Tráfico

AÑO III
N.º 23
Junio
1987

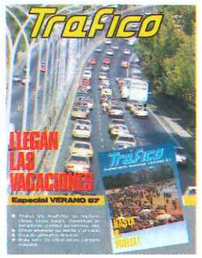
LLEGAN LAS VACACIONES

Especial VERANO 87

- *Todas las medidas de tráfico: obras, horas punta, itinerarios alternativos, puntos peligrosos, etc.*
- *Cómo preparar su coche y el viaje.*
- *Guía de primeros auxilios.*
- *Sepa salir de situaciones comprometidas.*



sumario



Miguel GARROTE

AÑO III
NUMERO 23. JUNIO 1987

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamo.
Redactores: Juan Girón, Alejandro González Vadillo, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez y Nono Hidalgo (Andalucía).
Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio. **Colaboran en este número:** Antonio Arias, Charo Laiz, Pilar López García, Pablo, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Carlos y José María Requejo, Estrella Rivera y Sebastián.
Colaboración especial: Jesús Hermida.
Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE.
Consejo Editorial: José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Joaquín Díaz Pardo, Pedro Fernández, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, David León Blanco, José Luis Martín Palacín, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria.
Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. **Depósito legal:** M-25.988-1985. **N.I.P.O.:** 130-87-005-8. **Distribución:** P.D.M. Marketing y Publicidad Directa, S.A., C/ Xaudaró, 7 28034 Madrid.
(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)
Está autorizada la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista TRAFICO como fuente.

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

Tirada de este número: 250.000 ejemplares.



8
ESPAÑA, DE VACACIONES
La mitad de los españoles se pone en movimiento cuando llega la época estival. Las urbes del interior se vuelven desiertas, pero las zonas de recreo y áreas de vacaciones heredan automáticamente los problemas que el flujo de automóviles conlleva.





42
CONTROVERTIDOS AUTOBUSES
Son muchos los que se quejan del servicio recibido en los autobuses urbanos, pero la mayoría de los peatones no sabría qué hacer sin ellos. TRAFICO pasa revista a este colectivo de conductores sobre los que recae la responsabilidad de muchas vidas cada día.



22
NUEVAS SEÑALES
El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo está estudiando una nueva legislación sobre señales de tráfico. Esto implicará modificación de algunas de las ya existentes e incorporación de otras nuevas.

25
COCHES DE SALON
Todos los coches, los del montón y los inimaginables, pasaron por el Salón de Barcelona. Los nuevos avances tecnológicos, los últimos retoques a modelos ya introducidos en el mercado, lo más «in» y lo más inasequible marcaron un Salón que ha sacado muy buena nota.

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) • Kilómetro a kilómetro (pág. 35) • 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).

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

CAMBIO DE INDICADORES

En la Nacional III, de Madrid a Valencia, a la altura del kilómetro 49, aproximadamente, hay tres intersecciones: una a Valdelaguna, otra a Belmonte de Tajo y otra a Villamanrique de Tajo. Todas tienen sus indicadores en el mismo cruce. Pues bien: mi carta es para ver si se podrían colocar dichos indicadores antes de las citadas intersecciones, por dos razones: una, que así se verían antes de llegar a los cruces correspondientes; la otra, porque saliendo de cualquiera de estas comarcales a la N-III, en dirección Madrid, no se ve absolutamente nada. Las señales indicadoras tapan la visibilidad, teniendo que sacar bastante el coche para poder ver algo. No hace falta decir que existe un claro peligro. **Bernardino Martín Tortosa. Leganés (Madrid).**

PASOS DE PEATONES

Desde la oportunidad que me brinda su revista, quisiera protestar por la falta de pasos tipo cebra para peatones dentro del núcleo urbano de cualquier ciudad, así como de la actitud de algunos conductores —los que necesitan siempre llegar los primeros— cuando se acercan a uno de estos pasos peatonales. Normalmente, en vez de detenerse, aumentan un poco más la velocidad, para que sea el peatón el obligado a esperar.

Asimismo, aprovecho la oportunidad para preguntarles por qué en algunos países —por ejemplo, Portugal— es obligatorio usar placas identificativas en las bicicletas. **Adrián Troncos. Dos Hermanas (Sevilla).**

Respuesta: **El que en Portugal, por poner el mismo ejemplo que usted refiere, sea preciso que las bicicletas lleven sus corresponodientes placas de identificación, depende de la legislación portuguesa. En España es suficiente con que las bicicletas estén inscritas en el registro municipal correspondiente.**

EXCESOS DE PESO

En época de vacaciones estamos acostumbrados a ver circular por nuestras carreteras auténticas casas ambulantes, en las que han sido convertidas vehículos particulares. El equipaje va desde las simples maletas hasta colchones, mesas, etcétera. Y estos «carreteros» no saben o no quieren saber el peligro potencial que crean al circular con semejantes «excesos de peso».

La conducción normal de un automóvil con un solo acompañante difiere de la de llevarlo cargado o atestado de personas y equipajes. El vehículo cargado tiene que soportar un peso que incide sobre todo en su aceleración y en su frenada.

Si tenemos en cuenta que un automóvil tipo berlina tiene una tara de unos 900 kilos y que el peso máximo autorizado del mismo es de unos 1.300 kilos, nos restan 400 kilos. Pero de éstos hay que descontar el peso de los pasajeros (unos 300 kilos), por lo que nos quedan unos 100 kilos para herramientas, maletas, etcétera, y de todos es conocido que nuestros equipajes suelen superar con creces dicha cantidad.

No intentemos emular a nuestros vecinos de Marruecos o Portugal, que llevan sus vehículos convertidos si no en casas ambulantes, sí en verdaderos «carros de mudanza». Seamos más racionales y responsables para el bien de los demás y del nuestro propio. **José Manuel Muñoz. Madrid.**



ADELANTAMIENTO Y CARRIL PARA LENTOS

Supongamos que en un tramo de carretera de un puerto nos encontramos con un carril para vehículos lentos y una línea continua que prohíbe el adelantamiento. ¿Puede un turismo adelantar a otro vehículo siempre que el adelantado vaya por el carril de vehículos lentos?

Esta situación se ha dado con una placa de prohibición de adelantamientos, y entonces pregunto: existiendo una placa de prohibición de adelantamiento a camiones, una línea discontinua y un carril para lentos, ¿puede adelantar un camión a otro siempre que el adelantado vaya por el citado carril de lentos y en ese momento no circule otro vehículo en ninguno de los dos sentidos? **José Antonio Iglesias, Sevilla.**

Respuesta: **Efectivamente, en el primer caso que usted presenta, el turismo puede adelantar al vehículo que circule por el carril de lentos, aunque exista una señal de prohibición de adelantar, siempre —claro está— que no rebase la línea continua del centro de la calzada.**

En cuanto al segundo caso que nos expone, cuando el carril para el tráfico lento está señalizado con la señal III.A.16 del artículo 173 del Código, el camión puede adelantar a otro que vaya por el carril de lentos, siempre que no invada la parte izquierda de la calzada y circule a una velocidad no inferior a la que figure en la señal de velocidad mínima.

CLASES DE CONDUCIR NOCTURNAS

«No seas conductor de pocas luces», dice un folleto de la Dirección General de Tráfico. Y añade: «El riesgo de accidentes de circulación es considerablemente superior en conducción de noche que durante el día, en una pro-

porción que puede fijarse en 3 a 1».

Esta situación de peligro se incrementa bajo condiciones meteorológicas desfavorables: lluvia, niebla, etcétera, y en vías secundarias con señalización defectuosa, trazado sinuoso, falta de arcenes, etcétera.

Considerando lo expuesto, saco una conclusión: ¿Cómo es posible que en la formación de nuevos conductores no se impartan unas clases prácticas de este tipo de circulación nocturna en diferentes vías interurbanas? En la mayoría de las autoescuelas esto se pasa por alto y entiendo que la base es muy importante y que urge tomar medidas al respecto, para enseñar de una vez a conducir y no a «sacar el carnet». **Manuel Gil Calvo. Profesor de autoescuela. Villalpando (Zamora).**

Respuesta: **Nos parece adecuada su opinión, respecto a las prácticas de conducción en horario nocturno. Estas clases no tienen ningún tipo de impedimentos y sólo depende del acuerdo a que cada aspirante llegue con la autoescuela elegida para su aprendizaje.**

SEMAFOROS

En Toledo, ciudad muy visitada y transitada por turistas nacionales y extranjeros, se da una circunstancia muy curiosa y peligrosa: existen algunos semáforos —uno a la entrada de la ciudad, desde Madrid, y otro en la avenida del General Villalba— que disponen de una luz adicional en forma de flecha, para permitir el paso hacia el lado derecho. Estando el semáforo en rojo, con la flecha permisiva encendida, en un momento determinado dicha flecha se apaga, con lo cual el paso queda automáticamente cortado por el propio semáforo, que no ha cambiado de color (rojo). Los conductores tienen que frenar bruscamente ante este cambio inesperado, con el consiguiente riesgo de alcance posterior.

Desearía me informasen si esta situación es legal. He consultado el Código de la Circulación y en el artículo 174 b) 2 no se especifica el funcionamiento, colocación, altura, etcétera, de los semáforos. Antes de la nueva redacción, este artículo sí lo indicaba. **Félix Palomo Pedraza. Profesor de autoescuela. Toledo.**

Respuesta: **El semáforo que usted nos señala está de acuerdo con lo que dispone el artículo 174 b) 2.4.2. del Código de la Circulación. Y nos parece imprescindible recordar que en el párrafo tercero de dicho apartado señala textualmente: «Los vehículos que avancen siguiendo la indicación de una flecha verde deben hacerlo con *precaución*, dejando pasar a los vehículos que circulen por el carril al que se incorporen y no poniendo en peligro a los eventuales peatones que estén cruzando la calzada».**

SEGURIDAD PARA LOS CICLISTAS

Me dirijo a ustedes a causa del reportaje que publicaron en el número 21, referido al ciclismo. Hablan ustedes de la inseguridad de los ciclistas. Ya era hora de que se dieran todos cuenta de la falta de protección que tenemos, pero no sólo los que compiten en grandes pruebas, sino también los demás. Lo que le pasó al malogrado Vicente Mata le podía haber pasado a cualquiera de los ciclistas que hay.

¿Qué pasa? ¿Que es necesario que ocurran desgracias para acordarse de la inseguridad? Habría que adoptar unas normas contra los imprudentes y concienciar al aficionado del peligro que hay al cruzar la carretera en el desarrollo de una prueba. Ahí está también el caso de Marino Lejarreta, que por la imprudencia de un aficionado tuvo que acabar en el hospital.

Sé que hay muchas carreras y que es imposible cubrir todos los puntos conflictivos. No sólo colabora la Guardia Civil, sino determinados cuerpos de las poblaciones por las que se pasa. Se molesta al conductor, que se impacienta. Pero para que el ciclismo español siga estando donde está, es preciso que haya muchas carreras en las que se formen los futuros profesionales. Por eso les pido que intenten formar o crear normas para los conductores, por nuestro bien y el de los aficionados. **Juan Carlos Aedo Martín. Corredor aficionado de segunda. Alcorcón (Madrid).**

COLOCACION DE LA MATRICULA

Desearía me informasen de la normativa vigente respecto a la colocación de las placas de matrícula, especialmente en el sentido de si es correcto situarlas en lugar diferente al destinado por el fabricante a tal efecto. ¿Qué infracción puede cometerse en caso de no colocarlas en ese lugar? **Jorge Sánchez Falguera. Cardedeu (Barcelona).**

Respuesta: **Según dispone el artículo 230 del Código de la Circulación, todo automóvil no longitudinal medio del vehículo; la placa posterior también se colocará, siempre que sea posible, de manera que su eje vertical esté situado en aquel plano y, si no fuese posible, en el lado izquierdo del vehículo.»**

Colocar la placa trasera en la forma en que usted lo ha hecho, según la fotografía que nos adjunta y que reproducimos, no infringe el Código. No obstante, no parece el lugar más adecuado, ya que está más expuesta a los riesgos de un posible deterioro.

PEATON Y CONDUCTOR

Hace tiempo que esperaba una oportunidad para intentar corregir una falsa idea de la mayoría de los ciudadanos, incluso conductores. Esta oportunidad me la ha brindado la carta de J. M. Muñoz titulada «Defensa del peatón», publicada en el número de marzo de su revista.

En primer lugar, el paso de peatones no da prioridad a éstos, a menos que esté regulado por una señal o semáforo correspondiente (TRAFICO, junio de 1986, sección «Paso de Cebra»). El paso de peatones sólo indica el sitio por el que éstos deben atravesar la calzada, cosa que no siempre se cumple.

ha de llevar dos placas de matrícula, una en la parte delantera y otra en la posterior, ambas en posición vertical y perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo.

«La placa delantera —dice textualmente el Código— se colocará de manera que su eje vertical esté situado en el plano

En segundo lugar, el peatón no es el enemigo número uno del coche. Sintiéndose protegido por la ley, al ser el más débil, comete más imprudencias que las que el señor Muñoz cree. Digamos, si acaso, que peatón y conductor son «enemigos» mutuos.

Si el señor Muñoz condujera —lo cual no se deduce de su carta—, se daría cuenta de que el mejor peatón es el conductor. Quiero decir que al volante de un coche uno se da cuenta de lo que no debe hacer como peatón. Ver lo mismo desde dos puntos de vista conduce a la postura más equilibrada, ¿no les parece? **Norma Hernández Galán. Barcelona.**

PARA EVITAR RESBALONES

Soy un taxista de Madrid, con dos millones de kilómetros a mis espaldas, y únicamente quiero exponerles un fruto de mi experiencia de veinte años: los pasos de peatones y rayas diferenciadoras de carriles son muy resbaladizos, en especial para las motos.

Digo yo si no sería posible, cuando se pintan dichos pasos y rayas, pasarles un rodillo dentado. Esto les daría mucha más adherencia en general, y mucho más en días de lluvia, o cuando riegan las calles. En el segundo de estos supuestos, sobre todo, ocurre que los conductores no van prevenidos y son frecuentes los golpes por alcance. Creo que sería importante estudiar la sugerencia que les hago. **Ramón Noriega Rodríguez. Madrid.**

CAMIONES Y VELOCIDAD

Dado que los camiones, como el resto de los vehículos, han de respetar unas limitaciones de velocidad según lugares y momentos, pregunto: ¿qué ocurre con el caso omiso que de las mismas hacen los referidos camiones?

Hace unas semanas, en un viaje a Madrid desde La Rioja y a causa del abundante tráfico, el adelantamiento de vehículos pesados se hacía peligroso y complicado. Unas veces no guardaban los camiones las distancias de seguridad preceptivas y, otras, como suele ocurrir, hacían gala de un olímpico desprecio a los vehículos más rápidos que llevaban tras ellos. Hasta uno tuvo la desfachatez de adelantarnos, yendo nosotros a 100 kilómetros por hora, que es la velocidad máxima permitida en el tramo por el que circulábamos.

Afortunadamente, la mayoría de los camioneros son unos profesionales de una pieza. Pero vengo observando la actitud expuesta de una manera creciente. Creo que deben rectificar, salvo que prefieran ser sancionados. **Joaquín Gómara. Logroño.**

Respuesta: **Estamos de acuerdo con lo que usted nos expone. Siempre es mejor rectificar a tiempo que verse expuesto a una demanda y, por tanto, a una sanción. No tenemos nada más que añadir a su opinión.**

BUZON ESPECIAL

DISCIPLINA DE CARRIL

Dentro de las marcas viales tenemos los carriles, que no son sino espacios de calzada destinados a canalizar el tráfico rodado en beneficio de la seguridad de todos. Pero seguridad y fluidez no se conseguirán a menos que los conductores traten de mantenerse dentro de los carriles adecuados.

Efectuar cambios súbitos, pasando de un carril a otro para adelantar vehículos tanto por la derecha como por la izquierda, efectuar un zigzagueo entre los carriles, o circular llevando la línea longitudinal continua bajo el eje longitudinal del vehículo son maneras pésimas de conducir, aun a pesar de que el conductor se crea un excelente «volantista». Hay que pensar que conducir sin respetar ninguna norma lo sabe hacer cualquiera. Lo difícil y sensato es saber hacerlo bien.

Cuando circulamos por una calzada con dos carriles en cada sentido nos mantendremos en el carril derecho, tanto para girar a la derecha como para seguir rectos, a menos que las marcas o señales indiquen otra cosa. En las calzadas con tres carriles en cada sentido utilizaremos el derecho para el giro a la derecha, el central para seguir recto y el izquierdo para giros en esa dirección, salvo que flechas o señales indiquen otra cosa. No se deben usar esos carriles al revés (el derecho para girar a la izquierda, y a la inversa), aunque dichos carriles estén vacíos. Estas «pilladas» que suelen hacer los «espabilados» no conducen a una mayor fluidez, sino a todo lo contrario, así como a un riesgo de posible colisión. **Vicente Ordiñana. Valencia.**

CONDICIONES RESTRICTIVAS

Soy un conductor con carnet de primera desde 1955, aproximadamente. Dejé de renovarlo y tuve que volver a sacar el «E». Pasados los años, ya en la tercera edad, al acabar de renovarlo se me han puesto condiciones restrictivas. Entre otras, 80 kilómetros por hora como velocidad máxima.

No he conseguido saber de manera fidedigna si es obligatorio llevar la limitación a la vista, así como la forma de llevar la señal. **Joaquín Sánchez Vargas. Madrid.**

Respuesta: **Le remitimos a los artículos 20.III y 267.IV del Código de la Circulación, según los cuales los vehículos cuyos conductores deban respetar limitaciones específicas de velocidad —como es su caso— habrán de llevar el disco de limitación previsto en el artículo 93 de dicho Código. La señal deberá llevarse en la parte posterior del vehículo y ser visible en todo momento.**

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

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

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.

PASO de CEBRA

REGLAS DE ORO PARA EL CICLISTA

Serafín SANCHEZ FERNANDEZ (*)

HOY día, practicar algún tipo de deporte se ha convertido en algo consustancial con el quehacer humano. Unos por pura afición y otros por mantener el físico lo más aceptable posible, o la mente descargada de las tensiones cotidianas (aquello de «mens sana in corpore sano»); en definitiva, el que más y el que menos con cierta periodicidad dedica algún tiempo a enriquecer su salud poniéndose como tratamiento su propio esfuerzo.

En el deporte, como en casi todo, los usos y las costumbres son determinantes, y hoy podemos decir que dentro del deporte el ciclismo está de moda.

Siguiendo el ejemplo de las figuras de este duro deporte cuyas gestas llegan a nuestras casas día tras día a través de la pequeña pantalla, multitud de aficionados, sobre todo los días festivos, se lanzan a la carretera con su bicicleta, una cámara o tubular de recambio por si el pinchazo inoportuno, alguna pastilla de glucosa en el bolsillo para ahuyentar «la pájara» y la «fórmula secreta» en el bidón.

Pero, y aquí es donde quería llegar, estas precauciones no son ni mucho menos suficientes desde el punto de vista de la seguridad vial. Con cierta frecuencia, compañeros de fatiga cicloturista me exponen quejas sobre la forma desconsiderada de cómo son tratados por parte de otros vehículos, concretamente por los turismos.

No siempre tienen razón. A veces, es cierto, algún automovilista nervioso nos adelanta en terreno comprometido, abusando de su envergadura y despreciando por ello nuestra fragilidad. Pero con una preocupante reiteración observo que son los ciclistas los que, olvidando su vulnerabilidad y las normas fundamentales que deben presidir su circulación por las vías públicas, ponen el riesgo y el peligro en lo que debería ser una salida de diversión y esparcimiento.

Aprovechando estas líneas, y para que sirva de examen de conciencia para todos los buenos aficionados a este deporte de la bicicleta, quisiera recordar las que considero deben ser las reglas de oro que todo ciclista responsable debe observar, y que, sin embargo, con demasiada frecuencia se incumplen.

En vías urbanas lo principal es circular siempre por el lado derecho, sin cambiar innecesariamente de carril, advertir de las maniobras que se vayan a realizar y, por supuesto, respetar la señalización.

Este último aspecto, el de la señalización en zona urbana, concretamente la semafórica, creo que merece una especial atención. Con una frecuencia, por desgracia exagerada, se da la circunstancia de que el ciclista no respeta el semáforo en su fase roja. Casi se podría decir que hay una mala costumbre, muy generalizada, de saltarse «olímpica» e irresponsablemente los semáforos en rojo, y lo curioso del caso es que muchos, incluso la mayoría de estos infractores, son habitualmente conductores de turismos, cuando no de camiones o autobuses, vehículos con los que jamás se les ocurriría realizar una acción semejante.

Las justificaciones para tales comportamientos son de lo más variopinto, pero desde luego, y rotundamente, nunca aceptables.

Lo cierto es que por mucha visibilidad que se tenga desde una bicicleta, por muy maniobrables que sean las dos ruedas y por muy seguro que se esté de que no viene nadie, ahí están esas cifras de accidentes precisamente por no respetar el ciclista el semáforo en rojo, o bien por irrumpir antirreglamentariamente el ciclista en la calzada.

En vías interurbanas, o sea, en carretera, la primera regla es desde luego circular por el arcén, si lo hay, y si no ir siempre lo más próximo posible al borde derecho de la calzada. La segunda, en el caso de circular varios ciclistas juntos, es no hacerlo emparejados ni en grupo, sino uno detrás de otro, en «fila india».

Muchos de los que tienen esta otra mala costumbre lo justifican alegando que se sienten más protegidos cuando van en grupo sin pensar en que, en principio, es la propia normativa la que no les ampara y, además, un grupo cuanto más numeroso más obstáculo representa en la carretera y, por tanto, mayor peligrosidad, tanto para los propios ciclistas como para los demás usuarios.

Existe, en la circulación por carretera, un tercer precepto que, aunque no se suele tener muy en cuenta, su vulneración suele ser causa de accidentes. Me estoy refiriendo a la dosificación del propio esfuerzo, o sea, a saber calibrar nuestras propias fuerzas.

Con cierta frecuencia, una salida dominguera o en algún hueco entre la semana que se empieza disfrutando del entorno en todas sus facetas: paisaje agradable, aire limpio, etcétera, se convierte en un sufrimiento excesivo y en una sensación desagradable de que no se llega nunca a casa. En esos difíciles momentos no se tiene ni la atención ni los reflejos normales, las piernas ya no responden y la mente no está para dar muchas órdenes, y entonces todo queda a que la mecánica de comportamiento y los instintos naturales nos conduzcan en esos penosos y eternos últimos kilómetros. Desgraciadamente, este cansancio producido por un sobreesfuerzo ha hecho bajar la guardia a más de un ciclista y ha dado lugar a muchos accidentes.

El cumplimiento de todas estas normas y recomendaciones por el ciclista hará que cada una de esas salidas, vueltas o paseos tenga su buen recuerdo, compaginando el esfuerzo físico realizado con la tranquilidad de hacerlo seguro.

(*) Técnico de Tráfico.

DISFRUTE SUS VACACIONES

EL presente número de nuestra revista, y el del próximo mes, tiene forzosamente como hilo conductor el tema de las vacaciones. Por una vez, no queremos hacer recomendaciones a la prudencia ni recordar el peligro de accidentes que la estadística de años anteriores nos muestra que aumentan durante el período de vacaciones. Queremos decirle sencillamente que disfrute de sus vacaciones, que descanse y que recargue baterías para el próximo año.

VIVA estas vacaciones haciendo toda esa serie de cosas que, normalmente, las ocupaciones de todo el año no le dejan hacer, es decir, descanse, charle con su familia y con sus amigos, dedique un poco de tiempo a la cultura, al ocio y, en definitiva, a la diversión y goce de todo ello.

POR supuesto, durante sus vacaciones no deje de utilizar el coche, y haga de él ese instrumento de libertad individual que sin duda constituye.

Y puesto que está de vacaciones, conduzca también de manera relajada, sin prisas ni crispaciones. No olvide que el coche puede y debe constituir un motivo para disfrutar de su tiempo libre, para hacer ese recorrido o esa excursión que durante el resto del año no puede hacer y para convivir un poco más con su familia, incluso dentro de ese pequeño habitáculo que forma el coche.

POR eso insistimos sólo en lo que decíamos al principio: olvide preocupaciones, tensiones, stress y, con el ánimo así dispuesto ¡¡¡FELICES VACACIONES!!!

Tráfico

LOCOS POR LOS COCHES

Jesús SORIA



DICE el mítico Santana que los conductores están cargados de agresividad. Teniendo en cuenta que se refiere al conductor de ciudad (la jet-set hace los trayectos largos en avión y en primera), tiene razón don Manuel. No faltarán incidentes-coche en su conocimiento. Hace unos días hubo quien quiso que un servidor pagara su stres, su falta de liquidez, su úlcera, sus apuros con la Declaración de la Renta y hasta la derrota del Madrid en el Camp Nou condenándome a sabe Dios qué por un simple error «de aparcamiento». Mi infracción le había retrasado al sujeto en cuestión nada más y nada menos que unos quince segundos. Interminables, eso sí, como todos los segundos que se pasan junto al semáforo de turno. Menos mal, sin embargo, que la mayoría pasan por los coches de otra manera muy distinta. Afortunadamente para todos.

UNOS y otros, pero los alocados de turno mucho más, necesitan, indudablemente, un descanso merecido. Pues bien, las vacaciones ya están aquí. Estamos en plena guerra contra el gramo de más y el músculo de menos. Y entre carrera y carrera, flexión y flexión, comienzan los preparativos —¡no se olvide!— del viaje. A saber: puesta a punto del coche —ojo con las gangas de verano que sólo miran cuatro cositas—, revisión de neumáticos, bujías, amortiguadores, dirección, frenos. Vamos, lo que puede evitarle disgustos serios. Sin olvidar, claro, la elección del itinerario a seguir, la hora de salida o la posible ruta alternativa si el tráfico no es lo fluido que desearía. Todo un cúmulo de problemas que tratamos de mitigarle con el suplemento especial que en este y el próximo número incluimos en la revista. Esperemos les sea útil. Sobre todo teniendo en cuenta que son muchos, casi la mitad, los españoles que para sus desplazamientos utilizan su vehículo. Es la gran evasión de la que hablamos en nuestro «En portada».

PARA este verano, sin embargo, todavía no verán las nuevas señales de tráfico que prepara el MOPU. Los nuevos tiempos requieren mejoras, adaptaciones y nuevas caras. Y todo lo que sea mejora y más seguridad, bienvenido sea. Lo mismo ocurre con los nuevos avances tecnológicos de los coches. El Salón de Barcelona —los «locos» de los coches están de enhorabuena— ha sido una buena muestra de ello. La pena es que lo mejor, lo «in», se queda sólo para unos pocos. Lo que supone para la seguridad la aplicación de sistemas como el ABS (antibloqueo de las ruedas) y ASR (antideslizamiento) lo he podido comprobar en un viaje reciente a Alemania. Sin embargo, esta seguridad cuesta dinero y teniendo en cuenta que los precios de los coches se han deslizado por las nubes... Pero todo llegará. Hay que ser optimistas. La playa ya está aquí. Les vendrá bien a los locos de los coches. A los unos y a los otros.



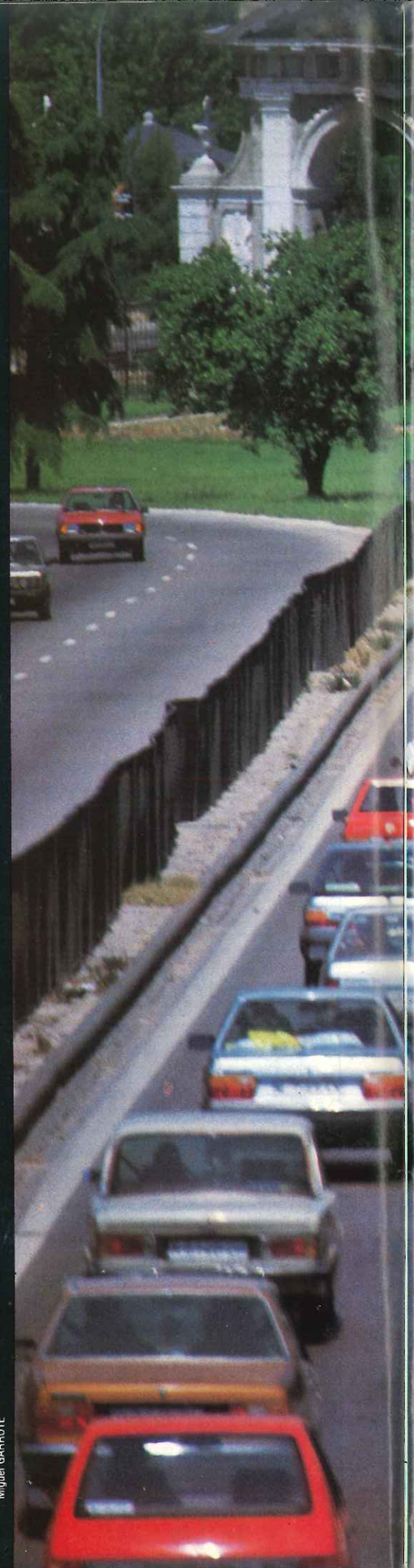
España, de vacaciones



LA GRAN EVASION



MOPU



Miguel GARROTE

CON la llegada de los calores veraniegos, especialmente en los meses de julio y agosto, comienza la diáspora anual de las vacaciones. Casi la mitad de los españoles se sube a sus automóviles, autocares, trenes y aviones, y abandona sus lugares de residencia habituales para ir hacia las playas y montañas a descansar. El 60 por 100 prefiere el coche particular y un 14,4 el autocar, y la gran mayoría, casi un 88 por 100, se marcha en los meses de julio y agosto, preferentemente hacia la costa levantina (56,8 por 100), y entre ellas las provincias de Alicante, Málaga y Gerona. Aumentan los carnés de conducir en un 70 por 100; suben las ventas de automóviles y se incrementan hasta en un 20 por 100 los alquileres de coches sin conductor; la Guardia Civil despliega sus máximos efectivos. Es la gran evasión.

Juan Girón Roger y Juan Manuel Menéndez



Jose RUBIO

Agosto es el mes del éxodo por excelencia. Las grandes ciudades del interior se quedan vacías y la costa se vuelve anfitriona de millones de turistas.



EL 44,1 por 100 de los españoles disfruta de vacaciones, según una encuesta encargada por la Secretaría de Estado para el Turismo. De ellos, el 31 por 100 realiza un solo viaje anual para el disfrute de ese período de descanso que coincide, mayoritariamente, con los meses de verano. Así, durante los meses de julio y agosto, es el 87,6 por 100 de los españoles el que viaja por tierra, mar y aire para dejar su habitual lugar de residencia y tomar lo que todos consideramos «un merecido descanso» de nuestro trabajo y rutina.

El medio de transporte preferentemente elegido para el desplazamiento vacacional fue el automóvil particular. Nada menos que un 60,9 por 100 escogió el coche y un 14,4 por 100 el autocar. Más lejos, en esta lista de preferencias, figuran el tren (11,1 por 100) y el avión (8,2 por 100). Durante estos dos meses de vacaciones, según fuentes de CAMPSA, se consumieron 608.204 y 618.764 toneladas métricas de gasolina, respectivamente en julio y agosto. Igualmente, se gastaron 532.801 y 450.059 toneladas métricas de gasóleo A, muy por encima de las alrededor de 486.000 toneladas consumidas durante el mes de junio de 1986.

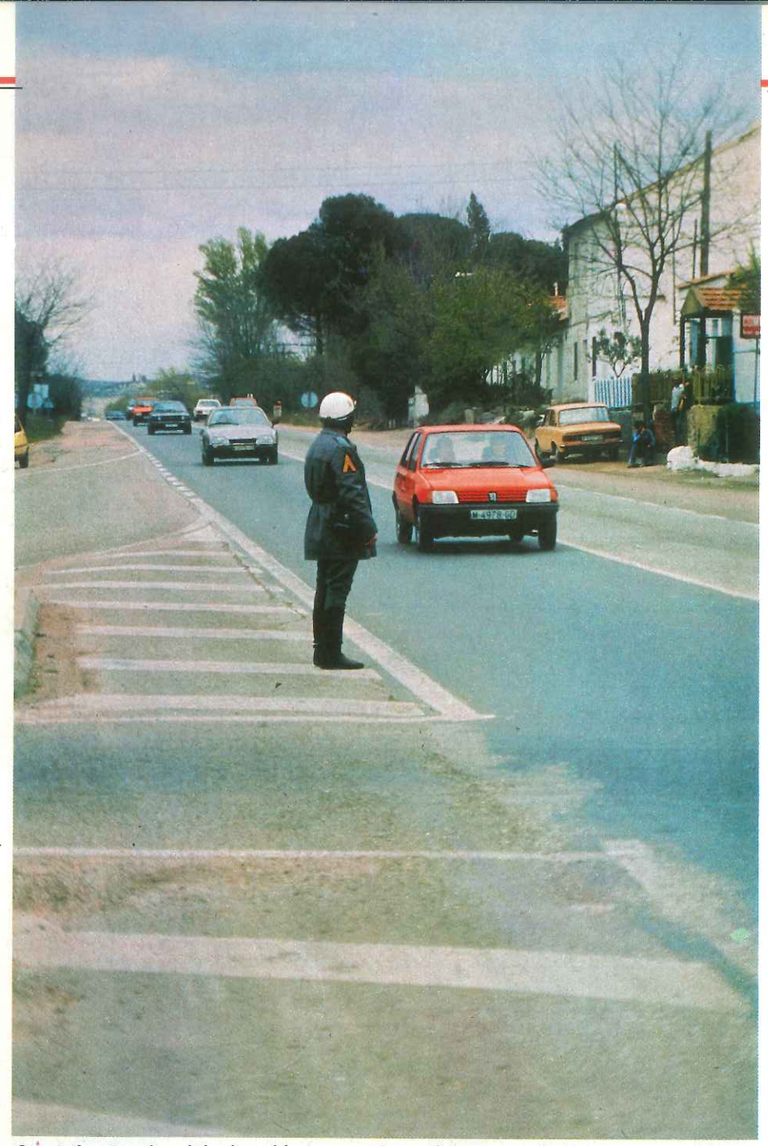
Existe una relación directa entre el tamaño de la ciudad donde se reside habitualmente y la tendencia a salir de vacaciones. Así, mientras los habitantes de ciudades con menos de 25.000 habitantes sólo viajan en un 28,1 por 100, el porcentaje de personas que sale de vacaciones en las ciudades con más de 500.000 residentes se eleva hasta el 58,9 por 100 de los casos.

En cuanto a los lugares escogidos para pasar el período de vacaciones, según la citada encuesta de la Secretaría de Estado para el Turismo, el sitio preferido por los españoles es la tradicional playa o costa, que figura en el primer lugar para un 56,8 de los españoles, un 22,1 por 100 prefirió el interior y un 15,3 por 100 la sierra o la montaña.

La distribución provincial de los lugares predilectos de los españoles concentra aún más las rutas, ya que Alicante (allí acudió el 7,8 por 100), Valencia (6,7), Málaga (6) y Gerona (4,8) son todas ellas provincias con largos litorales costeros y amplias playas.

El coche, el automóvil particular, sigue siendo, como queda dicho, el vehículo preferido para estos desplazamientos. Así, según estimaciones del Centro de Control de la DGT, el número de vehículos que circularon durante los meses de julio y agosto fue de dos millones.

No obstante, algunos españoles prefirieron viajar en el tren y llevar en él su automóvil para luego utilizarlo en su punto de destino. De los casi 3,9 millones de personas que viajaron en los meses de julio y agosto, aproximadamente 38.000 decidieron viajar en el tren llevando su automóvil. No obstante, esta fórmula continúa siendo claramente infrautilizada por los españoles, quienes únicamente en las líneas Madrid-Málaga y Madrid-Barcelona utilizan este sistema



La vigilancia a la salida de poblaciones se intensifica en estas fechas.

LOS QUE ENTRARON Y SALIERON DE ESPAÑA EN 1986

ENTRADAS		SALIDAS	
Por fronteras		**Por fronteras**	
Francesa	19.668.377	Francesa	18.094.924
Portuguesa	9.356.181	Portuguesa	9.046.033
Marroquí	1.326.417	Marroqui	1.343.280
Sur (La Línea)	2.153.515	Sur (La Línea)	2.145.736
Por aeropuertos		**Por aeropuertos**	
13.768.359 (Palma, con 3.516.803, a la cabeza).		13.743.009	
Por puertos		**Por puertos**	
1.265.927 (Algeciras, con 434.951, a la cabeza).		1.125.421 (Algeciras, con 323.289, a la cabeza).	

Fuente: DGP

de forma apreciable en cuanto a cantidades globales.

ESPAÑOLES, EN COCHE

Pero no sólo en estos datos se nota la preferencia de los españoles por el automóvil. Por ejemplo, el número de permisos de conducir que se expide aumenta de forma espectacular durante el mes de julio, incrementándose en la friolera de un 70 por 100 en los meses previos a las vacaciones. Lo mismo ocurre, aunque de forma más moderada, con las matriculaciones, que aumentan su número en un 11 por 100, respecto a los meses «normales». También el número de denuncias efectuadas en carretera por los miembros de la Guardia Civil aumenta de forma importante en los meses de vacaciones: nada menos que el 9,5 por 100 de las denuncias de 1986 se realizaron durante el mes de agosto; septiembre, con un 9,59 por 100, y julio, con el 8,55 por 100, tampoco se quedan atrás. Por cierto, que es una zona costera y veraniega, como Baleares, la que se lleva el mayor porcentaje de denuncias: un 10,48 por 100. También se incrementan de forma importante las ventas de vehículos en los meses previos a la «gran salida»: por ejemplo, las ventas en los meses de junio y julio suben un 16,2 por 100 respecto a un mes teóricamente normal como fue mayo y un 3,8 por 100 respecto a la venta media en los primeros seis meses del año 1986, según el boletín estadístico del ANFAC. Por último, otro dato: el incremento estimado en los alquileres de vehículos sin conductor durante los meses de verano respecto a las restantes épocas del año se centra en un 20 por 100, según expertos de este sector.

Los riojanos son los españoles que se llevan la palma a la hora de viajar, puesto que un 77,8 por 100 de sus habitantes realiza habitualmente viajes vacacionales. Un porcentaje bastante alto, situado por encima de otras comunidades como Madrid (64,3), País Vasco (58,2), Navarra (52,1) o Cataluña (51,4).

En cuanto al nivel de estudios, los universitarios se sitúan en el primer lugar, con un 69,8 por 100 de viajantes; por detrás, en una escala que va descendiendo hasta quienes sólo cursaron estudios primarios, que son los menos aficionados a viajar, con un 16,3 por 100.

Por edades, los más viajeros son

los jóvenes con edades comprendidas entre quince y veinte años, con un porcentaje del 57,5 por 100. La edad, igual que los estudios, es un dato inversamente proporcional a los viajes por vacaciones; así, mientras los más viajeros son los jóvenes, entre las edades de sesenta y cinco o más, los porcentajes de viaje descienden hasta un 30,1 por 100.

MADRID: LEJOS DEL MUNDANAL RUIDO

La capital del Estado español es un ejemplo de las ciudades que en verano se quedan desiertas a causa del éxodo de veraneantes en busca del mar, la sierra u otros destinos que les hagan olvidar el asfalto, el trabajo y el calor sofocante. Pero los que se quedan se convierten en reyes de la ciudad, con la posibilidad de circular por calles despejadas, aparcar con facilidad en rincones hasta entonces impensables y llegar a todas partes a tiempo. Otros, por el contrario, han elegido el bullicio, la superpoblación, las apreturas y la tensión al volante.

«Destaca el hecho de que al haber menos tráfico y circular con más velocidad se producen más accidentes, y más graves —explica Sebastián de la Rica, jefe del Area de Circulación del Ayuntamiento de Madrid—. *Está demostrado que a un mayor tráfico no se corresponde un mayor número de accidentes, porque la intensidad del tráfico limita la velocidad a que se circula. En los meses clave del verano, la gente conduce a mayor velocidad y cuando sobreviene un accidente, éste suele revestir caracteres de máxima gravedad.»*

De acuerdo con la información suministrada por el Ayuntamiento de Madrid, se baraja una media de 720 heridos en los diez meses restantes del año, cifra que baja en un 5,4 por 100 en julio y en un 14,3 por 100 en agosto. Del mismo modo, existe una media en esos diez meses de 13 muertos mensuales, con un aumento en julio y septiembre del 28 por 100.

La grúa disminuye el número de sus servicios en este período, al igual que ocurre con la ORA y las zonas de aparcamiento limitado, que sólo rigen hasta la dos de la tarde durante el mes de agosto (hubo un año en que se hizo la prueba de prescindir absolutamente de la ORA, pero *«el resultado fue un desastre»*, dicen en el Ayuntamiento).



Miguel GARROTE

En verano suelen reducirse las zonas de aparcamiento limitado.

TRAFICO AEREO (1986)

Aeropuerto	Julio Total	Agosto Total
Alicante	64.621	68.523
Almería	10.192	10.581
Asturias	20.549	16.439
Badajoz	0	0
Barcelona	360.521	311.650
Bilbao	50.638	34.036
Córdoba	0	0
Coruña	1.990	1.809
C. Vientos	4	0
Fuerteventura	24.955	24.331
Gerona	10	3
Granada	16.660	15.696
Hierro	6.519	6.772
Ibiza	84.161	94.815
Jerez	18.179	17.496
Lanzarote	66.178	73.421
La Palma	33.733	34.359
Gran Canaria	184.055	196.440
Barajas	545.702	473.280
Málaga	97.526	106.300
Melilla	12.257	13.467
Menorca	50.330	54.821
P. Mallorca	225.122	249.328
Pamplona	10.084	7.666
Reus	895	713
Sabadell	0	0
Salamanca	0	0
S. Javier	5.111	5.027
S. Sebastián	6.648	6.053
Santander	11.616	10.966
Santiago	49.875	47.472
Sevilla	71.027	58.657
Tener. Norte	60.207	70.579
Tener. Sur	113.789	110.465
Valencia	68.618	65.728
Valladolid	2.591	2.312
Vigo	16.850	14.774
Vitoria	11.730	11.918
Zaragoza	6.677	6.619
TOTAL	2.309.620	2.222.516



José RUBIO

Las playas españolas reciben una cantidad ingente de visitantes del interior. Benidorm es un claro ejemplo.

En la ciudad, el tráfico baja un 23 por 100 en julio respecto al volumen registrado como media en los diez meses restantes, mientras que en agosto disminuye en un 40 por 100. En el centro de Madrid, por ejemplo, la disminución es de un 18 por 100 en julio y de un 38 por 100 en agosto. Estos porcentajes se reflejan en la velocidad media, incluyendo las incidencias en el recorrido cuando la estadística arroja un aumento de la velocidad media del 24 por 100 en julio y del 53 por 100 en agosto.

Resulta muy elocuente el dato de que el número de viajeros que la EMT transporta en el mes de julio disminuye en un 17 por 100 en comparación con la media de los otros meses y en un 45 por 100 durante agosto. Madrid se queda prácticamente vacío. Pero ¿qué pasa en las ciudades que reciben la visita multitudinaria de los núcleos que se desertizan en esos meses? La siguiente encuesta pone de manifiesto cómo combaten la invasión de veraneantes —muchos de ellos motorizados— dos áreas —una a cada extremo de la Península— que en verano aumentan su población considerablemente.

LA «INVASION» ORENSANA

Vigo, la ciudad más industrializada y cosmopolita de Pontevedra, atrae en los meses de verano a buen número de visitantes que contribuyen a complicar el tráfico rodado durante esas fechas. Alberto Martín de Hijas Díez, concejal de Tráfico, Seguridad, Transporte y Bomberos del Ayuntamiento vigués, comenta a TRAFICO la situación a que se llega en julio y agosto en el entramado circulatorio de esa ciudad.

«En esas fechas de julio y agosto —indica Martín de Hijas—, *se refuerzan los servicios policiales y la situación es tolerable. El problema sobreviene en el acceso a las playas, sobre todo en agosto.»* Destaca el edil del Ayuntamiento vigués que las condiciones de tráfico sufren un dramático descenso en ese mes, debido, en parte, a la masiva afluencia de autocares repletos de excursionistas procedentes de la vecina provincia de Orense. *«En agosto* —continúa el concejal— *viene Orense entero. Vigo se llena de autocares y coches en los que viajan. Hay playas y zonas que*

LA GRAN EVASION



MOPU

El Ayuntamiento ha arbitrado diferentes medidas para evitar el caos circulatorio en la ciudad de Vigo.

ya se denominan "de los orensanos" a causa de la cantidad de visitantes de esa provincia.»

El carácter marcadamente vacacional del incremento de conductores se refleja durante la noche, cuando muchos veraneantes se lanzan a las calles en busca de lugares de esparcimiento. Sus rincones predilectos son las discotecas y las tascas y centros de «tapeo», alrededor de los cuales no es raro que se produzcan incidentes. *«Los accidentes graves vienen de la mano de la imprudencia* —asegura Martín de Hijas—, *porque no es lo mismo el ciudadano que usa su coche para ir a trabajar que quien lo emplea para ir a divertirse por la noche. Hemos observado serios problemas de acceso a la ciudad, especialmente de circulación, en la carretera de la Playa, pues para ir a Playa América, Panjón o Bayona, atraviesan la ciudad de lado a lado.»*

Una forma de paliar ese problema se insinuó con el planeamiento de la autovía Vigo-Nigrán, obra que finalmente no se ha acometido. *«La Xunta* —indica el concejal vigués— *aprovecha el trazado de la carretera Vigo-Canido (vía sobre trayecto del tranvía) que dispone de un arcén microscópico y es una carretera panorámica no exenta de peligros. Así se alivia un poco en la C-550. A medio plazo se habla de la autovía, aunque la cosa parece congelada por el momento.»*

En la época estival, la Policía Municipal de Vigo trabaja a pleno rendimiento, *«pero con cierta tolerancia, porque sabemos que Vigo no tiene calles y que no hay sitio para aparcar. Quizá sí se pueda estacionar por la noche en lo referente a los coches de los vigueses, pero Vigo es cabeza de área metropolitana y con eso no basta. El sábado por la tarde, si hay nubes, las inmediaciones de un conocido centro comercial se ven atestadas de gente que no ha ido a la playa. Normalmente montamos servicios policiales adicionales, pero eso sólo palia el problema, no lo soluciona definitivamente».*

En opinión del responsable del área de Tráfico, Transporte, Seguridad y Bomberos del Ayuntamiento vigués, muchos de estos males proceden de la carencia de un cinturón de circunvalación que aliviaría el tráfico pesado y el tránsito. Cuando se haya construido, las cosas mejorarán (con el apoyo de la concentración semafórica de la DGT).

