. Me declaro su amiga desde el principio y al final la comunicación es total. No les hablo desde una urna ni desde lo alto de una montaña, sino al oído y a ras del suelo.

—¿Has detectado a través del programa cuáles son los problemas que tienen tus oyentes?

—Llevo poco tiempo para poder hacer una valoración genérica. Pero noto un



gran problema de soledad y de comunicación. La gente está sola y no sabe cómo arreglarlo. Yo hago lo que puedo. Hay cosas en las que primero funciona el corazón. Y cuando el corazón funciona, el resto viene fácil.

—Y cuando estás al volante, ¿qué funciona más, el corazón o la cabeza?

—Me he retirado voluntariamente del coche. Llevo cinco años sin conducir, aunque estoy segura de que tendré que volver algún día. He renunciado a ello porque no me gusta nada: ni las circunstancias ni el tráfico. No me encuentro a gusto y tengo una especie de temor a crear un incidente. Odio las situaciones violentas, que me causan un terror enorme. Cuando la gente se pone al volante, se hace violenta; yo, para evitarlo, no conduzco... y se ha acabado. Siempre voy al lado del conductor y como norma dejo que conduzca otro.

—Como copiloto, ¿has podido observar más cosas que cuando conducías?

—Por supuesto. He podido ver que la seguridad vial en España es bastante precaria. Creo que no se le puedan achacar al conductor y a su imprudencia todos los males. Viajo con mucha frecuencia por

carretera y tengo ocasión de fijarme en todos los defectos de que adolece la seguridad vial. Estamos a años luz del resto de Europa. He notado, por ejemplo, la falta de coordinación oficial para obligar a todas las comunidades autónomas a que adopten las mismas medidas de seguridad. Vas viajando de comunidad y te vas encontrando que van cambiando las cosas, lo que obliga al conductor a estar en tensión porque en cualquier momento puede cambiar algo. Los letreros deberían estar prohibidos a ras de suelo. El conductor debe ver siempre de frente todas las señales, no de lado, ya que le hace perder visión de lo que tiene delante. Los letreros justo en el cruce evitan que el conductor pueda prever la maniobra. Hay multitud de sitios donde llegas al cruce y no hay ninguna señal, y no se sabe si hay que ir a la derecha, de frente o qué... así se retrasa la velocidad y a los demás. La pintura que hay en la carretera en los laterales suele tener muy mala calidad y tendría que ser fluorescente para que se vea de noche. Porque de día no necesitamos esas rayas, pues vemos dónde acaba la carretera.

—Veo que estos temas te preocupan mucho...

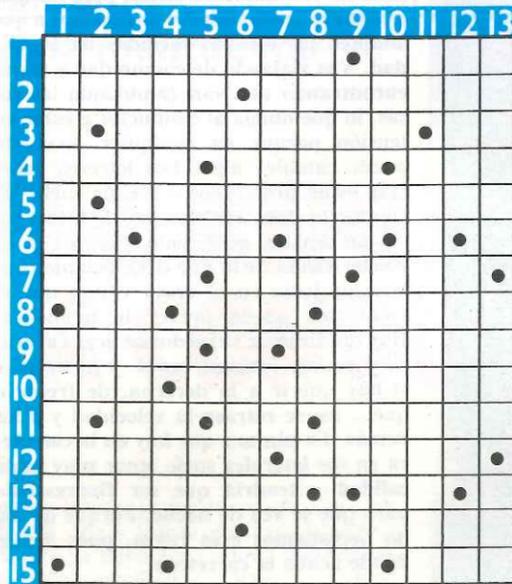
—Claro, así es. En otros países de Europa, por ejemplo, está la banda roja a la izquierda y la banda blanca a la derecha, de manera que el conductor ve siempre esa banda roja y sabe que ahí no tiene que ir. Aquí se usan las dos blancas a los lados y no se emplean suficientemente la pintura roja y la blanca, como tampoco se utiliza lo bastante los pivotitos en el suelo para indicar sitios donde hay nieblas matinales. Hay muchas carreteras comarcales donde no hay bandas laterales ni siquiera un «andén de desahogo» donde retirarse en caso de percance. Los socavones son muy importantes y peligrosos. Siguen empeñados en hacer las letras de los carteles muy chiquititas, que no se pueden ver de lejos. Hay también graves problemas que deberían reducirse desde las autoescuelas. En Europa se hacen hincapié en la conducción en carretera, donde hay mayor peligro, mientras que en las autoescuelas españolas se insiste más en la conducción por ciudad. Te enseñan a llevar el coche, lo que no es lo mismo que mentalizarse a conducir en un circuito donde hay otros conductores o a pensar que es mejor ganar un minuto que perder la vida.

