Tráfico

AÑO IV
N.º 31
MARZO 88



Tres millones de conductores pasaron por los controles



LA LUCHA CONTRA EL ALCOHOL

Semana Santa
MEDIDAS DE TRAFICO

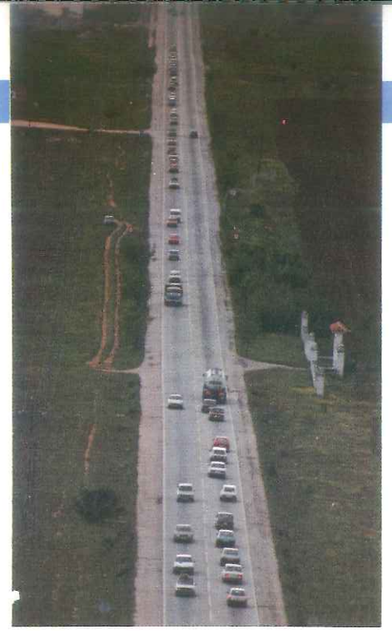


Carlos Hernández Gelabert. 13 años. Colegio Virgen del Carmen - PALMA DE MALLORCA

AÑO IV
NUMERO 31. MARZO 1988

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamo.
Redactores: Juan Girón, Alejandro González Vadillo, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez y Nono Hidalgo (Andalucía).
Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio. **Colaboran en este número:** Angel del Aguila, Antonio Arias, Javier Herrero, Charo Laiz, 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: Emilio Lahera.
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, Rosa de Lima Manzano, José Luis Martín Palacín, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, Estrella Rivera, Jaime de la Serna, Jesús Soria y Manuel Villoria.
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.



17 SEMANA SANTA

A finales de este mes se pone en marcha la primera gran operación de vacaciones del año, a causa de la Semana Santa. Y, con ella, los problemas de congestión de determinadas carreteras, especialmente en las entradas y salidas a nuestras principales ciudades.



25 MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

El director de la revista «Motociclismo», Javier Herrero, nos acerca a la «hora h» del comienzo del Campeonato del Mundo de Velocidad, en el que nuestros pilotos volverán a «oler» a podio. No en vano forman uno de los contingentes de más peso, con los «Aspar», Herreros, Pons, Garriga, Cardús, etcétera.

8 CONTROLES DE ALCOHOLEMIA

Casi no hace falta recordar, a estas alturas, la fatal incidencia de la ingestión de alcohol en la seguridad vial. Pero tenemos que hacerlo, porque ahí están esos 3.000 accidentes, con 250 muertos, que se produjeron en España en 1986 con el alcohol por medio. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y las Policías Municipales han realizado tres millones de controles de alcoholemia desde 1981.





40 LOS AGENTES DE TRAFICO

Dentro de nuestra «Encuesta-dossier», publicamos en este número un estudio sobre la opinión que los conductores españoles han reflejado respecto a los agentes de tráfico, tanto de la Guardia Civil como de las Policías Municipales. En general, se les identifica mucho con la normativa por cuyo cumplimiento velan.

secciones

Cartas (pág. 3) • Disco verde (pág. 6) • Editorial (pág. 7) • Humor (pág. 24) • Tráfico del motor (pág. 25) • Mecánica fácil (pág. 28) • Así ven el... (pág. 30) • TRAFICO CHICO (cuadernillo central) • Viejas glorias (pág. 32) • El parque automovilístico, al día (pág. 34) • Kilómetro a kilómetro (pág. 35) • Psicología y tráfico (pág. 46) • De norte a sur (pág. 48) • Conducir mejor (pág. 50) • La locura del mes (pág. 52) • Primeros auxilios (pág. 53) • Desde la cuneta (pág. 55) • VIP's sobre ruedas (pág. 55) • Pasatiempos (pág. 58).

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

NO AL TRASLADO DE HERIDOS GRAVES

Si aceptan ustedes las opiniones sobre cartas publicadas por sus lectores, quisiera decirle a don Carlos Gándara Barbeito, de Madrid, que no es necesario que sugiera a la Guardia Civil ni a la Policía Municipal, ni a otros agentes de la autoridad, que dispongan de un libro en el que figuren los hospitales de la zona en que prestan servicio, porque una circunstancia como la que él relata —traslado de heridos graves en turismos— no debe darse nunca. Es incorrecta y peligrosa, además de irresponsable, porque no basta la buena voluntad para justificar una conducta improcedente. Un herido grave debe ser trasladado **siempre** en una ambulancia, a excepción de los niños de corta edad, que pueden serlo sobre el asiento trasero de un turismo capaz, a condición de ir atendidos por alguien que posea conocimientos de primeros auxilios.—**Juan Antonio Usparicha. Presidente de DYA-Vizcaya. Bilbao.**

Respuesta: **La Guardia Civil, desde su fundación, ha tenido como misión la protección y auxilio a los ciudadanos. Este cometido se confirma en la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y específicamente se le encomienda a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en el Real Decreto 1908/1982, de 23 de julio, con relación a los usuarios de las vías públicas. Para un mejor cumplimiento de esta misión encomendada, los miembros de esa Agrupación de Tráfico llevan, durante la prestación del servicio, una relación de talleres y grúas, con sus teléfonos y domicilios —entre otros datos—, para poder atender a los auxilios mecánicos, así como otra relación de hospitales y ambulancias, también con sus teléfonos y ubicaciones, para los auxilios sanitarios. En este sentido, pudiera servir el dato de los 400.000 auxilios anuales que la Agrupación de Tráfico viene prestando.**

Por otra parte, estamos totalmente de acuerdo con usted en que los heridos graves han de ser trasladados en ambulancia.

SOBRE LA VELOCIDAD

Estoy en contra de los límites de velocidad. También lo están todas las revistas especializadas del automóvil y todas no van a estar equivocadas. La velocidad está sujeta a diversas causas; algunas veces se puede correr y otras no, aunque sea el mismo tramo de carretera; depende de si llueve, hay niebla, del tráfico del momento... El conductor debe conocer la máquina que lleva entre manos y saber hasta dónde es capaz de llegar, dentro de la seguridad. Ya es tiempo de decir las cosas claras: el que pueda correr, que corra, y el que no, pues que no corra.

Lo que sí deben estar las carreteras, pero todas, es perfectamente señalizadas y el firme en buen estado. Pero eso es ya otra historia de más difícil solución y más cara; es más sencillo un decreto-ley y multar. Los radares, por los lugares donde se colocan, son instrumentos para recaudar dinero, porque se colocan no en sitios peligrosos, sino en maravillosas rectas. Tengo cuarenta y cuatro años, mi coche no tiene ni ABS ni tracción integral, pienso y mantengo que el que pueda (no el que quiera) que corra. Eso sí, dentro de las normas de tráfico y sin poner en peligro a los demás, que ambas cosas son compatibles.—**José Fernández Peña. Carmona (Sevilla).**

Respuesta: **Respetamos su opinión, aunque no la compartamos. Según se ha demostrado en la encuesta realizada por la DGT que se insertó en nuestras páginas, la mayoría de los españoles se confiesan a favor de la necesidad de las limitaciones de velocidad, admitidas como necesarias también en casi todos los países del mundo. Así pues, opina usted como una minoría, a la cual respetamos. Sólo queremos recordarle que el conductor debe ser en todo momento dueño de los movimientos de su vehículo; que en ese dominio influye la velocidad a la que se circula y que las consecuencias de un posible accidente se agravan proporcionalmente a la velocidad.**

Asimismo, estamos totalmente de acuerdo con sus palabras respecto al cumplimiento de las normas de tráfico, que entran en contradicción con lo que opina anteriormente. Porque una de las normas básicas es el respeto a la señalización, y dentro de ésta se encuadran las limitaciones de velocidad establecidas, que no están ahí por capricho.



