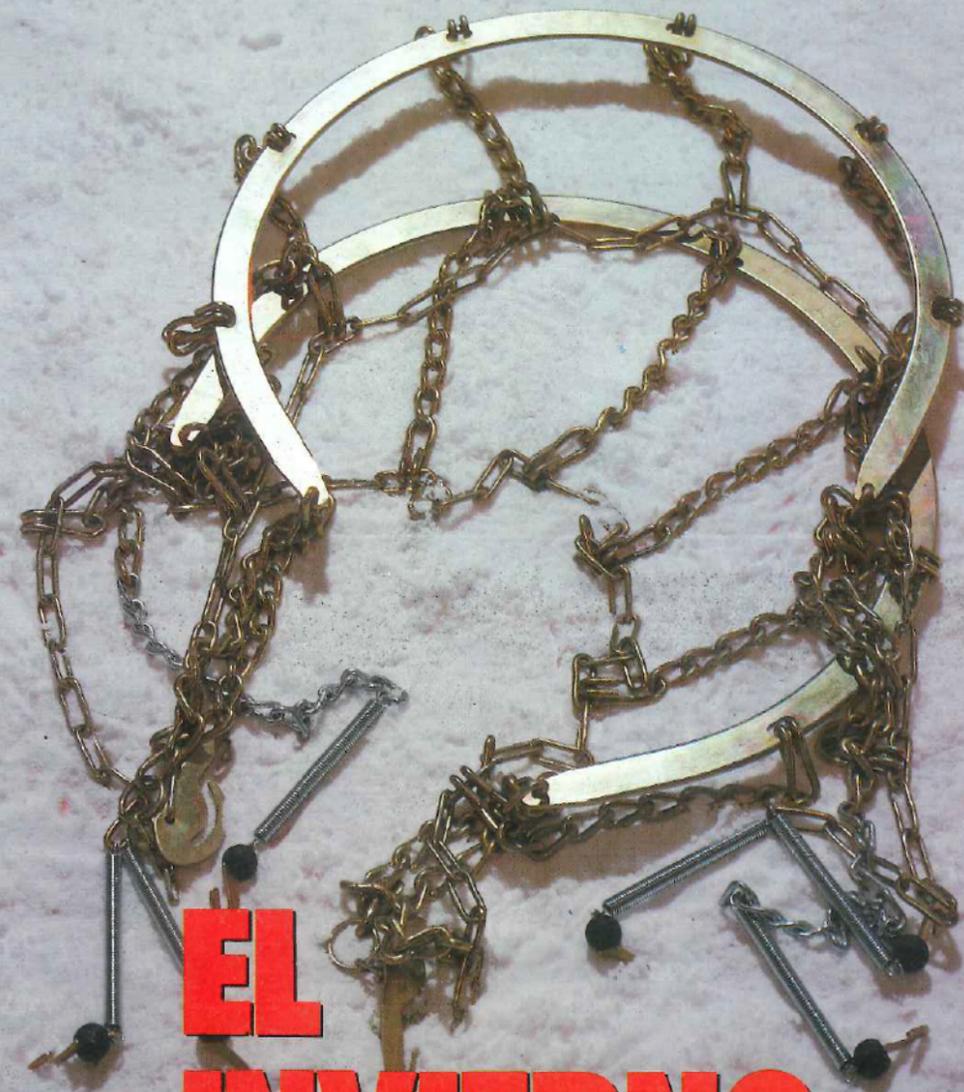


Tráfico

AÑO III N.º 28 DICIEMBRE 87



**EL
INVIERNO**
Suplemento especial



Miguel GARROTE

**AÑO III
NUMERO 28. DICIEMBRE 1987**

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Belamo.
Redactores: Juan Girón, Alejandro González Vadillo, Juan Manuel Menéndez, Juan Ignacio Rodríguez y Nono Hidalgo (Andalucía).
Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio. **Colaboran en este número:** Angel del Aguila, José María Altozano, Antonio Arias, Joaquín Arozamena, Charo Laiz, Mena, Luis Montoro, Luis Nunes, Pablo, José Antonio Peñas, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Sebastián, José Soler y Francisco Tortosa.

Colaboración especial: Raúl Torres.
Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta), 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53 y 741 40 11. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE.

Administración: Amador Bermejo. Tel.: 742 31 12 (ext. 319).
Consejo Editorial: José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, 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.

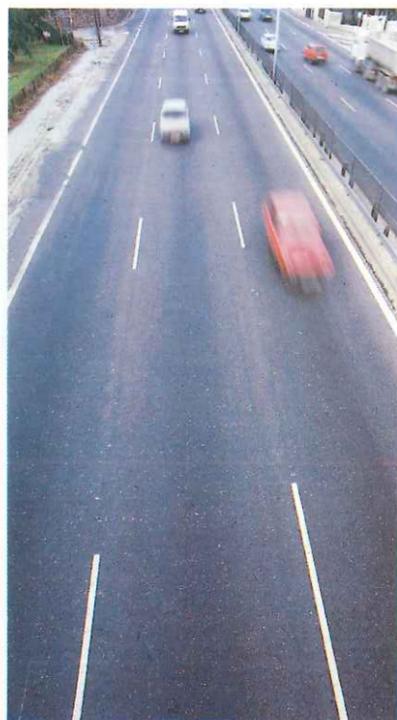
Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número: 250.000 ejemplares.



8 MEDICINA DE URGENCIA

El Congreso Mundial de Medicina de Urgencia ha puesto de manifiesto la necesidad de una buena coordinación entre todas las partes afectadas, así como una mayor profesionalización de las personas que intervienen cuando se producen siniestros.



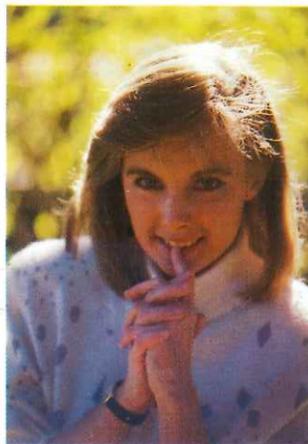
11 LIMITACION DE VELOCIDAD

La mayoría de los españoles que han contestado a la encuesta sobre el tráfico se muestran partidarios de las limitaciones de velocidad, aunque no ofrecen tanta uniformidad cuando se trata de establecer estos límites.



19 MEJORES GASOLINERAS

Las gasolineras españolas cambiarán su cara durante los próximos años. Se espera que para 1992 el servicio de las gasolineras sea más completo y esmerado. La libre competencia —las multinacionales ya están aquí— incluso podría provocar el descenso del precio de las gasolinas.



40 LA MIRADA DE INMA

En TVE hace las delicias de los espectadores —es una pena que no esté más en pantalla—, y para nosotros es la musa que nos inspira ante un invierno que se presenta duro. El calor de la mirada de Inma de Santi fundiría todos los hielos. Es, además, una fiel y prudente amante de la conducción.

secciones

Cartas (pág. 3) • Disco verde (pág. 6) • Editorial (pág. 7) • Tráfico del motor (pág. 19) • Así ven el... (pág. 22) • TRAFICO CHICO (cuadernillo infantil) • Viejas glorias (pág. 24) • Parque automovilístico al día (pág. 26) • Kilómetro a kilómetro (pág. 27) • Humor (pág. 33) • Psicología y tráfico (pág. 34) • Conducir mejor (pág. 36) • La locura del mes (pág. 38) • Desde la cuneta (pág. 39) • Vips sobre ruedas (pág. 40) • Pasatiempos (pág. 42).

RESPUESTA A MIGUEL RIVILLA

En el número 25 de la revista TRAFICO se habla, por poner un ejemplo, de no poder atender una petición para «prohibir» aperturas de nuevas autoescuelas durante el período de un año, al no ser constitucional. ¿Estamos en un caso similar respecto a la prohibición de circular impartiendo clases de conducir? Asumido como medida para «no agravar» los problemas de circulación que puedan tener, estaría de acuerdo en que dicha prohibición se aplicase de viernes a domingos y fiestas, ya que en estos días se perjudicaría sustancialmente el tráfico; pero, con sinceridad, ¿creen ustedes que el perjuicio por nuestra incidencia es grave en los restantes días de la semana? Respecto a que nos traten de «peligro evidente», es inadmisibile. A la estadística me remito. ¿Se trata de desprestigiarlos (si alguna vez lo estuvimos), o de conseguir que ese buen espíritu que venían aplicando en los municipios afectados (de hacer vista gorda), se desvíe a una aplicación estricta de la ley?

Es presumible que este señor y otros miles de señores Rivilla se hayan olvidado de las molestias que en su día ocasionaron en Virgen del Puerto o Carabanchel con sus prácticas, y tampoco piensen en las que, necesariamente, provocan sus descendientes en otro cualquier lugar que esté entonces de moda. Pero si, a pesar de todo, la falta de solidaridad prevalece y se mantiene esa inconstitucional prohibición que nos impide la libre circulación por los municipios de exámenes, les ruego a quienes competa, acometan la idea que se estaba gestando y solucionar el problema definitivamente, y todos —bueno, casi todos— contentos.—Juan José Vicente García. Madrid.

N. de la R.—Suponemos, por sus palabras, que su carta es

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

simplemente una contestación a la remitida por Miguel Rivilla, de Alcorcón (Madrid), la cual incluimos en esta sección bajo el título «Muchos coches de autoescuelas», y en la que el referido firmante protestaba por los coches de autoescuelas que hacen prácticas en las calles de la referida localidad. Pero no entendemos, ni a título de ejemplo, qué tiene que ver este aspecto con lo que nos expone en la primera parte de su carta.



PASO PARA PEATONES

Les agradecería me informaran, en lo relativo a las señales horizontales en la calzada, sobre los pasos de cebras y pasos de peatones, respectivamente. Díganme si los pasos de cebra tienen que estar señalizados con una señal vertical (con franjas negras y amarillas, o ne-

gras y blancas), o no es necesario que tengan esa señal vertical.

En caso de que haya un paso de peatones, y por encima de ese paso pinten señales horizontales de paso de cebra, ¿qué criterio hay que seguir si no hay una señal vertical que indique nada?—José Antonio Mena. Miranda de Ebro (Burgos).

Respuesta: Ante todo, una aclaración: no existen dos clases de pasos para peatones, como parece usted interpretar, ya que la terminología «paso de cebra», aunque sea muy popular, no es oficial.

Los pasos para peatones, consistentes en una serie de líneas de gran anchura, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal al eje de la misma, no es necesario —aunque sí conveniente— que vayan acompañados de la señal informativa III. A. 18

En los pasos para peatones, estén o no señalizados con esta señal vertical, tienen preferencia de paso los referidos peatones.

NIEBLA Y MARCHA ATRAS

Me gustaría saber qué opina la Dirección General de Tráfico respecto a cuestiones como las que siguen:

Alumbrado de niebla.—Según el Código de la Circulación, artículo 146, apartado IV, letra d, «emitirá luz de color amarillo selectivo». Según escrito circular de la DGT, de fecha 8-8-85, «por determinadas entidades (...) ha resuelto autorizar la utilización tanto de la luz antiniebla amarilla selectiva, como blanca en vehículos automóviles». ¿Debe entenderse que se autorizan «todos los vehículos automóviles», incluidas las motocicletas?

Marcha atrás.—En relación con el artículo 115, ¿puede considerarse la salida de un inmueble como una iniciación de la marcha, y en tal caso poderlo hacer marcha atrás?—Francisco Rodríguez Galván. Madrid.

Respuesta: El alumbrado delantero de niebla pueden llevarlo todos los vehículos automóviles, excepto los ciclos y motocicletas, con o sin sidecar. El color de dicho alumbrado puede ser amarillo selectivo, como establece el Código de Circulación, o también blanco, como establece el Reglamento número 19 de la adhesión de España al Acuerdo de Ginebra, sobre Prescripciones Uniformes relativas a la homologación de los proyectores anti-niebla para vehículos automóviles, anexo al acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación de piezas y equipos para vehículos automóviles, hecho en Ginebra el 20-3-58.

En cuanto a la marcha atrás, la salida a la vía pública desde un inmueble se puede considerar una iniciación de la marcha, y como tal puede hacerse marcha atrás, adoptando siempre las debidas precauciones.

DESDE VIGO, CON CARIÑO

Quiero referirme al artículo titulado «La gran evasión», y publicado en el número 23 de junio del presente año, y a pesar de que supongo que ésta tampoco será publicada, al igual que otras mías anteriores, no puedo resistir el escribirles.

En dicha revista publican ustedes una pseudo-entrevista con el concejal de tráfico de nuestra ciudad, en la que dicho señor informa del perfecto control de tráfico durante el año y dice: «... quizá en verano se dificulten algo con la afluencia de veraneantes». Estos conceptos son, cuando menos, inexactos, cosa que cualquier vigués puede comprobar con sólo pasear por nuestra desdichada ciudad, en la que existe un tráfico salvaje, digno de los mejores años 30 de Chicago. Coches que bloquean y aparcan sobre las aceras, motos que circulan sobre ellas, semáforos que no se respetan y todos los etcétera que se quiera.

Todo ello hace pensar que el citado concejal debe vivir en la misma ciudad imaginaria que el corrector de su revista, que ha dejado pasar impunemente el último párrafo que dice: «De acuerdo con el cómputo de la Concejalía de Circulación del Ayuntamiento vigués, las vías que demuestran mayor conflictividad media son la carretera de Toledo, la de Extremadura, la de Barcelona...».

Toda mi carta está expresada en el lenguaje político y de moda, con el máximo cariño, pero con toda la verdad. Alberto Arias Vázquez. Vigo (Pontevedra).

Respuesta: Hemos de ceñirnos a tres aspectos respecto a su carta. Primero, que si la publicamos no le quepa duda de que es porque tiene más interés que las anteriores. Segundo, que tiene toda la razón respecto al error de impresión, por el que hacemos ingresar al corrector en nuestra particular «cárcel de papel». Y tercero: Podrá usted estar o no de acuerdo con las declaraciones de Martín de Hijas, pero hemos de llamar su atención respecto a lo de «pseudo-entrevista». Sus declaraciones fueron

recogidas de una entrevista que le realizó uno de nuestros redactores, y en ningún caso se trata de «pseudo» (falsa) entrevista. En TRAFICO no acostumbamos a inventar contenidos ni comentarios, por lo que le rogamos no vuelva a albergar ninguna duda sobre la honestidad de los profesionales del periodismo que realizamos la revista. Es como si nosotros dudásemos del sentido constructivo de su carta. Se lo decimos también con el máximo cariño, claro.

DE NUEVO LAS RAFAGAS

Quiero referirme a las ráfagas de luces que suelen hacer muchos conductores al cruzarse con otros, avisando la presencia de la Guardia Civil o la Policía de Tráfico.

Con ocasión de dirigirme a Barcelona por la carretera de la costa, fueron varios los que me hicieron estas señales, encontrándome después con un control de los muchos que se hicieron cuando el atentado a Hipercor.

Y pregunto desde aquí a estos conductores a quién benefician, pues se puede dar el caso de cruzarse con terroristas u otros malhechores, malográndose un posible servicio a las fuerzas de seguridad.

Hago desde aquí una llamada para que no se hagan estas señales, que sólo benefician a los anteriormente indicados y a los conductores temerarios. Angel Sánchez Serrano. Barcelona.

CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS

Después de leer en uno de los últimos números de su revista un reportaje sobre los mensajeros, me gustaría recordar, desde estas líneas, a los conductores de motocicletas, en general, y a los mensajeros, en particular, las siguientes cuestiones:

1) Las marcas viales también afectan a las motos. Me refiero en concreto a las marcas de separación de carriles, y muy especialmente a las líneas continuas que delimitan los dos sentidos de circulación. ¿Por qué casi siempre circuláis sobre esas líneas?

2) Adelantar a un turismo por el mismo carril que éste utiliza, no exime de la sanción correspondiente cuando esta maniobra se realiza en un tramo prohibido.

3) No es cívico «improvisar» giros o cambios de sentido en sitios en los que está convenientemente prohibido.

Si los conductores de motocicletas fuerais más pacientes y disciplinados, se disminuiría la accidentalidad en estos vehículos y nos evitaríais muchos sobresaltos a los demás conductores. Miguel Angel Díaz Poferrada. Madrid.

SEÑAL CONFLICTIVA

Agradecería publicasen en su revista el documento gráfico que les adjunto, para que cada lector juzgue si está



correctamente puesta la señal de vado, mezclada entre otras señales de tráfico y pegada sobre el cristal oscuro de esta auto-escuela, por su interior y con cinta de cello.

Creo que Tráfico debe recoger esta señal de vado en el Código de la Circulación, lo mismo que el resto de las señales, para que todos los

Ayuntamientos acaten una misma ley.

Rogaría a Tráfico que, si incurrir en algún incumplimiento esta auto-escuela salmantina, sea sancionada de la misma forma que se sanciona a los forasteros que aparcamos delante de ella.

Lo más extraño es que la Policía Municipal esté al acecho con su grúa para trasladar de inmediato el coche estacionado, ocasionando el correspondiente trastorno y obligando a pagar la tira de dinero para poder hacerse con él. Eloy Gómez Sánchez. Avilés (Asturias).

QUEJAS

Por la presente quiero expresar mi más profunda queja al estamento oficial encargado del mantenimiento de las carreteras comarcales. En par-

BUZON ESPECIAL

Publicidad responsable

En su artículo titulado «La velocidad se paga» se habla, entre otras cosas, de la publicidad que incita a actitudes peligrosas con el coche. En dicho artículo incluyen dos de estos anuncios, y a mí me da la sensación de que se han olvidado del polo opuesto; esto es, de la publicidad que nos aconseja respetar las normas de tráfico. El más significativo —y me parece un ejemplo a seguir— es el que publica la firma inglesa Rover. En dicho anuncio se incluye el siguiente párrafo: «Austin Rover le recuerda la necesidad de utilizar cinturones de seguridad en carretera, así como de respetar las señales de tráfico

y adelantar siempre con precaución. Para mayor seguridad». Esto sí es publicidad responsable y, asimismo, un olvido imperdonable por su parte. Guillermo Carrallo Rojo. Madrid.

Respuesta: Tiene usted toda la razón. Eso es un ejemplo de publicidad responsable, a la que no son contrarias otras marcas y modelos, y no sólo la que usted se refiere en concreto. Gracias por su puntualización. Colaboraciones como la suya son las que necesitamos para ir mejorando nuestra publicación.

taña de la misma población. A veces es necesario bajar a la calzada, por la imposibilidad de andar por la acera de dicha calle, aún existiendo unos pilares en ella para impedir los aparcamientos, con las consiguientes molestias que ello acarrea para los vianantes, como las manchas de aceite que resbalan o el peligro de atropello por no poder andar por la acera. Juan M. Brañas Sillue. La Palma de Cervelló (Barcelona).

Respuesta: Como puede comprobar, no existe inconveniente alguno para reflejar las quejas que desea hacer públicas, aunque le rogamos que las esponga también a sus más directos destinatarios. En el caso de la carretera de que habla —que no es una comarcal, sino una local—, al organismo titular de la misma, la Diputación Provincial de Barcelona; en el de los problemas de aparcamiento, al Ayuntamiento citado.

REFLEXIONES

Les escribo para darles a conocer una serie de reflexiones, si tienen a bien insertarlas en su revista.

¿Por qué se puede observar que, en frecuentes ocasiones, a los vehículos pesados no se les iluminan los pilotos traseros correspondientes cuando frenan? Como se puede supo-

ner, esto incide negativamente en la seguridad vial.

¿Por qué se puede observar que en los días de niebla, así como en los de lluvia copiosa, algunos conductores no encienden las luces de cruce para ser vistos por los demás? Estos olvidos, en muchas ocasiones, resultan mortales.

¿Por qué no se señalizan debidamente los badenes muy pronunciados en las carreteras? Estos accidentes del terreno, auténticos cambios de rasante, no tienen la consideración de tales para los vehículos que disponen de una cabina elevada (camiones, por ejemplo), pero sí para los turistas. De ahí que en estos puntos se produzcan a veces adelantamientos dramáticos, por falta de visibilidad, que podrían evitarse.

¿Por qué no se estudia la posibilidad de acondicionar la velocidad máxima permitida en carretera con la que se reglamenta, superior a la nuestra, en otros países de nuestro entorno? Como se puede suponer, no es más prudente el que circula más despacio, sino el que lo hace más correctamente. Jesús Alberto López García. Medina del Campo (Valladolid).

Respuesta: Agradecemos muy sinceramente sus sugerencias, especialmente en lo que afectan a los tres primeros puntos. En cuanto al cuarto, sobre las limitaciones de velo-

cidad, le participamos que los límites de velocidad en España se encuentran al mismo nivel que en el resto de los países de la CEE. En tal sentido, le recomendamos consulte nuestro reportaje sobre la velocidad, publicado en los números 15 y 26, de octubre 86 y octubre 87, respectivamente.

MEJOR SEÑALIZACION

En principio, suscribo totalmente la opinión que Mia Paterson daba en su revista so-

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

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

NOTA A NUESTROS COMUNICANTES

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



Manuel MATEOS (*)

A vueltas con la velocidad máxima

EN el número 1 de la revista «Coche actual» se menciona que se había aumentado la velocidad máxima permitida en Estados Unidos porque no se habían cumplido los objetivos que condujeron a establecerla.

Como ello me parecía imposible, increíble, hice en el mes de mayo un recorrido de unos 4.000 kilómetros conduciendo por dicho país. Cuando se indicó hace varios años que al establecer una velocidad máxima en Francia no se habían reducido los accidentes, también hice un viaje a este cercano país para saber qué pasaba, dando a conocer mis impresiones en la publicación «La Velocidad Límite en Francia», por M. Mateos, Revista CIMBRA, n.º 100, de octubre de 1973.

Con referencia a Estados Unidos, se estableció hace unos catorce años la velocidad máxima de 88,5 km/h. (55 millas/hora) con el propósito de ahorrar gasolina, consecuente a la subida espectacular del precio del petróleo. Es de suponer que este objetivo se cumpliera, pues los fabricantes de coches indican unos consumos de carburante a 90 km/h. que aumentan al aumentar la velocidad.

Aparte de cumplir el anterior objetivo se observó que al establecer la velocidad máxima en 88,5 km/h. se ahorraron en un año del orden de 15.000 muertes en las carreteras. Se tuvo entonces la certeza que las altas velocidades son la gran causa de los accidentes mortales. Esto ya se sabía

veinte años antes, pero sólo en análisis de tramos de carreteras y calles. Se comprobó entonces a nivel nacional.

En mi viaje a Estados Unidos el pasado mayo comprobé que no se había aumentado la velocidad máxima de 88,5 km/h. a nivel nacional. Por ejemplo, el estado de Nueva York (entre muchos otros) conservaba sus 55 m/h. (88,5 km/h.) porque si la aumentarían a 65 m/h. podría suponer que murieran en este solo Estado unas 1.000 personas más cada año por accidentes viales.

Es cierto que se suele conducir en aquel país casi diez millas por encima de las 55, al menos en las autopistas. Pero también comprobé que en estados donde habían subido el límite a 65 m/h. (104 km/h.), también se solía conducir a unas diez millas por encima, es decir, a 75 m/h. (120 km/h.), en las autopistas.

Se puede establecer en España la velocidad máxima que se quiera, pero lo que no se puede hacer es desinformar. En la primera asignatura completa que tomé sobre ingeniería de tráfico, en 1956, mi profesor, L. Sieck, ya nos dio informes donde se demostraba experimentalmente la gran influencia de las altas velocidades en los accidentes viales y en la gravedad de los mismos. Es decir, hace treinta años ya se sabía esto, por lo que debe dejar de ser materia de diatriba.

(*) Doctor Ingeniero de Caminos. Doctor en Filosofía

Tráfico, seleccionada en Europa

La revista TRAFICO ha sido elegida para participar en la final del premio que cada año concede la Federación de Periodistas de Empresa de Europa y que tendrá lugar en Copenhague. La FEIEA concederá un galardón a las tres mejores revistas de empresa europea, entre las que se incluyen las publicaciones editadas por distintos organismos. TRAFICO, que fue seleccionada —entre alrededor de sesenta revistas nacionales— para representar a España junto a otras cinco publicaciones, recibió la felicitación de nuestros colegas comunitarios.

Este es el primer año en que las publicaciones españolas estarán presentes en este concurso, en el que estarán incluidas seis revistas de cada uno de los catorce países siguientes: Italia, Suecia, Alemania, Francia, Inglaterra, Bélgica, Holanda, Dinamarca, Finlandia, Noruega, Austria, Suiza y Luxemburgo. Esta participación se ha realizado a través de ASECOM, Asociación Española de Asesores de Comunicación, que recientemente se ha integrado en el mencionado organismo internacional. ASECOM ha iniciado una serie de ac-

tividades encaminadas a potenciar, apoyar y agrupar a todas las personas que trabajan en el sector de la comunicación de empresas, instituciones, ayuntamientos, ministerios, comunidades autónomas, etcétera. Esta asociación tiene intención de convocar igualmente un premio a la mejor publicación empresarial española. ASECOM está presidida por Luis Angel de la Viuda y su secretario general es el también periodista José González González. Recientemente se ha nombrado a Rosana Ubanell como delegada en Bruselas.

Dominar el invierno

LEGO el invierno. El frío cambia nuestros hábitos de los últimos meses y hasta en el terreno de la conducción modifica ciertas conductas. Las nieves, los hielos, las nieblas y las lluvias añaden a la carretera inconvenientes que suman nuevos factores de riesgo dignos de tener en cuenta.

LAS inclemencias del tiempo rebajan notablemente los índices de circulación por las carreteras, incluso en los fines de semana y las propias fiestas navideñas. Con menos densidad de tráfico, algunos conductores pueden pensar que es una ocasión propicia para correr, para alcanzar altas velocidades, que si siempre son arriesgadas, en invierno lo son mucho más.

AUNQUE la disminución de la circulación hace que en estas fechas las cifras de accidentes en nuestras carreteras tiendan también a la baja, la gravedad de

los mismos suele aumentar. Por ello, se hace necesario recordar, una vez más, los peligros del invierno y la necesidad de extremar las precauciones.

HAY que estar preparado para las situaciones límite que se nos pueden presentar de improviso («acquaplaning», nieblas, hielos) y que nos pueden dejar sin apenas capacidad de reacción ni defensa en muchos casos. A ello se encamina la información contenida en nuestro suplemento de este mes, que esperamos sea de utilidad para los conductores que hayan de viajar con sus vehículos en estas fechas invernales.

Y no olviden que hay un servicio permanente de información que les indicará en todo momento la situación de nuestras carreteras, para que pueda tenerlo en cuenta en sus salidas.

Tráfico

Carta a los Reyes Magos

Jesús SORIA



ADEMÁS de una «primitiva» decentita y al menos el tercer premio de la lotería del día 22, estoy meditando algunos argumentos y peticiones que darán forma a la carta que en estos momentos preparo para los Reyes Magos. Y no me importa contárselo, aun a sabiendas de que alguno me plagiará.

Me gustaría que las carreteras no fueran nunca peligrosas, que estuvieran en su totalidad perfectamente señalizadas, que tuvieran el asfalto idóneo, unos trazados perfectos y que no necesitaríamos acordarnos del Plan General de Carreteras.

Me gustaría que ese mal de nuestros días, la depresión, el «mal de la tristeza» y las repercusiones que puede tener en el conductor y su entorno, no fuera tan trascendental para la seguridad en nuestras vías.

Me gustaría que el invierno, pese a su crudeza, no fuera motivo de muchos accidentes; que ni el hielo, ni la nieve, ni las nieblas

«aguaran» muchos viajes y nos sumieran en más de un susto, a veces fatal.

Me gustaría que pronto llegaran las nuevas gasolineras, los nuevos servicios y, naturalmente, que se confirmara eso de que, incluso, pueden bajar los precios de los carburantes.

Me gustaría que muchos colegios copiaran descaradamente las actividades que otros realizan para ir formando a los niños en temas de educación vial y en un futuro no hubiera tantos maleducados como ahora.

Me gustaría que las multas no fueran necesarias, como opinan muchos españoles, para que muchos conductores cumplieran las normas.

Me gustaría que ni una copita ni dos influyeran negativamente en el manejo de cualquier vehículo.

Me gustaría que la velocidad no fuera un factor que agravara los accidentes.

Me gustaría que muchos profesionales del volante se comportaran como lo que son.

Me gustaría que muchos peatones respetaran a los automovilistas. Y viceversa. Me gustaría que todos los talleres cumplieran la reglamentación y fueran más escrupulosos en sus arreglos.

Me gustaría que todos supiéramos «al dedillo» cómo socorrer a un accidentado y que los problemas de las evacuaciones no fueran tales.

Me gustaría que todos ustedes pudieran tener un coche nuevo, con ABS y todo. ¿Les parece mucho?

En cualquier caso, hay algo que sí se cumplirá: la felicitación de todos quienes hacemos esta modesta revista para que tengan un feliz y seguro año 1988.

Sevilla, sede del Congreso Mundial

Más coordinada, Más profesional



Sevilla ha sido sede los días 18 al 21 de noviembre del Congreso Mundial de Medicina de Urgencia, donde numerosos expertos en distintas materias analizaron todos los aspectos relacionados con estas situaciones de emergencia, entre las que se incluyó la referida concretamente a los accidentes de tráfico. En ellas se insistió en la necesidad de coordinar acciones y en la ventaja de contar con servicio de asistencia sanitaria urgente más profesionalizado.

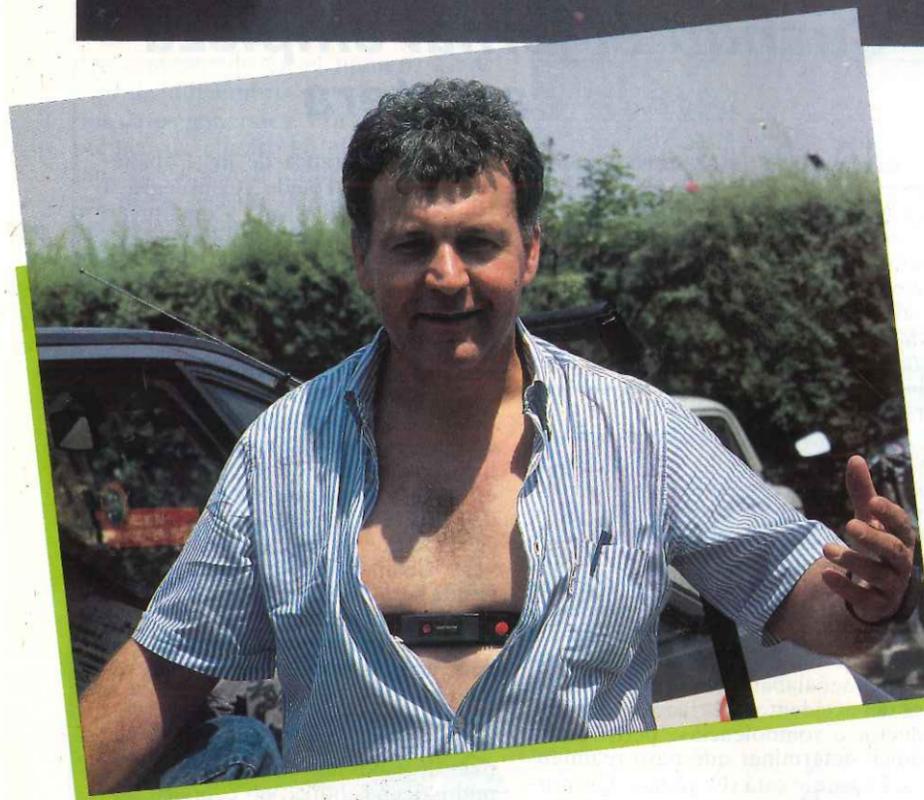
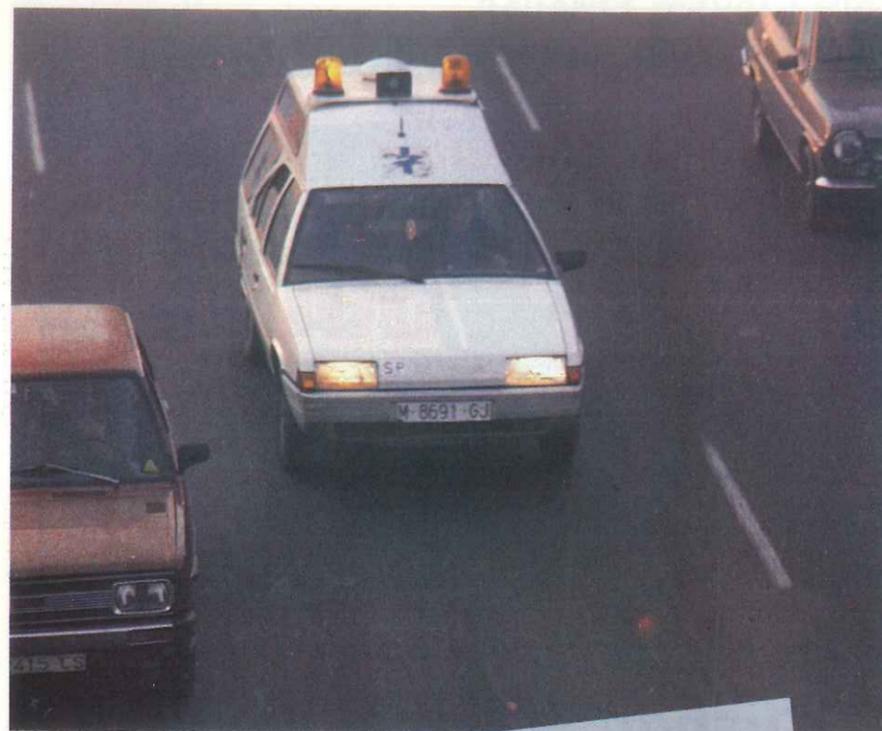
«Las mayores cifras de mortalidad mundial corresponden a la enfermedad coronaria y a los politraumatizados por accidentes de tráfico, siendo este último la primera causa de mortalidad entre la población de menos de cuarenta y cinco años», aseguró Ignacio Sánchez Nicolay, moderador de la mesa redonda que sobre los «accidentes de tráfico, epidemiología, costos, incidencia social y nuevas estrategias» se celebró en el marco del Congreso Mundial de Medicina de Urgencia y la

V Conferencia Internacional de Medicina de Catástrofe celebrada en Sevilla.

Jacques Romatet, otro de los participantes en esta reunión, habló de los costos que suponen los accidentes de tráfico, señalando que «no hay que regatear para salvar una vida humana». Aseguró que es difícil valorar el tema de los costes, puesto que hay que valorar el tiempo que está el accidentado recuperándose, además de variar mucho entre unos países y otros en

función de la inflación. Diferenció dos apartados, costo y estadística, y afirmó que «los accidentes se dan según las pistas por las que se circula y, prueba de ello, es que el mayor número se da en carreteras nacionales, después comarcas y, por último, autopistas». Según su valoración, el herido grave puede suponer un costo de dos millones ochocientos mil pesetas y de un millón el herido leve.

El doctor Cazaugade, jefe del servicio SAMU del centro hospitalario de Mont de Marsan, habló de las nuevas estrategias ante los accidentes de tráfico, insistiendo en que hay que diferenciar si el accidente se produce en medios de transporte público o privado y recordando los aspectos que hay que enseñar a los médicos. «Hay que



tener muy presentes los medicamentos que se utilizan y las exploraciones técnicas que se hacen con este tipo de enfermos, ya que son casos individuales y hay que obrar con arreglo al paciente.» También habló de la importancia de los anestésicos, «que son la medicación de socorro, que son de emergencia, pero muy eficientes».

Otro de los temas tratados fue el de las comunicaciones, que a juicio de Pedro Ortiz García, del SOS de Asis-

tance España, juegan un papel fundamental: «El protocolo tiene que coordinar perfectamente porque con una programación adecuada se pueden salvar muchas vidas». D. P. Todorov, del servicio de urgencias del Hospital Académico Universal Libre de Bruselas, recalzó la importancia de los adelantos técnicos en materias de accidentes, refiriéndose a la importancia del helicóptero. «En dos años hemos hecho doscientos treinta y siete vuelos con resultados sorprendentes, pues estos helicópteros están dotados de grandes adelantos y al paciente se le hacen en el aparato los primeros auxilios. Hemos calculado que con el helicóptero se tarda tres veces menos en evacuar a un accidentado que en ambulancia.»