—Me da la impresión de que eres partidaria del transporte público...

—Si estuviese bien, sí. Pero no lo está. No puede ser que los autobuses tarden 25 minutos en llegar a una parada, que adelanten a otro en una autopista, que hagan carreras o que tengan paradas justo en los cruces o en los pasos de peatones. eso crea problemas de tráfico, porque las paradas deben estar donde el tráfico es fluido, no donde hay aglomeración de coches. Ojalá arreglen todas estas cosas pronto.

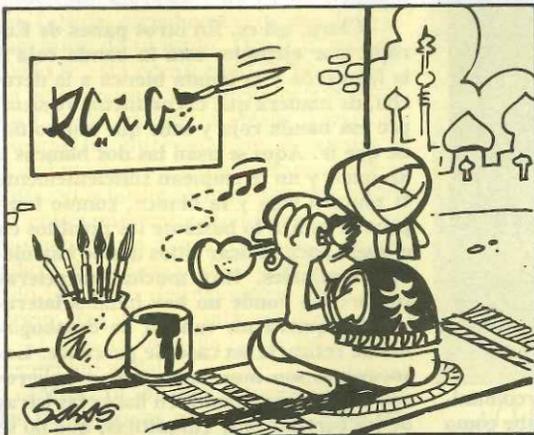
Juan GIRON ROGER
Fotos: José RUBIO

CRUCIGRAMA



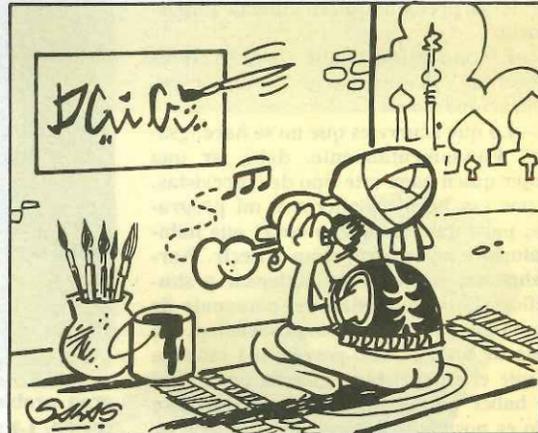
HORIZONTALES.—1: Negligente para el trabajo. Punto cardinal.—2: Dícese de la prenda gastada por el uso. Que no perjudican.—3: Vocal. Que contiene oro. Consonantes de rape.—4: Cerda del jabalí. Asteroide n.º 783 de la serie. Signo del Zodiaco.—5: Vocal. Dícese de los astrópodos sin antenas como las arañas y escorpiones.—6: Regala. Poco usual, cuadrilla de operarios en ciertos trabajos de minas. Matrícula española. Consonante. Vocal.—7: Recto, equitativo. Devoto. Especie de cabriolé con el pescante detrás del vehículo.—8: Consonantes de toro. Extensión de agua salada. Relativo a la mejilla.—9: Embarcación pequeña y sin cubierta. Consonante. Piedra llana con una inscripción.—10: En Germania, ¡hola! Empequeñecer, quitar importancia.—11: Consonante. Interjección negativa familiar. Nota musical. Uno de los nueve planetas.—12: En sentido figurado, sobresalto repentino. Atasca, obstruye.—13: Ninfa de los mares. Símbolo químico del tántalo. Vocal.—14: Cogías con la mano. Barcos pequeños.—15: Vocal repetida. Dícese del que atesora riquezas y no las emplea. Metal precioso.