HUMOS Y VISIBILIDAD

En mayor o menor grado, todos somos culpables de la contaminación que nuestros vehículos producen. Lo normal es que cada vehículo expulse sus gases, aunque frecuentemente también es normal encontrarse un camión, un autobús, etc., que expulsa tal cantidad de humo que impide su adelantamiento por falta de visibilidad, lo que supone ya un doble peligro.

Observo que muchos de estos vehículos han pasado sus revisiones de ITV y me pregunto por qué no se ha solucionado este problema con la suficiente seriedad entre ayuntamientos, diputaciones, Tráfico e incluso los propios fabricantes de vehículos de estas características. Si por lo menos expulsasen sus humos hacia el cielo, en posición vertical, contaminarían pero no impedirían la visibilidad, mejorando así la seguridad vial.

Otra forma de mejorar esa seguridad sería prohibir esas luces de restaurantes y hoteles que deslumbran de noche, o que se confunden con otros vehículos. Costaría poco adecuar dicha iluminación.—**Gregorio Vidal. Zaragoza.**

ARTICULO 106

¿Cuál es el procedimiento sancionador cuando se incumple el artículo 106 (no llevar consigo el Permiso de Circulación y/o la ficha técnica)? ¿Puede el agente rellenar dos denuncias, una por cada documento que falte, o sólo una denuncia al faltar los dos o uno de ellos?—**Armando Grande Martínez. Tomelloso (Ciudad Real).**

Respuesta: **El procedimiento sancionador cuando se infringe el artículo 106 del Código de la Circulación es el establecido, con carácter general, para las infracciones en materia de tráfico en el capítulo XVII del mismo Código. Lo lógico es que, en el caso que usted nos cita, se formulen dos denuncias, una por cada documento que falte, pues dos son los hechos denunciables.**

DESMORALIZADO

Soy un veterano profesor de autoescuelas, llevo veinticuatro años dedicado a la enseñanza de futuros conductores y siempre he estado orgulloso de poder aprender y enseñar a conducir cada día mejor. He asistido a todos los cursos de educación vial y dispongo de una buena biblioteca de libros y revistas relacionados con el automóvil y leo y archivo su revista. Desde hace varios años, la gran mayoría de alumnos, sobre todo los jóvenes, puedo decirles que son más listos, pero también más agresivos. En reuniones con otros profesores lamentamos este hecho.

Algunos alumnos preguntan: «¿Por qué yo tengo que pararme en el paso de peatones y los demás no lo hacen? Si no viene nadie, todos pasan sin detenerse ante el "stop". ¿Por qué yo sí?». Como esto es más frecuente cada día, uno termina por decirles que hagan lo que quieran. Muchos profesores, cuando estamos dando clases por una calle bastante transitada de vehículos, ya no les hacemos parar ante los pasos de peatones, por los golpes de más de un vehículo que nos sigue, sin contar con los bocinazos de los demás conductores.

¿Creen ustedes que es lógico esto? ¿Qué les podemos decir si tienen un mal ejemplo de una gran cantidad de conductores irresponsables, incluido algún que otro vehículo de policías municipales, que sin llevar puestas las señales acústica y luminosa, como ordena el Código, no se detienen en los pasos popularmente denominados «de cebra»? Así no es de extrañar oírles decir a los alumnos que «cuando tenga el permiso, haré lo que quiera». ¿De qué nos sirve a profesores y examinadores tanta paciencia y enseñanza? No creo que puedan ustedes darme una solución. Lo mío es descargar la conciencia, aunque me gustaría conocer sus opiniones.—**José García Robledo (Barcelona).**

Respuesta: **Su carta tiene dos claros aspectos: el primero es el del aprendizaje social y, el segundo, el de su desmoralización. En cuanto al primero, suficientemente claro en los ejemplos que cita, hay que reconocer que hay conductas que, por desgracia, no son siempre ejemplarizantes para los jóvenes aspirantes al permiso de conducir. El segundo aspecto creemos que sólo puede suplirlo con su profesionalidad, de la que no dudamos.**

TACOGRAFO Y TURISMOS

En la revista del mes de enero hacen ustedes mención de la obligatoriedad y fechas para la instalación de tacógrafos en los camiones, lo que agradecemos los profesionales. Me imagino que la razón fundamental es evitar que se conduzca más de ocho horas seguidas, para reducir accidentes por cansancio. Pero los turismos no están obligados a llevar tacógrafo, conduciendo seguidas las horas que se desee. ¿Acaso los conduce un robot incansable que no provoca siniestros? Sabido es por todos que el mayor porcentaje de siniestros es provocado o producido por turismos. ¿No es capaz de aguantar mejor dos horas más de conducción un profesional que el señor que habitualmente sólo conduce los fines de semana y al que la ley le deja plena libertad de tiempo? ¿No piensan ustedes que se debería tener un poco más de elasticidad con el hombre que trabaja y atacarle con menos contundencia económica en las sanciones?

Espero sea considerada esta crítica de interés general, ya que en honor a la justicia tenemos la obligación de elogiar lo bueno y censurar lo malo.—**Juan Antonio Fernández Medina. Manzanares (Ciudad Real).**

PASOS DE PEATONES

Quisiera manifestar mi opinión sobre los pasos de peatones, sin inclinarme a favor ni en contra, pues soy conductor y peatón.

Como peatón, no me cuesta nada esperar a que pasen los automóviles en los **antes llamados** «pasos de cebra», pues a una persona a pie esto no le causa extorsión alguna. Pero cuando se conduce un coche, detenerse para ceder el paso al peatón sí representa entorpecimiento, dado que un automóvil no se detiene o pone en movimiento con tanta facilidad como una persona. Creo que sería preciso reducir la velocidad en estas zonas, para evitar atropellos, pero no obligar a ceder el paso, por razones que explico:

— Si todos los automovilistas cumplieran lo ordenado (no lo hacen ni el uno por ciento), se originarían verdaderos atascos, por la cantidad de pasos consecutivos que se encuentran, y porque los peatones no cruzan en grupos, sino en intervalos.

— La obligación **tajante** de ceder el paso al peatón puede originar inesperadas y bruscas detenciones, con alcances peligrosos por detrás.

— A mí me ocurre que, al ceder el paso, el peatón no se decide a cruzar ante mi coche, porque desconfía, porque lo encuentra raro, porque tiene miedo, etc., creando así un entorpecimiento.

En consecuencia: Mientras exista la obligación de ceder el paso, **cumplamos dicha obligación;** pero si esa norma no es adecuada, porque crea más inconvenientes que beneficios, se debería cambiar. **Casi nadie la cumple, porque no es eficaz,** y si se cumpliera —repito— crearía atascos, más gastos de combustible y más contaminación.