SEGURIDAD VIAL VIGUESA

De acuerdo con datos comprobados por Carmelo del Castillo Martín, jefe de la Policía Municipal de Vigo, *«la conflictividad no está localizada en un solo punto; curiosamente, en la zona que llaman "de la movida", en las proximidades del puerto, se concentran los jóvenes en el gran número de discotecas que allí funcionan. Cuando éstas cierran, se van a las discotecas de la zona de playas y ahí establecemos los controles más rigurosos».*

De enero a abril, el Ayuntamiento de Vigo ha puesto en práctica un plan de seguridad vial nocturna consistente en sacar los radares de velocidad por la noche (se ha comprobado que algunos vehículos llegan a circular hasta a 130 kilómetros por hora en las grandes vías de población), situar patrullas en puntos conflictivos (que han destacado por su peligrosidad y frecuencia de siniestralidad), poner semáforos durante la noche que no funcionaban y extremar el rigor en las pruebas de alcoholemia (realización de las pruebas a todos los sospechosos y en cada accidente). Se ha conseguido de esta manera reducir los accidentes sensiblemente (7 por 100 en enero, 30 por 100 en febrero, 9 por 100 en marzo y 12 por 100 en abril). Durante el día, comentan las citadas fuentes, este plan resulta mucho más complicado de hacer cumplir con los mismos resultados.



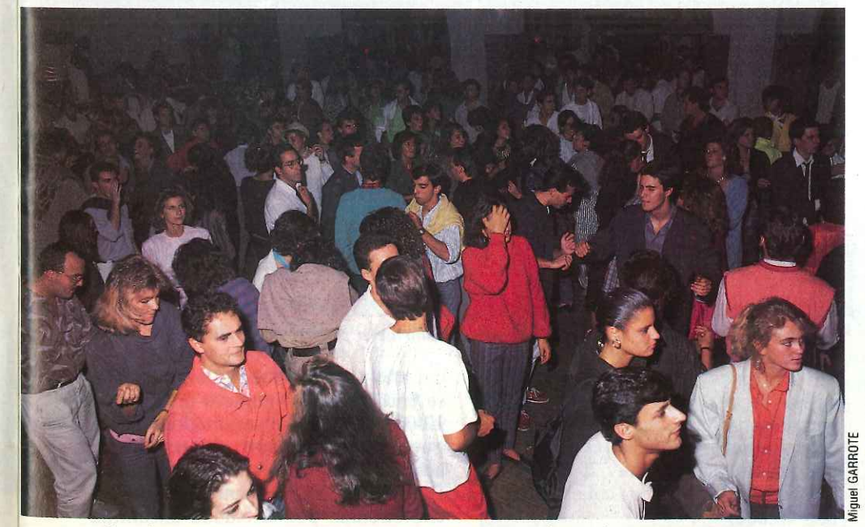
PEREIRA

Los helicópteros de la DGT contribuyen a la ordenación del tráfico especialmente en estas fechas críticas.



José RUBIO

Las vacaciones dejan las ciudades casi vacías.



Miguel GARROTE

Las discotecas veraniegas son origen, en ocasiones, de incidentes en carretera.

Se ha observado que, en Vigo, los viernes y sábados son los días de la semana más peligrosos para el conductor. (En 1984 y 1985 fueron los viernes, con 173 y 233 accidentes respectivamente, los días de mayor siniestralidad vial; mientras que en 1986 el peso se trasladó a los sábados, con 235 accidentes). Curiosamente, fueron las horas del día y no las de la noche las que registraron una mayor incidencia de accidentes en el pasado año. En junio, julio y agosto hubo 44 accidentes nocturnos cada mes; mientras que, durante el día, se produjeron 100 accidentes en junio, 83 en julio y 111 en agosto. En el capítulo de los accidentes con heridos, en 1986, Vigo fue escenario de 95 en junio, 103 en julio y 115 en agosto (cifras superiores a las de años anteriores); los heridos más numerosos se produjeron en julio (30 heridos graves) y en agosto (101 heridos leves), al tiempo que los fallecimientos destacaron en el mes de junio (dos por atropello y tres por accidente), seguidos por los de agosto (un atropello y dos accidentes).

«Los vehículos estacionados en doble fila en las arterias principales —asevera Carmelo del Castillo— *hacen que el tráfico de Vigo sea muy penoso, especialmente en las inmediaciones de las zonas frecuentadas por la juventud.»* En esos meses punta del verano, el parque automovilístico aumenta en un 50 por 100. Como media, circulan 100.000 vehículos diarios por la ciudad, mientras que en julio/agosto la cantidad sube a 150.000. Son vías problemáticas los accesos y salidas del casco urbano. Los vehículos llegan por la carretera de Madrid y por la autopista de Pontevedra y ocasionan retenciones en los principios y los finales de las mismas. Se nota gran incidencia de esta problemática en los accesos a las playas, particularmente por las Traviesas y la avenida de Montero Ríos enlazando con Beiramar. También causan aglomeraciones los accesos a

las zonas turísticas de Bayona y Playa América, que colapsan las Traviesas y la avenida de la Florida; así como las entradas a la playa de Samil y el Bao por la avenida de Castelao. La «operación retorno» aún complica más las cosas, pese a los itinerarios que se montan en un intento de agilizar el tránsito. Los domingos y festivos, entre las 19.30 y 21.30 horas, se organiza el dispositivo especial de desvío de tráfico: se deja la avenida de la Florida —habitualmente de doble circulación— de dirección única hacia Bayona y se descongestiona Castelao para los conductores que llegan de Vigo, que son canalizados hacia la Gran Vía a través de Castrelos.

De acuerdo con el cómputo de la Concejalía de Circulación del Ayuntamiento vigués, las vías que demuestran mayor conflictividad media son, en orden decreciente de importancia, la carretera de Toledo (401), la de Extremadura (N-V), la de Barcelona (N-II) y la carretera de La Coruña (particularmente en agosto, a causa de los conductores que van y vienen a la sierra).



Miguel GARROTE

Automóviles de estampida. El inicio de las vacaciones es la salva de salida.



Miguel GARROTE

Los controles de la alcoholemia reducen sensiblemente el peligro en carretera.

MAS APARCAMIENTOS EN BENIDORM

Benidorm es una ciudad paradigmática de los grandes núcleos vacacionales que se ven superpoblados en los meses de julio y agosto. Su población censada es de 33.842 personas, una cifra que se dispara notablemente durante el período estival. El tráfico, como es lógico, se resiente en estas fechas. José María Canet, concejal de Tráfico y Circulación del Ayuntamiento benidormí, explica a TRAFICO los pormenores de la acción municipal encaminada a evitar el caos circulatorio.

«Parece comprobado —indica Canet—, *que los accidentes que se dan en estos meses son de menor importancia que los registrados en invierno. La mayor densidad obliga a que se circule más despacio y los accidentes no pasan, por lo general, de roces y abolladuras. En el casco urbano, las víctimas mortales son mucho menos numerosas que en el invierno.»* El servicio de grúa se refuerza en este período, pues a las tres grúas municipales se les suman algunas más contratadas de empresas particulares. El concejal consultado por TRAFICO comentó que se retiran una media de 100 vehículos al día en esas fechas punta de verano. El origen del problema, acrecentado por la saturación de vehículos, es el aparcamiento insuficiente: hay 20.000 vehículos censados y en las calles sólo caben 10.000.

Un estudio elaborado en el verano del año 1986 revelaba que en la calle se encontraba un número máximo de 12.000 vehículos estacionados, de los que 10.000 estaban correctamente apartados e incorrectamente el resto. Para los 32.000 vehículos que de hecho circulan por la ciudad alicantina existe una nada despreciable infraestructura de plazas privadas de aparcamiento, lo que alivia ligeramente la congestión que se forma.

Datos oficiales correspondientes a la Semana Santa de 1986 —y equiparables a los meses de julio y agosto, según el concejal Canet— ponen de manifiesto la gran afluencia de vehículos que entran en Benidorm procedentes de las dos carreteras y la autopista en esa época. Desde la carretera de Alicante, la intensidad media registrada en la llegada a Benidorm es de 11.850 vehículos diarios y la intensidad máxima es de 13.677. Desde la carretera de Valencia, la intensidad media alcanza los 10.460 vehículos al día y la intensidad máxima llega a 11.800. Y a partir de la autopista, la intensidad media se cifra en 3.300 vehículos por día y la intensidad máxima sube a 5.000.

Todo esto se tiende a poner bajo el control municipal. Existen dos «parkings» privados y el Ayuntamiento tiene prevista la construcción de otro público en la zona del parque de la Aigüera, que en cuatro años tendrá una o dos plantas (aún no se ha decidido, pero cada una de ellas dispondría de 400 plazas). Debido a las intensidades registradas en las proximidades del «ensanche del casco» (cerca de la antigua carretera de circunvalación y la calle Jaume I), se piensa habilitar otro aparcamiento de titularidad municipal. Junto a estas medidas, destaca el «parking» municipal para autobuses que se inauguró a finales del pasado mes de mayo en Benidorm, con capacidad para 70-100 autobuses, que tiende a eliminar los problemas ocasionados en la circulación por la existencia de autobuses estacionados en la ciudad. No debe olvidarse que, en verano, el transporte público se duplica (el doble de taxis que en invierno y casi el 50 por 100 más de autobuses).

DEMASIADAS MOTOS DE ALQUILER

Pero José María Canet no oculta que uno de los mayores quebraderos de cabeza para los responsables de la circulación en esta ciudad turística de la Costa Blanca son las motocicletas de alquiler. *«Se las alquilan a cualquiera* —comenta el concejal—, *principalmente a gente joven con ganas de divertirse. Por eso se nota que estas motos provocan no pocos accidentes. Hubo un alto responsable del tráfico que dijo que si el problema para la circulación en Galicia eran las vacas, en Benidorm eran las motos de alquiler.»*



José RUBIO



Miguel GARROTE

El centro de información de la DGT sirve de constante fuente a los conductores que necesitan una visión correcta del estado de las carreteras, ayuda mecánica, etcétera.

Información personalizada

El Centro de Información de la DGT, que ofrece un servicio de información personalizado, recibió durante los meses de julio y agosto un número de llamadas de 12.388 y 20.156, respectivamente. Las cifras no son demasiado altas puesto que, por ejemplo, son ligeramente inferiores a las del mes de marzo (23.449), pero es que la información sobre carreteras en verano es mayor. Así, según fuentes de la Consejería de Información, Auxilio y Vigilancia de la DGT, las carreteras más peligrosas y los puntos más conflictivos para las salidas y retornos de las vacaciones son las carreteras Redia de Madrid-Valencia y Barcelona, la travesía N-620 entre Salamanca, Valladolid y Burgos y la carretera costera que une Málaga y Almería con Barcelona.

No obstante, y en aras de una mayor seguridad vial, las fuerzas de la Guardia Civil realizan un despliegue especial en las carreteras durante estos períodos de vacaciones. Así, en la operación veraniega participan los 6.000 guardias civiles de la Agrupación de Tráfico, que se ven reforzados con la presencia de otros 4.000 agentes procedentes de las distintas Comandancias. La mayor vigilancia se realiza en aquellas zonas donde aumenta especialmente la circulación, es decir, en las del litoral, como los datos de la encuesta de la Secretaría de Estado para Turismo demuestran. Con todo esto, así como a través de las medidas especiales que Tráfico prepara para estas vacaciones, se tratará de evitar que los 1.037 muertos habidos en las operaciones salida y retorno de las vacaciones de 1986 vuelvan a repetirse.

DGT y ayuntamientos, juntos por la seguridad

La peligrosidad de nuestras zonas urbanas, que soportan más del 53 por 100 de los accidentes con víctimas; la importancia de la educación vial y de la investigación de accidentes, y la necesidad de que las diferentes administraciones —central, autonómica y local— colaboren juntas en pos de una mayor seguridad fueron los aspectos básicos sobre los que giraron las II Jornadas de Circulación y Municipio, celebradas en Sevilla. Unas Jornadas que fueron organizadas por la Dirección General de Tráfico (DGT), la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y el Ayuntamiento hispalense, y a las que asistió un centenar de representantes de ayuntamientos de toda España.

«Para darnos una idea de la importancia social de los accidentes de tráfico, recordaré que en los últimos veinticinco años han matado en España a tantas personas como las que habitan una ciudad como Burgos y han producido tantos heridos como la población total de Barcelona.» Así de gráfico fue Miguel Muñoz, subdirector general de la DGT, quien abrió las intervenciones de las II Jornadas de Circulación y Municipio. En el curso de sus palabras, referidas a la importancia del factor humano en la seguridad vial, afirmó que dicho factor forma parte de la cadena causal del 90 por 100 de los accidentes, y tras comparar la situación española con la de otros países europeos —en nuestro país la mayoría de los muertos (70 por 100) se producen en carretera, y el resto en zona urbana, cuando en el resto de Europa es al revés— planteó clara una necesidad: que las distintas administraciones se sienten juntas a analizar la realidad e intentar buscar soluciones. «Una colaboración que, desde luego, no ha sido fácil iniciar, sino hasta los últimos años.»



José RUBIO

Los policías municipales tienen que prolongar la enseñanza escolar en materia de educación vial.

FACTORES PSICOLOGICOS

Los psicólogos José María Sánchez y Luis Nunes, ambos asesores de la DGT, hablaron sobre los factores psicológicos que influyen en el conductor y sobre el comportamiento de éste en ciudad. Fueron dos ponencias que, como las del resto de los intervinientes, hemos de referir aquí muy sucintamente, por obvias razones de espacio. José María Sánchez apuntó que los factores psicológicos han de verse bajo dos aspectos: a) los de mero manejo del automóvil —el conductor es un «ordenador» que recibe estímulos, los procesa y actúa, pero siempre de modo activo y limitado—, y b) los de uso del automóvil, en el que influye mucho lo que significa el coche para la persona. Y tras explicar ambos aspectos afirmó que controlar esas dos vías de influencia psíquica es muy difícil, aunque está claro que para ello se precisan aspectos básicos como buenas señalizaciones y viarios, experiencia en formación del conductor bien dirigida, publicidad de automóviles menos agresiva y más encaminada a resaltar la seguridad, etc.

Por su parte, Luis Nunes comparó los hábitos de conductores en vías urbanas e interurbanas, basándose en los datos extraídos de la encuesta realizada por la DGT a finales de 1985 y que fue distribuida por esta revista. Aportó, por tanto, abundantes datos y ejemplos de modos de conducta y estableció perfectamente las diferencias entre uno y otro patrón, que sintetizamos en el cuadro adjunto. De la comparación de ambos patrones dijo Nunes que «no se aprecian muchas diferencias, de lo que parece desprenderse que la educación que uno y otro precisan tampoco tiene que ser muy distinta».

EL PELIGRO DEL ALCOHOL

El consumo de alcohol y drogas y su influencia en la conducción fue un aspecto ampliamente abordado por Manuel Repetto, director del Instituto de Toxicología de Sevilla. Por lo que afecta al alcohol, de tan alto consumo en España y cuya tasa máxima permitida para conducir es de 0,8 gramos por litro de sangre, analizó paso a paso sus efectos psicofísicos, que podríamos sintetizar así: entre 0,3 y 1,0 g/litro aumenta en el conductor la sensación de autoconfianza, al tiempo que disminuye la capacidad de hacer las pequeñas cosas que requiere el hecho de conducir.

A partir de entonces, las reacciones son más lentas, menor es la atención, el juicio y las percepciones sensoriales, y más reducida la visión periférica. Por encima de 1 gl., está demostrado que se dispara la curva de probabilidades de sufrir un accidente.

El profesor Repetto habló también de los efectos de algunas drogas y de otros elementos como disolventes orgánicos (gasolina, entre ellos), monóxido de carbono, tabaco e incluso elevada calefacción del vehículo. Pero añadamos un dato: según la encuesta estudiada por Nunes, el 40,6 por 100 de quienes la contestaron reconocieron haber conducido alguna vez bajo los efectos del alcohol. (Para más información en torno al alcohol y drogas, ver TRAFICO, núms. 1 y 17.)

DIFERENCIAS ENTRE PATRONES DE CONDUCTORES INTERURBANOS Y URBANOS

	Interurbanos	Urbanos
Interacción con peatones	Respetan más a los peatones en los pasos de cebra.	Esperan menos a que los peatones acaben de cruzar.
Conducta como peatones	Son más extremos: esperan más en el semáforo y se lo saltan más.	Es más frecuente la conducta de correr en los pasos de peatones.
Sensaciones	Más agresividad. Más tranquilidad.	Más dominio.
Velocidad	Pocas diferencias. Hay más sujetos que dicen ser capaces de conducir a las velocidades más altas.	Hay menos sujetos que se juzgan capaces de conducir a alta velocidad, sobre todo en autopista y carretera.
Percepción del riesgo según la intensidad del tráfico	Menos riesgo en tráfico reducido.	Más riesgo en tráfico reducido.
Valoración figuras autoridad.	Peor valoración de las autoridades.	Mejor valoración de los agentes.



José RUBIO

La conflictividad del tráfico urbano fue analizada a la sombra de la Giralda

CUESTION EDUCATIVA

La educación vial ocupó la segunda sesión de las Jornadas. Dentro de ella, Estanislao Gil, miembro del Ayuntamiento de Majadahonda, y las pedagogas Carmen Garrido e Isabel Delgado, ambas de la DGT, explicaron a grandes rasgos la experiencia puntual de una campaña llevada a cabo hace algunos meses en dicha población madrileña. Según Gil, las principales conclusiones de la campaña podrían resumirse en estos puntos: necesidad de promover la educación vial desde los ayuntamientos, de analizar los problemas puntuales, de promover la participación vecinal, de colaborar entre ayuntamientos y Administración central, y de hacer de los municipios lugares de encuentro y convivencia.

Carmen Garrido explicó cómo se realizó el estudio previo, así como el análisis de datos de cara a la elaboración de los programas de la campaña, labor en la que fue esencial una filmación de más de quince horas.

En ella se recogieron actitudes y comportamientos de peatones y conductores. Como ejemplos, baste decir que el 38 por 100 de los primeros cruzaba en rojo y un 51 por 100 no lo hacía por el paso de peatones; que el 29 por 100 de los conductores no indicaba sus maniobras, otro 29 por 100 no cedía el paso, el 27 por 100 infringía el «stop», y un 21 por 100 no respetaba los semáforos. Esto, claro, sin contar las infracciones por mal aparcamiento, en zonas prohibidas y sobre las aceras.

Con los datos obtenidos del estudio se hicieron cuatro programas de actividades, según niveles de edad: niños, jóvenes, adultos y tercera edad. Programas que Isabel Delgado se encargó de explicar en Sevilla, haciendo especial hincapié en su dimensión de experiencia positiva, aplicable a otras poblaciones. Así, por ejemplo, los de los pequeños versaron sobre comportamiento como peatones y viajeros, usuarios de bicicletas y primeros auxilios; los de jóvenes, sobre normas y señales, uso de ciclomotor, niveles de riesgo aceptados, alcohol y drogas, etc.; los de adultos, en relación con la conducción principalmente, y los de los mayores, sobre sus hábitos negativos ante el tráfico, en especial desde su conducción de peatones.

Isabel Delgado valoró el «plan Majadahonda» como «necesario en otros municipios» y aportó como principales conclusiones las siguientes: es preciso contar con equipos de especialistas adecuados para realizar experiencias similares; hay que crear y coordinar actitudes de educación vial en los ciudadanos; debe haber siempre una labor de seguimiento del plan, de modo que no quede como una experiencia sin más, y hay que abandonar la idea de dar reglas y objetivos de actuación rígidos para todos los municipios.

Violeta Manso y Celia Rodríguez, pedagogas del Centro Superior de E.V. de Salamanca, hablaron sobre la participación municipal en la seguridad vial. La primera analizó los aspectos teóricos, resaltando la necesidad de que los policías municipales signifiquen una prolongación de la labor educativa de la escuela o el colegio, mediante labores de investigación y enseñanza práctica de la seguridad vial. En cuanto a la segunda, abordó los aspectos prácticos de dicha participación, para lo que se está elaborando en el Centro salmantino un plan a seguir por la Policía Municipal, «cuyos miembros —dijo— suelen estar carentes de preparación psicopedagógica, mientras su labor tampoco ha sido demasiado amplia ni continuada». A pesar de las muchas carencias existentes, señaló que «los ayuntamientos se encuentran hoy más motivados en materia de educación vial, aunque luchan contra unos presupuestos cortos». Y dio propuestas de actuación, tales como creación de espacios libres, potenciación del transporte colectivo, creación de carriles-bici, etc.

INVESTIGACION DE ACCIDENTES

En la última sesión de trabajo, Miguel Durbán, técnico de Circulación del Ayuntamiento sevillano, analizó la problemática de los accidentes y las infracciones en las ciudades, abogando entre otras cosas por la disminución de los conflictos —especialmente con peatones—, la creación de áreas medioambientales, la reducción de la con-

(Pasa a la pág. siguiente.)

(Viene de la pág. anterior.)

centración del tráfico, los aparcamientos controlados tipo ORA y similares, la educación y vigilancia y la necesaria concienciación ciudadana respecto a las sanciones.

Luis Nunes disertó sobre la investigación de accidentes, incidiendo en la necesidad de que los datos demandados tras los mismos sean fiables, libres por parte de los testigos, y nunca apresurados ni deformados por una interpretación subjetiva del investigador. Al hilo de la investigación, Ole Thorson, asesor del Ayuntamiento de Barcelona, afirmó que en nuestros ayuntamientos suele haber carencia de estructura técnica, así como una gran burocracia a la hora de investigar accidentes. Aportó experiencias realizadas en la Ciudad Condal y demostró que en buena parte de los accidentes urbanos está presente la indisciplina como factor causal, «por lo que será preciso —señaló— vigilar más las infracciones de movimiento y acaso menos las de aparcamiento».

Joan Torres, regidor de Circulación del Ayuntamiento barcelonés e integrante de la Comisión de Transporte y Circulación de la FEMP, valoró la gestión municipal en tal materia durante los últimos años, así como los vigentes convenios DGT-FEMP. Armando Molina, consejero técnico de Informática de la DGT, explicó el convenio en este campo, que dotará de importantes medios técnicos a 80 ayuntamientos, y Juan Luis Mayoral, consejero técnico de Circulación de la DGT, explicó el convenio para regulación de travesías y centralizaciones urbanas, así como los llevados a cabo con diputaciones provinciales para mejora de sus vías. En total, una tarea que ha supuesto al máximo organismo gestor del tráfico en nuestro país una inversión de 3.250 millones de pesetas (1984-1988).

TAREA COMUN

Finalmente, David León Blanco, director general de Tráfico, clausuró las Jornadas e hizo referencia a la gran apetencia de los ciudadanos por el vehículo particular: «Hay que ser conscientes —dijo— de que no están dispuestos a dejarlo. Por eso es preciso que, sobre todo, les demos medios adecuados, buscando una síntesis de colaboración entre las administraciones, central, autonómica y local». Afirmó también que nos hallamos ante un claro problema de escasez de espacio urbano para circular; hizo referencia a los convenios de colaboración entre la DGT y las corporaciones locales y provinciales; insistió en que «a veces es más importante la actuación indirecta de otros organismos que aquélla que, por ley, le corresponde a la DGT», y pidió especial atención a la formación de los hábitos y costumbres del ciudadano, de cara a una seguridad vial que hemos de considerar tarea de todos.

A. GUERRA

III Jornadas en Granada

Derecho internacional en torno al tráfico

LA Facultad de Derecho y la Universidad de Granada y la Dirección General de Tráfico institucionalizarán las Jornadas de Derecho y Tráfico a través de un convenio que ya está en estudio. Este acuerdo se alcanzó precisamente durante la tercera edición de estas jornadas celebradas en Granada los pasados 21 y 22 de mayo. Los temas abordados en esta ocasión han girado en torno a las responsabilidades de quienes conducen vehículos de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, la conducción temeraria, determinados hechos del tráfico en la legislación comunitaria y la ley aplicable en los accidentes en el Derecho Internacional. Cuatro catedráticos prestigiosos participaron en las mismas: Morillas Cuevas, Carmona Salgado, Marín López y Garau Juaneda. Estos son los resúmenes de algunas de las conferencias.


Miguel GARROTE

• Uno de los temas de estas III Jornadas ha sido «La responsabilidad del que conduce vehículos de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas», por el catedrático de Derecho Penal, Lorenzo Morillas Cuevas.

«La embriaguez, principal factor del delito», en estudio, junto con otras drogas o estupefacientes, tiene en el Derecho español diferentes funciones que fundamentalmente se reducen a dos: como eximente o atenuante de la responsabilidad criminal y como delito autónomo. Este último, contenido en el artículo 340 bis a) 1.°, tiene una reciente historia que nace de la Ley del Automóvil, de 9 de mayo de 1950, modificado con posterioridad por la Ley de 24 de diciembre de 1962 e introducido en el Código Penal con la actual redacción por la Ley de 8 de abril de 1967 modificadora del Código Penal. Se trata de un delito de peligro abstracto del cual se cuestiona su fundamentación penal, estimado por algunos como una simple infracción administrativa.

La conducta típica ofrece tres variantes según la jurisprudencia y la doctrina dominante-objetiva: la sola concurrencia de intoxicación étilica configura el delito; la esencia se sitúa en una alteración de las facultades físicas y psíquicas del sujeto y la tercera, que incide en la manera concreta de conducir, posibilita una heterogeneidad de medios de pruebas, de los que el más importante es la prueba de la alcoholemia, reglada por artículo y orden, que han sido contestados por la doctrina incluso desde el punto de vista constitucional. El Tribunal declara de manera general su constitucionalidad, aunque sin perjuicio de que la realización de dicha prueba pueda presentar aspectos de relevancia constitucional que han de ser tenidos en cuenta para su mejor aceptación como medio probatorio. Problema más intenso por discutible es cuando el conductor se niega a la realización de la prueba, siendo conducido al Juzgado correspondiente de acuerdo con el artículo 8 de la Orden de 1981, lo que puede ser inconstitucional según las circunstancias en que se haya producido.

En definitiva, la misma presencia del artículo 340 bis a) 1.° en el Código Penal actual es discutible y, dado su carácter sumamente objetivo y de peligro abstracto, mejor estaría como infracción administrativa siendo sustituido en todo caso por un delito de peligro concreto con redacción semejante a la que propicia la Propuesta de Anteproyecto del Nuevo Código Penal de 1983.»

CONDUCCION TEMERARIA

• Tras hacer un breve análisis de los antecedentes legislativos, naturaleza y bien jurídico protegido en el artículo 340 bis a) 2.° del Código Penal, la profesora de Derecho Penal, Concepción Carmona Salgado, abordó la problemática de su conducta típica, integrada en tres elementos: conducción de un vehículo a motor, temeridad manifiesta y puesta en peligro concreto de la vida, integridad y bienes de las personas, aludiendo igualmente a la figura del sujeto activo de dicha conducta, dentro de su conferencia titulada «Responsabilidad penal en la conducción temeraria».

Más adelante, Concepción Carmona examinó el aspecto subjetivo o la culpabilidad del delito, con posterior referencia a sus grados de ejecución y penalidad correspondiente, para finalizar con unas conclusiones generales en las que se puso de manifiesto la escasa aplicación en la práctica por los Tribunales en general y por el Tribunal Supremo en particular de esta infracción penal como simple delito de peligro, por lo que a pesar de su transcendencia ético-social en un plano teórico hace dudar si en realidad se trata de un verdadero delito, sancionable por el Código Penal, o de una pura infracción administrativa perteneciente, por tanto, a este último sector del ordenamiento jurídico. A tales efectos se ha propuesto como medida de seguridad jurídica la inclusión en el precepto del artículo 340 bis a) 2.° de un catálogo de conductas constitutivas de peligro intolerable, que obligaría al juez a sancionarlas por esa vía, al estilo en que lo hace la República Federal de Alemania en su párrafo 315 c) de su Código Penal, proposición que no ha sido, en cambio, recogida en el texto de la Propuesta del Nuevo Código Penal español de 1983.

LEYES APLICABLES EN ACCIDENTES

• Antonio Marín López, catedrático de Derecho Internacional Privado, habló sobre «Ley aplicable en los accidentes de tráfico en el Derecho Internacional».

«Los problemas de tráfico y su reglamentación jurídica han ido aumentando por el incremento de vehículos y por la facilidad de que nuevas vías de circulación faciliten el tráfico rodado. La cuestión se hace más compleja para determinar su régimen jurídico si se tiene en cuenta que la circulación de esa gran cantidad de vehículos no se hace sólo en vías nacionales, sino que también se utilizan las de otros países. El medio de concretar el ordenamiento jurídico aplicable es dar competencia *no* a la legislación del Estado, puesto que se trata de accidente internacional, sino de aplicar una norma material que resuelva directamente el caso planteado como los convenios de 1909, 1926, 1949 y 1964 o una norma de conflicto que señala como competente, en principio, la ley del lugar del daño, como aceptó el Instituto de Derecho Internacional de 1969 al tratar de las obligaciones delictuales. La reglamentación de este tipo de obligaciones se ha intentado hacer a través de un proyecto de la Comunidad Económica Europea de 1972, que si bien parte de la ley del lugar del daño, hace aplicable la ley del país con el que la situación se encuentra relacionada especialmente. La relación esencial debe fundarse en un elemento de conexión común a la víctima y al autor del daño. Pero el proyecto no incide de manera directa en la cuestión de la ley aplicable a los accidentes de carretera que fue abordada en un convenio específico, el convenio de La Haya de 4 de mayo de 1971, cuyo objeto es la responsabilidad civil extracontractual de un accidente de circulación viaria. Este aparece definido en el texto aunque no trate otros aspectos como vehículo, accidentes, tráfico, conductor... Respecto a la ley aplicable al texto, dice que es la ley interna del Estado sobre cuyo territorio ha sucedido el accidente que es más fácil de hallar, aunque no siempre la más apropiada.

En suma, el convenio de La Haya de 1971 unifica el Derecho Internacional Privado de la responsabilidad civil con soluciones simples y coherentes y en el plano doctrinal da una solución que tranquiliza la inquietud que se ha manifestado desde hace años en el tema de las obligaciones extracontractuales.»

Por último, intervino Luis Garau Juaneda, que habló de la «Responsabilidad por hechos de tráfico en la legislación comunitaria».

«La Comunidad Europea se ha ocupado del seguro de modo fragmentario y disperso: el convenio de Roma de 1980 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales regula la ley aplicable a los contratos concluidos por consumidores (incluyendo, por tanto, el contrato de seguro); el convenio de Bruselas de 1968 sobre competencia judicial y ejecución de sentencias en materia civil y mercantil se ocupa de la competencia judicial internacional en materia de seguros; y numerosas directivas tienen como objeto la libertad de establecimiento, la libre prestación de servicios y la armonización de determinados aspectos de derecho material en el campo del seguro.

En el terreno específico del seguro de automóviles, la Directiva de 24 de abril de 1972 (modificada por la de 19 de diciembre de 1972) constituye la primera aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en esta materia. La Directiva tiene su presupuesto en la existencia, ya consolidada desde tiempo atrás, del sistema del certificado internacional de seguro (carta verde), limitándose a establecer una serie de medidas conducentes a hacer innecesario el control del seguro en fronteras. Como es sabido, el sistema de la carta verde consiste básicamente en proporcionar en todos los países para los que es válido, la cobertura exigida por el seguro obligatorio de responsabilidad del país visitado. Tomando ello como base, la Directiva de 1972 establece que cada Estado miembro deberá adoptar las medidas oportunas para que el contrato de seguro obligatorio cubra los daños causados en el territorio de los restantes Estados miembros según las legislaciones en vigor en esos Estados. La segunda Directiva, de 30 de diciembre de 1983, pretende una aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en relación con el contenido del seguro obligatorio.

Un análisis de nuestro Derecho permite concluir que existe ya una adecuación prácticamente total del mismo a lo estipulado por ambas Directivas. Unicamente las cantidades de garantía se encuentran lejos de las que señala la Directiva de 30 de diciembre de 1983. Pero los porcentajes deberán ser iguales al 31 por 100 el 31 de diciembre de 1992 y deberá haber alcanzado el 100 por 100 el 31 de diciembre de 1995.»

Las jornadas estuvieron presididas por el director general de Tráfico, David León Blanco; el gobernador civil de Granada, Pedro Temboury, y el decano de Derecho, Fermín Camacho. Para Eduardo Roca Roca, catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de Granada, coordinador general de estas jornadas, «se ha dado un repaso más en estos estudios que estamos llevando a cabo y que por fuerza tengo que poner en el lugar que le corresponde porque hasta la presente no se había hecho nada en este sentido y ya llevamos más de seiscientas páginas escritas sobre Derecho y Tráfico. Si el convenio entre la Facultad de Granada y la Dirección General de Tráfico se lleva a cabo, que en ello estamos, el día de mañana habrá una amplia biblioteca que, insisto, no existía. Y, además, quién sabe si en un futuro no lejano se pone en marcha una cátedra de Derecho y Tráfico al igual que existen otras especialidades del Derecho.»

NONO HIDALGO

Alicante: I Jornadas de Seguridad Vial

El factor humano, el más importante en todo accidente

Si en algún punto de los tratados en las I Jornadas sobre Seguridad Vial celebradas en Alicante hubo unanimidad, fue precisamente en considerar «el factor humano como el más importante de todos los que intervienen en el accidente, calculándose que en una proporción entre el ochenta y el noventa por ciento de todos los accidentes ha existido un comportamiento inadecuado, ya sea por parte de los conductores, de los peatones o de ambos».

Así, la falta de atención, el exceso de velocidad, los adelantamientos incorrectos, el menosprecio de las señales, la realización de maniobras sin previo aviso, el alcohol y, en definitiva, el inadecuado comportamiento de los conductores, son los factores que más influyen «y que es preciso desterrar del mundo de la circulación», según se dice en las conclusiones de estas jornadas organizadas por Mapfre y en las que participan técnicos en la materia de distintos sectores, entre ellos los responsables de la Dirección General de Tráfico y la Dirección de Carreteras, ANFAC y otros.

Entre las conclusiones de las jornadas, destacó la creencia generalizada de que en el accidente no hay una causa única, sino una serie de circunstancias que al concurrir en un determinado lugar y momento dan origen al accidente. Según las estadísticas de la DGT, el vehículo interviene como factor causal en aproximadamente sólo el 13,5 por 100 de los accidentes en carretera y en 1 por 100 en los ocurridos en zona urbana. «Sin embargo, debe tenerse en cuenta que un elevado número de esos "fallos" del vehículo están motivados por un incorrecto mantenimiento del mismo por parte del usuario», según se aseguró en las jornadas.

Otro de los temas tratados fueron, lógicamente, las carreteras. Salió a colación que el aumento del número de vehículos no ha significado un aumento paralelo de las carreteras, aunque se destacó que las actuaciones puestas en marcha por la Dirección General de Carreteras, sobre todo el programa de autovía, pretenden mejorar sensiblemente el factor de seguridad en las mismas.

También fueron tratados los aspectos relacionados con los accidentes en los que la víctima es el peatón, destacándose la mayor incidencia en las horas de poca visibilidad y en personas que utilizan ropas oscuras, por lo que se apuntó como solución la utilización de ropas claras y elementos reflectantes, así como la mejora de alumbrados en ciudades pequeñas o zonas rurales.

Por lo que respecta al cinturón, se recalcaron las directrices de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, según las cuales el uso del cinturón de seguridad divide al menos por dos el riesgo de muerte y de manera muy sensible la gravedad de las lesiones, añadiendo que es una de las medidas que ofrece la mejor relación costo-eficacia.

En estudio la normativa sobre señalización vial



LAS SEÑALES QUE VIENEN

La Dirección General de Carreteras está preparando varios borradores referentes tanto a la señalización horizontal de las vías públicas como a la señalización vertical y, sobre todo, y ahora que infinidad de tramos de los 20.000 kilómetros de carreteras de la Red de Interés General del Estado están en obras, a una adecuada señalización específica de las mismas. La nueva normativa que se estudia pretende, además de unificar criterios, aumentar la seguridad vial, reemplazando a la que aún está vigente desde 1962 y que desde sus orígenes se ha ido «parcheando» para adaptarla a la evolución constante que ha experimentado el fenómeno del tráfico.

SEÑALES DE OBRAS

La principal novedad de la normativa que se estudia para la señalización de las obras en carretera es la utilización del color amarillo para identificar estos tramos. Asimismo, se prevé una mayor racionalización de dichos tramos, con el objeto de causar las menores molestias posibles a los conductores y para evitar retenciones innecesarias.

Algunas señales de Peligro relativas a obras



Tramo en el que existe peligro de que se proyecte gravilla al pasar los vehículos.



Peligro por la proximidad de un tramo de vía en obras.

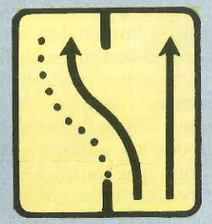


Peligro por la proximidad de una zona en la que la calzada se estrecha por el lado de la izquierda.

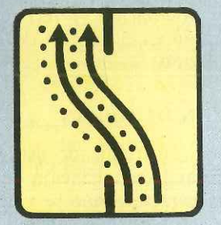


Peligro por la existencia de un desnivel a lo largo de la vía en el lado que indique el símbolo.

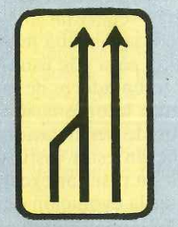
Algunas señales de Indicación relativas a obras



Desvío de un carril por calzada opuesta, manteniendo otro por la de obras.



Desvío de dos carriles por calzada opuesta.



Reducción de un carril por la izquierda (3 a 2).



Cartel croquis de desvío por obras.

Miguel GARROTE

LA señalización horizontal de las vías públicas, por medio de marcas viales, constituye, junto con la señalización vertical, una importante ayuda para los usuarios, traduciéndose, cuando la misma es correcta y adecuada al trazado, al entorno, a las características de los vehículos que por la misma transitan, etcétera, en una mayor seguridad. Por ello, es requisito fundamental que, además de su adecuación a los principios de los convenios y acuerdos internacionales sobre la materia, la señalización sea homogénea a fin de facilitar su inmediata comprensión por parte del conductor, aun cuando éste se desplace con relativa rapidez. Asimismo, para conseguirlo, es necesario que la señalización no se acumule en determinados puntos, como cruces, etcétera, sino que esté suficientemente escalonada, que dé tiempo a leerlas sin desatender las otras tareas de la conducción.

La Orden de 1962, promulgada por la entonces Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales del Ministerio de Obras Públicas, aún vigente, había sufrido tales modificaciones, tanto a consecuencia de los acuerdos de la Comisión Econó-

mica de las Naciones Unidas en 1968 y Protocolo Europeo de 1971 que los completa, y acuerdo de 1973 sobre color de las marcas viales y otros asuntos, como por la utilización en la práctica de nuevos tipos de marcas no recogidos en ella, que había quedado desfasada. La modernización de las carreteras hace necesaria una profundización en la normativa aplicable, aunque cabe hablar más de modernización y adaptación de las normás actuales que de algo revolucionario o novedoso.

La Dirección General de Carreteras, en tanto se ultima la puesta en vigor de la normativa sobre señalización (la correspondiente a la señalización vertical lleva algún retraso) y consciente de la importancia de que las señales de circulación tengan la máxima difusión entre todos los usuarios, ha editado un catálogo que recoge algunas señales aparecidas últimamente, amplía algunos grupos de las mismas, sobre todo de orientación, y recoge otras que figurarán en el futuro Código de la Circulación.

SEÑALIZACION DE OBRAS

Asimismo, se han realizado estudios para mejorar la señalización de las obras de la carretera que se van a traducir, lo antes posible, en una orden ministerial que regula las mismas. Se pretende conseguir una mayor seguridad, tanto para los usuarios como para los trabajadores de la obra. Para ello, tanto la ordenación como los elementos de señalización y balizamiento deberán estar justificados y ser creíbles sin resultar excesivos; deberán seguir la evolución de la obra en el espacio y en el tiempo; anularán la señalización permanente con ellos contradictoria, y deberán desaparecer tan pronto deje de ser imprescindible su presencia, tanto total como parcialmente.

La principal novedad que aportará la nueva normativa será la utilización del color amarillo en el fondo de las señales de peligro y de identificación para regular los tramos en obras. Por otra parte, se van a incrementar los escalones de limitación de la velocidad, para conseguir una disminución progresiva de la misma y evitar frenadas bruscas. Igualmente se pretende utilizar nuevos elementos de balizamiento como guirnaldas, bastidores móviles, piquetes, balizas y captafaros. ■

J. I. R.

SEÑALES DEL FUTURO CODIGO

Muestra de varias señales nuevas no recogidas en el actual Código de la Circulación, algunas de las cuales ya pueden verse en nuestras carreteras.



VISIBILIDAD REDUCIDA. Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se ve dificultada por una pérdida notable de visibilidad debida a niebla, lluvia, nieve, humos, etcétera.



MUELLE. Peligro debido a que la vía desemboca en un muelle o en una corriente de agua.



PAVIMENTO DESLIZANTE POR HIELO O NIEVE. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo pavimento puede resultar especialmente deslizante a causa de hielo o nieve.



ALUMBRADO DE CORTO ALCANCE. Obligación para los conductores de circular con el alumbrado de corto alcance con independencia de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía, desde el lugar en que esté situada la señal hasta otra de fin de esta obligación.



CONGESTION. Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se encuentra detenida o dificultada por congestión del tráfico.



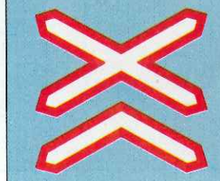
FIN DE VELOCIDAD MINIMA. Señala el lugar desde donde deja de ser obligatoria una anterior señal de «Velocidad mínima».



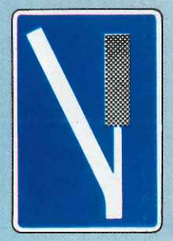
OBSTRUCCION EN LA CALZADA. Peligro por la proximidad de un lugar en que hay vehículos que obstruyen la calzada debido a avería, accidente u otras causas.



INTERVALO ACONSEJADO DE VELOCIDADES. Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados, siempre que las condiciones meteorológicas y ambientales, de la vía y de la circulación, sean buenas.



SITUACION DE UN PASO A NIVEL SIN BARRERAS DE MAS DE UNA VIA FERREA. Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras con más de una vía férrea.



ZONA DE FRENADO DE EMERGENCIA. Indica la situación de una zona de escape de la calzada, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado.



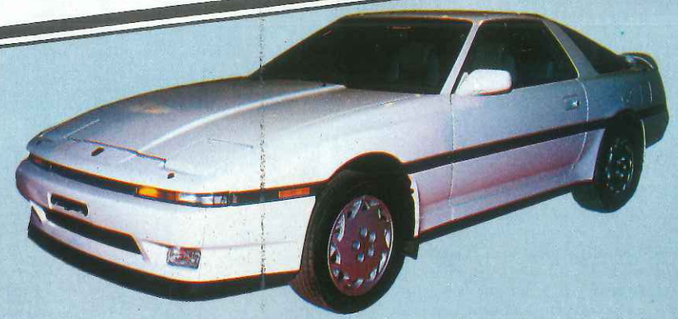
CICLISTAS. Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan.



DESVIO. Identifica el itinerario provisional de desvío que debe seguirse para alcanzar un determinado destino definido por la letra D y el número que la sigue o, en su caso, por el nombre de la población.

Tráfico DEL MOTOR

LOS COCHES DEL SALON



EL mundo del automóvil vive unos instantes de felicidad: las ventas marchan viento en popa, los constructores radicados en nuestro país vuelven a los números negros, los japoneses van llegando poquito a poco con lo mejor de su oferta, los fabricantes del Este traen sus coches sencillos a precios imbatibles y los importadores sonríen ante el espectáculo de un mercado en el que uno de cada cinco coches vendidos ya viene del otro lado de nuestras fronteras.

El Salón del Automóvil ha sido el reflejo de ese optimismo generalizado, se han acabado las caras largas y las lágrimas de impotencia ante la escasez de las ventas. Se ha terminado la etapa de la motorización básica, la del utilitario simple y sencillo; una etapa vacilante con muchas nubes y pocos claros, pero ahora estamos en otra etapa mucho más prometedora. El usuario ya puede buscar el lujo y el placer personal, se van olvidando los «paraguas con cuatro ruedas». El comprador español ha alcanzado la mayoría de edad y todos los fabricantes quieren hacerle el regalo adecuado.

El Salón de Barcelona ha supuesto un despliegue impresionante y los 700.000 visitantes de esta muestra salieron con una idea en su cabeza: el Salón 87 se ha merecido una Matrícula de Honor.







LOS COCHES DEL SALON





BUENOS, BONITOS Y BARATOS

La exposición catalana ha dado a conocer un sin fin de novedades. En Barcelona se dieron cita modelos de todo tipo, con las características más diversas y, lo que es más importante, con precios para todos los bolsillos. Las ofertas se han escalonado desde las 800.000 pesetas del Seat Marbella Playa hasta los 10 millones largos de los BMW 750 iL o los Volvo 780, verdaderos grandes de la producción mundial.

Los mayores esfuerzos por agradar al usuario se han visto, sobre todo, en el campo de los coches baratos, de los coches asequibles sin grandes esfuerzos. El Seat Marbella Playa —un modelo especial derivado de los Marbella, es un coche que se distingue de inmediato por el tono blanco de su carrocería, roto tan sólo por algunos toques de azul y amarillo— ha sido el encargado de abrir el fuego de las novedades, con un precio final que se acerca a las 830.000 pesetas. El Austin Mini Moke, un descendiente del veteranísimo Mini, pero esta vez en versión playera, ha sido la segunda novedad barata; el precio final de este descapotable, ideal para el tiempo libre, se queda en 930.000 pesetas. Por ese mismo precio llega el Volkswagen Polo Fox, un modelo con 45 caballos de potencia y motor preparado para utilizar gasolina normal; sale con tres colores exclusivos: rojo tornado, blanco alpino y gris nube, además de varias mejoras en las tapicerías y los asientos con respecto a sus hermanos de gama.