Un tema de máxima importancia en nuestro país fue el expuesto por Bernard Badets, responsable entre otros de la llamada «Operación fatiga», que afecta de lleno a los marroquíes que «hacen tres mil quinientos kilómetros sin detenerse y pagan las consecuencias del cansancio». Según explicó, se trata de llevar a cabo una campaña de sensibilización, además de facilitarles al máximo zonas de reposo. «Tenemos que conseguir que quien vaya a Marruecos concierte el billete con anterioridad, con lo que no tendrá que hacer el viaje con tanta prisa y así podrá reposar, lo que evitará muchos accidentes, suyos y de otros que se ven implicados: así rebajaremos las cifras. Y los resultados han empezado a notarse».

José María Altozano, jefe del Secretariado Permanente de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, habló de «la incidencia social de los accidentes de tráfico», comenzando por un análisis de las víctimas en este tipo de accidentes a escala mundial y ofreciendo los datos de muertos en Europa, 66.000; Estados Unidos, 46.000, o los 12.000 de Japón. «Lo cierto es que España, con sus cinco mil, es de los que ofrece índices más bajos.» Tras defender la medicina de urgencia y analizar las cifras de los muertos que se manejan con respecto a la primera hora del accidente, el traslado o en las doce o veinticuatro horas posteriores, terminó con una frase: «Cada sociedad tiene los accidentes de tráfico que merece. Y yo pienso que esto es muy duro. Por eso, para mí, cada sociedad tiene los accidentes que está dispuesta a tolerar».

Por lo que respecta al transporte sanitario, el doctor Paulín, del equipo médico de DYA de Guipúzcoa, insis-

tió en la necesaria profesionalización de la asistencia sanitaria urgente extrahospitalaria en los accidentes de tráfico: «En el Estado español la asistencia sanitaria urgente está sin profesionalizar y son precisamente los accidentes de tráfico los que más volumen de demanda de este tipo de asistencia requieren, siendo, además, una de las primeras causas de mortalidad, invalidez o lesiones de mayor o menor grado. Este volumen de trabajo está en manos de voluntarios, con la responsabilidad que ello implica: ambulancias privadas que, sin material ni personal, tienen como meta el dinero de las compañías aseguradoras. Por ello, entre los objetivos hay que marcarse, después de comparar unos resultados obtenidos entre personal profesional y voluntario, ir a la profesionalización. Sería un gran paso».

Martínez Almeyna, del SAMU de París, informó que «el Ministerio de Sanidad y los hospitales públicos franceses están implantando un sistema nacional de ayuda médica de urgencia que atiende los accidentes de carretera. El sistema de comunicaciones del SAMU puede estar interconectado con los postes de alarma de las carreteras y autopistas, con las cabinas públicas y con los centros de seguridad y policía vial. Así, sólo habría que mejorar el nivel de formación sanitaria, insuficiente para estos casos».

Insistiendo en el tema de la coordinación de las emergencias, Nemitz Ammirati del SAMU de Amiens, aseguró que las cosas están mejorando mucho en su país, donde anualmente se producen diez mil muertes por accidentes de tráfico. «Desde que se llevó a cabo la contratación de un servicio telefónico que permite la rápida asistencia de bomberos, los médicos, asistentes, animadores, todo marcha mejor. Las llamadas a este servicio son completamente gratuitas.»

Numerosas intervenciones que, en definitiva, lo que vinieron a pedir es una acción coordinada de profesionales, usuarios y poderes públicos, orientada a la planificación y formación en accidentes de tráfico. Parece ser la única solución universalmente válida. A modo de resumen, unas palabras de Carlos Álvarez Leyva, secretario de las jornadas: «El hospital ha de ir al accidentado, no al revés, pues se pierde un tiempo maravilloso».

Nono HIDALGO
(Enviado especial)



El accidente de La Guardia (Toledo)

Cuando el jornal empieza en la carretera

El vuelco del autocar que trasladaba trabajadores manchegos a Madrid en el kilómetro 79,800 de la N-IV ha servido de triste llamada de atención sobre un problema candente. Los diez muertos y los 37 heridos que resultaron de ese siniestro vienen a sumarse a los más de 250 pasajeros de autocar que en los últimos diez años han dejado sus vidas en las carreteras españolas.

El autocar siniestrado entró en una curva hacia la izquierda tras el desvío provisional de la autovía Madrid-Sevilla que está en construcción. Salió por la derecha de la calzada y colisionó contra un obstáculo, por lo que varios pasajeros salieron despedidos por la parte delantera del vehículo y fueron atropellados por el mismo a continuación. Unas primeras estimaciones señalaban como presunta causa del accidente «distracción del conductor o somnolencia», pero resulta difícil determinar qué pasó realmente. El asunto está sub júdice. Las normas de descanso no son aplicables aquí de forma taxativa, ya que se trataba no de un viaje largo, sino de un trayecto de dos horas y media y unos 170 kilómetros. Son a diario entre 3.000 y 6.000 los trabajadores de la construcción que se desplazan de madrugada a la capital del Estado procedentes de localidades como Daimiel, La Guardia, Urda, Madrideojos, Villanueva de los Ojos, Puerto Lápi-ce, Calzada de Calatrava, Dos

Barrios, Villafranca de los Caballeros, Mora de Toledo, Consuegra u Horcajo de Santiago. Constituyen mano de obra barata, nada conflictiva, que emplea buena parte de su tiempo en los desplazamientos hasta el puesto de trabajo y de regreso a sus hogares.

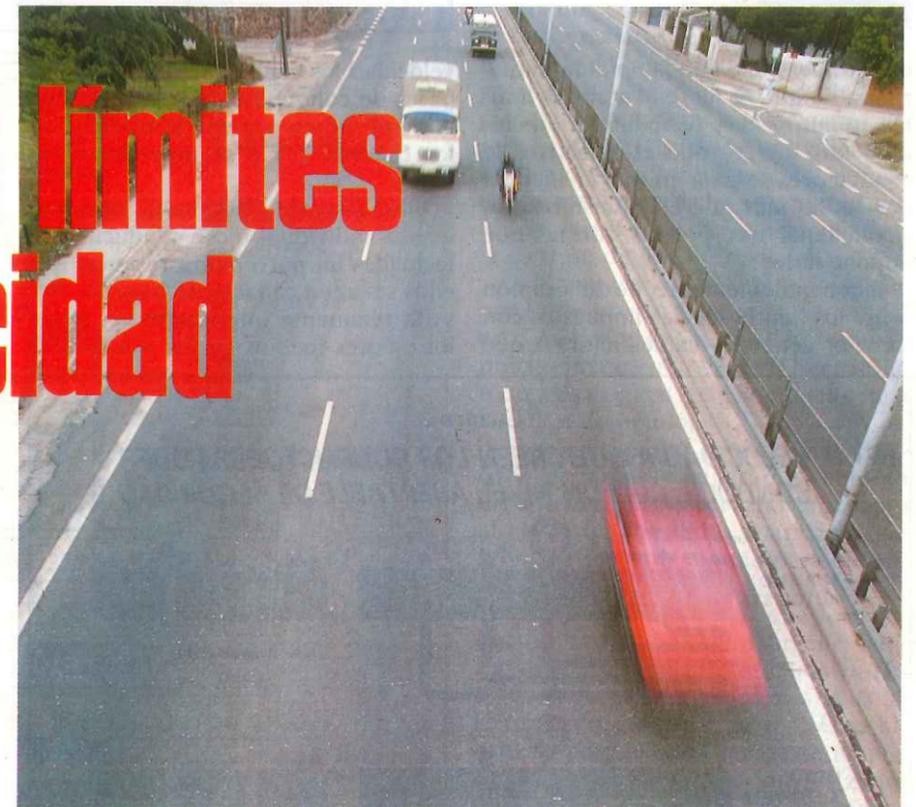
El autocar volcado en la madrugada del pasado 16 de noviembre en La Guardia (Toledo) tenía una antigüedad de dos años y había pasado su última revisión en agosto. Se habló de un posible derrapaje sobre el borde de la acera al tomar la curva, pero lo cierto es que en viajes —largos o breves— siempre conviene tener presente una serie de normas de utilización recomendable cuando se sale a la carretera. Fue el doctor Bernard Badets, de la Dirección General de Protección Civil de Francia, quien las apuntó a esta revista en el número de septiembre de TRAFICO: Salir después de haber descansado bien y dormido algunas horas, no conducir vehículos que no se conozcan bien, no ingerir un almuerzo pesado que pueda derivar en somnolencia, beber agua en función de la temperatura ambiente, utilizar ropa cómoda y descansar cada 200 kilómetros recorridos. Consejos que, de cumplirse a rajatabla, pueden ahorrar muchas vidas.

Juan GIRON ROGER
Foto: EFE



Acuerdo mayoritario, aunque no sobre cuáles deberían ser

"Sí" a los límites de velocidad



El presente informe desarrolla con mayor detenimiento el estudio realizado acerca de la velocidad, basado en los datos de la «Encuesta nacional sobre Tráfico».

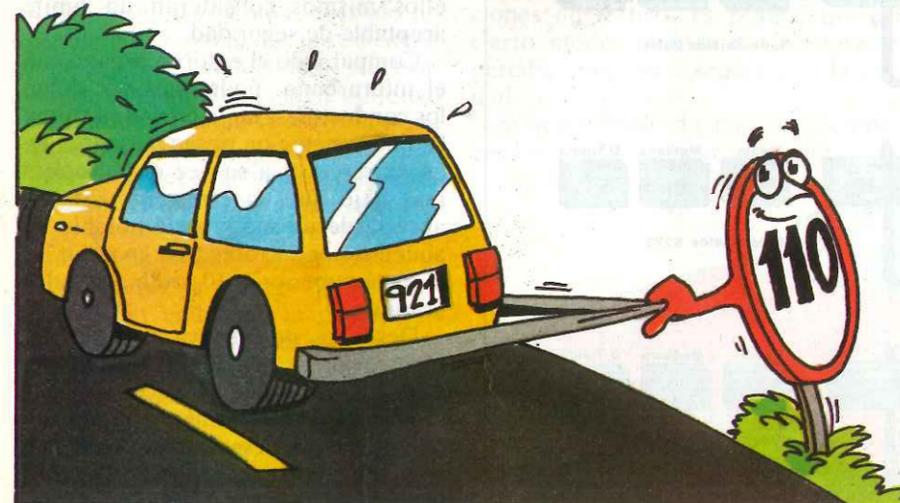
En el epígrafe «Riesgo y velocidad», publicado en el número 27 del mes de noviembre, se ofrecían algunos datos generales. Por una parte, se publicó un cuadro en el que se reflejaba la velocidad a que los conductores dicen circular habitualmente. En general, veíamos que el mayor grado de cumplimiento de los límites legales se da en ciudad, mientras en carretera se da un grado intermedio y en menor grado en autopista. En el cuadro 1 se reflejan el grado de cumplimiento de las normas de velocidad por parte de los turistas en distintos tipos de vías.

Hemos de tener en cuenta que las cifras sobre velocidad se refieren a las velocidades a que los conductores dicen conducir HABITUALMENTE. Es probable que sean muchos más los que ocasionalmente, con mayor o menor frecuencia, rebasan los límites le-

Cuadro 1

GRADO EN QUE SE CUMPLEN LAS NORMAS DE VELOCIDAD

	CUMPLEN			REBASAN				TOTAL
	MENOS DEL LIMITE	AL LIMITE	TOTAL	HASTA 10 Km/h	MAS DE 10 Km/h	MAS DE 20 Km/h	MAS DE 30 Km/h	
AUTOPISTA	47,1	29,6	76,7	14,0	9,3	3,2	1,4	23,3
CARRETERA	56,8	27,8	84,6	9,1	6,3	1,1	0,4	15,4
CIUDAD	63,3	28,8	92,1	5,5	2,4	0,3	0,0	7,9



gales. Del mismo modo, los porcentajes de infractores reflejados se refieren, por tanto, a infractores habituales.

Sobre la opinión que manifiestan los conductores con respecto a los límites de velocidad (ver cuadro número 3 de noviembre) podemos considerar algunos aspectos:

1. Las personas están mayoritariamente de acuerdo con el hecho de que se establezcan límites de velocidad.
2. Las personas no están tan de acuerdo sobre cuáles deberán ser esos límites y la opinión mayoritaria difiere de los límites normativos actuales.
3. El mayor porcentaje de infracciones en autopista y menor en ciu-



	Autopista	Carretera	Ciudad
Límite legal medio	132 km/h	100 km/h	55 km/h
Velocidad media a la que los conductores se creen capaces de circular con seguridad	129 km/h	102 km/h	56 km/h

dad, contrastado con la opinión mayoritaria de que se incrementen los límites en autopista y se reduzcan en ciudad, nos sugiere que el colectivo de conductores se guía en mayor medida por las normas que ellos mismos quisieran tener que por las normas que impone la ley.

Independientemente de la opinión sobre los límites legales impuestos con carácter general, veamos ahora a qué

velocidad los conductores se creen capaces de conducir con un nivel de seguridad subjetivamente aceptable. En los cuadros 2 y 3 se reproducen los datos.

Globalmente, podemos observar que los individuos dicen conducir a velocidades un poco inferiores a las que ellos se creen capaces de hacerlo. Resulta realmente interesante ver cómo los valores medios de las velocidades

a que los sujetos se creen capaces de conducir coinciden prácticamente con los valores medios de los límites legales propuestos. Véase la tabla que va sobre estas líneas:



MARGEN SUBJETIVO DE SEGURIDAD

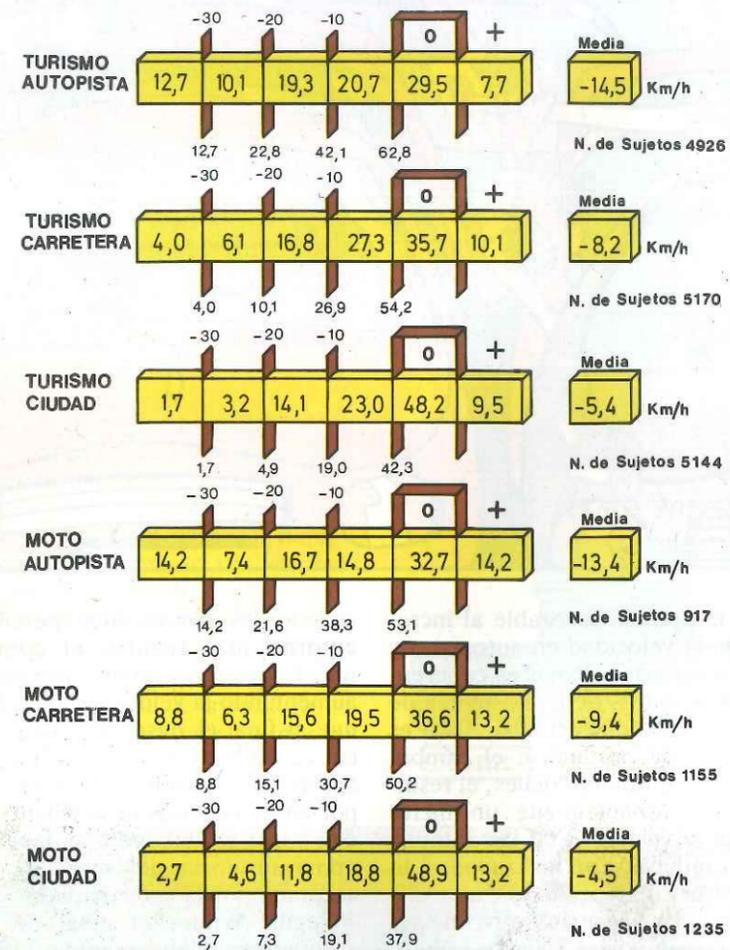
Llamamos margen subjetivo de seguridad a la velocidad a que circula habitualmente un conductor menos la velocidad a que cree que es capaz de circular. Quiere decir que si el resultado es negativo, el conductor circula por debajo de su propio límite subjetivo, y si es positivo, que circula por encima del mismo.

Tomado en valor absoluto, el margen subjetivo de seguridad es, en general, menor para las motocicletas. Por otra parte, existen más conductores de motocicletas que de turismos que circulan por encima de lo que ellos mismos consideran un límite aceptable de seguridad.

Comparando el entorno urbano con el interurbano, podríamos decir que los conductores, en la ciudad, aceptan subjetivamente un riesgo más alto que en carretera y a su vez en autopista más bajo que en carretera. Esto se aprecia de un modo muy notable en aquellos conductores que guardan un margen superior a 10 km/h, en valor absoluto.

Desde la perspectiva del Modelo Homeostático de Compensación del Riesgo, de Wilde, los conductores ajustan su comportamiento en función de un nivel de riesgo aceptado, el cual es relativamente estable, pero, asimismo, puede alterarse debido a factores

Cuadro 3 MARGEN SUBJETIVO DE SEGURIDAD



motivacionales (incentivos económicos, prisa, estrés, etcétera).

Es posible que en las autopistas se corra más que en las carreteras, porque se las juzgue más seguras; pero el decremento en la percepción subjetiva del riesgo no ha sido invertido íntegramente en aumentar la velocidad, sino que los conductores, efectivamente, aumentan el margen subjetivo de seguridad cuando se les ofrece una infraestructura más segura.

Pero si parece razonable considerar la autopista más segura que la carretera, no está tan claro que exista la misma relación entre la carretera y la ciudad, desde la percepción del conductor. Sin embargo, la percepción del riesgo en relación con la intensidad de tráfico indica que las personas identifican peligro con aglomeración de tráfico.

Del total de 5.647 encuestados, el 78,5 por 100 considera más peligroso el tráfico aglomerado; el 14 por 100,

el tráfico normal, y el 6,9 por 100, el tráfico reducido, habiendo contestado a esta pregunta el 90 por 100 de los sujetos.

Siendo el entorno urbano donde típicamente se producen más aglomeraciones de tráfico, es posible que en cierto modo también la carretera se perciba como más segura que la ciudad.

Si admitimos esta hipótesis, entonces los conductores aceptan subjetiva-

mente riesgos tanto más altos cuanto más peligroso perciben el entorno.

Puede parecer algo paradójico que los conductores se arriesguen más precisamente donde ven mayor peligro, lo cual en cierto sentido contradice la hipótesis de la compensación del riesgo. Pero la paradoja reside en el supuesto de considerar una relación causal al afirmar que los individuos se arriesgan más precisamente porque ven el peligro y dicha relación causal puede existir o puede que simplemente se trate de una correlación.

Si bien parece plausible aceptar que muchas personas buscan el riesgo, parece menos probable que lo busquen precisamente en la ciudad, lo cual, en todo caso es, en este momento, una cuestión de opinión.

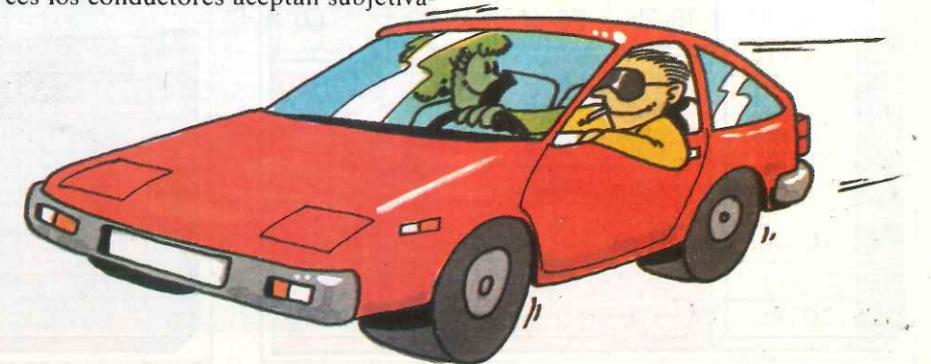
Desde un punto de vista más objetivo, podemos comparar el entorno urbano con el interurbano en cuanto al grado de libertad o restricción que la infraestructura supone para el conductor.

Así, podemos afirmar que los conductores conducen con márgenes subjetivos de seguridad más bajos en entornos más restrictivos y más altos en entornos menos restrictivos. Una hipótesis posible sería que si se amplía la infraestructura viaria en las zonas urbanas, al hacerse el entorno menos restrictivo, aumentarían los márgenes de seguridad.

¿Pero cuáles son las implicaciones objetivas del margen subjetivo de seguridad?

No sabemos con exactitud cuáles son los procesos cognitivos que diferencian a los conductores con distintos márgenes subjetivos de seguridad, pero posiblemente, junto con otros factores, son un factor relevante para determinar la asunción de riesgos.

Mantenerse a una cierta distancia de nuestro techo de posibilidades parece subjetivamente más seguro que situarse en el límite o por encima de él. Otra cuestión distinta es saber en qué grado los sujetos conocen sus verdaderos límites desde un plano obje-



tivo. Hemos de tener en cuenta que un aumento del margen subjetivo de seguridad (en valor absoluto) no significa necesariamente aumento objetivo de seguridad en el sentido de disminución de la probabilidad de accidentarse, toda vez que el incremento del margen subjetivo de seguridad tanto se puede producir porque efectivamente el conductor cambie su comportamiento por otro más seguro (reduciendo la velocidad), como porque el conductor se crea capaz de conducir más rápido que lo que se creía antes (tal vez como consecuencia de una mejora de la carretera), o por la concurrencia simultánea de ambas cosas.

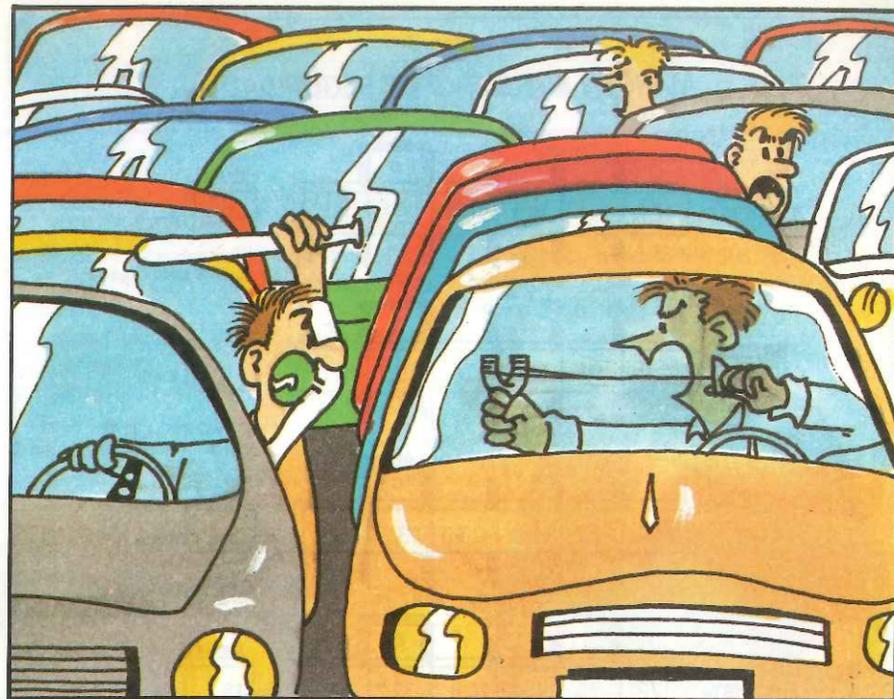
Hay, sin embargo, algunas relaciones entre la variable «margen subjetivo de seguridad» y otras variables que puedan resultar ilustrativas.

1. Los sujetos «subjetivamente más arriesgados» corren más y violan más los límites de velocidad.

2. Los sujetos «subjetivamente más arriesgados» se diferencian de los «subjetivamente más seguros» en sus creencias acerca de la relación entre riesgo y velocidad.

3. Los sujetos que han sufrido más accidentes se vuelven «subjetivamente más precavidos».

Resulta interesante apreciar la relación entre los márgenes subjetivos de seguridad para los diferentes entornos (autopista, carretera y ciudad) y las diferentes opiniones acerca de los límites de velocidad en esos entornos. Sobre esta relación podríamos conside-



rar que la opinión favorable al incremento de la velocidad en autopistas y reducción en vías urbanas es coherente con la hipótesis de la existencia de un mecanismo homeostático. Esto es así porque, de producirse el cambio deseado en los límites legales, el resultado sería probablemente un incremento en la velocidad en las autopistas y una reducción en las ciudades, lo cual tendría como resultado una disminución del margen subjetivo de seguridad en autopistas y un incremento del mismo en ciudad, es decir, una tendencia a la estabilidad en un nivel de riesgo aceptado, así como el correspondiente cambio en el comportamiento.

Según el Modelo Homeostático de Compensación del Riesgo de Wilde,

cuando los conductores perciben el entorno más seguro, el comportamiento tiende a cambiar, por ejemplo, aumentando la velocidad, de tal modo que al final el riesgo objetivo, es decir, la probabilidad de sufrir accidentes tiende a mantenerse constante y, por ende, las tasas de accidentes tienden a una estabilidad que depende en última instancia del nivel de riesgo aceptado por la colectividad.

Según Wilde, el nivel de riesgo aceptado es relativamente estable.

En este sentido resulta de interés señalar que el margen subjetivo de seguridad, tal y como lo hemos definido, se mantiene relativamente estable a lo largo de la vida, más estable que la velocidad a que se suele conducir en las distintas edades.

Cuadro 6
MARGEN SUBJETIVO DE SEGURIDAD POR EDADES (TURISMO-CIUDAD)

KM/H	EADAES			
	18-25	26-40	41-60	>60
≤ -30				
-20 -29	4,6	4,8	6,1	2,3
-10 -19	13,6	15,0	11,8	10,3
-1 -9	23,2	22,6	22,5	19,5
0	1,4	1,0	0,7	1,6
+1 +9	45,1	47,8	51,0	57,9
≥ +10	1,0	0,4	0,6	1,6
TOTAL	10,7	8,3	7,8	7,6
	100 %	100 %	100 %	100 %

Sin embargo, con el paso del tiempo hay una ligera tendencia a reducir el margen de seguridad y aproximarse al valor cero. Esta tendencia se concreta en que con el paso del tiempo los muy «prudentes» se vuelven menos prudentes y los «más arriesgado» se vuelven menos arriesgados.

Los cuadros 4, 5 y 6 son un resumen de datos sobre el margen subjetivo de seguridad en función de la edad. Se incluyen los datos sobre turismo por ser los más representativos.

Cuadro 7
VELOCIDAD HABITUAL DE CONDUCCION POR EDADES

	EADAES			
	18-25	26-40	41-60	>60
≤ 90 Km/h	62,4	47,4	58,7	73,0
> 90 Km/h	37,6	52,6	41,3	27,0
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Cuadro 8
VELOCIDAD HABITUAL TURISMO-AUTOPISTA

	EADAES			
	18-25	26-40	41-60	>60
≤ 120 Km/h	75,9	73,4	80,9	88,0
> 120 Km/h	24,1	26,6	19,1	12,0
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Cuadro 9
VELOCIDAD HABITUAL DE CONDUCCION POR SEXOS

	AUTOPISTA		CARRETERA		CIUDAD		
	VARON	HEMBRA	VARON	HEMBRA	VARON	HEMBRA	
≤ 120 Km/h	75,5	90,3	53,6	77,5	50 Km/h	62,7	64,7
> 120 Km/h	24,5	9,7	46,4	22,5	> 50 Km/h	37,3	35,3
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

VELOCIDAD Y DIFERENCIAS INDIVIDUALES

1. *Edad.*—La relación entre edad y velocidad habitual de conducción presenta puntos de interés. Como ya hemos dicho, el grupo de edad que conduce más rápido es el de veintiséis a cuarenta años. Es en las vías interurbanas en donde esto se aprecia y especialmente en carretera.

El cuadro 7 ilustra los porcentajes de sujetos que en carretera conducen por encima y por debajo de los 90 km/h. para cada grupo de edad, en turismo.

Las diferencias observadas en autopista son mucho menores, pero en todo caso se producen en la misma dirección para cada grupo de edad. Ver cuadro 8.

Comparando los dos cuadros anteriores podríamos decir que los más jóvenes establecen mayor diferenciación en su comportamiento al pasar de carretera a autopista que los del grupo de veintiséis a cuarenta años, que presentan un comportamiento más uniforme. En este sentido, los primeros responden en mayor medida a los cambios de entorno que los segundos.

Cuadro 4
MARGEN SUBJETIVO DE SEGURIDAD POR EDADES (TURISMO-AUTOPISTA)

KM/H	EADAES			
	18-25	26-40	41-60	>60
≤ -30				
-20 -29	23,5	24,3	19,9	11,3
-10 -19	19,4	18,9	21,1	18,1
-1 -9	18,8	21,2	21,6	24,5
0	0,6	0,8	1,0	1,0
+1 +9	27,0	29,1	30,2	39,7
≥ +10	0,2	0,0	0,2	0,0
TOTAL	10,9	7,1	6,1	5,2
	100 %	100 %	100 %	100 %

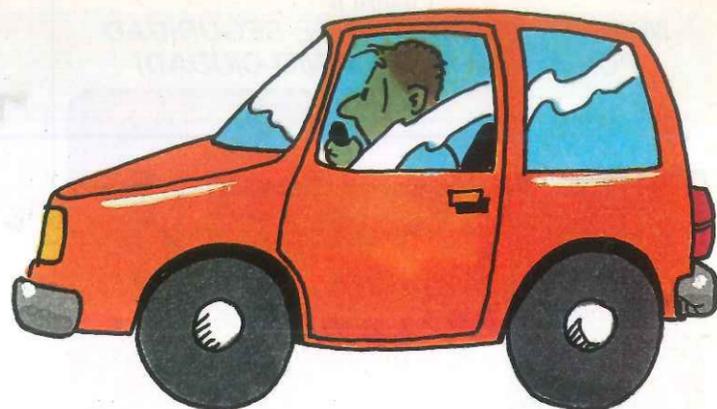
Cuadro 5
MARGEN SUBJETIVO DE SEGURIDAD POR EDADES (TURISMO-CARRETERA)

KM/H	EADAES			
	18-25	26-40	41-60	>60
≤ -30				
-20 -29	8,8	10,9	9,5	2,3
-10 -19	17,1	19,0	14,3	9,5
-1 -9	26,7	26,3	27,9	30,3
0	0,6	0,6	1,7	3,3
+1 +9	33,3	35,5	36,1	45,9
≥ +10	0,5	0,4	0,2	1,2
TOTAL	9,1	8,2	10,2	7,5
	100 %	100 %	100 %	100 %



**Cuadro 10
MARGEN SUBJETIVO DE
SEGURIDAD POR TIPOS
DE VIA Y SEXO**

	AUTOPISTA		CARRETERA		CIUDAD	
	VARON	HEMBRA	VARON	HEMBRA	VARON	HEMBRA
<-10Km/h	62,9	52,9	53,6	47,4	41,4	38,7
0Km/h	28,7	37,3	35,0	42,1	48,0	50,8
>+10Km/h	7,5	9,3	9,7	9,4	8,8	9,5



1. *Sexo*.—Como es natural, en ciudad no se aprecian diferencias, pero éstas son muy notables en vías interurbanas, donde se aprecia claramente que los hombres corren más.

Al hablar de diferencias de sexo sobre velocidad resulta de interés volver sobre el tema del Margen Subjetivo de Seguridad.

Veamos el cuadro 9 que representa el Margen Subjetivo de Seguridad para turismos en autopista, carretera y ciudad en función del sexo.

En el cuadro 10 se aprecia que claramente más hombres que mujeres conducen por debajo de lo que consideran sus propias posibilidades y que más mujeres que hombres conducen a lo que consideran el límite de sus posibilidades. En este sentido se produce aquí un efecto contrario al que se observa con carácter general sobre la relación entre Margen Subjetivo de Seguridad y velocidad habitual de conducción, como hemos observado anteriormente. Es evidente, por tanto, que los hombres valoran su capacidad de correr muy por encima de las mujeres, aunque estas últimas, subjetivamente, conducen más cerca del límite que los primeros.

Si los hombres son más precavidos o más creídos es algo de difícil discusión y en todo caso un terreno bien abonado para especulaciones de todo tipo.

RELACION ENTRE «GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS SOBRE LIMITACION DE VELOCIDAD» Y OTRAS VARIABLES

El «Grado de Cumplimiento de las Normas sobre Limitación de Velocidad», entendiéndose por tal la medida en que un individuo sobrepasa conduciendo los límites máximos de veloci-

dad establecidos, y sus relaciones con otras variables (Comunidades Autónomas, opinión sobre el deber de cumplir las normas, número total de accidentes sufridos), es el objeto de este apartado.

1. Grado de cumplimiento de las normas sobre limitación de velocidad por Comunidades Autónomas o agrupaciones de dichas Comunidades

El análisis de la relación entre estas dos variables nos pone de manifiesto que más del 61 por 100 de los encuestados de todas las Comunidades Autónomas o de las agrupaciones hechas de las mismas dicen cumplir las normas de tráfico sobre limitación de velocidad. El porcentaje de cumplimiento llega a alcanzar el 72 por 100 en Galicia, Asturias y Cantabria, el 73,8 en Valencia y Murcia, el 74,3 en Cataluña y 80,5 en Baleares y Canarias.

Las Comunidades donde tiene lugar una mayor frecuencia de incumplimiento de las normas señaladas son Madrid (38,7 por 100) y Castilla-León (36,3). Sin embargo, las infracciones

más graves de estas normas se dan en Andalucía (24 por 100), Galicia, Asturias y Cantabria (13 por 100) y Valencia y Murcia (12,1 por 100).

2. Relación entre grado de cumplimiento de las normas de limitación de velocidad y opinión sobre el deber de cumplir las normas de tráfico

Parece obvio, teniendo en cuenta simplemente las teorías generales de actitudes, que debería existir una relación positiva entre estas dos variables. Así es, en efecto, tal y como lo pone de manifiesto el hecho de que el 74,3 por 100 de quienes opinan que se deben cumplir todas las normas cumplen también las limitaciones de velocidad y sólo el 0,2 por 100 las viola en más de 20-30 km/hora con valores intermedios progresivamente menores.

Por otra parte, de quienes opinan que lo correcto es olvidarse de las normas y adaptarse al tráfico, sólo el 56 por 100 respeta las limitaciones de velocidad y el 4,6 por 100 las viola en más de 30 km/hora como valores in-

**Cuadro 11
RELACION ENTRE OPINION DEL DEBER DE CUMPLIR LAS NORMAS DE TRAFICO Y CUMPLIMIENTO DE LAS LIMITACIONES DE VELOCIDAD**

Opinión sobre el deber de cumplir las normas	GRADO DE CUMPLIMIENTO NORMAS LIMITACION DE VELOCIDAD			
	Cumplimiento de las limitaciones de velocidad	Violación de la limitación en hasta 10 km/h.	Violación de la limitación de 10 a 20 km/h.	Violación de la limitación de 20 a 30 km/h.
Se deben cumplir todas las normas sin excepción	84,1	66,7	54,5	30,6
Sólo se deben cumplir las lógicas y que contribuyen a la seguridad vial	12,6	27,3	36,6	47,2
Las normas tienen poco que ver con la seguridad. Es más importante adaptarse al tráfico	2,5	4,5	7,5	22,2
No contesta	0,8	1,5	1,4	0,0
Total	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

termedios también progresivamente menores. Esto significa que a medida que un individuo opina negativamente sobre el deber de cumplir las normas tiende a violarlas en mayor medida y viceversa. Este mismo fenómeno se pone más claramente de manifiesto en el cuadro 11.

3. Relación entre el grado de cumplimiento de las normas de velocidad y número total de accidentes sufridos

Una vez más se plantea el tema de la influencia de las experiencias en accidente, ya como peatón, conductor o pasajero, ya con resultado de muerte, heridos o daños materiales, en otra variable: grado de cumplimiento de las normas de limitación de velocidad.