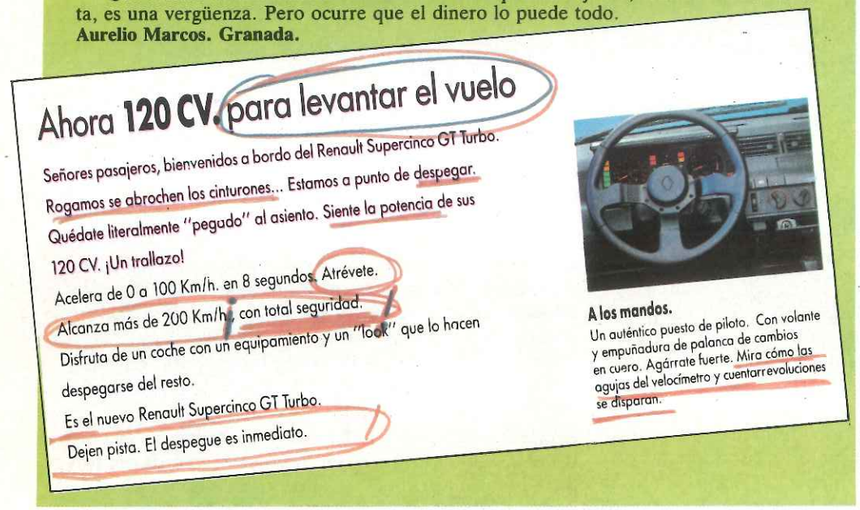
Miguel GARROTE

Tal vez lo dicho les parezcan disparates, pero les ruego y les agradezco de antemano que den a conocer opiniones, que acaso piensen otros igual que yo.—**Gregorio Calvo. Prat de Llobregat (Barcelona).**

BUZON ESPECIAL

ANUNCIOS

Que a estas alturas existan anuncios como el que les adjunto, tomado de una revista, es una vergüenza. Pero ocurre que el dinero lo puede todo.
Aurelio Marcos. Granada.



ALUMBRADO DE NIEBLA

¿Está prohibido o se puede multar a alguien por llevar encendido el alumbrado de niebla en momentos de lluvia o, incluso, en una noche clara? También me gustaría saber si puedo pasar la ITV en cualquier año antes de que me obliguen y si es así, ¿debería hacerlo cada año o simplemente una vez y no volver hasta que, por la edad del vehículo, me obligasen?—**Enrique Santillán Pineda. Getafe (Madrid).**

Respuesta: **Hay que distinguir entre alumbrado delantero de niebla y alumbrado posterior de niebla. El delantero sólo se puede utilizar en los casos de niebla, lluvia intensa o nevada; el posterior, sólo en los casos de niebla espesa, lluvia intensa o fuerte nevada. Se trata, pues, de dos alumbrados totalmente independientes, a utilizar en condiciones climatológicas adversas que disminuyan sensiblemente la visibilidad. Por consiguiente, cuando la lluvia no sea intensa o la noche sea clara, no está permitida la utilización de ninguno de los dos sistemas antes mencionados. Caso de usarlos, el conductor puede ser denunciado y sancionado.**

Por lo que a la inspección técnica se refiere, lo lógico es pasarla dentro de los plazos obligatoriamente establecidos. Ello, no obstante, usted puede solicitar voluntariamente tal inspección cuando lo considere adecuado.

PEATONES CON RUEDAS

Se habla mucho de motos que circulan entre coches, haciendo tal o cual cosa, pero, ¿y los peatones con ruedas? Sí, esos peatones que van sobre patines y con cascos de música puestos, que cuando se ponen a correr alcanzan gran velocidad, no conocen obstáculos; lo mismo circulan sobre la acera que por el asfalto, eso sí, con gran dominio del medio. Ante un percance con lesiones —por ejemplo, encontrarte uno al girar—, ¿sería atropello o accidente? Ellos carecen de matrícula, luces, seguro a todo riesgo u obligatorio, etcétera. ¿Qué dice el Código al respecto?—**Francisco Ricard Maíllo. Alcorcón (Madrid).**

Respuesta: **Si malo es que algunas motocicletas circulen en zig-zag, no menos malo es que algunos peatones lo hagan en patines sin observar unas adecuadas normas de comportamiento. El peatón que circula sobre patines no pierde su condición de tal por el hecho de desplazarse de ese modo. En consecuencia, le afectan las normas que el Código de la Circulación establece para la circulación de peatones, contenidas en los artículos 66 al 99 de dicho Código.**

Por otro lado, el percance de que usted habla sería un accidente, dado que el atropello no es sino una variedad de accidente.

FOTO DE PORTADA

Haciendo referencia a la foto que da portada al número 29 de su revista, correspondiente a enero, cualquier mediano observador se dará cuenta de que aún se siguen haciendo mal las cosas. En la mencionada fotografía se aprecia cómo los técnicos en señalización colocan una señal justamente detrás de otras dos que la preceden y que se hallan a escasísimos metros. Estaremos en el caso de que los árboles impedirán ver el bosque.

Por otra parte, esto es harto frecuente en nuestras carreteras y ya no nos sorprende y pienso que se deberían adoptar soluciones de una vez por todas.

También se interpreta en dicha fotografía la colocación de una señal de prohibición de adelantamiento en duplicidad con la que le antecede.—**Bernardo Centeno Ramos. Laguna (Valladolid).**

Respuesta: **Respetamos mucho su opinión respecto a la señalización de nuestras carreteras, que no vamos a entrar a discutir. Pero hemos de entonar el «nostra culpa» respecto a la foto de portada de nuestra revista de enero. Se trata de un montaje hecho a propósito por nuestra redacción, está claro que la señal para la que se está haciendo el hoyo jamás llegó a colocarse. Está visto que nuestros lectores afinan cada día más, lo que nos empuja a mejorar nuestra labor.**

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

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

DISCO

Javier
COROMINA (*)

Hacen lo que les da la gana

ENTRE los artísticos dibujos y las bellísimas muestras de poesía y filosofía populares que había inscritas en las puertas de los retretes del recinto de exámenes de la Jefatura de Tráfico de Baleares, se podía leer una frase de profundo y misterioso significado: «En el mar mandan los meros; en las pistas, los ingenieros».

Para desentrañar el sentido de éste y otros grafittis relativos a los exámenes de conducir se encargó un estudio a la empresa «Thompson and Taylord Limited», de North Scituate (Rhode Island). Un equipo de expertos, dirigido por Thomas W. C. Morrison, máster en Psichollogy por la Harvard University, se trasladó a Palma de Mallorca, trabajó durante varias semanas haciendo estudios grafológicos de las inscripciones, tratando de desentrañar sus contenidos ocultos e interrogando hábilmente a millares de aspirantes a la obtención del permiso de conducir, en una encuesta rigurosa y completa.

Tras la percepción en dólares del importe de una sustanciosa minuta, la «Thompson and Taylor Limited», remitió el resultado de su estudio, resultado del que ofrecemos ahora al lector un interesante resumen sin cobro alguno de royalties. Ahí va.

Todos los examinados que superan las pruebas —de uno y otro sexo, de cualquier edad y con independencia de su extracción social— lo hacen por sus propios méritos y conocimientos. Todos los que no logran aprobar es por culpa del capricho, la inquina, el dolor de estómago o la mala uva de los funcionarios examinadores. La «Thompson and Taylor Limited» basa estas afirmaciones en que el 100 por 100 de los encuestados declarados no aptos afirmó: «*me han* suspendido», y la totalidad de los aptos aseguró: «*he* aprobado».

El 100 por 100 de los que no superaron las pruebas prácticas hubieran deseado que los examinadores hubiesen visto por un agujerito sus proezas y habilidades al volante en momentos distintos y anteriores al del examen.

Quizá la parte más significativa y aleccionadora del informe de la «Thompson and Taylor Limited» sea la que señala las causas de los suspensos en los exámenes de conducción. Según la prestigiosa empresa norteamericana, y en base a su rigurosa encuesta, estas causas son las siguientes:

1.ª Los nervios. A pesar de las ingentes cantidades de tranquilizantes que consumen los aspirantes, los nervios les traicionan.