En esa franja de precios comprendida entre las 900.000 pesetas y el millón se encuentran los tres modelos provenientes de países del otro lado del Telón: los Dacia, los FSO y los Lada. Los Dacia 141 TXL, unos Renault 12 fabricados en Rumania, llegan en dos versiones de carrocería, normal y ranchera, con facturas que no superan las 980.000 pesetas. Los polacos de FSO descubrieron el Polonez 1.500, un vehículo basado en los Fiat 125, pero con carrocería de cinco puertas de diseño propio, un coche duro que se queda por debajo del millón de pesetas, mientras que los soviéticos de Lada expusieron el Samara, su último retoño hecho en colaboración con Porsche, un modelo que estará en el mercado al iniciarse el otoño; la primera versión comercializada llegará con el motor de 1.3 litros y su precio, muy recortado, competirá con el de los Polo y los AX más sencillos.



El Seat Ibiza, decorado por el artista canario César Manrique, puso la nota de color y exotismo. Sólo diez modelos para coleccionistas.

El Peugeot 505 V-6 pone de acuerdo lujo y prestaciones.

El Málaga 1.2, en sus versiones GL y GLX, equipado con el motor System Porsche de menos cilindrada, ha sido también una de las buenas novedades del Salón barcelonés; su precio final, 1.350.000 pesetas, es un valor asequible para aquellos usuarios que quieren un coche de corte clásico. El Peugeot 309 GR, el recién nacido de la gama 309, se dirige a los usuarios que piden un coche de buen nivel pero con carrocería de cinco puertas; su motor de 1.4 litros es un veterano que da 83 caballos de potencia; el 309 GR sale al mercado por un precio próximo al 1.400.000 pesetas.

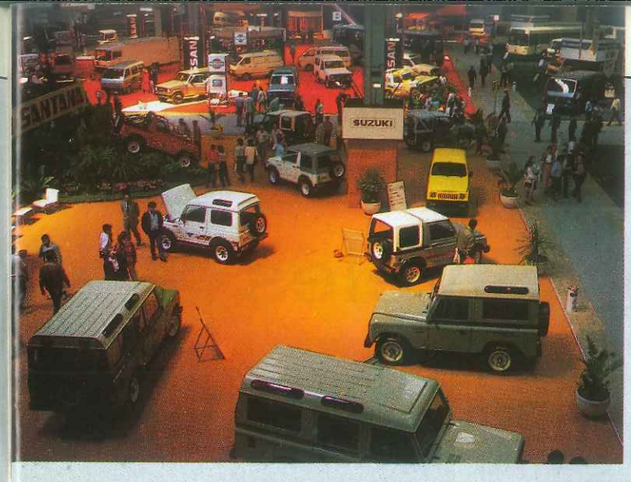
Los R-9 y los R-11, retocados en su estética, también veían las primeras luces en la muestra catalana; la oferta tanto de un modelo como del otro es muy extensa; los precios se escalonan desde el 1.250.000 hasta algo más del millón y medio.

Este capítulo de coches con precios asequibles se cerró con tres guindas de capricho: el Citroën AX Sport, que sale ya al mercado para contentar a todos los velocistas amantes del Citroën más joven; el Autobianchi Y-10 Martini, una «pulga» con turbo distinguida por sus colores llamativos; y los Innocenti 990, una nueva alternativa a los pequeños Minitre, siempre con motores tricilíndricos tanto de gasolina como de gasóleo, motores construidos por la marca japonesa Daihatsu. Los Innocenti ofrecen lujos y más lujos en un formato reducido al máximo. Los tres modelos se quedan ya muy próximos a la barrera del millón y medio de pesetas.

PARA CARTERAS CON POSIBILIDADES

El Málaga Premier, una versión lujosa del Málaga equipada de serie con aire acondicionado, ha sido el entremés para el Málaga Injection, verdadera estrella de Barcelona, el auténtico peso pesado de la gama, un coche que estará en el mercado a primeros de julio. Para comprar el Premier hace falta un cheque de casi 1.600.000 pesetas, y para el Injection, un familiar deportivo con 100 caballos de potencia en sus entrañas, habrá que poner en juego algo más de 1.700.000 pesetas.

Los tres primeros turismos japoneses de verdad de este Salón eran el Suzuki Swift, el Subaru Justy J-12 y el Daihatsu Charade, porque no es posible contar con el todo-terreno Suzuki SJ-413, otra de las novedades que es sólo un nipón a medias, pues se fabrica en Linares y en La Carolina. Del Swift llegarán 800 unidades a nuestro país, un cupo importante para un deportivo de dimensiones mínimas que maravilla por su culata de cuatro válvulas por cilindro y por sus 100 caballos. El Subaru Justy es uno de los turismos más pequeños del mundo dotado de tracción a las cuatro ruedas, un sistema que proporciona seguridad extra en condiciones difíciles. El Charade GTti se muestra, por el contrario, como un virtuoso de las prestaciones fuertes; su motor tricilíndrico de poco menos de 1.000 c.c. es una «fiera» que llega a los 100 caballos de potencia gracias al empleo del turbo, de la inyección electrónica de carburante y de una culata con cuatro válvulas por cilindro.



Vista panorámica de una parte del Salón.



Ha llegado la hora de las personalizaciones. El Alfa 33, presentado por DSD, llevaba más de medio millón de pesetas en equipo extra.

La respuesta europea a tanto despliegue de imaginación técnica llegó de la mano de Peugeot y de Alfa Romeo. El Peugeot 309 GTI es un deportivo con carácter, un coche compacto con carrocería de tres puertas, que sale al mercado por 2.200.000 pesetas; el 309 GTI ofrece el empuje enérgico de sus 130 caballos y una facilidad de manejo que seduce incluso a los conductores menos expertos. El Alfa 75 Twin Spark da, a su vez, el espaldarazo a una solución técnica poco común, la doble bujía por cilindro; con sus 148 caballos de potencia, el 75 Twin Spark es un familiar con alma de carreras, un capricho italiano de 2.300.000 pesetas.

PRECIOS DE LOCURA

Las novedades abundaron por encima de esa barrera de los dos millones y medio de pesetas. Dos Alfa Romeo, el 75 V-6 América, un familiar del máximo lujo, con casi 190 caballos de potencia bajo el capó delantero, desafiaba al 75 Turbo Evoluzione, un coche de carreras domesticado para andar por la calle sin problemas: en cualquier caso, tres millones de pesetas como precio final. La gama Mazda, ya presente casi al completo en nuestro país, hizo también su puesta de largo en Barcelona. Estuvieron los 323 4 WD, familiares compactos con



La nueva furgoneta de Nissan tiene 30 centímetros más de longitud.



El Volkswagen Scooter es un prototipo del coche urbano. Su tamaño reducido engaña en cuanto a sus prestaciones.

corazón de carreras y tracción total; los deportivos RX-7, con motor rotativo Wankel, o el familiar 626 2.0 i, ofertas que van desde los tres hasta los cuatro millones de pesetas.

El Citroën CX TRD 2, el turbodiesel más rápido de Europa, se quedaba entre los 3.300.000 pesetas, mientras que el Peugeot 505 V-6, el máximo representante del lujo en la gama de importados franceses, mostró su mecánica de precisión.

Este coche saldrá al mercado en breves fechas con un precio de 3.700.000 pesetas.

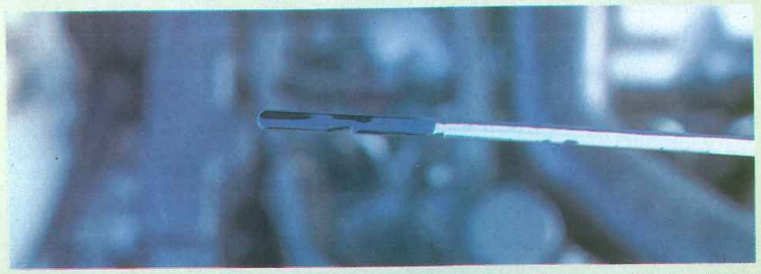
Los nuevos familiares Lancia Thema, diseñados por Pinin Farina, se presentaban disponibles con motores turbo tanto en gasolina como en gasóleo; los Thema eran el contraste tranquilo para dos verdaderos «monstruos» del mercado: el Opel Omega 3.000 y Nissan 300 ZX. El primero es el coche más potente y lujoso dentro de la gama, que ha merecido el último título de «Coche Europeo del Año»; el Omega 3.000 es un familiar de «raza» que estará en el mercado por 4.400.000 pesetas. El Nissan 300 ZX ha puesto sobre el tapete un coupé con todo el «picante» nipón, es decir, 230 caballos «pura sangre» para hacer frente a los modelos europeos de mayor renombre. El 300 ZX llegará en el otoño a un precio próximo a los cinco millones de pesetas.

Y por encima de ese límite, la locura. El BMW 750 iL con motor de 12 cilindros en V, un «capricho» de diez millones de pesetas. El Lancia Thema 8.32, con un motor Ferrari alojado en su carrocería, exige siete millones de pesetas para sentir la magia de la leyenda Ferrari. Los Jaguar XJ-6 representan el retorno de los coches británicos, un lujo especial hecho de cuero y de maderas nobles que llega ya hasta el usuario español por siete millones de pesetas con todos los adelantos de la técnica bajo su piel. Los Mercedes 230 y 300 CE Coupé son los últimos retoños de una familia majestuosa hecha de coupés refinados, coches que llegarán a nuestro mercado en octubre por precios que irán desde los seis millones y poco más hasta los siete millones largos de pesetas. Terminamos con el Volvo 780, otro coupé de primera creado por Bertone, el diseñador italiano que ha sabido dulcificar las normas duras del mejor acero sueco. Llegarán 20 unidades para los compradores más caprichosos de nuestro país y saldrán al mercado por más de diez millones de pesetas.

Ese fue, a grandes rasgos, el Salón de Barcelona: la fiesta del automóvil, de la moto, del camión. La fiesta del motor.

Angel MARCO
Fotos: Ramón RODRIGUEZ
MOTOR 16

Atención a los niveles



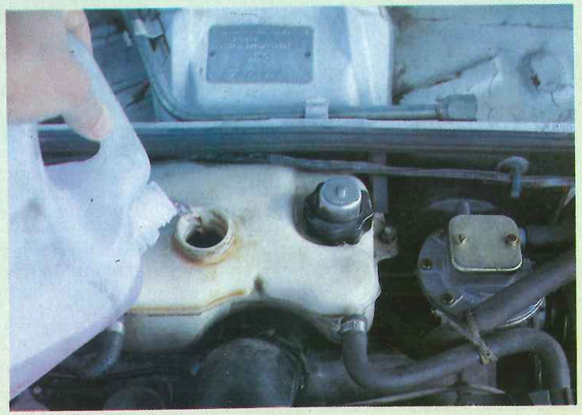
Cuando se realizan largos recorridos —y sobre todo durante el verano—, el motor alcanza sus máximas temperaturas de funcionamiento y en consecuencia el aceite igualmente se calienta. En estas circunstancias no conviene circular con el nivel de aceite bajo, pues cuanto menos aceite tengamos, más se calentará éste.



Es raro hacer un viaje largo en verano sin encontrar varios automóviles con sus conductores mirando sus radiadores. El clásico «calentón» suele ser debido más a la despreocupación de los mismos que a un mal funcionamiento del sistema de refrigeración.



La duración del aceite en la caja de cambios es muy superior a la del aceite del motor, pero esto no significa que sea indefinida. Una de las particularidades de las cajas es que comprobar su nivel suele ser difícil, por lo que normalmente se hace en un taller cada cierto tiempo prudencial.



En los modelos modernos el radiador no debe ser abierto. La reposición de agua se efectúa a través del depósito de expansión. Si esta reposición la hacemos sobre la marcha, porque se advierta algún problema, es conveniente añadir agua sin detener el motor, para que rápidamente se mezcle y enfríe el conjunto.

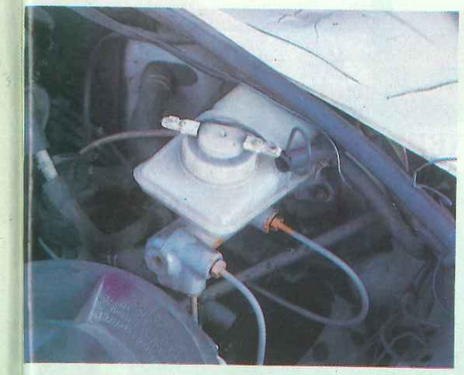
El aceite del motor no sólo engrasa, además limpia y refrigera. Por estas dos circunstancias, principalmente, es peligroso circular con el nivel bajo. En pleno verano y aunque la bomba de aceite esté dando la presión necesaria, esto no implica que el engrase sea suficiente. Por una parte, si el motor funciona con poco lubricante, éste se contamina y se degrada más rápidamente; por otra, el aceite tiene también una función refrigerante y necesita enfriarse. Cuanto menor sea la cantidad de aceite, menos capacidad de enfriamiento tiene el conjunto, por lo que su temperatura sube y disminuye su viscosidad. La pérdida de viscosidad hace al aceite más y más fluido y al final la bomba acaba por no dar la presión necesaria y... caput.

Pero si, de cara a una época en la que son frecuentes los largos desplazamientos, es interesante preocuparse por el estado y la conservación del motor, no menos importante es atender al resto de los niveles, desde el del líquido de frenos hasta el en apariencia menos importante de los depósitos de los limpiaparabrisas.

Respecto del líquido refrigerante, es necesario advertir que al igual que es normal que se consuma algo de aceite, igualmente se puede perder algo de agua sin que esto signifique anomalía de funcionamiento alguna. De todas formas hay muchos automóviles que no gastan ni una gota de agua, lo que por otra parte no significa que en un momento determinado empiecen a gastarla. Todo envejece y los motores también.

En los automóviles de diseño ya algo antiguo, la comprobación del nivel se hacía a través del propio tapón del radiador. Hoy esto no es normal, porque casi todos los circuitos de refrigeración son presurizados y en todo caso lo único que se puede abrir es el depósito de expansión. Respecto a la temperatura de funcionamiento del agua de refrigeración (o quizás mejor sería decir del líquido de refrigeración), en los circuitos presurizados puede ser incluso superior a los 100 °C sin que esto suponga una anomalía.

Juan Antonio DE LA RICA



Con los frenos no sólo jugamos con una posible avería, más o menos costosa, sino con nuestra propia seguridad. No es el líquido de frenos un elemento que se pierda como el aceite o el agua, y si su nivel disminuye, ya es en sí un síntoma de alarma.



En muchas ocasiones el circuito hidráulico, además de actuar sobre los frenos, acciona igualmente el embrague e incluso la dirección. En estos casos las pequeñas pérdidas de líquido serán más importantes y la revisión del nivel debe ser más frecuente.



La batería es el verdadero corazón del automóvil. Nunca deja de funcionar y siempre está activa; es la reserva de energía que hace que todo lo demás funcione. Tener la batería con poca agua disminuye su capacidad y acelera su deterioro.



De nada sirve tener un eficaz sistema de limpiaparabrisas, con escobillas estudiadas aerodinámicamente, etcétera, si luego dejamos que el depósito se vacíe sin rellenarlo. Atención a este detalle en los largos trayectos: polvo, grasa, mosquitos, etcétera, se acumulan muy rápido cuando pasan los kilómetros.



Ya es muy frecuente que los automóviles, cada vez mejor equipados, cuenten con limpialunetas trasero, sobre todo en los modelos de cola truncada. Si realizamos una comprobación general de niveles no debemos olvidar ninguno.

El octanaje

Cuando se habla del «número de octanos de la gasolina» se menciona uno de los puntos básicos en el funcionamiento de todo motor de combustión interna. Gasolina de 90, de 92, de 97 octanos, ¿qué es lo que realmente significan estas cifras?

Para obtener un rendimiento óptimo en un motor de gasolina es necesario que la mezcla de aire y combustible se queme en el interior de los cilindros —en las cámaras de combustión— de forma regular; es decir, que la llama iniciada por la chispa de la bujía se propague uniformemente hasta los extremos más alejados de la mencionada cámara.

La regularidad de este proceso puede ser perturbada por múltiples razones, disminuyendo el rendimiento del motor o, lo que es peor, produciéndose el «picado de bielas», que no es otra cosa que el encendido simultáneo de la mezcla en varios puntos de la cámara de combustión, lo que provoca solicitaciones anormales y perjudiciales para pistones, bielas, cojinetes y cigüeñales. Este fenómeno se conoce con el nombre de detonación, y todo combustible mezclado con aire y después comprimido llega a un punto en que acaba por detonar cuando la compresión alcanza cierto valor.

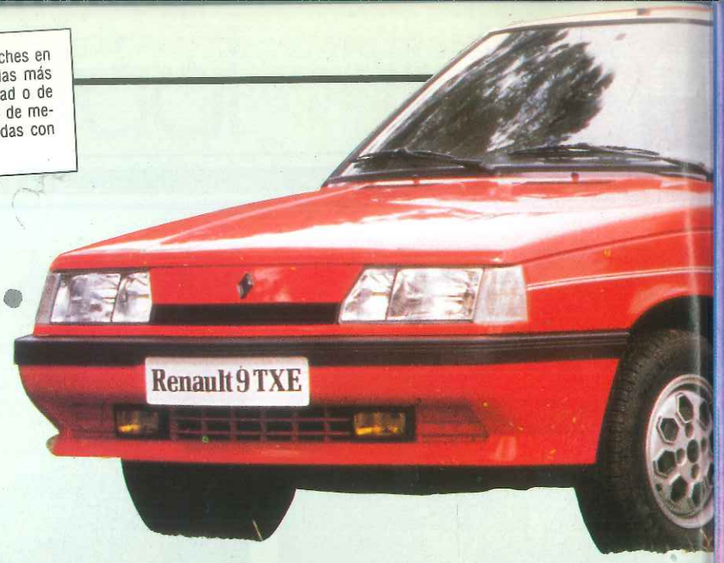
La capacidad para oponerse a la detonación es lo que mide el número de octano de un combustible. Esta cifra indica, pues, de forma convencional, la mencionada resistencia, comparando el combustible en cuestión con el comportamiento de otros dos combustibles específicos: el heptano y el isoctano, igualmente llamado octano.

El heptano tiene muy poca capacidad antidetonante, por lo que se le asignó convencionalmente el valor 0. Por otra parte, el isoctano tiene excelentes propiedades antidetonantes, por lo que se le asignó el 100. A partir de estos dos valores, a cada combustible se le asigna su número de octano por comparación con una mezcla de heptano e isoctano que se comporte de idéntica manera. De esta manera, si una gasolina dada se comporta igual que una mezcla de un 8 por 100 de heptano y un 92 por 100 de isoctano, se dice que su número de octano (al isoctano también se le llama simplemente octano) es de 92.

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...

RENAULT 9 TXE



NOTA MEDIA: 7,3

NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: delantera transversal.
Cilindros: cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.721 c.c.
Alimentación: carburador doble cuerpo.
Carburante: gasolina súper.
Depósito: 47 litros.
Potencia máxima: 82 CV a 5.000 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: delantera.
Caja de cambios: manual, cinco velocidades.
Embrague: monodisco en seco.

FRENOS

Hidráulicos de disco en ruedas delanteras y de tambor en las traseras.

SUSPENSION

Independiente en las cuatro ruedas.

DIRECCION

Tipo: de cremallera.
Diámetro giro: 9,80 metros.

RUEDAS

Llantas: de aluminio de 5,5 × 13".
Neumáticos: 175/70 SR 13".
Peso: 900 kg.
Longitud: 4,132 m.
Anchura: 1,666 m.
Altura: 1,410 m.
Maletero: 402 decímetros cúbicos.
Precio final: 1.529.000 pesetas.

La Voz de Galicia

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

NOTA MEDIA: 6,6
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6

Comentario.—Con la gama de los 9, Renault ha conseguido consolidarse en este segmento de los coches de tipo medio y con esta versión ha completado una serie en la que faltaba un coche con potencia y buen acabado. La línea exterior, salvo en mínimas variaciones, es la misma que la de sus hermanos, aunque se ha mejorado el aerodinamismo. Una de las grandes cualidades de este coche es su consumo y la economía de mantenimiento. Y el peor defecto, como ocurre también en la gama de los 11, es la eficacia reducida de sus frenos, que no son suficientes para las prestaciones del vehículo.

LO BUENO

— Consumo.
— Acabado.
— Confort.

LO MALO

— Frenos insuficientes.
— Motor ruidoso.
— Maletero algo escaso.

auto

Estética	
Acabado	
Habitabilidad	
Maletero	
Confort	
Instrumentación	
Accesorios	
Potencia	
Elasticidad	
Cambio	
Velocidad punta	
Aceleración	
Consumo	
SEGURIDAD	
Estabilidad	
Suspensión	
Frenos	
Dirección	
Ruedas	
Luces	

NOTA MEDIA: 7
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,8

de los años, la línea d
vista, y aunque aún res
que reconocer que el n
ro «spoiler» trasero, e
paso adelante. Por lo d
ce invariable, conserv
miento mecánico, el
miento de frenos y la p
la caja de cambios. Si
modificado pequeños
ta imprecisión del tren

LO BUENO

— Motor agradable.
— Frenos impecable
— Aislamiento acúst

LO MALO

— Comportamiento
— Asientos de poca
— Poca renovación d

Tráfico CHICO
SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES
NUMERO 6



Radio Balear de Inca: «Aquí, EDUCACION VIAL»

Escolares de la Comunidad de Baleares vienen realizando sus propios programas de radio, en la emisora Balear de Inca, con el título genérico de «LA EDUCACION VIAL EN EL COLE». Cada viernes lectivo, los alumnos siguen la emisión desde el aula y debaten los contenidos del espacio radiofónico.

(Información en pág. III)

Campeonatos infantiles

Cuenca dominó en El Ferrol

Los representantes de Cuenca acapararon en El Ferrol los premios del XXIII Campeonato de Parques de Tráfico y el IX Concurso de Seguridad Vial en Ciclomotor.

En total 45 equipos de toda España se dieron cita en la competición, para demostrar sus conocimientos teóricos y habilidad como meta final.

(Información en págs IV y V.)

Guía del CICLISTA



Adelantamientos y detención





Los adelantamientos se han de realizar con rapidez, **por la izquierda**, y cuando el vehículo al que se pretende adelantar circule a una velocidad muy baja, después de comprobar que no hay señalización que impida la maniobra ni vehículos que nos la impidan, en nuestro sentido o en el sentido contrario.

Hacer la advertencia de la maniobra extendiendo el brazo izquierdo a la altura del hombro. Al adelantar, dejar al menos un metro de distancia lateral con la parte más saliente del vehículo al que se adelanta. Una vez que se ha dejado suficiente distancia con relación al vehículo adelantado, volver al borde derecho de la calzada.



EXCEPCIONES

El ciclista puede adelantar **por la derecha**, siempre que haya un espacio lateral de dos metros de ancho entre el vehículo adelantado y el borde de la calzada. También puede adelantar a los tranvías cuyas vías estén en el centro o izquierda de la calzada.

PROHIBIDO ADELANTAR EN:

— Circunstancias dudosas.
— Curvas sin visibilidad.
— Cambios de rasante.

DETENCION

Hacer la advertencia con el brazo izquierdo extendido, más bajo que el hombro, moviéndolo de abajo arriba y viceversa. Detenerse progresivamente. Dejar la bicicleta fuera de la calzada.







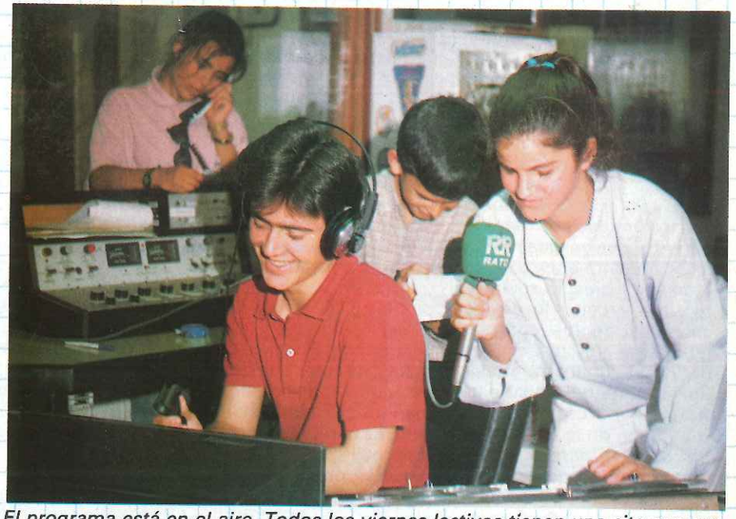
Chicos de Baleares realizan un programa de radio semanal

LA EDUCACION VIAL, en sintonía

«La educación vial en el cole», programa radiofónico, es una experiencia que nace de la mano de Antonio Femenía, de la Jefatura de Tráfico de Baleares, junto con el Ministerio de Educación y Radio Balear de Inca. Trescientos escolares, representantes de 15 colegios, han trabajado la Educación Vial, a lo largo de 18 programas. Cada viernes lectivo han emitido para sus compañeros de estudios. «Ha sido impresionante el trabajo en equipo realizado por los chavales», comenta Femenía; «aprendieron y lo pasaron en grande».



Redactores y locutores se afanan en el estudio. Todos se mueven en la sintonía de la Educación Vial.



El programa está en el aire. Todos los viernes lectivos tienen una cita con sus compañeros escolares.

«Este es el programa del Colegio Público "Llevant", que como todos los viernes...». «Así comenzaba nuestra emisión», comenta para TRAFICO-CHICO Julián Mateo, miembro del grupo de 8.º de EGB, que realizó la grabación del programa «La Educación Vial en el cole», en Radio Balear de Inca. La profesora que supervisó el trabajo radiofónico, Margarita Gual, recuerda que «los chavales realizaron un programa de radio de gran calidad, para ser la primera vez que veían un micrófono». En términos parecidos se expresa Pablo Bibiloni, profesor del CP «Arenal»: «Nuestro equipo estaba formado por alumnos de 3.º de EGB. Al tiempo que trabajaron para la Educación Vial, gozaron conociendo la radio por dentro». Ambos profesores coinciden en su deseo de repetir la experiencia.

Una experiencia a todas luces feliz, que nace de la mano de Antonio Femenía, funcionario de la Jefatura de Tráfico de Baleares. El mismo comenta: «Pensé en la radio, como medio de llevar la Educación Vial a muchos chavales. Radio hecha por ellos mismos y dirigida a sus compañeros. La conjunción de la Delegación de Educación y Ciencia y Tráfico fue total. Radio Balear de Inca ofreció generosamente sus estudios». «A los centros escolares —prosigue Femenía— se les presentó un modelo de guión, y empezamos a caminar». Así ha sido, desde el 5 de diciembre pasado, cada viernes lectivo se emite desde Radio Baleares este programa de «La Educación Vial en el cole», de 15 minutos de duración, íntegramente realizado por escolares y para escolares.

Tomeu Barceló, coordinador del Programa de Alumnos, reconoce de igual modo: «Vemos con satisfacción la labor de conjunto, y el esmero de los alumnos en el trabajo». La opinión de Gabriel Sampol, director de la emisora, también es significativa: «Prácticamente no cambiamos nada del guión. Traen hasta la música escogida. Nuestros técnicos se asombran de la profesionalidad de los chavales. El programa se emite a las 16,30 y constatamos una fuerte audiencia por las llamadas y cartas recibidas. Estamos contentos de prestar esta colaboración».

Por otra parte, Antonio Femenía agrega: «Se escogió la extensa zona de Inca por sus características, que aglutinan lo rural y lo urbano, y cuya población escolar supera los 7.000 miembros. Al emitirse dentro de la hora lectiva, el programa es seguido en el aula, por radio o megafonía. Esto permite establecer un pequeño coloquio, a continuación, en la clase».

Se llevan realizados más de 18 programas, con la participación de 15 colegios, en los que han colaborado más de 300 alumnos que, guiados por sus profesores, han manejado micrófonos, señales, tiempos, marcas viales y sintonías. La Educación Vial y la radio. El fin de curso marca una pausa, para el descanso de estos jóvenes redactores y locutores. De regreso al aula, la FM les aguarda.

A.G.V.



Los distintos equipos circulan por las calles de esta miniciudad.



Los agentes ferrolanos penalizaban las infracciones de estos jóvenes conductores.

Campeonato de Parques Infantiles y de seguridad en ciclomotor en El Ferrol

OLIMPIADA DE LA EDUCACION VIAL

La ciudad de El Ferrol fue el marco del XXIII Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico, así como del IX Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, celebrado cuando el mes de mayo despuntaba. Cuenca acaparó el primer puesto en las dos modalidades. Las jornadas resultaron apretadas y chavales y monitores convivieron estrechamente ligados por un asunto común: la educación vial.

Cuarenta y cinco equipos, y más de cien chavales se dieron cita este año en El Ferrol con motivo del XXIII Campeonato de Parques Infantiles y el IX Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor. Tras la llegada, recepción en el Ayuntamiento de la localidad.

El primero de mayo se presenta caluroso y sin nubes. «No lloverá», nos profetiza con acierto el concejal de Circulación, Manuel Lorenzo, que en esta mañana se muestra atento a que todo salga bien. El sol hace resaltar el colorido de los chándals de los equipos que, con sus respectivos dorsales, aguardan inquietos el momento de su participación. La pequeña Olimpiada de la Educación Vial está en marcha.

La primera prueba matinal consistió en la contestación a un test de circulación. «Creo que no han fallado ninguna pregunta», nos comenta Juan Alfaro, jefe del parque de Albacete y decano entre los monitores. Mientras tanto, la prueba ha comenzado. En kart y en bicicleta los equipos van saltando a la palestra; agentes de la policía municipal ferrolana, estratégicamente situados, penalizan las infracciones de estos jóvenes conductores.

Los participantes demuestran su conocimiento del Código, su habilidad en el manejo de las máquinas y realizan el recorrido prefijado, deteniéndose ante los controles, donde se verifica su paso. Observamos en «boxes» cómo los monitores de los equipos que aún no participaron dan las últimas instrucciones a sus pupilos. El ruido de los motores, los nervios y la mezcolanza de lenguas, pues prácticamente toda España está aquí representada, forman un atrayente espectáculo. Es curioso anotar que las provincias de Alicante y Baleares presentan cuatro equipos cada una, quizá por aquello de que el clima mediterráneo propicie el mejor desarrollo de esta actividad.

Tras la prueba de ciclomotores, la jornada matinal concluye. La hora de la comida marca un descanso para el comentario de lo acaecido.

Ya por la tarde, en el Pabellón Municipal se celebrará el Concurso de Seguridad Vial en Ciclomotor; los equipos van a lucir sus habilidades en la pista. Ahora, el dominio de la «bici» o del ciclomotor es lo que cuenta. Sortear obstáculos, atravesar trampolines o permanecer unos segundos, que parecen horas, guardando el equilibrio sobre dos ruedas hace arrancar aplausos al público infantil que llena las gradas.



Todos intentan dejar a su equipo en el mejor lugar. Conjugan conocimiento y habilidad.

Llegado el momento de la verdad, cuando el jurado reúne las puntuaciones de ambas pruebas, Cuenca y Plasencia (Cáceres) han conseguido los primeros puestos en esta preselección para ambas categorías por equipos.

Daniel Navalón, director del parque de Cuenca, nos comenta emocionado y jubiloso: «Hemos trabajado mucho para esto. Todos los equipos se han portado, pero hemos ganado nosotros». Los monitores y participantes se abrazan y se felicitan. Todos están contentos, aunque algunos más que otros, como es natural.

Un año más se ha celebrado el Campeonato. Ahora, al volver a sus hogares, estos chavales, venidos de toda España, contarán mil anécdotas de su paso por El Ferrol. Los monitores, por su parte, saben que tras este jubileo, la educación vial diaria les espera en su localidad respectiva.

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

Tráfico

Suplemento especial VERANO 87



José RUBIO

¡HASTA LA VUELTA!

- ***Todas las medidas de tráfico para la salida y el regreso: obras, horas punta, itinerarios alternativos, puntos peligrosos, etc.***
- ***Cómo preparar su coche y el viaje.***
- ***Guía de primeros auxilios.***
- ***Sepa salir de situaciones comprometidas.***

Lo que debe revisar en su coche

ANTES de salir de vacaciones conviene, si quiere evitarse algún que otro susto en carretera, que se revisen algunos de los elementos principales del automóvil. Aunque se trata de operaciones relativamente fáciles, siempre es preferible que la revisión sea efectuada por algún taller profesional donde, además de los elementos principales, pueden detectar un fallo en otro lugar del coche que un aficionado no notaría.

En principio, y dado que el viaje de vacaciones se realiza entre el calor veraniego, conviene chequear el **circuito de refrigeración.** No sólo compruebe que el nivel del agua del radiador sea el adecuado, sino que las correas del ventilador estén en perfecto estado de uso (que no tengan alguna zona dañada) y convenientemente tensadas. Es una comprobación sencilla que le evitará el susto y la parada por un «calentón». En cualquier caso, es conveniente llevar el correspondiente repuesto de correas para el ventilador.

Los **frenos** son esenciales y de su perfecto funcionamiento puede depender su vida. Si su automóvil no incorpora un testigo avisador del nivel de desgaste, compruebe que las pastillas de los frenos (y los discos) no están deterioradas ni excesivamente desgastadas. Vigile también que el nivel del líquido de frenos está dentro de los límites aceptables. No obstante, conviene que un mecánico le revise, a la menor anomalía, el funcionamiento del sistema.

Del estado de los **neumáticos** dependen factores tales como el agarre del coche en las curvas o, incluso, un



apreciable ahorro en el consumo de gasolina. Compruebe que el dibujo de sus neumáticos sea bien visible y esté marcado y que la rueda esté en perfecto estado; con estas dos medidas conseguirá una disminución en las posibilidades de sufrir un pinchazo o reventón. Cuide también del hinchado de sus neumáticos; recuerde que la presión debe ser adecuada al peso que el coche vaya a cargar y de las carreteras que vaya a transitar (por ejemplo, en caso de que vaya a viajar por autopista, la presión del aire debe ser mayor que si lo hiciera por carretera normal).

Cuando los viajes vayan a ser largos, prevea los cambios de **aceite** del motor. Cámbielo antes de lo previsto si es necesario para que no le pille el momento del cambio durante el viaje y ponga un aceite adecuado a las temperaturas que, previsiblemente, va a soportar el automóvil en su lugar de vacaciones: no es lo mismo ir de vacaciones a la playa que a la sierra, aunque normalmente, gracias a los aceites multigrados, esta cuestión está resuelta.

Tampoco estaría de más que realizase una comprobación del funcionamiento y estado de las suspensiones, de la dirección —realizando un paralelo si fuera necesario—, del aceite de la caja de cambios y una puesta a punto (bujías, carburador, platinos, etcétera).

Muchos conductores prefieren, en sus viajes de desplazamiento hasta su lugar de destino en vacaciones, la conducción nocturna. Vigile el reglaje de sus faros de tal forma que luego no deslumbre a los demás conductores. Es una operación sencilla que puede usted realizar enfrentando su coche a una pared y regulando la altura mediante el tornillo correspondiente. En cualquier caso, recuerde que es obligatorio llevar los repuestos correspondientes al sistema de alumbrado (y que resulta muy conveniente, además, pues de un buen alumbrado dependen nuestra seguridad y la de los demás).

Por último, también resulta conveniente revisar una serie de pequeños detalles del automóvil, como el nivel del agua de la batería (y de los bornes en caso de baterías sin mantenimiento), del depósito de limpiaparabrisas, del funcionamiento de las escobillas del limpiaparabrisas, intermitentes, limpieza de faros, etcétera.

La hora del descanso

Pues sí. Ya ha llegado el verano. Y con él, claro, las merecidas —siempre merecidas— vacaciones. Nuestra revista no podía estar alejada de tal situación, porque usted necesita desplazarse. No es cosa de estar aguantando la canícula en el lugar que «suena» a rutina y a trabajo cotidiano. Por eso lanzamos nuestro habitual suplemento veraniego, que tiene algunos cambios respecto a años anteriores. El principal, desde luego, que se incluya tanto en el presente número de junio —muchos nos vamos de vacaciones en julio— como en el del mes que viene, por eso de los «recalcitrantes» de agosto.

Para unos y para otros, para los de julio y los de agosto, van en estas páginas aspectos como las carreteras, los puntos peligrosos, los tramos conflictivos, las obras y hasta los itinerarios alternativos. Todo, todo, para que intenten el mejor de los viajes, tanto en la ida como en el retorno. Porque lo que está claro es que nos tenemos que volver a ver en septiembre...

La preparación del viaje

DECIDIDO ya, por consenso familiar, el punto de la costa o de la montaña donde pasará usted sus vacaciones; comprada la nueva nevera, porque la otra no aguantaba más, y pensando cómo introducir en el maletero los mil y un cachivaches que los chavales consideran imprescindibles y que luego se consiguen colocar apelando al ingenio, todo está preparado.

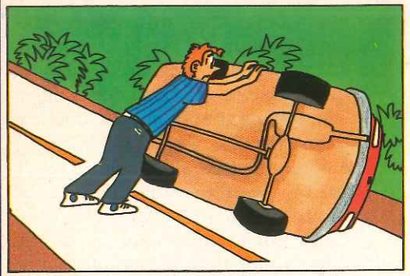
- Hablemos ahora del elemento básico del viaje: el vehículo. Imprescindible es que éste haya pasado por una concienzuda revisión de los elementos fundamentales del mismo: ruedas, frenos, dirección, suspensión y reglaje de faros. El vehículo debe estar preparado para las exigencias que de él se esperan.
- Corresponde ahora citar el factor humano. El conductor y la familia han de pensar en el viaje y poner cada uno su granito de arena. La programación del día de salida, la ruta a seguir e incluso las paradas a realizar son detalles a tener en cuenta. Es conveniente que antes de partir se informe del estado de la carretera por la que va a circular, utilizando para ello el teléfono del Centro de Información y Regulación de Asistencia Mecánica y Sanitaria de la DGT. El 742 12 13 (con prefijo 91) y 421 33 33 para la Comunidad Catalana. Durante las veinticuatro horas, desde estos teléfonos, le informarán puntualmente de los momentos más adecuados para salir o regresar de viaje, de los posibles desvíos o itinerarios alternativos, así como de los puntos de asistencia mecánica y sanitaria que pueda hallar en su recorrido.

Compruebe que no deja olvidada su propia documentación, ni la del vehículo. Es conveniente iniciar el viaje habiendo descansado lo suficiente. A veces, por retrasos o aglomeraciones, puede aparecer el cansancio de forma prematura.

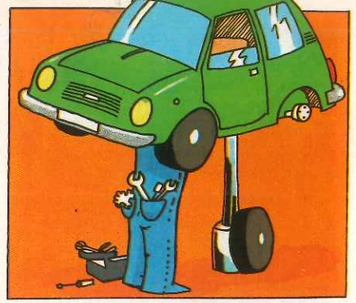
- El equipaje, o carga, muy importante desde el punto de vista de la seguridad vial, debe estar bien repartido. Nunca puede crear incomodidad a los pasajeros, y menos al conductor. Recuerde que el vehículo no responderá igual ligero de peso que «a tope». La mala visibilidad, a causa de una incorrecta colocación del equipaje, puede ocasionar algún susto, siempre evitable.
- Deberá prestar atención, igualmente, a la circulación nocturna, que puede complicar el viaje. Asegúrese de que dispone de suficientes horas de luz. Es conveniente también circular con el depósito de gasolina lleno, para evitar paradas innecesarias o agobios.
- Otro aspecto a tener en cuenta consiste en que el conductor, además de iniciar el viaje descansado, procure llevar ropa holgada, evitando prendas muy ajustadas y zapatos bien ceñidos al pie, huyendo de conducir con sandalias o playeras. Recuerde, además, desprenderse de las gafas de sol cuando entre en un túnel o cuando comienza el crepúsculo.
- En cuanto a la alimentación en el viaje, no olvide los consejos sobre el alcohol. Este suele ser causa de un importante porcentaje en accidentes. No pruebe ni una gota de alcohol, por su seguridad y la de los demás usuarios. Tampoco debe abusar de excitantes, como el café, té, u otras bebidas que contengan cafeína. La comida del conductor antes de los viajes será suficiente, pero no copiosa. Es recomendable tomar frutas, así como leche y sus derivados.
- Conviene, asimismo, mantener en todo momento la distancia de seguridad respecto al vehículo que nos precede, circunstancia más acentuada si se viaja en caravana. Deben evitarse, de igual modo, las distracciones, como mirar el mapa o «echar una ojeada» al paisaje. Es preferible detener la marcha, buscar un lugar adecuado y efectuar la comprobación necesaria.
- Como punto final, recuerde que aunque hablamos del verano, puede encontrarse con condiciones climatológicas adversas, tormentas o nieblas, ante las que habrá de extremar las precauciones en la conducción.



RECUERDE QUE...



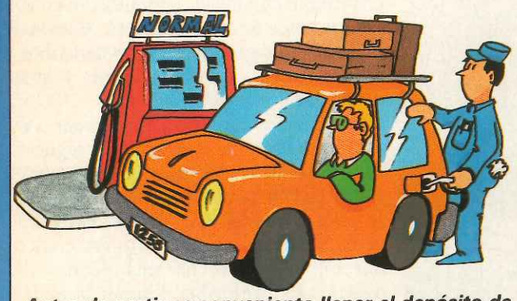
Si sufre una avería o accidente, debe retirar rápidamente el coche de la calzada, e incluso del arcén, si es posible.



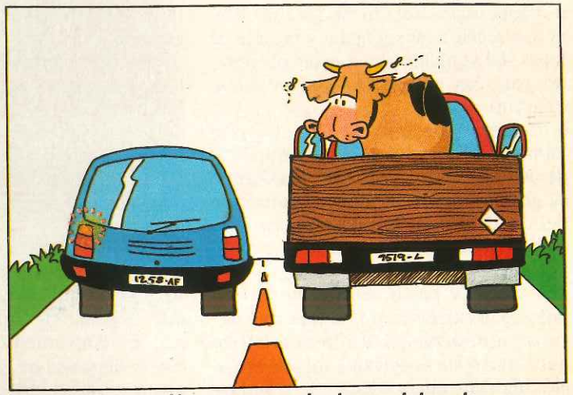
Su coche necesita una puesta a punto cada cierto tiempo. Esta es una buena ocasión para hacerla.



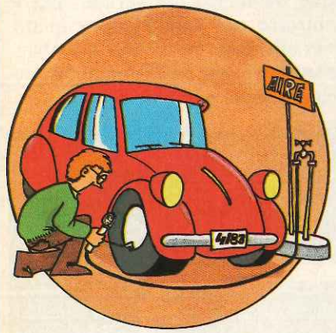
Los niños deben viajar siempre en los asientos traseros. Irán más seguros.



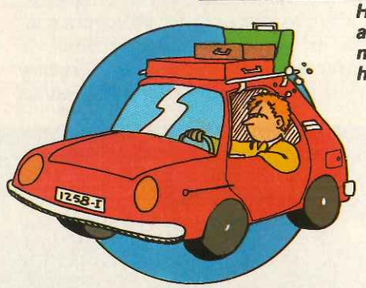
Antes de partir es conveniente llenar el depósito de la gasolina. No se deje sorprender.



Hay que anunciar la maniobra de adelantamiento con antelación, manteniendo los intermitentes encendidos hasta que la haya realizado.



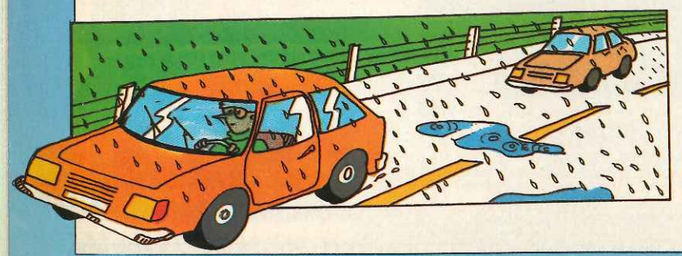
Hay que verificar la presión de los neumáticos antes de salir de viaje.



Comer en exceso produce somnolencia. Si va a efectuar un viaje, coma con moderación.

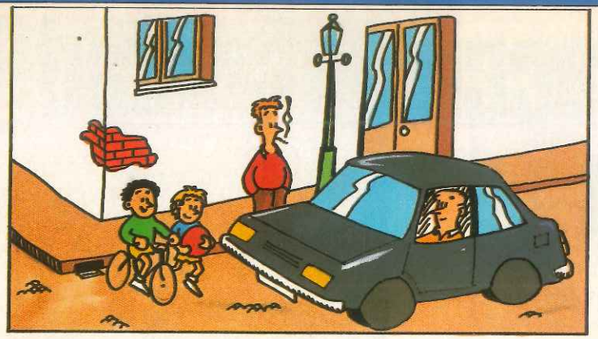


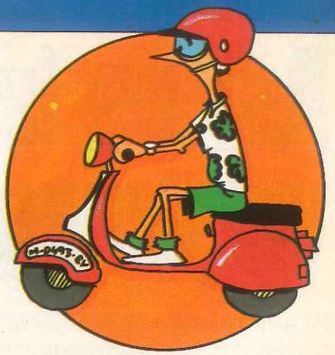
Es conveniente utilizar en todo momento el cinturón de seguridad, incluso desde la puerta de su casa.



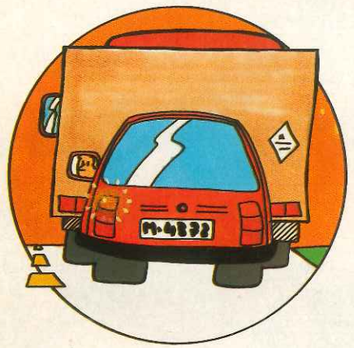
La distancia de seguridad debe ser mayor si se circula por autopista o las condiciones meteoro-lógicas son adversas.

En las travesías de núcleos urbanos debe extremar su atención ante la presencia de niños, peatones y ciclomotores.