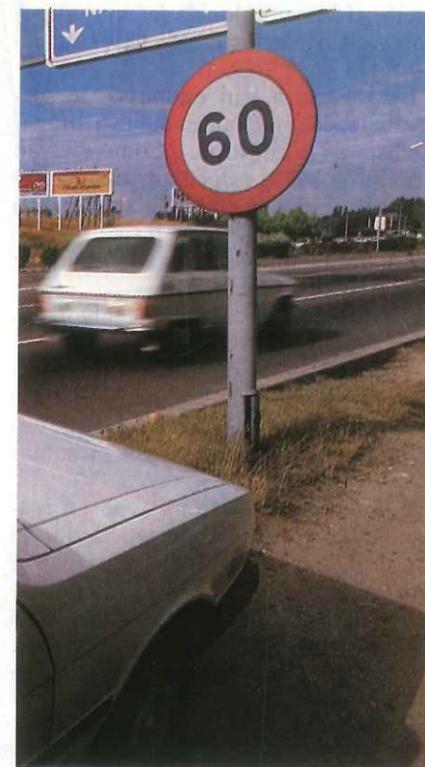
Tampoco aquí parece clara tal influencia, sin embargo, también aparecen indicios de que tal influencia existe sobre todo teniendo en cuenta el progresivo decremento de las diferencias porcentuales totales entre quienes han sufrido un accidente y quienes han sufrido entre dos y cinco a medida que se asciende en el grado de violación de las normas de limitación de velocidad.

4. Relación entre el grado de cumplimiento de las normas de limitación de velocidad y el comportamiento como conductor ante un paso de peatones

La relación encontrada entre estas dos variables aparece claramente positiva de que al aumentar el grado de violación de las normas de limitación de velocidad también aumenta el riesgo que se asume al cruzar un paso de peatones y viceversa, una conducta de no violación de los límites de velocidad aparece relacionada con la de parar ante un paso de peatones y esperar a que pase el peatón.

5. Relación entre el grado de cumplimiento de las normas de limitación de velocidad y comportamiento como peatón ante un semáforo peatonal parpadeante

Las tablas de datos relativas al cruce de estas dos variables nos ponen claramente de manifiesto la existencia de una relación positiva entre las mismas. Así, los porcentajes de individuos que dicen cruzar la calle sin importar la posición luminosa del semáforo, sino sólo mirando si se acerca algún vehículo, aumentan a medida que se asciende en el grado de violación de las limitaciones de velocidad (3,9 por 100, 7,4 por 100, 10,3 por 100 y 16,7



por 100) y, viceversa, los porcentajes de quienes dicen esperar disminuye a medida que se asciende en la escala de incumplimiento de las normas (62,3 por 100, 45,9 por 100, 41,3 por 100 y 30,6 por 100). Lo dicho, sin embargo, no es válido para quienes violan la limitación de velocidad en más de 30 km/hora, siendo su pauta de comportamiento muy similar a quienes violan ligeramente dicha normativa.

DISCUSION

Estos datos que relacionan cumplimiento de normas sobre velocidad con



el cumplimiento de otras normas sugieren que el comportamiento específico viene influido en parte por factores más generales que implican diferentes actitudes respecto al sistema de normas que, si bien no determinan la conducta, tienen un cierto peso en la mayor o menor probabilidad de que ésta se produzca.

El control de la velocidad de los conductores es un tema que, en general, preocupa a las administraciones públicas de muchos países, y que, por otra parte, resulta difícil de lograr.

Los datos señalan que en materia de divulgación, las campañas sobre velocidad obtienen escasos resultados.

Mientras tanto, se sigue repitiendo incansablemente que los excesos se pagan y que la velocidad producen accidentes. Pero esto no parece importarles a los conductores. Es más, parece que lo saben de sobra: como término medio, los encuestados piensan que la velocidad es la causa principal de entre el 70 y 90 por 100 de los accidentes que se producen. Según los datos objetivos disponibles en los anuarios estadísticos de la DGT, la consideración de «velocidad peligrosa para las condiciones existentes» o la de «sobrepasar la velocidad establecida» figura en aproximadamente un 20 por 100 de los accidentes que se registran. No es que un 20 por 100 sea una cifra baja ni que sea mentira que la velocidad ocupa un lugar de primer orden entre los factores explicativos de los accidentes, pero sí que las personas siguen pisando el acelerador aun asumiendo que la velocidad es la principal causa de la mayoría de los accidentes y es previsible que su comportamiento no cambie porque se siga repitiendo algo que parece estar ampliamente asumido.

Por otra parte, según un estudio re-



cientemente llevado a cabo en el Traffic Research Center de Groningen, en Holanda, los sujetos que más incumplen las normas sobre velocidad se diferencian de los que respetan los límites en las creencias que mantienen acerca de la relación entre velocidad y seguridad (los que rebasan los límites creen en mayor medida que el riesgo no aumenta tanto con la velocidad), así como en la creencia de que a mayor velocidad mayor placer en la conducción. Este dato se confirma en los datos de nuestra encuesta sobre relación entre velocidad y sensaciones; el placer en la conducción es más importante para los que más corren.

Igualmente se producen diferencias entre los «violadores de los límites» y los «no violadores» en relación a la evaluación que hacen de las consecuencias de correr. Para los que más corren tienen mayor valor esos escasos minutos en que se reduce el tiempo de viaje al ir a más velocidad a la vez que tienen menor valor esas pesetas de más que cuesta pisar el acelerador como consecuencia del mayor

puede alcanzar velocidades muy superiores en perfectas condiciones de estabilidad y seguridad.

Esta postura, sin embargo, se sostiene desde un planteamiento individualista de la cuestión. ¿Cómo me van a limitar a MI la velocidad cuando YO con MI coche a 150 voy tan seguro como otros a 100?

La limitación de velocidad cumple al menos dos funciones:

A) Hace que se circule algo más despacio.

B) Hace que disminuya la dispersión de las velocidades, o lo que es lo mismo, que los vehículos en conjunto circulen a velocidades más próximas entre sí.

Este segundo aspecto tiene en realidad tanta o más importancia que el primero. Si los vehículos circulan a una velocidad más uniforme se producen menos adelantamientos que si la dispersión de velocidades es mayor. No es tan importante que el límite se fije 10 km. arriba o abajo, como el hecho de que haya mayor uniformidad en las velocidades, ya que ello facilita la circulación de todos en general.

Desde este punto de vista, el límite de velocidad adquiere una dimensión más colectiva y no se sostiene la argumentación individualista basada en las prestaciones del propio vehículo, salvo cuando uno circula realmente en solitario.

Todos sabemos que los adelantamientos son una de las situaciones de mayor riesgo, y, por eso, al reducir el



consumo de carburante. Resulta de interés señalar que según el citado estudio, las diferencias en la percepción de la probabilidad de ser multado no afectan a la velocidad de los conductores. Visto así el panorama, desde luego, no parece nada fácil hacer que los conductores moderen la velocidad.

A muchos les parece una incongruencia que se fije la velocidad en tal o cual límite, cuando su propio coche

número de adelantamientos es de esperar una disminución de las tasas de accidente. Pero si la mayor dispersión de la velocidad hace aumentar el número de adelantamientos, la mayor velocidad en sí misma también hace los adelantamientos cada vez más peligrosos, porque las limitaciones de nuestro sistema perceptivo no acompañan el progreso tecnológico. Los coches corren más, pero el ojo humano

sigue como antes a la hora de hacer estimaciones de distancias, velocidades y tiempos.

Cuanto más alta es la velocidad, tanto más difícil es hacer una estimación fiable de si hay tiempo suficiente para adelantar, porque no hemos nacido biológicamente preparados para ello, y esta limitación nos la impone el cuerpo.

LUIS NUNES

FICHA TECNICA

Como información adicional, especialmente dirigida a los más interesados, incluimos algunos datos técnicos acerca de la encuesta que por error no se publicó en el número anterior.

1. POBLACION

Españoles residentes en el territorio nacional.
Grupo edad: 15 años en adelante.
Sexo: ambos sexos.
Ambito: Península, islas, Ceuta y Melilla.

2. TAMAÑO MUESTRA

5.647 unidades individuales obtenidas de la base muestral del Censo de Población de 1981.

3. ERROR MUESTRAL

Se ha estimado un error de ± 2 por 100. Para un nivel de confianza del 99,7 por 100 (3 sigma).
Y con una relación de proporciones $p = 50$ por 100, $q = 50$ por 100.

4. SELECCION MUESTRAL

Para la selección de la muestra se ha utilizado la técnica de muestreo estratificado de proporción fija con cortes según el tamaño poblacional de la provincia.

5. SELECCION DE LAS UNIDADES

La selección de las personas a entrevistar se ha realizado a través del procedimiento de azar simple y administración del cuestionario por correo.

FE DE ERRATAS

Errores del reportaje sobre la encuesta del número anterior.

1. Último párrafo de la página 13: ... los individuos que conducen a menor velocidad de la que creen ser capaces son los que en MENOR (decía mayor) medida creen que existe una relación lineal entre riesgo y velocidad.

2. En el cuadro 3 del número anterior, referido a la opinión sobre los límites de velocidad, el porcentaje que corresponde al límite de 120 en autopista es el 40 por 100 y no el 4 por 100.

3. En el cuadro 5, «accidentes a lo largo de la vida», se ofrecía un pie en el que la primera fila se refería a los trazos verdes y la segunda a los trazos rojos.

4. En la página 17, primer párrafo, debía leerse: ... el tercer accidente tiende a desplazarse ligeramente hacia edades más avanzadas...

Serán centros multiservicio que mimarán al cliente

Tráfico DEL MOTOR



SE GESTA LA GASOLINERA DEL FUTURO

Muchos propietarios de pequeñas estaciones de servicio ya se han echado a temblar ante el panorama que se les avecina. Los usuarios del automóvil son más optimistas y vislumbran en la plena integración en la normativa comunitaria un atisbo de esperanza: el combustible podría bajar de precio en los próximos años. Quizá no sea oro todo lo que reluce en las perspectivas de 1992, pero casi todos están de acuerdo en que el servicio de las gasolineras al cliente va a ser más completo y esmerado. La

competencia comercial y los reclamos para captar parroquianos fieles serán un hecho en las estaciones de carreteras, autopistas y ciudades.

SE GESTA LA GASOLINERA DEL FUTURO

La adecuación a la normativa comunitaria en materia de gasolineras va a traer una serie de cambios que incidirán de forma directa en el usuario del automóvil.

Las negociaciones continuarán aún algún tiempo, pero las posiciones parecen bastante claras. La Comunidad Económica ha instado a España para que reduzca las distancias entre gasolineras y, como contrapartida, el Estado español conserva el monopolio de petróleos vía Campsa hasta 1992. Esto no significa que se incumpla el precepto de la CE, por el que a partir de 1986 España viene obligada a respetar el mismo tratamiento de la Administración con cualesquiera compañías que operen en este territorio,

propia de gasolineras hasta alcanzar el millar de puntos de venta en 1992. Campsa planea contar con 1.500 de estos puntos, Cepsa con 900 estaciones de servicio, ERT con 100 y Petronor con unas 200. Para ello se ha producido una auténtica carrera en la compra de gasolineras por parte de las compañías punteras del sector. Los pequeños empresarios del campo de las gasolineras ya sienten con fuerza el tirón del panorama que se aproxima inexorable. A ellos será a quienes más afecte la liberalización, puesto que tendrán que vérselas con empresas más potentes en un mercado cuya oferta se va a disparar. Así, la posibilidad de vender a Campsa sus estaciones crece ostentadamente en el ambiente. No deja de ser indicativo el dato de que, a partir de 1985, Campsa se haya lanzado a una política de compra a razón de una gasolinera por día. Junto a esto, Campsa acomete una estrategia de automatización de las estaciones de servicio, en las que

van a ser rentabilizadas a corto plazo.

Porque eliminar el monopolio estatal puede desembocar en que se desarrolle el libre mercado, en que se imponga la libertad de precios y en que las compañías multinacionales procedan a repartirse el pastel de las ventas de combustible. El factor de los contingentes, esto es, la cantidad que se autorice a las empresas extranjeras a importar y comercializar aquí, incidirá definitivamente en el posterior desarrollo del mercado.

Finalmente, serán dos las zonas que se establezcan en territorio nacional: de primera categoría o zona A y de segunda clase o grupo B. Habrá una estación de servicio en la zona B por cada tres de las que se hallen en la zona A, siempre siguiendo un criterio fundado en el número de vehículos por metro cuadrado, número de matrículas y dotación de carreteras. La zona A quedará configurada por once provincias (Gerona, Vizcaya, Barcelona, Tarragona, Valencia, Ali-

—normal y súper— se elaborarán con menos plomo y el gasóleo A se rebajará de azufre, si bien no es fácil que se produzca un alza en la venta de gasolina sin plomo. Este tipo de combustible lleva años vendiéndose en España, aunque es sólo para los turistas procedentes del extranjero que van dotados del necesario catalizador.

A la irrupción de las multinacionales seguirá la instalación de los «minimercados» anejos a las gasolineras, tiendas en las que el cliente podrá surtir de casi todo, así como complejos hoteleros que pronto se alzarán junto a las estaciones de servicio de carretera. A partir del 1 de enero de 1992, la libertad de precio que se avecina no parece que vaya a aumentar el del combustible nacional, que, según el Boletín del Petróleo de la CE, se sitúa entre las 64,20 pesetas/litro que cuesta en Luxemburgo y las 122,70 pesetas/litro de Italia, es decir, en un puesto intermedio.

En 1987, la gasolina y el gasóleo de



Las estaciones de servicio ampliarán la oferta al cliente.



Muchos dueños de gasolineras temen la irrupción multinacional.



La CE insiste en que se reduzca a la mitad la distancia entre estaciones.

sean o no nacionales. Por lo pronto, las multinacionales del sector ya han empezado a planear su establecimiento entre nosotros.

Es el caso de la italiana Agip, la francesa Total, la holandesa Shell y la británica British Petroleum, que todavía no han determinado hasta qué punto van a instalarse en España. Aguardan a conocer la política de precios que desarrolle la Administración española en lo sucesivo y sus expectativas están puestas en un ablandamiento de aquélla.

El Ministerio de Industria pretende fomentar la fusión entre las gasolineras españolas de forma que puedan competir con las alternativas internacionales que pronto invadirán el mercado. Por lo pronto, Repsol —que aglutina a las compañías petroleras estatales— va a establecer una red

podrá comprarse la gasolina con una tarjeta especial.

RENTABILIZAR LAS INVERSIONES

Según un portavoz de Campsa consultado por esta revista, la adecuación a las normas comunitarias podría disparar la importación de gasolina por parte de las multinacionales a partir de 1992. Se da el caso de que hasta ese año estas compañías internacionales pueden importar una cuota de mercado del 4 por 100 y desde entonces en adelante el porcentaje será acorde a lo que ellas decidan. De cualquier modo, los observadores no pasan por alto un hecho básico: las multinacionales anegarán el mercado de la gasolina en España sólo si ven que las inversiones necesarias para ello

cante, Baleares, Sevilla, Málaga y Madrid), siendo el resto de la geografía española parte del denominado grupo B. Esto va a influir en los proyectos de las multinacionales, que, probablemente, buscarán instalarse en los puntos calientes de la zona A.

CUIDAR AL CLIENTE

El usuario se beneficiará de una mayor competitividad en el mercado, que llegará a niveles comparables a los que se dan en el resto de Europa: por cierto número de veces en que el conductor llena su depósito, la estación le obsequia con un lavado de coche gratis, con otros servicios como atención al cliente y hasta con discos, en una fiebre de «quién da más por menos dinero». Las dos gasolineras

automoción verán sus ventas liberalizadas; en 1988 ocurrirá lo mismo con los combustibles para buques y aeroplanos; en 1989 serán los lubricantes de producción nacional los que se igualen a los procedentes de otros países, y ya en 1990 se liberalizarán el gasóleo C, el fuel, las naftas y el gas. Según fuentes del Ministerio de Industria, es probable que de aquí a 1992 se produzca algún descenso en el precio de la gasolina debido a las fluctuaciones del mercado.

Las distancias entre gasolineras están siendo un caballo de batalla en la negociación con la CE. La postura comunitaria pide que se reduzca a la mitad la distancia entre estaciones de servicio españolas, que en la actualidad es de cinco kilómetros en autopistas, diez kilómetros en carreteras nacionales y quinientos metros en

¿Qué pasa con el aceite usado?

Un efecto colateral de la adecuación comunitaria ha sido el que ha dado de lleno a los recogedores de aceites usados, quienes tradicionalmente se llevaban 300.000 toneladas de aceite anuales —las consumidas en España— de los talleres y los entregaban en Campsa para su posterior refino. Con la desaparición del monopolio, los recogedores ya no tienen un interlocutor que se haga cargo de los miles de bidones que hasta ahora transportaban. Así, aparece ahora el riesgo de contaminación a causa de que muchos talleres emplean el aceite usado como combustible barato para la calefacción, de acuerdo con el alegato de la Asociación Gremial de Recogedores de Aceites Usados, Tóxicos y Peligrosos. Su

secretario general, Antonio Torres, indica que la cuota que las refinadoras están pagando por esos bidones no cubre los gastos de su traslado, con lo que «en lo sucesivo, y hasta que no se llegue a una solución, seguiremos recogiendo en los talleres y estaciones, pero no lo entregaremos a las refinadoras. Vamos a almacenarlo nosotros hasta que nos sea posible. Porque cada cinco litros de aceite usado, el equivalente a lo que lleva un cárter de automóvil, puede contaminar fatalmente cinco kilómetros de las aguas de un río o bien envenenar cien mil metros cúbicos de aire, justo lo que un ser humano respira en un período de tres años. Esperamos que Industria y el MOPU se muestren sensibles a este problema».



Los bidones de aceites usados siguen apiñándose en depósitos sin que las refinadoras den soluciones.

ciudades. «Nosotros nos regimos por el reglamento de mil novecientos setenta, aunque hemos ganado el del ochenta —señala a TRAFICO Mariano Fernández Alonso, presidente de la Confederación Empresarial de Estaciones de Servicio—. Creemos que el actual reglamento da cabida al doble de las estaciones que hay. Si contamos con unas cinco mil estaciones, cabrían otras tantas. Dada la autonomía de los coches, no se puede decir que diez kilómetros sea distancia. Lo cierto es que las multinacionales no ven con buenos ojos la penetración de Campsa; porque un monopolio de sesenta años no se borra de un plumazo. ¿Que cómo quedará el sector? Muy fácil: si los veinte mil millones de litros los venden diez mil gasolineras en lugar de cinco mil..., tocaremos a la mitad en cuanto a beneficios.»

Francia e Italia ya se plantean en la actualidad el forzado cierre de muchos puntos de venta debido a la atroz competencia de las multinacionales. Eso puede llegar a ocurrir entre nosotros. «En Europa —explica Fernández Alonso—, la media anual de venta está en los cinco millones de litros por estación. Ese sería el ideal, pero las multinacionales lo que quieren es entrar en los puntos mejores de venta, en las ciudades. Claro que se van a liberalizar los precios, pero la realidad se ve cuando se sale fuera: en un litro o dos se ahorran un céntimo o dos y la gente ni siquiera se molesta en ir a la estación donde la venden ligeramente más barata, porque se gastan más en el combustible para llegar allí de lo que van a ganar.»

Juan GIRON ROGER
Fotos: Miguel GARROTE

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 5 GTX

NOTA MEDIA:
7,5

NOTA MEDIA SEGURIDAD:
7,3

DATOS TÉCNICOS

MOTOR

Posición: delantera transversal.
Cilindros: cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.721 c.c.
Alimentación: carburador de doble cuerpo.
Carburante: gasolina.
Depósito: 43 litros.
Potencia máxima: 90 CV a 5.500 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: delantera.
Caja de cambios: cinco velocidades manual.
Embrague: monodisco con acoplamiento elástico en seco.

FRENOS

Delanteros: de disco ventilados.
Traseros: de tambor asistido.

SUSPENSION

En ambas ruedas, independiente, con barras estabilizadoras.

DIRECCION

Tipo: de cremallera.
Diámetro giro: 9,8 m.

RUEDAS

Llantas: 5 J 13".
Neumáticos: 165/65 SR 13.
Peso: 825 kg.
Longitud: 3,59 m.
Anchura: 1,58 m.
Altura: 1,39 m.
Maletero: 233/617,5 dm³.
Precio final: 1.350.000/1.390.000 ptas.

autoplata

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

SEGURIDAD	
Estabilidad	6
Suspensión	6
Frenos	9
Dirección	6
Ruedas	7
Luces	8

NOTA MEDIA: 7,2
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7

con los pequeños polivalentes de mecánicas potentes, como son el AX GT, el Fiesta XR-2, el 205 GTX y el Ibiza 1.5. El R-5 GTX combina de forma bastante acertada un aspecto muy deportivo y unas buenas prestaciones con un confort agradable y un equipamiento realmente completo.

LO BUENO

- Excelente funcionamiento de frenos.
- Cambio suave, preciso y rápido.
- Acertado aspecto exterior.

LO MALO

- Recuperaciones mejorables.
- Consumo algo elevado.
- Nivel sonoro a alto régimen.

Mot

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

SEGURIDAD	
Estabilidad	6
Suspensión	6
Frenos	9
Dirección	6
Ruedas	7
Luces	8

NOTA MEDIA: 8,1
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 8,1

es tan fiable como poder van nunca a las nubes. Es es exquisito, digno de categorías más elevadas. Van con toda suavidad y tura no sólo en el tráfico en carretera, un terreno de potencia son un verquier maniobra de adel

LO BUENO

- Prestaciones.
- Comportamiento.
- Calidad de acaba

LO MALO

- Maletero reducid
- Ruidoso a alto ré
- Acceso a las plaz sión tres puertas.

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES NUMERO 11

Coordinación: Alejandro G. Vadillo

VACACIONES NAVIDEÑAS



Ricardo CABALLERO



TRAFICO CHICO quiere sumarse a vuestra alegría por las ansiadas vacaciones navideñas. Deseamos que los regalos sean abundantes, y ojito con el turrón. ¡FELIZ NAVIDAD!

Baleares
"TELEDUCACION"
VIAL

Iniciativa del Centro Regional de Baleares

Durante el pasado verano y hasta comienzo de curso, los jóvenes estudiantes del archipiélago balear han contado con la colaboración del Centro Territorial de TVE para que desde sus antenas saltara al aire «Tiramilles-Estiu», programa organizado por la Jefatura de Tráfico y dedicado a la Educación Vial escolar. Tanto Antonio Femenía, de Tráfico de Baleares, como la dirección de la TVE autonómica muestran su satisfacción y su empeño por repetir el próximo año la presente experiencia.

ES un hecho patente que la Educación Vial se lleva inmejorablemente con los medios de comunicación de Baleares. En estas páginas de TRAFICO-CHICO, del mes de junio, informábamos acerca de las labores radiofónicas de los escolares a través de las antenas de Radio Balear. Ahora es la televisión la que con su especial incidencia se suma a esta actividad educativa.

Tras esta idea se encuentra otra vez Antonio Femenía, funcionario de la Jefatura de Tráfico de la provincia, que ejerce de nuevo como motor para la puesta en marcha de este concurso infantil y juvenil, en el que TVE y Tráfico se han dado la mano.

«El Centro Territorial de TVE en Baleares —comenta Femenía— nos cede sus estudios y medios para la realización del programa «Tiramilles», enfocado a llevar al público temas de Seguridad Vial. Aprovechando el interés de los televidentes por esta materia, pensamos, y la dirección de la televisión regional dio el visto bueno, en hacer un programa concurso de Educación Vial.»

En efecto, el concurso se emitió ininterrumpidamente durante once programas, los viernes a mediodía, de julio a septiembre, con el nombre de «Tiramilles-Estiu». En los exteriores del centro de TVE se instaló un estudio, donde los chavales de las distintas localidades del archipiélago podían lucir sus habilidades con la bicicleta en un circuito a tal efecto construido. Los escolares, entre ocho y catorce años, enviaron más de 3.000 tarjetas postales interesándose por el concurso, y por medio de un sorteo semanal se elegía a los participantes. Los concursantes ganadores fueron los que mejor respondieron a cuestiones sobre el tráfico y demostraron mayor técnica ante los problemas que el circuito planteaba.

Juan Carlos Muntaner, jefe de Informativos de la televisión balear, ratificaba a TRAFICO-CHICO «la formidable experien-

LA EDUCACION VIAL LLEGA A LA «TELE»



Los obstáculos y las cuestiones de tráfico fueron salvados con habilidad por los escolares isleños.

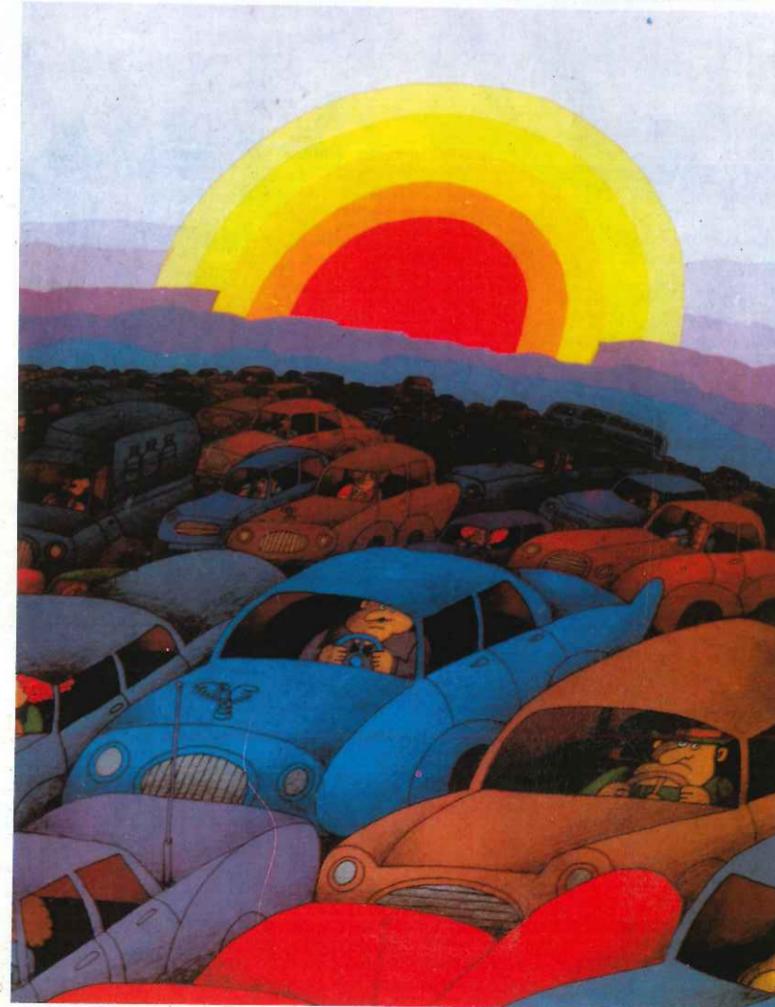


El plató recibió la visita de cientos de chavales participantes.



La televisión cumple de manera idónea su cometido en la información sobre Seguridad Vial.

mi christma



Hola, chavales: Otra vez con vosotros, aprovechando las páginas de esta revista, para enviaros un cordial saludo y un recordatorio amistoso. No olvidéis los consejos de vuestros mayores, padres y educadores, que os indican prudencia y respeto a las normas del tráfico, que a todos nos envuelven. Tened presente siempre, y sobre todo ahora, cuando las vacaciones y fiestas navideñas nos llenan de alegría, que mi mayor satisfacción y el mejor regalo que podríais hacerme sería el de vuestro ejemplar comportamiento como peatones y usuarios en las calles de vuestras poblaciones. Gracias anticipadas y felices vacaciones. Un saludo de vuestro amigo.



José Ramón SANCHEZ

cia vivida con estos chavales que demostraron su interés por los problemas del tráfico, que les preocupa, y su alto grado de participación. En cuanto a la audiencia del programa, estimamos que más de ciento cincuenta mil televidentes estaban pendientes de la actuación de los chicos». Por lo que respecta al tema económico, Muntaner señala: «Puede hablarse de que la producción de este programa-concurso se ha podido llevar a cabo con un presupuesto mínimo, comparándolo con otros de igual duración. TVE Balear se hizo cargo de los desplazamientos de los chavales y contribuimos por partes iguales con Tráfico en el tema de los regalos».

Los alumnos de Baleares pueden estar contentos. Los medios de comunicación se preocupan por acercar la Educación Vial a sus hogares.

Un programa al servicio del tráfico

«Tiramilles» es un programa que emite TVE Balear, presentado y dirigido por Antonio Femenía, de la Jefatura de Tráfico, adscrito al servicio de Seguridad Vial.

Todos los viernes, excepto en verano, con una duración de entre diez y quince minutos, y a las 14 horas, los televidentes de la comunidad balear reciben a través de este programa una cumplida información del estado de la red viaria del archipiélago, de los talleres y estaciones de servicio que estarán de guardia el fin de semana, así como de cualquier novedad que se produzca relacionada con la circulación.

Además, la primera parte de este espacio está dedicada a un tema monográfico relacionado con la Seguridad Vial. Neumáticos, cinturones, luces o alcohol son tratados en los diferentes programas, invitando para ello a personas expertas en la materia a tratar.

Esta información en directo es seguida semanalmente, según fuentes de televisión, por un alto número de espectadores.

Experiencia en el Colegio Público de Educación Especial de Sordos

El tráfico, otra vía para integrarse

EN el Colegio Público de Educación Especial de Sordos, de Madrid, también ha entrado la Educación Vial, en forma de aula permanente de Tráfico, como experiencia para que estos chavales, deficientes auditivos, encuentren estímulo y apoyo en el camino a una mayor integración. María Garzarán, directora del centro, considera «muy importante toda actividad encaminada a motivar al niño sordo».

En el Centro Público de Educación Especial de Sordos, de Madrid, la DGT, a través de un equipo especializado, ha creado un aula permanente de tráfico, para que los chavales con deficiencia auditiva se acerquen a la Educación Vial.

María Garzarán, directora del centro, comentó a TRAFICO-CHICO que «este es un centro especializado, y podríamos decir que decano en la enseñanza y en el entrenamiento o reeducación auditiva. Contamos con doscientos setenta y cinco alumnos, repartidos en todos los ciclos, desde Preescolar hasta Formación Profesional adaptada, incluso con chavalines que por su edad, de tres a seis años, y por no estar escolarizados nos llegan en régimen de ambulatorio. Con la dedicación de nuestra plantilla de cincuenta y seis profesores, titulados en pedagogía terapéutica y gabinete psicológico, tratamos a todo tipo de niños sordos o con perturbación de lenguaje; es decir, dislexia, dislalia o tartamudez. Jugando con sonidos, estimulando la vista y con ayuda de la expresión corporal buscamos conseguir su desmutización».

El centro, además de un pabellón de alumnos internos, recoge a aquellos niños de diversas autonomías que no disponen de centros especializados. «Por poner un ejemplo asegura su directora—, contamos con ocho chavales canarios de distintas edades.»

El programa de Educación Vial que



Procedimiento verbotal, por el que se combina la emisión de sonidos o fonemas con la expresión corporal.



Maqueta móvil, tipo puzzle, adaptable a distintas simulaciones, que permite al niño sordo una mayor comprensión y observación.



María Garzarán, directora del centro, largo tiempo dedicada a la enseñanza de niños sordos.

se va a desarrollar en el centro consiste en la instalación de un aula permanente, que cuenta con una maqueta móvil, tipo puzzle, adaptable a distintas simulaciones de circulación, tanto en ciudad como en carretera. El traba-

jo de estos escolares con la maqueta, al tiempo que conecta con el área de pretecnología, permite a los alumnos un inmejorable entrenamiento para su comportamiento como usuarios de las vías. Disponen, además, dentro del aula, de material didáctico, como audiovisuales y juegos para potenciar la motricidad y la observación y pronta reacción, todo ello buscando un refuerzo de técnicas visuales y manipulativas que dan al chico mayor experiencia y motivación. A más largo plazo se pretende instalar un parque infantil de tráfico fijo en las instalaciones del centro.

María Garzarán asegura que «esta experiencia es muy positiva porque todo lo que contribuya a motivar y a buscar la mayor integración de los chicos, coincide plenamente con nuestra meta».



ESPAÑA, tierra de contrastes y atractivos turísticos indudables, no es sólo paraíso de sol y playas, es también montaña, hielo y nieves a lo largo de los melancólicos meses del invierno. Unos meses en los que, si bien los viajes no suelen ser tan habituales como durante la primavera o el estío, hay que extremar todavía más las precauciones, tanto para evitar los riesgos de la circulación en sí misma como los originados por los factores meteorológicos. Lo primero depende de cada conductor —a cada uno de los cuales rogamus esa precaución—; lo segundo, intentamos hacerlo más fácil con las páginas que siguen, en las que damos a conocer las recomendaciones para la conducción invernal y las zonas más dificultosas, por la nieve, los hielos e incluso por la niebla y las obras, de todas y cada una de las provincias. Que los imponderables del clima no nos cojan desprevenidos...



EL DURO CAMINO DEL INVIERNO

mecánica fácil



Cómo preparar su coche

SIEMPRE resulta interesante observar la adaptación biológica de los seres vivos a las condiciones ambientales, y particularmente a los cambios climáticos. Las bajas temperaturas externas, la humedad, el hielo, la falta de luz, etcétera —es decir, las inclemencias propias del invierno—, automáticamente generan en cada organismo una serie de cambios para adaptarse a las mismas. Durante el invierno, el medio ambiente se convierte en mucho más agresivo, más hostil, más difícil para moverse en su entorno, y esto afecta por igual a los seres vivos y a los objetos inanimados, hombres y automóviles entre ellos. Pero entre unos y otros existe una diferencia fundamental: los primeros se adaptan automáticamente y a los segundos tenemos que adaptarlos.

Las inclemencias climáticas invernales no cabe duda que hacen mucho más duro el trabajo mecánico de un automóvil, pero, además, con independencia de las mismas, lo hacen muy distinto. Esto exige que revisemos una serie de mecanismos para adaptarlos a la nueva situación invernal, en la que, además, seremos mucho más exigentes con nuestro automóvil, ya que el arranque será ahora más difícil, circularemos frecuentemente con suelo mojado, emplearemos más las luces, etcétera.

Sistematizando la preparación invernal de un automóvil, los puntos a revisar serían: refrigeración, carburación, encendido, batería y lubricación. Hay otros muchos mecanismos que igualmente sería importante reparar, como frenos o luces, pero se supone que éstos han de estar en perfecto estado todo el tiempo y no sólo en invierno.

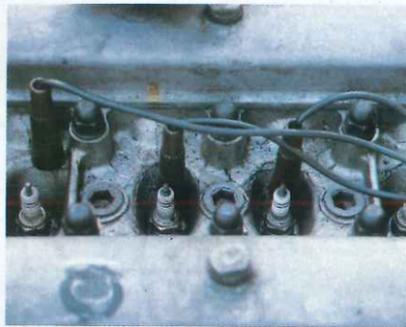
El verano es mucho más severo que el invierno con la refrigeración. No en vano un motor es una máquina productora de calor y uno de sus principales problemas es la disipación del mismo. Enfriar cuando hace frío es fácil, pero hacerlo cuando hace calor no lo es tanto. El invierno, por tanto, es estación propicia y adecuada para el buen funcionamiento de la refrigeración, pero



No sólo los conductores tenemos que tomar medidas para adaptarnos a las condiciones climatológicas invernales. También nuestros vehículos exigen una pequeña atención.



La llegada del invierno es el momento adecuado para efectuar un vaciado del radiador y cambio de refrigerante. Para realizar esta operación se puede utilizar el grifo de vaciado con que cuentan muchos modelos o simplemente retirar uno de los manguitos inferiores. Lo que sea más fácilmente accesible.



Toda bujía tiene un grado térmico. Las bujías calientes son adecuadas para el invierno, y las frías para el verano. Como regla nemotécnica, el grado térmico correcto de una bujía es el contrario de lo que la estación dice.