2.ª La mala suerte. La suerte siempre juega contra el examinado, nunca le favorece. «Audaces fortuna juvat», afirma el adagio, y, en efecto, ya sabemos que la diosa Fortuna es mujer y, como tal, se siente atraída por los valientes y decididos, pero a los pobres aspirantes al carné de conducir jamás les ayuda la fortuna, sean audaces o pusilánimes.

3.ª El coche, que no va bien. Se diría que los profesores de las autoescuelas estropean los coches intencionadamente para que sus alumnos no pasen las pruebas. Deben ser algo masocas.

Por último, cuando el examinado ya ha repetido varias veces y tiene muy gastadas las tres anteriores razones, le queda una última, definitiva, rotunda y fatalista.

4.ª Hacen lo que les da la gana. Esta tremenda causa es la que, según el informe de la «Thompson and Taylor Limited», quiso plasmar el anónimo y lúcido filósofo y pensador autor de la frase «En el mar mandan los meros; en las pistas, los ingenieros».

Por desgracia, algún funcionario de escasa sensibilidad y nulo respeto hacia la genuina cultura emanada del maduro y soberano pueblo español ordenó pintar las puertas de los retretes del edificio de exámenes de la Jefatura de Tráfico de Baleares. La historia le pedirá cuentas. Y tal vez algún día, cuando la Administración esté en manos de personas menos prosaicas, algún otro funcionario mande rescatar los tesoros literarios y artísticos ocultos bajo la zafia y aséptica pintura, y deshaciendo la felonía, resurgirán de este palimpsesto mural las joyas de la cultura popular que ahora permanecen veladas. Amén, hermanos.

(*) Jefe Provincial de Tráfico de Baleares.

Alcohol, otra preocupación

EN un país como éste, en el que 14.000 personas pierden anualmente la vida como consecuencia del alcohol, nadie debe extrañarse de que los controles de alcoholemia en las carreteras vayan aumentando y completándose día a día. Desde que en 1981 se implantaron los mismos, tres millones de conductores han pasado por ellos, en sus tres modalidades: preventivos, como resultado de accidente o por infracción. De todos ellos, 40.000 han resultado positivos, que probablemente no serán muchos ni pocos, pero los suficientes, sin lugar a duda, como para despertar preocupación. Basten, como botón de muestra, los 3.000 accidentes que se dieron en España en 1986 provocados por conductores que viajaban bajo los efectos del alcohol y cuyo resultado fueron 205 muertos y 4.373 heridos.

SON cifras elocuentes y que, probablemente, aumentarían si se profundizara aún más en la investigación de accidentes, lo mismo que seguramente ocurriría si se profundizara en el número de alcohólicos reales que tenemos en este país, rico en magníficos e inigualables caldos. Pese a todo, son dos problemas que, quizá por su paralelismo, no parecen preocupar demasiado a la sociedad. Miles de muertos y miles de accidentes, y seguramente cientos de muertos por el alcohol y aquí todavía nos resistimos a hablar de droga como nos resistimos a censurar a quienes, demasiado a menudo, juegan con su vida y la de los demás cada vez que cogen un volante y toman cualquier carretera después de ingerir no sé cuántas copas de cualquier bebida alcohólica. No deben ser víctimas suficientes para provocar la concienciación de un pueblo que, sin embargo, sí se sobrecoge ante cualquier siniestro de consecuencias trágicas menos importantes.

NI las cifras que ofrecen organismos internacionales como la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT), que asegura que los conductores bebidos son responsables de entre el 30 y el 50 por 100 de los accidentes graves y, sobre todo, los mortales, parecen despertar en nosotros el rechazo que merecía, a nuestro modo de ver, el caso. Hasta el punto de que, con los recientes casos de los «homicidas» de la carretera, no ha faltado quien ha disculpado a más de uno diciendo aquello de «iba bebido». Y nos preguntamos: ¿Acaso no es suficientemente grave conducir bajo los efectos del alcohol y, por tanto, con los reflejos visiblemente disminuidos, con sensación de euforia, con inestabilidad emocional, con disminución del juicio y control de sus actos? ¿Qué pretendemos defender?

NO se trata de imponer ninguna «ley seca», pero sí de que todos nos concienciemos de esa grave incompatibilidad de conducir con la copa. Es cierto que parte de la población lo tiene asumido: son quienes asumen sin malas caras los controles —un porcentaje muy pequeño se niega a realizar las pruebas— y quienes ven un beneficio para todos en este tipo de pruebas. Son los mismos que no necesitan ningún autocontrol para beber cualquier día de la semana o cualquier fin de semana porque tienen muy claro que para divertirse no es necesario conducir un vehículo. Pero todavía quedan muchos que no parecen entenderlo...

Tráfico

Copita en el tren

Jesús SORIA



HACE sólo unos días decidí viajar «a lo señor», como dice un amigo. Es decir, paisaje, libro y hasta copita. Pues bien, el tren no me ofreció tantas ventajas como dicen sus defensores y, desde luego, muchas menos de las que para mí significa poder moverme y viajar a mi antojo. La fotografía a lo Néstor Almedros que me prometían se vio medio truncada por un día gris, plúmbeo; la copita se quedó en nada a causa de una huelga de hostelería, hasta el punto de que estuve más de cinco horas sin líquido que llevarme a la boca; menos mal que sí pude empaparme de Pu-Yi, el «último emperador», de Edward Behr, tan magníficamente llevada al cine por Bertolucci. No obstante, sí me parece una salida idónea para quienes gustan de viajar sin dejar de beber.