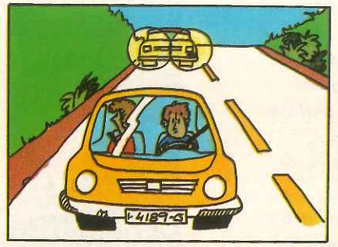




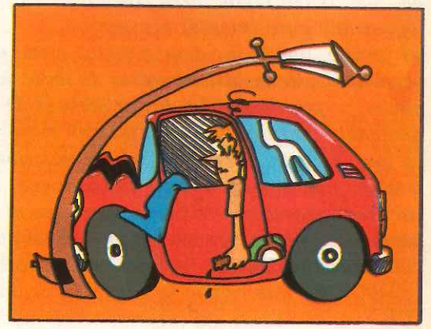
Si circula en moto, el uso del casco es obligatorio y mucho más seguro.



Para cambiar de carril hay que aplicar esta norma básica: retrovisor-señal-maniobra, y tenga en cuenta que por detrás pueden surgir vehículos de marcha más rápida.

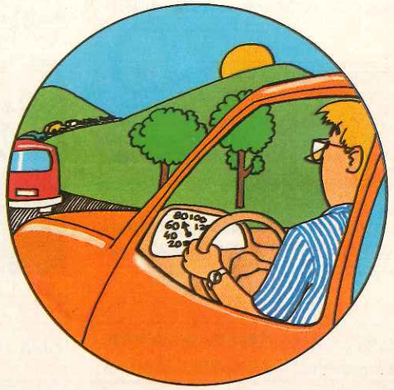


En vías rápidas, para advertir el adelantamiento a los demás usuarios, hágalo con destellos luminosos.

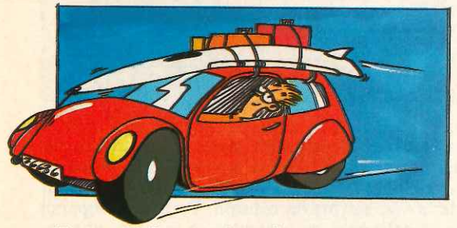


Recuerde que el alcohol es totalmente contraproducente para la conducción. No viva en propia carne sus efectos negativos.

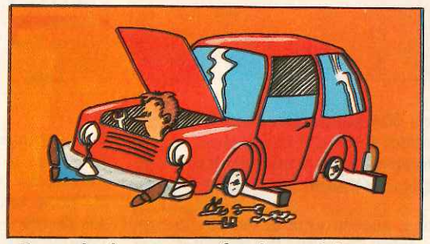
No debe fijarse una hora de llegada y descanse cada dos o tres horas.



Es necesario mantener siempre la velocidad adecuada a las condiciones de la vía o a las circunstancias del tráfico.



Es conveniente evitar el exceso de equipaje. Lo que lleve, colóquelo de forma compensada en su coche y evitando que reste comodidad o visibilidad al conductor.



En cualquier caso, es fundamental que compruebe el estado de los frenos, dirección, ruedas y alumbrado.

- *En autopista y autovía circule por el carril derecho. Utilice los restantes sólo para adelantar y vuelva gradualmente otra vez a la derecha.*
- *En caravana, también ha de respetarse la distancia de seguridad y evite los adelantamientos. Además de ser peligrosos, ganará muy poco espacio.*

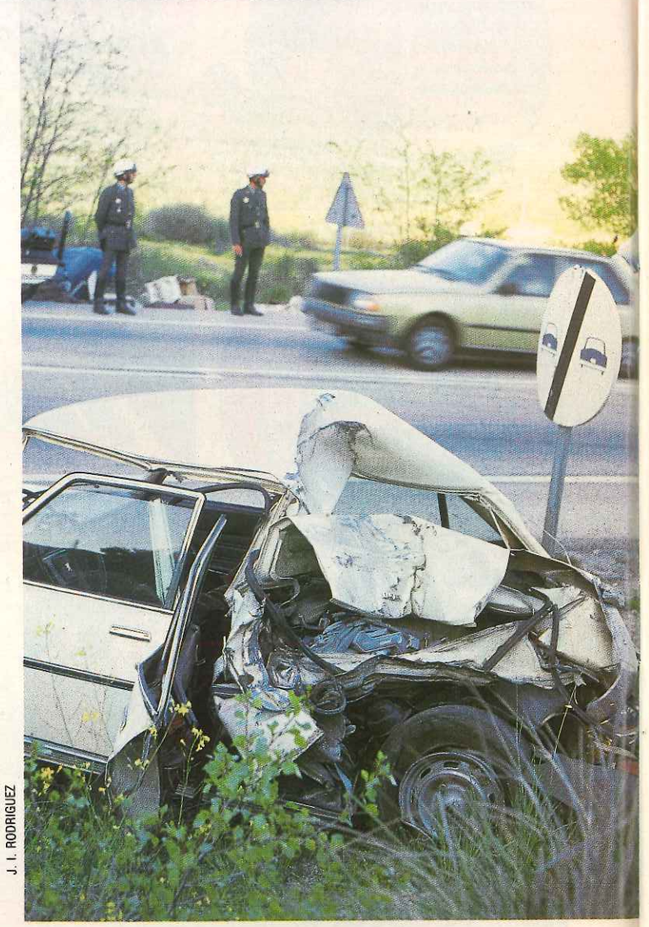
Dibujos: SEBASTIAN

IV

V

Así es la accidentalidad veraniega

La inmensa mayoría de los accidentes de tráfico no son inexorables: al contrario, pueden y deben ser evitados. Conocer cómo y cuándo se producen no equivale, por supuesto, a saber con exactitud por qué tienen lugar, pero constituye un paso importante para intentar prevenirlos.
El verano, por la incidencia de las grandes vacaciones, llena las carreteras de todos los países, y, por desgracia, los accidentes de tráfico aumentan de forma espectacular en ese área, ya que, en zona urbana, salvo los muertos (que también aumentan), apenas se observa variación, como puede comprobarse en el cuadro siguiente, que, aunque referido —igual que casi todos los demás— al año 1985, puede considerarse que refleja la situación actual. (Téngase en cuenta, al interpretar el cuadro, que el porcentaje matemático «normal» sería 25, por significar el verano una cuarta parte del total anual.)



J. I. RODRIGUEZ

Porcentaje del verano sobre el total respectivo anual = 100			
Zona	**Accidentes**	**Víctimas**	**Muertos**
Carretera	33 %	34 %	32 %
Zona urbana	26 %	26 %	30 %

El cuadro siguiente permite cotejar la distribución aproximada de la accidentalidad en carretera en las tres épocas del año que, a estos efectos, parecen más significativas.

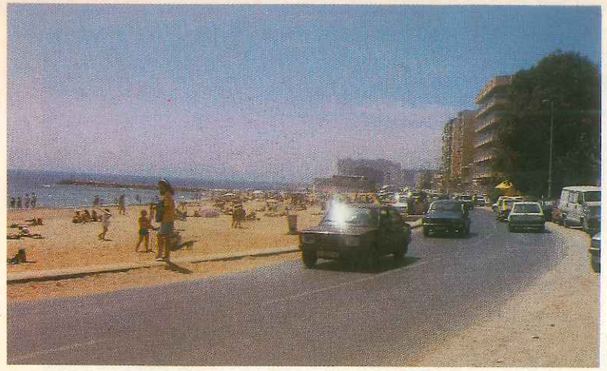
Epoca	Promedio diario de		Número de muertos
	Accidentes	Muertos	por 1.000 accidentes
Semana Santa	115	10	93
Verano	137	14	100
Navidad	117	16	131
Promedio año	105	11	105

El número de muertos por 1.000 accidentes —cuyos valores han sido calculados sobre los totales reales y no sólo sobre los promedios— marca la gravedad relativa de las consecuencias de los accidentes, y pone de relieve que, efectivamente, suelen ser peores durante el invierno.

Del cuadro anterior se deduce que durante el verano se produce en carretera un promedio diario de unos 135 accidentes, que originan unos 14 muertos. Conviene saber ahora cómo se distribuyen ambas cifras por tipos de accidente.

Promedio diario veraniego (números absolutos)		
Tipos de accidente	**Accidentes**	**Muertos**
Colisión de vehículos en marcha	65	7
Atropellos de peatón	9	2
Salida de la vía (sin previa colisión)	34	3
Otros tipos de accidente	29	2
Total	**117**	**14**

Como puede observarse, la primacía, tanto por el número de accientes como de fallecidos, la ostenta la colisión de vehículos en marcha (que engloba la frontal, la lateral y la trasera), seguida de la salida de la vía, sin previa colisión. Pero si se separan los diversos tipos de colisiones de vehículos en marcha, nos encontraríamos con la siguiente ordenación en carretera, que si bien no se refiere ya al verano, sino al total del año, seguramente refleja también la situación veraniega:



Rango y porcentajes del n.° de accidentes y muertos				
Tipo de accidente	**Accidentes**		**Muertos**	
	Rango	**%**	**Rango**	**%**
Salidas vía	1.°	23,9	2.°	20,8
Colisio. frontales	2.°	17,7	1.°	28,7
Colisio. laterales	3.°	17,6	4.°	11,1
Colisio. traseras	4.°	11,4	5.°	6,8
Atropello peatones	5.°	9,5	3.°	15,2
Resto	—	30,9	—	17,4
Total	—	100,0	—	100,0

La salida de la vía tiene mucha relación con la velocidad inadecuada (casi la mitad de los muertos en este tipo de accidente se originan por esa causa) y, además, se trata de una proporción que aumenta de año en año. En cuanto a las colisiones entre vehículos, la gran mayoría de las frontales tienen lugar por adelantamientos incorrectos; las laterales, por incumplimiento de las normas de prioridad, y las traseras, por no guardar las distancias de seguridad. En cuanto a los peatones, conviene tener muy en cuenta que, en carretera, el 60 por 100 de los accidentes mortales se produce durante la noche, en tanto que en zona urbana sólo el 40 por 100 y que, en una y otra área, durante el poco tiempo que duran los crepúsculos, tienen lugar casi el 5 por 100 de los atropellos mortales.

Si de la accidentalidad del peatón pasamos a una consideración global del asunto, conviene recordar, ya que durante el verano suele viajarse con frecuencia de noche, que es muy posible que, en la actualidad, la accidentalidad al respecto pueda configurarse con valores muy próximos a los del siguiente modelo:

Porcentaje de accidentalidad e índice de gravedad				
Luminosidad	**Porcentaje de accidentes con víctimas**		**Número de muertos por 1.000 accidentes**	
	Carretera %	**Z. urbana %**	**Carretera**	**Z. urbana**
Día	57	63	96	18
Crepúsculo	5	4	116	29
Noche	38	33	136	33
Total	100	100		

Reflexionando sobre el índice de mortalidad, puede concluirse que, en carretera, el correspondiente a la noche supera en un 40 por 100 al del día, y, en zona urbana, casi en un 60 por 100.

- ***Agosto, el más conflictivo.***
- ***Considerable aumento con respecto a la Semana Santa o Navidad.***
- ***Se produce un promedio de 135 accidentes y 14 muertos al día.***
- ***Las colisiones entre vehículos en marcha y las salidas de la vía, principales tipos de accidentes.***

De los tres meses considerados como verano a los efectos de este estudio, el más conflictivo es agosto (12 por 100 del total anual de muertos), segido de julio (10 por 100) y de septiembre (9 por 100). Dentro de los dos primeros meses, los «puentes» de Santiago y de la Ascensión suelen dar origen a una accidentalidad especialmente significativa.

Otra importante características de la accidentalidad veraniega, que conviene tener muy en cuenta para actuar como procede en cada caso, es el turismo extranjero, que invade masivamente las carreteras españolas, y, como es lógico, participa en la accidentalidad. Cada año, especialmente durante el verano, cerca de 3.000 vehículos extranjeros se ven implicados en accidentes con víctimas, representando casi un 5 por 100 del total de ese concepto. En muchas ocasiones, y no sólo en el caso de emigrantes portugueses o marroquíes que atraviesan España, esos accidentes tienen su última causa en el cansancio producido por muchas horas de conducción ininterrumpida, causa ésta que, sin duda, se halla también presente en gran parte de la accidentalidad veraniega española, aunque la estadística oficial no llegue nunca a reflejarla en la proporción exacta.

Pero resulta imposible finalizar este breve repaso de la accidentalidad veraniega, sin hacer al menos alusión a una de las causas más importantes de la accidentalidad vial, el alcohol, así como al remedio más eficaz para aminorar las consecuencias del accidente ya producido: el uso del cinturón de seguridad y del caso de protección, que divide por 3 y por 2, respectivamente, el riesgo de resultar muerto y aumenta sensiblemente la posibilidad de resultar ileso, como detalla el cuadro que se ofrece a continuación y que resume un reciente estudio español.

RESULTADO	Grupo protegido		Grupo sin protección	
	con cinturón	con casco	sin cinturón	sin caso
Muertos	2,22 %	4,36 %	6,61 %	8,80 %
Heridos graves	15,54 %	34,98 %	21,96 %	46,67 %
Heridos leves	37,73 %	52,95 %	32,72 %	37,54 %
Ilesos	46,51 %	7,69 %	38,78 %	6,97 %

Pero, desgraciadamente, más del 20 por 100 de los automovilistas y cerca del 40 por 100 de los motoristas no hacen uso de esos elementos de seguridad, y, en cuanto al alcohol, cada año son detectados en carretera unos 5.000 conductores, la cuarta parte durante el verano, con una tasa de alcoholemia superior a la tolerada.

José María ALTOZANO

primeros auxilios

Dr. Angel del AGUILA

Cómo actuar ante un siniestro

LA tarea de auxiliar a un herido, los primeros auxilios, es una faceta que se nos escapa a muchos. Quizá no somos conscientes de lo que podría significar esta ayuda si tuviéramos unas nociones básicas, tanto para actuar como para no hacerlo si sabemos que nuestra intervención puede ser perjudicial. Para ayudarnos en esta labor, el doctor Angel del Aguila, con gran experiencia en este campo, comienza este mes la publicación de una serie de artículos que, sin duda, nos arrojarán mucha luz en este terreno. El que publica en este suplemento especial de verano aborda las bases fundamentales que se deben seguir cuando nos encontramos con un accidente para evitar males mayores.

Es frecuente ver en los hospitales que los menos graves son los heridos del primer accidente y que, los verdaderamente graves, son los que acudieron a auxiliar a los primeros, al ser atropellados por un vehículo al que nadie le avisó del obstáculo que había en la calzada tras una curva, o en prisas por llevár a un herido leve y que terminan con un accidente de más graves consecuencias.

Pensamos que son estos casos y otros parecidos los primeros en evitar. Después de conseguir esto procuraremos ayudar a los heridos para que sus lesiones no se incrementen hasta llegar al hospital. En muchas ocasiones, si no se tienen los mínimos conocimientos, **es mejor abstenerse,** y en esto somos contundentes, ya que en más de una ocasión hemos visto cómo por ese excesivo entusiasmo, otros por afán de protagonismo, al pobre motorista que sólo le dolía el cuello le han quitado el casco produciéndole lesiones irreversibles e irreparables.

Aunque no hay en este tema una regla de oro, si conseguimos que ustedes tengan las ideas más claras y sepan qué hacer en un caso concreto perdiendo ese temor, de unos por no saber qué hacer y otros más alegres a hacer cualquier cosa, algo se habrá ganado. Que si se ven en una situación así puedan ayudar mejor a los heridos. En ese caso, usted se sentirá muy satisfecho y yo recompensado por haber conseguido algo con este artículo.



José I. RODRIGUEZ

La señalización del accidente es fundamental para evitar nuevos accidentes.

METODOLOGIA DE LA ASISTENCIA

1. **Evitar nuevos accidentes.**
2. **Soporte vital básico de los heridos.**
3. **Movilización de los heridos.**
4. **Transporte de los heridos.**

¿QUE HACER NADA MAS VER EL ACCIDENTE?

1) Procurar detener el vehículo sin maniobras bruscas y avisando a los de atrás con toques de freno o con el (intermitente de emergencia), ya que ellos le verán después que nosotros y con menos espacio para frenar sin brusquedades.

2) Hay que procurar dejar los vehículos a un lado de la calzada, con el fin de dejar vía libre para la llegada del coche de auxilio y como vía de frenado para alguno que se dé cuenta tarde y no se nos eche encima.

3) No se deben dejar los vehículos cerca de los siniestrados; hay que **dejar una distancia de seguridad** por si el lugar fuese peligroso. Por ejemplo, entre vehículos incendiados es conveniente dejar 75 metros y si llevasen material explosivo dejar 600 metros. Si hay postes de tendido eléctrico caídos se debe guardar como distancia de seguridad la del poste intacto. Estas distancias no deben ser rebasadas ni por las ambulancias.

4) Hacer señas a los vehículos que se acercan en ambas direcciones desde un lugar seguro y nunca en el centro de la calzada, que detengan la marcha, haciéndose bien visible sobre todo si es de noche, hay niebla, etcétera.

5) No se pondrán a la salida de una curva; siempre al principio de ésta, así el vehículo que viene nos verá mucho antes. Igual sucede en los cambios de rasante.

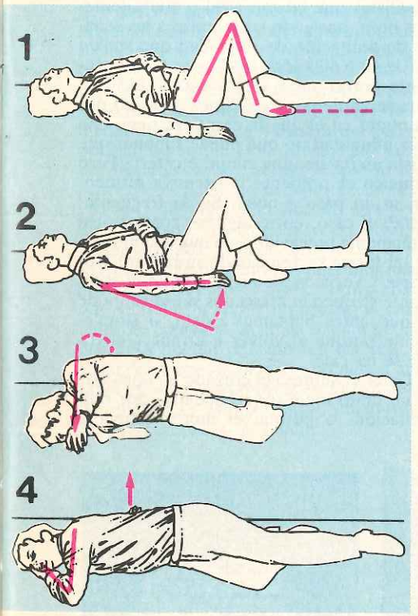
Cuando el lugar del accidente es seguro, pasamos a ayudar a los heridos; no antes, ya que de otra manera corremos peligro nosotros mismos.

Es importante recordar que los motores se deben apagar, así como, si es posible, desconectar la batería. En absoluto se debe fumar en el lugar del accidente, ya que suele haber gasolina esparcida por el suelo y saliendo de los depósitos, lo que engendra un notable peligro.




José RUBIO

El traslado de los heridos debe hacerse en vehículos apropiados para ello.



¿QUE HACER POR LOS HERIDOS?

El **área de salvamento** es la zona donde ha tenido lugar el impacto directo del accidente. Es la zona de acceso a las víctimas, a la que se irá a pie, se mantendrán alejados de ella personas curiosas y que no actúen directamente.

Lo primero es valorar la situación del accidente y sus circunstancias, que serán las que nos indicará la premura en nuestra actuación. Así, no es lo mismo si los vehículos están incendiados, en cuyo caso se debe actuar con la máxima celeridad en extraer los heridos y apagar el fuego; si no ocurriese esta circunstancia, la rapidez de acción vendrá impuesta por el estado de los heridos.

No obstante, no hay que precipitarse y empeñarse en sacar los heridos de los vehículos si no corren un peligro mayor cuando han quedado atrapados en el interior. Es frecuente ver en los hospitales por esas prisas a heridos con lesiones complicadas o fatales por este motivo.

¿COMO SE PUEDE SABER EL ESTADO DE LOS HERIDOS?

Lo mejor es dirigirnos a ellos y ver si responden a nuestras preguntas; si es así ya vemos que están conscientes y esto nos facilita la actuación y nos debe tranquilizar. Después debemos preguntarles si se pueden mover o si necesitan de nuestra colaboración. Para ayudarle, es el herido el que nos debe indicar la mejor forma de sacarle, ya que es él quien siente el dolor si lo hacemos mal. Siempre se le sujetará de forma que no se le incremente el dolor y, por tanto, se le irá movilizando con mucha lentitud y sin brusquedades. Si no se le puede sacar, es mejor esperar a conseguir palanquetas, gato o tenazas para sacarle. Si el herido está inconsciente, **¿qué hacer?** Veremos. Si respira o no, si tiene pulso. Si no lo tiene habría que hacer **reanimación cardio-pulmonar** con boca a boca (recordar que hay que tapar la nariz), y se puede poner un pañuelo en la boca del herido para evitar el contacto directo. Si fuese un niño, dentro de nuestra boca incluiremos también la nariz.

Esto, junto al masaje cardíaco, lo explicaremos con más detenimiento en otro capítulo. Es conveniente que todos nos familiaricemos en coger el pulso para estar acostumbrados a buscarlo. Hay que intentar ver las lesiones asociadas que tenga y valorar su gravedad para actuar sobre ellas en consecuencia.

La extracción del herido del vehículo debe ser con el máximo cuidado y vigilando sobre todo el cuello: debe impedirse los movimientos de la cabeza y para ello una sola persona se encargará de sujetarla; sus movimientos sólo irán en consonancia con los de la espalda, evitando la flexión de ésta, ya que de haber una fractura de alguna vértebra es en estos movimientos en los que se pueden producir lesiones irreparables en la médula. Para esta maniobra lo ideal sería que dos personas lo movieran sujetando los brazos del herido y pasando el antebrazo nuestro por la axila de éste.

De ser posible, otras dos personas se encargarán de los miembros inferiores. Si algún miembro está fracturado, hay que cuidar al máximo que no se mueva por el sitio de la fractura, pues los vasos y nervios suelen ir muy cerca del hueso y podrían lesionarlos además de producir mucho dolor; por esto, si se cuenta con personal suficiente, una persona se ocupará de sujetarle el miembro fracturado.

Una vez extraído se pondrá en el suelo en **posición de defensa o de seguridad,** esto es, tumbado sobre el lado derecho. Flexión de la pierna de este lado y la mano izquierda debajo de su cabeza o una especie de almohada. Con esta posición, si el herido vomita o tiene algo en la boca puede respirar y no correrá peligro de ahogarse. Recordar el abrigar a los heridos. La ropa no se debe raspar, hay que cortarla y desajustar corbatas, cinturón, etcétera. **Para el control de las hemorragias** la mejor forma es comprimir sobre la herida bien con la mano o haciendo una especie de pelota con pañuelos, luego se puede vendar o sujetar con la mano. **No** somos partidarios del torniquete por lo peligroso que resulta, ya que hemos visto muchas lesiones por torniquetes realizados con cuerdas, cordones, etcétera, que comprimen tanto que lesionan los vasos y nervios que pasan por debajo de él, entre otras posibles complicaciones. Siempre que sean necesario, se harán con prendas anchas, como una manga de camisa, cinturón ancho, corbata. Nunca con cuerdas o cordones.

Si presentaran **quemaduras,** lo mejor es sumergir el miembro en agua o aplicarle toallas empapadas. **No** poner pomadas ni ningún

tipo de cremas, pasta de dientes, etcétera, ya que éstas si no perjudican hay que quitarlas cuando llegue el enfermo a quirófano. Repito, **lo mejor es solamente agua** para las quemaduras y nada más.

Para las fracturas debemos tener presente que lo peligroso, lo que más duele, es cuando se mueve por el foco de fracturas. Para inmovilizarlas lo podemos hacer así:

— El brazo lo sujetamos al cuerpo.
— El antebrazo lo sujetamos al pecho.
— Las piernas las sujetamos entre ellas.

Podemos dar mayor estabilidad a las fracturas utilizando periódicos o revistas a modo de vendas.

Cuando tenemos la situación controlada, **¿qué hacemos?** Hay que transportarlo, pero **¿cómo?** De la misma forma que lo hemos sacado del vehículo, lo levantaremos para colocarlo en la camilla si hay ambulancia o sobre una manta si no es así, con el mismo cuidado lo pasaremos al vehículo de socorro. Si no hay ambulancia, hay que transportarlos en una furgoneta o ranchera en la que pueda ir estirado y en la posición de defensa si es necesario. Es frecuente ver que tras los cuidados anteriores al herido se le mete boca arriba en la ambulancia o en un coche con la espalda doblada, siendo esto lamentable. Una vez en el vehículo de socorro, hemos de tener en cuenta que **en pocas ocasiones el estado de los heridos justifica la velocidad con que se les transporta.** Hay que tener muy en cuenta que en heridas graves las aceleraciones y las desaceleraciones bruscas pueden ser muy perjudiciales, dado que éstas influyen sobre todo en el sistema vascular, entre otros. Estos están lesionados y no responden a la aceleración como un órgano sano.

Debemos tener muy claro que es mucho mejor que un herido llegue un poco más tarde, pero en buenas condiciones.

Ni que decir tiene el ir amparados por un claxon o sirena cometiendo todo tipo de imprudencias, que en más de una ocasión acaban en accidentes mayores bien del vehículo de socorro o de terceros. Esta situación no beneficia a nadie y sólo se justificará en casos muy concretos.

¿ADÓNDE LLEVAMOS AL HERIDO?

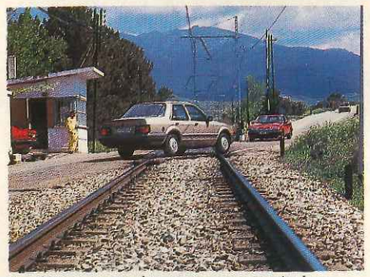
Se debe llevar a un hospital con servicio de urgencia y al que se sepa ir perfectamente.

Se pierde mucho tiempo en buscar un hospital que nos han dicho que hay cerca, pero que no sabemos ir. Lo mejor es ir a lo conocido. Tampoco se debe ir a un centro sin urgencias, ya que si se va a una clínica, consulta, etcétera, se pierde un tiempo precioso, pues en éstos suelen carecer de medios suficientes para hacer frente a estas situaciones y hay que volver a trasladar a los heridos.

Es muy importante saber guardar la calma

Sepa salir de situaciones comprometidas

Recorremos miles y miles de kilómetros en automóvil; pasamos muchísimas horas en él y es normal que a lo largo de este tiempo atravesemos por lo que en condiciones normales serían soprendentes vicisitudes. En nuestro automóvil, en la carretera, en cualquier calle o camino, en alguna excursión, de pronto, algo anormal nos ocurre, algo fuera de lo corriente, inesperado y que nos deja desconcertados. En estos momentos nuestro organismo suele reaccionar dándonos la alarma de forma tan brusca que tardamos un cierto tiempo en reaccionar; tiempo que, si la situación es comprometida, puede ser muy valioso. Es en estos casos cuando una palabra clave debe gobernar nuestras acciones: **calma.** Nada hay peor que perderla y con ella como aliada podremos dominar las situaciones más dispares. Veamos algunas de ellas.



Quedarnos atascados en un paso a nivel es molesto y peligroso, pero sobre todo es absurdo, porque siempre tenemos un último recurso para salir de él.

¿Ha visto usted en alguna ocasión un automóvil detenido en medio de un paso a nivel? ¿No? Pues el guardabarrera sí, y en muchas. Que se pare nuestro vehículo cuando estamos cruzando unas vías puede ser francamente desagradable, pero es una cosa que ocurre.

En los pasos a nivel hay muchos automovilistas que cruzan a 90 ó 100 kilómetros hora, haciendo caso omiso a las señales de limitación de velocidad que suelen ser de 40 ó 60 kilómetros hora. No es prudente cruzar unas vías a esta velocidad, porque en definitiva estamos pasando por un punto en el que la carretera tiene una discontinuidad, lo que puede suponer que exista un bache, una zanja, etcétera. Pero tampoco es prudente la excesiva prudencia en un paso a nivel. Se da frecuentemente el caso, entre algunos conductores sumamente precavidos, de que disminuyen de tal forma su velocidad, quizá para asomarse y ver si viene algún tren, que fácilmente se quedan atascados si esa zanja de la que antes hablamos existe, o simplemente porque al volver a arrancar el coche se les cala.

Tener el automóvil cruzado en unas vías es un tanto molesto; si, además, por precipitación, o porque el motor estuviera



Por despiste o intencionadamente, siempre es fácil entrar en un río. Salir, si hemos mojado el motor, puede resultarnos más difícil.



A través de una pequeña grieta en el delco se fuga la corriente. Con laca de uñas podemos hacer un aislante excelente.



Los botiquines de primeros auxilios pueden sernos esenciales en un momento dado.



Cuando un automóvil arde, literalmente no queda nada. Lo que era un objeto valioso y útil, en un instante pasa a ser una chatarra inerte.

muy caliente, o por cualquier otra anómala circunstancia, nuestro motor no arranca, la cosa se pone seria y puede cundir el pánico. Los guardabarreras han visto bajarse del automóvil a más de un conductor desconcertado e igualmente han visto que la gente se queda en el coche sin saber qué hacer, dejando pasar el tiempo en una situación peligrosa y comprometida.

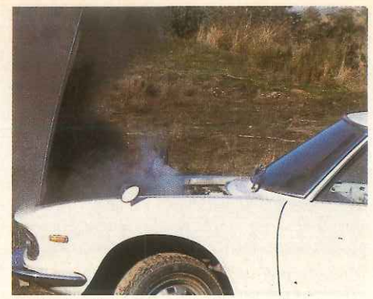
En estos casos tenemos que recordar que nuestro vehículo cuenta con un recurso maravilloso y que siempre está vivo, aunque el motor esté parado. Nos referimos a la batería. Si por cualquier mala suerte, incluida nuestra propia torpeza, nos quedamos detenidos entre las vías del ferrocarril y nuestro motor no se pone en marcha para sacarnos del apuro, la batería lo hará sin el menor problema. Nos basta meter la primera velocidad, soltar por completo el embrague y accionar la puesta en marcha. Nuestro coche saldrá de inmediato del apuro y ya fuera del peligro podremos ver qué es lo que nos ha ocurrido. Mientras tanto, recuerde que lo más prudente es fiarse de la experiencia ajena y si unos señores han colocado una placa de 30 o de 60, antes de un paso a nivel, lo más aconsejable es pasar de 30 a 60.

Dos últimos comentarios podemos hacer acerca de los pasos a nivel: el primero es que se debe procurar no cruzarlos circulando en caravana. Si la fila se detiene, nos podemos quedar cruzados en las vías. El segundo es que las barreras no deben apurarse nunca. Si pasamos cuando la barrera de entrada se está cerrando, encontraremos ya cerrada la de salida.

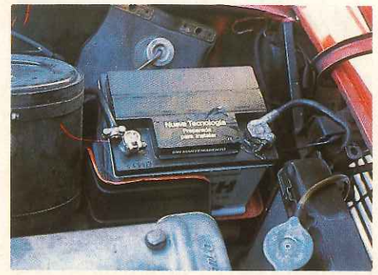
CON EL AGUA AL CUELLO

También cuando nos veamos con el «agua al cuello» es preciso conservar la calma y recordar que un automóvil cuenta con muchos recursos.

Verdaderamente no todos los días nos estamos metiendo en un río, pero quizá en una ocasión lo hagamos inadvertidamente, o quizá hemos buscado demasiada agua para lavar el coche, o la marea ha subido sin darnos cuenta, ha caído un chaparrón tremendo, etcétera. No es tan infrecuente que el agua detenga un automóvil y en alguna ocasión puede tocarnos el turno a nosotros. Entonces es fácil que el motor no arranque debido a la humedad, pero es difícil que por el agua deje de funcionar el motor de arranque; en definitiva, los cables conducen mejor la electricidad que el agua.



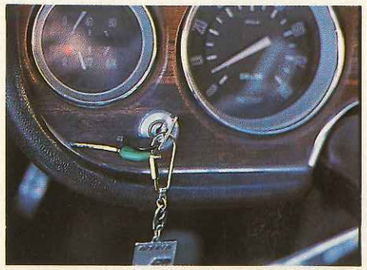
Casi todos los fuegos se inician en el motor y no de una forma brusca, sino gradualmente. Con un poco de calma e ingenio podremos ahogarlos.



La batería es el verdadero corazón de un automóvil. Este pequeño depósito de energía, que nunca descansa, nos puede sacar de muchos apuros si sabemos utilizarlo.



Para salir del barro no hay nada mejor que esto: una buena cuerda y un lugar en donde atarla, dos cosas difíciles de contar con ellas en todo momento.



Colocando la primera velocidad y accionando el motor de arranque podremos recorrer un buen montón de metros. Los suficientes para salir de un apuro.



Otro punto caliente puede ser los frenos, pero a través de éstos (aunque en ocasiones se ponen al rojo) es difícil que se inicie un fuego.

¿Y qué hacer cuando lo que nos detiene es la arena o el barro? Desde luego, si nos atascamos en la playa apurando un aparcamiento o por exceso de comodidad queriendo llegar en coche casi hasta el mar, lo mejor es pedir ayuda. La solidaridad humana funciona mucho mejor de lo que se piensa cuando se recurre a ella de forma amable y correcta. Pero si somos tímidos, cazurros o simplemente estamos solos, la forma ideal de sacar un vehículo de la arena es proporcionar un asiento sólido a las ruedas tractoras introduciendo piedras, ramas o cualquier otra cosa parecida debajo de ellas.

Salir del barro es más difícil, porque en este terreno las ruedas tienen aún menos adherencia que en la arena y porque no es fácil que los mirones se embarren los pies por muy amablemente que se lo pidamos. Si se tiene oportunidad, una buena cuerda puede solucionarnos muchas cosas, si no contamos con esta preciosa ayuda, la solución es igualmente tratar de consolidar el suelo añadiendo en esta ocasión ramas, piedras, arena o cualquier cosa que tengamos a mano, incluso papeles de periódico o de revistas, porque también en ocasiones excepcionales la prensa sirve para algo. De todas formas, tanto para salir del barro como de la arena es necesario seguir una regla esencial: la fuerza del motor debe transmitirse a las ruedas de forma suave. Por esto se debe tratar de salir de uno de estos apuros arrancando en segunda o incluso en tercera velocidad, pues de esta forma la fuerza del motor se aplica a las ruedas muy desmultiplicada y, por tanto, suavemente.

ATENCION AL FUEGO

Vamos ahora a hacer unos breves comentarios acerca del fuego.

Un automóvil es aparentemente un conjunto de mecanismos potencialmente peli-

grosos de cara al fuego. No sólo muchos de sus materiales son combustibles, sino que además tiene partes muy calientes, abundantes conexiones eléctricas y, para colmo, cuenta con un depósito de un líquido altamente inflamable. Luego, la realidad es que el trabajo de diseño tiene tan presente la potencial peligrosidad del automóvil, que es muy difícil que se produzca un incendio. ¡Incluso cuesta trabajo quemar intencionadamente un vehículo! Un automóvil recién salido de fábrica es, pues, francamente difícil que se incendie, pero los años pasan y los automóviles envejecen, e incluso en muchas ocasiones lo hacen con pocos cuidados y atenciones. La principal causa de incendio, con mucha diferencia del resto, es precisamente el descuido en el mantenimiento, el dejar que se acumule suciedad y grasa en el vano motor, el tener contactos en mal estado y en ocasiones cables sueltos. Los carburadores sucios y con fugas y las conducciones de gasolina en mal estado son la guinda que corona el pastel.

En las anteriores circunstancias no es demasiado difícil que, como consecuencia de un calentón, o por otra circunstancia fortuita, pueda presentarse un fuego. Si esto ocurriera, lo ideal es contar con un extintor y rápidamente atacar el fuego con el mismo, pero con independencia de que contemos con extintor o no, siempre son útiles algunas recomendaciones.

En primer lugar, debemos retirarnos con rapidez del tráfico para que nuestra detención no sea un peligro más. En segundo lugar, debemos valorar rápidamente la importancia del fuego, que es difícil que se inicie de forma brusca (a no ser que se trate de un accidente). Anormal es que el fuego se inicie en el motor y que lo haga de forma paulatina. Si se actúa con decisión, abriendo rápidamente el motor antes de que el fuego crezca y atacándolo de inmediato, un fuego es fácil controlarlo. Si se desperdician unos segundos preciosos, la cosa puede no tener remedio.

¿Cómo cortar un fuego incipiente? Con lo que tengamos más a mano. Desde luego lo idóneo es un extintor que se encuentre en las debidas condiciones de uso, pero, si éste no está disponible, lo más adecuado es ahogar el fuego cubriéndolo con lo que sea. Llegado al extremo es mejor perder una chaqueta, una camisa o una gabardina antes que un automóvil. De todas formas, en estas circunstancias la calma sí que va unida a la eficacia y sobre todo es importante que en un momento comprometido como éste nos mentalicemos para resolver nuestro problema rápidamente sin esperar, perdiendo tiempo, a que alguien venga a solucionar la situación.

LOS «CACOS» Y LA MECÁNICA

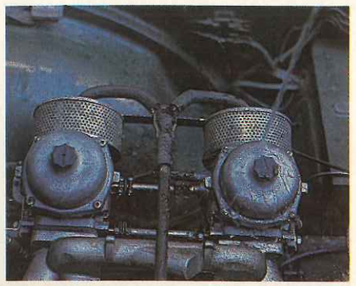
Hemos examinado en las anteriores líneas una serie de circunstancias a cuál más desgraciada; para no salir de la línea, veamos cómo enfrentarnos con otra igualmente molesta: el robo de una rueda. Si hemos tenido la desgracia de quedarnos sólo con tres, y no hemos perdido la de repuesto (y naturalmente no contamos con las correspondientes tuercas, que los «cacos» han hecho igualmente desaparecer), podemos recurrir al resto de las ruedas y quitar de cada una de las tres una tuerca, para de esta forma tener las cuatro ruedas sujetas cada una con tres tuercas en lugar de tener tres ruedas con cuatro tuercas. Técnicamente esto no presenta ningún problema, aunque naturalmente debemos conseguir las tuercas restantes en la primera oportunidad.



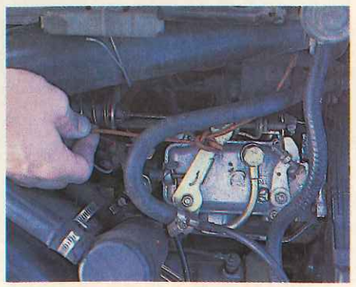
Consolidar el suelo. Ese es el principio para librarse de la arena o del barro.



Un agradable día en el campo puede verse estropeado por los «cacos». Hasta hace poco robar una rueda era algo excepcional, pero hoy, por desgracia, ocurre.



Tras una parada con el motor muy caliente es frecuente que nos cueste arrancar de nuevo. Enfriar los carburadores, incluso con agua (pero atención a los filtros), puede ser muy interesante.



El recurso de la cuerda atada al mando del carburador no es muy seguro ni fiable, pero puede momentáneamente sacar de un apuro.

Para finalizar este repaso de pequeñas y grandes desgracias, veamos algunos consejos prácticos frente a diversas emergencias mecánicas.

Un problema típico que ocurre con frecuencia durante los viajes (y más en época veraniega y calurosa) es que nuestro motor se niegue a arrancar después de una parada momentánea. Cuando el motor se encuentra muy caliente y no arranca, la culpa suele ser de la gasolina, que por causa de ese mismo calor se evapora formando una bolsa de gas que impide alimentar el carburador. Unos minutos de parada con el capó abierto para que se enfríen el carburador y los conductos de gasolina suele ser suficiente para volver a arrancar. Si tenemos prisa, podemos acelerar el enfriamiento regando con agua el carburador, la bomba de gasolina y las conducciones de la misma.

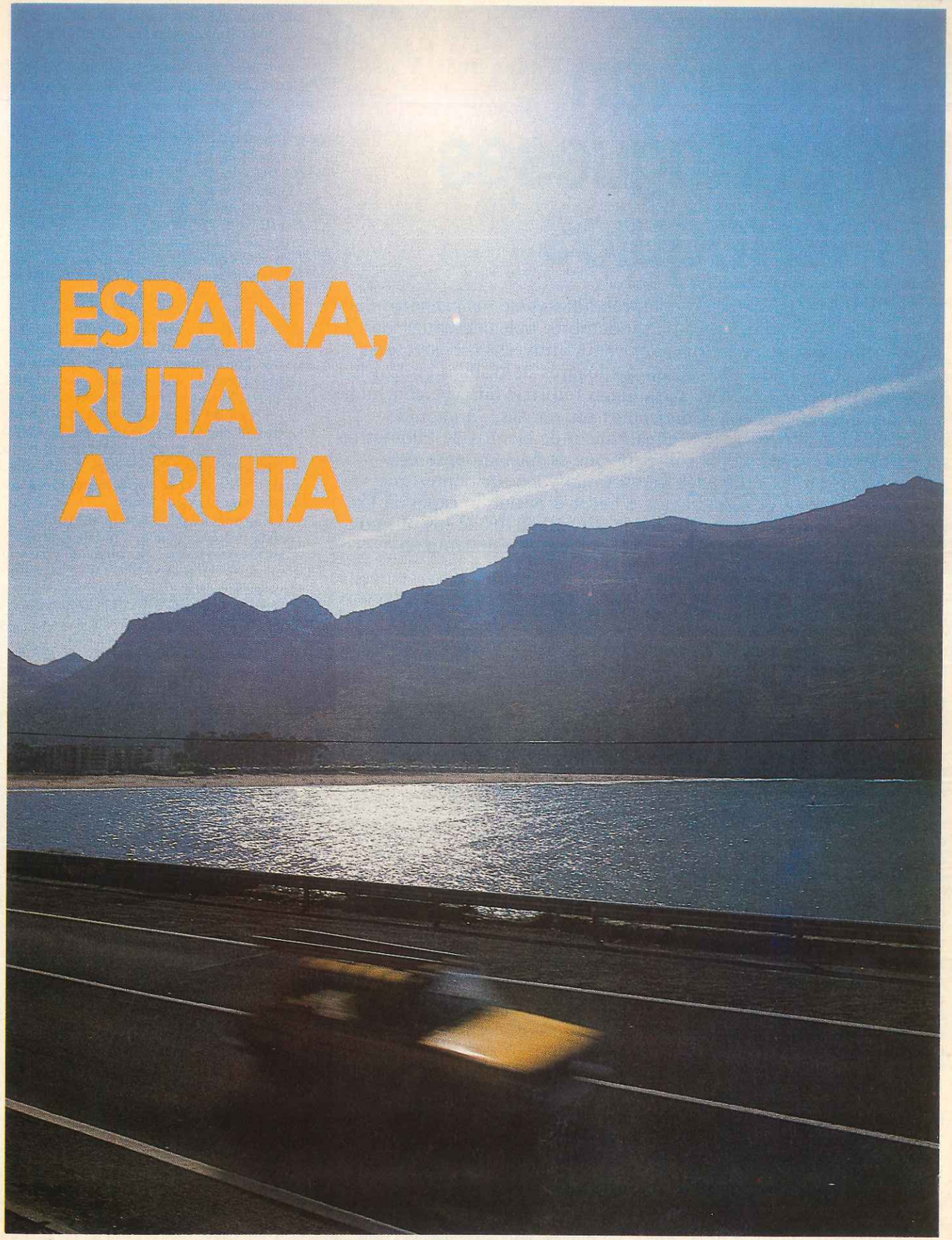
Otras emergencias de fácil solución son la rotura de cables, bien del embrague, bien del acelerador. Sin recurrir al embrague podemos recorrer los suficientes kilómetros como para salir de un apuro (y esto, sin dañar a nuestro vehículo). En llano nos basta meter en parado la segunda velocidad y a continuación accionar el arranque. En una cuesta abajo podemos arrancar, incluso, en tercera. Por supuesto, lo que luego no podremos hacer es cambiar de velocidad, pero en segunda o tercera y tomando las naturales precauciones para el resto del tráfico, podemos movernos con cierta agilidad. En ciudad, después de cada parada en un semáforo, detendremos el motor y repetiremos la maniobra (aunque no es conveniente que abusemos de la mecánica de nuestro vehículo).

Si lo que se rompe es el cable del acelerador, podremos actuar sobre el ralentí para acelerar el motor y luego circular al régimen que este ralentí nos permita.

Para terminar nuestro repaso a situaciones especiales comentaremos la utilidad que en ocasiones tiene ser mujer o viajar con compañía femenina. Son frecuentes los problemas eléctricos por fugas en el circuito de alta tensión (delco, cables de bujía, etcétera.) Una forma sencilla de reforzar el aislamiento de estos elementos es recurrir a algo que una mujer siempre lleva consigo: laca de uñas. Aplicando este producto en el cable defectuoso, o el delco rajado, se mejora el aislamiento de forma contundente, lo que nos basta para salir de un apuro.

Juan Antonio DE LA RICA

ESPAÑA, RUTA A RUTA



Miguel GARROTE

¡Cuidado con sus prisas!

Por aquí van los portugueses y marroquíes

DURANTE las fechas comprendidas entre los primeros días de julio y mediados de septiembre, miles de emigrantes portugueses y marroquíes van a atravesar las carreteras españolas, como cada año, desde sus lugares de trabajo en Europa hasta las respectivas patrias, para luego retornar una vez concluidas sus vacaciones de verano. Conocemos sus «prisas», a menudo sobrecargadas por el sueño y el cansancio de cientos de kilómetros sin parar, sus coches viejos sobre los que se hacinan enseres y personas, las largas caravanas que forman y los accidentes que provocan. En esta ocasión vamos a hacer especial hincapié en los itinerarios que siguen y los puntos más conflictivos de los mismos. Son las rutas, ya denominadas, de portugueses y marroquíes.

Prácticamente, todos los portugueses entran a España por la frontera de Irún, por la carretera N-I, al igual que la mayoría de los marroquíes. No obstante, no hay que olvidar a los que, en menor número, pasan por La Junquera.

Según han informado a la revista TRAFICO, en el Centro de Coordinación del Gobierno Vasco, los principales problemas, en esa primera parte del recorrido, se centran en la variante de San Sebastián, donde muchos de esos conductores se equivocan en el itinerario, a pesar de que en los principales cruces se colocan carteles informativos en sus propios idiomas. Cuando tratan de rectificar lo hacen dando marcha atrás y originando graves accidentes. Igualmente, aunque se realiza un despliegue importante de ertzainas, para este año se prevén dificultades en la zona de Legorreta, por encontrarse en obras. También el puerto de Echegárate plantea algún problema y, ya en tierras alavesas, el paso de la N-I por el casco urbano de Vitoria (la circunvalación aún tardará un año en estar lista por completo) origina grandes atascos. Al llegar la noche se intenta concentrarlos en el aeropuerto viejo de Vitoria y en Salvatierra, para que pernocten y darles protección.