En muchos modelos el ajuste de la toma de aire se realiza automáticamente, pero en otros es necesario realizar manualmente la operación, cambiando en el filtro las posiciones verano-invierno.

tiene un inconveniente, y es que hiela. Como por otra parte, en verano es fácil que se pierda líquido de refrigeración, bien porque se evapore o bien porque hubiera sido necesario rellenar tras un ligero calentamiento del agua, y como en verano nadie se acuerda del anticongelante, es fácil que encaremos los primeros hielos invernales con poco o nada de este elemento en nuestro radiador. (Es curioso observar los accesos a las grandes ciudades el primer día en que se produce una fuerte helada; la carretera parece que ha sido el escenario de una batalla, por la cantidad de vehículos averiados detenidos en los arcones.)

También la carburación es distinta en verano e invierno. La temperatura del aire tomado por el carburador tiene importancia directa y grande en la realización de la mezcla. Como enfriar el aire en verano no es fácil ni prácti-

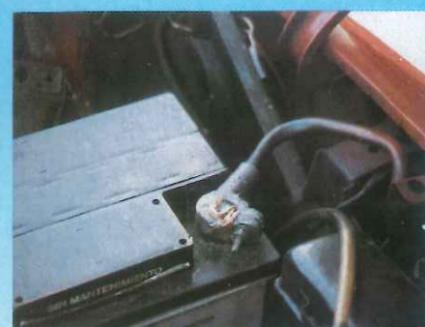
co, los motores se regulan para que admitan aire más bien caliente (el aire veraniego), y en invierno lo que se hace es calentar el mismo (lo que resulta mucho más fácil, ya que, en definitiva, el motor produce inmensas cantidades de calor, del cual es fácil tomar un poco para calentar este aire de admisión).

Prácticamente en todos los coches modernos la toma de aire se regula automáticamente entre las posiciones de verano/invierno, pero algunos utilitarios y en los más veteranos esta operación se hace a mano, siguiendo las instrucciones que aparecen en la tapa del filtro del aire.

Otro elemento importante en la carburación es el que acabamos de mencionar en el párrafo anterior: el filtro. También sucede que el invierno es propicio para los filtros, ya que las condiciones ambientales más húmedas lim-



En verano se pierde líquido refrigerante preparado con antioxidantes y anticongelantes. No es conveniente esperar hasta el último momento para añadir este último, so pena de que las primeras heladas nos den un disgusto.



Muchos de los problemas eléctricos tienen su origen en el mal estado de los terminales de la batería. Por culpa del mismo ésta no carga bien, o no da la suficiente carga para arrancar, etcétera. En caso necesario, se pueden reforzar con hilos de cobre.



En invierno los filtros se ensucian menos que en verano; precisamente por ello la llegada del primero es el momento adecuado para sustituir un filtro sucio.



La batería trabaja mucho más en invierno que en verano. Los arranques en frío consumen mucha más energía que en caliente y, además, son más largos. En invierno, el que la batería esté en buenas condiciones se hace imprescindible. Por otra parte, la batería es un elemento de vida relativamente corta.



Los calentadores, en los motores diesel que cuentan con ellos, son imprescindibles para el buen arranque. Si un motor de gas-oil no arranca bien en invierno, lo primero a revisar son estos elementos.



Atención a los arranques en frío y a la viscosidad del aceite. La mayor parte del desgaste interno del motor se produce en el primer minuto de funcionamiento del mismo.

pian de polvo la atmósfera. Pero precisamente porque en verano es cuando más se ensucia el filtro, la llegada del invierno es el momento adecuado para su cambio, o limpieza en su caso.

Respecto del encendido, el invierno afecta por igual a los motores de gasolina y diesel. En los segundos es bien conocida su dificultad de arranque con temperaturas muy bajas —consecuencia de la ignición por compresión—, por lo que en muchos de estos motores se utilizan bujías de calentamiento, sin cuyo auxilio el arranque se hace muy difícil. Si durante el verano alguna de estas bujías deja de funcionar, la avería apenas se notará en el arranque, pero bajo cero será muy difícil hacerlo. Llegado el invierno es muy conveniente la comprobación y, en su caso, sustitución de los calentadores.

Por lo que atañe a los motores de gasolina, conviene recordar que en in-

vierno el motor arranca mucho más frío, e incluso trabaja algo más frío a pesar del termostato, etcétera. En este sentido, conviene tener presente que en verano se deben utilizar bujías frías —es decir, que evacúan mucho calor— y en invierno calientes, que disipan menos calor; es decir, al revés de lo que el clima dice. De forma general, este cambio de bujías no es necesario, ya que los fabricantes de automóviles suministran sus motores con un tipo de bujía adecuado para todo uso, verano o invierno indistintamente. Pero es cierto que hay muchos motores que con el tiempo se hacen caprichosos en este tema y no está de más recordar por ello lo de las bujías frías y calientes.

Respecto a la batería y lubricación, el invierno les impone un trabajo mucho más severo. En la primera, porque fundamentalmente los arranques serán mu-

cho más largos, pero además se utilizarán con frecuencia las luces, los limpia-parabrisas, etcétera. La llegada del invierno es buen momento para revisar los terminales y comprobar el nivel de líquido en los vasos. (El vano motor es un sitio caliente, y más en verano, y el agua de la batería se evapora.)

Por lo que a la lubricación se refiere, conviene saber que la mayor parte del desgaste mecánico de las piezas internas del motor se produce en el momento del arranque en frío. En este punto concreto es importante no carecer de aceite, que éste se encuentre en adecuadas condiciones y que la viscosidad sea la idónea. (Una viscosidad muy adecuada para el motor de un vehículo que duerma en la calle es la 10W-40. Si el automóvil se guarda en garaje, la 20W-50 es muy correcta.)

Juan Antonio DE LA RICA



**La nieve,
el hielo,
la niebla
y el agua,
graves enemigos
de los conductores**



Precauciones para la conducción invernal

La conducción invernal requiere, entre otras cosas, un proceso de mentalización por parte del usuario. Ante condiciones climatológicas adversas, niebla, hielo, lluvia o nieve, las precauciones ante el volante, tanto en ciudad como en carretera, deben extremarse. Una preparación adecuada del itinerario a recorrer también puede evitar más de un disgusto. Carreteras conocidas con suelo seco pueden convertirse en trampas mortales cuando el invierno hace su aparición. Y ya sabe, si las condiciones de la carretera son adversas y puede evitar el viajar, hágalo.

Nos encontramos de nuevo ante los rigores del tiempo invernal. Y de igual modo que echamos mano de los zapatos de agua y del grueso chaquetón, no podremos pasar por alto los necesarios consejos que harán de la conducción invernal algo menos penoso y, como consecuencia, algo más seguro.

Las condiciones climatológicas adversas, como lluvia, niebla, hielo y nieve, son en algunas regiones de nuestro país noticia diaria. Carreteras cortadas y puertos cerrados obligan al conductor que transita por estas vías a tomar las oportunas precauciones, que permitirán realizar el viaje de una manera feliz.

Pavimento mojado

La lluvia, en principio, ocasiona un problema de visibilidad, que habrá de combatirse con un correcto alumbrado y unos «limpias» en condiciones adecuadas. Tenga en cuenta que, a veces, puede resultar completamente «cegado» por el agua que le salpica el camión o turismo que le precede. Consejos fundamentales en la conducción con lluvia o suelo

mojado son, en primer lugar, aumentar considerablemente la distancia de seguridad con otros vehículos, pues nunca tendrán los neumáticos la misma adherencia que sobre suelo seco. Hablando del calzado del vehículo, conviene recordar que si siempre ha de estar en condiciones óptimas, con un buen dibujo y un inflado adecuado, es ahora ante el problema del agua cuando podemos encontrarnos con la desagradable sorpresa del «acquaplaning». Este fenómeno tiene lugar cuando el neumático del vehículo no puede evacuar el agua que se encuentra a su paso, y el efecto que se produce es el de que el coche «navegue» sobre una película de agua, perdiéndose el control del mismo. Este problema se evita conduciendo con suavidad, aminorando la velocidad; jamás se deberá frenar bruscamente, pues se producirá un bloqueo de las ruedas con el consabido patinazo.

Niebla

Es un feo enemigo de la conducción, que tampoco es exclusivo del invierno,

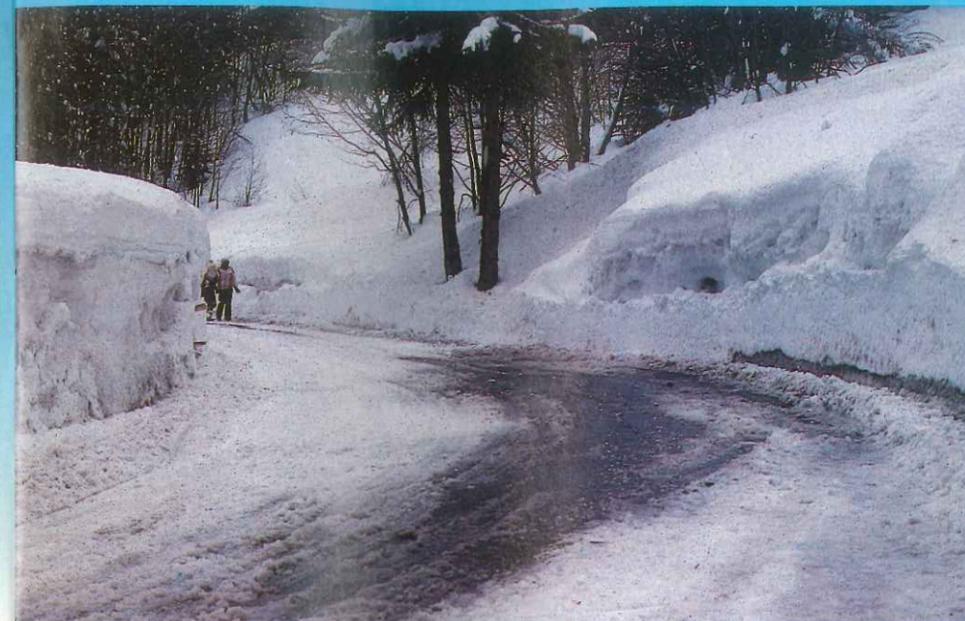
pero que en esta época se agrava y se hace más abundante. Tenga presente de antemano que la niebla no avisa y se presenta de repente, en cualquier curva. En primer lugar, la conducción dentro de este fenómeno proporciona falta de adherencia del neumático, pues la niebla se condensa en el pavimento. Pero ante todo, la característica fundamental es la falta de visibilidad, llegándose a una visión nula. Entonces se hace imprescindible y obligatorio el uso del alumbrado de cruce, si no dispone del especial anti-niebla, que proporciona una luz mucho más plana y ancha, distribuida por capas y en forma de abanico, que alcanza mayor profundidad de visión.

Deberá evitarse siempre el uso del alumbrado intensivo, que produce un efecto negativo, y procurar, asimismo, evitar la detención del vehículo en estas condiciones, al igual que abstenerse de realizar adelantamientos.

Hielo

Quizá tenga el automovilista en el hielo el peligro más grave dentro de la conducción invernal. El hielo es traicionero, e, igual que el fenómeno niebla, puede aparecer de repente en cualquier umbría o zona abrigada orientada al norte.

El control del vehículo se puede perder totalmente al pisar éste una placa helada. Si esto sucede, no debe frenarse bruscamente, sino utilizar el pedal del freno con toques suaves; de este modo se evita el probable bloqueo de las ruedas y, por tanto, la pérdida de control del vehículo.



La nieve

Contemplar la caída de los blandos copos tras los ventanales de una cálida habitación no tiene nada que ver con sufrirlos como desagradables compañeros de viaje.

Salvo necesidad imperiosa de salir a la carretera, debe evitarse viajar. Las imprescindibles cadenas, que habrán de situarse en las ruedas motrices, no representan por sí mismo un factor de seguridad.

Una vez más, se habrá de insistir en la recomendación general de reducir la velocidad, tanto en circulación normal como en descensos. Si ha de subir una pendiente, no conviene llevar el motor muy revolucionado para evitar que las

ruedas patinen. En este caso, y al igual que sobre pavimentos helados, los frenos sirven de muy poco, por el peligro señalado del bloqueo de las ruedas. Si ha de frenar, habrá de actuar con muchísima suavidad.

Una recomendación general es que en caso de circular por zonas de nieve abundante, se haga por las roderas dejadas por otros vehículos, aunque se corra el riesgo de que entre una y otra se haya acumulado mucha nieve y se puedan dañar los bajos del coche.

A estas recomendaciones precisas, dados los diferentes factores atmosféricos, que normalmente nunca se presentan aisladamente, sino que pueden concurrir en más de una ocasión, conviene tener presente que para la conducción en esta

estación del año es conveniente mentalizarse con respecto a las condiciones adversas con las que se puede encontrar. Igualmente, debe representar una modificación de la conducta ante el volante, puesto que la señalización, que recomienda ciertas velocidades, suele estar prevista para condiciones normales y de suelo seco. Conviene, por tanto, adecuar el uso del vehículo a las circunstancias ambientales cambiantes.

Dentro de este proceso de preparación para la conducción en invierno conviene insistir en la precaución, que nunca es poca, que debe acompañarnos. Así podemos salir airosos ante pequeños quebraderos de cabeza que, a veces, asaltan inesperadamente a un conductor.

Precauciones útiles

- Con fuerte viento lateral vigile la carretera del lado que este sopla. Esté prevenido para una posible desviación peligrosa del vehículo, dada la diferente intensidad del viento al pasar de zonas protegidas a otras que no lo están.

- Para evitar posibles deslumbramientos en zonas cubiertas de nieve, cuyo brillo puede disminuir en gran medida su capacidad de percepción, conviene llevar en el coche unas gafas de sol. Si usted las usa normalmente, emplee unos suplementos adecuados de buena absorción de luz.

- Lleve en el coche las cadenas, aunque el día se presente soleado o no esté previsto por el parte meteorológico que en su itinerario aparezcan tormentas de nieve. Cuando tenga que cruzar por ellas, o por carreteras de montaña, donde es más previsible que la nieve aparezca, trate de llevar el depósito de combustible lleno al máximo. Podrá disponer de varias horas de calefacción, ante un bloqueo, con el motor al ralentí. No abuse tampoco de una calefacción elevada, que puede ocasionarle dolores de cabeza. No conduzca con ropa de abrigo, puede encontrarse atado e incómodo. No obstante, conviene llevar ropa suplementaria, para prevenir un posible bloqueo.

- Para combatir la formación de hielo en el parabrisas debe llevar algún producto adecuado: un simple frasco de alcohol puede bastar.

Estas sencillas recomendaciones, fáciles de recordar y de cumplir, pueden hacer el viaje más seguro. No olvide cercionarse, antes de ponerse en marcha, de conocer las previsiones climatológicas de la zona que vaya a recorrer. Pero tenga muy claro que si puede hacerlo, debe desistir de viajar o demorar la partida.



Para combatir el frío y las congelaciones conviene tomar bebidas azucaradas. Nunca alcohol.

NO es que en nuestro país, ni tan siquiera en los días en los que más bajan las temperaturas, sea habitual afrontar el problema de las congelaciones. Sin embargo, no por ello deja de ser un problema desconocido y que todavía se trata de combatir con viejas y equívocas teorías como la ingesta de alcohol. En este artículo tratamos de aclarar aspectos relacionados con el frío.

Las congelaciones son producidas por la acción del frío. El hombre mantiene una temperatura constante (36,5 a 37°C) gracias a unos sistemas reguladores existentes en el cerebro y que gobiernan la producción de calor por el organismo (ejemplo de la típica tiritona para aumentar la producción de calor por los músculos) o bien produciendo la eliminación de calor en exceso (el sudor).

El límite para la tolerancia al frío es muy difícil de precisar, ya que no depende de éste sólo, sino de otras causas como la humedad, el viento, los cambios bruscos de temperatura, el tabaco, el alcohol, la edad (peor en niños y ancianos) y otras causas como pueden ser enfermedades crónicas, cansancio, etcétera.

¿Cómo prevenir las congelaciones? Pues, precisamente, luchando contra estas causas predisponentes. Conviene tener en cuenta estos aspectos:

- La ropa se debe mantener seca; cuando esté húmeda es necesario cambiarla inmediatamente.
- No se deben usar prendas apretadas ni aquellas que no permitan una buena circulación de la sangre.
- Evitar las prendas antitransi-

...rantes, pues retienen el sudor y acaban produciendo humedad; hay que utilizar aquéllas que sean de algodón o lana.

- Hay que procurar estar en lugares resguardados del viento.
- Tener en cuenta que el contacto con objetos que roban calor, como puede ser la chapa del coche, hay que evitarlo.
- Se debe comer ya que esto incrementa la producción de calor por el propio organismo.

EL ALCOHOL, NI VERLO

El viejo mito de la conveniencia de tomar alcohol, el típico coñac o whisky, es eso, un mito. Lo único que hace es perjudicar. Incrementa la pérdida de calor del organismo, aunque momentáneamente nos quite la sensación de frío, pues puede alterar el centro regulador de la temperatura del cerebro. Lo que conviene es tomar bebidas azucaradas.

Otro mito que conviene «aparcarse» es el de frotarse con nieve o agua helada. Esta práctica no se debe hacer nunca, pues aumenta el grado de congelación y es en general contraproducente.

Aunque, como decíamos al principio, en nuestro país, en circunstancias normales, es muy difícil que se

presenten situaciones de congelaciones, es probable que en algún punto en concreto y en alguna situación especial pueden plantearse esta situación.

Caso de ocurrir, las personas que se presten a auxiliar deberán acudir en grupo y estando perfectamente equipadas. A las víctimas se las deberá cubrir con ropas secas y facilitarles agua azucarada; nunca alcohol o tabaco. El traslado debe hacerse en reposo y arropadas. Caso de presentar síntomas de congelación no se debe proceder a su descongelación de forma brusca, pues se puede llegar a producir una parada cardiorrespiratoria.

Cuando estas congelaciones son ligeras hay que proceder a su calentamiento con movimientos activos, poniendo —si son las zonas afectadas— las manos en las axilas, botellas de agua templada, etc. Nunca, repito, frotándolas con nieve o hielo.

Por lo que respecta a las congelaciones graves, que explicaré para conocimiento general, nunca se deben de tratar si se corre el riesgo de que pueden congelarse de nuevo durante el traslado, situación casi imposible aquí.

Cuando la víctima está en un lugar protegido se debe ir calentando el miembro poco a poco con inmersión en agua hasta los 40-42° C hasta que el mismo cobre su color rosado habitual. No hace falta más.

En el traslado conviene desprenderle de las prendas húmedas y aquéllas que opriman y colocarle otras secas. El calentamiento con calor seco como el de estufas no es el más adecuado, ya que no podemos controlar la temperatura.

El frío y las congelaciones



Nieves, hielos, puertos, obras..., provincia a provincia

Así se encontrará su carretera

GALICIA

La Coruña.—La provincia más occidental de España puede presentar problemas de hielo y/o nieve en tres carreteras de la red principal: en la N-VI, entre Betanzos y La Coruña y en Betanzos-Ferrol; en la N-550, entre La Coruña y Santiago, y en la N-525, en el alto de Santo Domingo. Respecto a las comarcas, puede haber nieve en las proximidades de la provincia de Lugo, en la C-547.

Se prevén, por otra parte, obras en la C-543 (Santiago-Noya) y en la C-640 (Betanzos-Viveiro).

Lugo.—Sin duda, la provincia de Lugo es la más dificultosa de Galicia durante la época

invernal. Son muchos los puntos que pueden ser conflictivos, por lo que nos vemos obligados a sintetizarlos de este modo:

Nacional VI: Riesgo de nieves y de hielos durante su trazado por casi toda la provincia. Especial incidencia en los puertos de Piedrafita, Campo de Arbol y Mesón de Cabra.

N-120: Posibilidad de hielos en el área de Labrada.

N-540: Nieves y hielos entre el alto del Picato y Las Nieves.

N-634: Peligro de nieves en zona de Mondoñedo; de hielos, entre Abadín y Villalba, con el puerto da Xesta.

N-640: Nieve en el área de Meira y en el tramo Castro-Amarante. Hielos en Santir-

so, hasta Guntín. Atención especial a los puertos de Marco de Alvare y de Pola.

C-533: Riesgo de nieve en Chantada y de hielo entre esta localidad y Pesqueiras. Ojo al puerto de El Faro.

C-535: Nieve/hielo entre Becerreá y Ventas Narón.

C-546: Nieve en Oural; hielo entre Ferreira y Pantón.

C-547: Hielo en la zona de Pradeda-Orosolimito provincia.

C-630: Nieves en Fonsagrada; hielos entre dicha localidad y Castroverde. Altos de Acebo, Ferredo, Fontaneira y Vacariza.

C-640: Mucha precaución en la zona de Orol, así como en el puerto de La Gaiñoira.



Existen diversas obras previstas entre Nogales y Becerreá (N-VI), tramo Reme-Mondoñedo (N-634) y tramo Pradeda-límite provincia (C-547).

Orense.—Los problemas de nieve y de hielo en esta provincia vienen muy marcados por la existencia de diversos puertos: La Canda, Estivadas, Allariz y Navallo, en la N-525; Trives, Sas de Penelas, Rodicio, Cerdeira y Couso, en la N-120; Vieiro y Vilanova de los Infantes, en la N-540, y Alto Paraño, en la N-541.

En vías comarcales, riesgo de nevadas en alto Furriolo (C-531) y en Alto de Covelo y Viana do Bollo (C-533).

A estas dificultades se suman las obras entre Catro Candelas y Quines (N-120), en la zona de Quinzanes (C-532) y en el kilómetro 20 de la C-533, donde hay corte, con desvío por Solveira, Pinza y Viana.

Pontevedra.—Aparte de los tramos La Golada-límite con Lugo (N-640) y Rodeiro-límite con Lugo (C-533), las dificultades por hielos y nieves se centran, en esta provincia, en los altos de Fuentefría (N-120), Dozón (N-525), Soutelo de Montes (N-541) y Xindiriz (N-640).

ASTURIAS

Tres carreteras nacionales, una comarcal y numerosas locales pueden plantear serios inconvenientes invernales en el Principado. Son la N-630, tanto en el puerto de Pajares como en Puento de los Fierros y entrada a Oviedo; la N-632, en los tramos Ribadesella-Gijón y Piñera-Cadavedo; la N-634, tramos Grado-Cornellana, Salas-Las Rubias, Llovio-Oviedo y Trubia-Canero, con el aditivo del puerto de La Espina, y la C-637, entre Sames y Arriendas. En otras comarcales y locales, que sería prolijo detallar, mucho cuidado con los puertos de Tarna, Palo, El Acebo, Faya de los Lobos, La Garganta, La Cubilla, La Colladona, Leitariegos, San Isidro, Ventana, Cerredo, Counio, Somiedo, Rañadoiro y Arnicio.

Hay cuatro obras previstas, que afectan a la N-630 (Las Segadas-Oviedo), la N-632 (Soto del Barco-Dueñas), la C-636 (Sama-Mieres) y la C-630 (Pravia-Salas).



CANTABRIA

Al igual que hicimos con Lugo, y dados los numerosos puntos conflictivos que puede presentar esta Comunidad, pasamos también a ofrecer un detalle esquemático:

N-611: Numerosos puntos de nieves y de hielos en el tramo Mataporquera-Pie de Concha, con especial incidencia en el puerto de Pozazal y su zona.

N-621: Tramo entre Potes y Fuente Dé.
 N-623: Especial atención desde Luena hasta el final de la zona de influencia de El Escudo.

N-634: Nieves y/o hielos en Jesús del Monte y en el tramo Alto de Candina-Guriezo.



C-625: Cuidado con el tramo Renedo-Reinosa, y especial atención al hielo en la zona de La Saja y puerto de Palombera.

C-627: Tramo problemático entre Pesaguero y Valdeprado, así como en el puerto de Piedras Luengas.

C-628: Peligro entre Espinilla y Brañavieja, por nieves y hielo.

C-629: Especial dureza del puerto de Los Tornos.

En otras vías, destacan los puertos de San Glorio y Alisas.

Finalmente, están en obras los tramos Mataporquera-Matamorosa (N-611) y del puerto de El Escudo, cuyo recorrido total se halla en pleno ensanchamiento.

PAIS VASCO

Vizcaya.—En esta provincia, la conflictividad invernal se centra casi exclusivamente en los puertos —y sus áreas de influencia— de Areitio (N-634), Barázar (N-240), Orduña (N-325), Urquiola (C-6.211) y Elgueta (C-6.322). Como alternativa a los mismos recomendamos la red de autopistas (A-8 y A-68).

Guipúzcoa.—La situación es similar a la de Vizcaya. Aquí «mandan» los puertos de Eche-gárate (N-I), Vidania (C-6.324), Azcárate (C-6.324) y de la Descarga (C-6.322).

Alava.—En la red principal, la problemática invernal afecta esencialmente a las zonas de los puertos de Orduña (N-625), Azaceta (C-132), Altube (C-6.210) e Inoso (C-6.210), cuyas principales alternativas son, en términos generales, la A-68 y la N-I. Asimismo, dentro de la Madrid-Irún, ofrece posibilidad de nieves y de hielos el tramo comprendido entre Gaceo y el límite con Navarra.

En cuanto a obras, señalar las de construcción de un nuevo puente en Santa Cruz de Campezo (C-132).

Y, por lo que se refiere a vías locales, hay que considerar los puertos de Vitoria, Herrera, Zaldiarán, Bernedo, Opacua y Cruceta.

NAVARRA

En la región navarra la situación es muy similar. Ahí están los puertos de El Carrascal (A-15 y N-121), El Perdón (N-111), Velate (N-121), Otxondo (N-121), Azpiroz (N-130), Erro-Mezquiriz e Ibañeta (N-135) y Loiti (N-240), entre los que los cierres sólo suelen afectar a Velate, Azpiroz (alternativa por N-240 y N-I) e Ibañeta.

Zonas peligrosas en cuanto a nieves y hielos son también las de Ciordia, Olazagutia y Alsasua, en la N-I —por cierto, actualmente con obras—, y las de Añezcar, Erice

de Iza, Irurzun —en obras—, Villanueva de Araquil y Echarri-Aranaz. A todo ello hay que añadir, exclusivamente por causa de obras, las que se realizan entre Santesteban y Sumbilla (C-133).

Respecto a carreteras locales, resaltemos los puertos de Lizárraga, Lizarrusti, La Aldea, Huici, Izpegui, Marcalain, Echarri y Urbasa.

ARAGON

Huesca.—Indudablemente, toda la conflictividad invernal de las carreteras oscenses se centra en su vertiente pirenaica. Dentro de la misma, hay que considerar «difíciles» los accesos al Túnel de Viella (N-230), el puerto de Santa Bárbara (N-240), el de Monrepós (N-330) y el de Somport (N-330). En vías comarcales, los de Oroel (C-125), El Portalé (C-136), Coll de Espina y Coll de Fadas (ambos en la C-144), y el túnel de Bielsa (HU-640). Es difícil concretar de antemano itinerarios alternativos, pues se establecen puntualmente, de acuerdo con la situación climatológica.

varra por las Cinco Villas, a causa del puerto de Sos del Rey Católico (C-127).

En cuanto a obras, las de la autovía de Aragón, entre La Almunia de Doña Godina y la ciudad del Ebro, en la N-II.

Teruel.—En caso de nevadas, el problema es general en toda la provincia turolense, si se exceptúa el Bajo Aragón. Referiremos únicamente las vías nacionales más transitadas, así como las zonas puntuales de algunos puertos situados en rutas locales.

Así, en el ámbito de las carreteras nacionales, los puertos de Escandón (N-234); Esquinazo, San Just y Las Traviesas (N-420), y Bañón y Mínguez (N-211) marcan hitos de zonas de mucha nieve y hielos. Y, en cuanto a las vías locales, cuyo detalle es prolijo, detallaremos sólo los puertos de San Rafael, Gudar, Cella, Monterde, Orihuela, Linares, Cabigordo, Sollavientes, Cuartopelao y Villarroya de los Pinares.

CATALUÑA

Lérida.—El hecho de ser también una provincia pirenaica supone que de Lérida pueda



Los puertos son las «bestias negras» del tráfico en esta época.

Además de los referidos puertos, el viajero puede hallar nieve y/o hielo en la intersección de la C-134 con la N-240; en el tramo Campo-frontera francesa (C-139) y en el que lleva desde Fiscal a los accesos al Parque Nacional de Ordesa.

En cuanto a obras, destacan el tramo Benabarre-Arén (N-230), la travesía de Binéfar (N-240) y el tramo Jaca-frontera francesa (N-330).

Zaragoza.—Los problemas de vialidad invernal en la provincia de Zaragoza se refieren muy concretamente a tres puntos: su conexión hacia el centro de España por la N-II (puertos de El Cestero, El Frasno y túnel y acceso de La Muela); su salida hacia Daroca-Teruel (N-330), a causa del puerto de Paniza, y su salida hacia la zona pirenaica de Huesca y Na-

hablarse en términos similares a los de Huesca. En la red Nacional, los problemas importantes se circunscriben a los accesos al Túnel de Viella (N-230), donde la nieve suele ser abundante entre Pont de Suert y Boscst. Ya en el ámbito de la red comarcal, destacan las zonas de influencia de los puertos del Portillón (C-141), La Bonaigua (C-142), Cantó (C-146) y Comiols (C-1.412), además de todo el tramo de la C-145 entre Seo de Urgel y Andorra; del desfiladero de Collegats y del tramo Llavorsí-Esterri d'Aneu (C-147), y del trazado entre Organyá y las cercanías de Puigcerdá (C-1.313).

Existen zonas de obras en la C-147 (kilómetros 120 al 140), y en la C-1.313 (desde Alás hasta el final).

En vías locales hay que hacer referencia al puerto de Boixols y al de Ager.

Gerona.—También en Gerona ha de hablarse de la conflictividad invernal del Pirineo, que se hace sentir especialmente en comarcas como el Ripollés, Cerdanya y Montseny-Guillerías, donde abundan la nieve y el hielo en toda la red viaria.

La Collada de Tossas, en la N-152 (puede evitarse por la C-1.411, con el túnel del Cadí), es el puerto más duro. Nada menos que 75 kilómetros de sus cercanías se ven afectados por nieves y hielos.

En vías comarcales son de reseñar el tramo Gerona-Ripoll (C-150), el Olot-St. Pau de Segurías (C-153) y el Ripoll-paso de Coll d'Ares (C-151). Existen, finalmente, 20 kilómetros en obras en la C-150, entre Besalú y Olot.

Barcelona.—Su carácter mediterráneo hace de Barcelona una provincia poco dada a las nieves y hielos, aspecto en el que ningún tramo es marcadamente conflictivo. Sólo hay que hacer referencia al capítulo de obras en los kilómetros 31 al 39 y 90 al 100 de la C-1.411, así como en el pk. 327 de la N-340.

Tarragona.—Más que por la nieve, la provincia de Tarragona se ve afectada por problemas de hielo en sus zonas más interiores. Así, la N-420 presenta su mayor dureza entre Riudecols y el límite con Teruel, teniendo que pres-



Postes S.O.S.: hitos de auxilio para situaciones de emergencia.

tar especial atención a los puertos de Negre, la Teixeta y Falset; la N-340 puede presentar problemas de vialidad en el Coll de Balaguer y la N-240, desde Fontscaldes al límite con Lérida, con la mayor dificultad en el puerto de Lilla.

En rutas comarcales, son de resaltar los puertos de Belltall (C-240), Coll de Alforja y Coll de Albarca (C-242) y el Coll de Santa Cristina (C-246), y la zona propensa a heladas de Vandellós-Tivissa, en cuya larga y pronunciada pendiente los vehículos pesados deben tener especial cuidado con sus frenos.

Se encuentran en obras la N-420, entre Tarragona y Reus, así como entre Falset y Riudecols; la C-242, en Colls de Alforja y Albarca; la C-246, en el enlace con circunvalación de El Vendrell, y la N-230, en la variante de Ascó, tramo Ascó-Flix y Tortosa-Cherta.

LA RIOJA

El puerto de Piqueras, en el límite con la provincia de Soria, es, con diferencia, el punto más problemático de transitar durante el invierno en la provincia riojana. Se encuentra en la N-111 y en esta ocasión ofrece la dificultad añadida de hallarse en obras. Por otra parte, existen problemas de heladas en el alto de San Antón y de la Degollada, ambos en la N-120, así como los de El Villar de Arnedo y Los Buicios (N-232) y San Felices (A-68). A esta problemática hay que sumar también la de las obras que se realizan entre la capital y Haro.

CASTILLA-LEON

Burgos.—Nieve y hielo tienen un importante protagonismo en el invierno burgalés. Ambos elementos están presentes en numerosas rutas, tanto nacionales como comarcales. En cuanto a las primeras, la N-I suele tener nieves/hielos en las proximidades de la capital, desde Sarracín, por el Sur, hasta el límite con la provincia de

Para finalizar, capítulo de obras: se están llevando a cabo las del desdoblamiento de la N-I entre Lerma y Sarracín, así como otras en las proximidades de Miranda de Ebro. En las comarcas, las obras del tramo Villalta-Villarca-yo (C-629) y del Cañizar de Argaño-puerto del río Brulles (Villadiego), en la C-627.

Soria.—La Cuesta de Esteras (N-II), la de Radona, los altos de Luvia y el puerto de Piqueras (N-111), y las zonas de Matabreras, Cuesta Omeñaca, Villaciervos, El Temeroso y el puerto del Madero (N-122) concentran las mayores dificultades en Soria. Nieves y hielos son frecuentes en dichas zonas, lo mismo que en los puertos del Mojón Pardo (N-234), Oncala (C-115) y Santa Inés, en la SO-8.300.

Muchas obras previstas: en la N-110, entre San Esteban y límite con Segovia; en la N-111, entre los Rábanos y Soria; en la N-122, entre Agreda y límite con Zaragoza, desde Soria a Cadosa y en la travesía de Burgo de Osma; en la N-234, entre La Blanca y el límite con Burgos, y en la C-116, entre Burgo de Osma y Ariza.

Segovia.—Hielos y nieves amenazan siempre, en esta provincia, los tramos entre el túnel de Guadarrama y El Espinar (A-6); entre el puerto de Somosierra y El Miliario (N-I); el tramo Los Leones-El Espinar, en la N-VI, y el Navacerrada-San Ildefonso, en la N-601.

A dichas zonas, que suelen ser las más conflictivas, hay que sumar igualmente el Portachuelo y Revenga, en la N-603 y el tramo Collado-La Salceda y el paso por Fuentemilanos, en la N-100.

Avila.—La provincia de Avila es altamente batida por nieves y hielos, viéndose afectada prácticamente en su totalidad. En la red principal de carreteras, las mayores dificultades estriban en la N-110, a causa de los puertos de Villatoro y Tornavacas; en la N-403, desde Mingorría a Avila y desde ésta al puerto de La Paramera, y en la N-501, en el tramo Aldeavieja-Avila-Aveinte. En las rutas comarcales merecen especial cuidado los puertos de Menga y El Pico (C-502); las zonas de Barco de Avila, Parador de Gredos y El Barraco (C-500); el puerto de Valdelavía (C-505) y los tramos Piedrahita-límite con Salamanca (C-510) y estación de Arévalo-Arévalo (C-605).

Por otra parte, sería prolijo citar todos los puntos conflictivos de las numerosas vías locales de la provincia.

Valladolid.—En la provincia vallisoletana, donde el «reinado» invernal corresponde a las amplias zonas de nieblas, centradas, como es lógico, en las cuencas fluviales, la problemática de nieves y hielos es muy circunstancial.

Como aspecto previsto más conflictivo de cara al invierno que se acerca, destacamos las obras que se realizan en la N-122, entre Cistérniga y Tudela de Duero.