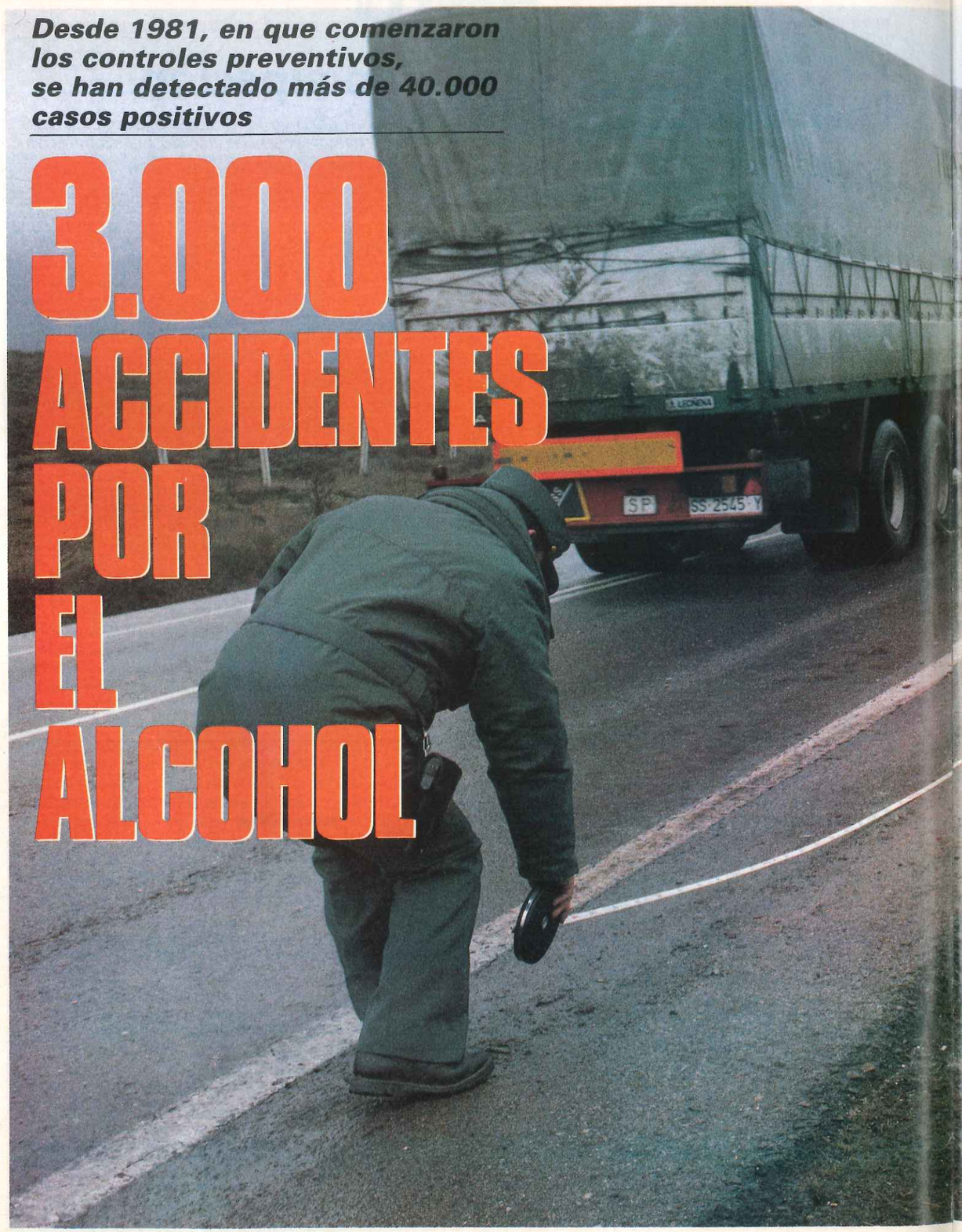
DE conseguir calar esta idea en nuestra sociedad, seguramente que Renfe llenaría más sus talgos. Lo está intentando con unos carteles y pegatinas que, en algún caso, lleva a dramatismos exagerados. En cualquier caso, no está de más un apoyo en esa tarea por concienciar a la población de la incompatibilidad existente entre el alcohol y la conducción. Ya saben la retahila de efectos secundarios según aumenta la tasa de alcohol en sangre: euforia, autoconfianza, parloteo en su estado inicial; más tarde, la inestabilidad emocional, la disminución de inhibiciones (de atención, juicio, control); lo siguiente son los trastornos de la memoria, la desorientación, el aumento del tiempo de reacción, la incoordinación muscular... Sin necesidad de llegar al coma, el final trágico ha podido quedarse en cualquier escalón anterior.

HAY cientos de rigurosos estudios que confirman los efectos nocivos del alcohol a la hora de ponerse al volante. No hace falta recordar el «Don't Drive Drunk» (No conduzcas bebido) de Stevie Wonder para saber que las posibilidades de cualquier conductor para provocar un accidente aumentan considerablemente a medida que bebemos, o en proporción a lo que hayamos podido beber. Y son datos objetivos y no apreciaciones subjetivas tan habituales como indocumentadas.

QUIZA los coches inteligentes, que —dicen— no necesitarán ni conductor (¿para qué los queremos entonces?) ni dinero para repostar, gracias a las tarjetas-gasolinera, solventarán en un futuro tales problemas. Probablemente sabrán también qué camino tomar para eludir las aglomeraciones típicas del éxodo de la Semana Santa. Pero, como dice aquél, eso será otra historia. Mientras tanto, o tren o autocontrol.

Desde 1981, en que comenzaron los controles preventivos, se han detectado más de 40.000 casos positivos

3.000 ACCIDENTES POR EL ALCOHOL





DURANTE 1986 se contabilizaron en España cerca de tres mil accidentes en los que el conductor se encontraba bajo los efectos del alcohol. En ellos murieron 205 personas y otras 4.373 resultaron heridas. La lucha contra esta lacra social, al margen de campañas divulgativas, se ha materializado desde 1981 en la realización de controles preventivos a casi dos millones de conductores. Sólo un 0,70 por 100 de los mismos dio «positivo», mientras que en las pruebas realizadas por infracción este porcentaje sube al 1,86 por 100, e incluso al 3,73 en las realizadas tras un accidente. Sin embargo, esta contabilidad no parece reflejar con precisión el dato que ofrece la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, que atribuye a los conductores bebidos la responsabilidad de entre el 30 y el 50 por 100 de los accidentes graves y, sobre todo, mortales.

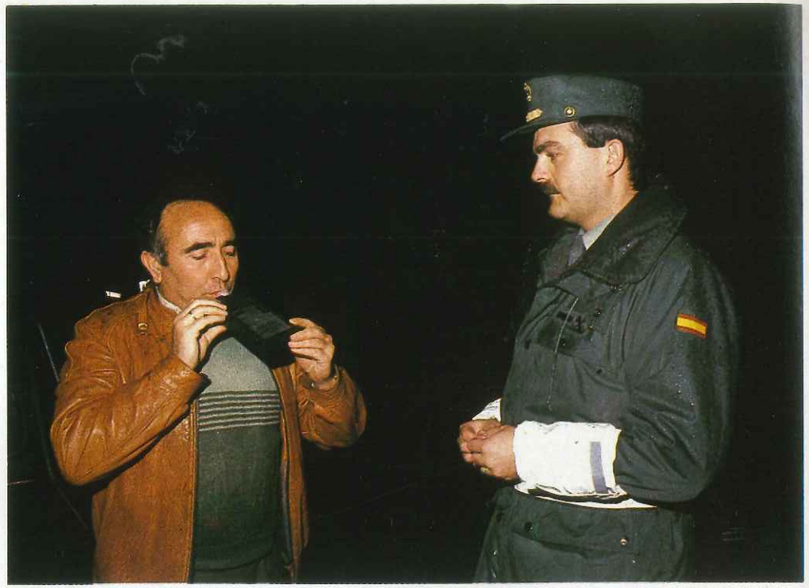
Informe de JOSE IGNACIO RODRIGUEZ
Fotos: MIGUEL GARROTE



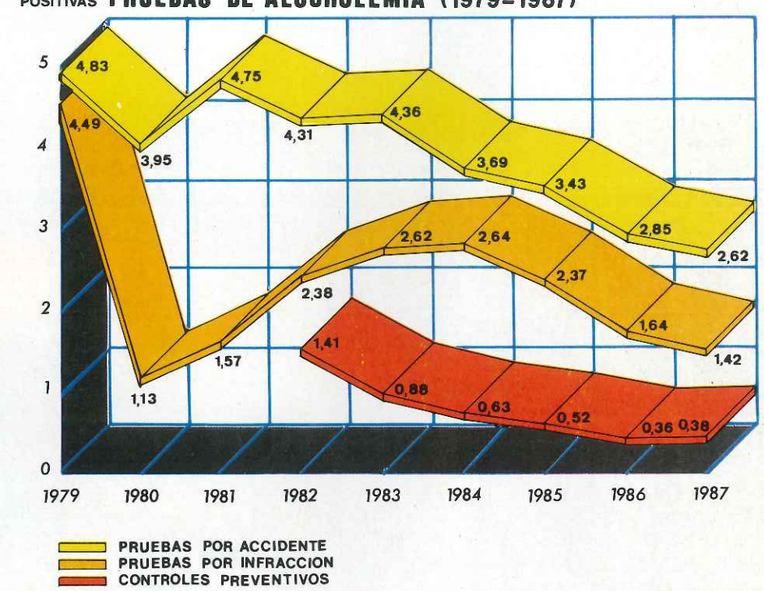
Control de alcoholemia, tras una infracción por exceso de velocidad. El resultado dio negativo.