Desde Vitoria siguen por la autopista hasta Miranda de Ebro. En este punto, unos siguen, por inercia, a través de la autopista A-1 y otros toman el mismo itinerario, pero por la N-I, con el fin de evitar el pago del peaje. En Briviesca (p.k. 36 de la A-1) se ha habilitado un área de descanso. En el Nudo Landa se forman grandes retenciones por la bifurcación de la carretera de circunvalación (con dos carriles) en la N-I, a la derecha (con dos carriles), y la N-620, a la izquierda, con un solo carril. A partir de este punto, portugueses y marroquíes van a seguir distintos itinerarios.

N-620: RUTA DE LOS PORTUGUESES

El tráfico procedente de la N-I se verá obligado a atravesar el casco urbano de Burgos, ya que las obras para su incorporación a la circunvalación no van a estar finalizadas para este verano. El tráfico procedente de la autopista A-1 tendrá señalizado el carril izquierdo para entrar directamente a la N-620 en el kilómetro 12.

La travesía de Buniel es conflictiva, ya que, en primer lugar, es donde se detienen a repostar combustible por no existir otra gasolinera en los últimos 50 kilómetros. Para este año, se instalarán carteles de que existe otra, en Estepar, a ocho kilómetros. Por otro lado, se prohibirán las detenciones y aparcamientos en el arcén de la travesía de Buniel y se habilitarán lugares apropiados para ello. Asimismo, se va a impedir que los comerciantes de esta población saquen a la calle sus productos para la venta ambulante, y todo ello será controlado por la Guardia Civil rural.

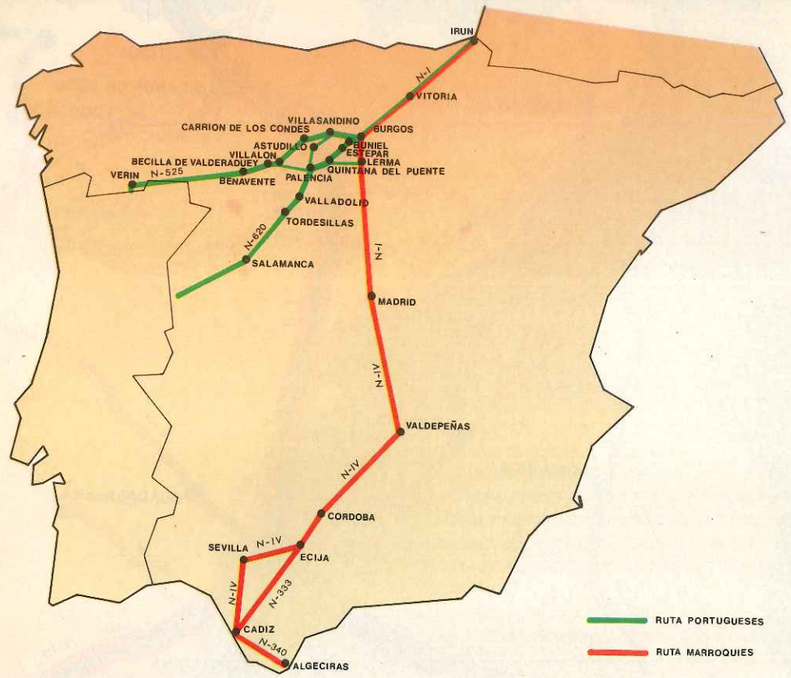
Los itinerarios alternativos a la N-620, conocida como carretera de los portugueses, se abrirán en función de los problemas que se vayan presentando. Si el Nudo Landa se colapsa se recomendará utilizar la N-120 (Burgos-León), después de atravesar Burgos, hasta Villasandino. Desde allí, a la izquierda, se tomaría una carretera local, en buenas condiciones, que enlaza con la C-617 hasta Palencia y por la N-611 se sale a la N-620. Si no hay problemas en el Nudo Landa y los hay en Buniel y/o Estepar, se recomendará el itinerario por la N-I (Burgos-Lerma) y, desde allí, por la C-110 a Quintanilla del Puente N-620.

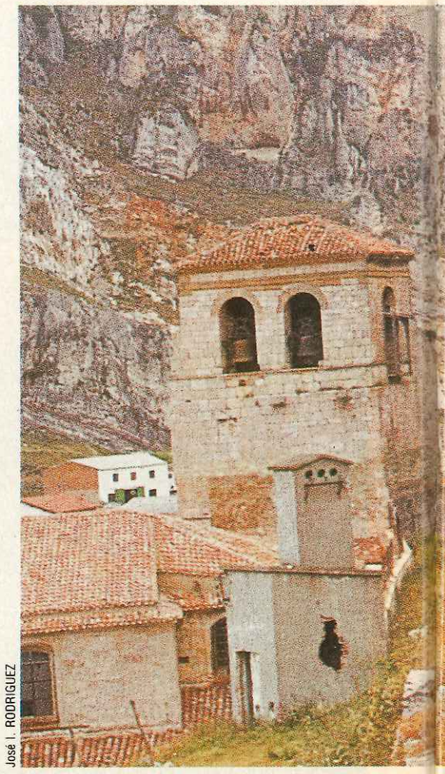
En el p.k. 63,800 de la N-620 se encuentra un área de descanso y poco después Magaz, donde se plantean problemas por la confluencia de esta carretera con la N-610, sobre todo en el retorno. Desde el cruce de Palencia hasta Valladolid la carretera está convertida en autovía, pero hay que tener especial cuidado con los cambios de sentido con salida a la izquierda.

La travesía de Valladolid se efectúa por el casco urbano y no es inusual que, en el retorno, se formen caravanas que llegan hasta Tordesillas, donde los problemas también son de envergadura por el cruce de la N-620 con la N-VI. También allí existe un área de descanso. Desde Valladolid se puede desviar este tráfico por la C-610 (Puente Duero-Medina del Campo-Nava del Rey-Alaejos) para evitar Tordesillas, pero en ese caso se corre el riesgo de colapsar Medina del Campo.

La principal penetración a Portugal se realiza por Salamanca, Ciudad Rodrigo y Fuentes de Oñoro. No obstante, para la zona norte del país vecino existe la posibilidad de tomar la N-120 en Burgos y seguir por Palencia N-610 - Benavente C-620 - N-525 - Puebla de Sanabria y entrar por Verín (Orense).

Los viajeros españoles que se dirijan por la N-VI hacia Galicia pueden evitar Medina del Campo y Tordesillas desviándose a la derecha por Ataquines hasta Olmedo (Adanero-Olmedo está en obras), seguir por la N-403 a Valladolid y por la N-601 Medina de Rioseco - C-612 - Villalpando, salir de nuevo a la N-VI.





José I. RODRIGUEZ



Paso de portugueses y marroquíes por el desfiladero de Pancorbo (Burgos).

LA RUTA DE LOS MARROQUIES

Hasta Burgos, el itinerario de los marroquíes es coincidente con el de los portugueses. Desde el peaje de Castañares se les señalizará el carril derecho para salir a la N-I. Después de atravesar Lerma, disponen de un área de descanso en La Cabrera (Madrid). Además del tramo de obras entre el kilómetro 49 y El Molar, los marroquíes se enfrentarán con la M-30 para circunvalar Madrid y salir por la N-IV. Se les ayudará con profusión de carteles con la «dirección Algeciras». Las medidas adoptadas para la salida general del tráfico de Madrid por esta carretera serán igualmente aplicables a estos conductores, que pueden provocar grandes retenciones en Aranjuez y engrosar el presumiblemente tráfico denso hasta Ocaña. En Valdepeñas (Ciudad Real) y Villafranca (Córdoba) dispondrán también de áreas de descanso.

Para evitar el paso por Sevilla se estudia la posibilidad de anunciar el desvío en Ecija por la N-333 - El Arahal hasta salir de nuevo a la N-IV. Este itinerario necesitaría de una fuerte vigilancia y la constante señalización «Algeciras» —única referencia válida para ellos—, con el fin de que no se pierdan. No obstante, para quienes rechacen esta opción, en el kilómetro 70 de la autopista Sevilla-Cádiz disponen de otro área de descanso antes de llegar a Algeciras y poder embarcar allí en los «ferries».

FECHAS PUNTA

Los marroquíes celebran en la primera semana de julio la Gran Pascua (Aid el Kebir), popularmente conocida como la Fiesta del Cordero, por lo que es previsible que en esas fechas comiencen a llegar las primeras «oleadas». Tanto portugueses como marroquíes suelen viajar aprovechando el fin de semana, por lo que los jueves por la tarde, viernes, sábados y domingos por la mañana son los más conflictivos. Además, hay que señalar que este año coincide en fin de semana el éxodo de estos emigrantes con las vacaciones nacionales propiamente dichas (30 y 31 de julio y 1 de agosto). El regreso es más escalonado y se prevé lo realicen entre los días 18 de agosto al 14 de septiembre.

J. I. R.

LE ENSEÑAMOS EL CAMINO

ANTE los habitualmente masivos desplazamientos de vacaciones en esta época veraniega, nuestra revista ha considerado oportuno facilitar a nuestros lectores una información detallada de las carreteras más importantes de nuestra geografía. Recordarán que en el suplemento de verano del año pasado ofrecimos dicha información provincia a provincia, lo que, sin embargo, nos supuso una duda: la de si realmente el viajero de gran recorrido se plantea previamente una composición de lugar de las provincias por las que va a pasar, y, por tanto, las consulta una a una.



XVI

Por eso, porque esa composición de lugar y ese examen provincia a provincia pueden ser poco habituales y, quizá, complicados, hemos preferido en esta ocasión ofrecer a todos un amplio esquema de la geografía española en conjunto. Y, lógicamente, una subdivisión en grandes zonas, a efectos meramente técnicos.

Así, en el mapa general, el lector podrá comprobar el recorrido de todos los grandes itinerarios que cruzan España. Se trata, además, de un mapa «partido» en cuatro bloques o zonas, de modo que las personas que únicamente quieran viajar durante sus vacaciones por una de ellas puedan hacer abstracción del resto, al mismo tiempo que tengan una idea global de la zona concreta por la que se van a mover. Dichas zonas las hemos denominado A, B, C y D. La A corresponde al «cuadrante» Noroeste; la B, al Noreste; la C, al Suroeste, y la D, al Sureste.

Cada una de dichas zonas, con su mapa correspondiente, es analizada en las páginas que siguen, a lo largo de las cuales trasladamos a nuestros letores los datos puntuales referidos a los siguientes aspectos:

1 *Puntos y tramos peligrosos y/o conflictivos*, tanto por el riesgo que los mismos entrañan como por la elevada intensidad de circulación que la experiencia demuestra se registra en los mismos. Dichos puntos y tramos se detallan —eso sí— provincia a provincia, para hacer posible una mejor localización dentro del conjunto.

2 *Medidas especiales adoptadas*, así como *días más conflictivos y horas punta*, datos nuevamente referidos a cada una de las provincias que encierra cada zona, y también en busca de una mayor eficacia puntual.

3 *Obras previstas* durante el verano, clasificadas por carreteras, de forma que el viajero sepa que si va a realizar su viaje por una ruta determinada se encontrará estas obras en los puntos x, y o z. Ofrecer estos datos de las obras provincia a provincia supondría, lógicamente, romper la idea de conjunto o, si lo prefieren, de recorrido.

4 *Itinerarios alternativos* o recomendados, establecidos tanto en función de la posible congestión de un tramo o de una vía en general, como para evitar otros tramos en obras o cuyo estado puede originar anomalías e incomodidades varias. Estos itinerarios alternativos van también desarrollados en continuidad y no por provincias, para insistir en esa idea de conjunto.

Como podrá apreciarse, los cuatro mapas de las zonas A, B, C y D están unidos entre sí por las carreteras que hemos «partido», de modo que las referencias sobre éstas se repiten en los dos mapas a que afectan. Así, por ejemplo, la división entre el mapa de la zona A y el de la B está hecha a lo largo de la carretera Nacional I (Madrid-Irún), cuyo recorrido se estudia tanto en el plano de una como de la otra.

XVII

ZONA «A» (Noroeste)

RECORDEMOS que esta zona está delimitada por la Nacional I (Madrid-Irún) y por la N-V (Madrid-frontera con Portugal, por Badajoz). Incluye, en consecuencia, las provincias de: La Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra, Asturias, Cantabria, Vizcaya, Guipúzcoa (parcialmente), Alava (parcialmente), León, Burgos (parcialmente), Palencia, Valladolid, Zamora, Salamanca, Segovia, Avila, Toledo (parcialmente), Cáceres (parcialmente), Badajoz (parcialmente) y Madrid (parcialmente).

Puntos y tramos peligrosos y/o conflictivos

La Coruña. Nacional VI: Cuesta de la Sal, muy cerca del límite con la provincia de Lugo.

Orense. N-120: travesía de Orense.

N-541: travesía de Carballiño.

N-525: travesías de Verín y de Xinzo de Limia.

Pontevedra. N-120: travesía de Porriño.

C-550: tramos comprendidos entre Pontevedra y La Lanzada y entre Vigo y La Guardia.

— En general, hay que tener en cuenta el elevado peligro que, por la especial configuración de su geografía, tienen las carreteras gallegas, especialmente en lo que afecta a las travesías de las poblaciones.

Asturias. N-630: entronque con la autopista A-66, así como accesos a Mieres.

N-632: travesías de Avilés y Villaviciosa.

N-634: travesía de Pola de Siero.

Cantabria. N-634: tramo entre límite con Vizcaya y Castro Urdiales; travesías de Colindres, Solares, Torrelavega y Puente de San Miguel.

N-611: travesía de Barreda.

Vizcaya. Autopista A-8: peaje de Durango.

Autopista A-68: Arrigorriaga y Areta.

C-6.318: travesía de Sodupe-Gueñes y de Valmaseda.

N-634: travesías de Amorebieta, El Nocedal y Somorrostro.

Guipúzcoa. N-I: puerto de Echegárate y travesías de Beasain, Legorreta, San Sebastián (variante) y Rentería.

Alava. N-I: Rivabellosa, circunvalación de Vitoria, cruce con C-132 (Elorriaga) y Salvatierra.

León. N-630: cruce de Villamañán.

Burgos. N-I: travesías de Miranda de Ebro, Pancorbo, Villafría, circunvalación de Burgos y travesía de Lerma.

N-620: circunvalación de Burgos y travesías de Buniel, Estepar, Villaquirán y Villodrigo.

Palencia. N-610: travesía de Palencia.

N-620: travesías de Magaz y Quintana del Puente.

Valladolid. N-VI: travesías de Medina del Campo y Tordesillas.

N-620: travesía de Tordesillas.

Zamora. N-VI: travesía de Benavenda y tramo Benavente-S. Esteban del Molar.

C-620: tramo entre Rionegro y Mombuey (éste en la N-525).

N-525: travesías de Palacios y Sanabria.

Salamanca. N-620: tramo completo entre Salamanca y la frontera portuguesa.

Avila. N-VI: Sanchidrián (accesos a autopista y a la N-403).

N-501: travesía de Avila.

Toledo. N-V: travesías de Santa Cruz de Retamar, Santa Olalla, Talavera y de Calzada de Oropesa.

Cáceres. N-V: travesías de Navalmoral, Trujillo y Miajadas.

N-620: travesías de Plasencia y Cáceres.

Badajoz. N-V: travesía de Badajoz e intersección con la N-630 en Mérida.

Madrid. Entradas y salidas a la ciudad en N-I, N-V y N-VI.

Medidas especiales, días y horas conflictivos

La Coruña. Día 16 de agosto, cierre de la travesía de Betanzos (N-VI), entre las 18.00 y las 4.00 horas del día 17. Desvío por la nueva variante y C-540.

Restricciones a vehículos pesados los domingos y festivos, de 18.00 a 23.00 horas.

Días conflictivos: en los accesos a Santiago, el 24 y 25 de julio; en accesos a Betanzos, el 16 de agosto.

Horas punta: los domingos: de 11.00 a 13.00 y de 20.00 a 23.00 horas en los accesos a playas.

Lugo. Días conflictivos: 31 de julio; 1, 2, 14, 15, 16, 30 y 31 de agosto y 1 de septiembre, así como todos los domingos de julio y agosto.

Horas punta: de 19.00 a 23.00.

Orense. Días conflictivos: 11, 12, 14, 15 y 31 de julio y 1, 2, 3, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 0.30 a 12.00 y de 19.00 a 23.00.

Pontevedra. Días conflictivos: los habituales de salida y retorno en julio y agosto, así como los fines de semana. Sábados y domingos, retenciones en Porriño (N-120).

Horas punta: de 11.00 a 13.00 y de 20.00 a 22.00.

Asturias. Restricciones a vehículos pesados entre 18.00 y 23.00 de domingos y festivos de julio y agosto, en las carreteras N-630, N-632 y N-634.

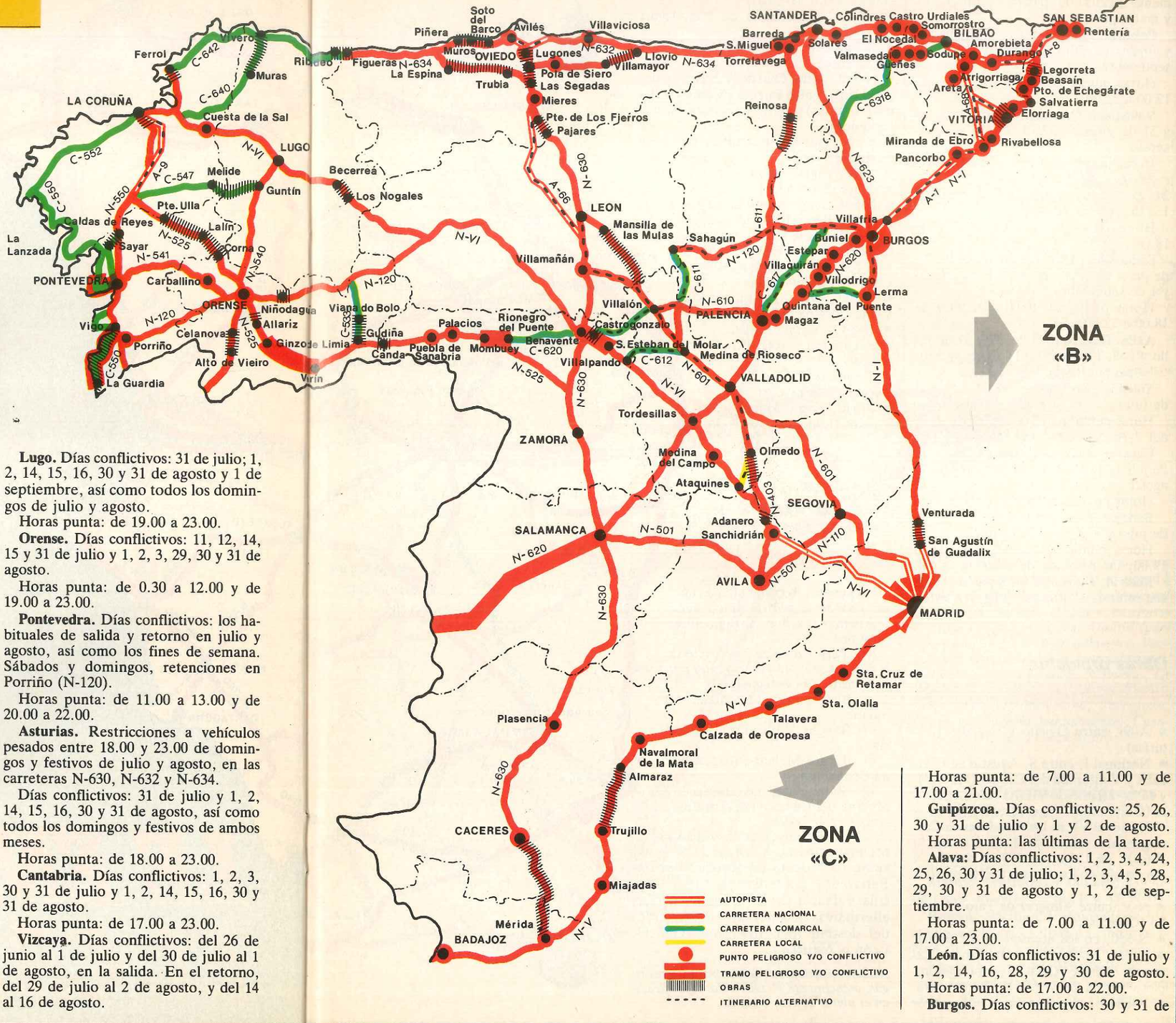
Días conflictivos: 31 de julio y 1, 2, 14, 15, 16, 30 y 31 de agosto, así como todos los domingos y festivos de ambos meses.

Horas punta: de 18.00 a 23.00.

Cantabria. Días conflictivos: 1, 2, 3, 30 y 31 de julio y 1, 2, 14, 15, 16, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 17.00 a 23.00.

Vizcaya. Días conflictivos: del 26 de junio al 1 de julio y del 30 de julio al 1 de agosto, en la salida. En el retorno, del 29 de julio al 2 de agosto, y del 14 al 16 de agosto.



Horas punta: de 7.00 a 11.00 y de 17.00 a 21.00.

Guipúzcoa. Días conflictivos: 25, 26, 30 y 31 de julio y 1 y 2 de agosto.

Horas punta: las últimas de la tarde.

Alava: Días conflictivos: 1, 2, 3, 4, 24, 25, 26, 30 y 31 de julio; 1, 2, 3, 4, 5, 28, 29, 30 y 31 de agosto y 1, 2 de septiembre.

Horas punta: de 7.00 a 11.00 y de 17.00 a 23.00.

León. Días conflictivos: 31 de julio y 1, 2, 14, 16, 28, 29 y 30 de agosto.

Horas punta: de 17.00 a 22.00.

Burgos. Días conflictivos: 30 y 31 de

julio y 1, 2, 27, 28, 29 y 30 de agosto.

Horas punta: todo el día, especialmente a causa del paso de portugueses y marroquíes.

Palencia. Días conflictivos: mediados y finales de julio y agosto y 1 y 2 de septiembre.

Horas punta: de 12.00 a 15.00 y de 17.00 a 22.00.

Valladolid. Días conflictivos: 1, 2, 30 y 31 de julio y 1, 2, 3, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 12.00 a 22.00.

Zamora. Días conflictivos: 1, 2, 3, 5, 24, 26, 30 y 31 de julio y 1, 2, 7, 9, 14, 15, 16, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 12.00 a 14.00 y de 18.00 a 20.00.

Salamanca. Días conflictivos: 30, 31 de julio; 1, 2, 28, 29, 30 y 31 de agosto y 1 de septiembre.

Horas punta: de 10.00 a 12.00 y de 18.00 a 22.00.

Avila. Días conflictivos: 1 y 31 de julio y 1, 2, 14, 15, 16, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 16.00 a 21.00.

Toledo. Días conflictivos: 1, 15 y 31 de julio y 1, 15, 16, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 12.00 del 31-J a 16.00 del 1-A. El resto, de 17.00 a 24.00.

Cáceres. Días conflictivos: 1, 16 y 31 de julio y 1, 2, 14, 15, 16, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 18.00 a 21.00.

Badajoz. Días conflictivos: 1, 30 y 31 de julio y 1, 2, 30 y 31 agosto.

Horas punta: en salida, de 18.00 a 19.00; en retorno, de 14.00 a 15.00.

Madrid. Consultar información especial referida a la misma (pág. XXVIII).

Obras previstas

- A-66, entre Oviedo y Lugones (Asturias).
- Nacional I, entre S. Agustín de Guadalix y Venturada del Campo (Madrid), y en la variante de Vitoria y en Legorreta (Guipúzcoa).
- Nacional VI, en los Paradores de Castrogonzalo (cruce de la N-VI con la N-620), en Lugo, entre Los Nogales y Becerreá y en los accesos a El Ferrol (La Coruña).
- N-V, entre Almaraz de Tajo y Trujillo (Cáceres).
- N-550, en los accesos a La Coruña.
- N-525, en Portilla de la Canda (Zamora), Allariz (Orense) y tramo completo por la provincia de Pontevedra.
- N-634, entre Llovio y Villamayor (Asturias), Trubia y La Espina (Asturias) y en el puente entre Figueras y Ribadeo (Asturias-Lugo).
- N-120, en viaducto de Niñodaguía (Orense).
- N-540, entre Celanova y Alto de Vieiro (Orense).
- N-630, entre Oviedo y Las Segadas (Asturias); entre Puente Fierros y Pajares (Asturias) y entre Cáceres y Mérida (Badajoz).
- N-632, entre Soto del Barco y Piñera (Asturias).
- N-611, entre límite con Palencia y Reinosa (Santander).
- N-601, entre Mansilla de las Mulas (León) y límite con Valladolid.
- N-403, desde Adanero (Avila) a Olmedo (Valladolid).
- C-531, entre Caldas de Reyes y Sayar (Pontevedra).
- C-533, entre Gudiña y Viana do Bolo (Orense).
- C-547, entre Melide (La Coruña) y Guntín (Lugo).
- C-550, entre Vigo y La Guardia (Pontevedra).
- C-640, entre Muras y Viveiro (Lugo).

Itinerarios alternativos más importantes

En general, recomendamos hacer uso de la red de autopistas.

Además, existen las siguientes opciones:

a) Para evitar en lo posible la N-620, excesivamente cargada por el tránsito de portugueses:

— Burgos-Lerma-Quintana del Puente.

— Burgos-Villasandino-Palencia.

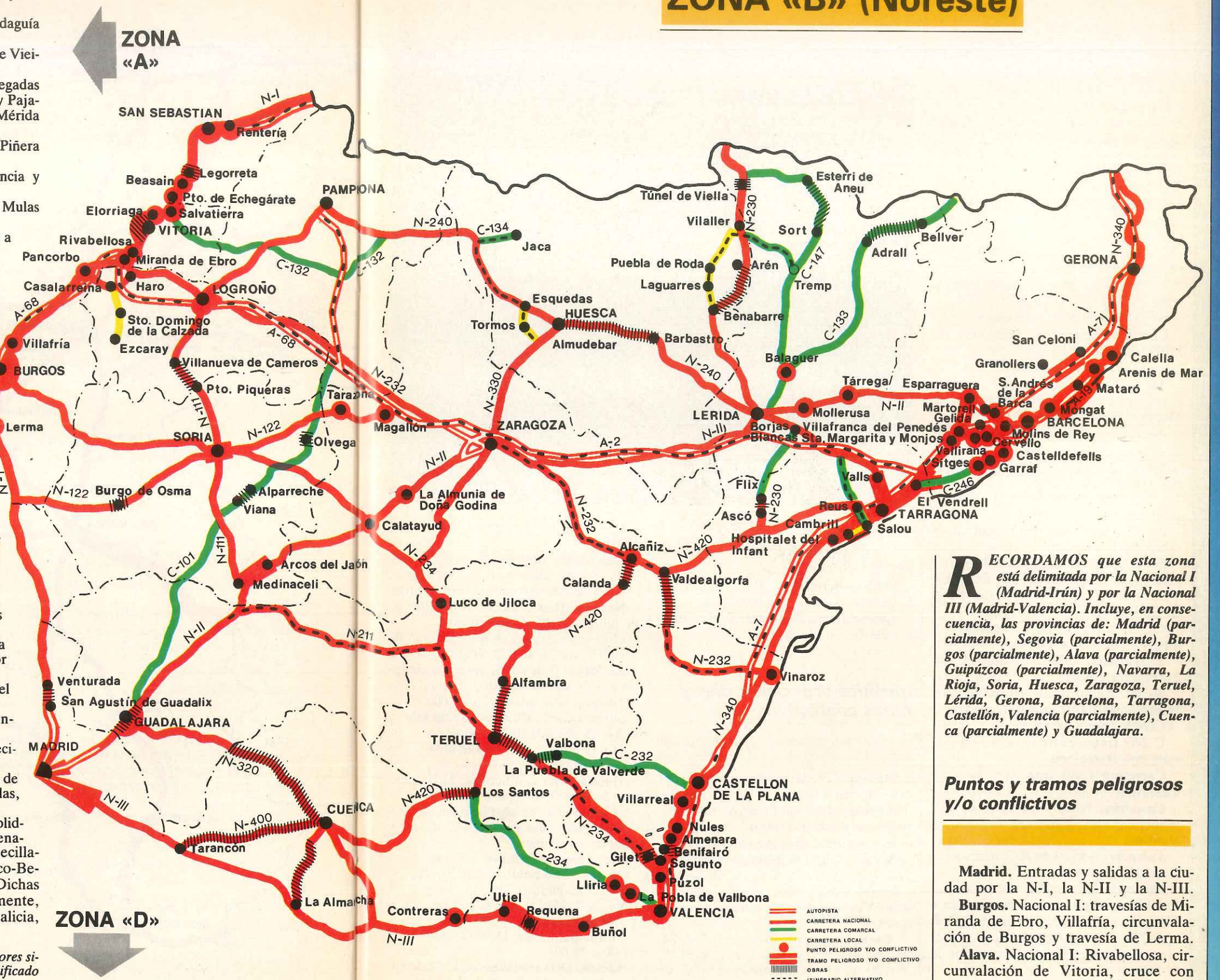
— Burgos-Melgar-Sahagún-Becilla-Benavente.

b) Para evitar las travesías de Medina del Campo y de Tordesillas, ambas en la N-VI:

— Ataquines-Olmedo-Valladolid-Medina Rioseco-Villalpando-Benavente (o Medina de Rioseco-Becilla-Benavente) (o Medina de Rioseco-Becilla-Valencia de Don Juan). Dichas alternativas dependerán, lógicamente, del destino final del viaje (Galicia, León o Asturias).

NOTA. Aconsejamos a nuestros lectores sigan atentamente el recorrido especificado en el plano de esta zona A.

ZONA «B» (Noreste)



RECORDAMOS que esta zona está delimitada por la Nacional I (Madrid-Irún) y por la Nacional III (Madrid-Valencia). Incluye, en consecuencia, las provincias de: Madrid (parcialmente), Segovia (parcialmente), Burgos (parcialmente), Alava (parcialmente), Guipúzcoa (parcialmente), Navarra, La Rioja, Soria, Huesca, Zaragoza, Teruel, Lérida, Gerona, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia (parcialmente), Cuenca (parcialmente) y Guadalajara.

Puntos y tramos peligrosos y/o conflictivos

Madrid. Entradas y salidas a la ciudad por la N-I, la N-II y la N-III.

Burgos. Nacional I: travesías de Miranda de Ebro, Villafría, circunvalación de Burgos y travesía de Lerma.

Alava. Nacional I: Rivabellosa, circunvalación de Vitoria, cruce con C-132 (en Elorriaga) y Salvatierra.

Guipúzcoa. Nacional I: puerto de Echegárate y travesías de Beasain, Legorreta, variante de San Sebastián y Rentería.

La Rioja. N-111: variante Este de Logroño.

N-232: variante Sur de Logroño.

Carretera local desde Ezcaray a Santo Domingo de la Calzada, Casalarreina y Haro.

Soria: Nacional II: tramo entre Medinaceli y Arcos de Jalón.

N-122: travesía de Soria.

Zaragoza. Nacional II: travesías de Calatayud y La Almunia de Doña Godina.

N-122: travesías de Magallón y Tarazona.

Teruel. N-234: variante de Teruel y travesía de Luco de Jiloca.

N-420: travesía de Alcañiz.

Lérida. Nacional II: travesías de Mollerusa y de Tárrega.

C-1.313: cruce de Balaguer.

Barcelona. Autopista A-7: tramos entre San Celoni y Granollers y entre Martorell y Gélida.

Autopista A-19: tramo Barcelona-Mataró.

Nacional II: travesías de Mongat, Arenys de Mar, Calella, Esparraguera, San Andrés de la Barca y Barcelona.

N-152: travesías de Barcelona y Granollers.

N-340: travesías de Santa Margarita y Monjos, Villafranca del Penedés, Vallirana y Cervelló, así como nudo de Molins de Rey.

C-246: travesías de Castelldefels y Sitges y cuestas de Garraf.

Tarragona. N-240: tramo entre Tarragona y Valls.

N-340: tramo desde Hospitalet del Infant hasta límite con Barcelona.

C-240: tramo entre Salou y Reus.

C-246: tramo entre El Vendrell y límite con Barcelona.

Carretera local que une Salou y Cambrils.

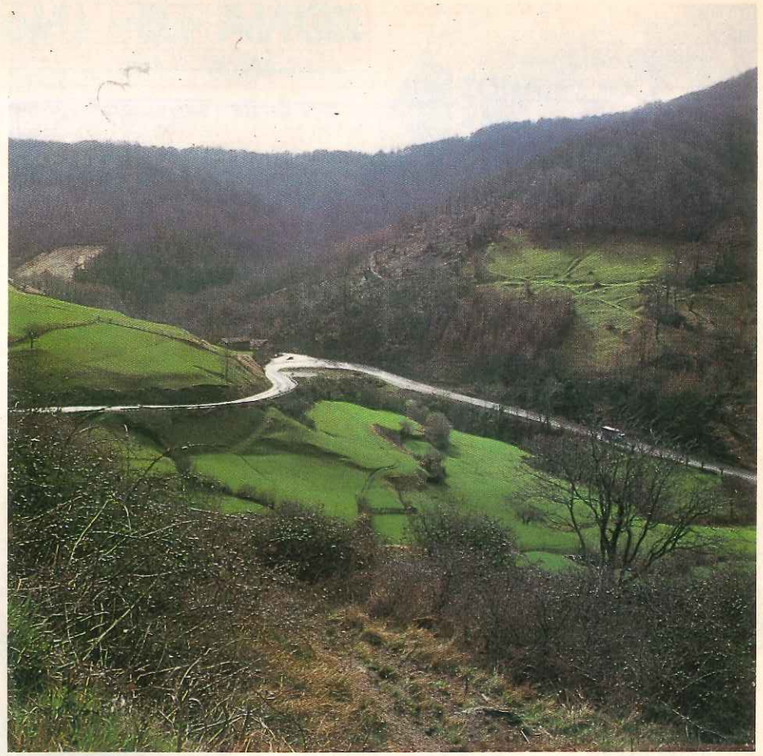
Castellón. N-340: travesías de Almenara, Nules, Villarreal, Castellón y Vinaroz.

Valencia. Autopista A-7: acceso a la ciudad de Valencia.

Nacional III: salida de Valencia-Portillo de Buñol, así como entrada a Valencia y tramo entre Utiel y Buñol.

N-234: todo el recorrido por la provincia, así como la intersección con la N-340.

N-340: tramo entre Puzol a empalme con la N-234, en Sagunto.



C-234: travesías de Lliria y de Puebla de Vallbona.

Cuenca. Nacional III: cuestas de Contreras (límite con Valencia).

Guadalajara. Nacional II: circunvalación de Guadalajara.

Medidas especiales, días y horas conflictivos

Madrid. Consultar información especial referida a la misma (pág. XXVIII).

Segovia. Días conflictivos: los habituales de salida y retorno.

Horas punta: ninguna en especial.

Burgos. Días conflictivos: 30 y 31 de julio y 1, 2, 27, 28, 29 y 30 de agosto.

Horas punta: todo el día, especialmente a causa de portugueses y marroquíes.

Alava. Días conflictivos: 1, 2, 3, 4, 24, 25, 26, 30 y 31 de julio; 1, 2, 3, 4, 5, 28, 29, 30 y 31 de agosto y 1 y 2 de septiembre.

Horas punta: de 7.00 a 11.00 y de 17.00 a 23.00.

Guipúzcoa. Días conflictivos: 25, 26, 30 y 31 de julio y 1, 2 de agosto.

Horas punta: las últimas de la tarde.

Navarra. Días conflictivos: 15, 16 y 31 de julio y 15, 16 y 31 de agosto.

Horas punta: de 7.00 a 9.00, de 15.00 a 17.00 y de 20.00 a 22.00.

La Rioja. Días conflictivos: 31 de julio y 1, 29 y 30 de agosto.

Horas punta: de 20.00 a 22.00.

Soria. Días conflictivos: 31 de julio y 1, 14, 15, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 10.00 a 11.00 y de 15.00 a 20.00.

Huesca. Días conflictivos: 31 de julio y 1, 2, 14 y 16 de agosto.

Horas punta: no significativas.

Zaragoza. Días conflictivos: Inicio y final de vacaciones.

Horas punta: de 18.00 a 22.00.

Teruel. Días conflictivos: 26, 27, 28, 29 y 30 de junio; 1, 14, 15, 16 y 31 de julio; 1, 2, 15, 16, 17, 30 y 31 de agosto y 1 de septiembre.

Horas punta: de 11.00 a 14.00 y de 17.00 a 21.00.

Lérida. Días conflictivos: 1, 31 de julio y 1, 2, 15, 16, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 12.00 a 20.00.

Gerona. Días conflictivos: los habituales de salida y retorno.

Horas punta: de 9.00 a 14.00 y de 16.00 a 22.00.

Barcelona. Consultar información especial referida a la misma (pág. XXX).

Tarragona. En la N-340, habilitación de un segundo carril, mediante conos, en el tramo entre Comarruga y accesos a la autopista A-7.

Días conflictivos: fines de semana, 25, 26 y 31 de julio y 12, 14, 16, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 9.00 a 11.00 y de 17.00 a 21.00.

Castellón. Posible retención de vehículos pesados en la N-234, entre Sagunto y Soneja, en días punta.

Días conflictivos: 30 y 31 de julio, 1, 2, 3, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: primeras de la mañana y tarde-noche.

Valencia. Consultar información especial referida a la misma (pág. XXXI).

Cuenca. Días conflictivos: 30 de junio; 1 y 31 de julio; 1, 15, 30 y 31 de agosto, y 1 de septiembre.

Horas punta: 8.00 a 13.00 y 15.00 a 22.00.

Guadalajara. En los días punta, prohibición de giros a la izquierda en los accesos al mismo nivel a la ciudad de Guadalajara por la Nacional II.

Días conflictivos: 29, 30 y 31 de julio y 1, 2, 14, 15, 28, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 16.00 a 22.00

Obras previstas

- Nacional I: entre San Agustín de Guadalix y Venturada del Campo (Madrid), en la variante de Vitoria y en Legorreta (Guipúzcoa).
- Nacional II: en accesos a ciudad de Guadalajara.
- Nacional III: en travesía de Requena (Valencia).
- N-111: entre Villanueva de Cameros (Rioja) y puerto de Piqueras (Soria).
- N-122: en travesía de Burgo de Osma (Soria).
- N-230: entre Benabarre y Arén (Huesca), en el túnel de Viella (Lérida) y en el tramo Ascó-Flix (Tarragona).
- N-232: entre Ventas de Valdealgorfa (Teruel) y límite con Castellón.
- N-234: entre Teruel y Puebla de Valverde (Teruel) y en Gilet (Valencia).
- N-240: entre Huesca y Barbastro (Huesca).
- N-320: entre Cuenca y el límite con Guadalajara.
- N-340: intersecciones a Els Vals (Valencia).
- N-400: entre Tarancón (Cuenca) y Cuenca.
- N-420: entre Alcañiz y Calanda (Teruel), entre Alfambra (Teruel) y Teruel, entre los Santos (Rincón de Ademuz) y límite con Cuenca, y entre la ciudad de Cuenca y La Almarcha (Cuenca).
- C-101: travesía de Olvega (Soria) y tramo entre Viana y Alparreche, en la misma provincia.
- C-147: entre Sort y Esterri de Aneu (Lérida).
- C-232: desde Puebla de Valverde a Valbona (Teruel).
- C-1.313: entre Adrall y Bellver (Lérida).

Itinerarios alternativos más importantes

En general, recomendamos hacer uso de la red de autopistas.

Además, existen las siguientes opciones:

a) Para evitar la N-III (Madrid-Levante), desde Madrid, seguir la N-II hasta Alcolea del Pinar, para seguir por Molina de Aragón-Monreal del Campo-Teruel-Segorbe-Sagunto (hacia Valencia) o Segorbe-Nules (hacia Castellón).

b) En el viaje desde Zaragoza hacia Jaca, para evitar Huesca y el puerto de Monrepós, seguir por Almudévar-Tormos-Esquedas-Ayerbe-Bailo-Jaca.

c) Para evitar el tramo en obras entre Benabarre y Arén (Huesca), desde Benabarre o Graus, ir hacia Laguarrés-Puebla de Roda-Vilaller.

Dicho tramo en obras también afecta al tráfico desde Tremp a Benabarre por la C-1311, recomendándose el itinerario Tremp-Pobla de Segur-Suert-Vilaller.

d) Como alternativa desde Zaragoza a la costa de Levante, seguir el itinerario Zaragoza-Alcañiz-Morella-autopista A-7 (en las cercanías de Vinaroz).

e) Para el tráfico de Salou hacia Lérida, Zaragoza y Huesca, existe también la alternativa Salou-Reus-Montblanc-autopista A-2 (o N-240).

NOTA. Aconsejamos a nuestros lectores sigan atentamente el recorrido especificado en el plano de esta zona B.

ZONA «C» (Suroeste)

RECORDEMOS que esta zona está delimitada por la Nacional V (Madrid-frontera con Portugal, por Badajoz); la Nacional IV (Madrid-Cádiz), hasta su paso por Bailén; la Nacional 323, hasta Granada; la Nacional 342, hasta Loja, y la N-321, hasta Málaga. Incluye, en consecuencia, las provincias de: Madrid (parcialmente), Toledo (parcialmente), Ciudad Real (parcialmente), Jaén (parcialmente), Granada (parcialmente), Málaga (parcialmente), Cádiz, Huelva, Sevilla, Córdoba, Cáceres (parcialmente) y Badajoz (parcialmente).

Puntos y tramos peligrosos y/o conflictivos

Madrid. Entradas y salidas a la ciudad por la N-V, la N-IV (hasta Ocaña, en provincia de Toledo) y la N-401 (carretera a Toledo).

Toledo. Nacional V: travesías de Santa Cruz de Retamar, Santa Olalla, Talavera y de Calzada de Oropesa.

Nacional IV: curvas de subida a Ocaña, variante de Tembleque y variante de Madridejos.

N-401: travesía de Sonseca.

Ciudad Real. Nacional IV: travesía de Villarta de San Juan.

Jaén. Nacional IV: túnel de Despeñaperros y travesías de Bailén y de Andújar.

N-321: travesía de Torredonjimeno.

N-323: travesía de Jaén.

Málaga. N-321: entre el puerto de Las Pedrizas y límite con Granada.

N-340: en todo su recorrido por la provincia.

Cádiz. Nacional IV: circunvalación de Jerez y travesía de Chiclana.

N-340: travesías de Los Barrios y de San Roque.

Huelva. Autopista A-49: cruce de San Juan del Puerto.

N-431: travesía de Lepe.

H-612: travesías de Bollullos y de Almonte.

Sevilla. Nacional IV: travesías de Ecija, Carmona, Sevilla, Dos Hermanas y Los Palacios.

N-334: travesía de Sevilla.

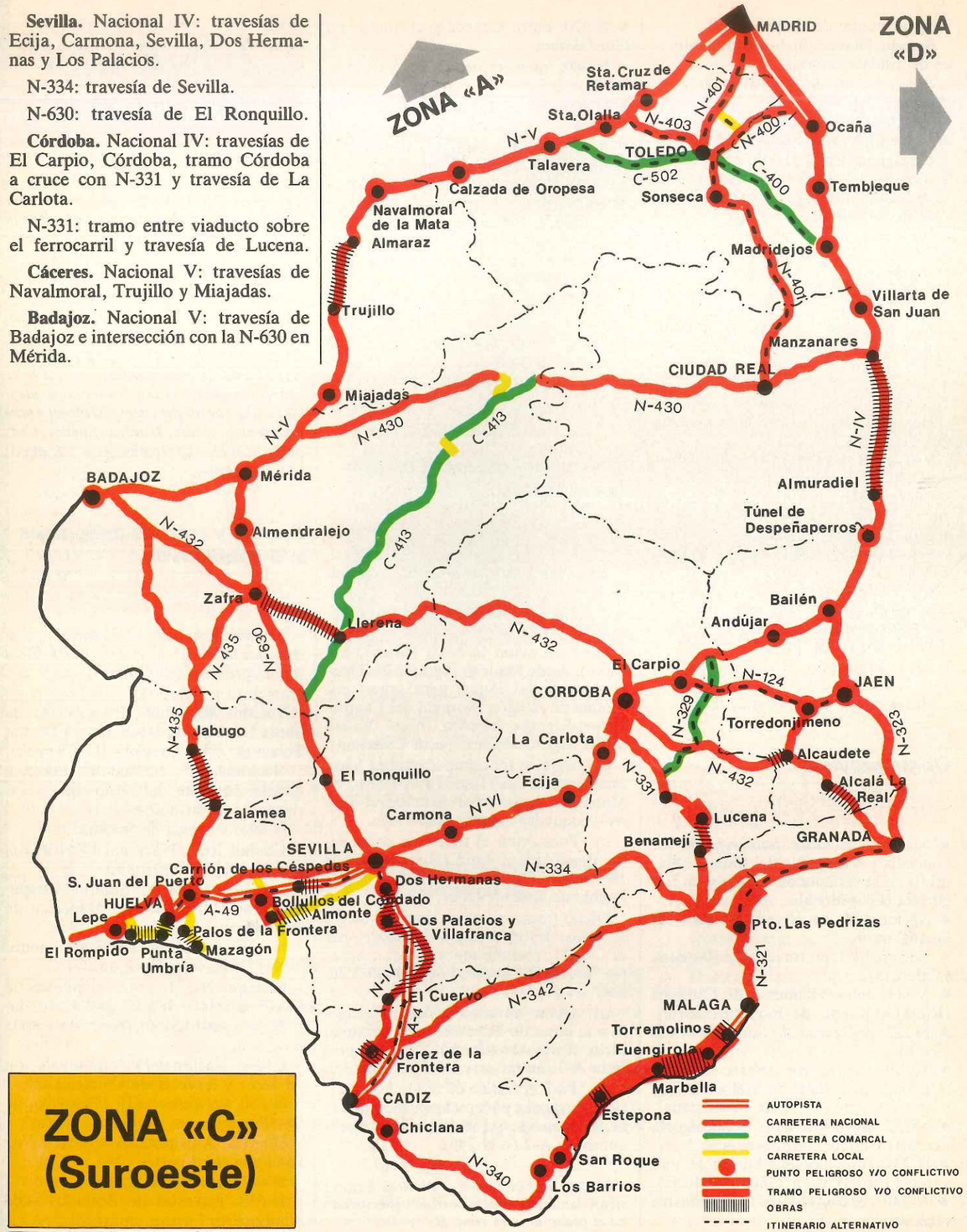
N-630: travesía de El Ronquillo.