Palencia.—Desde Herrera de Pisuegra hasta el límite con Cantabria (N-611) son habituales el hielo y la nieve en diversos tramos, especialmente en el puerto de Pozazal y sus alrededores. En la N-620, la zona más conflictiva es la comprendida entre Quintana del Puente y Dueñas. En cuanto a carreteras comarcales, la C-615 presenta dificultades entre Saldaña y el límite con León, destacando la zona de Guardo y el puerto de Las Portillas; la C-627, entre Peranzanas y el límite con Cantabria, destacando el paso del puerto de Piedras Luengas y, finalmente, la C-624 es conflictiva en las proximidades



de Rascales y Cantoral. Están previstas obras entre el citado tramo Herrera-límite Cantabria.

León.— Esta es otra de las provincias más afectadas por las inclemencias del invierno, especialmente en las carreteras de todo el Norte, en las que se hace imposible ofrecer un detalle exhaustivo de la situación. Citaremos, en la N-VI, el tramo Madrigatos-Piedrafita del Cebrero, con los puertos de Manzanal y Piedrafita; en la N-621, el recorrido Boca de Huérgano-Puerto Pandetrave; en la N-630, desde El Rabizo al puerto de Pajares —éste puede evitarse por la A-66.

En el apartado de rutas comarcales, las más afectadas son las siguientes: C-615 (Besande-Pedrosa, con los puertos de Montevejo y Las Portillas); C-623 (Camposagrado-Villablino, con el puerto de Piedrafita de Babia); C-626 (Sorribos-Boñar); C-631 (Palacios del Sil a Puerto Leitariegos); C-633 (Vega de Viejos-Puerto Somiedo); C-635 (La Uña-Puerto de Tarna) y C-637 (Escaro-Puerto del Pontón).

Ojo con todas las carreteras locales leonesas, en las que existen numerosos puertos «difíciles».

En otro orden de cosas, apuntar las obras en



J. I. RODRIGUEZ

Nieves y hielos, un panorama que se repite en buena parte de España.

Atención a estos puertos

Puerto	Provincia	Carretera	Limitaciones en horas			
			Con cadenas		Cerrado	
			1985/86	1986/87	1985/86	1986/87
Alcolea Pinar	Guadalajara	N-II	54	65	—	3
Brújula	Burgos	N-I	15	34	—	6
Campo Arbol	Lugo	N-VI	28	19	—	—
Carrales	Burgos	N-623	18	101	23	10
Escudo	Santander	N-623	56	79,5	—	29,5
Esquinazo	Teruel	N-420	60	72	12	—
Esteras	Soria	N-II	—	40	—	—
Estivadas	Orense	N-525	37	55	—	—
Frasno	Zaragoza	N-II	32	38	—	7
Leones	Madrid-Segovia	N-VI	26	42,5	1	3,5
Madero	Soria	N-122	28	61	—	5
Manzanal	León	N-VI	258	67,5	—	—
Morata	Zaragoza	N-II	32	15	—	7
Pajares	León-Oviedo	N-630	264	96	—	—
Panadella	Barcelona-Lérida	N-II	24	28	6	3
Paniza	Zaragoza	N-330	144	25	16	18
Paramera	Avila	N-403	151	141	—	5
Páramo de Masa	Burgos	N-623	23	95	23	23
Pedraja	Burgos	N-120	35	154	24	24
Piqueras	La Rioja	N-111	421	298	13	36
Portilla Padornelo	Zamora	N-525	260	104	—	5
Portilla la Canda	Orense-Zamora	N-525	260	105	—	6
San Just	Teruel	N-420	72	84	12	—
Somosierra	Madrid-Segovia	N-I	27	26	6	9
Somport	Huesca	N-330	1.705	210	20	20
Tornavacas	Avila	N-110	107	118	4	—
Torre Miró	Castellón	N-232	143	139	50	18
Tossas	Gerona	N-152	425	97	21	24
Túnel Viella	Lérida	N-230	228	138	5	19
Villatoro	Avila	N-110	221	81	6	8

Fuente: DGC (MOPU).

Sahagún de Campos (N-120), Santas Martas (N-601), La Robla-Robles de Fenar (C-626) y Ponferrada (C-631).

Zamora.—En la provincia de Zamora tiene una especial incidencia el hielo. Así, son tramos peligrosos en este sentido las proximidades de Benavente (N-VI), lugares puntuales entre Zamora y Alcañices (N-122), el tramo Ferreras-provincia de Orense (N-525), donde también hay riesgo de nieves en los puertos del Padornelo y la Canda; la zona de Peleas de Arriba (N-630), y el recorrido Camarzana-Rionegro del Puente (C-620).

Se están realizando obras en los siguientes puntos: En la N-VI, entre el límite con Valladolid y Benavente; en la N-122, en prácticamente su totalidad a lo largo de la provincia; en la N-525, desde Tabara a Mombuey; en la N-630, en la variante de Cubo del Vino y en los Paradores de Castrogonzalo, y en la C-620, desde los Paradores al límite con Valladolid.

Salamanca.—En la provincia charra son susceptibles de tener problemas de nieves y de hielos el tramo Ventosa del Almar-Cantaracillo, en la N-501; el Boadilla-Fuente S. Esteban, en la N-620; diversos puntos de la N-630 a lo largo de todo su recorrido, con especial incidencia en los puertos de Vallejera y Béjar; la zona de La Hoya, en la C-500; los alrededores de Cortos de la Sierra, en la C-512; el tramo Villarmayor-Villar de Peralonso, en la C-517; la zona de San Cristóbal, en la C-519, y el tramo Ciudad Rodrigo-puerto de Perales, en la C-526.

Dos obras previstas en esta provincia: la de la N-501 en todo su trazado y la del tramo Calzada-Aldeaseca, en la N-630.

MADRID

Dado que en la Comunidad de Madrid coinciden todas las carreteras radiales, además de disponer —lógicamente— de otras comarcales, esquematizamos las previsiones invernales, ruta a ruta:

N-I: Posibles nieves y/o hielos en La Ca-

El hielo y la minifalda

El invierno es el malo de la peculiar meteorológica. La primavera se lleva los cantos de juventud, el floreamiento general y enormes cantidades de trabajo poético. El verano es el epicentro de las vacaciones y su poder no lo anulan intoxicaciones, mosquitos, ruidos ni saturaciones circulatorias. Para el otoño queda la leyenda y la indiscutible belleza de las hojas doradas que caen lánguidas de los árboles, donde hay árboles; donde no hay árboles siempre está la imaginación para colorear los crepúsculos. Mal que bien, entre pintores, regresos al colegio y relato de las hazañas veraniegas, el otoño se defiende. Pero llega el invierno y parece que sobre el hemisferio Norte ha caído un castigo. Con el invierno parece que damos paso a las más oscuras potencias y ya se encargaron Dickens y la realidad de colocar a la Navidad en su sitio de fiesta comercial y de consumo, el invierno es una sucesión de noches, hielos, gripes, carámbanos y paisajes camuflados por la niebla y, sobre todo antes, sabañones.

Claro está que son puro escribir en el viento los lamentos por el regular cumplimiento de las estaciones. Lo que ya se puede hacer es dar la batalla a las potencias negras y

demonstrarle al invierno que uno sabe sus trampas. Porque trampas son los espejuelos de hielo que florecen en el asfalto sombreado; trampas son los algodones de agua que se asientan en las llanuras; trampa es ese cielo azul como iris de nórdica pero con aliento que desvitaliza las baterías. Hay trampas en las laderas norte que ignora la próxima ladera sur y trampas que esperan a la salida del túnel con inocente entrada.

Bueno, claro, trampas hay pero lo sabemos. ¿Lo sabemos? ¿Sabemos mover nuestro volante y nuestras ruedas entre estas trampas? ¿Sabemos calzar, vestir y alimentar al coche para el invierno con la generosidad y el cuidado con que procuramos calzar, vestir y alimentar nuestro serrano cuerpo? ¿Lo hacemos ya o prometeremos hacerlo después de caer en una de esas trampas?

En fin, que el invierno no tiene por qué crecer su condición de maldito a nuestra costa. No atropellemos a los Reyes Magos ni a Santa Claus, que andan por los caminos. El invierno no puede ser más listo que nosotros. Detrás de la niebla está la primavera y ha vuelto a estar de moda la minifalda...

Joaquín AROZAMENA

brera, Lozoya, Buitrago, El Portachuelo, La Serna y Somosierra. Obras en San Sebastián de los Reyes-Venturada y La Cabrera-Buitrago.

N-III: Obras entre final autopista y puente de Arganda.

N-IV: Obras entre Villaverde y límite con provincia de Toledo.

N-VI: Nieves y/o hielos en las zonas de influencia de Guadarrama-Alto de Los Leones. Obras en accesos a la capital y en el tramo Las Rozas-Villalba.

N-401: Obras entre Parla y límite con Toledo.

N-601: Nieves y/o hielos desde Cercedilla al puerto de Navacerrada.

C-505: Nieves y/o hielos en el término de San Lorenzo de El Escorial (Pto. de la Cruz Verde).

CASTILLA-LA MANCHA

Toledo.—La única problemática de esta provincia se centra en las obras, previstas en los siguientes puntos: N-IV, entre Ocaña y Madrid; N-401, entre Ocaña y límite con Cuenca; N-400, entre Ocaña y Tarancón; N-401, en prácticamente todo su recorrido por la provincia; C-400, entre Camuñas y Villafranca y entre los pk. 77 al 86; C-502, entre Talavera y límite con Avila, y C-503, entre Talavera y Sevillija de la Jara.

Ciudad Real.—Igualmente, los únicos inconvenientes de Ciudad Real se refieren a las siguientes obras:

N-IV, entre Manzanares y Almuradiel, y en la N-430, las del nuevo puente sobre el Guadiana.

Cuenca.—Son abundantes las zonas de nieves y hielos que dificultan el tránsito por las carreteras conquenses, entre las que razones de espacio nos obligan a no hacer referencia a las locales. Veamos, pues, las rutas más importantes: En la N-III, hay que tener especial atención a los tramos de la travesía de Saelices, Villares Saz-Cervera Llano, Hinojosa-La Almarcha, Honrubia-Motilla del Palancar y Minglanilla-Valencia (con el puerto de Contreras). En la N-320, los recorridos Cuenca-Almodóvar Pinar-Motilla del Palancar, donde se halla el puerto de La Tórdiga, y Cañaveras-límite con Guadalajara. En la N-330, el tramo Manzanerueta-Sta. Cruz de Moya. En la N-400, los Huelves-Paredes y Carrascosa del Campo-Cuenca, éste con el puerto de Cabrejas. Y en la N-420, el viaje entre Villar de Olalla y La Parilla; el de La Almarcha a Villalgordo (puerto de Muela); el de Fuentes a Carboneras (puerto del Rocho), y el de Carboneras hasta el límite con Teruel. A estas vías nacionales hay que añadir la C-202, en el tramo entre Cañamares y el límite con Guadalajara.

Guadalajara.—El tramo de la N-II entre Torija y el puerto de Alcolea del Pinar, donde son habituales las nieves y los hielos, es el más conflictivo de Guadalajara. Eso, claro, sin olvidar el de Maranchón-Molina de Aragón, en la N-211, donde se halla el puerto de Maranchón, ni la conocida «ruta de los pantanos», en la N-320. Y en la C-204, el paso por Alaminos, poco antes de las obras que se realizan en Cifuentes.

Pero, sin duda, las obras más importantes son las que se llevan a cabo entre los kilómetros 51 y 105 de la N-II.

Albacete.—Fundamentalmente, son los hielos los que afectan a la provincia de la cuchillería. Atención a los tramos de Pozo Cañada (N-301), Bonete (N-430), Yeste y Elche de la Sierra (C-3.212), y Riopar (C-415). Además, hay obras al paso por La Roda (N-301).

COMUNIDAD VALENCIANA

Castellón.—Aparte de algunos puntos concretos de vías locales, que no parecen de excesiva importancia, en Castellón «mandan» las dificultades climatológicas del Maestrazgo y sus estribaciones. Así, en la N-232, hay que considerar la zona de Querol y Torre Miró, dos puertos muy duros. Por otra parte, al Sur, en la N-234, puede haber hielo y nieve entre Jérica y Barracas, especialmente en el puerto de Ragudo. Además de lo expuesto, a la N-232 hay que sumar las obras entre La Jara y Morella.

Valencia.—La provincia de Valencia tiene escasa dureza invernal, gracias al Mediterráneo. Sólo hay que incidir en las posibles dificultades del puerto de Contreras, y de puntos de Utiel, Requena y Buñol, en la N-III; en la del puerto de Almansa, en la N-430, y en la del puerto de Albaida, en la N-340. Por otra parte, hay obras en la N-332 (Tabernes-Jeresa y Valencia-Beniparrell) y en la N-330 (Ademuz-Los Santos y Ayora-Cofrentes).

Alicante.—Como puede suponerse, escasa es la problemática invernal en provincia tan adicta al sol. No obstante, ocasionalmente podría hallarse nieve o hielo en el puerto de La Carrasqueta (N-340), en la sierra. El resto de los problemas se limitan a las obras entre Albacete y Alicante, en la N-330.

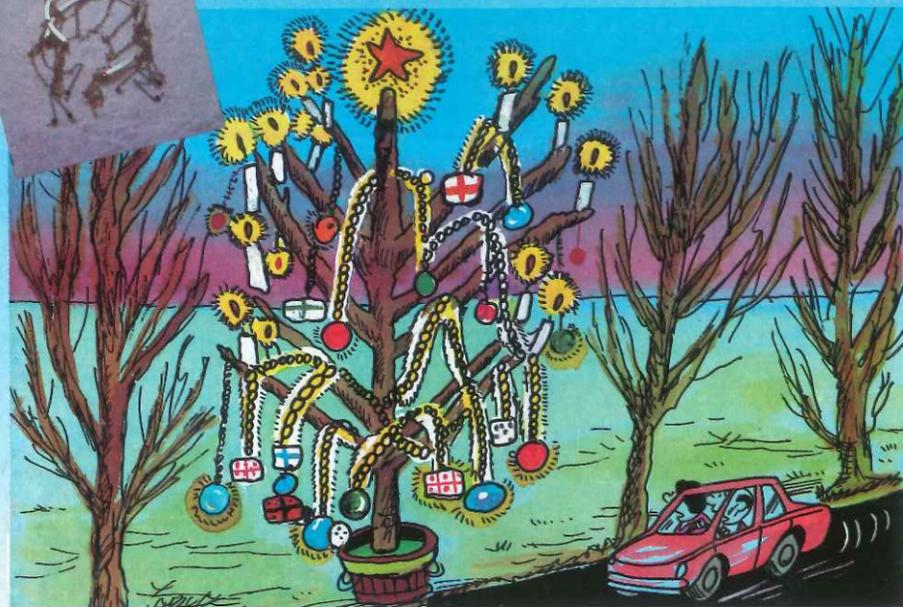
MURCIA

Nieves y hielos sólo afectan a Murcia en carreteras comarcales y locales del interior. Así, por ejemplo, la C-3.314 puede tener problemas ocasionales entre Caravaca y la provincia de Alicante, donde hay además obras de ensanchamiento y pavimentación; la C-330, entre Caravaca y la provincia de Granada, con obras a partir de Barranda; la C-415, entre Moratalla y Bullas, y la C-3.223, en el área de Yecla.

EXTREMADURA

Cáceres.—Pocas nieves y pocos hielos conoce la tierra de los Conquistadores. Sólo suelen darse en el puerto de Miravete (N-V), en Tornavacas (N-110) y en el puerto de Perales (C-526). Sí hay, sin embargo, obras: las que se realizan desde unos 20 kilómetros antes de Trujillo y en la travesía de esta población (N-V), las del tramo Valencia de Alcántara-Malpartida (N-521) y las de Valdesalor-Aldea del Cano, en la N-630.

Badajoz.—Más sureña todavía que su hermana, la provincia de Badajoz no presenta problemas de nieves ni hielos. Sólo obras en estos puntos: N-430, pk. 194 al 202; N-432, pk. 59 al 62 y 80 al 114; N-435, pk. 5 al 27, y C-437, pk. 19 al 21.



ANDALUCÍA

Granada.—Comenzamos nuestro repaso a Andalucía por la provincia de Granada, que es la más relacionada con la nieve en toda su Comunidad. Así, la N-342 tiene problemas habituales de hielo y nieve desde el puerto del Lobo hasta Diezma. En tal tramo, además del citado, existen otros dos puertos conflictivos: el de la Mora y el de Molinillo. También son habituales las nevadas, lógicamente, en las vías de acceso a Sierra Nevada, fundamentalmente desde Las Víboras hasta el Albergue Universitario, cuyo tramo final suele verse cerrado.

Jaén.—También la provincia de Jaén presenta problemas invernales de vialidad, destacando la N-IV en el paso de Despeñaperros; la N-321, a causa del Portillo de Martos; la N-323, tanto en el nuevo como en el antiguo tramo del puerto de Carretero; la N-324, en el puerto de la Fuensanta y en la Cuesta de los Gallardos, y la N-432, a causa del puerto del Castillo. Y, por lo que hace referencia a las comarcas, la C-323, por el paso del puerto de Tiscar; la C-3.221, a causa del puerto de la Ranera y la C-3.210, por el de Cecilia.

Hay obras previstas en la N-321, pk. 17 al 42, en la N-322, pk. 116 al 127 y en la C-3.219, antes del cruce de Pilar de Moya.

Córdoba.—En la provincia de Córdoba sólo hay algunos problemas de hielo en la N-432, en la cuesta de la Matanza, y en la C-336, en el tramo Cabra-Carcabuey-Priego de Córdoba.

Por otra parte, se realizan obras entre Luceña y Encinas Reales (N-331); desde Espejo al límite con Jaén (N-432); entre Cabra y Carcabuey (C-336); entre Cruce de Espiel y puerto Calatraveño (C-411), y entre Alcaracejos y Pozoblanco (C-420).

Málaga.—Los problemas de nieve/hielo sólo pueden darse, aunque es muy improbable, en los tramos cercanos al puerto de Las Pedrizas, en la N-321. Sí hay obras previstas: en la N-340, el tramo Marbella-Torremolinos.

Cádiz.—Sin problemas de vialidad por nieve o hielo, sólo existe una obra prevista, en la N-340, a la altura de San Roque.

Sevilla.—Tampoco hay problemas invernales.

Sólo una obra en la N-334, en todo su recorrido por la provincia.

Huelva.—Hay que hacer referencia únicamente a una obra: la de la comarcal HV-5.137, entre la N-435 y Berrocal.

Almería.—Sin problema alguno.

COMUNIDAD CANARIA

En las Islas Canarias únicamente existen posibles problemas en los puertos de las Cañadas del Teide, Izaña y Boca de Tauce, todos en la isla de Tenerife.

Están previstas diversas obras, destacando las de las Curvas de San Juanito (isla de La Palma).

COMUNIDAD BALEAR

Sí, si existen ciertos problemas de nieve en las Baleares, en las carreteras comarcales de la isla de Mallorca. Se trata de los tramos Pollensa-Sóller (C-710), cruce PM 201-Buñola (C-711), Artá-Son Serra (C-712) y S. Lorenzo-Artá (C-715). Habría que añadir otros puntos de vías locales. Aunque no se puede pensar en graves dificultades.

En cuanto a obras, sobresalen tramos como los Inca-Sineu, Inca-Sancellles, Sineu-Ariany, Lluchmayor-El Arenal y Petra-Manacor, en Mallorca, y los Mercadal-S. Cristóbal y Ferrerías-Ciudadela, en Menorca.

Esta información ha sido elaborada a partir de los datos facilitados por las Jefaturas Provinciales de Tráfico de toda España.

Les recordamos que toda la información puntual con vistas a su viaje se la facilitará la Dirección General de Tráfico, con una simple llamada al teléfono (91) 742 12 13 (en Cataluña, también al (93) 421 33 33).

Accidentes en Navidad

A PARTE de su honda significación religiosa para los cristianos, las fiestas navideñas tienen, en España y en muchos otros países, una fuerte connotación familiar y festiva que explica ciertas características de la circulación vial durante esas fechas y de la accidentalidad que origina. Conocer esas características constituye, por supuesto, una obligación para los organismos y entidades con concretas responsabilidades y competencias sobre el tráfico, pero su divulgación, aunque sólo sea a grandes rasgos, es posible que resulte útil a los usuarios de las vías públicas.

Nunca es ocioso repetir que, en una inmensa mayoría, los accidentes de tráfico, con todo el rosario de sufrimientos y perjuicios que entrañan, pueden y deben ser evitados: en toda época, por supuesto, pero como el ser humano tiene una dimensión sentimental que no cabe ignorar, casi podría decirse que más especialmente durante unas fechas que tantas personas consideran entrañables. Pues bien, durante las últimas Navidades (23 de diciembre de 1986 a 7 de enero de 1987, ambos días incluidos) hubo que lamentar en España 3.762 accidentes de tráfico, que ocasionaron 252 muertos (a 24 horas) y 6.142 heridos, de los que aproximadamente unos 2.000, graves. Estas Navidades arrojaron, pues, un promedio diario de 235 accidentes, casi 16 muertos y muy cerca de 400 heridos. El día más trágico fue el 1 de enero (conviene recordar algo tan obvio como que ese día se inicia inmediatamente después de las campanadas de las 12 horas), que ofreció el siguiente saldo: 359 accidentes, 38 muertos (más del doble del promedio navideño) y 640 heridos. Podríamos completar la referencia concreta a esas Navidades precisando que, con relación al año anterior, se produjeron incrementos positivos de casi el doble de los observados en los totales, como puede comprobarse a continuación, salvo en el correspondiente a muertos, cuyo crecimiento fue algo menor:

	Incrementos		
	Acciden.	Muertos	Heridos
Totales año 1986/1985	+8 %	+10 %	+8 %
Navidades 1986-87/1985-86	+16 %	+8 %	+15 %

Convenía, quizá, ofrecer esta información puntual a fin de tener una idea precisa de la cuantía exacta del problema estudiado en su última manifestación real. Sin embargo, para intentar caracterizar el fenómeno parece preferible atenerse a los promedios de todo un cuatrienio, evitando así posibles y no significativas oscilaciones anuales. Los datos que se utilizan a partir de este momento corres-

En Nochevieja, mayor peligro

Cuadro 1

Promedio 1983-86	Accidentes		Muertos		Heridos	
	Total (números absolutos)	% corresp. a carretera	Total (números absolutos)	% corresp. a carretera	Total (números absolutos)	% corresp. a carretera
23 diciembre	257	48	17 (16,8)	91	406	55
24 diciembre	269	45	17 (16,6)	80	423	50
25 diciembre	218	50	15 (15,3)	84	399	53
31 diciembre	182	45	15 (14,8)	78	284	49
1 de enero	278	58	25 (24,8)	90	543	61
6 de enero	201	50	15 (15,3)	87	352	57
7 de enero	180	45	10 (10,3)	83	275	55
Total Navidad.	3.295	48	236	82	5.395	55
Prom. diar. Nav.	206	48	15 (14,7)	82	338	55
Prom. diar. año	220	46	14 (13,6)	81	337	54

Cuadro 2

Promedio 1983-86	Víctimas por 1.000 accidentes			
	MUERTOS		HERIDOS	
	Carretera	Zona urbana	Carretera	Zona urbana
Promed. diario anual	107	22	1.794	1.347
Prom. diario navideño	121	25	1.850	1.434
23 de diciembre	124	11	1.813	1.358
24 de diciembre	109	22	1.746	1.428
25 de diciembre	117	23	1.954	1.706
31 de diciembre	140	33	1.707	1.440
1 de enero	138	26	2.055	1.810
6 de enero	130	20	1.960	1.535
7 de enero	105	18	1.851	1.262

ponden, por ello, al promedio del cuatrienio 1983-1986, si bien se hallan también contabilizados los primeros siete días del año 1987.

Del cuadro número 1 pueden sacarse muchas conclusiones. Retenemos las siguientes:

— El día más peligroso de todas las Navidades es el 1 de enero (cuya madrugada, tras la tradicional toma de las uvas, se considera, sin embargo, psicológicamente como Nochevieja todavía). Conviene llamar la atención sobre el hecho de que, en contra de lo que suele suponerse, también en ese día la mayor parte de los accidentes y de los heridos (en torno al 60 por 100) y casi todos los muertos (el 90 por 100) se ocasionan en carretera, no en ciudad. La alta incidencia del

alcohol en tales accidentes constituye una alusión obligatoria.

— Otros días muy significativos son, asimismo, el 23, 24 y 25 de diciembre, y, en menor proporción, el 6 de enero.

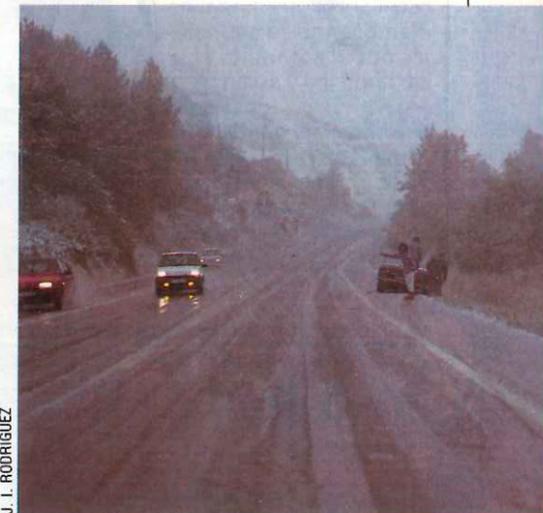
— En conjunto, durante los días navideños se producen menos accidentes de los que corresponden según la media diaria anual (206 en Navidad, 220 durante todo el año), prácticamente el mismo número de heridos (unos 338), pero más muertos (15 en lugar de 14, lo que significa un +7 por 100).

— Esta última observación está poniendo de relieve otra característica de la accidentalidad navideña: el apreciable índice de mortalidad y morbilidad (muertos y heridos, respectivamente, por 1.000 accidentes) que el lector que lo desee puede cotejar en el cuadro número 2,

donde se analiza la cuestión, separando la carretera y la zona urbana, ya que una y otra zona presentan valores muy diversos.

— Como puede observarse, todos los índices navideños de mortalidad (salvo el del 23 de diciembre en zona urbana) y de morbilidad (con la excepción de los del 24 y 31 de diciembre en carretera y el de 7 de enero en zona urbana) son netamente superiores al que corresponde al promedio diario anual.

— Esta superioridad de los índices de mortalidad se hace particularmente llamativa el 31 de diciembre y el 1 de enero, tanto en carretera como en zona urbana. La superioridad del índice de morbilidad es asimismo muy clara el día 1 de enero, tanto en carretera como en zona urbana, pero el segundo lugar corresponde en carretera al 6 de enero y 25 de diciembre, y, en zona urbana, también al 25 de diciembre.



J. I. RODRÍGUEZ

Las conclusiones generales son obvias, están en la mente de todos y no merece la pena aquí ir más allá de una alusión a las especiales dificultades ambientales de los desplazamientos navideños y a las terribles consecuencias del alcohol en la conducción. El conductor normal no necesita que se le recuerden unas cosas que sabe de sobra; lo que necesita, llegado el momento, es comportarse él de modo adecuado y estar especialmente vigilante (sin tensiones innecesarias, por supuesto), porque nunca puede bajarse la guardia y menos cuando circunstancias de muy diversa índole aconsejan una atención acrecentada.

José María ALTOZANO
Jefe del Secretariado Permanente de la Comisión Nacional de Seguridad Vial

¡Atención CONDUCTOR! (91) 742 12 13



y en Cataluña también
(93) 421 33 33

En invierno, las condiciones climatológicas pueden transformarse en un serio enemigo para su seguridad. Sea especialmente cuidadoso cuando conduzca con lluvia, niebla, hielo o nieve. Si ve que puede correr un riesgo innecesario, opte por quedarse en casa. Pero si su viaje es imprescindible, lleve consigo este teléfono. Le mantendrá informado las veinticuatro horas del día y le ofrecerá auxilio mecánico y sanitario de modo permanente.

 **Dirección General de Tráfico**
Ministerio del Interior

Cursos de formación vial en Málaga y Córdoba

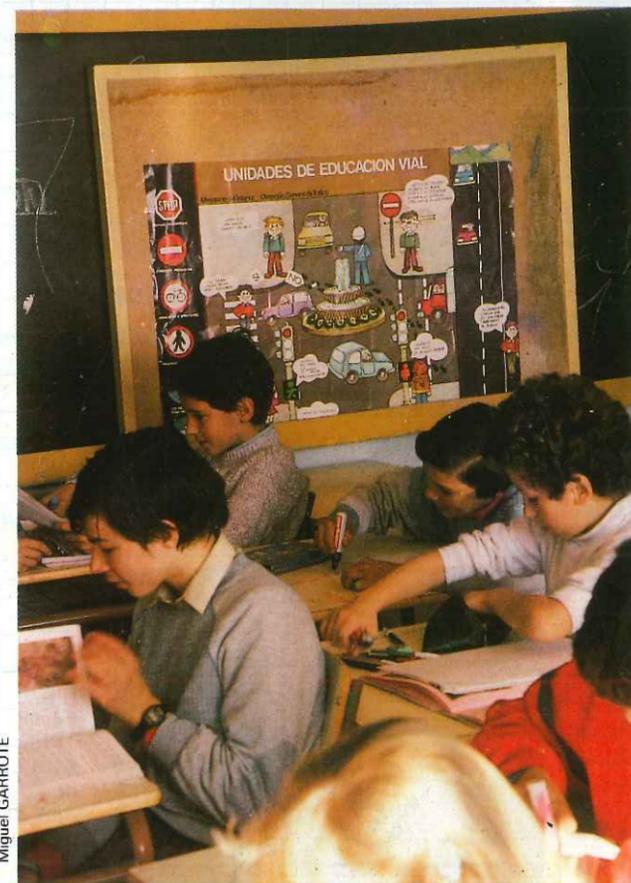
Educadores y escolares, en la Universidad

Las Universidades de Málaga y Córdoba, en colaboración con las respectivas Jefaturas de Tráfico, realizan en sus provincias distintas actividades encaminadas a la formación vial de profesores y escolares. En Málaga se ha celebrado un curso para profesores en la Escuela Universitaria; por su parte, en la provincia de Córdoba se organizan a su vez cursos para maestros, y se estudia la implantación de la educación vial en la escuela.

Tras diversos contactos entre la Jefatura de Tráfico y la Universidad de Málaga, se ha llegado a un acuerdo de cooperación en materia de educación vial. Fruto de esta unión ha nacido el primer curso monográfico con el título genérico de «El Tráfico también se enseña», que se dirige hacia la formación de los futuros profesores de EGB malacitanos, que reforzarán así sus conocimientos de cara a la enseñanza de su respectivo alumnado.

Conviene destacar que con la firma de este acuerdo de colaboración mutua, la enseñanza vial llega a alcanzar categoría de cierto rango universitario. Además, la «Universitas Malacitana» otorgará un diploma a los profesores asistentes, que servirá luego para puntuar en el «currículum» de dichos cursillistas.

Un centenar de profesores han asistido a este curso monográfico, que se ha desarrollado entre el 10 de noviembre y el 4 del presente mes de diciembre, los martes y jueves, en sesión de mañana o tarde, en el salón de actos de la Escuela Universitaria de Formación del Profesorado de EGB. Las diversas ponencias han corrido a cargo de personal



La formación del niño como peatón y usuario de las vías públicas tiene en la escuela su mejor aliado.

de la Jefatura de Tráfico y del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca.

El apretado curso ha servido para orientar a los docentes acerca de los objetivos y actividades a desarrollar en los distintos ciclos, de las características psicofisiológicas del alumno para el desarrollo de esta actividad, así como de los recursos y materiales didácticos a utilizar en la educación vial. Clases prácticas y proyección de audiovisuales han mostrado líneas de actuación en este sentido.

CURSO PARA PROFESORES CORDOBESES

También dentro de la autonomía andaluza, se está

desarrollando en Córdoba y su provincia una investigación sobre la implantación de la educación vial en los colegios.

Al tiempo que se realiza este sondeo, la Jefatura de Tráfico, trabajando conjuntamente con la Universidad cordobesa, a través del Instituto de Ciencias de la Educación, la Consejería de Educación y Ciencia de la Junta de Andalucía y la colaboración del Centro de Salamanca, se ha organizado una decena de cursos, que se dirigirán a cerca de 300 profesores de un centenar de colegios.

Estos cursos se han puesto en marcha en la localidad de Montoro e irán recorriendo los distintos centros, hasta finalizar en abril del próximo año.

La experiencia concluirá con la valoración de una doble encuesta, pre y post, que se pasará a los 10.300 escolares con plaza en los respectivos colegios, con la que se intenta medir el grado de implantación y conocimiento de estos chavales andaluces en materia de circulación.





El Policía Municipal cumple una misión fundamental en la Educación Vial. El niño valora y comprende su actuación.

Educación Vial y Policía Municipal

El Centro Superior de Educación Vial, afecto a la DGT, deseando conocer el estado actual y la problemática que se desprende de la preocupante accidentalidad infantil y juvenil, ha seleccionado una muestra de 800 municipios, de los aproximadamente 8.000 existentes en toda España, a los que se ha enviado un cuestionario para que los agentes municipales de los respectivos Ayuntamientos respondan a temas relativos a la Educación y Seguridad Vial.

Recibida y valorada, por el Centro de Salamanca, la información solicitada, se elaborará un programa educativo que responda a las necesidades más comunes planteadas por los diferentes municipios, que se concretará en próximos cursos de formación psicopedagógica dirigidos a los agentes de Policía Municipal, como apoyo en sus funciones de educaciones en el comportamiento ciudadano de los escolares.

FIN DE LIMITACION

Esta señal preceptiva se inscribe dentro del apartado de las que indican prohibición u obligación. Significa el final de una prohibición o limitación, que hemos encontrado anteriormente.

Tal y como aparece en el dibujo, representa vía libre con carácter general.

Sin embargo, puedes encontrarla también con símbolos pintados en color gris, tachados por la correspondiente banda negra, para dar por acabada la limitación o prohibición de que se trate.



Dos pueblos cántabros, protagonistas



Renedo: Caravana educativa

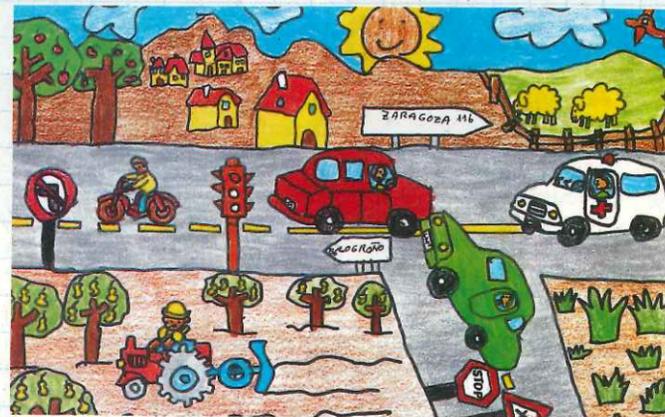
Durante dos semanas, el colegio Virgen de Valencia, de Renedo de Piélagos (Cantabria), ha vivido sus jornadas de Educación Vial. Todos los ciclos, desde chavalines a mayores, trabajaron seriamente, y desde todas las materias se desembocaba en el tema del tráfico.

Para finalizar, «hicimos un recorrido en caravana por el pueblo, previamente estudiado. La Policía Municipal abrió camino; luego todos nosotros, y al final el coche del director, tomándonos en video. El pueblo entero alucinaba y hasta una abuela nos preguntó si era la segunda parte de «Verano azul».



Laredo: un coche como premio

En el curso del homenaje que le fue ofrecido por el Ayuntamiento de su ciudad y por representantes de Tráfico, Casilda García Juez, profesora del CP Miguel Primo de Rivera, de Laredo (Cantabria), recibió el premio del vehículo que le correspondió como conductora del trabajo «Vía... vía, vial». Dicho trabajo, como se recordará, fue el ganador del III Concurso Nacional de Educación Vial Escolar (ciclo superior) y fue realizado por Casilda y sus alumnos. Felicidades.



Exposición en el Palacio Real. Cientos de escolares han visitado la muestra del Concurso de Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial, que ha tenido lugar en la Plaza de la Armería del Palacio Real de Madrid. (Ilustración: José Angel Cabezón, 6 años.) En enero, más información.