Menos de dos mil conductores, entre casi tres millones, se negaron a realizar la prueba de alcoholemia de la Guardia Civil



Según Gregorio Tejedor, «el alcohol te hace sentir como el rey de la carretera, y eso es peligroso».



EL alcohol, incluso en bajas dosis, influye muy negativamente en la conducción. Admitiendo que un conductor que no ha bebido tiene una probabilidad de causar un accidente, tal probabilidad sería de dos para una alcoholemia de 0,5, de cinco para un grado de 0,8 (límite establecido en la mayoría de los países europeos), de 12 para un 1,2, de 25 para un 1,5 y 60 para un 2. Por otra parte, la alcoholemia depende de una serie de factores personales, como pueden ser la corpulencia, la sensibilidad individual y las circunstancias del momento.

Aunque en muchas personas se producen ya importantes efectos con débiles alcoholemias, generalmente se admite que el umbral francamente peligroso comienza con una concentración en sangre de 0,8 por 1.000, ya que los reflejos disminuyen notablemente y, por el contrario, la sensación de euforia y la disminución de la inhibición pueden llevar a ignorar el peligro y buscar situaciones arriesgadas.

Desde que en 1979 se comenzaron a hacer mediciones de alcoholemia en los conductores accidentados o que habían cometido una infracción grave (en noviembre de 1981 se iniciarían los controles preventivos), se han practicado un total de tres millones de pruebas, en las que se han detectado más de 40.000 casos positivos, es decir, con 0,8 g. o más de alcohol en sangre.

Por otro lado, según la Fiscalía General del Estado, durante 1986 se siguieron 11.907 procedimientos en los juzgados españoles por conducir bajo la influencia del alcohol. Un 8,55 por 100 más que en el año anterior.

Si usted se ve involucrado en un accidente, ha cometido una infracción grave o, simplemente, los agentes de Tráfico le requieren para que se someta a la prueba de alcoholemia, debe saber que puede negarse a la misma, aunque eso ya supone una sanción administrativa. Si accede y da «positivo» le harán otra pasados diez minutos y tiene posibilidad de contrastar ambas con análisis clínicos. Pero, en cualquier caso, si usted está visiblemente afectado por el alcohol, es más que probable —haga o no la prueba— que le pongan a disposición judicial. Se pretende, por un lado, concienciar al conductor para que controle la ingestión de alcohol y, por otro, evitar que conduzca una persona que puede poner en peligro su vida y la de los demás.





La multa, minutos antes del accidente, «actuó como un sedante, y por eso iba muy despacio... me salvó la vida», según Isabel Peña.

PREVENIR EL ACCIDENTE

En el caso de los controles preventivos de alcoholemia, al principio se daba publicidad a estas pruebas; se avisaba, en cada provincia, el lugar y la hora en las que se iban a realizar. Pero, posteriormente, buscando una mayor efectividad, este tipo de control se hace sin previo aviso. El número total de pruebas realizadas mediante esta modalidad, hasta diciembre de 1987, fue de casi dos millones, y en ellas se detectaron 14.000 casos de conductores que circulaban con una tasa de alcohol igual o superior a 0,8 gramos. Al impedirles seguir conduciendo en ese estado es probable que se consiguiera evitar «algún» accidente.

Miembros del equipo de Atestados del Destacamento de la Guardia Civil de Tráfico de Móstoles (Madrid), a los que ha acompañado la revista TRAFICO en uno de los dos o tres controles preventivos de alcoholemia que suelen hacer por semana, en cualquiera de las carreteras de su demarcación, aseguran que la gente suele responder muy bien, a pesar del contratiempo que esto supone para los conductores. «Aunque no falta el grosero —que es precisamente el que

«El control me salvó la vida»

Cinco minutos después de hablar con Isabel en el control de Buitrago, un camionero avisaba de que unos kilómetros más allá se había producido un accidente. No fue difícil reconocer el R-5 azul de la joven bilbaína, aunque el morro estaba destrozado, el parabrisas hecho astillas y había sangre por todos los lados. Sin embargo, en el interior no había nadie, ni rastros del vehículo con el que necesariamente había chocado.

En el ambulatorio de Lozoyuela, la joven intentaba ponerse en contacto telefónico con su familia, mientras el médico hacía una cura de urgencia en su rostro, salpicado por mil pequeñas heridas. No podía abrir los ojos. Recordaba un cambio de rasante, un vehículo-grúa casi detenido en la carretera, la imposibilidad de adelantarle porque de frente venía otro coche... y el accidente. El agente del equipo de atestados le preguntó si llevaba mucha velocidad. «¿Velocidad?, pero si me acababan de multar ustedes e iba despacito; como mucho, a ochenta». A falta de una ambulancia, el hermano del conductor de la grúa con la que se estrelló le lleva a la Clínica Ramón y Cajal en su coche particular.

Se le efectúa la prueba de alcoholemia al conductor de la grúa. Negativo. «Sólo he tomado un poco de vino para almorzar». Está apesadumbrado, muy deprimido.

Lo mismo que Isabel Peña, quien, tras cuatro días de reposo, habla con esta revista desde su domicilio en Bilbao. Recuerda perfectamente nuestro encuentro minutos antes del accidente y reconoce que «el control me salvó la vida; soy bastante prudente, pero algo rapidilla, y la multa que me acababan de poner actuó como un sedante. De haber ido más deprisa me hubiera matado».

Está más animada, pero rehúsa que publiquen sus fotos: «Soy muy presumida y no recibo a nadie porque no quiero que me vean fea; espero que para el día 6 de mayo —se casa— no tenga que ir con un turbante y velo de mora». Y de alcohol para conducir «nada de nada, nunca».

da "positivo" en la prueba— que a menudo crea una situación tensa y desagradable; son muy pocos los que se niegan a hacer la prueba, aunque tal negativa es sancionable, y si realmente se le aprecian síntomas claros de embriaguez, se le pone a disposición del juzgado correspondiente.»

Son las cero horas de una madrugada lluviosa, en el kilómetro cuatro de la C-501 (Alcorcón-Plasencia). Llega el primer coche. Su conductor, que regresa a Villaviciosa de Odón, con su mujer y su hija, después de haber asistido a un congreso, no duda en ofrecerse a realizar la prueba de alcoholemia. No ha bebido, ni suele beber, circunstancia que es avalada por el alcoholímetro. Gregorio Tejedor dice que cuando se bebe no se puede estar en condiciones para conducir, «porque crees que eres el rey de la carretera y no es así». ¿Molestarme el control? No. ¿Por qué? Me parece bien».

Un autobús sin pasajeros brinda la oportunidad de guarecerse del inclemente «chirimiri» durante unos minutos. Otro conductor tranquilo: «No bebo nunca; bueno, alguna vez con los amigos, pero cuando tengo que llevar el autobús soy muy recto».



Para Javier, «el alcohol no es bueno para nada y, para conducir, menos».



Los controles preventivos de alcoholemia pueden realizarse a cualquier hora del día o de la noche.

«EL MIEDO GUARDA LA VIÑA»

Un piloto verde en un lateral denuncia la identidad del siguiente vehículo: un taxi. Su conductor, Baltasar Vega, un hombre menudo y risueño que debe rondar la cincuentena, se quita un collarín con el que protege sus cervicales, «para salir más guapo en la foto». Tan sólo 0,2 gramos por mil de alcohol circula por sus venas. Hasta 0,8, que es el límite, falta mucho. Está muy tranquilo. «Me han parado muchas veces para hacerme la prueba, pero como no tomo... Antes, de joven, sí; además estuve en Venezuela y allí se tomaba mucho ron. Cuando tomas alcohol parece que conduces mejor, parece que vas más protegido, se te quita la timidez. Eso me pasaba a mí, porque me acuerdo que cuando iba a bailar con las chicas no sabía qué decirles y me tomaba unos «campanos» en mi pueblo, en Segovia, y me salían las palabras..., que hasta les pedía relaciones. Pues para conducir pasa lo mismo: pierdes la timidez, pero también los reflejos. Yo no podría trabajar catorce horas diarias con el taxi si tomara alcohol.»