Córdoba. Nacional IV: travesías de El Carpio, Córdoba, tramo Córdoba a cruce con N-331 y travesía de La Carlota.

N-331: tramo entre viaducto sobre el ferrocarril y travesía de Lucena.

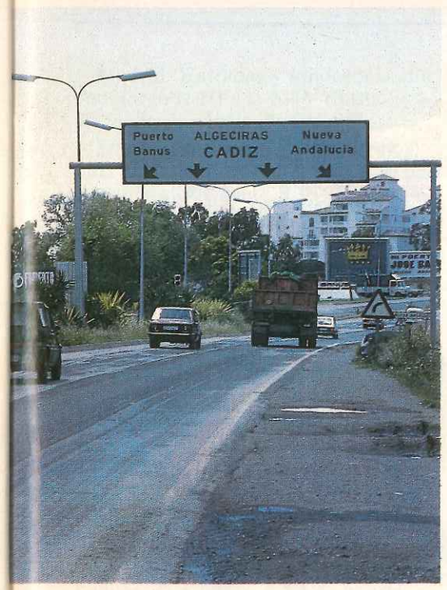
Cáceres. Nacional V: travesías de Navalmoral, Trujillo y Miajadas.

Badajoz. Nacional V: travesía de Badajoz e intersección con la N-630 en Mérida.



ZONA «C» (Suroeste)

N-630: intersección con la N-432 y travesía de Almendralejo.



Medidas especiales, días y horas conflictivos

Madrid. Consultar información especial referida a la misma (pág. XXVIII).

Toledo. Días conflictivos: 1, 15 y 31 de julio y 1, 15, 16, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: desde las 12.00 a las 16.00. En retorno de agosto, entre las 17.00 y las 24.00.

Ciudad Real. Días conflictivos: 30 de junio; 1, 2, 15, 30 y 31 de julio y 1, 2, 15, 16, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: en salida, las de la mañana; en retorno, las de tarde-noche.

Jaén. Días conflictivos: 1, 2, 24, 25, 26 y 31 de julio y 1, 2, 3, 14, 15, 16, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 12.00 a 20.00.

Granada. Días conflictivos: 1 y 31 de julio y 1, 2, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 8.00 a 9.00 y de 21.00 a 22.00.

Málaga. En el tramo entre Málaga y Benalmádena (N-340), utilización de carriles reversibles.

Días conflictivos: 1 y 31 de julio y 1 y 31 de agosto, así como los domingos y festivos de ambos meses, por desplazamientos masivos a las playas.

Horas punta: en la N-340, los días laborables, de 8.00 a 12.00 horas en sentido Cádiz y de 17.00 a 20.00 en sentido Málaga; festivos, de 10.00 a 13.00 en sentido Cádiz y de 18.00 a 22.00 en sentido Málaga.

Cádiz. Regulación de accesos a las playas de Puerto de Sta. María, Chiclana, Chipiona, Sanlúcar y Rota.

Días conflictivos: todos los fines de semana y festivos, así como las vísperas de éstos.

Horas punta: de 10.00 a 13.00 y de 18.00 a 22.00.

Huelva. Regulación accesos sobre el puente del Odiel, en Huelva. En la H-414, entre Aljaraque y la carretera de Portugal, posible cierre en días punta.

Días conflictivos: 1, 30 y 31 de julio y 1, 14, 15, 16, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 17.00 a 20.00.

Sevilla. Días conflictivos: últimos de julio y primeros de agosto, así como todos los domingos y festivos del verano.

Horas punta: fines de semana, de 19.00 a 22.00 en la A-49, N-IV y N-630.

Córdoba. Días conflictivos: 30 de junio; 1, 2, 3, 4, 5, 14, 15, 24, 25, 26, 30 y 31 de julio; 1, 2, 14, 15, 16, 28, 29, 30 y 31 de agosto, y 1 de septiembre.

Horas punta: de 7.00 a 11.00 y de 19.00 a 22.00.

Cáceres. Días conflictivos: 1, 16 y 31 de julio y 1, 2, 14, 15, 16, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: entre las 18.00 y las 21.00.

Badajoz. Días conflictivos: 1, 30 y 31 de julio y 1, 2, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: en salida, entre las 18.00 y las 19.00; en el retorno, entre las 14.00 y 15.00.

Obras previstas

- A-49, a la altura de Carrión de los Céspedes (Sevilla).
- Nacional IV, entre Manzanares y Almuradiel (C. Real); en la travesía de Los Palacios y Villafranca (Sevilla); entre Dos Hermanas y El Cuervo (límite entre Sevilla y Cádiz) y en la circunvalación de Jerez (Cádiz).
- N-331, entre Lucena y Benamejí (Córdoba).
- N-340, variante de Torremolinos; tramo Fuengirola-Marbella, y travesía de Estepona, todo en la provincia de Málaga.
- N-430, desde el cruce con la C-413 (provincia de Badajoz) hasta el límite con Ciudad Real.
- N-432, entre el cruce con la N-630 (provincia de Badajoz) y Llerena; entre límite con Córdoba y Alcaudete (Jaén) y entre Alcalá la Real (Jaén) y límite con Granada.
- N-435, entre Zalamea y Jabugo (Huelva).
- Carreteras locales Huelva-Punta Umbría-El Rompido; Almonte (Huelva)-Pilas (Sevilla) y Palos de la Frontera-Mazagón (Huelva).

Itinerarios alternativos más importantes

En general, recomendamos hacer uso de la red de autopistas.

Además, existen las siguientes opciones:

a) Para descongestionar el tramo Talavera-Madrid, en la Nacional V:

— Tomar la C-502 a la salida de Talavera, y seguir por Puebla Montalbán-Toledo.

— A la salida de Santa Olalla, tomar la provincial P-6 a Torrijos y Toledo.

b) Como alternativa a la Nacional IV:

— Tomar la N-401 y C-400, por Mora hasta Madridejos.

— En operación retorno, utilizar itinerario Villatobas-Chinchón por Villarrubia y Colmenar de Oreja.

— También en el retorno, Casilla de la Dolores-Local 14 por Añover de Tajo-Alameda de la Sagra y Pantoja, para salir a la N-401 en Yuncos.

— Madrid-Ciudad Real por la N-401, en vez de hacerlo por N-IV (Puerto Lápice).

— Para el tráfico procedente o con destino Levante, utilizar la N-420, para enlazar en Mota del Cuervo con la N-301. (Ver mapa de zona D.)

c) Para evitar el paso por la ciudad de Córdoba (N-IV), tomar el itinerario Montoro-Montilla.

d) Para el tráfico con Levante, por Ubeda y Baza (ver mapa zona D), hasta Jaén-Torredonjimeno-El Carpio.

e) Para descongestionar la N-340 por la costa de Granada y Málaga, el tráfico con Levante puede tomar la opción Granada-Loja-Las Pedrizas-Casabermeja-Málaga.

NOTA. Aconsejamos a nuestros lectores sigan atentamente el recorrido especificado en el plano de esta zona C.

ZONA «D» (Sureste)



AUTOPISTA
CARRETERA NACIONAL
CARRETERA COMARCAL
CARRETERA LOCAL
PUNTO PELIGROSO Y/O CONFLICTIVO
TRAMO PELIGROSO Y/O CONFLICTIVO
OBRAS
ITINERARIO ALTERNATIVO

RECORDEMOS que esta zona está delimitada por la Nacional III (Madrid-Valencia) y la Nacional IV (Madrid-Cádiz), hasta su paso por Bailén; la N-323, hasta Granada; la N-342, hasta Loja, y la N-321, hasta Málaga. Incluye, en consecuencia, las provincias de: Madrid (parcialmente), Toledo (parcialmente), Ciudad Real (parcialmente), Jaén (parcialmente), Granada (parcialmente), Málaga (parcialmente), Almería, Murcia, Alicante, Valencia (parcialmente), Albacete y Cuenca (parcialmente).

Puntos y tramos peligrosos y/o conflictivos

Madrid. Entradas y salidas a la ciudad por la N-III y la N-IV (hasta Ocaña, en la provincia de Toledo).

Toledo. Nacional IV: curvas de subida a Ocaña y variantes de Tembleque y Madridejos.

Ciudad Real. Nacional IV: travesía de Villarta de San Juan.

Jaén. Nacional IV: túnel de Despeñaperros y travesía de Bailén.

N-322: travesía de Linares.

N-323: travesía de Jaén.

Málaga. N-321: tramo entre Las Pedrizas y límite con Granada.

N-340: todo el itinerario por la provincia.

Almería. N-340: travesías de Aguadulce y de Almería.

Murcia. N-301: travesías de Murcia, El Albujón y Los Dolores.

N-332: travesías de San Pedro del Pinatar, San Javier, La Unión, Cartagena y Mazarrón.

N-340: travesías de Alcantarilla, Alhama, Totana, Lorca y Puerto Lumbreras.

C-3.314: travesías de Yecla, Jumilla y Calasparra.

Alicante. N-330: travesía de Alicante.

N-332: travesías de Ondara, Altea, Villajoyosa, Alicante y Torrevieja.

N-340: travesías de Elche y de Crevillente.

Valencia. Nacional III: salida Valencia-Portillo de Buñol y entrada a Valencia, entre Utiel y Buñol.

N-332: desde Silla a empalme con autopista A-7, así como las travesías de Sollana, Sueca, Gandía, Oliva y las curvas de Gandía.

N-340: enlace con la N-332 y cruce con la local entre Benifayó y Catadau.

N-430: intersección con la C-320.

Carretera local que bordea la Albufera por el Este.

Albacete. N-301: travesías de La Roda y de Albacete.

N-430: travesía de Barrax.

Cuenca. Nacional III: cuestas de Contreras (límite con Valencia).

N-301: travesías de Mota del Cuervo y El Pedernoso y cruce San Clemente-Villarrobledo.



Medidas especiales, días y horas conflictivos

Madrid. Consultar información especial referida a la misma (pág. XXVIII).

Toledo. Días conflictivos: 1, 15 y 31 de julio y 1, 15, 16, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 12.00 a 16.00. En retorno de agosto, entre 17.00 y 24.00.

Ciudad Real. Días conflictivos: 30 de junio; 1, 2, 15, 30 y 31 de julio y 1, 2, 15, 16, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: en salida, las de la mañana; en retorno, las de la tarde-noche.

Jaén. Días conflictivos: 1, 2, 24, 25, 26 y 31 de julio y 1, 2, 3, 14, 15, 16, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 12.00 a 20.00.

Granada. Días conflictivos: 1 y 31 de julio y 1, 2, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 8.00 a 9.00 y de 21.00 a 22.00.

Málaga. Días conflictivos: 1 y 31 de julio y 1 y 31 de agosto, así como domingos y festivos de ambos meses, por desplazamientos masivos a las playas.

Horas punta: laborables, de 8.00 a 12.00 y de 17.00 a 20.00 y festivos, de 10.00 a 13.00 y de 18.00 a 22.00.

Almería. Días conflictivos: 31 de julio y 1, 2, 29, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: las de habitual asistencia a las playas.

Murcia. Días conflictivos: 28, 29 y 30 de junio; 1, 15 y 31 de julio y 1, 2, 14, 16, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 8.00 a 14.00 y de 17.00 a 22.00.

Alicante. Dos nuevos destacamentos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en Denia y Guardamar.

Días conflictivos: 1, 15 y 31 de julio y 1, 2, 14, 15, 16, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 12.00 a 15.00 y de 18.00 a 21.00.

Valencia. Consultar información especial referida a la misma (pág. XXXI).

Albacete. Posible detención de vehículos pesados en la N-301 y N-430.

Días conflictivos: 1, 2, 3, 15, 24 y 31 de julio y 1, 2, 3, 14, 15, 16, 30 y 31 de agosto.

Horas punta: de 10.00 a 14.00 y de 16.00 a 19.00.

Cuenca. Días conflictivos: 30 de junio; 1 y 31 de julio; 1, 15, 30 y 31 de agosto, y 1 de septiembre.

Horas punta: de 8.00 a 13.00 y de 15.00 a 22.00.

Obras previstas

- Nacional III: travesía de Requena (Valencia).
- N-IV: entre Manzanares y Almuradiel (Ciudad Real).
- N-301: entre límite provincia de Albacete y Molina de Segura (Murcia).
- N-320: entre Motilla del Palancar (Cuenca) y límite con Albacete.
- N-322: entre Balazote y Robledo (Albacete).
- N-324: entre Doña María (Almería) y límite con Granada.
- N-332: entre Mazarrón y Puerto de Mazarrón (Murcia); entre límite con

Murcia y Torrevieja (Alicante) y en Silla (Valencia), por ampliación de carriles.

- N-340: en las proximidades de Cala del Moral (Málaga).
- N-430: en travesía de Mogente (Valencia).
- C-3.314: tramo entre Jumilla (Murcia) y la N-301.
- C-3.322: entre Alcira y Tabernes (Valencia).

Itinerarios alternativos más importantes

En general, recomendamos hacer uso de la red de autopistas.

Además, existen las siguientes opciones:

a) Para el tráfico desde Valencia a Andalucía Oriental:

— Destino Almería: Fuente la Higuera-Caudete-Yecla-Jumilla-Casas del Puerto-Molina de Segura-Alcantarilla-Almería.

— Destino Granada-Málaga: Fuente la Higuera-Caudete-Yecla-Jumilla-Venta del Olivo-Calasparra-Caravaca-Puebla de Don Fadrique-Huéscar-Cúellar de Baza-Baza-Granada-Málaga.

b) Para el tráfico desde Valencia hacia Andalucía Occidental:

— Motilla del Palancar-San Clemente-Villarrobledo-Tomelloso-Argamasilla de Alba-Manzanares-Nacional IV.

c) Para el tráfico de Madrid hacia zona Gandía, en evitación del paso por Valencia: Motilla del Palancar-La Gineta-Albacete-Almansa-Fuente la Higuera-Gandía.

d) Para evitar la congestión de la travesía de Bailén, los vehículos procedentes de la costa levantina que tengan por destino Córdoba, Sevilla, Cádiz, etcétera, la alternativa ofrecida es: Ubeda-Jaén-Torredonjimeno-Bujalance-El Carpio. Y, si se quiere evitar el paso por la ciudad de Córdoba, que suele ser conflictivo, desde Bujalance se recomienda tomar la comarcal hacia Montilla, siguiendo luego hacia Estepa-Sevilla-Cádiz.

Asimismo, los procedentes de la zona centro (N-IV) que quieran evitar el paso por Córdoba, pueden tomar ese itinerario desde Montoro hacia Bujalance, etcétera.

NOTA. Aconsejamos a nuestros lectores sigan atentamente el recorrido especificado en el plano de esta zona D.



MADRID

Medidas especiales

Las medidas especiales que se adoptarán en las carreteras de Madrid serán las siguientes:

Nacional I. Además de las obras entre S. Agustín de Guadalix y Venturada del Campo, que quedan ya referidas en el apartado correspondiente de las zonas A y B (ver páginas XVIII y XXI), y en las que habrá que guardar especial precaución, se podrá habilitar un segundo carril entre los puntos kilométricos 33,900 y 41,300 sentido Irún, y entre los pk 41,800 y 33,485, en sentido Madrid.

Recordamos también que esta carretera suele ser utilizada por un amplio número de conductores marroquíes, en tránsito por España.

Nacional III. Se podrá habilitar un segundo carril de salida desde el final de la autovía hasta el nudo semafórico de Arganda, y, de ser preciso, desde este nudo hasta Arganda, por el arcén, debidamente señalizado.

Nacional IV. Tanto en la salida como en el retorno, a los vehículos procedentes de Ciudad de Los Angeles, Orcasitas y demás barrios de la margen derecha de la N-IV, se les podrá prohibir el cruce de esta vía por los pasos regulados semafóricamente, debiendo hacerlo por el paso subterráneo de Villaverde.

Se podrá habilitar un segundo carril de salida desde el final de la Cuesta de la Reina hasta la entrada del puente sobre el Jarama. Con objeto de facilitar los tráficos dominantes de salida o retorno, se podrá proceder a cortes intermitentes en el puente referido. En caso necesario, se podrá dejar este puente con sentido único de circulación.

Podrá habilitarse un segundo carril de salida en la travesía de Aranjuez.

Posibles alternativas a esta vía. Por las retenciones que se pueden producir en el puente sobre el Jarama y la travesía de Aranjuez, se recomiendan los siguientes **itinerarios de salida:**

a) Nacional 401-Toledo-C-400-Mora-Consuegra-Madridejos-N-IV.

b) Nacional 401-Toledo-C-400-Mora-C-402-Tembleque-N-IV.

c) Nacional 401-Yuncos-Numancia de la Sagra-Pantoja-Alameda de la Sagra-Añover de Tajo-N-400-Casilla de la Dolores-N-IV.

Y, asimismo, los siguientes **itinerarios de regreso:**

a) Casilla de la Dolores-N-400-Añover de Tajo-Alameda de la Sagra-Pantoja-Numancia de la Sagra-Yuncos-N-401-Madrid.

Nacional V. Se podrá habilitar un carril por el arcén, debidamente señalizado, entre Cuatro Vientos y Alcorcón.

A los vehículos procedentes o con destino a Brunete y San Martín de Valdeiglesias, se les desaconseja la utilización de la C-501 (Villaviciosa de Odón), recomendándose su circulación por las MP-5.111 y MP-5.113 (Boadilla del Monte).

Nacional VI. Podrá habilitarse un cuarto carril de salida desde el Arco del Triunfo hasta Torrelodones.

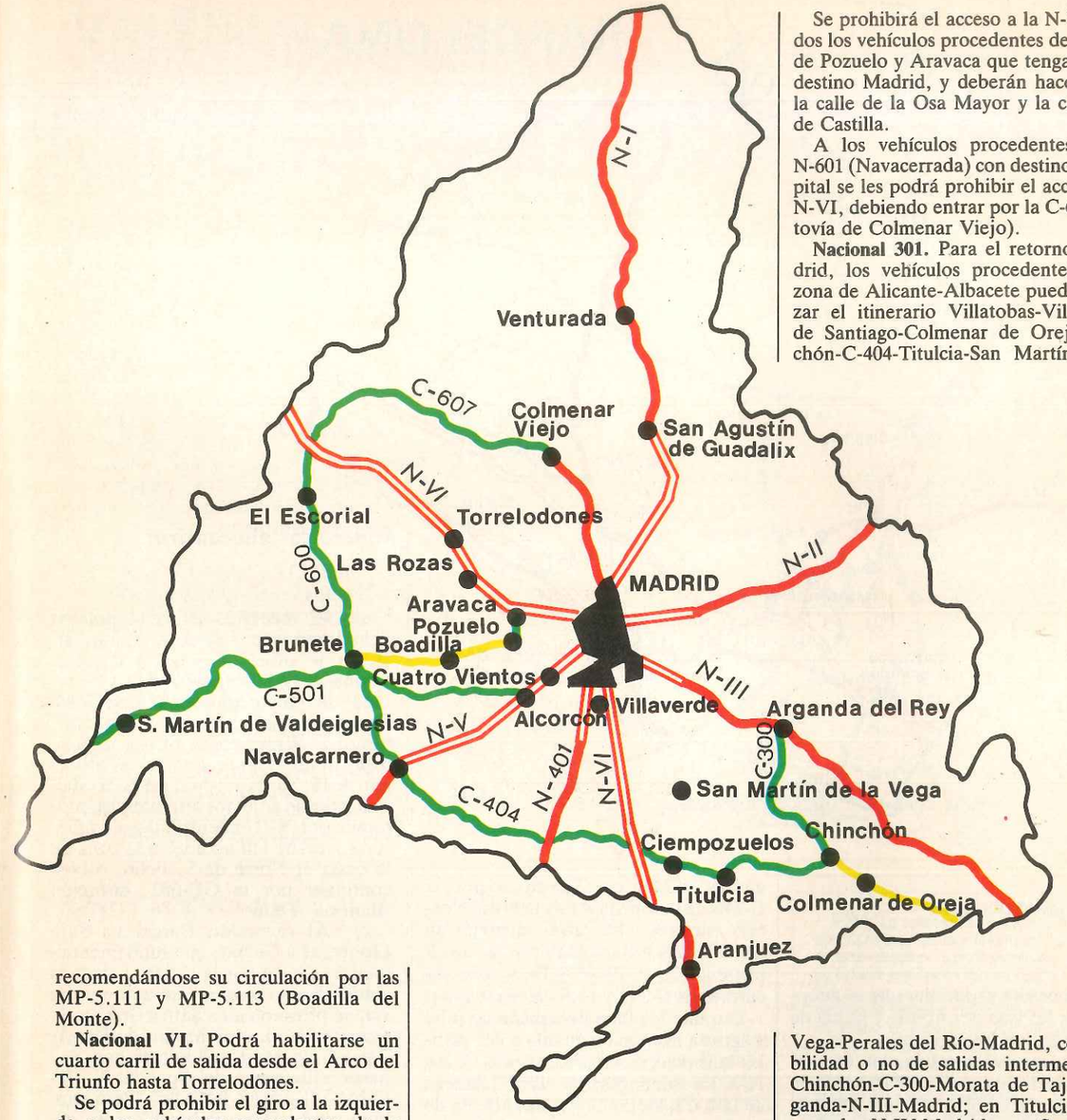
Se podrá prohibir el giro a la izquierda a los vehículos procedentes de la carretera de Castilla, con destino a la calle de la Osa Mayor (Aravaca), limitación que no regirá para las líneas regulares de transporte colectivo de viajeros.

Los vehículos con destino a la capital que entren en la vía de servicio en el pk 29,000 (Torrelodones y Hoyo de Manzanares) no podrán incorporarse a la N-VI hasta Las Rozas, debiendo hacerlo por el tercer carril que nace en dicho punto.

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

Se podrá proceder al corte de la circulación por la avenida de Séneca (Ciudad Universitaria) hasta el Arco del Triunfo, dándose en este caso entrada a la capital por el Parque del Oeste.

En el Puente de los Franceses se podrá dejar libre el carril derecho, desde la carretera de Castilla al paseo del Marqués de Monistrol, para enlazar con la M-30.



Se prohibirá el acceso a la N-VI a todos los vehículos procedentes de la zona de Pozuelo y Aravaca que tengan como destino Madrid, y deberán hacerlo por la calle de la Osa Mayor y la carretera de Castilla.

A los vehículos procedentes de la N-601 (Navacerrada) con destino a la capital se les podrá prohibir el acceso a la N-VI, debiendo entrar por la C-607 (autovía de Colmenar Viejo).

Nacional 301. Para el retorno a Madrid, los vehículos procedentes de la zona de Alicante-Albacete pueden utilizar el itinerario Villatobas-Villarrubia de Santiago-Colmenar de Oreja-Chinchón-C-404-Titulcia-San Martín de la Vega-Perales del Río-Madrid, con posibilidad o no de salidas intermedias en Chinchón-C-300-Morata de Tajuña-Arganda-N-III-Madrid; en Titulcia-Ciempozuelos-N-IV-Madrid, o en San Martín de la Vega-Pinto-N-IV-Madrid.

Días conflictivos: 1, 3, 5, 10, 12, 15, 17, 19, 24, 26 y 31 de julio; 1, 2, 7, 9, 14, 21, 23, 28, 30 y 31 de agosto y 1 de septiembre.

Horas punta: salidas en víspera de festivos, a partir de las 15.00; retornos posteriores a festivos, de 6.00 a 10.00. En días de operación salida de vacaciones, las horas de tarde a la madrugada siguiente; en la operación retorno de vacaciones, desde las 18.00 horas.

BARCELONA



Medidas especiales

Las medidas especiales que se adoptarán en las vías de entrada y salida de Barcelona son las siguientes:

En la **operación salida,** los días 31 de julio y 1 de agosto, instalación, en cuanto sea necesario, de un carril adicional en la autopista A-2, hasta Molins de Rei. El 1 y 2 de agosto, colocación de conos entre Montgat y Calella, para conseguir dos carriles permanentes de salida en la N-II (Norte). Los días 31 de julio y 1 de agosto, carril adicional desde la avenida Meridiana hasta la fábrica de cemento, en la autopista A-17. El 2 de agosto, carril adicional en la C-246.

En la **operación retorno,** los días 29, 30 y 31 de agosto, un carril adicional en las salidas de Barcelona por la C-246, la autopista A-2 y la N-II (Norte); asimismo, un carril adicional en las entradas a Barcelona por las autopistas A-2, A-17 y A-19, y por las carreteras C-246 y N-II (Norte y Sur).

Durante los **fines de semana** de julio y agosto, instalación de uno o dos carriles adicionales en las autopistas A-2 y A-7, los domingos; un carril adicional en la A-17, los domingos; instalación de conos en la travesía de Mataró, para conseguir tres carriles en dirección Barcelona, en la A-19; instalación de dos carriles permanentes en el tramo Montgat-Calella (N-II), los viernes, sábados y domingos/tarde; dos carriles permanentes en el tramo Esparraguera-cruce Collbató, en la N-II, los domingos/tarde; en la N-340, dirección única intermitente durante los domingos, y en la C-246, un carril adicional los sábados y domingos/mañana.

Itinerarios alternativos

a) Al recorrido Barcelona-playas del Maresme por la A-19-Mataró-N-II, se le ofrece la opción de Barcelona-A-19-Montgat-N-II.

b) Al recorrido Barcelona-Costa Brava por A-17-enlace de Mollet-A-7-litoral C. Brava, se le ofrece la posibilidad de Barcelona-A-19-Montgat-A-19 (o N-II)-Mataró-N-II-Malgrat y desde aquí dos alternativas: proseguir por N-II, adentrándose en Gerona y desde allí acceder a la zona de la costa al Norte de S. Feliú, o bien continuar por la GE-602, dirección Blanes-S. Feliú.

c) Al recorrido Barcelona-Bajo Llobregat y Garraf, que fundamentalmente se hace por la C-246, y dada la conflictividad que es habitual en esta vía, se ofrece la alternativa de hacerlo por: Barcelona-A-2-Molins de Rei-A-7-peaje de Martorell-enlace con A-7 hasta Villafranca del Penedés-N-340-C-244-Vilanova y la Geltrú. Pero también existe la posibilidad de A-2-N-340-Villafranca del Penedés-C-244.

d) Al recorrido Barcelona-Costa Dorada por la A-2-Molins de Rei-A-7-Martorell-dirección Tarragona/Valencia, se le ofrece la posibilidad de A-2-Molins de Rei-Cuatro Caminos-N-340-hacia Tarragona y Valencia.

Días conflictivos: 31 de julio y 1, 2 y 15 de agosto, en cuanto a la salida; para el retorno, los días 16 y 31 de agosto.

Horas punta: de 9.00 a 13.00, en la salida, y de 9.00 a 22.00 en el retorno.

VALENCIA

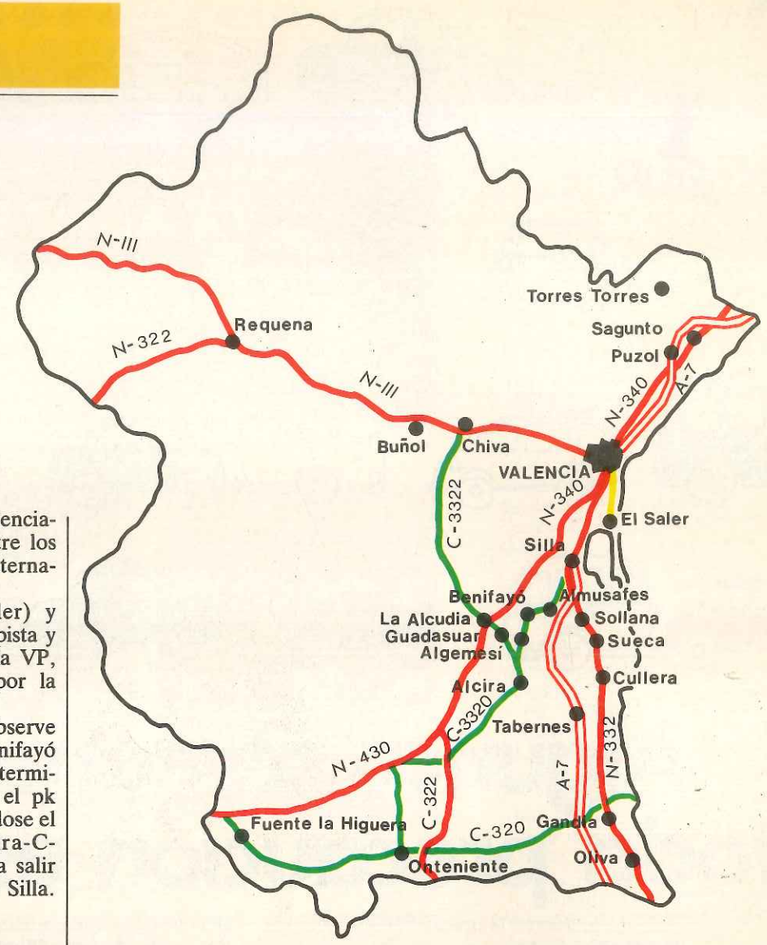
Medidas especiales

Las medidas especiales que se adoptarán en las vías de entrada y salida de Valencia son las siguientes:

Se instalará doble carril con conos en las siguientes carreteras: Nacional III, en el tramo Valencia-Portillo de Buñol (sentido alternativo, según necesidades); Nacional 332, tramo Silla-empalme con autopista A-7 (sentido Valencia-Alicante), y Comarcal 234, entre los kilómetros 12 y 14 (sentido alternativo).

En autopista V-15 (El Saler) y VP-1.041, un carril más en autopista y sentido único hacia Cullera en la VP, sólo los domingos y festivos por la mañana.

En los retornos, cuando se observe retención en el cruce de Benifayó (N-340), se desviará el tráfico intermitentemente hacia Valencia en el pk 211,400, en La Alcudia, siguiéndose el camino por Guadasuar-Alcira-C-3.320-Algemesí-Almusafes, para salir a la N-332 en las cercanías de Silla.



Itinerarios alternativos

a) El tráfico procedente de Barcelona con destino a Andalucía Occidental deberá seguir el trazado Barcelona-Puzol-N-340-zona urbana de Valencia, siguiendo la señalización N-III-Madrid. (Consultar itinerarios alternativos de la zona D y C, en págs. XXVI y XXIV.)

b) Para el tráfico hacia Andalucía Oriental, utilizar la N-340 hacia Fuente la Higuera. (Consultar itinerarios alternativos de zona D, en pág. XXVI.)

c) El tráfico procedente de la zona Centro de España, con destino hacia las playas de Gandía, no puede utilizar este año el desvío acostumbrado (por Chiva-C-3.322-La Alcudia-Alcira-Tabernes-Gandía), por estar cortada dicha carretera a partir de Alcira. En lugar de dicha ruta, o de la Madrid-Valencia-Gandía, se recomienda tomar la Madrid-Motilla del Palancar-La Gineta-Albacete-Almansa-Fuente la Higuera-C-320-Gandía.

d) El tráfico de salida de Valencia a la N-234 (hacia Gilet, Torres-Torres, Teruel, etcétera) debe desviase al final de la autopista A-7 hacia la planta siderúrgica y desde allí acceder directamente a la N-234.

Días conflictivos: 1, 15, 16, 30 y 31 de julio y 1, 2, 14, 15, 16, 30 y 31 de agosto, así como todos los domingos y festivos del verano, en la autopista V-15 y carretera VP-1.041 (accesos a El Saler).

Horas punta: 16-J y 2-A, de 9.00 a 14.00; 15 y 30-J y 14 y 30-A, de 16.00 a 22.00; 1 y 31-J y 1, 15, 16 y 31-A, todo el día.

NOTA. **La información referente a Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla no se incluye en este «dossier», puesto que en las mismas no existen problemas de relevancia con motivo de las vacaciones de verano. Si otras provincias también sin problemas han sido incluidas, se debe a que son de paso obligado para algunos desplazamientos.**

Por otra parte, quede bien entendido que estas medidas podrían sufrir alguna modificación, por causas imprevisibles, que en su caso se darían a conocer puntualmente en los medios de información, así como a través del teléfono de información de la DGT (91) 742 12 13.

Toda la información sobre las medidas de tráfico para el verano ha sido elaborada por la Redacción de la revista TRAFICO, con los datos facilitados por todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico y por la Consejería Técnica de Circulación de la DGT.

Mapas: CHARO LAIZ.



Algunas semanas toda precaución es poca

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

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

(91) 742 12 13

En Cataluña también:
(93) 421 33 33

Dirección Gral. de Tráfico

MINISTERIO DEL INTERIOR



Las marcas viales, las normas y señales se agolpan en el circuito. El agente vigila.



Los controles son testigos del paso de los participantes; rápidamente hay que buscar el próximo.



Lo difícil parece sencillo. Detrás quedan muchas horas de entrenamiento.

Cuadro de vencedores

XXIII Campeonato de Enseñanza de Parques Infantiles de Tráfico

POR EQUIPOS: Cuenca (campeón), Plasencia (subcampeón), Elche (3.º), Santa Pola (4.º), C. Agustiniano, Madrid (5.º), Alicante (6.º).

INDIVIDUAL: 1.º Alvaro Jarama Fernández (Toledo), 2.ª Raquel Polo Conejero (Plasencia), 3.º José Antonio Triguero Puerta (Cuenca), 4.º Tomás Abella Castilla (Elche)

Los dos primeros de la clasificación individual participan en la denominada «Copa Escolar Internacional», que se celebra en Polonia.

IX Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotores

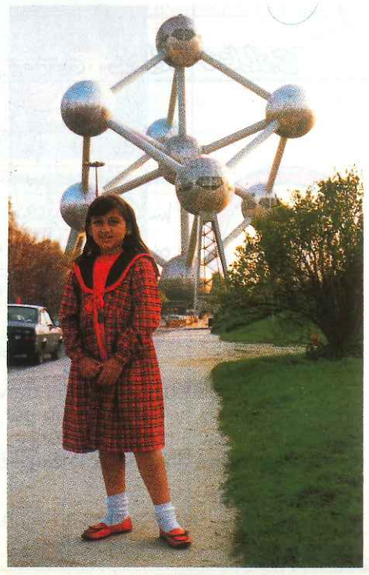
POR EQUIPOS: Cuenca (campeón), Cáceres (subcampeón), Alicante (3.º).

INDIVIDUAL: 1.º Carlos Polo López (Cuenca), 2.º Marcelino Melo Alonso (Cáceres), 3.º José Ramón García Galiano (Alicante), 4.º Francisco Javier Guillén Plumed (Teruel).

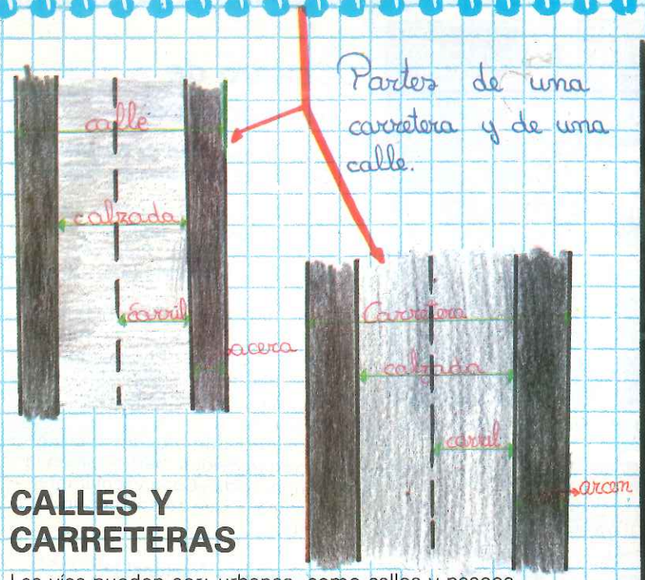
Los dos primeros de la clasificación individual participan en el «Concurso de la Juventud», que, organizado por la PRI (Prévention Routière Internationale), se celebra en Polonia.

CAMPEONES EN EUROPA

Rosa María García Fernández, de Granada, una de las representantes españolas que viajaron a Bélgica con motivo de los premios europeos del Año de la Seguridad Vial 1986, posa feliz ante el «Atomium» de Bruselas.
Por otra parte, en Varsovia se ha celebrado la XXV Copa Escolar Internacional. Escolares de 14 países han competido en bicicleta y ciclomotor. Raquel Polo, de Plasencia, y Alvaro Jarama, de Toledo, consiguieron dejar a España en segundo lugar. En este mismo campeonato, dentro del XII Concurso de la Juventud, Seguridad en Ciclomotor, Carlos Paula, de Cuenca, y Marcelino Melo, de Plasencia, han conseguido para España un cuarto puesto. Enhorabuena a todos.







CALLES Y CARRETERAS

Las vías pueden ser: urbanas, como calles y paseos, o interurbanas, como las carreteras.

(Trabajo de alumnos de 5.º de EGB. Colegio «Ntra. Sra. de Montserrat», Parets del Vallés. Barcelona.)



Vosotros Denunciáis

Esta infracción es absolutamente «descarada». Ante la imponente señal de prohibido aparcar, multitud de vehículos se estacionan aquí, en la calle Ramón y Cajal.

C. P. «La Encontrilla». Valle de Trápaga (Vizcaya).

SENTIDO OBLIGATORIO

La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos deben seguir. Las señales de obligación las encontrarás normalmente de forma circular y fondo azul. El Código de la Circulación las contempla como una imposición necesaria a seguir.

Salto del caballo



ne	do	me	fa	sol	des	ya
mal	na	fo	yo	tu	si	mo
hu	PRI	si	ro	pué	cam	rar,
ca	be	cru	mo	mi	so	en
zar.	le	de	ya	cun	sobe	mos
So	do	ca	es	be	mi	ne

Uniendo las sílabas, según el movimiento del caballo en ajedrez, y comenzando por PRI, obtendrás una norma básica para el peatón.

Colegio «San José». Ciclo Superior. Valladolid.

Solución: Primero debemos mirar; después, cruzar.

NUESTRO BUZON

Soy asiduo lector de la revista, y debo decirles que colecciono los cuadernillos de Tráfico Chico, porque me gusta Stopy y el Chico test. Quisiera, además, expresarles mi protesta y la de mis compañeros de clase contra los conductores que circulan por los pasos de cebra sin ningún miramiento. ¿Por qué olvidan tan pronto los mayores las normas del Código de la Circulación?

Mariano Losada Ramírez. Diez años. Leganés. Madrid.

Respuesta: Tienes toda la razón. A ver si tu pregunta sirve para que todos cambiemos un poco.

DILO EN OTRO IDIOMA

¿Qué tal vuestros conocimientos de tráfico en otros idiomas? Este juego os brinda una estupenda oportunidad de comprobarlo.



ESPAÑOL	FRANCES	INGLES
PEATÓN		
COCHE		
ACERA		
SEMÁFORO		
AGENTE		

C. P. «San Fernando». Lorca (Murcia).

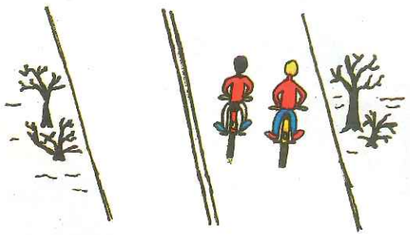
SOLUCION

ESPAÑOL	FRANCES	INGLES
Peatón	Piéton	Pedestrian
Coche	Voiture	Car
Acera	Trottoir	Sidewalk
Semáforo	Feu rouge	Traffic light
Agente	Agent	Agent

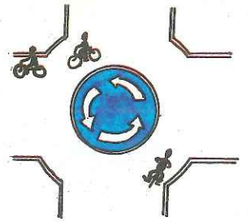
CHICO-TEST



a **La señal de STOP obliga...**
1. **Sólo a detenerse.**
2. **A detenerse y ceder el paso a todos los vehículos.**
3. **A ceder el paso a los vehículos que se aproximan, pero no hace falta detenerse.**



b **¿Pueden varios ciclomotores circular por carretera en paralelo?**
1. **Sí.**
2. **Sí pueden, pero si hay poco tráfico.**
3. **No.**

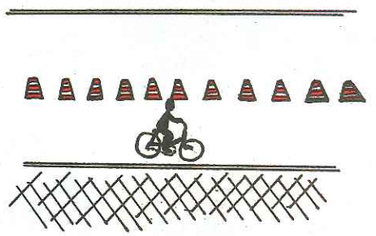


c **¿Cómo se llama la señal del centro?**

.....



d **Según la señal que el ciclista está realizando con el brazo, pretende...**
1. **Parar.**
2. **Girar a la derecha.**
3. **Girar a la izquierda.**



e **Si vamos circulando por un carril formado por una fila de conos de balizamiento y la acera, ¿nos está permitido cruzar ese carril y circular fuera de él?**
1. **Sí.**
2. **No.**

Solución: a, 2; b, 3; c: Intersección de sentido giratorio obligatorio; d, 2; e, 2.

STOPY

FANTASMITA CALLEJERO

El peatón (4)

PELIGRO EN EL BORDILLO

por: Requejo







...lista

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

Comentario.—La puesta al día es necesaria hasta para los modelos de mayor éxito. Bajo este condicionante, el R-9 tan sólo ha necesitado un lavado de cara para volver nuevamente a la plena actualidad, pues sus buenas cualidades no obligaban a un trabajo más profundo. Con el paso ...el R-9 estaba ya muy ...ultaba agradable, hay ...uevo frontal y el ligero ...el TXE, suponen un ...emás, todo permanece ...ando el buen rendimiento ...magnífico comportamiento ...ecisión y suavidad de ... embargo, no se han ...efectos, como la cierta ...delantero.

...co.

...el tren delantero.
...ujeción lateral.
...l aire.

Motor 16

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

NOTA MEDIA:8
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,8

Comentario.—Los Renault 9 TXE han cambiado de cara. El frontal y la popa son algo diferentes en el nuevo modelo, pero el carácter del coche continúa igual, sin modificaciones: los R-9 TXE siguen siendo unos familiares excelentes, que se manejan con mucha facilidad, que frenan bien, que gastan poco y que hacen gala de un acabado fenomenal. La mecánica de esta versión TXE llama la atención por la suavidad de sus reacciones y por su fuerza en todo régimen, lo que permite rodar en quinta casi al paso de una persona sin tirones ni traqueteos. También hace posible los adelantamientos en esta misma marcha sin necesidad de correr riesgos. Las butacas delanteras del 9 TXE son bastante anatómicas, pero el respaldo es muy estrecho y algo incómodo. La carrocería, por su parte, se inclina más de lo deseable al tomar curvas con cierta ligereza y el alumbrado no es demasiado potente en luz de cruce. Estas son las tres «pegas» más destacables del último R-9 TXE.

LO BUENO

— Consumo en carretera y autopista.
— Buen comportamiento
— Suavidad de manejo.

LO MALO

— Respaldo de las butacas delanteras.
— Inclinación de la carrocería en curvas.
— Alumbrado algo escaso.

EL PERIÓDICO

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

NOTA MEDIA: 7,7
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,5

Comentario.—Con una excelente remodelación estética de la carrocería, Renault va a conseguir que el R-9 siga siendo por algún tiempo, y a la espera de su sucesor, un coche de plena aceptación ciudadana. El R-9 TXE es el más alto de la gama tanto en prestaciones como en equipamiento, respondiendo perfectamente a lo que el usuario y de manera especial los adictos a la marca esperan de él: un coche rápido, económico, bien equipado y sobre todo de mucha batalla. Quizá por todo ello, aplicable a la gama completa, el R-9 tiene garantizado todavía un amplio éxito en el mercado nacional.

LO BUENO

— Elasticidad del motor.
— Buenas prestaciones.
— Bajos consumos.

LO MALO

— Asientos poco confortables.
— Rumorosidad del motor.
— Suspensiones duras.

Guión: Centro Superior de Educación Vial, Salamanca.

VIEJAS GLORIAS

Peugeot 202 de 1938

El PEUGEOT 202 nace en 1938 y, junto con el Citroën 11 ligero y el Fiat 1.100, constituye el «trípode» de la automoción de la Europa continental de los años cuarenta.
Tiene el interés histórico de ser el primer coche europeo que rompe el esquema clásico de carrocería cuadrada, inspirándose claramente para ello en la del Chrysler Airflow de 1934, si bien su aerodinamismo es más aparente que real. Va montada en un chasis clásico de vigas y suspendida por ballestón transversal delante y semicantilever detrás, con capacidad para cuatro plazas; es decir, un utilitario de aquella época. Su mecánica es la de un motor de cuatro cilindros, todavía de carrera larga, que cubica 1.133 c.c. con válvulas en culata y que al banco da sólo 30 CV. La caja de cambios es de tres relaciones y retroceso y la transmisión por tornillo sin fin de bronce, que tanto prodigaría esta marca, lo que le confería una silenciosa y confortable marcha de hasta 120 Km/h. De este modelo se fabricaron más de 100.000 unidades, lo que constituye una cifra importante, habida cuenta de la crisis económica de la postguerra y del bajo índice de motorización de entonces. **(De la propiedad de Eloy López Menchén, presidente del Club de Automóviles Veteranos de Granada).**



JOAN CRISTOBAL DOMINO EN CAMBRILS

Veinticinco coches construidos antes de 1930 tomaron parte en el VIII Rally Internacional de Cotxes Antics Cambrils-Costa Daurada, que se celebró a finales de abril bajo la organización del Club de Vahicles Antics de Cambrils. El recorrido se inició en el muelle de Cambrils, para discurrir posteriormente por Reus, Tarragona, Salomó, Plá de Santa María, Valffogona, San Sadurní, Villafranca del Penedés y Pontos. Al final de las tres pruebas de regularidad, resultó vencedor por segunda vez Joan Cristóbal, con su Chrysler Six de 1924, seguido por Lluis Cascante, Joan Gilabert y Ramón Magriñá, mientras la quinta plaza la ocupó uno de los cinco franceses participantes: Edgar Marty. El vehículo más veterano, un Hupmobile de 1912, lo aportó Jacinto Calsina, y la tradicional gymkhana de Cambrils, ya tras el regreso, se la adjudicó Francisco Piña, seguido por Joseph Cardona y el referido Edgar Marty.