NUESTRO BUZON

Hay que tener más precaución cuando vas a un sitio de viaje. Un domingo, cuando regresábamos de Valsalabroso de noche, volcó un coche por el puente de Barceo, pueblo de la comarca de Vitigudino, donde había una curva, y se cayó del puente para abajo. El radiocassette funcionaba todavía. Se hicieron heridas en la cabeza. En ese puente han volcado más coches en otras ocasiones.

Con las bicicletas también hay que tener precaución, como reducir la velocidad; mirar al lado izquierdo, vigilando los vehículos que circulan en el mismo sentido, etcétera.

Quiero que me publiquéis esta carta en el buzón de «TRAFICO-CHICO», para que la lean los conductores y tengan precaución.

Raquel Rodríguez Rodríguez.
Nueve años.
CP de Valderodrigo (Salamanca)

Chistes

En un pueblo donde no llovía nunca, o mejor casi nunca, un lugareño le comenta a otro mientras observan un coche nuevo: —¡Oye! ¿Para qué sirven esos brazos metálicos, con goma y todo, que están sobre el cristal delantero?

—Muy sencillo —contesta el otro—, sirven para sujetar las multas y que no se las lleve el aire.

Pablo Ortega. 10 años. Tarancón, (Cuenca).

En el examen de conducir, el examinador pregunta al aspirante:

—¿Qué debe hacerse cuando hierve el agua del radiador?

—Echar las patatas —responde bromista el futuro conductor.

—¡Muy bien! ¡Vuelva por aquí cuando estén hervidas!

Un hombre ha sido atropellado por un automóvil. Cuando recobra el conocimiento pregunta a su mujer, que está en la cabecera de la cama:

—¿Dónde estoy? ¿En el cielo?

—No, cariño. ¿No ves que yo también estoy aquí?

C. P. «Natalio Rivas». Albuñol. (Granada).

CHICO-TEST

¿Qué indican las siguientes señales?



- a
1. Prohibido girar a la izquierda.
 2. Empalme. Incorporación por la derecha.
 3. A la derecha hay un callejón sin salida.



- b
1. Peligro. Desprendimientos.
 2. Atención: próxima parada de tranvías.
 3. Que se circula por una carretera preferente.



- c
1. Fin de doble sentido de circulación.
 2. Sentido obligatorio.
 3. Que no se puede parar.



- d
1. Parada de tranvía.
 2. Carretera cortada por desprendimientos.
 3. Fin de carretera preferente.



- e
1. Puente sobre vía férrea.
 2. Paso a nivel con barrera levadiza.
 3. Principio de autopista.



- f
1. Carretera cortada por una zanja.
 2. Puente sobre la calzada.
 3. Fin de circulación paralela.



- g
1. Proximidad de paso de peatones.
 2. Preferencia de paso a los peatones.
 3. Circulación prohibida a peatones.



- h
1. Carril para vehículos lentos.
 2. Desvío obligatorio por obras.
 3. Cambio de sentido.



- i
1. Prohibición de seguir de frente.
 2. Vuelta prohibida.
 3. Prohibido girar a la izquierda.

SOLUCION: a, 2; b, 3; c, 2; d, 3; e, 3; f, 3; g, 3; h, 1; i, 2.



16

Comentario.—Los R-5 GTX son utilitarios de lujo, coches que combinan unas prestaciones de primera clase con un equipamiento muy completo. Su precio es alto, ya que oscila entre 1.350.000 pesetas para los tres puertas, y 1.390.000 pesetas para los cinco puertas, pero se justifica por la calidad de todo el conjunto. La mecánica y los consumos no se...

EL PERIÓDICO

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

COMENTARIO.—Situada a medio camino entre el GTS y el GT Turbo, esta versión viene a llenar un vacío existente en la gama con sus 90 caballos y un equipamiento más que completo, que a buen seguro ha de seducir a un elevado número de usuarios. Al margen de sus prestaciones y consumos, más que excelentes, hay que destacar el equipamiento de esta versión que se sitúa ligeramente por debajo del GT Turbo. En el capítulo de prestaciones y comportamientos, el equipamiento conseguido por Renault es más que notable, de modo que los adictos a la marca que buscaban un modelo con algo menos de ímpetu que el GT Turbo ya tienen su versión. E incluso con cinco puertas, para aquellos que sus necesidades demandan este tipo de carrocería.

LO BUENO

- Excelentes prestaciones.
- Buen comportamiento.
- Consumos moderados.

LO MALO

- Motor ruidoso.
- Asientos un tanto incómodos.
- Confort limitado.

La Voz de Galicia

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

Comentario.—Un nuevo miembro tiene ya la familia de los Renault 5. El GTX es un coche brioso, deportivo y de muy buen precio, que sin duda hará las delicias de los amantes de este tipo de automóviles, en los que, aparte de su utilización como coche utilitario, permite además una conducción deportiva y hacer excelentes velocidades medias. El motor es realmente impresionante y el agarre a la carretera una de sus virtudes, si bien esto se paga con la incomodidad de los pasajeros al circular a baja velocidad y en firmes en mal estado. Con este modelo se completa tácticamente esta gama, una de las más completas del mercado y que cuenta en su parte más alta con coches de elevadas prestaciones.

LO BUENO

- Equipamiento.
- Prestaciones.
- Precio.

LO MALO

- Suspensión incómoda a baja velocidad.
- Dirección pesada.
- Plazas traseras incómodas.

Chevrolet, serie V (1926)



El coche que traemos este mes a la sección es un Chevrolet de la serie V. Este modelo, un faetón de cuatro plazas, sólo se fabricó durante los años 1926 y 1927. Va impulsado por un motor de 4 cilindros, con un diámetro de carrera de 93,8 x 101,6 mm., de 2,8 litros, y desarrolla una potencia de 26 HP. La caja de cambios tiene 3 marchas hacia delante y una hacia atrás, con las que desarrolla una velocidad de crucero de 80-90 kilómetros a la hora. Por cierto, que sólo incorpora frenos en las ruedas posteriores, careciendo de ellos en las delanteras. El depósito de gasolina (que el librito de instrucciones llama «esencia») es de 38 litros, con capacidad de 3,7 litros para aceite y 7,5 litros de agua. Quizá lo más curioso de este modelo, restaurado en sus colores originales por Astorga, es que el abuelo del actual propietario (Diego Zambrano Torres, de Granada), tuvo que montar pieza a pieza el coche, puesto que lo recibió en el puerto de Málaga, en un gran cajón, desmontado totalmente, y sin ruedas, parabrisas ni capota.

1.130 millones por un Bugatti Royal

Se ha alcanzado un récord en la venta de vehículos históricos. El hecho ha tenido lugar en el Royal Albert Hall de Londres, en el curso de una subasta en la que se pagaron más de 1.130 millones de pesetas por un Bugatti Royal de 1931 (modelo 41). El coche más caro del mundo es ahora de la propiedad de Nicholas Harley, un comerciante de vehículos de segunda mano, que se mostró en todo momento dispuesto a no dejar escapar la ocasión de hacerse con la que hasta ahora era la joya del Museo de Briggs Cunningham, de California. El modelo, de seis metros y medio de longitud, es uno de los siete que construyó Ettore Bugatti para los reyes de su país.

«Escarabajos» en el Bernabéu

A las puertas de la Navidad, el día 20 de este mes, se va a celebrar en la capital de España la II Concentración de «Escarabajos» del Club de Escarabajos de Madrid. La cita es a las diez y media de la mañana, en las inmediaciones del estadio Bernabéu, y a ella está previsto que acudan alrededor de 150 unidades de estos Volkswagen, de varias

provincias de España e incluso alguno de Portugal. Saldrán hacia El Pardo y de regreso tendrá lugar una «gymkana» en Alcobendas.

IV Trofeo de Barcelona

Jesús Costa, con Lotus 23B, venció en la prueba de velocidad del IV Trofeo Barcelona de Clásicos Deportivos, celebrado en el circuito de Calafat y organizado por el Antic Car Club de Catalunya. Segundo fue José Carbonell, con Alpine 1.600. En regularidad vencieron Tomás Flaquer-Maria Bertrán, con NSU, seguidos por Luis de Caralt-Jaime Rivas, con MGB.

La Asociación Aragonesa nace con fuerza

La Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos, que cuenta apenas nueve meses de vida —fue fundada el pasado marzo—, parece haber nacido con fuerte impulso. Tras el éxito de su I Concentración de «Escarabajos», celebrada en septiembre, ha llevado a cabo más recientemente el «Trofeo Bella Easo», que tuvo lugar en Zaragoza, en la doble especialidad de coches y motos y con una participación de 29 y 10 vehículos, respectivamente. Tras la concentración en la

ciudad, se disputó una prueba de regularidad hasta La Almunia de Doña Godina. El primer clasificado en coches fue el zaragozano Félix Ruiz, con un Mercedes 300 Adenauer. En cuanto a motos, venció Martín Santamaría, con una BMW de guerra. También hubo premio para el mejor vehículo: un Delahaye del año 1930, propiedad de Pedro Ruiz, de Palma de Mallorca.

De Pablos, segundo en Hoyo

El pasado noviembre informábamos del IX Rally de Hoyo de Manzanares, en cuya especialidad de clásicos dábamos como segundo clasificado del recorrido de regularidad a Angel Muñoz, cuando deberíamos haber dicho Angel de Pablos, a bordo de un Fiat 1500 Sport (1956). Error subsanado. Al César...

Esta es una sección abierta a todos los aficionados e interesados por el 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. Tel.: (91) 742 83 53.



FORMULA 1

Piquet, tercer título

La mala suerte parece perseguir al piloto británico Nigel Mansell (Williams), que, siendo considerado por todos como el piloto más rápido del Mundial de Fórmula 1, ha perdido los dos últimos títulos mundiales por accidentes realmente estúpidos. Si ya la temporada anterior el francés Alain Prost (McLaren) se encontraba con un título, prácticamente de rebote, por el reventón de una rueda de Mansell en el último Gran Premio, este año ha sido su compañero de escudería —rival hasta límites personales— Nelson Piquet, brasileño, quien se ha hecho con su tercer título de campeón.

Los dos últimos grandes premios, Japón y Australia, fueron dominados por el Ferrari del austriaco Gerhard Berger. No obstante, la ausencia, por el accidente sufrido en los entrenamientos (choque contra una valla de cemento) del Gran Premio de Japón, de Nigel Mansell marcó estas dos carreras. Ausente el británico, Nelson Piquet tenía prácticamente el título en el bolsillo, con lo que éste apenas tuvo que arriesgar, pese a que, en la actualidad, su Williams es el monoplaza con mejores prestaciones del «gran circo», por encima, incluso, del de su compañero Mansell.

Una vez más, el carácter brioso de Nigel Mansell le ha jugado una mala pasada. Precisamente este exceso de celo fue lo que le llevó a chocar contra una valla en los entrenamientos de Japón. No obstante, Mansell ha puesto de manifiesto que los constructores japoneses habían mejorado el motor de Piquet por encima del suyo (los motores, en los últimos grandes premios, venían de Japón sellados y con el nombre indicado de a quién deberían montarseles), pese a lo cual continuó poniendo muy difícil lograr su tercer título al brasileño Piquet.



Lo cierto es que los Williams han dominado totalmente esta temporada. Excepto dos victorias de Prost (McLaren), que superaba así el récord de victorias de Jackie Stewart, otras dos de Ayrton Senna (última temporada en Lotus) y las dos últimas carreras ganadas por Gerhard Berger (Ferrari), de la mano de John Barnard, todos los restantes grandes premios fueron dominados, incluso con insolencia, por los Williams de Piquet y Mansell. No en vano, tras el dominio de McLaren, Williams pasó a dominar el Mundial de Constructores, que este año ha obtenido con

más de 61 puntos de ventaja sobre McLaren.

Por su parte, el español Adrián Campos bastante hizo con terminar el Gran Premio de España con su Minardi. El coche se ha mostrado muy por debajo de las posibilidades de sus pilotos (Campos y Nannini) y nada competitivo. Innumerables roturas, algunas incluso inverosímiles, y la mala suerte (en la que quizá hayan influido algo los nervios del debutante) han impedido a Adrián Campos lucir más. Por cierto, que es muy posible que para el próximo año —y tras otra excelente temporada en Fórmula 3.000— Luis Pérez Sala sea el segundo español en la Fórmula-1.

Por último, ya ha comenzado el baile de fichajes por las escuderías para la próxima temporada. De momento, Ayrton Senna (brasileño) ha dejado Lotus para acompañar al francés Alain Prost en McLaren; el campeón, el brasileño Nelson Piquet, deja Williams para fichar por Lotus, donde seguirá equipado con motores Honda (de cuyos fabricantes parece ser el piloto favorito); Ricardo Patresse (Italia) acompañará al fogoso Mansell en Williams. Y en el campo de las hipótesis, es seguro que Alessandro Nannini, compañero de Campos en Minardi, será el sustituto de Teo Fabi en Benetton.

CLASIFICACION FINAL CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. Nelson Piquet (Brasil)	73 puntos	Williams
2. Nigel Mansell (Gran Bretaña)	61 puntos	Williams
3. Ayrton Senna (Brasil)	57 puntos	Lotus
4. Alain Prost (Francia)	46 puntos	McLaren
5. Gerhard Berger (Austria)	36 puntos	Ferrari
6. Stefan Johansson (Suecia)	30 puntos	McLaren
7. Michele Alboreto (Italia)	17 puntos	Ferrari
8. Thierry Boutsen (Bélgica)	16 puntos	Benetton
9. Teo Fabi (Italia)	12 puntos	Benetton
10. Eddie Cheever (EE. UU.)	8 puntos	Arrows

CARLOS SAINZ, CAMPEON DE ESPAÑA

Carlos Sainz era considerado, ya el año pasado, como el mejor piloto español de rallies. Tras su sonado fichaje por el equipo Ford a finales de la pasada temporada, era más que previsible que Sainz ganaría el Campeonato de España de Rallies. Y así ha sido. Con total autoridad e imponiendo la supremacía de su conducción y de la mecánica de su Sierra Cosworth 4 x 4, ha obtenido el título que el año pasado se le negó.

GARRIGA, SANCHEZ-MARIN Y GARCIA, CAMPEONES

Juan Garriga, Andrés Sánchez Marín y Toni García se proclamaron recientemente campeones de España de Motociclismo en las categorías de 250 c.c., 125 c.c. y superbike, tras la carrera disputada el pasado 2 de noviembre en Jerez.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados noviembre 87	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matriculas octubre 87	Ultimas matriculas noviembre 87			
Alava (VI)	1086-J	1627-J	541	435	25
Albacete (AB)	8071-H	8515-H	444	532	123
Alicante (A)	6647-AY	9205-AY	2.458	2.636	534
Almería (AL)	5230-K	6052-K	822	770	189
Asturias (O)	9554-AL	1013-AM	1.459	1.352	116
Ávila (AV)	7784-D	7995-D	211	233	18
Badajoz (BA)	6601-K	7314-K	713	763	189
Baleares (PM)	4420-AP	6645-AP	2.225	1.275	500
Barcelona (B)	5423-IM	7279-IN	11.856	7.318	1.641
Burgos (BU)	1449-K	1980-K	531	448	21
Cáceres (CC)	2149-H	2607-H	458	486	58
Cádiz (CA)	1668-X	3263-X	1.595	1.358	492
Cantabria (SI)	3218-P	4120-P	902	878	91
Castellón (CS)	6502-P	7479-P	977	705	191
Ciudad Real (CR)	4527-J	5111-J	584	540	171
Córdoba (CO)	4614-S	5666-S	1.052	981	266
Coruña, La (C)	6064-AH	7828-AH	1.764	1.785	172
Cuenca (CU)	2770-E	3061-E	291	296	17
Gerona (GE)	3526-AB	5294-AB	1.768	984	297
Granada (GR)	1812-O	3016-O	1.204	1.288	288
Guadalajara (GU)	4629-D	4859-D	230	206	22
Guipuzcoa (SS)	6867-Z	8106-Z	1.239	1.131	106
Huelva (HI)	2022-J	2777-J	755	444	118
Huesca (HU)	9864-G	0203-H	339	275	41
Jaén (JI)	0249-K	1015-K	766	786	166
León (LE)	5006-N	5713-N	707	653	47
Lerida (L)	1804-N	2591-N	787	651	92
Lugo (LU)	2976-J	3500-J	524	649	120
Madrid (M)	2631-IF	3244-IG	10.613	5.769	636
Malaga (MA)	8277-AH	0488-AJ	2.211	1.867	412
Murcia (MU)	5609-AC	7376-AC	1.767	1.820	657
Navarra (NA)	5409-U	6559-U	1.150	703	85
Orense (OR)	7546-I	7972-I	426	540	50
Palencia (PI)	8486-E	8698-E	212	299	10
Palmas, Las (GC)	0746-AF	3529-AF	2.783	945	224
Pontevedra (PO)	9575-Z	0918-AB	1.343	1.480	245
Rioja, La (LO)	9293-H	9764-H	471	480	45
Salamanca (SA)	8645-I	9068-I	423	592	31
Sa. Cruz Tenorio (TF)	5002-AB	7233-AB	2.231	1.189	140
Segovia (SG)	9827-D	0063-E	236	271	15
Sevilla (SE)	9448-AP	2294-AS	2.846	2.228	602
Soria (SO)	8309-C	8452-C	143	102	4
Tarragona (T)	6149-U	7392-U	1.243	808	212
Teruel (TE)	8763-D	8988-D	225	182	14
Toledo (TO)	5754-K	6500-K	746	558	86
Valencia (V)	4040-CH	8247-CH	4.207	3.392	1.143
Valladolid (VA)	2788-O	3555-O	767	734	37
Vizcaya (BI)	5305-AT	7014-AT	1.709	1.648	79
Zamora (ZA)	9298-E	9544-E	246	311	10
Zaragoza (ZI)	5565-Z	6948-Z	1.383	1.160	123
Couta (CE)	9183-C	9317-C	134	122	13
Molilla (ML)	0993-C	1093-C	100	133	21
Totales			74.817	57.191	11.005

Por necesidades de edición, estos datos han sido cerrados a 23 de noviembre

Si hay alguien en esta sociedad en la que vivimos que lo aguante todo sin rechistar, que soporte todo tipo de barbaridades y de horteradas sin ofrecer la mínima resistencia, es el coche. Dígame, si no, qué ser humano se calla al oír insultos, o si existe individuo alguno que enmudezca ante la intención de disfrazarle sin que le guste. Nadie, ¿verdad? Pues el coche sí. El coche se calla y, sufrida y humildemente, traslada de un sitio a otro, y casi con orgullo, el cojín, la exposición de llaveros, la verbena volante, o como vemos estos días, el belén en la parte trasera. Recuerdo que hace unos años, en aquella época en que se puso de moda llevar el cojín en la trasera, coincidí con un conductor imaginativo que llevaba un cartel en el cristal que decía: «No tengo cojín, pero me lo están haciendo». Digo

EL COCHE COMO SALA DE EXPOSICION

esto porque es una alternativa más a la lluvia de exhibiciones de estos días navideños.

Lo malo de la exposición volante de belenes que durante las Navidades pasean muchos conductores, orgullosos de su trabajo estético, es que algunos se esmeran tanto en la etapa de montaje, le dedican tantas horas al trabajo de construcción que les parecen pocos los días de Navidad y se resisten a retirarlo. Y si además tenemos en cuenta que necesitan varias horas hasta despojar de elementos navideños, más o menos minúsculos, el interior de un coche, pues nos encontramos automóviles que nos

ofrecen sus encantos decorativos a gusto del desahogo personal de su dueño, hasta bien avanzada la primavera.

No me digan que el coche no merece todo tipo de indultos a sus errores, después de soportar lo que soporta, después de servir de válvula de escape a imaginaciones con muy diferente puntuación estética.

Vamos, yo no me imagino a nadie capaz de soportar un sombrero con frutas y adornos navideños y pasearlo, encima, por lugares concurridos, además de asistir a las reuniones que le impone la marcha normal de su economía. Yo no me lo imagino, ni por una promesa. En fin, nunca seremos suficientemente objetivos ni justos con nuestros coches. Y si no, al tiempo.

FERVI



N-1 y N-623:
Burgos-Santander,
por El Escudo

TAN CERCA,
TAN LEJOS



UNA simple ojeada al mapa oficial de carreteras denotaría que el mar, el mismísimo Sardinero, está a pies de Burgos, tierras del Cid. La realidad, a veces poco generosa, no es así. Pretender acercarse a Cantabria desde el centro de nuestra geografía —por la N-1— es cómodo, pero la comodidad se acaba, en lo que a carreteras de Castilla-León se refiere, cuando hay que pisar asfalto de la N-623, que es la que une a los burgaleses con Santander. Es el camino más recto, pero 156 kilómetros que necesitan de tres horas de volante. Algo que a castellanos y santanderinos se les antoja excesivo. El Plan de Carreteras está poniendo sobre este tramo cerca de 6.000 millones de pesetas, aunque también se pretende la alternativa del acercamiento por Aguilar de Campoo y Reinosa. En cualquier caso, una carretera con muchos tramos en mal estado y con un puerto, el del Escudo, en el que también conviene estar atento y no permitirse ningún descanso. Puerto que, por cierto, están mejorando sensiblemente.



Aranda de Duero presenta una carretera en muy buen estado que la aproxima mucho a Burgos.



En esta zona, salida y entrada a algunos servicios, hay que tener cuidado.



Cruce de Santibáñez y Bahabón de Esgueva. Mucha precaución.

LLEGAR a Aranda de Duero bien vale dejar a un lado la N-I y adentrarse en el corazón del cordero asado, que por un día sin menú cardiosaludable nada debe ocurrir. Pasado el gozoso disfrute de esta bella ciudad, enfilar el camino de Burgos no se convierte en tarea pesada, pues es conocido el buen estado general de todo este trayecto. Ochenta kilómetros de buen firme, buena señalización, escasos puntos peligrosos y recorrido propicio, en definitiva, para pasar una buena comida, aunque ya saben que nunca es bueno salir a la carretera con el estómago atestado. Eso sí, un recorrido a modo de magnífico aperitivo que nos llevará después a una «comida» ni mucho menos tan suculenta como la que se da por estos lares.

Kms. 171 a 172.—Nos encontramos con una pequeña «isla» en la N-I en la que conviven la típica gasolinera, restaurante y taller. Todo ello en un cambio de rasante que a veces puede dificultar la visibilidad y provocar algún que otro accidente. Un poco más adelante, un puesto de socorro. Una zona en la que este año se ha producido un accidente con tres heridos graves, pero que ya el año pasado fue punto negro.

Km. 181.—Cruce de Santibáñez de Esgueva y Bahabón de Esgueva. Tres accidentes con nueve heridos leves en lo que va de año y punto negro en 1986.

Kms. 201 a 202.—Entramos en la ciudad de Lerma, donde pronto nos encontraremos con el habitual itinerario alternativo a la N-620, durante el verano. La desviación a Ruyales del

Agua y a la estación de ferrocarril es conflictiva, lo mismo que la propia salida de la ciudad, donde hasta el momento se han producido dos accidentes, con el balance de dos heridos graves y otros tantos leves. El año pasado también fue considerado punto negro.

Km. 207.—Curva que conviene tomar con precaución. Este año se han producido tres accidentes. En 1986 fue punto negro.

Kms. 232 a 234.—En el primero se han producido cinco accidentes en este año, aunque con sólo un herido leve. Más adelante, en el 234, las muchas salidas existentes (talleres, restaurantes, almacenes, gasolinera, etcétera) lo han convertido igualmente en punto negro y este año ya se han producido nueve accidentes, con un muerto, tres heridos graves y tres leves. Un tramo a tener muy en cuenta, pese al buen trazado de la carretera. Estamos hablando de un punto conflictivo en una recta sin más complicaciones.

Km. 241.—Llegada a Burgos, señorial ciudad que, pese al frío, se atraviesa gustosamente y sin demasiadas dificultades. Entramos en la nacional 623. Camino de Santander.

Km. 249.—Firme de la carretera en mal estado, con curvas a la derecha y la izquierda muy cerradas, que conviene tomarse con precaución. Cinco accidentes este año, con un herido grave y diez leves. Desvío a Vivar del Cid.

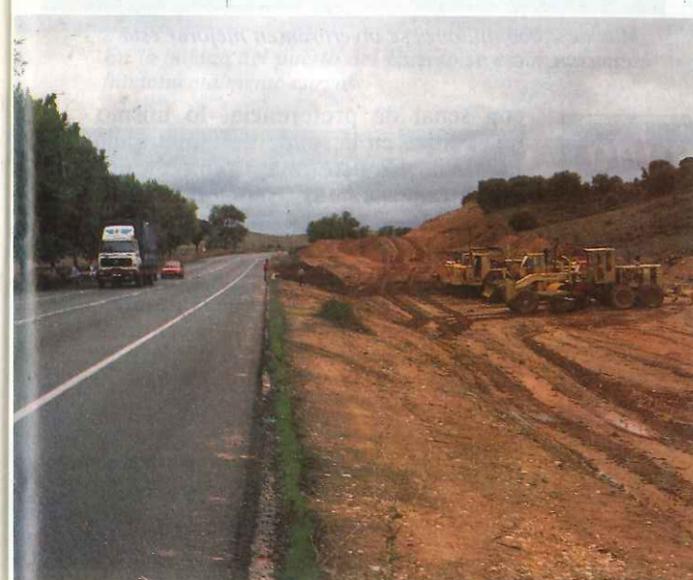
Km. 254.—Tras algunos kilómetros de buena carretera, volvemos a encontrarnos un largo tramo, unos quince kilómetros, con firme en mal estado y



La entrada a Lerma está bien señalizada. En la salida conviene tener ciertas precauciones, pues el año pasado fue punto negro.

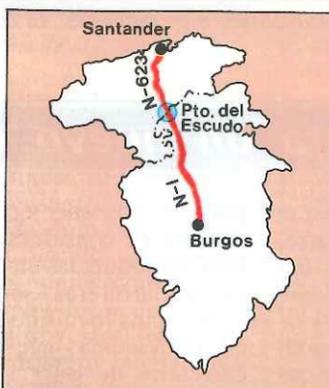


La entrada a Burgos, muy descongestionada, presenta esta bella estampa.

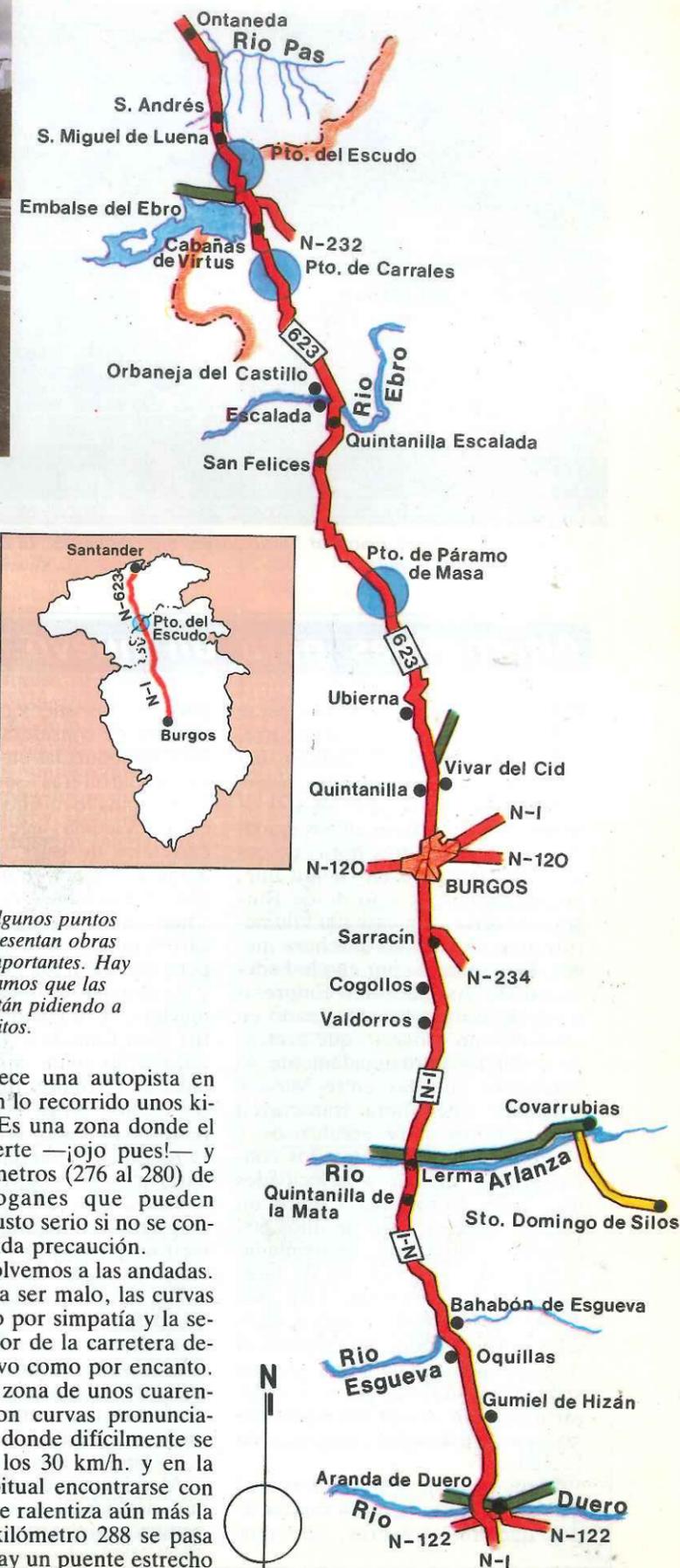


Charo LAIZ

Algunos puntos presentan obras importantes. Hay tramos que las están pidiendo a gritos.



Algunos puntos presentan obras importantes. Hay tramos que las están pidiendo a gritos.



muchas curvas obligadas por lo sinuoso del terreno. Hay algunos tramos con parches, con gravilla y hasta sin arcén. En este tramo hay alguna curva sin señalizar y la señalización horizontal tan sólo existe, y no en el mejor estado, en el centro de la vía. Hay parches de todas las épocas. Es obvio que estamos en una carretera que, como parece estar previsto en el Plan Nacional de Carreteras, necesita algo más que un retoque. Contrasta todo ello con el anuncio que a la salida de Burgos reza: «Nueve horas a París por autopista». Lo que se tardaría por la N-623, por la que vamos, es mejor no preguntarlo.

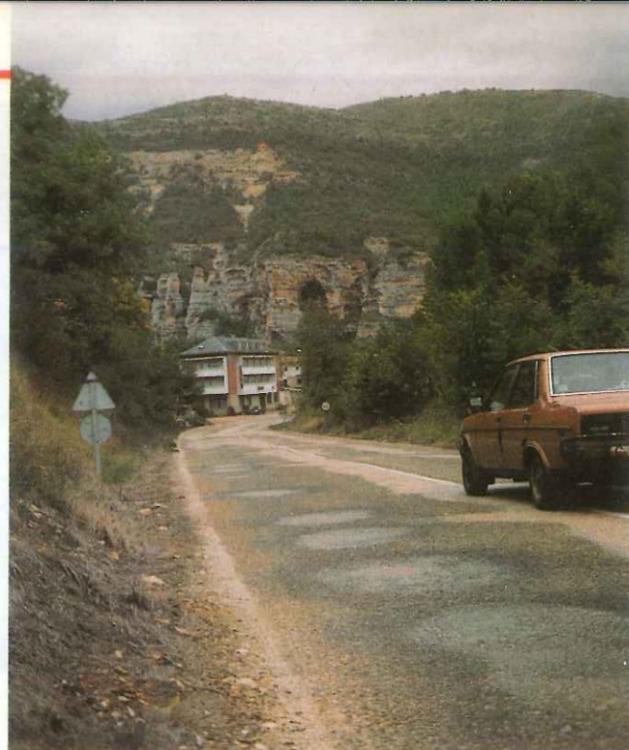
Km. 275.—Empezamos a subir. Llegamos al Páramo de Masa. Firme en buen estado y, pese a encontrarnos con un arcén sin pavimentar, la ver-

dad es que parece una autopista en comparación con lo recorrido unos kilómetros atrás. Es una zona donde el viento sopla fuerte —¡ojo pues!— y con cuatro kilómetros (276 al 280) de continuos toboganes que pueden acarrear algún susto serio si no se conduce con la debida precaución.

Km. 281.—Volvemos a las andadas. El firme vuelve a ser malo, las curvas se suceden como por simpatía y la señalización exterior de la carretera desaparece de nuevo como por encanto. Además, es una zona de unos cuarenta kilómetros con curvas pronunciadas, con tramos donde difícilmente se puede pasar de los 30 km/h. y en la que no es inhabitual encontrarse con algún camión que ralentiza aún más la marcha. En el kilómetro 288 se pasa el río Rudón y hay un puente estrecho



Algunos tramos obligan a circular a velocidades muy reducidas. El estado del terreno no da para más.



Más de 2.000 millones se invertirán en mejorar esta situación.



En la bajada del puerto del Escudo se están mejorando sensiblemente algunos tramos, fundamentalmente curvas.

Alternativas para un nuevo camino

TODO el mundo parece estar de acuerdo en que el corredor Burgos-Santander necesita mejoras inmediatas. Nadie admite como lógico que los 150 kilómetros que separan ambas ciudades necesiten de tres horas de coche, más teniendo en cuenta que, por ejemplo, el tramo desde Burgos a Madrid, con casi 100 kilómetros más, se hace en una hora menos. Precisamente por ello la Federación de Asociaciones Empresariales de Burgos ha presentado en estos días un proyecto que pretende evitar los aproximadamente 40 kilómetros que hay entre Masa y Escalada, que ahora transcurren por terrenos muy escabrosos y abruptos y que obligan a los conductores a circular a velocidades muy bajas. El proyecto exigiría un puente sobre el Ebro de unos 600 metros y supondría aproximadamente unos 3.000 millones de pesetas. Para los burgaleses, esta idea «acercaría» bastante a ambas capitales y, sobre todo, aproximaría el mar. «Es una pena que estando tan cerca del Cantábrico plantearse pasar un día en el mar sea poco menos que irrealizable», aseguran en la ciudad.

Porque para los empresarios burgaleses, al parecer en la misma línea que los cántabros, «estamos

poco menos que incomunicados», además de considerar que las mejoras introducidas en el Plan General de Carreteras «son mejorillas».

No opina lo mismo Enrique García de Viedma, jefe provincial de carreteras de Burgos, que si bien asegura que el tramo Aranda-Burgos «es excelente», reconoce que la situación en algunos tramos de la carretera analizada no es la mejor, pero que «con los planes previstos y en marcha la situación mejorará mucho». A su juicio, en tres o cuatro años Cantabria y Burgos estarán mucho mejor comunicadas, «y hay que reconocer que ésta es una zona donde no es fácil hacer carreteras; no obstante, el desdoblamiento de la autovía entre Lerma y Sarracín, con una inversión de 2.600 millones, y los cerca de 3.000 que se emplearán en mejorar otros 50 kilómetros, pondrán a Cantabria más cerca y de forma más cómoda».

Por lo que respecta a la viabilidad del proyecto empresarial, García de Viedma la ve «lejana» al considerarlo muy costoso, y se inclina más por la alternativa planteada desde la Administración de buscar ese acercamiento a la vecina región por Reinosa y Aguilar de Campoo.

Al parecer, además, el proyecto que mencionábamos cuenta con la oposición de los ecologistas.

con señal de preferencia, lo mismo que ocurre en la salida de Quintanilla Escalada. En este punto también nos encontramos con una salida de camiones en plena curva, que merece atención especial.

Km. 297.—Escalada. La salida de esta población, camino de Santander, se realiza en plena pendiente con final en curva, en la que hay que tener precauciones. En unos kilómetros se han construido canaletas que recogen el agua que baja de la montaña y que de otra manera inundaría en no pocas ocasiones la carretera. A partir de aquí se nota una sensible mejora en el trazado de la carretera, con excepción de algún tramo.