Baltasar está convencido de que en España se bebe mucho y de que se debería ser mucho más duro con los conductores. «Este collarín lo llevo porque un salvaje me embistió el otro día por detrás. Si la Guardia Civil le hace la prueba, seguro que da "positivo". Tienen que ponerse muy duros para coger eso. Sería una solución perfecta, porque un tío borracho no sabe lo que hace. Y se notaba que iba bebido, en la voz, en lo pálido que se quedó, en el tufo que daba... Es algo que tenía que estar más castigado; y no es porque yo no tome, sino porque hay muchos accidentes, muchos muertos, por el exceso de alcohol. Se toman muchas cervezas, mucha copa y eso lo veo yo incluso en compañeros míos y en otra gente, que salen del bar y cogen el coche. A lo mejor, los que tienen que salir en carretera se cuidan más porque está la Guardia Civil y el miedo guarda la viña.»



Los controles de alcoholemia pueden ser preventivos o realizarse tras una infracción grave o un accidente

PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA REALIZADAS POR LA GUARDIA CIVIL DE TRAFICO

Año	Pruebas por accidente			Pruebas por infracción			Pruebas por control			Diligencias por negativa
	Total	Positivas	%	Total	Positivas	%	Total	Positivas	%	
1979	29.267	1.416	4,83	13.335	600	4,49	—	—	—	—
1980	46.853	1.853	3,95	119.251	1.357	1,13	—	—	—	124
1981	47957	2.275	4,75	97.443	1.521	1,57	20.352	272	1,33	104
1982	45.662	1.964	4,31	61.191	1.452	2,38	283.413	3.968	1,41	247
1983	46.284	2.018	4,36	44.628	1.171	2,62	402.185	3.546	0,88	268
1984	50.178	1.854	3,69	37.533	991	2,64	363.023	2.296	0,63	219
1985	56.978	1.959	3,43	42.234	1.003	2,37	288.926	1.520	0,52	277
1986	61.370	1.751	2,85	50.564	832	1,64	322.498	1.192	0,36	237
1987	64.782	1.697	2,62	57.708	816	1,42	297.159	1.120	0,38	345
Total	449.331	16.787	3,73	523.887	9.743	1,86	1.977.556	13.914	0,70	1.821



Después del accidente, la prueba. En este caso dio negativa.

Una prueba constitucional

En sentencias del Tribunal Constitucional de 4 y 7 de octubre de 1985 se establece que «en modo alguno puede considerarse inconstitucional la previsión normativa de una prueba tendente a determinar el grado de alcohol en sangre de los conductores». Asimismo, se señala que la verificación de la prueba no puede entenderse como «detención» y que «sólo a partir de la apreciación del resultado positivo del examen pericial practicado puede hablarse en rigor de detención».

«En otros términos —según circular de la Fiscalía General del Estado—, la verificación de la prueba de alcoholemia supone un sometimiento no ilegítimo, desde la perspectiva constitucional, a las normas de policía; sometimiento al que incluso puede verse obligado sin la previa existencia de indicios en el curso de controles preventivos realizados para velar por la seguridad del tráfico».

Por otra parte, el test de alcoholemia, al no tener la condición jurídica de *medio* de prueba, ha de ser *objeto* de prueba, y para ello, aparte de la comparecencia de posibles testigos, nada mejor que la declaración de los agentes policiales en el sumario y en el juicio oral, para ratificar los resultados del test y confirmar los signos externos de la posible embriaguez del conductor.

Javier Arias, veintitrés años, cinco conduciendo, tiene prisa, pero está perfectamente sobrio. Mañana tiene que madrugar, ocupar su puesto en una fábrica de patatas fritas. Hay que recuperar el tiempo perdido, o más bien «ganado», porque esta noche, como todas, ha estado cortejando a su novia. «No bebo nunca, ni en las fiestas, y cuando tengo que montar en el coche que conduce alguno de los amigos que sí beben, les suelo decir que tengan cuidado con la carretera». Para Javier, el alcohol no es bueno para nada, y para conducir mucho menos.

INFRACTORES Y, ADEMAS, BEBIDOS

Las pruebas de alcoholemia a conductores que acaban de cometer una infracción de tráfico de las «graves», se vienen realizando por la Guardia Civil desde 1979. En ese año, el 4,49 por 100 de las pruebas resultaron positivas. Hasta diciembre de 1987, unos diez mil conductores, de entre más de medio millón de controlados, tenían una tasa de alcohol en sangre igual o superior a 0,8. Sin embargo, hay que señalar que el índice de pruebas positivas ha ido disminuyendo cada año hasta llegar, en 1987, al 1,42 por 100.

Viernes, 23 horas, en la Unidad Especial de Tráfico de la Policía Municipal madrileña. Se produce el relevo de turnos y la revista TRAFICO se dispone a recorrer las calles de la ciudad durante cinco horas, a bordo de un vehículo especial de la Unidad de Investigación de Accidentes, con los guardias José Campos y Enrique Antón.

A través del radioteléfono, una pa-



Los controles en ciudad

Con el Acuerdo Marco suscrito en enero de 1984 entre la Federación Española de Municipios y Provincias y la DGT, este último organismo se comprometía a dotar a las Policías Municipales de medios técnicos y asesoramiento para que éstos efectuaran controles preventivos de alcoholemia en los núcleos urbanos. Así, según datos facilitados por la Policía Municipal madrileña, el control practicado en la segunda quincena de enero se saldó con tres mediciones positivas, 683 negativas y en siete casos el conductor se negó a efectuar la prueba. Sin embargo, durante 1987 se practicaron 3.813 pruenas de alcoholemia derivadas de la comisión de infracciones o por accidente, resultando 846 casos que dieron «positivo» y que representa un 22,18 por 100.

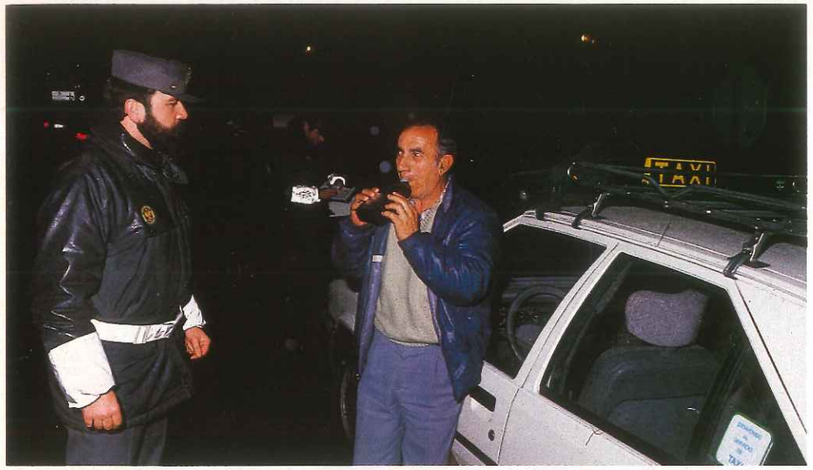
En una ciudad como Logroño, en la que se establecen controles en las madrugadas de los viernes, en las salidas y entradas, se realizaron en 1987, 66 pruebas, de las que 21 fueron positivas. Por infracción fueron 24 pruebas con 13 positivas (dos de ellas con extracción de sangre). Y, por último, por intervención en accidente, se hicieron 41 pruebas, con 14 casos positivos.