VERTICALES.—1: Tiene el primer lugar en una asamblea. Remiendo que se pone en los agujeros de los odres.—2: Interjección para infundir ánimo. Vocal. El que representa en el teatro. Agraviada, lastimada.—3: Inundación, crecida de un río. Enfermedad eruptiva de la piel.—4: Nombre propio de varón. Vocal. Superficie comprendida dentro de un perímetro.—5: Emperador ruso. Símbolo químico del oro. Consonante. Letra numeral romana. Orden del presbiteriado.—6: Vocal. Falta de aptitudes para hacer un trabajo. Consonante.—7: Dispositivo para travesar líquidos de un lugar a otro inferior. Marchar. Negación. Manto de los beduinos.—8: Pesado, molesto. Símbolo químico del litio. Vocal. Voz de mando.—9: Rezáis. Especie de elefante fósil. Matrícula española.—10: Repetición del sonido. Consonante. Cucurucho que usaban los disciplinantes en la cuaresma.—11: Pronombre posesivo. Dírala carácter legal a un documento.—12: Arte de lidiar reses bravas. Piel curtida de la oveja. Terminación verbal.—13: El que ha contraído esposales. Extraño, poco común. Moda, costumbre.

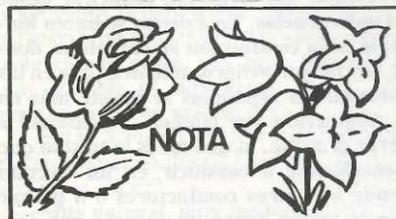


JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



¿Crees que podrán mover el mueble?

SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.—1: Perezoso. Este.—2: Ráida. Inocuos.—3: E. Aurífero. Rp.—4: Seda. Nora. Leo.—5: I. Aracnoideos.—6: Da. Dua. Ss. G. O.—7: Ecuo. Rio. Cab.—8: Tl. Mar. Malar.—9: Bote. C. Lápida.—10: Orf. Minimizara.—11: T. Ca. Do. Ura. no.—12: Alarma. Atoza.—13: Nereida. Ta. U.—14: Asias. Bateles.—15: Aa. Avaro. Oro.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: El turban- te. 2: Adorno de la espalda. 3: La babucha. 4: La flau- ta. 5: La alfombra. 6: Edificio. al fondo. 7: Signo en el cartel. 8: El bote de pintura. 9: Un pincel.

AL JEROGLIFICO: Entre Rosa y Jacinto, si entre rosa y Jacinto, si!

LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Banderilla, bur- lador, capote, estoque, montera, muñeta, rejón, talegu- lla, tendido y toro. FRASE: "Antonio Bienvenida, Juan Belmonte, Manuel Benítez, Manuel Rodríguez".

ANETOPACTMO
 ANIOBTIENOE
 LVENEIDAONS
 LJULARTRNTT
 IBUELMEONEO
 RMTEMNDJARQ
 ENUEALDBOAU
 DENLITITENE
 NZRMANDUELR
 AUODRIOGUEZ
 BALLIUGELAT



SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En este cuadro de letras figuran los nombres de diez palabras que tienen mucho que ver con la Fiesta Nacional. Se leen de arriba abajo, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más palabras. Con las letras sobrantes podrán leerse los nombres y apellidos de cuatro famosos toreros de todos los tiempos.

¡ATENCIÓN CONDUCTOR!



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

(91) 7421213

(93) 4213333 EN CATALUÑA

DGT Dirección Gral. de Tráfico
 MINISTERIO del INTERIOR

No luche solo contra las dificultades.

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

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

Abra una cuenta corriente o libreta de ahorros, domicilie en ella su nómina y disfrutará automáticamente de un seguro de accidentes.*

Y podrá obtener en el momento en que lo desee un crédito de seis mensualidades.