Km. 305.—Nuevo tramo en penoso estado que, por lo corto, pasa como un suspiro. Eso sí, en medio de unas cuantas curvas peligrosas.

Km. 307.—Volvemos a lo bueno, con arcén perfectamente pavimentado y que se detecta nuevo.

Todo esta zona, pese al valle de Valdelezama y el puerto de Carrales, con trazado sinuoso y curvas cerradas; pese al paso a nivel de Cabañas de Virtus y el preludio del ascenso al puerto del Escudo, presenta un estado general satisfactorio, sobre todo teniendo en cuenta que hay no pocos tramos en todo el recorrido que están pidiendo a gritos ya las mejoras previstas por el MOPU.

Km. 332.—Límite con la provincia de Cantabria.

Km. 334.—Puerto del Escudo y su mirador correspondiente, que merece una paradita. Sus piernas, usted y el



Es probable que en algunos puntos sea conveniente colocar firme antideslizante.

paisaje se lo merecen. Antes de seguir verá un cartel que dice: «Atención, puerto peligroso en 8 kilómetros. Circule con precaución». Y conviene tenerlo en cuenta siempre. Pero sobre todo en esta época, en la que no es difícil encontrarse con espesas nieblas que hacen muy penoso el tránsito, cuando no hielo o nieve, que tampoco es extraño por estos lares tan preciosos como peliagudos para quienes gustan de viajar sobre cuatro neumáticos.

Km. 335,200.—Se llega a una zona llana, pero para los despistados conviene recalcar que aún queda mucho puerto. «¡Atención: continúa usted en el puerto!». Confiarse aquí, como en otros tramos de la bajada, puede ser muy peligroso. Se puede uno encontrar a una velocidad considerable y

con una pendiente pronunciada en cuestión de segundos.

En todo este tramo se están realizando obras de ensanche en muchas curvas y mejora del firme en general, lo que hace que durante algunas fechas haya tenido puntos conflictivos, aunque justo es reconocer que mientras realizamos el trayecto la señalización de las obras era muy buena. Quizá alguno de los puntos donde se están produciendo esas mejoras necesitaría firme antideslizante.

Km. 341.—Los Pandos. Este sí es el punto donde termina el puerto y donde los camioneros, fundamentalmente, gozan de un aparcamiento pensado para ellos y para que los camiones —y sus pastillas de freno— descansen y se enfrien después de tanto trabajo.

Tras esto, y salvo los puntos kilométricos 343,100 —curva donde en 1985 se produjeron tres accidentes y tres heridos— y 348,800 —tres accidentes con dos heridos este año—, se llega a Ontaneda.

Km. 351,800.—Ontaneda. El paso por esta población no presenta mayores problemas que la salida del colegio «Agustín Zancajo Osorio», que la DGT está solventando, a petición de los propios niños, con la construcción de un aparcamiento para los autocares, la puesta en funcionamiento de un semáforo y barandilla en toda la acera.

Un firme en buen estado nos pone a orillas del Cantábrico...

Jesús SORIA
Fotos: José Ignacio RODRIGUEZ
(Enviados especiales)

Del gótico al cordero

Si bien recorrer estas tierras no es del todo placentero —me refiero al estado del firme—, sí tiene uno el consuelo de pasar por lugares en los que la buena mesa se encuentra en cualquier población. Eso sí, ahí está la fama ganada del cordero —en sus distintas formas— de Aranda de Duero o de la propia Burgos, sin olvidar el cochinillo o la sopa castellana y las morcillas para los más glotones; para el postre, el queso de Burgos con miel y nueces es un manjar que tampoco deben perderse, así como las yemas y empiñonadas de Aranda de Duero. Y en Santander, en Ontaneda, nuestro final del camino, los pasiegos, los sobaos.

Tampoco deben perderse, si llevan algún tiempo, la iglesia de Santa María (Aranda), del siglo XV. Si quieren salirse un poco del recorrido, Peñaranda de Duero también merece la pena. Está a 15 kilómetros.

No tiene perdón que pasen por Burgos y no contemplen la catedral, construida entre los siglos XIII y XVI. El obispo Mauricio y el rey Fernando III colocaron la primera piedra el 20 de junio de 1221. Es, sin duda, una de las mejores obras del gótico y su construcción se atribuye al maestro Enrique, autor también de la catedral de León. A juzgar de los expertos, presenta esta magnífica obra un alarde arquitectónico y escultórico de sus puertas y fachadas. Aseguran que la del Sarmental es la más bonita de todo el templo, con uno de los conjuntos más perfectos de la escultura gótica. El cimborrio octogonal data del siglo XVI. Tiene 13 capillas, que van desde el estilo gótico hasta el churrigueresco, siendo la más notable la de los Condestables de Castilla y hay que ver también al «Papamoscas».

Tampoco conviene dejar pasar por alto la Cartuja de Miraflores y el Monasterio de las Huelgas Reales, así como la casa natal de Rodrigo Díaz de Vivar, en Vivar del Cid.

Por lo que respecta a Lerma, merece atención especial el recinto urbano, con murallas del siglo XII.



Miguel GARROTE

CON las jornadas de Seguridad Vial y Periodismo, celebradas el pasado mes de noviembre en la Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense de Madrid, «se abre una nueva etapa —según ha declarado a la revista TRAFICO la vicedecana de dicha Facultad, Petra María Secaniella— en la apertura de nuevas vías a los futuros profesionales de la información».

Asimismo, anunció que a partir del mes de enero se van a organizar cursos regulares de seminarios muy concretos que sirvan al mismo tiempo para quienes van a hacer el doctorado, para los profesionales que quieran especializarse en el mundo de la Seguridad Vial y conferencias para el resto de los catorce mil estudiantes que podrán conocer quién es quién, tanto en la Dirección General de Tráfico como en los medios especializados.

Para el desarrollo de los cursos, asistirán profesionales de la RAI italiana, de la ZDF alemana, de la CBS americana y de la BBC inglesa, además del profesorado de la Facultad, para que cuenten cómo se está desarrollando su labor profesional en el campo de la Seguridad Vial y su adaptación a las técnicas periodísticas propias escritas, de imagen o de publicidad.

Las jornadas fueron presentadas por el decano de la Facultad, Angel Benito, y por el director general de Tráfico, David León Blanco, quien felicitó al anterior por esta iniciativa y señaló que la labor de su departamento sería inútil sin la colaboración de los medios de comunicación. A continuación, Julio César Iglesias, que actuó como moderador, cedió la palabra a los responsables de los distintos departamentos de la DGT para que abordaran desde sus distintas parcelas «ese demonio familiar que es el tráfico».

Habrán periodistas «doctorados» en Seguridad Vial

TRAFICO, EN LA FACULTAD DE PERIODISMO

Después de asegurar que «cada sociedad tiene los accidentes de tráfico que está dispuesta a tolerar», de que la labor en Seguridad Vial consistía en conseguir la menor producción posible de accidentes y que de los mismos resultara el menor número de víctimas, José María Altozano, consejero del Secretariado Permanente de la Seguridad Vial, estimó que los mismos les costaban a España un 1,5 por 100 de su PNB. Estableció gráficamente que los accidentes que se producen cada año en el mundo equivalen a la desaparición de la faz de la tierra de una ciudad del tamaño de Málaga y la necesidad de un hospital equivalente a la capacidad de una gran urbe como París para atender a los heridos.

Estrella Rivera, consejera técnica de Formación Vial, aseguró que a su departamento «le había tocado bailar con la más fea y la más bonita al mismo tiempo», ya que el factor humano es responsable de más del 90 por 100 de los accidentes. Explicó, entre otras actividades, la especial dedicación a la infancia, no sólo para inculcarles una serie de conocimientos, sino para obtener de ellos comportamientos adecuados. Por su parte, Juan Luis Mayoral, consejero técnico de circulación, manifestó que la Seguridad Vial cuesta dinero y que se había pasado de una inversión de 400 millones de pesetas, en 1982, a 8.000 en el presente año y 10.000 en 1988, en sistemas de ingeniería de tráfico mediante microprocesadores para establecer limitaciones de velocidad en travesías y puntos conflictivos. Finalizó la intervención del equipo direc-

tivo de la DGT Carlos Muñoz Repiso, consejero técnico de información, asistencia y vigilancia, explicando las funciones de su departamento.

Durante las jornadas, se proyectaron dos cortos producidos por la DGT, dirigidos por Javier Elorrieta: «Las vacaciones de Tobi» y «Todos perdemos algo». El primero, en el que intervienen Alfredo Landa y Verónica Forqué, había obtenido el primer premio de concurso de guiones organizado por la DGT.

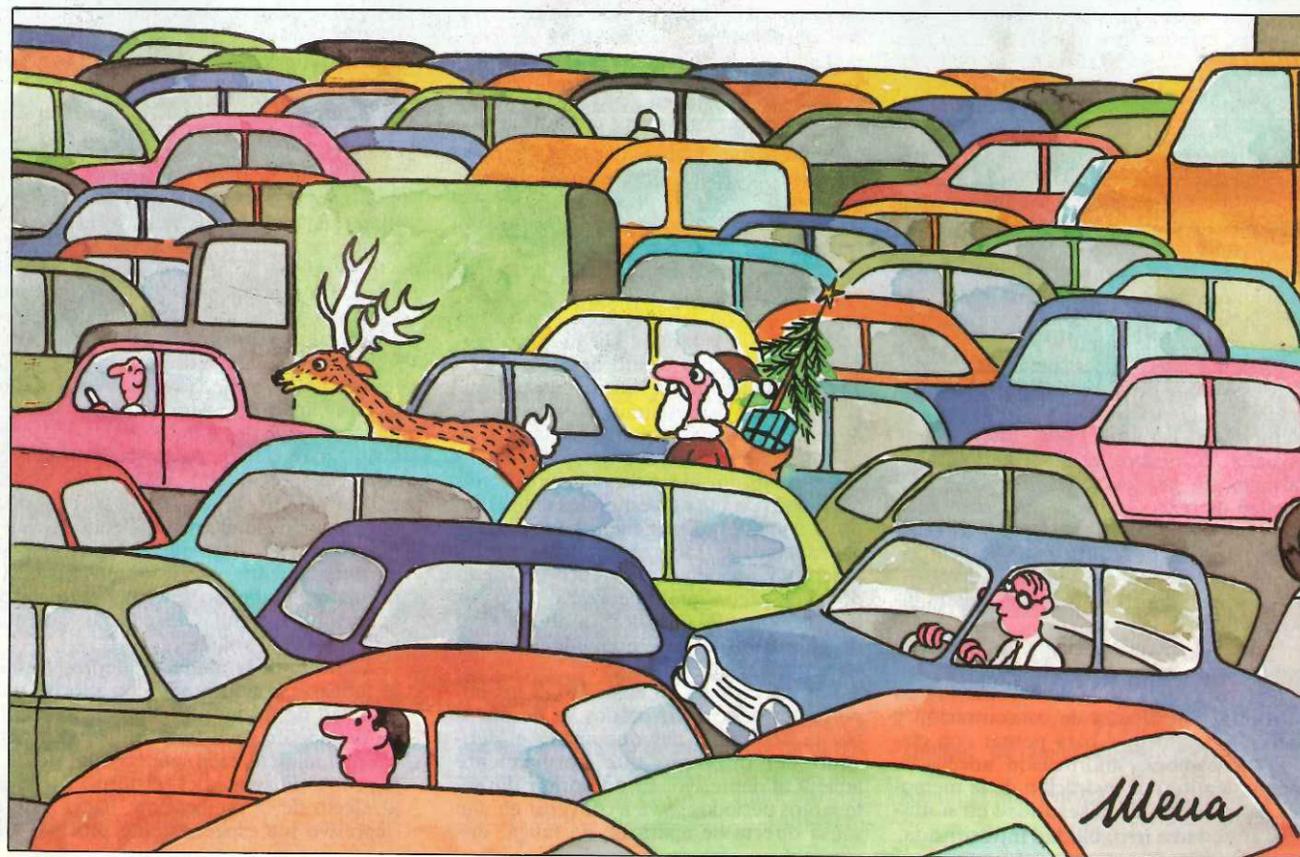
Por su parte, Carlos Corbacho, consejero de Relaciones Externas e Institucionales, se refirió en la siguiente sesión a la constante relación de su consejería con los medios de comunicación, señalando que la DGT fue de los primeros organismos oficiales en utilizar la publicidad por así expresarlo su ley fundacional: «Divulgar los temas de tráfico a la sociedad». A su lado, Félix López Fernández, director creativo de BCK, mantuvo un vivo debate sobre el tema de la publicidad con los alumnos asistentes, algunos de los cuales procedían de esa rama.

Miguel Muñoz Medina, subdirector general de Tráfico, inició la última jornada anunciando que la DGT, junto con la Facultad, va a organizar un concurso de guiones para radio, televisión y publicidad en prensa, con el compromiso de ejecutar esos bocetos y llevarlos a cabo en distintos medios, seleccionando entre los estudiantes el equipo que lo realizará.

Asimismo, intervinieron profesionales de los medios, como José Martos por TVE, Joaquín Prat por la COPE y Eduardo García Matilla, director adjunto de RCE. Mientras el primero echó en falta un buen programa de Tráfico en TVE y aseguró que los medios podían hacer poco en Seguridad Vial, el directivo de RCE se mostró optimista en que «los medios pueden modificar la conducta de los ciudadanos para utilizar mejor el automóvil» y le pareció una atrocidad que TVE se lleve el 50 por 100 del dinero que la DGT destina a las campañas de divulgación, proponiendo un pacto para que los medios de información pública colaboren más activamente en esta tarea. Por su parte, Joaquín Prat destacó que la radio es el primer vehículo de información para el conductor, convirtiéndose en su copiloto, y se mostró contrario a presentar las noticias y la publicidad desde un punto de vista catastrófico.

El subdirector de Tráfico respondió a las numerosas intervenciones de los estudiantes, y puntualizó a José Martos que la DGT había producido una serie, «Así fue, así lo cuenta», y la había puesto en manos de TVE, quien la había emitido en unos horarios absurdos y con una audiencia «infantil», a la que evidentemente no se dirigía. Por último, clausuró las jornadas convencido de que se había dado un gran paso en la solución de uno de los grandes problemas del tráfico, el de la falta de sensibilización social, en cuya tarea los futuros comunicadores tenían un papel fundamental.

José Ignacio RODRIGUEZ





La depresión, como un estado de tristeza patológica que disminuye el sentimiento de valor personal y que merma la actividad mental, psicomotora y orgánica de los seres humanos, afecta a un buen número de los conductores que circulan por nuestras ciudades y carreteras.

EL CONDUCTOR DEPRESIVO

Las enfermedades psíquicas se han constituido en una verdadera pandemia en nuestra sociedad. Son muchos los millones de personas que han padecido, padecen o padecerán en el futuro algún tipo de trastorno mental. Las causas de esta preocupante situación son múltiples, aunque posiblemente una de las más importantes la encontremos en el estilo de vida en que se ven envueltos los seres humanos de la civilización actual.

De entre todos los desajustes mentales merece aquí especial atención la depresión por su especial repercusión sobre la conducción, por la enorme frecuencia con que aparece y la gran cantidad de personas que la padecen. Efectivamente, según la Organización Mundial de la Salud, entre un tres por ciento y un cinco por ciento de la población mundial está afectada por la depresión. Esto significa que en el mundo puede haber unos 200 millones de depresivos, estimándose que en nuestro país alrededor de 1.500.000 personas padecen esta enfermedad, muchas de las cuales son conductores habituales de vehículos a motor.

Las depresiones tienen una etiología muy variada y pueden dividirse en muchas categorías. Suelen afectar de manera importante a algunas actividades fisiológicas del organismo y también alteran muchas dimensiones del comportamiento de los individuos, pudiendo tener una incidencia directa negativa importante sobre la compleja actividad de conducir.

Entre las alteraciones somáticas y síntomas físicos que produce la depresión se encuentran algunos como los siguientes: insomnio de distintos tipos, alteraciones sexuales, trastornos genitourinarios, alteraciones de las funciones digestivas, sequedad de boca, anorexia muy acentuada con pérdida de peso, cansancio físico elevado, fatigabilidad muscular y enlentecimiento motor, cefaleas y dolores diversos, alteraciones sensorio-perceptivas, ligera hipotensión arterial, etc.

Entre las manifestaciones psíquicas y comportamentales cabe destacar las siguientes: pérdida de la autoestima, llanto y tristeza, dificultades de concentración y atención, problemas para pensar con claridad y elaborar información adecuadamente, lentitud de evocación de la memoria, disminución de la seguridad en sí mismo, ansiedad e irritabilidad injustificada,

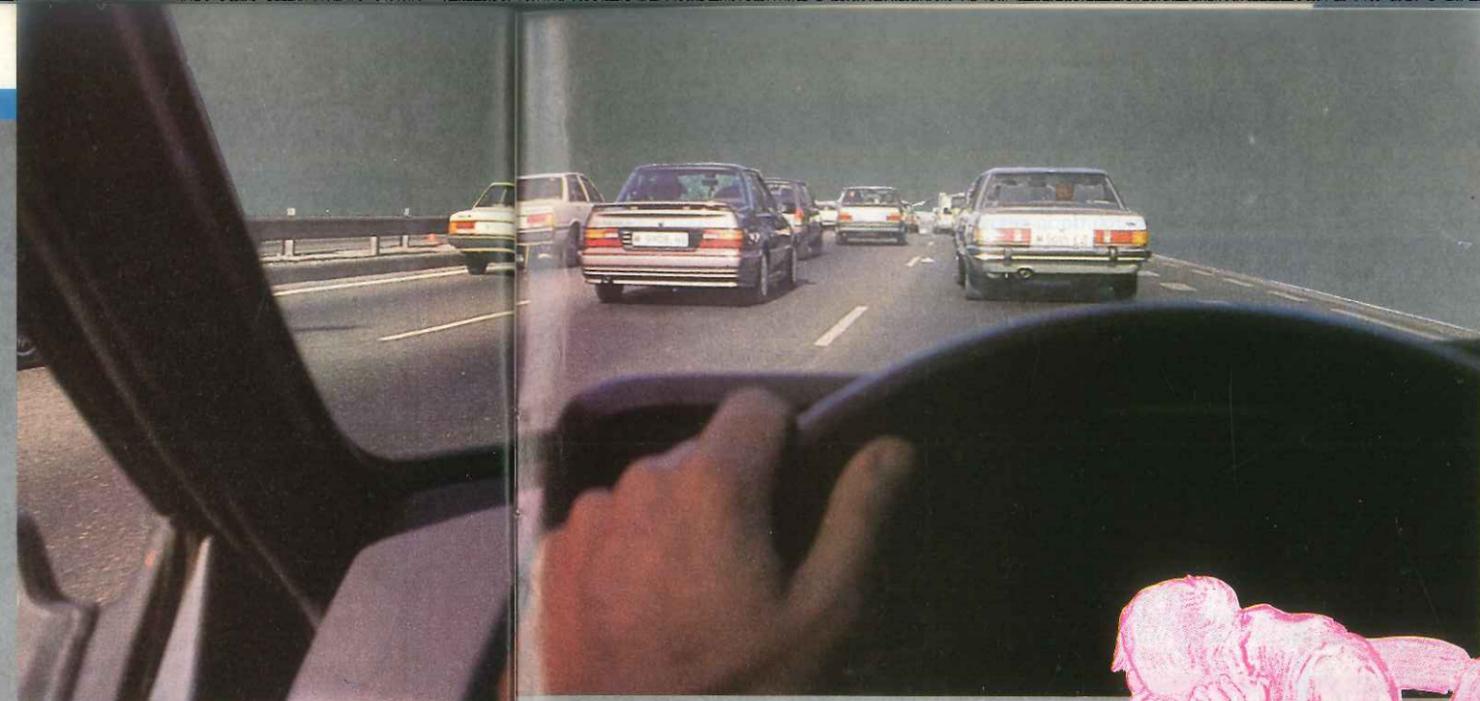
percepción de la realidad alterada, tendencia a la culpabilidad y al suicidio, etc.

Algunos de estos síntomas y alteraciones no tienen una clara repercusión en la conducción. Sin embargo, hay otros que, directa o indirectamente, desencadenan procesos que pueden afectar de diversas maneras la conducta del hombre al volante. Vamos a referirnos seguidamente a algunos de los más importantes, vinculados estrechamente con la actividad de conducir.

La disminución en la atención. La atención, cuya importancia en la conducción ya ha sido puesta de manifiesto en reiteradas ocasiones (véase TRAFICO n.º 24), se encuentra muy deteriorada en el depresivo. La intensa problemática que caracteriza la vida interior del que padece esta enfermedad, unida a la fatiga propia de la depresión o la acción de los medicamentos que ingiere, hacen que se reduzca muy considerablemente la capacidad de concentración y la atención hacia los estímulos externos (señales, semáforos, etcétera). En el depresivo, muy preocupado por su agitado mundo interior, pueden ser también bastante frecuentes las distracciones, con el consiguiente riesgo que de ello se deriva.

La tendencia al suicidio. Todos los investigadores coinciden en señalar que el suicidio es una de las amenazas más graves para el depresivo. La mayoría de estos enfermos ha pensado en la posibilidad de quitarse la vida y de hecho aproximadamente el 15 por ciento de los depresivos profundos acaba suicidándose. Muchos depresivos desearían dormirse para no despertar jamás o querrían sufrir un accidente que acabase con sus padecimientos, pesimismo, ideas de indignidad, culpabilidad o la falta de estímulos ante el futuro. Aunque no se tienen datos exactos al respecto, se sabe que muchas de las muertes y accidentes de tráfico son debidos al desprecio que el depresivo tiene por la vida, y que le conducen a no evitar el riesgo o a involucrarse premeditadamente en situaciones de peligro.

Las alteraciones en el sueño. A los importantes déficit provocados ya de por sí por la depresión, hay que añadir el derivado del insomnio que normalmente aqueja al depresivo. El no dormir durante largos períodos se va a convertir en una causa directa de aparición de fatiga, dis-



minución en la reactividad, cambios importantes en el estado de ánimo, pérdida de exactitud y velocidad en la ejecución de determinados movimientos al volante, o puede ser motivo de alteraciones en la percepción de la realidad, pudiéndose llegar incluso a la aparición de ilusiones o alucinaciones, si el periodo de insomnio es elevado.

Las alteraciones en la percepción. Todos los estímulos que rodean al conductor son señales importantes que, una vez interpretadas, regulan sus movimientos y decisiones. La rapidez en la captación de los estímulos y la correcta interpretación de los mismos son vitales para evitar los accidentes. El enlentecimiento en el funcionamiento sensoriomotor, junto a la alteración en la percepción de la realidad —que varía en su grado de importancia en función del tipo de depresiones que se trate—, hacen al depresivo especialmente vulnerable al accidente, sobre todo en aquellas situaciones en donde hay una gran cantidad de estímulos a interpretar (determinados tramos de carretera o situaciones de tráfico intenso en la ciudad).

El aumento de la ansiedad y la irritabilidad. En muchos sujetos depresivos suelen aparecer también rasgos de ansiedad e irritabilidad, posiblemente causados por su impotencia y falta de control ante la enfermedad. La ansiedad multiplica en ellos la posibilidad de aparición de la fatiga y puede conducirlos a la toma de decisiones arriesgadas, que en parte están motivadas por su desprecio, consciente o inconsciente, del peligro. A su vez, la irritabilidad, que también caracteriza a algunos trastornos depresivos, hace que el sujeto responda intensamente ante estímulos poco importantes, pudiendo ser causa directa de aparición de algunas respuestas violentas y peligrosas al volante.

Aumento de la fatiga. El depresivo suele fatigarse conduciendo con mucha más facilidad de lo que es habitual. La pérdida del apetito, que trae como consecuencia una alimentación inadecuada, unida a la propia dinámica del trastorno y a veces al efecto de la medicación, hacen que el depresivo sea especialmente proclive a la

fatiga. No puede conducir durante periodos largos porque pierde precisión, suponiéndole generalmente un gran esfuerzo el realizar muchas de las ejecuciones que son habituales al volante.

La merma en la capacidad de decisión. La toma de decisiones ajustadas y precisas es fundamental para conducir correctamente y evitar los accidentes. Para ello se requiere un adecuado funcionamiento de todas las funciones físicas y psíquicas del organismo. El depresivo se encuentra también aquí con un doble handicap: de una parte todo el amplio conjunto de discapacidades mencionadas —de las que el depresivo puede ser consciente— y que le limitan considerablemente las habilidades necesarias para conducir. De otro lado, la acción de los sentimientos negativos hacia sí mismo y sus capacidades, que hacen que en muchas ocasiones las dudas y las inseguridades presidan buena parte de las decisiones del depresivo (adelantar o no, salir de un stop o quedarse parado, frenar o acelerar, etcétera), indecisiones que tienen, como es bien sabido, un efecto negativo en el comportamiento del conductor y, en definitiva, en la seguridad vial.

Las alteraciones sensoriales. Numerosas investigaciones demuestran que la depresión puede producir algunas alteraciones en el funcionamiento de los órganos sensoriales. Esto es especialmente preocupante si se tiene en cuenta que los sentidos son vitales para la captación de numerosos estímulos por parte del conductor. De entre todos los receptores sensoriales, la vista es posiblemente el órgano que más información nos da del exterior cuando conducimos. Pues bien, algunos depresivos en determinados momentos sufren importantes desajustes en la visión, reduciéndose notablemente su campo visual, hasta alcanzar cotas de verdadero peligro en el caso de los depresivos en fase aguda (Carreras y Salom, 1985).

Todos estos trastornos y alteraciones físicas y psíquicas —que muestran claramente cómo la depresión puede afectar de manera importante a la conducción— no necesariamente tienen por qué estar presentes en la misma medida en todas las de-



presiones ni en todos los depresivos. Factores como el tipo de depresión de que se trate, el sexo, la época del año (la primavera y el otoño son especialmente propicias para la aparición de la depresión), la hora del día, los factores genéticos y ambientales, la edad del enfermo, el tipo de medicación que se toma, el estado físico general del individuo, las carencias orgánicas, etcétera, pueden incidir de manera directa en la gravedad de las alteraciones y efectos provocados por la depresión.

La depresión, que causa en el mundo anualmente más de medio millón de muertes y que es el trastorno mental más común con el que se enfrentan los psiquiatras y los psicólogos clínicos —aproximadamente el 50 por ciento de sus pacientes son depresivos— ha encontrado en los últimos años importantes remedios, tanto desde las terapias no farmacológicas como desde los productos farmacéuticos. El importante avance en el descubrimiento de las causas de la depresión, junto a los adelantos en el campo de los antidepresivos, permite afirmar que las depresiones tienen, en el momen-

La depresión reduce notablemente el campo visual del conductor.

to actual, altas posibilidades de curación. Sin embargo, lamentablemente se sabe que tan sólo un 25 por ciento de aquellos que padecen depresión acude a un especialista para someterse a tratamiento.

Finalmente y en lo que se refiere a los conductores, es necesario hacer algunas precisiones y matizaciones de interés, que puedan ayudarles a evitar riesgos en su seguridad y en la de los demás, por causa de los efectos de esta extendida enfermedad.

1. Si tiene depresión y es conductor habitual debe acudir a un especialista, que, aparte de aplicarle algún tipo de terapia, le aclare si el tipo de depresión, la fase y circunstancias de la misma, le impiden conducir o qué medidas es necesario tomar en caso de hacerlo.

2. Si está bajo los efectos de alguna terapia farmacológica —normalmente con antidepresivos y ansiolíticos— debe tenerse en cuenta que estos fármacos pueden producir, en determinados momentos, alteraciones que afectan de manera importante a las habilidades necesarias para desarrollar una conducción sin riesgos. (Véase TRAFICO n.º 26.)

3. El depresivo no debe automedicarse ni utilizar el alcohol u otras drogas como remedio contra la depresión, algo por cierto bastante extendido en nuestro medio ambiente. Con ello se pueden potenciar los riesgos y efectos de esta enfermedad y consiguientemente aumentar también las conductas peligrosas al volante.

4. Si se está en una fase aguda de la depresión, debe evitarse el uso del vehículo, sobre todo en aquellas situaciones de tráfico que requieran una especial atención o habilidad, ya que las posibilidades de sufrir un accidente son realmente altas.

No se trata, en definitiva, de tener como norma el renunciar al uso del vehículo cuando se está deprimido. No todos los casos son iguales, como se ha dicho en los párrafos anteriores. Son muchos los tipos de depresiones y muy diferentes las circunstancias individuales de cada una de las personas que padecen este mal. En todo caso, deben tenerse muy en cuenta las alteraciones descritas y sus negativos efectos sobre la conducción. Ello puede evitar riesgos innecesarios. Entre los miles de muertos en accidente en nuestras ciudades y carreteras, posiblemente se encontraban muchos conductores aquejados por la depresión, el denominado «mal de la tristeza» que afecta al diez por ciento de la población adulta española.

Dr. Luis Montoro González
Dr. José Soler Pérez
Dr. Francisco Tortosa Gil
Unidad de Investigación en Seguridad Vial.
Facultad de Psicología. Universidad de Valencia.

ALUMBRADO DE CARRETERA

El alumbrado de carretera, también denominado **intensivo o de largo alcance**, viene regulado, fundamentalmente, en los artículos 146 y 149 del Código de la Circulación.

Finalidad

- De acuerdo con lo establecido en el artículo 146, su finalidad es **iluminar eficazmente** la calzada, de noche y con tiempo claro, es decir, en condiciones de visibilidad normales, en una zona de **longitud mínima de 100 metros** por delante del vehículo y con una **intensidad máxima** total de 225.000 candelas.

- La finalidad primordial de este sistema de alumbrado es, pues, iluminar la vía, no sólo la calzada como dice el Código, para **ver bien y poder recibir la información** necesaria de lo que en ella existe o tiene lugar.

- Sin embargo, no es ésta la única finalidad. También se utiliza, en forma de **destellos de aviso**, para **pedir paso** durante la noche al tratar de adelantar a otro vehículo.

Vehículos obligados a llevarlo

- Deberán estar dotados del sistema de alumbrado de carretera, **todos los vehículos automóviles** que sean capaces de **sobrepasar en llano la velocidad de 40 kilómetros por hora**.

- Pueden llevarlo aquellos otros vehículos automóviles que no sean capaces de sobrepasar en llano la indicada velocidad. Así se deduce de la lectura del artículo 146, I, que establece los vehículos automóviles en los que es obligatorio, pero no prohíbe su instalación en los demás.

Luces de que consta

- Las **motocicletas** llevarán **una o dos** luces. Si llevaran dos, guardarán entre sí la menor distancia posible.

- Los demás **automóviles**, llevarán un **número par** de luces, en número **no superior a cuatro**.

- No se puede aumentar caprichosamente el número de luces o proyectores de carretera que el vehículo tiene al salir de fábrica. La adición de proyectores de luz de carretera, hasta el

En el artículo publicado en el anterior número de la revista se trató, a modo de introducción, de las normas aplicables con carácter general a los sistemas de alumbrado y señalización óptica como sistema de comunicación entre conductores y demás usuarios de la vía pública.

En el presente artículo vamos a iniciar el estudio de cada sistema de alumbrado en particular. Comenzaremos por el alumbrado de carretera.

máximo permitido, constituye una reforma de importancia que está prohibido realizar sin autorización e inspección de los servicios de Industria competentes.

Situación

- Estarán situados en la parte delantera del vehículo.
- Los centros de las superfi-

vigilarse para que no emita destintado color que las ya instaladas.

Utilización

Todo vehículo obligado a llevar alumbrado de carretera deberá llevarlo encendido:

- En condiciones de visibilidad normales:**
 - Se utilizará el alumbrado

SISTEMAS DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN ÓPTICA (II)



cios iluminantes deberán estar a una altura sobre el suelo comprendida entre un mínimo de cincuenta centímetros y un máximo de un metro 20 centímetros.

Color

- Las luces de carretera serán de color blanco o amarillo selectivo.

- Está prohibido, por consiguiente, que en un mismo vehículo, unas luces sean de color blanco y otras de color amarillo selectivo, como en ocasiones se observa.

- Por ello, cuando por cualquier causa sea necesario sustituir alguna lámpara o faro, debe

En los casos de niebla espesa, de lluvia intensa o de fuerte nevada, podrá utilizarse solo o conjuntamente con los alumbrados delantero de niebla y posterior de niebla.

— En los casos de niebla espesa, de lluvia intensa o de fuerte nevada, podrá utilizarse solo o conjuntamente con los alumbrados delantero de niebla y posterior de niebla.

- Sin embargo, en los casos citados, aunque el Código lo permite, no es aconsejable utilizar el alumbrado de carretera porque, al proyectarse la luz en paralelo sobre la calzada, las gotas de agua y partículas en suspensión no se dejan penetrar y reflejan la luz como si de un espejo se tratara, es decir, la devuelven sobre el conductor y puede ser deslumbrado. Por ello es conveniente utilizar el alumbrado de cruce que, al proyectar directamente la luz hacia el suelo, penetra mejor las gotas de agua y se ve más y mejor.

- En forma de destellos de aviso:**
 - Por razones de seguridad, también podrá utilizarse el alumbrado de carretera en forma de destellos de aviso, a intervalos muy cortos y evitando en todo caso el deslumbramiento:

- Para evitar un posible accidente y, de modo especial, en vías estrechas con muchas curvas.

- Para advertir al conductor de otro vehículo el propósito de adelantarlo.

- En vías urbanas, desde las once de la noche a las seis de la mañana, en sustitución de las señales acústicas cuyo uso está prohibido entre las indicadas horas en dichas vías.

- Los destellos de aviso podrán hacerse utilizando en forma intermitente sólo el alumbrado de carretera o alternativamente con el de cruce. En todo caso, los destellos deben hacerse con razón suficiente y sin exageración, por motivos de la circulación y no por otras causas ajenas a la misma.

- Funcionamiento simultáneo con otros sistemas de alumbrado:**
 - Tanto en condiciones de visibilidad normales como en condiciones que disminuyan sensiblemente la visibilidad, el alumbrado de carretera **deberá** iluminar simultáneamente con los

alumbrados ordinario y de la placa posterior de matrícula.

- Cuando se utilice en forma de destellos, no será necesario que estén encendidos los alumbrados ordinario y de la placa posterior de matrícula, cuando aquéllos se realicen durante el día en condiciones de visibilidad normales.

- Utilización del alumbrado de carretera en los adelantamientos durante la noche:**
 - El adelantamiento es una maniobra compleja y peligrosa, pero más aún en circulación nocturna al resultar dificultada porque, durante la noche, el conductor se ve obligado a moderar la velocidad de su vehículo para adecuarla a la zona iluminada y de visibilidad, mientras que el adelantamiento requiere precisamente aumentar la velocidad para que su duración no se prolongue más allá del tiempo y espacio reglamentarios.

- Sin embargo, dicha peligrosidad se puede aminorar con un adecuado uso del alumbrado de carretera por parte de los conductores de los vehículos que en él intervienen.

- El conductor del vehículo que adelanta, que, como hemos visto, podrá pedir paso en forma de destellos de aviso, deberá:

- Realizar el adelantamiento con el alumbrado de cruce pues, en caso contrario, deslumbraría, a través del espejo retrovisor, al conductor del vehículo que le precede y pretende adelantar.

- Sustituir, si no existe posibilidad de deslumbrar a los que circulan en su mismo sentido o en el contrario, el alumbrado de cruce por el de carretera tan pronto la parte delantera de su vehículo rebasa los espejos retrovisores del vehículo al que está adelantando.

- El conductor del vehículo adelantado deberá:

- Mantener, si no existe posibilidad de deslumbrar a los que circulan en su mismo sentido o en el contrario, el alumbrado de carretera hasta el momento que observe puede deslumbrar por los espejos retrovisores al conductor del vehículo que le está adelantando.

- Al coincidir prácticamente el momento en que el conductor del vehículo que adelanta sustituye el alumbrado de cruce por el de carretera con aquel en que el conductor del vehículo adelantado sustituye el de carretera por el de cruce, se consigui-

rá más y mejor iluminación y visibilidad, tan necesarias para adelantar durante la noche, y que el adelantamiento se realice con las debidas garantías de seguridad, ya que, durante toda la maniobra, permanecerá encendido el alumbrado de carretera de uno de los vehículos.