RALLY A CUENCA: NUEVAS FECHAS

El Rally a Cuenca, que, organizado por el Auto Club Villa de Madrid y con el patrocinio del Ayuntamiento de aquella ciudad, debía haberse celebrado durante los días 1, 2 y 3 de mayo, tuvo que ser suspendido por causas de fuerza mayor. O, para ser más exactos, aplazado. Las nuevas fechas para la cita conquense son el 29 y 30 del presente mes de junio. Como sabrán los aficionados, este rally está reservado a coches clásicos deportivos fabricados hasta 1968.

«SARDANA» DE COCHES HISTORICOS EN LERIDA

La sardana y el vehículo antiguo se dieron la mano —nunca mejor dicho, tratándose de este bello baile catalán— en la ciudad de Lérida, para celebrar la festividad de la patrona de Cataluña, Nuestra Señora de Montserrat. La ciudad del Segre fue escenario de una larguísima «rollana», de más de cinco kilómetros, en la que se calcula intervinieron más de cinco mil personas, y, al mismo tiempo, unos 20 automóviles pertenecientes al Club de Vehicles Históric de Lleida, hicieron el recorrido que cubrían los danzantes. Por lo que a los coches se refiere, la nota más hermosa la puso el «estreno» del Rolls Royce «Phantom uno» de Francisco Segura, que data del año 1923, después de su reconstrucción.

Por otra parte, a mediados de mayo los coches históricos del Club viajaron hasta Basella, cerca del Pirineo leridano, para asistir a la clásica exposición de motocicletas de Alfredo Solé.

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: (91) 742 83 53.

Mundial de Motociclismo

Tras las pruebas en los rápidos circuitos de Hockenheim y Monza

Pasó lo peor para los españoles

Lo peor ya ha pasado para las Derbi de «Aspar» y Herreros en el Mundial de Motociclismo. Las dos últimas pruebas celebradas, Alemania e Italia, sobre los circuitos de Hockenheim y Monza son quizá las más rápidas del Mundial, con unas pistas de grandes rectas y curvas muy abiertas, en las que las motos de 80 c.c. llegan a sobrepasar los 210 kilómetros a la hora. En estos dos grandes premios las Krauser de Dorflinger y Gerhard Waibel tenían ventaja y, además, «Aspar» nunca había terminado una prueba en Hockenheim. Pero Jorge Martínez superó las dos pruebas con sobresaliente. En Alemania, sin la ayuda de Herreros —con problemas musculares—, tuvo que luchar en solitario contra las dos Krauser, clasificándose segundo, tras Waibel, por delante de Dorflinger. «Champi» Herreros hizo un quinto puesto muy meritorio.



Miguel GARROTE

Aspar y «Champi» Herreros siguen mandando en los 80 c.c.



Miguel GARROTE

Sito Pons y Lavado, ambos lesionados, mantienen una guerra por no descolgarse.



Miguel GARROTE

En 125 c.c. sólo hay unas motos (Garelli) y un piloto (Gresini).

En Monza, con «Champi» recuperado, «Aspar» distanció enormemente a Dorflinger. La rápida caída de Waibel y la labor de contención de Herreros sobre Dorflinger permitieron a «Aspar» dar el tirón definitivo y ganar con autoridad. Tras él Herreros y Dorflinger, por este orden.

Ciento veinticinco centímetros cúbicos sigue siendo la categoría más aburrida. La enorme superioridad de las Garelli de Gresini y Casanova sólo está discutida por la MBA de Auinger. Gresini ganó en Alemania y en Italia, donde Auinger consiguió ser segundo, muy apurado ante Casanova. Andrés Sánchez-Marín fue sexto en ambas ocasiones y totaliza 10 puntos en el Mundial.

Por contra, los 250 c.c. es la categoría más disputada de todo el Mundial. En Alemania, con un Anton Mang (Honda) intratable, los pilotos favoritos para el Mundial corrieron lesionados: Roth, con una clavícula rota; Pons, con las dos manos heridas, y Lavado y Cardús, convalecientes de sus lesiones. Al final, Mang ganó con autoridad, seguido de Cornú, Roth, Cardús —magnífico—, Cadalora, Lavado, Pons y Garriga.

En Italia, una carrera parecida. Lavado y Sito Pons siguieron con su guerra particular, que en esta ocasión se resolvió en favor del español. Cardús continuó con su racha de mala suerte y, tras ir primero, tuvo problemas con el motor, que le relegaron a la séptima plaza. Venció Mang y tras él Sarron, Roth y Cornú; quinto fue Sito Pons, delante de Lavado y Cardús.

En Hockenheim, Wayne Gardner tuvo problemas mecánicos, lo que le impidió ganar la prueba de los 500 c.c., dejándosela en bandeja a Eddie Lawson, por delante de Mamola y Haslam. Sin embargo, en Monza las cosas volvieron a la normalidad: Wayne Gardner volvió a imponerse y Lawson, actual campeón, quedó relegado al segundo puesto. Honda, que está muy molesta por la ausencia de Freddie Spencer, ha encontrado en el australiano Gardner un sustituto que no desmerece en absoluto. Por cierto que uno de los grandes monstruos de todos los tiempos, Kenny «Marciano» Roberts, estuvo participando en los entrenamientos oficiales y deleitó al público con su pilotaje. Al final, Roberts no se atrevió a participar en la prueba oficial, en la que su pupilo, Mamola, cayó en la última curva, dejando la tercera plaza expedita para Sarrón.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados en mayo 87	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matrículas abril 87	Ultimas matrículas mayo 87			
Alava	7054-I	7838-I	784	301	24
Albacete	4457-H	5022-H	565	471	149
Alicante	3058-AW	7413-AW	4.355	2.098	634
Almería	8530-J	9626-J	1.096	643	207
Asturias	6284-AK	8681-AK	2.397	1.034	136
Avila	6103-D	6373-D	270	193	29
Badajoz	1182-K	2028-K	846	625	209
Baleares	2215-AM	7020-AM	4.805	1.078	510
Barcelona	2296-IB	7923-IC	15.627	5.760	1.594
Burgos	6474-J	7366-J	892	370	39
Cáceres	8817-G	9311-G	494	475	90
Cádiz	8141-V	1214-W	3.073	1.285	413
Cantabria	5902-O	7088-O	1.186	563	108
Castellón	8096-O	9475-O	1.379	517	234
Ciudad Real	0312-J	0956-J	644	796	157
Córdoba	6628-P	7903-P	1.275	785	307
Coruña, La	2581-AG	4704-AG	2.123	1.222	213
Cuenca	0718-E	1009-E	291	260	22
Gerona	0476-Z	2575-Z	2.099	717	259
Granada	3007-N	4425-N	1.418	947	322
Guadalajara	2668-D	2949-D	281	153	27
Guipúzcoa	6266-Y	8199-Y	1.933	875	120
Huelva	6430-I	7347-I	917	400	147
Huesca	6724-G	7232-G	508	238	48
Jaén	5014-J	5927-J	913	680	224
León	9261-M	0193-N	932	534	76
Lérida	5546-M	6506-M	960	393	94
Lugo	8716-I	9422-I	706	352	59
Madrid	0156-HU	6335-HV	16.179	5.290	629
Málaga	0659-AG	3855-AG	3.196	1.325	497
Murcia	1087-AB	3710-AB	2.623	1.443	553
Navarra	5964-T	7620-T	1.656	514	112
Orense	3449-I	4091-I	642	424	77
Palencia	6323-E	6694-E	371	231	25
Palmas, Las	4321-AC	6610-AC	2.289	1.130	225
Pontevedra	8710-Y	0605-Z	1.895	917	210
Rioja, La	5300-H	5963-H	663	309	76
Salamanca	4834-I	5530-I	696	369	36
Sta. Cruz Tenerife	9962-Y	2111-Z	2.149	1.042	124
Segovia	7957-D	8246-D	289	145	29
Sevilla	9559-AM	2950-AN	3.391	1.569	593
Soria	7093-C	7309-C	216	92	8
Tarragona	5826-T	7482-T	1.656	682	221
Teruel	7186-D	7454-D	268	202	51
Toledo	0358-K	1247-K	889	472	89
Valencia	8955-CC	4955-CD	6.000	2.759	1.085
Valladolid	6478-N	7575-N	1.097	516	45
Vizcaya	0122-AS	3170-AS	3.048	1.270	145
Zamora	7277-E	7616-E	339	220	38
Zaragoza	4049-Y	5941-Y	1.892	949	141
Ceuta	7930-C	8130-C	200	80	10
Melilla	0196-C	0329-C	133	97	16
Totales			104.546	45.812	11.481

PROST SIGUE PRIMERO EN EL MUNDIAL

Ayrton Senna y su revolucionario Lotus con suspensión activa (un complicado sistema informático que mantiene mediante los amortiguadores el monoplaza siempre a la misma distancia del suelo) ganó el Gran Premio de Mónaco, disputado en el circuito urbano de Montecarlo, y se coloca en segunda posición de la clasificación del Mundial. Segundo fue Nelson Piquet (Williams) y tercero Alboreto (Ferrari) en una prueba en la que menudearon los abandonos. Así, Alain Prost (McLaren) tuvo que abandonar a tres vueltas del final con el turbo roto cuando figuraba en la tercera plaza, quedando relegado a la cuarta, aunque sigue líder en el Mundial.

El Gran Premio de Bélgica de Fórmula-1, disputado en el circuito de Spa-Francochamps, resultó accidentado. De hecho, un accidente entre Palmer y Streiff, ambos pilotos de Tyrrell, en el que el monoplaza de este último se partió en dos, obligó a suspender la carrera. De esto se beneficiaron varios pilotos que habían tenido problemas en la salida, pues pudieron regresar a boxes a resolver sus problemas, o como Nannini, compañero de Adrián Campos, a tomar el segundo coche o muleto. No así Adrián Campos, que rompió el cambio al meter la primera en una curva; los mecánicos de Minardi no consiguieron resolver el problema y quedó fuera. Sigue, pues, su mala racha.



La impaciencia de Mansell puede costarle otro Mundial. De momento, ya le ha dado ventaja a Alain Prost.

Tras la segunda salida, Senna y Mansell volvieron a enzarzarse en su «pique» particular. Senna le adelantó en la salida y Mansell trató, por todos los medios, de pasarle. En el adelantamiento, Mansell tocó la rueda del brasileño. Ambos se fueron a la cuneta, Senna no pudo retornar al circuito, al quedar atrapado en la arena, mientras que Mansell, que no caló el motor, pudo regresar, pero con muchísimo tiempo perdido. En resumen, ambos dejaron, por su guerra particular, campo libre a Prost, que aprovechó para ganar la prueba e igualar, de paso, el récord del legendario Jackie Stewart.

N-332: Torrevieja-Benidorm

DONDE EUROPA BUSCA EL SOL



Meridional donde las haya, con temperaturas medias que son la envidia de quienes de una u otra forma nos «asomamos» para vivir en alguna época del año las más de tres mil horas de sol de que disfruta, Alicante es costa abierta de par en par al turismo. Ese turismo de la Costa Blanca europea que desde hace años, con más de 100 playas en su territorio, acoge cerca de diez millones de personas, que protagonizan cada mañana el ir y venir de vehículos por carreteras que están en continuas mejoras y que soportan una de las mayores intensidades actuales del país.

Por ello, los números, en cuanto a accidentes se refiere, también son altos. Desde Torrevieja a Benidorm, por la 332, en el pasado año, se registraron cerca de 300 accidentes, que son cifras en estudio por los organismos competentes, hasta el punto de que las medidas que se están poniendo en marcha están dando frutos ya.

Desde el puente elevado de Santa Pola con Elche, hasta la variante de Benidorm, son parte de esas medidas. Sin embargo, para rebajar esa escalofriante cantidad, tenemos que colaborar quienes nos ponemos al volante.





Intersección de la N-332 con la A-344, que da acceso al aeropuerto del Altet. Un cruce conflictivo, ya muy cerca de Alicante.

En la actualidad se encuentra en estudio la variante de Torrevieja, comienzo de nuestro reportaje.

EL sol, ese que alumbra más de 3.000 horas durante el año a Alicante, es en buena parte el «culpable» de que la capital de la Costa Blanca europea soporte miles y miles de vehículos por sus carreteras, convirtiéndose en la cuarta ciudad de España en cuanto a movimiento de vehículos se refiere. Por este motivo, casi en época de verano, la revista TRAFICO ha recorrido su entorno. Desde Torrevieja a Benidorm —más de 100 playas por delante— se han visto kilómetro a kilómetro los problemas actuales de circulación, de accidentes, de imprudencias... Todos, todos han de poner de su parte para que la cifra de muertos o tan sólo de heridos leves se rebaje. Mientras esto no suceda, se predica en el desierto. En este «desierto» que está poblado por más de 10 millones de turistas, los cuales nos empeñamos en complicar lo que en teoría es fácil y en la práctica casi imposible. Trescientos accidentes son demasiados para los pocos kilómetros que en esta ocasión se han estudiado a fondo.

EL PUENTE DE SANTA POLA

La travesía de Torrevieja, ciudad que ha crecido de la noche a la mañana poderosamente, ya nos indica que el trayecto a recorrer debe ser como un paseo si nos lo proponemos. Tenemos señales de una prohibición de circular a más de 60 km/h. y el kilometraje en 46 para llegar a Alicante. Cuatro después está La Mata, una zona maravillosa, con pinares a uno y otro lado de la carretera y urbanizaciones que parecen de película. Camping y ciclistas ejerciendo el deporte del pedal, emulando a figuras importantes de cualquier carrera, nos sitúan en la bajada de Montesinos, un cruce que, aunque señalizado, es de tener en cuenta.

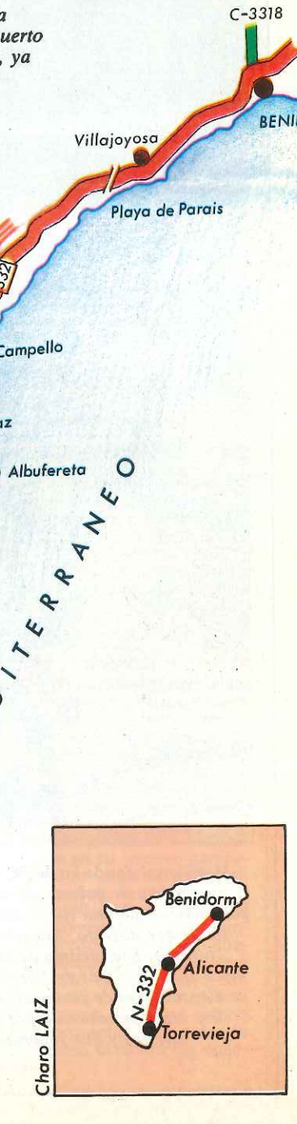
Km. 35.—Guardamar. En 1983 se inauguró la variante que evitó el paso obligado por una población demasiado concurrida y que ha servido de base para que en la actualidad esté en estudio hacer lo mismo con Torrevieja, principio del reportaje en esta nacional 332, conflictiva tanto en la provincia de Alicante como en la de Murcia, que también ha sido estudiado por parte de TRAFICO. Los atascos, en días y horas punta, han desaparecido y nadie lamenta a estas horas accidentes que se daban y que se podían evitar.

Km. 33.—Cruce a Orihuela. Está señalizado perfectamente con 80, 60... Esto nos hace reducir para llegar al desvío de Dolores, donde tocó el «gordo» hace unas Navidades, con el vehículo bien dominado. Y, lo que es más importante, para tranquilizarnos lo suficiente para que cuando lleguemos al kilómetro 28, en La Marina, donde existen semáforos y bandas sonoras, no nos cojan de improviso. Claro que el disco de 40 sería suficiente, de ser sensatos, para pasar por allí sin peligro alguno...

Km. 26,500.—Cruce indicando Elche, en zona de salinas. Estamos en el término municipal de Santa Pola. Rectas y al final obras.

Km. 18.—Obras importantes. Uno de los tramos más conflictivos era precisamente este punto kilométrico. Es el cruce de Santa Pola con Elche, donde se han producido numerosos accidentes. A partir de ahora todo puede cambiar. Se está terminando un puente elevado que evita las retenciones, los semáforos... Comenzaron a construirlo cuando terminaba el pasado verano y ya es una realidad. Lo mismo que lo fue en su momento la Urbanización Gran Alacant, en el kilómetro 14, u otras que se llevan a cabo y que en breve colaborarán en el esplendor de la zona. De esa zona que cuenta en su itinerario con la playa de Los Arenales, el Altet y, por supuesto, con cruces peligrosos, aunque bien señalizados. Es el caso del aeropuerto, en el kilómetro 8, donde se indica la A-344.

Km. 5.—Atrás, playas, rectas, zonas peligrosas e indicadiones a go-gó. Ahora, Alicante al fondo. Es una estampa casi irrepetible. Comienzan dos carriles, el anuncio de la autopista A-7, Alicante-Valencia, y las vistas son espléndidas, acompañando a la carretera el mar de la Costa Blanca. También paralela, la vía del tren. Y los semáforos que nos detienen para ver la estampa, de fotografía —pienso que la aprovechó bien Pepe Rubio— y que nos sitúa en la capital alicantina, que, dicho sea de paso, nos rompió el ritmo de los kilómetros, porque la unión con la N-330, de Madrid, es más complicada de lo que parece.







El paso elevado que se construye en Santa Pola evitará semáforos, retenciones y peligros.



La entrada a la capital alicantina ofrece aspectos tan bellos como éste, donde componen una unidad carretera, monte, tren, mar y urbe.



En el tramo entre la ciudad de Alicante y Benidorm, la carretera es un continuo río de vehículos, especialmente en verano. Los pasos elevados para peatones, como éste de San Juan, no son siempre utilizados.



Obras de la variante de Benidorm. Una necesidad imperiosa para desatascar el paso de la carretera, camino de Valencia, por el casco urbano.



Entrada a Benidorm por la Avenida de la Marina Española. Un camino que cada año siguen miles de turistas españoles y extranjeros.

ALICANTE

Llegando a Alicante, cuando la vista se recrea en parajes pintorescos, allá en el kilómetro 4,500, la Nacional 332, que es el motivo de nuestro reportaje, se une con la N-330 en su kilómetro 74,500. Las dos nacionales transcurren por Alicante capital y se separan en el p.k. 86,400 de la N-330, conocido por el cruce de la Santa Faz. Sin embargo, por medio ha quedado Alicante, la más meridional de la Comunidad. Tiene cerca de 6.000 kilómetros cuadrados de territorio y unas temperaturas que son clave en su vivir de cada día. Doscientos kilómetros de litoral, más de 100 playas, 20 municipios costeros, alojamientos, paisaje y calidad humana en los habitantes, hacen de Alicante una zona ideal para el turismo, uno de los mejores de Europa, que puede disfrutar a su vez de las aguas del Mediterráneo y de la montaña, como pasa en Bussot, entre otras, donde se conjuga la cosmopolita Benidorm con las residenciales edificaciones mediterráneas de las cumbres de Aitana, Serrela o Mariola.

Para en su día no atravesar Alicante cuando uno va de playa a playa —léase de Torrevieja o Santa Pola a Benidorm— está en estudio la circunvalación que se iniciará en el cruce del aeropuerto (kilómetro 8), enlazando con la nacional a Murcia y Madrid.

Km. 84.—Ya decíamos que por Alicante transcurren las nacionales 332 y 330 al alimón. Este punto kilométrico pertenece a las dos. Es zona con muchos semáforos, que nos indican la precaución para situarnos en el cruce de San Juan. Se indica igualmente la autopista A-7 (Alicante-Valencia), que luego irá haciéndose compañera a lo largo de kilómetros.

Km. 86,400.—Cruce de la Santa Faz. La nacional 332 vuelve a caminar en solitario. Está el desvío a Jijona, famosa por sus turrones, y nos ponemos en la pista del desvío a Alcoy, pasado San Juan, donde encontramos típicos pasos elevados de peatones, que no siempre son utilizados por quienes también han de colaborar con el tránsito rodado. Vemos cementerios de coches y, en el kilómetro 92, Campello. Luego, la salida de Bussot y el cruce a las playas de San Juan, donde hay que ir con «mil ojos», porque tenemos la señalización a la montaña. Es el contraste del que hablábamos antes: playas y montaña.

Km. 98.—Túnel y, a su finalización, carril para lentos. La carretera está en buen estado, amplia, señalizada. Sólo en contra que en algunas poblaciones, como Villajoyosa, el atravesarla parece una odisea. Es mucho el tráfico en su centro, como para pensar en prisas. Por ello se hace imprescindible una variante, como la ya realizada en el mismo Benidorm.

CAMINO DE BENIDORM

En el recorrido final de cara a Benidorm hemos atravesado rectas que a veces terminan en curvas peligrosas, pero que están señalizadas. En el kilómetro 102 nos sucede algo así, claro que carteles de 80 y 50 nos avisan de que algo raro se «cuece». Hay varias curvas en esta zona con quitamiedos e incluso un puente estrecho con su correspondiente aviso que no debe ser problema circulando con cuidado.

Km. 110.—Villajoyosa. Se indica una ruta turística y, por descontado, las famosas fiestas de moros y cristianos, algo común por estos lares. Hay semáforos que no son el verdadero obstáculo para circular por la travesía. Uno diría que es la poca colaboración ciudadana, que irrumpe en la calzada en un lugar tan conflictivo como es el puente. Las retenciones son importantes, sobre todo en épocas veraniegas en las que la población se multiplica. Claro que para endulzarnos el tiempo que se tarda en atravesar Villajoyosa tenemos los chocolates de la tierra. Sus fábricas son conocidas en todo el territorio nacional e incluso fuera de nuestras fronteras.

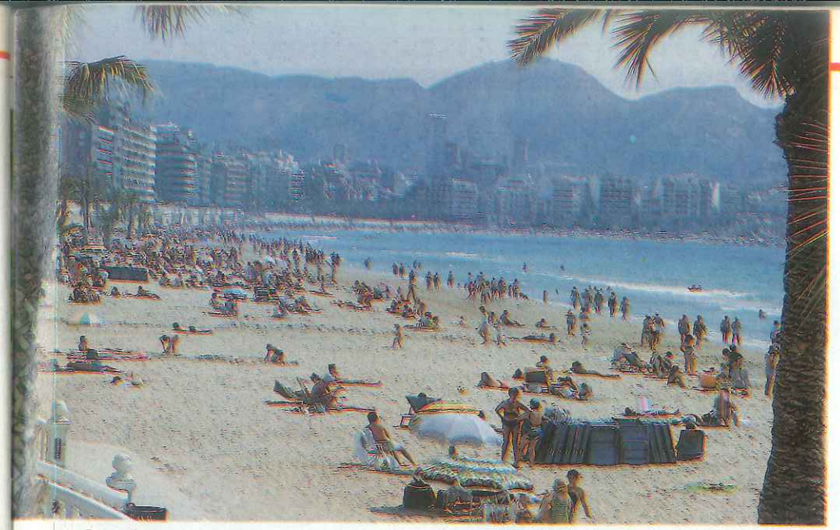
A la salida de Villajoyosa hay unos discos de 100 —¡qué alegría poder pisar un poquito el acelerador!— y rápidamente nos metemos en las obras de Benidorm.

Km. 117.—Comienzan las obras de la variante de Benidorm, que buena falta estaba haciendo. Gracias a ella se evita el paso por la ciudad, que en verano era una auténtica congestión, especialmente a las horas punta de las playas.

Km. 118.—Benidorm. Antes de que esa variante se abriese al público, había que atravesar la ciudad, una de las ciudades más importantes del mundo en cuanto a turismo se refiere. Situada a los pies de la sierra de Bernia, a 140 kilómetros al sur de Valencia y a 40 kilómetros al norte de Alicante, es el marco natural de una población dinámica y receptiva, que ha hecho su desarrollo en un tiempo récord de 25 años. En cinco lustros ha pasado de ser un pueblo marinero al más importante foco turístico europeo, con inversiones continuas que ponen a tope sus plazas hoteleras, sus apartamentos e instalaciones públicas y privadas, que componen junto al turismo de Santa Pola, bicentenario y procedente de tierras como Elche, Murcia, Albacete y Madrid, la atracción del Mediterráneo alicantino.

En Benidorm, si no se usa la variante, existen unos semáforos que advierten las velocidades a seguir, avisando igualmente que si se circula más deprisa se cerrarán. ¡Los adelantos de hoy!

Nono HIDALGO
Fotos: José RUBIO
(Enviados especiales)



Las playas de Benidorm son, por sí mismas, un espectáculo inigualable. Disfrutarlas es todavía un placer mayor.

Alicante y Benidorm

En las travesías está el peligro

Esos miles de personas que cada día circulan por las carreteras de Alicante, especialmente por la N-332, que es la que TRAFICO ha recorrido, provocan accidentes que siguen siendo la pesadilla de una provincia en constante movimiento. En el tramo entre Torrevieja y Alicante, durante 1985, se produjeron dos muertes y 50 heridos. Destacaron por su peligrosidad los puntos kilómetros 7,500 (intersección aeropuerto), 17,700 (intersección con la C-3317), 30,900 y 42,600 (intersecciones). En el tramo hasta Benidorm los accidentes causaron un muerto y 28 heridos. Los puntos más peligrosos en esta zona fueron, sin duda, el 89,700 (intersección con la A-184) y 88,100 (intersección con la AV-1902).

Pero son las travesías de las ciudades de Alicante y Benidorm las más peligrosas del camino, con estos datos durante el pasado año:

Punto kilométrico		Accid.	Muertos	Heridos
82,300	Alicante-Inters. Ar. Sánchez	5	—	3
82,500/600	Alicante-Recta	5	—	2
83,400	Alicante-Inters. Jaime Llopis	8	—	11
84,300	Alicante-Int. Compl. Vistahermosa	5	—	3
84,600	Alicante-Int. Gasolinera Gregori	3	—	3
92,800	Campello-Int. Pío XII	8	—	7
118,500	Benidorm-Recta	3	—	4
118,800	Benidorm-Recta	4	—	2
120,200	Benidorm-Int. P.° de Elche	4	1	5
120,300	Benidorm-Int. Marqués de Comillas	7	—	2
120,600	Benidorm-Recta	3	—	3
120,700	Benidorm-Int. Calle Limones	7	—	5
121,000	Benidorm-Int.C-3318	8	—	4
121,300	Benidorm-Recta	7	1	3
121,700	Benidorm-Recta	5	—	—
121,900	Benidorm-Int. Dr. Orts Llorca	6	—	4
122,200	Benidorm-Int. A-7	5	—	3

Hogueras y arroz a banda

Desde los primeros tiempos de la Humanidad es costumbre encender hogueras en circunstancias solemnes, festivas y de regocijo. Pues bien, las Hogueras de San Juan, en Alicante, con más de 50 años de historia, son fiestas nacidas y sostenidas por el pueblo alicantino, verdadero artífice de estos festejos, que son el asombro de cuantos las contemplan. En esta zona es donde alcanzan mayor importancia, al pie del Benacantil, que es el monte de los idilios, un peñón enfrentado con el mar, que veía llegar las naves cartaginesas en el tiempo en que la antigua Acra-Leucra fue la capital y cabeza de España.

Este Alicante, fino y señorial, la provincia donde se extiende la mayor palmerada del mundo, lanza año tras año el pregón de sus hogueras.

Son las Hogueras de San Juan, como la punta encendida de un cigarrillo, como un botón fulgurante que una mano pulsa, prende en la mecha de la «foguera» y como una culebrina de fuego luce durante días antes de la cremá. En el recorrido de la «sanjuanada» alicantina se descubre el perfil ingenioso de cada una de sus hogueras. Alicante, en las Hogueras de San Juan, expresa su sentir y es indudable la resultante de su propia idiosincrasia: calor humano, laboriosidad, inteligencia, cordialidad, imaginación, hospitalidad, vivacidad, sentimiento, humor, elegancia y señorío; que todo esto y más lo posee el pueblo alicantino en abundancia. Lo que hace falta es que también sobre capacidad para circular por las carreteras de la comarca, una comarca que tiene buenos vinos, para llevar a casa y para tomar cuando no vayamos a conducir. Al igual que no hay que abusar de la comida, de esa excelente comida alicantina, en los rincones de playas o montañas, en rincones insospechados por su belleza, que junto a los suculentos platos hacen conseguir una sensación que perdura durante kilómetros y kilómetros.



El arroz a banda, un plato típico de la gastronomía alicantina.

En la montaña, guisos sin sofisticaciones, como los gazpachos, sin olvidar las carnes de caza preparadas sobre tortas de pan sin levadura, o la «olleta alcoyana» y el pollo al ajillo, con un sabor especial, rematado con patatas «al pelote» y «pá de poble». Tampoco tiene nada que envidiar el conejo a la brasa con ali-oli. ¡Se nos olvidaba!

Si puede conseguir embutido de la zona, no se lo pierda, como los salazones, que de baratos tienen poco.

Rizando el rizo, y si todavía tenemos ganas de admirar más la comida alicantina, pidamos «la gambá», con acelgas y gambas de río; o el arroz en mil variedades, entre las que destaca el «arroz a banda»; o el pescado, que en esta tierra lo hay para todos los gustos. Y con suerte, en época de poco movimiento, para todos los bolsillos...



Una charla distendida en el «centro de camioneros» de Toulouse.

Hay uno en cada región de Francia

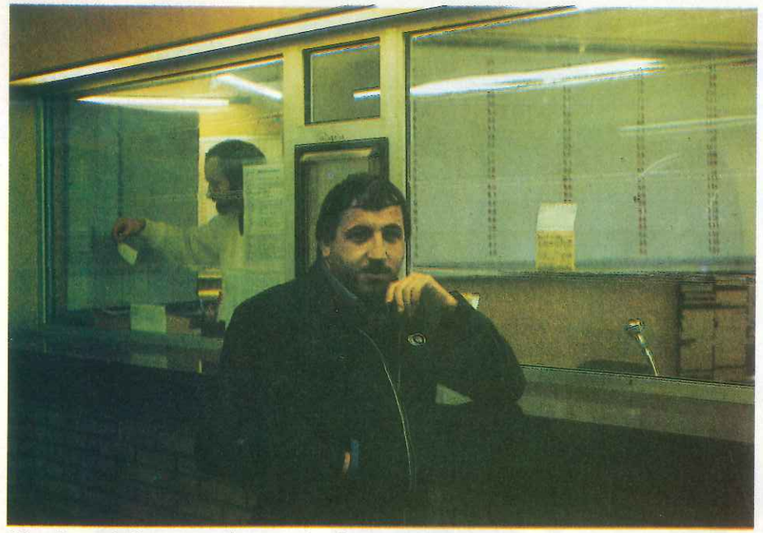
LOS CENTROS «ROUTIERS», OASIS EN LA AUTOPISTA

La experiencia desarrollada en Francia en el terreno de los denominados «centres routiers» atrae poderosamente la atención de los camioneros españoles. Nuestros compatriotas no disponen de ese tipo de servicios en el territorio nacional y con frecuencia se lamentan de que **«en carretera se nos trata como a turistas y no como a profesionales que se ganan la vida al volante».**

EL caso en España es claro. Hay una carencia manifiesta de aparcamientos vigilados en carretera que puedan ser útiles al camionero. Según la Dirección General de Carreteras, se considera zona de dominio público no edificable la comprendida en ocho metros desde la autopista y tres desde la red provincial, pero es habitual que sean los propietarios de los hoteles quienes establezcan en las inmediaciones de sus establecimientos zonas para el estacionamiento de vehículos.

«Nos resulta de gran utilidad este tipo de instalaciones —afirma Marc Descadeilhas, secretario de transporte por carretera de la región Midi-Pirineos del sindicato CFDT—. **Yo mismo lo empleo a menudo y debo decir que los camioneros nos servimos mucho de ellas. La ventaja de los "centros de camioneros" es que se encuentran fuera de las grandes aglomeraciones urbanas, no lejos de los accesos rápidos. Además, es importante el hecho de que se trate de un complejo de transporte concentrado en una determinada área, con lo que esto supone de accesibilidad para el profesional.»**

Los «centros de camioneros» dependen del Ministerio de Transportes y Equipamiento francés y se configuran como centros de distribución de mercancías y zonas de servicios para camioneros. Existen en el país vecino varios de estos centros, incluidos en un programa que tiende a ampliarse. Está previsto que se abra uno en cada región. Salpicando toda la geografía gala, los «centres routiers» se encuentran en Arras (con cafetería, restaurante, sala de televisión, sala de reunión, duchas, teléfonos, servicio de télex, aparcamiento y posibilidad de pagar con tarjeta de crédito), Burdeos (con hotel de una estrella con 36 habitaciones, cafetería, restaurante, centro de información, tiendas, sala de televisión, sala de reuniones, duchas, teléfonos, estafeta de Correos, oficina de cambio, servicio de télex, aparcamiento y aceptación de tarjetas de crédito), Caen (con hotel de dos estrellas y 27 habitaciones, cafetería, restaurante, centro de información, centro comercial, sala de televisión, sala de reuniones, duchas, teléfonos, estafeta de Correos, servicio de télex, aparcamiento y aceptación de tarjetas), Clermont-Ferrand (con hotel de dos estrellas y 23 habitaciones, junto a las otras prestaciones), Le Havre (con hotel de una estrella y 27 habitaciones, así como los restantes servicios), Le Mans (con cafetería, restaurante, sala de televisión, sala para reuniones, duchas, teléfonos, estafeta postal, aparcamiento y aceptación de tarjetas de crédito), Lille (con hotel de una estrella y 44 habitaciones, junto a los demás servicios), Metz (hotel de una estrella y 23 habitaciones, así como los restantes servicios), Mulhouse (con hotel de dos estrellas y 40 habitaciones), Nantes (con hotel de una estrella y 29 habitaciones), Niza (en construcción), Poitiers (restaurante, cafetería, sala de televisión, sala para reuniones, duchas, teléfonos, aparcamiento y tiendas), Reims (con los citados servicios), Rennes (dotado además de oficina de cambio), Rouen (con hotel de dos estrellas y 30 habitaciones), Sete (hotel de dos estrellas con 44 habitaciones), Strasbourg (hotel de una estrella con 20 habitaciones), Toulouse (hotel de dos estrellas con 44 habitaciones), Valenciennes (hotel de una estrella con 23 habitaciones), Lyon (próxima apertura) y Orleans (también se abrirá próximamente).



Marc Descadeilhas, ante el mostrador de contratación de cargas.



Mientras esperan la asignación de mercancías, una partida de «pin-ball».

TRAFICO visitó el complejo para camioneros de Fondeyre, junto al mercado de fruta de Toulouse (Mercado de Interés Nacional), instalaciones que cuentan con un puente-báscula que determina el peso de los camiones automáticamente. A pocos metros del «centro routier», los faroles de la autopista están equipados con detectores que captan la fluctuación del tráfico rodado en esas rutas específicas.

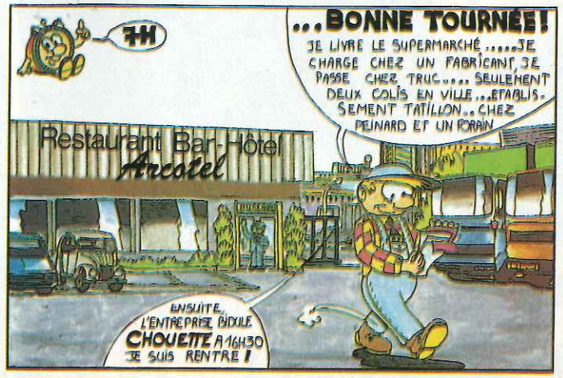
«El 20 por 100 de las cargas de las empresas industriales —matiza Descadeilhas— **debe pasar por la oficina de carga sita en el centro de camioneros. Los precios de las habitaciones, el bar y la comida son los normales, quizá no tan baratos como sería de desear. Pero es posible obtener una tarjeta de cliente privilegiado con descuentos para el conductor profesional.»**

En la planta baja del centro de camioneros de Toulouse está la sala de televisión, donde los conductores se relajan viendo algún programa en silencio. El vestíbulo cuenta con una oficina de información y al lado hay algunas máquinas recreativas para que los camioneros pasen el tiempo. Hay una lista de espera para la contratación de mercancías por zonas, según le interese al conductor. Allí pueden verse filas de profesionales, pendientes de las cargas disponibles y de los destinos de las mismas.

Desde las 6,30 de la mañana es posible desayunar en la cafetería del centro, así como efectuar compras en las tiendas del «hall». Fuera, un amplio aparcamiento alberga los camiones pesados, los coches y los autocares de quienes han elegido esta etapa en la carretera entre las autovías D2 y N-20. Han hecho un alto en el camino y los kilómetros aguardan a los profesionales que, por suerte para ellos, han conseguido repostar y hacer acopio de energías.

Texto y fotos: Juan GIRON ROGER
(Enviado especial a Midi-Pyrénées)

Maxy, el camionero mascota de los «centres routiers»: «¡Buen viaje! Entrego en el supermercado..., cargo en una fábrica..., paso por casa de fulano..., sólo dos paquetes en la ciudad..., establecimiento quisquilloso... A continuación, la empresa de zutano; a las 16,30 estaré de regreso».



AUTOBUSES Y AUTOCARES

MUCHAS VIDAS EN SUS MANOS

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

Si no fuera por el enorme número de vidas que dependen de su habilidad y responsabilidad como conductores, un colectivo de 70.000 profesionales, como es el de los chóferes de autocares y autobuses, no tendría tanta entidad en la seguridad vial. Pero de sus manos están pendientes, todos los días, la integridad y las vidas de varios millones de pasajeros, en algunos casos tan frágiles como los niños. La piratería, el tacógrafo, el trato con los viajeros, sus enfermedades y problemas laborales... Este reportaje pretende brindar una apretada panorámica del mundo profesional de estos hombres.

LA progresiva concienciación popular sobre la necesidad de utilizar el transporte público ha incidido en el aumento del sector de autobuses y autocares, que venía experimentando un cierto declive en los últimos años. Para Francisco Javier Minondo, presidente de la Federación Nacional Empresarial de Transporte en Autobús (FENEBUS), **«en estos dos últimos años se ha apreciado una indudable tendencia al incremento en el número global de autocares, lo que puede suponer una inflexión en la anterior tendencia decreciente y que entiendo tiene su paralelismo en la progresiva utilización de estos medios de transporte de personas, en los que el usuario está descubriendo unos niveles de eficacia, flexibilidad, comodidad y precio que difícilmente pueden ofrecer otros modos alternativos de transporte».**

Según los datos que se manejan en FENEBUS, se estima en 16.000 el número de autobuses para el transporte urbano, mientras que el de autocares del servicio interurbano público ronda los 27.000. En el sector proliferan las pequeñas y medianas empresas, en las que se registra una tendencia a ampliar su dimensión cara al logro de una mayor competitividad frente a la Comunidad Económica Europea y al mercado interior. Ello posibilitaría la modernización y adaptación de nuevas tecnologías de forma más ágil. De acuerdo con la misma fuente, el censo de personas que trabajan en el transporte interurbano (autocares) se sitúa alrededor de 53.000, de los que unos 38.000 son conductores. Datos del Ministerio de Transportes cifran en 66.250 las personas que trabajan en transporte urbano e interurbano en 1984.

La problemática del sector, vista desde el ángulo de la empresa, abarca factores de infraestructura y de reglamentación. Resulta especialmente gravoso para empresarios de autocares y autobuses el azote del intrusismo. Según Minondo, **«pese a la existencia de una ley desproporcionada para erradicar el "bandolerismo de la carretera" —Ley de Inspección, Control y Régimen Sancionador del Transporte de 1984—, el caso se da hoy con mayor virulencia que hace dos años. Se trata de una situación flagrante de competencia desleal derivada de que continúa sin ser ilegal comprar y matricular un autobús, aunque en el futuro se prevé que sea preciso un permiso de la Administración de Transporte. La incidencia de la piratería se dejar sentir con mayor peso en interurbanos, donde ser clandestino es más fácil y se ejerce menor control. Los piratas son autopatronos, pasan muchísimas horas al volante, tienen los vehículos en mal estado, descuidan la seguridad cuando escapan de las autoridades de Tráfico. Y son muy abundantes en las líneas discrecionales, ya que en las regulares su influencia es mínima».** El número aventurado por FENEBUS estima en 200 los piratas que «trabajan» en Madrid, mientras que en la Ciudad Condal se da el número más alto de este tipo de clandestinos del transporte público que, por no llevar, ni siquiera llevan contratado el preceptivo Seguro Obligatorio de Viajeros.

El presidente de FENEBUS va más lejos en su descripción de los males que afectan a este sector. **«Es necesario** —asegura Minondo— **introducir en la actual normativa pautas de flexibilidad que se acomoden a las peculiaridades operativas de la actividad, así como un más decidido desarrollo de los principios de polivalencia funcional de los trabajadores, mayor atención a la productividad y una profundización en las movilidades geográfica y funcional.»** A esto habría que sumar, siempre según el dirigente de la patronal del sector, **«una más amplia capacidad de autorregulación del sector por la vía de la convención colectiva, siguiendo los modelos europeos y previa ruptura de algunos de los actuales moldes y condicionantes, lo que permitiría alcanzar un convenio nacional que sustituyese a la Ordenanza Laboral, dando así cumplimiento al Estatuto de los Trabajadores».** Son muchos los estratos del sector que recomiendan que se reduzca la edad de acceso a la jubilación para los conductores, dadas las peculiaridades de este trabajo y el riesgo que implica seguir al volante, en edades cercanas a los sesenta y cinco años.

Aparte de la creación de una Empresa Nacional, contemplada por la LOTT, el dirigente de FENEBUS señala otros puntos negativos que perjudican sus intereses. **«El sector** —indica— *se encuentra sometido a unas tarifas nada acordes con la verdadera evolución económica de los costos, que resultan insuficientes y con el aumento desmesurado de los costos de los seguros de vehículos.»*

En los autobuses y autocares destaca el hecho de que el 56,6 por 100 de los vehículas cuentan con más de diez años, correspondiendo el máximo porcentaje a aquellos vehículos de once años de antigüedad (7,2 por 100). **«Tenemos problemas puntuales de antigüedad de vehículos** —señalan en FENEBUS— **en las líneas rurales y en las denominadas de "débil tráfico" cuyo contenido social es indudable y que se contrarrestan con un mayor esfuerzo de atención y mantenimiento del material.»**

Los autocares interurbanos, según la patronal del sector, mueven anualmente unos 40.000 millones de viajeros/kilómetro en los tráficos interiores españoles, a lo

Las empresas privadas son una alternativa al transporte interurbano.



Los autocares agradecerían la aplicación estricta del tacógrafo.





Juan GIRON

Los profesionales de líneas discrecionales se enfrentan a menudo a un fuerte intrusismo.

que hay que añadir la incidencia en tráficos internacionales.

EL SUEÑO EN LA AUTOPISTA

Según datos facilitados por la Federación de Transportes de UGT, hay en España 25.000 personas ocupadas en el sector de autobuses urbanos, 22.000 en líneas regulares y 23.000 en líneas discrecionales. El número de vehículos (autobuses y autocares) que conforma el parque del sector en nuestro país se eleva a un total de 46.000, desglosado en 9.000 autobuses urbanos, 14.000 de línea regular, 21.000 de línea discrecional, 1.500 de línea privada (por ejemplo, empresas que cuentan con este servicio para el transporte de su personal) y 16.000 «piratas» (sin la oportuna autorización).

Manuel Estirado, integrante de la comisión permanente del sector de carreteras de la FETT-UGT, tiene una experiencia de catorce años como conductor profesional de líneas internacionales de autocar más un año en líneas urbanas. **«He hecho muchas veces** —dice— **los circuitos Madrid-Duisburg, Barcelona-Londres y Alicante-Londres, y debo confesar que, para el profesional, lo peor es el sueño en la autopista. Cuando se llevan 2.200 kilómetros recorridos, aunque vayan dos conductores en el vehículo, es fácil que te ataque el cansancio. En los días anteriores a la entrada en vigor del tacógrafo, había que cumplir unos horarios y nos turnábamos tres o cuatro horas al volante cada uno. Así, hay compañeros que se han dormido y chocado contra camiones por exceso de horas de trabajo.»**

Dura tarea y escasa retribución (según el portavoz ugetista, el sueldo medio del conductor de autocar —incluyendo ocho horas de jornada y antigüedad— oscila entre las 70.000 y las 75.000 pesetas) son las claves de este sector del autocar. **«Lamentablemente** —explica Estirado—, **demasiados empresarios no cumplen los convenios estatales firmados con las centrales sindicales e imponen a sus hombres unas condiciones de trabajo que hacen que los sueldos**

Retrato robot del conductor

Edad: entre 31 y 40 años	36 %
Sexo: hombre	99,3 %
N.º hijos: dos	38,3 %
Estudios: primarios	62,8 %
Estado civil: casado	90,1 %

KILOMETROS ANUALES DE LOS CONDUCTORES DE AUTOCAR

Menos de 25.000 km.	7,1 %
Entre 20.000 y 50.000 km.	21,8 %
Entre 50.000 y 75.000 km.	21,9 %
Entre 75.000 y 100.000 km.	23,3 %
Entre 100.000 y 125.000 km.	13,7 %
Entre 125.000 y 150.000 km.	4,2 %
Más de 150.000 km.	5,5 %

ANTIGUEDAD DEL PARQUE DE AUTOBUSES Y AUTOCARES (1985)

1 año	2.049	5 %
2 años	1.721	4,1 %
3 años	2.005	4,8 %
4 años	1.816	4,3 %
5 años	1.706	4,1 %
6 años	1.413	3,4 %
7 años	1.548	3,7 %
8 años	1.651	4,0 %
9 años	1.864	4,5 %
10 años	2.259	5,4 %
11 años	2.999	7,2 %
12 años	2.603	6,2 %
13 años	2.695	6,4 %
14 años	2.465	6,0 %
15 años	2.339	5,6 %
16 años	2.075	5,0 %
17 años	1.764	4,2 %
18 años	1.464	3,5 %
19 años	1.433	3,4 %
20 años	1.169	2,8 %
Más 20 años	2.563	6,1 %
TOTAL	41.592	100 %



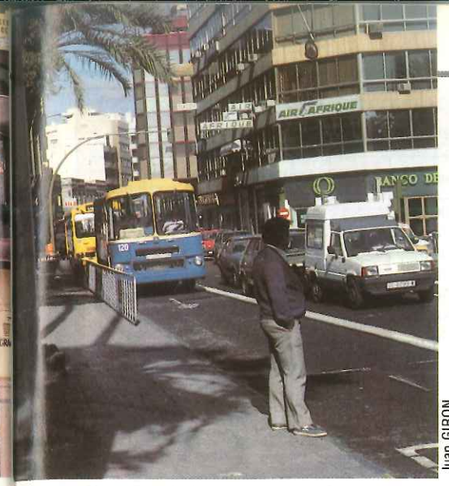
Los pasajeros se quejan frecuentemente del trato que reciben en el autobús.

parezcan altos. Muchos no pagan las horas nocturnas y no respetan tampoco las doce horas mínimas entre jornada y jornada. Todo esto se agrava aún más con los empresarios piratas, que obligan a prolongar la jornada. Este tipo de gente no son profesionales, sino "juntapesetas" que amortizan un autocar —cuyo coste está entre doce y veinticinco millones de pesetas— sin siquiera pagar la Seguridad Social de sus empleados.»