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

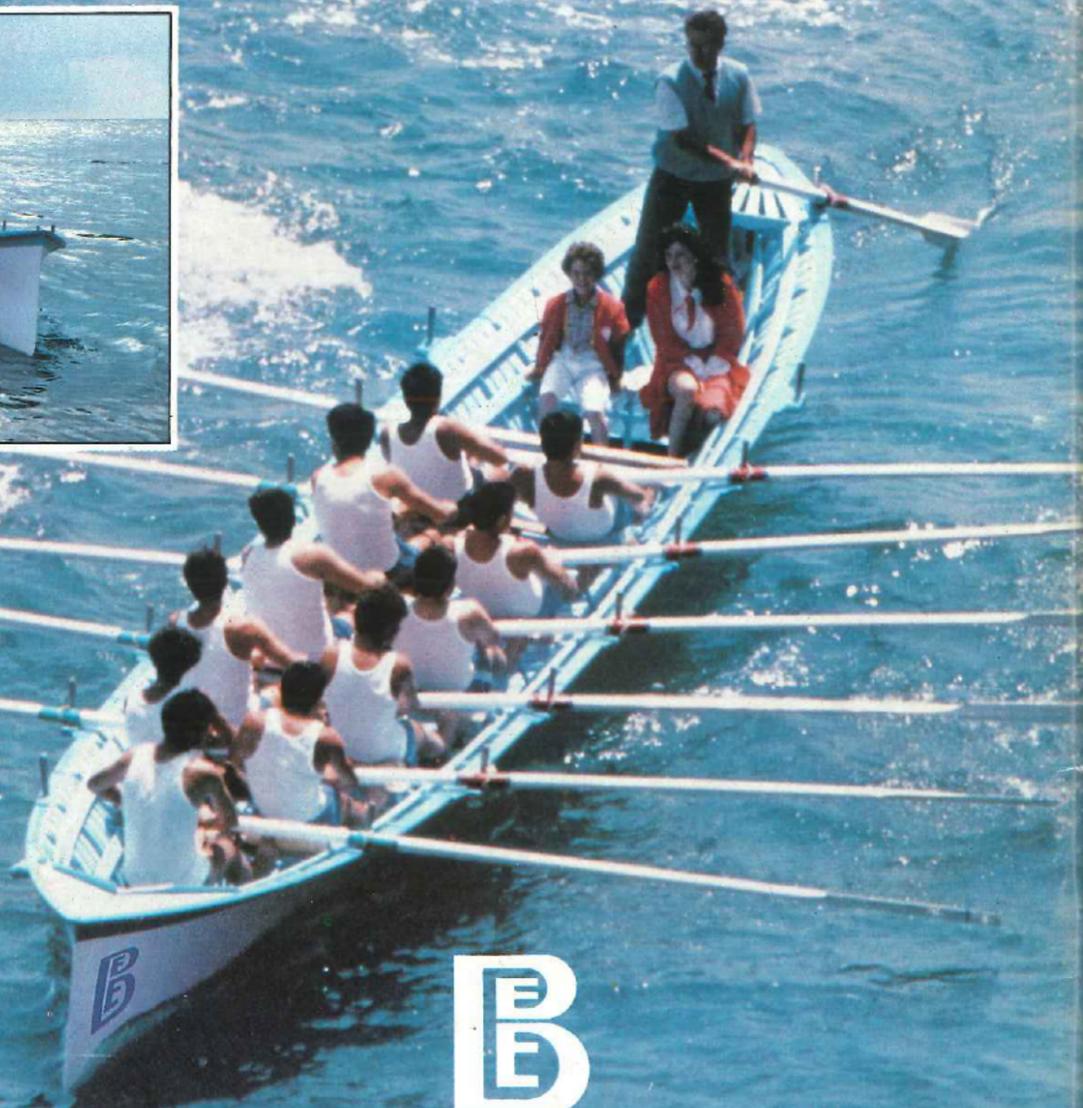
Si lo que necesita es comprar o mejorar su vivienda, lo tiene resuelto con el Crédito Inmobiliario** del Banco Exterior de España. Y si el problema es el local de su negocio, de su taller, de su comercio, es igual. Podrá obtener hasta 20 millones de pesetas con 20 años para amortizarlos. En el Banco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

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

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

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

NO LUCHE SOLO.



BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA
Su Confort Financiero.