- Al verse más y mejor la calzada, su estado, sus bordes, los arcones, así como una zona hacia adelante de al menos 100 metros de longitud, en definitiva, al verse mejor la vía, el adelantamiento será más fácil y seguro.

- Deslumbramiento:**
 - Uno de los peligros de la circulación nocturna es el deslumbramiento que, entre otras causas, puede producirse por:

- No sustituir el alumbrado de carretera por el de cruce tan pronto como se aprecie la posibilidad de producir deslumbramiento a los conductores de vehículos que circulen en sentido contrario.

- No sustituir el alumbrado de carretera por el de cruce, tan pronto como se aprecie la posibilidad de deslumbrar por el espejo retrovisor a los conductores de vehículos que circulen en el mismo sentido. No se utilizará el alumbrado de carretera cuando el vehículo que precede se encuentre a menos de 150 metros de distancia.

- Las medidas que el conductor perjudicado puede adoptar para paliar los efectos negativos del deslumbramiento, entre otras, son:

- En los supuestos de **deslumbramiento de frente**, evitar mirar a los faros del vehículo que circula en sentido contrario y reducir la velocidad, incluso hasta la detención total como dice el Código, para evitar el alcance de vehículos o peatones que circulan en el mismo sentido. En ningún caso es admisible ni justificable entablar una especie de «combate de luces» o, como suele decirse, pagar con la misma moneda.

- En los supuestos de **deslumbramiento por el espejo retrovisor**, accionar el dispositivo antideslumbramiento si está dotado de él; en caso contrario, no mirar hacia el espejo o modificar levemente su orientación para evitar que los reflejos de la luz incidan directamente sobre los ojos. En todo caso, reducir la velocidad lo necesario como antes se ha indicado.

José Antonio PEÑAS

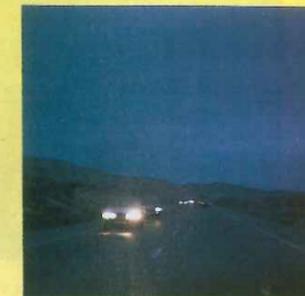
Mini-TEST

1 En condiciones de visibilidad normales, ¿qué zona por delante del vehículo debe iluminar al alumbrado de la carretera?

- Una longitud mínima de 100 metros.
- Una longitud máxima de 100 metros.
- Una longitud mínima de 40 metros.

2 ¿De qué luces consta el alumbrado de carretera?

- De dos en todos los vehículos.
- De cuatro en todos los vehículos, dispuestas de dos en dos.
- De una o dos luces en las motocicletas y un número par en los demás automóviles, no superior a cuatro.

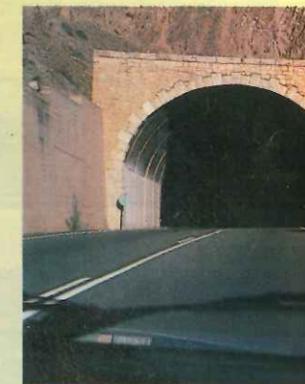


3 Si su turismo dispone de dos proyectores de luz de carretera y usted quiere ponerle más, ¿puede hacerlo?

- No, porque está prohibido. El vehículo sólo puede tener los proyectores con los que salga de fábrica durante toda su vida.
- Sí, no existe ningún problema en instalarlos e incluso es aconsejable poner cuantos más mejor, para mejorar la visibilidad.
- Sí, pero la adición de proyectores de luz de carretera, hasta el máximo permitido, constituye una reforma de importancia que está prohibido realizar sin autorización e inspección de los servicios de Industria competentes.

4 En condiciones de visibilidad normales, se utilizará el alumbrado de carretera entre la puesta y la salida del sol en:

- Vías interurbanas y travesías, estén o no suficientemente iluminadas.
- Vías interurbanas insuficientemente iluminadas y túneles insuficientemente iluminados.
- Todas las vías, tanto urbanas como interurbanas, siempre que no se deslumbr.



5 ¿En qué caso, de los que a continuación se indican, puede usted utilizar el alumbrado de carretera en forma de destellos?

- En ningún caso, pues está prohibido.
- Sólo cuando un vehículo nos moleste para avisarle.
- Para avisar a otro vehículo el propósito de adelantarlo.

6 ¿Puede lucir sólo el alumbrado de carretera?

- Sí, puede hacerlo con independencia de otros alumbrados o señalizaciones ópticas.
- No, debe alumbrar simultáneamente con el alumbrado ordinario y de la placa posterior de matrícula.

Solución

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



LA LOCURA DEL MES

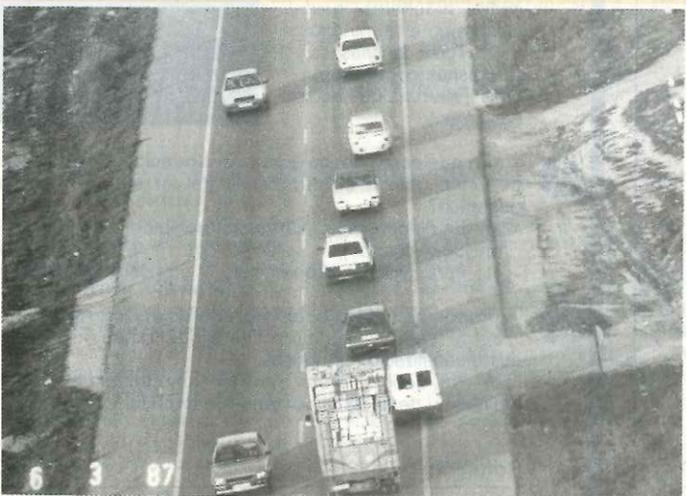
Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.



Se podría pensar que el vehículo situado en el arcén se encuentra averiado o accidentado, ya que, salvo esas excepciones, el art.º 48-II establece que «los conductores harán lo posible por situar los vehículos fuera de la parte afirmada del arcén».



En esta segunda secuencia se comprueba que el citado vehículo no está inmóvil, sino que circula por el arcén —y más rápido que el camión situado a su izquierda—, a pesar de que «es la zona longitudinal de la vía no destinada normalmente a la circulación» (art.º 5-1).



El «listo» consuma la infracción cierra bruscamente el paso del camión para incorporarse al carril de su sentido de circulación, que nunca debió abandonar, aunque fuera para deshacerse de un «pesado».



Impuesto Municipal de Circulación

Dado que últimamente son varias las consultas que hemos recibido, por parte de algunos lectores, sobre la acreditación de pago del Impuesto Municipal de Circulación —el popular «numerito», a la hora de intentar dar de baja o transferir vehículos, recordamos la normativa vigente:

En dichos trámites de baja o transferencia, a realizar en las Jefaturas Provinciales de Tráfico, habrá que acompañar a la documentación correspondiente el justificante o acreditación de haber abonado el último recibo del referido Impuesto Municipal de Circulación.

La especificación de que la previa acreditación se refiere únicamente al último recibo presentado al cobro, sin perjuicio de que sean exigibles por el Ayuntamiento correspondiente los anteriores no satisfechos, —lo que puede hacer por vía de gestión o inspección— se recoge en el artículo 14 del Real Decreto 2513/82, de 24 de julio, publicado en el BOE del día 7 de octubre de 1982. Tal Real Decreto fue dictado en desarrollo y aplicación de la ley de 28 de octubre de 1981, sobre Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales.

Por todo lo expuesto, tanto si se tratara de bajas de vehículos definitivas como temporales, así como en las transferencias de titularidad de vehículos, las Jefaturas actuantes exigirán como condición «sine qua non» la presentación del recibo o la acreditación correspondiente.



LA CUNETETA

DESDE

La biblioteca de la velocidad



Raúl TORRES

Sobre el coche y la velocidad han escrito muy poco los famosos. No entiendo por qué Ortega, Zubiri e incluso Marias han restado unos segundos a su tinta para filosofar sobre el fenómeno humano más interesante de todos los tiempos. Al alba del siglo XXI, el automóvil es la segunda casa; en realidad, el segundo protagonismo, la segunda vida y, sin rubores, el segundo sexo del ser humano. El hombre y la mujer de hoy tienen dos vidas distintas: la cotidiana y la del viaje en el sentido más estricto y literal; y el viaje, sin duda, puede ser esos treinta minutos urbanos que casi siempre derivan a la exaltación de la adrenalina, que a veces se convierten en la eternidad.

Quiero hacer una afirmación y es de que soy un forofo de Montaigne (un degustador apasionado), en lo referido a una de sus frases inigualables: **No hago nada sin alegría.**

Declaro sin rodeos que conducir, manejar (en edición iberoamericana), viajar, son formas de alegría, y la alegría es algo involuntario que surge como consecuencia de un deseo conseguido (esto sin echar mano del catalago «alegre» tan citado por María Moliner). A veces, al guiar (palabreja que no debería caer en desuso), pienso que puedo conseguir el infinito (y esta sí que es una herencia de Borges, que sí ha escrito sobre la velocidad y el tiempo); porque el infinito está más allá de Toledo o Cuenca, mucho más allá de los polos, es un ejemplo y, tardaré más o menos una hora en llegar a él.

Después de treinta años de conducir, he averiguado cuáles son los sumandos de esa felicidad producto de la alegría: colecciono paisajes, atardeceres y amaneceres, días de lluvia y gestos fantásticos de los que, como en el chiste, siempre van en la otra dirección. Ellos son a veces los que con ademanes exquisitos, guantes

delicados de cabritilla forrados de astracán o etéreos bordados deportivos, amen de la potente música de Wagner, organizan matanzas velocísimas, murmurando palabras del bestiario del alma, elegidas con firmeza y pronunciadas con regocijo. Más o menos como aquel William Kid, capitán de Guillermo III rey de Inglaterra, un par de siglos atrás, que cuando disparaba desde su galera «La Aventura», exclamaba: «Yo que soy bueno y dulce como un corderito recién nacido...».

Sí; este tercer milenio va a ser el de la velocidad discreta. Ya comienza, tengámoslo en cuenta, el 2001 sin que haya odisea espacial (en todo caso, otros serían los ulises, quizá menos marinos, más aéreos). Todavía el espacio va a ser invisible, aunque esté inventado acaso tras la luna de un parabrasis, mientras corremos por las llanuras manchegas.

No existe otro best-seller más grande en nuestros días que el referido a la velocidad y asistimos, unas veces críticos y otras protagonistas (también a veces el antagonismo juega su baza), al holocausto mítico del humano (de, yo soy yo y mi circunstancia), que acude divertido a la pira funeraria, quema de restos, como si fuera, que lo es, algo cotidiano. El protagonismo apasionado de la velocidad nos lleva a declarar: «necesito vivir un año más, trabajar un año más, para estrenar un nuevo coche». ¿No es un fervor divertido?

Pero la «divina velocidad» es atractiva como el abismo de lo desconocido, incierto; aunque otras veces todo se convierta en hierro, fuego y ceniza en el laberinto de caminos construido adrede. Y ahora, justa sería la cita, quizá siempre a ras de la intuición del Dante:

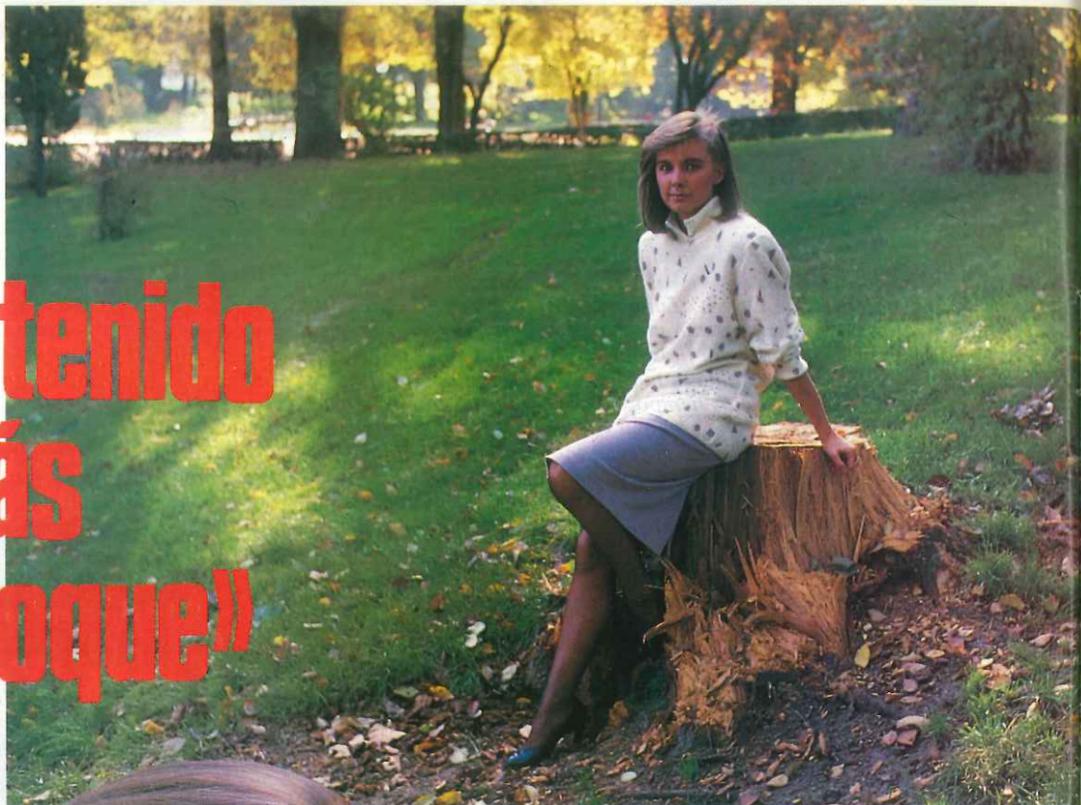
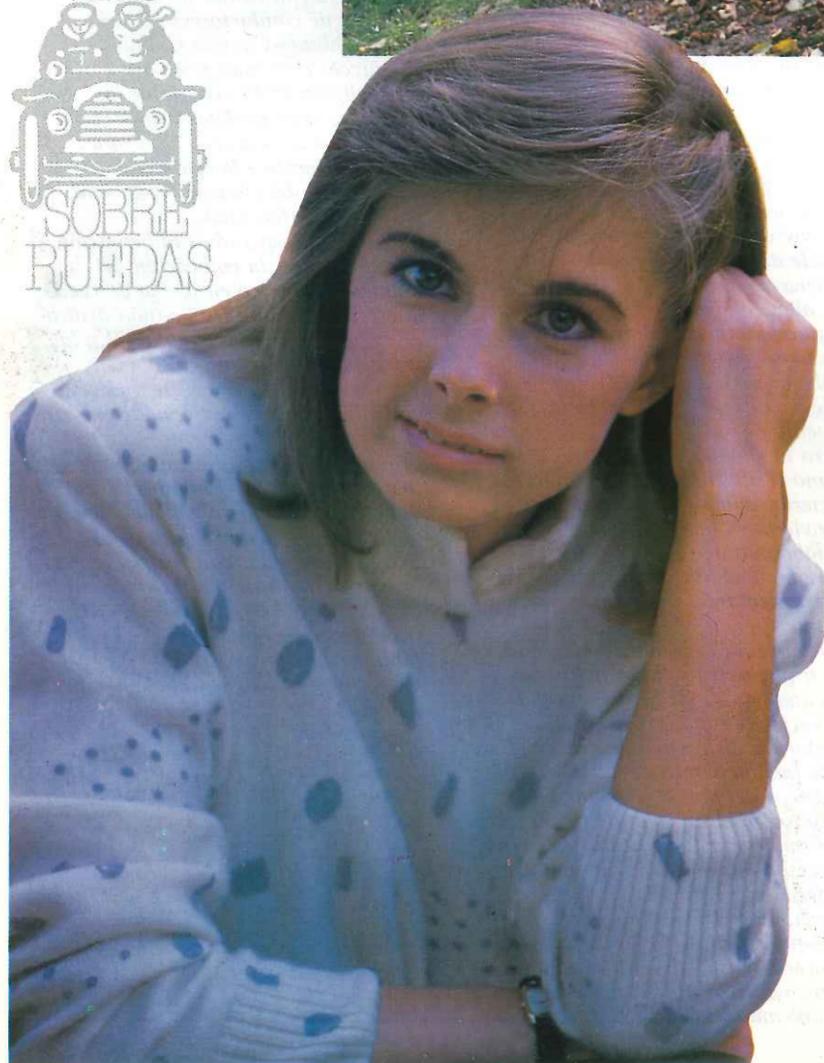
«No oprimirá un odiado laberinto de triple hierro y fuego doloroso las atónitas almas de los réprobos.» A veces, el conductor de mundos es un fanfarrón disfrazado de payaso. Besa a la familia dentro de los olores mágicos del hogar y se sumerge ansioso en el río sagrado del horror, pensando que la velocidad es eterna. Necesita imágenes móviles para su colección, necesita la ansiedad; necesita ese **Todo** para colocar en los anaqueles, en la biblioteca del placer-angustia. Es casi lo que sentenció Bergson (el de la risa): «el problema esencial de la metafísica».

Pero ya tenemos coches parlantes, por supuesto con radio y televisión, conectados a los satélites del más allá; poseemos automóviles con café, mermeladas y mantequilla: se apreta el botón y surge el zumo de naranja, fresco. Sabemos que mañana podremos tener un baño allí, en esa vibración, en el pequeño apartado, en la zona noble donde se hace el amor, un antro sagrado para meditar mientras discurre el agua (los jeques ya lo tienen). No hay más que pulsar el botón del ordenador para la inspiración, la nueva claridad para imaginar poniendo el piloto automático, la urgencia del éxtasis antes de fichar en el trabajo. ¿Estamos a un millón de años del fin o del principio? ¿Quién no ha soñado alguna vez con contar los miles de millones de conductores? ¡Oh, la utopía china! «Cuando China conduzca, el mundo temblará.» ¿Qué otra religión en la historia de las religiones (con profetas dentro) ha tenido más seguidores? El olor a gasolina enardece las fronteras irracionales del planeta. Todo será, muy pronto, felicidad.

Quizá todos esperamos la bendición de las bocinas, la colocación del dolmen gigantesco en forma de rueda; la erección de un menhir (aún dentro de la prehistoria del automóvil) a la suma sacerdotisa: la velocidad. Pero yo, como Jacques Bergier, estoy con el hombre, con el conductor, con el inventor de instrumentos que lo prolonga: «Admirad las máquinas, ¡pero apostad por el hombre!». Sin duda, es una apuesta ganada, siempre que se juegue a «los chinos». Y sigo, asimismo, con Borges, con el fervoroso de los sures australes, aún después de muerto, extrayendo una frase de su otra biblioteca, la biblioteca de la velocidad: «Los viajes y las caminatas siguen alimentando mi felicidad».

Inma de Santi, presentadora de «Fin de semana» en TV

«No he tenido ni el más leve choque»



DESDE el 12 de junio pasado, Inma de Santi presenta en televisión «Fin de semana». Una nueva etapa de esta actriz-guionista-realizadora que ya ha dado muestras de su madurez profesional en sus más de veinte películas interpretadas, en sus innumerables telenovelas y a través de su experiencia teatral con obras como «Castigo sin venganza», de Lope de Vega; «La herida del tiempo», de J. B. Priestley, o «Del rey Ordás y su infamia», de Fernán Gómez. Inma de Santi no deja de superarse día a día y encuentra en el manejo del automóvil por carretera una ocasión para el relajamiento.

—¿Cómo te has tomado este nuevo trabajo en televisión, este «bautizo de fuego» como presentadora?

—Con el mismo entusiasmo con que me tomo casi todas las cosas. Soy una mujer bastante apasionada y cuando me llamaron a casa, me pareció un desafío. Ser la responsable de los textos y la imagen del programa y poder seguir su gestión es algo que me atrajo mucho. Me ha ayudado mucho el equipo con que cuento, porque no me había planteado nunca la posibilidad de promocionar los espacios de fin de semana en televisión de la manera que más pueda entrar al espectador.

—Como actriz y realizadora, como parte del mundo del cine y el teatro, ¿no es un poco como tirar piedras a tu propio tejado esta promoción de los programas de fin de semana? Porque lo cierto

«Trabajando en Televisión no hay más remedio que conducir en ciudad».

es que quien se queda en casa viendo la televisión, no sale ni al cine ni al teatro.

—La televisión está ahí y todo el que quiera puede enchufar la tele. Sería pedantería y prepotencia por mi parte el pensar que por salir yo informando de lo que dan por televisión, la gente se vaya a quedar en casa sin salir. Ese debe ser el objetivo del programa, pero yo todavía no me lo creo mucho. Pienso que si alguien tiene interés en ir al teatro o ver una película, lo hará. Pero el problema es que estos medios están muy poco promocionados. Quizá la solución sería contrarrestar estas promociones de televisión con otras de los demás medios.

—¿De qué manera crees que podría promoverse el que la gente se habituara a ir al teatro y al cine?

—Primero, haciendo cosas que verdaderamente interesen al público, porque llegó un punto en que tanto el cine como el teatro perdieron un poco el pulso de lo que el público quería ver. Pero ya se está demostrando el interés de la gente por el cine español. Cuando se haya conseguido atraer a todo el mundo a las salas comerciales, habrá que colaborar desde todos los sectores para que llegue.

—En el campo del cortometraje has dirigido «Seis mujeres, seis», un documental para el Instituto de la Mujer, y «Eulalia», de ficción dramática, que ha sido aclamado en diversos certámenes. ¿Cómo te desenvuelves en este terreno?

—«Eulalia» fue un éxito y me probé algo a mí misma. Pero no está nada demostrado. Y el resto de las historias que

tengo pensadas es para probar de nuevo cosas diferentes. Aprendes cosas sobre los lenguajes que hasta en «Fin de semana» me sirven, porque hay un cierto tratamiento de las imágenes que te da una vivacidad increíble.

—¿Resulta difícil salir adelante en el mundo de la realización?

—Lo más difícil es conseguir la financiación, para lo que se necesita una historia que avale esa inversión. En este momento, la política del Ministerio de Cultura es bastante abierta en este sentido.

—Inma, llevas muchos años en el mundo del espectáculo. Pero ¿te ha afectado alguna vez lo que llaman el «síndrome de niña prodigio»?

—Eso ha afectado a los demás, no a mí. Yo era una niña que trabajaba y me lo pasaba «pipa». Decidí que aquello iba a ser, primero, mi diversión y, después, mi profesión. Jamás hice productos absolutamente comerciales donde la niña fuera un ser particular que supiera hacer todo tipo de cosas y monadas; yo sólo interpretaba una serie de personajes acordes a la edad que yo tenía. Lo que pasa en este país es que trabajar desde muy pequeña entraña cierto prodigio y sí que hay gente que sigue remitiéndose a mi etapa como actriz niña. Y eso que yo he trabajado mucho desde entonces y hecho cosas que nada tienen que ver con mi experiencia anterior. Pero ya digo que aún hay gente que me califica como la niña prodigio que nunca fui.

—¿Has pensado abandonar un poco el campo de la interpretación para volcarte más en la realización?

—Yo nunca abandono nada. Son cosas que intento hacer caminar paralelas. La interpretación me apasiona, pero sí quiero dividir las expectativas y los horizontes. Y como siempre tengo cantidad de historias que contar, en el momento en que no hay un proyecto de teatro interesante que me apetezca hacer, paso a dedicarme a estas otras cosas.

—¿Qué proyectos tienes entre manos actualmente, Inma?

—Estoy escribiendo guiones para un corto y un mediometraje y tengo el proyecto de unas historias cortas en episodios. Y como actriz, las cosas que me han llegado últimamente no las he podido compaginar con mi trabajo en televisión. Sigo con el programa mientras funcione y, la verdad, no me queda mucho más tiempo.

—Y una chica tan ocupada como tú, ¿saca tiempo para conducir?

—Sí, conduzco siempre. Trabajando en Torrespaña y en Prado del Rey, no te queda más remedio que conducir en esta ciudad. Aunque te diré que lo que de verdad me gusta es conducir en carretera, no en ciudad.

—¿Eres buena conductora?

—Soy bastante intrépida y agresiva en el medio urbano. Como siempre voy con prisas, no me queda más remedio. Pero, por supuesto, siempre respeto las normas. Pero dentro de ellas, a una le está permitido colarse de repente y eso intento hacer. Pero cuando voy en carretera, me relajo mucho. He conducido mucho, porque cuando hacía las giras de teatro casi siempre llevaba yo el coche. Incluso con palizas de viajes muy largos, de seiscientos kilómetros y así, pero no me molesta nada.

—¿Tuviste desde el principio una cierta predisposición y aptitudes para el volante?

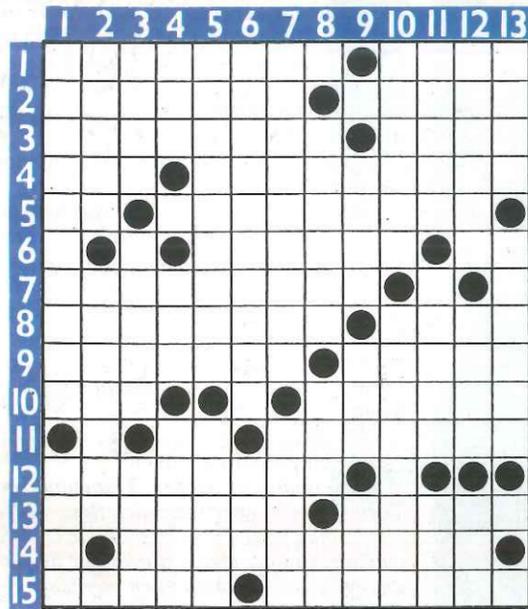
—Sí, claro. Saqué el carné a los dieciocho años y sin dificultad y nunca he tenido, hasta la fecha, ni el más leve choque. Multas, por aparcamiento, sí que he tenido.

—¿Cómo ves el problema de la seguridad vial y el gran número de vidas que se cobra la carretera?

—Me preocupa leer que el mayor porcentaje de accidentes se producen por imprudencia del conductor. Yo soy una persona bastante prudente conduciendo y pienso que por cumplir con mi deber al volante no me va a pasar nada... aunque sé que eso no es ninguna garantía. No puedes prever ni la imprudencia del contrario ni el fallo mecánico del coche. No sé las medidas que se podrán tomar a nivel ministerial, pero supongo que los políticos tendrán que encargarse de reducir la peligrosidad que hay, como es el caso de los conductores suicidas y todas esas cosas que leemos por ahí. Yo, por mi parte, hago lo que puedo y procuro no entorpecer mucho al contrario.

Juan GIRON ROGER
Fotos: Miguel GARROTE

CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.—1: Dicese del que se escandaliza excesivamente con lo que no le parece conforme a la moral convencional. Querer, estimar.—2: El que denota burla o sarcasmo al hablar. Amontona.—3: La que hurta con engaño. Lugares donde se trilla la mies.—4: Perturbado. Concebido con la mente.—5: Nota musical. Hablando de carnes, la que está salada y secada al humo.—6: Vocal. Preposición. Las que pueden servir para algo. Siglas comerciales.—7: Sumes, consigas el resultado final. Letra numeral romana. Consonante.—8: Alzados, situados más alto. Vaso con pie para beber.—9: Peñascosas. Cesto ordinario de madera de castaño.—10: Altar. Consonante. Plato de legumbres guisadas propio de la Cuaresma.—11: Vocal. Primero, preeminente. Palos redondos en que se encajan las estacas de los costados de los carros.—12: Destruyeran, arrasaron. Consonante.—13: Escudos pequeños que se abrazaban en el brazo izquierdo. Antigua vestidura larga con capucha y cola.—14: La primera vocal. Arriáranos, apoyáranos en algo.—15: Concerniente o relativo a la nariz. Suplicas, oraras de palabra.

VERTICALES.—1: Saltimbanqui, volatinera. Valle pirenaico de la provincia de Lérida.—2: Lirio hediondo. Aromático, fragante. Vocal.—3: Gesto, figura ridícula. Municipio de la provincia de Zaragoza. Poemas líricos.—4: En Química, terminación propia de nombres de cetonas. Vocal. Terminación que se añade a los números cardinales para significar las fracciones de unidad. Primera cara con que untan las abejas la colmena.—5: Dicese de las que, por su extravagancia, mueven a risa. Preparación pulverulenta de los ácidos salicílico y fénico usada como antipirético.—6: Ataques, embestidas. Igualdad de nivel.—7: Relativos al tórax. Anaquelera en las cocinas para colocar vasos.—8: Vocal. Ligeros, prontos. Deidad griega pastoril. Nota musical.—9: Vocal. Nombre propio de mujer. Hermana. Sangría para tomar agua de un río.—10: Casi no. Nativa de cierta región española.—11: Ved, observad. Secreción caliza marina. Preposición.—12: Las que tienen alas. Lacayo joven. Emplea.—13: Tela de seda brillante. En sentido figurado, hombres desaseados y haraposos. Consonante. Símbolo químico del azufre.

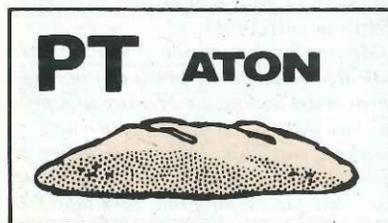
JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

Entre estos dos dibujos, aparentemente iguales, hay nueve errores que los diferencian. Trate de encontrarlos.



JEROGLIFICO

¿Qué estás leyendo?



SOLUCIONES:

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.—1: Timorato. Amar.—2: Iónico. Apila.—3: Timadora. Eras.—4: Ido. Imaginado.—5: Re. Acediada.—6: I. A. Utiles. Sa.—7: Totales. C. D.—8: Elevados. Copa.—9: Roccosas. Sa.—10: Ara. S. Potale.—11: O. As. Varales.—12: Aso. laran. L.—13: Rodelas. Capuz.—14: A. Adosára. mos.—15: Nasal. Rezaras.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: La luna. 2: El antazo. 3: Tación de una bota. 4: La barba. 5: Voluta del gorro. 6: Alfézar de la ventana. 7: Borda del gorro. 8: El humo. 9: Hebillas del cinturón de Papá Noel. AL JEROGLIFICO: «Peter Pan» (pe, t; er, pa); A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Acelerador, carrocería, delco, embrague, faro, freno, llanta, neumático, rueda y volante.

S V O C I T A M U E N
R O S T L N O R S A P
O L C O N E R F E I L
D A O L R I A C A R E
A N G L E O S T U E X
R T E O L D N O S C O
E E M B R A G U E O A
L F A C L E L O S R C
E M A L C A D E U R O
C I E R J O N S Z A L
A S I G O N O T A C K

SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En este cuadro de letras figuran los nombres de diez palabras que tienen mucho que ver con el automóvil. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más palabras.



Bajo el signo de las nuevas tecnologías.

- ▶ Sistemas e instalaciones de ordenación y regulación de tráfico.
- ▶ Equipos para aparcamientos.
- ▶ Equipos para la vigilancia de tráfico.
- ▶ Equipos y sistemas para la iluminación de viales.
- ▶ Métodos para la detección y prevención de deslizamiento en carreteras.
- ▶ Productos y servicios para la gestión del mantenimiento de carreteras.
- ▶ Equipos para áreas de descanso.
- ▶ Equipos de asistencia a inválidos en la circulación.
- ▶ Señalización vertical y horizontal de viales.
- ▶ Sistemas de balizamiento y barreras de seguridad.
- ▶ Equipos para reconocimientos médicos (permisos de conducción).
- ▶ Empresas de obra civil (constructoras).
- ▶ Servicios de emergencia (asistencia mecánica y sanitaria).
- ▶ Entidades aseguradoras.
- ▶ Equipos para control técnico de vehículos.
- ▶ Equipamiento de seguridad para automóviles.
- ▶ Equipos para la seguridad de peatones y ciclistas.
- ▶ Asociaciones y organismos.
- ▶ Prensa especializada.

trafic '88

SALON DE LA SEGURIDAD VIAL

Recinto Ferial de la Casa de Campo
Madrid, 8, 9, 10 y 11 de Marzo 1988

ORGANIZA:



IFEMA
INSTITUCION FERIAL DE MADRID

Avda. Portugal, s/n. Pabellón II 28011 Madrid, España.
Tel. 470 10 14. Fax (91) 464 33 26 Telex 44025 - 41674 IFEMA-E

TRANSPORTISTA OFICIAL



AGENCIA OFICIAL DE VIAJES



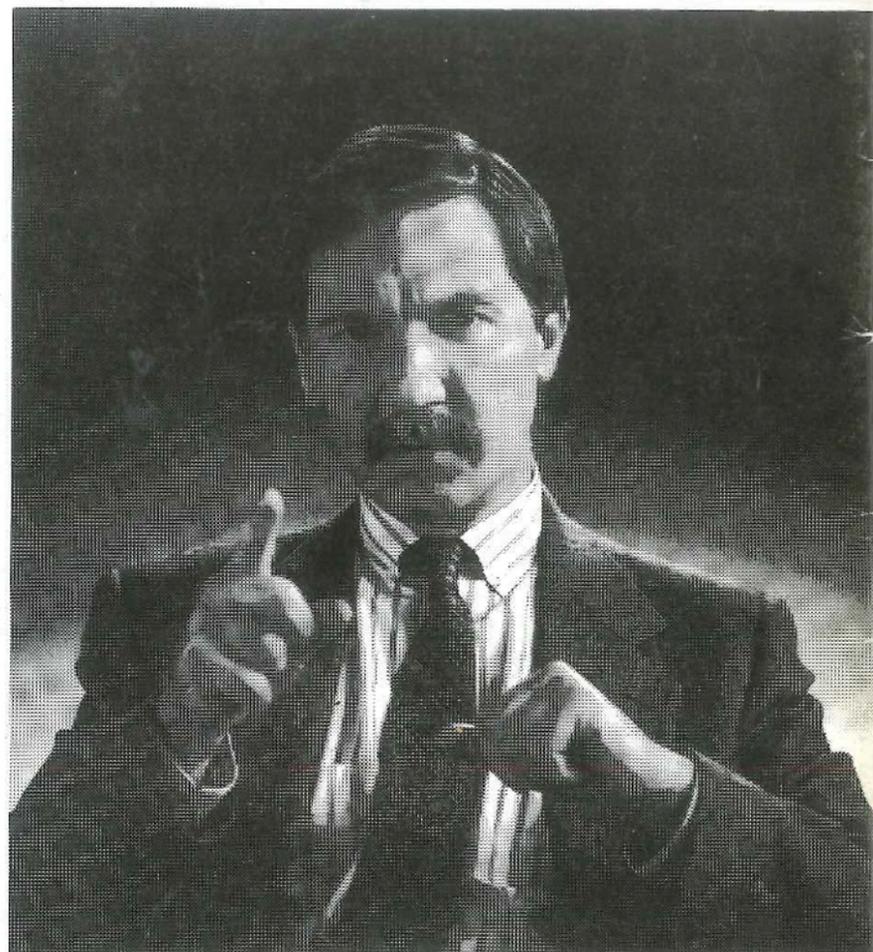
Por favor, envíeme información de: Visitante. Expositor.
 Conferencias y reuniones. Viajes y alojamientos. Demostraciones.

Envíeme los documentos solicitados a:

Sr/Sra. _____ C.P. _____
Domicilio _____ País _____
Ciudad _____
Empresa/Establecimiento _____
Actividad _____ Telex _____
Teléfono _____
Cargo del solicitante _____

Recorte y envíe este cupón a IFEMA, Trafic '88.
Avda. de Portugal, s/n. 28011 MADRID, ESPAÑA.
Tel. 470 10 14. Fax (91) 464 33 26. Telex 44025 - 41674 IFEMA-E

Joaquín Arozamena.



“Seguro que alguna vez ha notado que perdía el control de su coche.

¿Se fijó a qué velocidad iba?

Porque a partir de cierta velocidad uno ya no es dueño de la situación.

Los dueños son el coche y la propia velocidad.

Y a veces, como dueños que son, hacen con nosotros lo que quieren.”