El tiempo al volante y las circunstancias de conducción determinan a menudo ciertos comportamientos. Así, no resulta inusual escuchar quejas de usuarios de líneas urbanas —especialmente en grandes ciudades— que se lamentan de la **«grosería y malos modos»** de algunos chóferes hacia los viajeros.

Como indica Carlos Estirado, **«lo más importante en una empresa de servicios es el público. Yo prefiero romper la rueda del vehículo contra un bordillo que tratar mal al pasajero. En la ciudad existe tensión y los ánimos van crispados a veces. En largo recorrido, sin embargo, la situación se presta más a que haya una buena relación con los viajeros. Tras treinta horas de viaje, se acaba en amistad».**

La seguridad es algo que preocupa a todos. Según la CETM, que se basa en datos oficiales, **«se comprueba que el número de muertos y heridos por accidentes de autocares en carretera es inferior en catorce y treinta y ocho veces, respectivamente, al conjunto de tráfico».** Y el tacógrafo resulta un elemento que muchos coinciden en juzgar determinante en este aspecto. De una encuesta sobre profesionales del autocar, encargada por UGT y el Ministerio de Transportes, el 81,9 por 100 de los sujetos preguntados consideraba este instrumento positivo para la seguridad y el 83,6 por 100 señalaba que disponía del mismo en sus vehículos. El portavoz de UGT indicó a TRAFICO que **«el tacógrafo es la verdadera "caja negra" del autocar: Sirve para que la Administración controle la velocidad, las horas de conducción y las haga cumplir. Se han llegado a esclarecer accidentes que no tuvieron testigos, gracias a este aparato. Y está claro que va**



Juan GIRON

Una ruta de la «guagua» en Las Palmas de Gran Canaria.

más seguro quien no sobrepasa las ocho horas diarias de conducción».

PATOLOGIA A BORDO

Uno de los grandes problemas de los conductores de autobuses y autocares, fundamentalmente en los trayectos urbanos, es el trabajo por turnos. **«En los turnos y las jornadas continuadas** —explica Antonio Martín, responsable del área de carreteras del sindicato Comisiones Obreras— **los conductores no tienen ni tiempo para ir al servicio. Todo esto deriva en enfermedades profesionales que ni tan siquiera están reconocidas como tales. Por ejemplo, aquellos trabajadores que hacen "correturnos" no se levantan nunca a la misma hora ni tienen una hora fija de comidas. Esto genera importantes enfermedades en el estómago.»**

Según el dirigente sindical, entre los conductores de autobuses urbanos existe también el problema del tráfico. La densa circulación de los grandes municipios (o las estrecheces en los trazados urbanos; ver número 20 de TRAFICO) y la necesidad de cumplir unos horarios llevan a los conductores de estos vehículos a estados de estrés y nerviosismo graves para su salud. Este inconveniente es distinto entre los conductores de trayectos y líneas interurbanas.

Sin embargo, un peligro común a ambos conductores se genera por la misión de cobrar los billetes que el mismo chófer debe realizar. **«El accidente más típico entre los autobuses urbanos son los pequeños alcances, a nivel de chapa; muchos de ellos son debidos a las distracciones del profesional mientras cobra el importe a los viajeros»,** indica Antonio Martín. Sin embargo, se-

Conductores de autobuses y autocares

No tan parecidos como se cree

El conductor de autobuses urbanos lleva, en su mayoría, trabajando más de diez años en el transporte urbano (49,8 por 100), una cifra que es más amplia en los conductores de autocares, un 71 por 100 de los cuales trabaja desde hace diez años en el transporte interurbano. Según una encuesta encargada por UGT y el Ministerio de Transportes, mientras que los conductores de autocares han trabajado desde siempre en esta actividad (65,5 por 100), los de transporte urbano no trabajaban en el autobús (68,5 por 100), procediendo generalmente del sector servicios (59,6 por 100).

Según el citado informe confidencial, la mayor parte de los conductores de autobuses y autocares son asalariados (94 y 92,4 por 100). En ambos casos tienen un contrato fijo (92,3 y 79 por 100, respectivamente). Entre los pluses que reciben figuran, en primer lugar (25 por 100) el convenio y, a continuación, entre los conductores de autobuses urbanos el debido a simultanear las funciones de conductor y cobrador (35,2 por 100).

En ambos casos, la incidencia de los pluses en el salario de los profesionales conductores de autobuses y autocares es pequeña (51,4 y 53,7 por 100, respectivamente).

La jornada de estos profesionales es distinta según trabajen en autobuses urbanos o autocares interurbanos. Para los primeros, la jornada suele ser fija (57,9 por 100) y continuada (75,3 por 100); mientras que los de autocar suelen tener una jornada variable (51,6 por 100) y partida (56,3 por 100). No obstante, los conductores de autocar deben hacer horas extras en el 52,9 por 100 de los casos.

Los conductores de autobuses suelen trabajar mayoritariamente por turnos (78,7 por 100); acuden al trabajo entre uno y dos domingos al mes (61,3 por 100), mientras que en los autocares esta mayoría no es tan grande (41,4 por 100); los de autobuses descansan dos días al mes (40,4 por 100), mientras que los de autocares sólo un día (44,3 por 100). Aquellos que descansan más de un día suelen tener esos días variables (70,3 en autobuses y 62,5 en autocares), pero consecutivos (69,7 y 62,2 respectivamente) y disfrutan de un mes de vacaciones anuales (89,8 y 82,7 por 100 respectivamente).

Tanto en el caso de autobuses como en el de autocares parece una actividad bastante estable para sus conductores. Ni los conductores de autobuses (81,3 por 100) ni los de autocares (86,9 por 100) han estado nunca en paro durante los dos últimos años.

Uno de los puntos fundamentales para la seguridad vial entre los conductores es el conocimiento del vehículo que manejan . Y para ello, nada mejor que utilizar habitualmente el mismo. Así, mientras los conductores de autobuses urbanos no suelen utilizar mayoritariamente el mismo vehículo (66,4 por 100), los de autocares es justamente al contrario, con un 64,7 por 100 que sí lo hace.

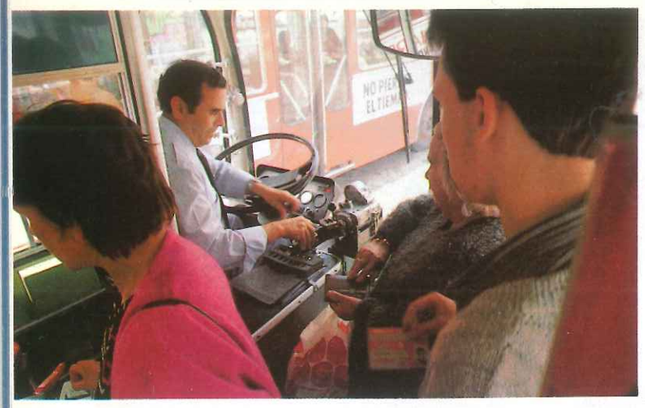
Otro de los temas que separa a los conductores de autobuses de los de autocares es la consideración del trabajo. Los conductores de autobuses consideran su labor pesada o muy pesada (69,4 por 100), mientras que los de autocares la consideran ligera (50,1 por 100). Ni los unos ni los otros achacan esta pesadez a los esfuerzos debidos a la conducción, sino a otros factores como el trato con los viajeros (entre un 30 y un 40 por 100) y a la concentración que hay que mantener (entre un 87 y un 78 por 100).

Lo que más les gusta a los conductores de autobuses urbanos es conducir (48,9 por 100), al igual que a los de autocar (57,2 por 100). Lo que más desagrada a estos profesionales es el horario (14,9 por 100) y el trato con los pasajeros (12,8 por 100) en los autobuses urbanos; sin embargo, entre los conductores de autocar lo que más les disgusta es el mal comportamiento de los pasajeros (11,2 por 100), la espera (11,6) y lavar el coche (10,1).

AUTOBUSES Y AUTOCARES IMPLICADOS EN ACCIDENTES, AÑO 1985

	Total		Carretera		Ciudad	
	Con víctimas	Mortal	Con víctimas	Mortal	Con víctimas	Mortal
Autobuses escolares	126	12	64	8	62	4
Otros	1.647	127	584	89	1.063	38
TOTAL	1.773	139	648	97	1.125	42

FUENTE: Anuario Dirección General de Tráfico.



Tenèr que conducir y cobrar implica en ocasiones riesgo de pequeños golpes en la ciudad.

PRINCIPALES LIMITES GENERALES DE VELOCIDAD IMPUESTOS A LOS AUTOBUSES

	En autopista	En autovías	En otras ctras.	En zona urbana
Bélgica	90	75	75	60
Dinamarca	70	70	70	50
Alemania	90	80	80	50
Francia	90	90	90	60
Grecia	70	70	70	50
Irlanda	80	80	80	48
Italia	90	70	80	50
Luxemburgo ..	75	75	75	60
Holanda	80	80	70	50
Reino Unido .	112	97	70	48
Portugal	100	80	70	60
Austria	100	80	80	50
Suiza	100	80	80	50

FUENTE: FENEBUS.

gún el dirigente de CC.OO., no existe un accidente típico entre los conductores de autocares interurbanos.

La piratería y el tacógrafo son dos temas importantes para los sindicalistas del sector de conductores de autobuses y autocares. Según CC.OO., **«el tacógrafo es beneficioso siempre que se vigile. Pero todos sabemos que, en realidad, ni se utiliza como se debe ni se inspecciona como es necesario. Se están haciendo viajes largos con un solo conductor; pero, como no hay inspecciones, las mismas empresas te lo piden. O si no, te dicen que sigas conduciendo aunque te pases de las horas y que ellos te pagan la multa... El tacógrafo sería bueno si se vigilase».**

El tema del intrusismo es endémico en el transporte en autobuses y autocares. **«Este es un sector con mucha gente pluriempleada** —señala Antonio Martín, de CC.OO.—. **Por ejemplo, en Madrid, muchos conductores de la EMT trabajan luego haciendo pequeños servicios en empresas que tienen tres autocares y contratan pequeños servicios y que, generalmente, son empresas piratas. En carretera, la cuestión de la piratería depende del patrono. El asalariado sólo se encuentra con que, al ser una empresa pirata, no puede exigir reivindicaciones que conseguiría en empresas legales».**

Los planteamientos de Comisiones Obreras como objetivos para este sector se centran en torno a la consecución de un convenio estatal. Antonio Martín explica que gran parte de los problemas de estos profesionales se solucionarían mediante un **«convenio marco de viajeros a nivel estatal. Existen empresas grandes cuyos trabajadores cobran salarios dignos, pero junto a ellas conviven empresas pequeñas que, por su misma escasa potencia económica, pagan a sus trabajadores salarios de miseria. Esto se solucionaría con un convenio marco. También pedimos un control exhaustivo de la actividad, tanto en el plano del tacógrafo como de inspecciones ITV. Y, naturalmente, una jornada digna».**

PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES

Imprudencias propias	25,5 %
Cansancio	25,5 %
Tráfico	19,6 %
Prisas por cumplir horario	12,8 %
Mal estado de carreteras	11,9 %
Imprudencias turismos ...	6,5 %
Mal estado vehículo	6,4 %
Mala organización del tráfico	6,0 %
Despistes	4,7 %
Falta experiencia	3,1 %
Beber alcohol	3,0 %
Excesivas horas	3,0 %
Peatones	2,1 %
Viajeros	1,6 %
Climatología	1,4 %
Modelos nuevos	1,3 %
No cumplir normas	1,0 %
Poca vigilancia tacógrafo	0,1 %

Radiografía del conductor

Según un informe confidencial encargado por el Ministerio de Transportes y UGT, los conductores de autobuses pasan reconocimientos médicos periódicos en un 81,7 por 100 de los casos, mientras la tasa de reconocimientos médicos entre los de autocares apenas llega al 64,3 por 100 de los casos. Lo más habitual es pasarlos anualmente (85,9 y 55,8 por 100, respectivamente en autobuses y autocares).

Entre el 30 y el 40 por 100 de las consultas médicas se han debido a problemas de columna, destacando la incidencia de los problemas cervicales (37,5 en autobuses y 22,2 en autocares) y desviaciones (alrededor de un 15 por 100). Entre un 27,5 por 100 y un 39,2 por 100 de las consultas se debió a trastornos digestivos, entre los que destaca un 69,7 por 100 de incidencia de la úlcera entre conductores de autocares.

Los problemas circulatorios presentan una escasa incidencia en los conductores de autobuses y autocares, alcanzando nada más a un 10 por 100 de los profesionales. Los problemas nerviosos tampoco afectan a un conjunto demasiado grande y apenas alcanzan a un 8,3 por 100 de los conductores de autocar; entre estas afecciones tienen especial importancia el estrés (40 por 100), los nervios en general (30 por 100), irritabilidad (10 por 100) y agotamiento (10 por 100).

La vista cansada es la principal afección ocular de los profesionales del autobús. Casi el 65,2 por 100 de los que padecen problemas visuales padecen vista cansada. Un dato curioso es el referido por Manuel Estirado, responsable ugetista del área de carreteras, quien explicó que normalmente los conductores de autocar suelen perder más visión en el ojo izquierdo que en el derecho, debido a los intermitentes y luces largas de los automóviles que vienen detrás e inciden en su espejo retrovisor. También tienen escasa incidencia los problemas respiratorios (12,7 por 100) y auditivos (3,3 por 100).

En cualquier caso, los conductores de autobuses y autocares constituyen un colectivo profesional muy sufrido, ya que no suele darse de baja. En el 89,4 por 100 de los conductores de autobús y 95,5 por 100 de los de autocar no se han dado de baja ningún día en los dos últimos meses anteriores a la encuesta y el porcentaje se sitúa en torno al 80 por 100 si nos referimos al último año. Destaca asimismo el hecho de que entre un 82,4 y un 99,4 por 100 de los accidentes de trabajo sufridos por conductores de autobuses y autocares han sido de tráfico.

Los sistemas antibloqueo y antideslizamiento, para autobuses y camiones

Se impondrán paulatinamente en Europa

Los sistemas antibloqueo y antideslizamiento son elementos de seguridad de los vehículos que, poco a poco, se van introduciendo en el mercado internacional. No obstante, si bien para los turismos parece lejano aún el que estos sistemas (ABS y ASR) vayan con cada uno de los vehículos que salen de las fábricas, no parece que vaya a ocurrir lo mismo con autocares y camiones de ciertos tonelaje.

La tendencia en este sentido parece inclinada a obligar paulatinamente a la instalación de estos dispositivos, empezando por ciertos vehículos como puede ser el caso de autocares de viajeros y camiones pesados. Según declaraciones de los responsables de Bosch, principal investigador en estos sistemas, en una reciente conferencia internacional, «en proporción, son todavía pocos los vehículos industriales equipados con ABS. No se ha producido en el mercado una irrupción similar al ABS en los automóviles pero prevemos en este campo tasas de crecimiento notables durante los próximos años, toda vez que aún no se ha estimado en su justa medida el incremento de seguridad de estos vehículos: en los autocares, a causa del transporte de personas; en vehículos de carga, por la gravedad material de los accidentes y de los posibles daños de ellos derivados».

En este sentido se sabe que en Austria se ha promulgado hace poco un decreto sobre el transporte de mercancías peligrosas que prescribe la introducción gradual del ABV (dispositivos antibloqueo) desde julio de este mismo año. En Alemania también parece que los tiros van por el mismo camino y que para determinados transportes será obligatorio en breve la puesta en marcha de estos sistemas. Es más, para Bosch «es previsible que la legislación europea autorice a los estados miembros a que desde 1990 fomenten los ABV en la homologación de autocares de viajeros de más de 12 toneladas y en los camiones de más de 16 toneladas».

El grado de dotación de ABS en Europa es actualmente superior al de EE.UU. y Japón. En un próximo número trataremos ampliamente lo que estos sistemas suponen para la seguridad en las carreteras.



BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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

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

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

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

Firma,

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.

POSIBLES DUPLICIDADES

Motivadas por personas que nos remiten innecesariamente su Código Postal (ver nota adjunta), que renuevan la suscripción sin tener que hacerlo —insistimos en que no es necesario—, o que hacen nueva inscripción cuando existe algún retraso en la recepción de la revista, hemos detectado algunas duplicidades en envíos. Rogamos que las posibles incidencias en este sentido nos sean comunicadas a la mayor brevedad.

NUMEROS ATRASADOS

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

Pensando en el futuro

COMO decíamos ayer (léase el último número de TRAFICO), el Centro Superior de Educación Vial ya es una realidad. Ubicado en el Palacio de Tejares, de inspiración clásica y levantado «a un tiro de piedra» del lugar donde nació el Lazarillo de Tormes, entre el río Tormes y la carretera N-620 (Burgos-Portugal), este centro salmantino, que pretende «codearse» modestamente con todas y cada una de las universidades de Salamanca, fue inaugurado el pasado día 14 de mayo de forma oficial, aunque en realidad ya lleva algún tiempo funcionando. Un centro que, como dijo el alcalde de la ciudad, Jesús Málaga, «pretende ser un lugar de docencia, pero también un foco de investigación. Separar ambos aspectos no es posible».



Miguel GARROTE

Mesa presidencial en el acto de inauguración.



Miguel GARROTE

Las autoridades contemplan la maqueta del complejo y una vista general de todas las instalaciones que irán junto al centro.

La inauguración estuvo presidida por el subsecretario del Ministerio del Interior, José Luis Martín Palacín, quien desde su anterior cargo de director general de Tráfico impulsó, conjuntamente con el alcalde de la ciudad, Jesús Málaga, la idea de crear este centro. Además de ambos estuvieron presentes el actual director general de Tráfico, David León Blanco; el delegado del Gobierno en Castilla y León, Domingo Ferreiro, y el gobernador civil, Francisco Colmenero.

El primero en intervenir fue el actual director general de Tráfico, David León, quien destacó lo ambicioso del proyecto, «como todo proyecto que va a operar en el difícil campo de la educación», y destacó que las bases «están bien orientadas». Tras un detallado repaso a lo que va a significar el centro en sí, explicando pormenorizadamente el contenido de sus tres departamentos básicos (investigación, material didáctico y relaciones exteriores e internas), pidió paciencia, «pues los resultados educativos son siempre lentos», aunque hizo especial hincapié en la importancia que el centro debe tener «en las generaciones futuras».

El alcalde de la ciudad, Jesús Málaga, señaló que «las enseñanzas que el mundo de hoy requiere tienden a superar las tradicionales materias de estudio de las viejas universidades, como la de Salamanca. El complejo universo del automóvil ha creado situaciones distintas en el hábitat y en el comportamiento humano. Se hace necesario un estudio reposado y la búsqueda de respuestas que, desde la escuela, supongan un respiro en la lucha que sostienen el coche y el medio donde se desenvuelve.

Esta fue la concepción del Centro Superior de Educación Vial, desde la colaboración entre la DGT y el Ayuntamiento».

COLABORACION CON OTRAS FACULTADES

Destacó que el centro surge como un lugar de trabajo y colaboración con facultades como la de Psicología, Pedagogía, Medicina, Farmacia, etcétera, «que deben encaminar no pocas actividades hacia el centro». «A partir de esta fecha —concluyó—, educadores y alumnos de toda España cuentan con un espléndido centro que permitirá que la convivencia de las generaciones futuras sea más racional.»

Cerró el turno de intervenciones el subsecretario del Interior, José Luis Martín Palacín, quien restó importancia a su gestión personal a la hora de hacer realidad el centro que se inauguraba y destacó a la figura del alcalde como impulsora de la misma, hasta llegar a decir en tono cordial que «ha conseguido que se hagan muchas cosas y que las paguen otros, lo que no deja de ser una buena política», para más tarde recalcar la importante aportación en este proyecto del Ayuntamiento salmantino. Palacín destacó que el centro debe enganchar un problema nuevo con la vieja universidad y se mostró entusiasmado con la idea de conseguir que Salamanca «sea el primer gran centro piloto en seguridad vial», pidiendo para ello el apoyo y colaboración de asociaciones vecinales, profesionales, etcétera. Por último dijo que todo esto «es una primera fase; estamos labrando un camino».

Tras este acto, los asistentes a la inauguración hicieron un recorrido por todas las plantas e instalaciones del centro, desde la sala de exposiciones, la de mecanografía y reprografía, hasta la sala de proyecciones y traducción simultánea, el complejo bibliotecario de la planta primera, las aulas, talleres y seminarios de la planta segunda, etcétera. En total, 1.249 metros cuadrados de superficie útil y los 1.588 de superficie construida. Tres plantas comunicadas por una escalera central, coronada por un lucernario que alberga lo que alguien denominó la Universidad del Tráfico.

Los presentes destacaron la recuperación magistral de los elementos arquitectónicos del edificio llevada a cabo por los profesionales encargados de la obra.



Miguel GARROTE

Una de las entradas vista con un «ojo de pez».



Miguel GARROTE



Miguel GARROTE



Miguel GARROTE

Distintos aspectos del interior del centro.

Y ahora, el museo

El denominado Palacio de Tejares, construido a mediados del siglo XVIII, bello edificio que alberga el Centro Superior de Educación Vial, es sólo una parte del complejo que se montará en torno a él. Las cuatro hectáreas que lo rodean servirán para hacer allí un parque infantil de tráfico, además de un parque público, pero también quedará hueco para levantar el Museo Nacional del Automóvil. El borrador del proyecto se encuentra en estos momentos pendiente de ser publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE), lo que significa que, según las previsiones, se espera que las obras comiencen en un período breve de tiempo.

La inversión en este museo se acercará a los quinientos millones de pesetas y al mismo se le intentará dar el máximo dinamismo. Las pretensiones son el que se produzca un intercambio continuo de modelos y piezas, se creará una escuela de restauración, una biblioteca especializada, asesoramiento para las personas que así lo soliciten, exposiciones, conferencias, etcétera.

Aunque el edificio en cuestión no entrará en funcionamiento hasta el año próximo, lo cierto es que el museo está ya funcionando inicialmente en unos locales cedidos por el Ayuntamiento y en la actualidad en el propio centro.

Piloto sin carnet

A René Arnoux, piloto de Fórmula-1 para la escudería Ligier, le cuesta darse cuenta de cuándo está en carrera y cuándo está conduciendo su automóvil particular. Buena prueba de ello es que le acaban de retirar el carnet de conducir durante nueve meses por exceso de velocidad. Y es que, al que casi fuera campeón del mundo Renault, le cuesta no pisar el acelerador...

Eliminar pasos a nivel

RENFE va a destinar anualmente, y durante doce años, 10.000 millones de pesetas para la supresión de muchos de los 6.356 pasos a nivel existentes, según ha declarado el presidente de la compañía, Julián García Valverde, tras la firma de un acuerdo marco con la FEMP, cuyo objetivo es aumentar la seguridad del transporte por ferrocarril.

El motivo de la supresión, según García Valverde, lo aconseja, por un lado, la aplicación de elevadas velocidades a los trenes y, por otro, porque muchos de esos pasos registran un volumen importante de tráfico. Como ya informamos en el n.º 16 (noviembre del 86) de nuestra revista, la actual legislación obliga a la supresión de aquellos pasos cuando el número de automóviles multiplicado por el de trenes que pasan por el mismo punto, diariamente, da un resultado superior a 24.000.


Miguel GARROTE

Francia declara la guerra al alcohol

Los bebedores/conductores franceses lo van a tener muy crudo para seguir «ejerciendo», ya que está a punto de aprobarse una ley que amenaza con penas de dos años de prisión y multas de 40.000 a 600.000 pesetas a los conductores sorprendidos con una tasa de más de 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre, aunque, eso sí, la prisión firme podrá ser sustituida por trabajos sociales desarrollados en tareas de socorrismo en carretera o asistencia hospitalaria a accidentados. Parece ser que existe unanimidad total en el Parlamento, donde se debate el proyecto de Ley con el que se pretende reducir los accidentes en un 20 por 100; y es que el 40 por 100 de los mismos tienen su origen en la ingestión de alcohol por conductores y peatones.



Miguel GARROTE

El proyecto de ley ampliará a la sidra y a la cerveza la prohibición de publicidad televisiva.

Grúa contra grúa

Erase una grúa del Ayuntamiento de Elda que un buen día tuvo que desplazarse a Alicante para sufrir el inevitable trámite de la inspección técnica en una ITV. Como, además, al agente que la conducía, le encargaran unas gestiones oficiales, éste ni corto ni perezoso abandonó a su inseparable «compañera» a la misma suerte que otros vehículos estacionados en doble fila.

Y sucedió que otra grúa, en este caso propiedad de la municipalidad alicantina, que por aquellos andurriales transitaba, observó tamaño desmán e, inflexible (se entiende el policía municipal de turno), multó a los mal estacionados, incluida la grúa de Elda. A Francisco García, jefe de la Policía Municipal de Elda, no parece haberle hecho mucha gracia. «Estaba perfectamente identificada»; pero asume la sanción: «Al fin y al cabo estaba mal estacionada, aunque de ahí a que —como le sugerimos— el hecho sea aleccionador...».

Con la casa a cuestas

Casa, o quién sabe qué cosa porque, desde luego, lo que transporta el camión de la fotografía no es una caseta para perros, salvo que sean familia numerosa; tampoco parece una cabina telefónica ni un chiringuito de playa. Adivina, adivinanza...


Jose A. JIMENEZ

CONDUCIR MEJOR

LA FATIGA

DESDE una perspectiva psicológica, podemos conceptuar la conducción como una tarea compleja de control y adaptación del vehículo a un entorno de tráfico sometido a cambios continuos. Según esto, en la conducción se verían implicados procesos o actividades psicológicas como son: la capacidad perceptiva y atencional, procesos de toma de decisiones y habilidades de manejo del vehículo. Este conjunto de actividades se vería afectado por las características del conductor (experiencia, motivación, estados fisiológicos transitorios, fatiga, ingestión de drogas, etcétera).

A partir de esta consideración y de la, en muchas ocasiones comprobada, relación entre fatiga y ocurrencia de accidentes, vamos a señalar algunos aspectos importantes en relación con el tema:

— ¿A qué llamamos fatiga?

— ¿Qué factores pueden producir fatiga?

— ¿Cuáles son los efectos de la fatiga sobre la conducción?

— ¿Qué comportamientos le pueden indicar al conductor que su nivel atencional está descendiendo?

De forma genérica, la fatiga podría definirse como un estado complejo en el que:

— Tienen lugar determinados cambios fisiológicos de forma transitoria.

— Se observa un deterioro cuantitativo y/o cualitativo en la tarea a realizar.

— Se experimenta un desagradable estado de cansancio, aturdimiento, disconformidad, ansiedad.

Al intentar determinar qué factores pueden estar provocando la aparición de la fatiga nos encontramos con dos limitaciones importantes: por una parte, la diversidad de elementos que, actuando de forma aislada o combinada, pueden provocar un estado de fatiga y, junto a esto, las diferencias individuales de respuesta en la interacción con dichos factores. No obstante, podemos citar como más significativos:

— La intensidad y duración del trabajo ya realizado o que se esté realizando.

— La monotonía de la tarea.

— Condiciones climatológicas adversas, luminosidad inadecuada.

— Las situaciones de sobrecarga informativa en las que el sujeto tenga que atender y procesar un número excesivo de estímulos informativos.

— El estrés, término que forma ya parte de nuestro lenguaje coloquial, y que podemos definir como «el resultado de una relación entre el



sujeto y su entorno, que es evaluada por éste como amenazante o desbordante de sus recursos y que pone en peligro su bienestar».

Para hablar de estrés necesitamos, por tanto, unos estímulos estresores y una evaluación cognitiva amenazante de los mismos por parte del sujeto.

Junto a los estresores extremos, como podrían ser catástrofes, enfermedad grave, pérdida de seres queridos, etcétera, aparecen estresores más cotidianos: riñas familiares, conflictos en el ámbito laboral y aquéllos, cómo no, que se derivan de las distintas situaciones de tráfico: ruidos de los motores, polución ambiental, tener que realizar trayectos largos en períodos cortos de tiempo, encontrar un lugar para aparcar en una gran ciudad, situaciones de atasco circulatorio, etcétera. Todas estas situaciones estimulares seguramente estarán explicando muchas situaciones de fatiga al volante vividas por gran parte de los conductores.

La fatiga provocará una serie de manifestaciones observables en el comportamiento del conductor:

— La exploración visual realizada por el conductor que se traduce en sucesivas fijaciones oculares sobre los diferentes elementos del entorno: mandos del vehículo, espejos retrovisores, señalización, peatones, otros vehículos, etcétera, se verá modificada como consecuencia de la fatiga, de tal forma que el conductor, en vez de mirar enfrente hacia la carretera, realizará fijaciones oculares prioritariamente sobre el borde derecho de la calzada como si existiera una preocupación exclusiva por mantenerse dentro de la misma.

— El nivel de vigilancia y atención experimenta un descenso brusco, apareciendo distracciones frecuentes, con el subsiguiente peligro al encontrarse frente a situaciones imprevistas o conflictivas.

— La capacidad para realizar dos tareas simultáneamente, como por ejemplo pudieran ser el mantener constante la velocidad y una posición adecuada dentro de la calzada, se verá afectada de tal forma que la ejecución de una de las tareas puede suponer el deterioro en la ejecución de la otra.

— En general, el proceso de recogida, tratamiento de los indicios informativos y toma de decisiones del que hablábamos al comienzo del artículo se va a realizar de una manera más lenta. Consecuencia de ello sería, por ejemplo, un mayor tiempo de reacción para frenar.

— La interpretación de ciertos elementos informativos del tráfico puede ser defectuosa y dar lugar a respuestas erróneas por parte del conductor.

Teniendo en cuenta que el gran peligro de la fatiga no es solamente ese deterioro ya comentado en el comportamiento del conductor, sino su resultado final, el sueño, nos interesa destacar algunos comportamientos específicos que caracterizan esa etapa anterior a quedarse dormido y que puede utilizar el conductor como indicios informativos de que su nivel atencional está disminuyendo:

— Aparece un aumento de la motilidad corporal, en especial de ciertos gestos como frotarse la cara, estirarse, cerrar los ojos.

— El número de correcciones de trayectoria realizados de forma habitual por el conductor experimenta un descenso importante.

— Las reacciones de deceleración, cuando lo requieren las condiciones de tráfico, son más lentas; esto quiere decir que tardan más en empezar a producirse y que se producen de forma más pausada.

Ante los posibles efectos negativos que sobre el desempeño en la conducción pudiera tener el uso de ciertos estimulantes como la cafeína, anfetaminas, etcétera, consumidos a veces de forma habitual para contrarrestar los efectos de la fatiga, evidentemente la solución más fácil e idónea para el conductor, en el momento en que empiece a percibir esa dificultad personal para acomodarse a las exigencias de la tarea que es la fatiga, sería el realizar descansos periódicos.

PILAR LOPEZ GARCIA

Mini-TEST

1 **Cuando el conductor se encuentra fatigado las reacciones de deceleración:**
a.— Tardarán más en producirse.
b.— Se producen de forma más lenta.
c.— a. y b. son correctas.

2 **La monotonía puede determinar la aparición de la fatiga.**
a.— Verdadero.
b.— Falso.



3 **La exploración visual del conductor:**
a.— Se modifica a consecuencia de la fatiga, de tal forma que aumentan las fijaciones oculares en el borde derecho de la calzada.
b.— No se ve afectada por cambios psicofísicos transitorios como pudiera ser la fatiga.

4 **La fatiga produce un brusco descenso atencional.**
a.— Verdadero.
b.— Falso.



5 **Como consecuencia de la fatiga, el número de correcciones de trayectoria realizadas por el conductor:**
a.— Aumenta.
b.— Disminuye considerablemente.
c.— No sufre variaciones.

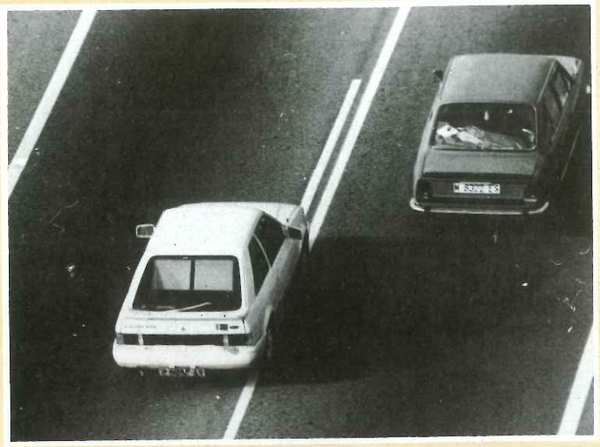
6 **El aumento de la motilidad corporal (estirarse, frotarse la cara...) le puede indicar al conductor que su nivel atencional está bajando.**
a.— Verdadero.
b.— Falso.

SOLUCION

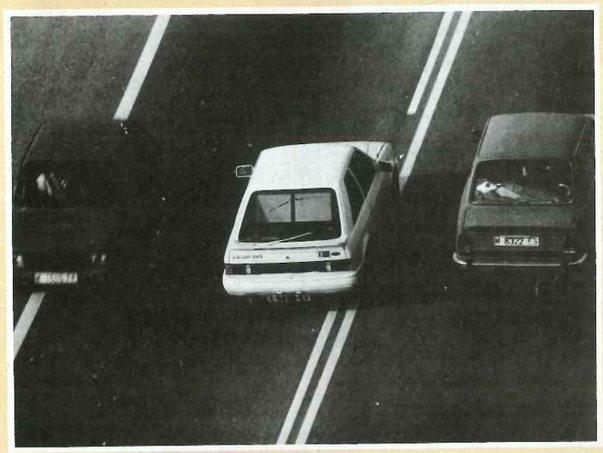
1.—c. 2.—a. 3.—a. 4.—a. 5.—b. 6.—a.

LA LOCURA DEL MES

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



El vehículo de color blanco se encuentra cometiendo una clara infracción, puesto que se dispone a efectuar una maniobra de adelantamiento en un lugar prohibido, claramente señalizado con la marca longitudinal continua.



El coche infractor se halla ya en pleno adelantamiento, y con su maniobra antirreglamentaria ha obligado a otro vehículo que venia en sentido contrario a invadir el arcén, en evitación de una colisión.



La infracción está consumada. El coche blanco inicia su retorno al carril de la derecha, maniobra en la que también parece arriesgarse a un posible accidente, puesto que —obligado sin duda por la circunstancia de su infracción— parece efectuarla apresuradamente.



Vehículos con vidrios coloreados

Es frecuente contemplar en la actualidad vehículos cuyos acristalamientos adoptan distintas coloraciones, bien por las características propias del vidrio o bien por láminas autoadhesivas que el usuario ha colocado.

La inserción de tales láminas coloreadas en los cristales del vehículo distorsiona, en principio, las condiciones que el fabricante ha homologado; puede producir, además, malformaciones en el campo de visión del usuario, trastornar el medio óptico, e incluso reducir drásticamente la visión al pasar de un campo de gran luminosidad a otro de menor intensidad. Tal es el caso al entrar en un túnel, o en un aparcamiento subterráneo.

Por entender que la colocación de dichas láminas afectan a la seguridad vial en su conjunto, los agentes encargados de la vigilancia del tráfico podrán sancionar la utilización de las mencionadas láminas coloreadas.

Las normas en cuanto a homologación de cristales tintados se recogen en el «B.O.E.» de fecha 15 de febrero de 1984, donde se establecen los factores mínimos de transmisión lumínica.

DESDE N-I

LA CUNETA

Jesús HERMIDA



Entrevista de yo y yo. Los dos sentados al volante

—¿Usted conduce?

—Sí, señor.

—¿Desde cuándo?

—Desde hace veinte años, justos.

—¿Le costó mucho sacar el carné?

—No señor, a la primera, para que vea.

—¿Y por qué decidió sacarlo?

—Por una apuesta.

—¿Cómo por una apuesta?

—Sí señor, como lo oye.

—¿Y qué se apostó?

—Una cena.

—Y eso, ¿por qué?

—Porque un compañero de periódico me dijo que no me iba a atrever a sacarlo.

—¿Es que usted no quería sacarlo?

—Me daba igual.

—¿Y luego que pasó?

—Que me aficioné.

—¿Tenía usted coche?

—No, pero lo tenía mi mujer.

—¿Y...?

—Se lo quité. Aún no me lo ha perdonado.

—Y ahora, ¿aún le gusta conducir?

—Me chifla.

—¿Viaja usted en coche?

—Siempre que puedo.

—¿Por comodidad o por qué?

—Porque con el coche viajo.

—Explíquese.

—Lo que me gusta es viajar, no trasladarme. ¿Usted me entiende?

—No mucho. Es lo que me suele ocurrir con usted.

—No es mi culpa, pero trataré de explicárselo con palabras de otro.

—¿De quién?

—De un norteamericano que sabe mucho de viajar y trasladarse. Se llama Heat Moon y le recomiendo su libro: «La carretera azul». Está muy bien.

—Bueno, diga.

—Digo: trasladarse es llegar a un sitio determinado en un tiempo determinado.

—Lo mismo que viajar, ¿no?

—No, viajar es ir por el camino, pararse aquí y allá, conocer lugares y conocer gentes. Y, para eso, el coche es único... Yo, el mundo y la gente que mejor conozco los he conocido viajando en coche.

—¿Sin prisas pero sin pausas?

—Más o menos.

—Oiga, ¿tenía usted coche cuando vivía en Norteamérica?

—Tuve un montón.

—Sería usted rico.

—No, hombre, allí tiene coche cualquiera. Hasta usted podría tenerlo.

—¿Y qué es lo mejor del coche en Norteamérica?

—Lo que hay debajo del coche: la carretera.

—Se correrá mucho...

—No señor, no dejan, cien kilómetros por hora todo lo más...

—Ya será más...

—Líbrese usted muy bien. Te agarra la policía y te lleva al juez...

—Y eso, ¿es malo?

—Malísimo.

—Bueno, o sea, que es usted un coche-adicto.

—Soylo.

—Y, ¿qué más?

—Nada, no tengo tiempo, me voy.

—¿En coche?

—Claro.

—Conduzca con cuidado.

—Siempre lo hago.

—No corra...

—Tranquilo, no estoy loco.

—A propósito, ¿cuál es su objetivo en la vida?

—Llegar.

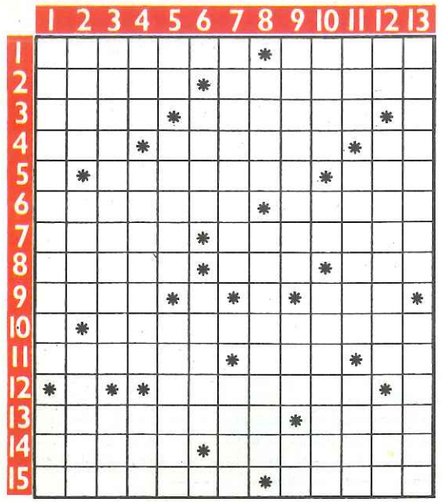
—¿Dónde?

—No sé. Pero cuando llegue me pararé.

—Buen viaje...

Por Antonio A. ARIAS

CRUCIGRAMA

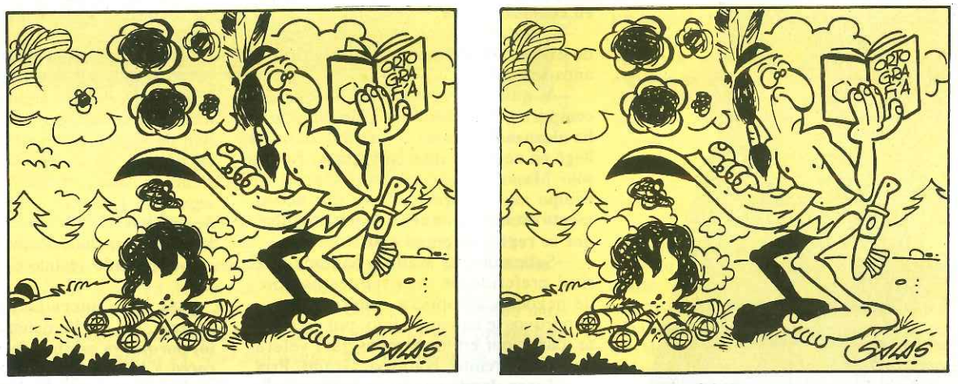


HORIZONTALES.—1: Noticia fabulosa de pura invención. Dícese de la oveja que cría un cordero de otra madre.—2: Aplícase a la tierra sin cultivar. Agitarse temblorosamente un cuerpo brillante.—3: Convictas de un delito. Mástil en el buque de tres palos. Vocal.—4: Apócope de valle. Afloja, laxa o ablanda. Partícula inseparable negativa.—5: Vocal. Interviniese quirúrgicamente. Labre la tierra.—6: Casquillo en el extremo inferior de los bastones para mayor firmeza. Lugar donde se pisa la uva.—7: Número impar. Monaguillo.—8: Marcharnos. Sacerdote español consejero de Palafox. Expulsión ruidosa del aire de los pulmones.—9: Regaléis. Símbolo químico del azufre. Consonante. Valle santanderino.—10: Vocal. Pactarón, hicieron algún ajuste.—11: Falsas deleidades veneradas por los idólatras. Lista, catálogo. Conozco.—12: Consonante. Proposición que afirma una verdad demostrable. Consonante.—13: Medroso, asustadizo. Casualidad, hecho fortuito.—14: Nombre propio de mujer. Sustancia que se extrae del ásaro europeo.—15: Hablando de tejidos, únelos con aguja e hilo. Extrañas, poco comunes.

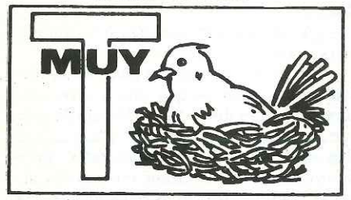
VERTICALES.—1: Suma maldad o corrupción de costumbres y sentimientos. Movimiento nervioso habitual.—2: Cierta medida de superficie. Nombre gaélico de Irlanda. Repito lo que he dicho.—3: Formado por la acción de la saliva. Periodo de tiempo.—4: Igualdad de nivel. Dícese de las mujeres que presumen de graciosas sin serlo. Nombre de letra.—5: Contracción. Desafíes a duelo. Municipio de la provincia de Alicante.—6: Consonante. Puro, sin mezcla. Emisión repetida de un sonido inarticulado para manifestar desagrado. Vocal.—7: Piezas cómicas latinas a modo de sainetes. Consonante. Te atreves.—8: Aires populares canarios. Familiarmente, que son de pocas palabras y muy metidos en sí.—9: Adelántelos yendo por un camino más corto. Elogie, alabe. Terminación verbal.—10: Vasija de madera en forma de media cuba. Matrícula española. Familiarmente, muriera, dejara de existir.—11: Onda marina. Mover con frecuencia y violentamente. Ave rapaz usada antiguamente en cetrería.—12: Matrícula española. En Andalucía, fastidiosos. Nombre propio de mujer.—13: Embusteros. Oscuros, como el carbón.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



¿Ha llorado el niño?

SOLUCIONES

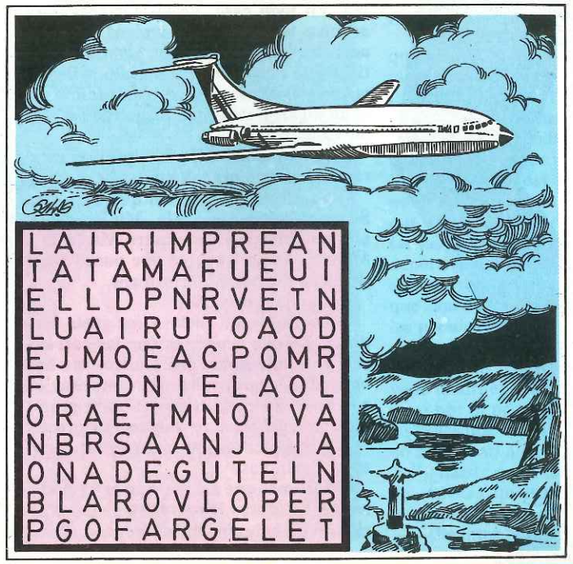
AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.—1: Patraña. Atona.—2: Erial. Tiliar.—3: Reas. Mesana. A.—4: Val. Relaja. An.—5: E. Operase. Ara.—6: Regatón. Lagar.—7: Siete. Acólito.—8: Irnos. Ses. Tos.—9: Dels. S. T. Teorema. G.—13: Temeroso. Azar.—14: Irene. Asarona.—15: Cósetos. Raras.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Voluta de humo. 2: Un abeto. 3: Flecos de la funda del cuchillo. 4: Un tronco. 5: Las llamas. 6: Pelo del indio. 7: Dedo de un pie. 8: Rocas, al fondo. 9: El libro.

AL JEROGLIFICO: Está muy entretenido (está muy entre te; nido).

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Automóvil, avión, brújula, imprenta, lámpara, plástico, pólvora, radio, rueda, teléfono y telégrafo. FRASE: «La imprenta fue inventada por el alemán Juan de Gutenberg».

SOPA DE LETRAS ILUSTRADA



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

En este cuadro de letras figuran los nombres de once grandes inventos de la Humanidad. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de izquierda a derecha, de derecha a izquierda y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacionada con este mismo tema.

¡ATENCION 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.

A.B.E. 15.952



BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA

Su Confort Financiero.