En Valladolid, donde se somete al test a los conductores accidentados y que ofrecen ciertos síntomas, las 116 pruebas realizadas en 1987 en la ciudad resultaron positivas. Sin embargo, en 371 pruebas realizadas en controles preventivos, sólo cinco fueron positivas, mientras que por infracción se hicieron 23 pruebas, todas ellas positivas.

trulla «X» (Protección Ciudadana) solicita una prueba de alcoholemia en la calle Bailén para un conductor con síntomas de embriaguez, que circula de forma temeraria y estuvo a punto de atropellar a un guardia. Al serle requerido para la prueba el hombre ni dice sí, ni dice no, pero se explaya sobre lo divino y lo humano y, aunque reconoce que ha tomado güisqui con una bebida de cola, en lo concerniente a la «circulación vial» está dispuesto a llevarnos a los sitios donde ha estado bebiendo y a demostrarnos que es el mejor con el coche, aun en estas circunstancias. Por su hablar pausado, su arrastre de palabras y por la incoherencia de las mismas, además de que le resulta imposible permanecer con los pies fijos en el mismo sitio, podría deducirse que difícilmente podría hacer una demostración malabar.

Después de muchos rodeos parece que decide no soplar en el alcoholímetro. Los guardias le informan que será conducido a Comisaría y que su coche (se trata de un taxi sin aparato taxímetro) será llevado al depósito municipal. En un aparte, confiesa al equipo de esta revista que tomó una copa en Villaverde Bajo —siempre güisqui con cola—, otra en Doctor Federico Rubio y Galí, otra en la misma calle, «pegadito», otra —hace un inciso para decir que trabaja con rótulos luminosos— «en la cafetería Dublín, donde estuve de camarero... y ahora a cualquiera de los redactores-jefes o a los de la municipal, es-





Baltasar Vega pasa la prueba sin apuros. Está convencido de que en España se bebe mucho y que debería haber más mano dura.

toy dispuesto a mostrarles mejor circulación vial que cualquiera...».

Nadie le va a permitir semejante demostración. Se lo llevan a Comisaría, sin que nos parezca oportuno acompañarle a pesar de su insistencia.

«ALGUNOS SE ECHAN A LLORAR»

«A veces se muestran agresivos —señalan los guardias Campos y Antón mientras nos dirigimos a la calle Infanta Mercedes a realizar otra prueba—; sobre todo, a la hora de meterlos en el coche patrulla o pedirles las llaves de su coche. No es raro que se echen a llorar cuando realmente se dan cuenta de la situación.»

Sobre la 1,30 de la madrugada se realiza el siguiente test de alcoholemia a un conductor que se ha saltado un disco rojo. «Acabo de salir hace un momento del curro y no me he tomado nada más que dos cubatas». El aparato detecta un 0,77 de alcohol en sangre. «Le ha faltado poco».

«Es posible que en casos como éste —se tambaleaba ligeramente—, además de la bebida han podido fumar algún "canuto"», nos susurran los guardias. La despedida es mucho más alegre, casi altiva, que el encuentro con el infractor, hosco y huraño. En cualquier caso, asume su parte de culpa por rebasar el semáforo.

Más tarde, es el 091 —la Policía Nacional— quien requiere la prueba de alcoholemia en la calle General Perón, para un conductor que «entró en un control haciendo eses y estuvo a punto de atropellar a un taxi».

«Soy un ciudadano normal; lo único que quiero es ir a dormir a mi casa», suplica con las manos unidas y el rostro profundamente compungido. Confiesa que ha tomado «cuatro copas», pero «no he cometido ninguna irregularidad». Los policías nacionales sonríen irónicamente ante esta manifestación. Duda una y otra vez entre soplar o no soplar, incluso llega a tomar el «alcohometer» y simula que lo hace. Pero está interponiendo los dedos. Sus modales son correctos, casi en exceso. Siempre que habla, suplica. Al final acaba con la paciencia del agente municipal, que le pide que no le «engañe» al soplar. «Está usted en su derecho de hacerlo o no», le dice. Y termina por pasar a disposición de la Policía Nacional, quien, antes de llevarlo a Comisaría, aparca su vehículo. «Si un conductor da positivo o



Entre treinta mil y trescientas mil pesetas, y prisión menor de tres meses a cinco años, podría ser la pena de algunos delitos de tráfico con alcohol

Procedimientos judiciales

(Por conducir bajo la influencia del alcohol)

Provincia	1985	1986	% variación
Alava	159	150	– 5,66
Albacete	109	125	+ 14,67
Alicante	384	304	– 20,83
Almería	162	152	– 6,17
Asturias	486	506	+ 4,11
Avila	27	15	– 44,44
Badajoz	195	124	– 36,41
Baleares	552	554	+ 0,36
Barcelona	1.922	2.101	+ 9,31
Burgos	36	48	+ 1,33
Cáceres	90	47	– 47,77
Cádiz	306	257	– 16,01
Castellón	77	82	+ 6,49
Ciudad Real	50	55	+ 10,00
Córdoba	244	262	+ 7,37
La Coruña	95	313	+ 229,47
Cuenca	31	23	– 25,80
Gerona	22	77	+ 250,00
Granada	59	85	+ 44,06
Guadalajara	26	21	– 19,23
Guipúzcoa	214	347	+ 62,14
Huelva	129	95	– 26,35
Huesca	1	5	+ 400,00
Jaén	255	272	+ 6,66
Las Palmas	471	231	– 50,95
León	6	20	+ 233,33
Lérida	54	62	+ 14,81
Logroño	46	26	– 43,47
Lugo	93	112	+ 20,43
Madrid	428	1.554	+ 263,08
Málaga	541	592	+ 9,42
Murcia	961	317	– 67,01
Navarra	87	105	+ 20,68
Orense	52	32	– 38,46
Palencia	15	13	– 13,33
Pontevedra	181	174	– 3,86
Salamanca	60	75	+ 25,00
Sta. Cruz T.	500	511	+ 2,20
Santander	257	165	– 35,79
Segovia	32	30	– 6,25
Sevilla	560	397	– 29,10
Soria	4	11	+ 175,00
Tarragona	232	254	+ 9,48
Teruel	23	10	– 56,52
Toledo	79	62	– 21,51
Valencia	115	173	+ 50,43
Valladolid	40	67	+ 67,50
Vizcaya	347	500	+ 44,09
Zamora	7	5	– 28,57
Zaragoza	158	422	+ 167,08
	10.969	11.907	+ 8,55

Fuente: Memoria de la Fiscalía General del Estado.

ACCIDENTES RELACIONADOS CON EL ALCOHOL (1986)

PERSONAS IMPLICADAS	TOTAL			CARRETERA			ZONA URBANA		
	Víctimas habidas en estos accidentes		Núm. de accidentes con conductor bajo efectos del alcohol	Víctimas habidas en estos accidentes		Núm. de accidentes con conductor bajo efectos del alcohol	Víctimas habidas en estos accidentes		Núm. de accidentes con conductor bajo efectos del alcohol
	Muertos	Heridos		Muertos	Heridos		Muertos	Heridos	
Peatones	6	90	82	4	29	28	2	61	54
Conductores de bicicletas	—	15	12	—	8	6	—	7	6
Conductores de ciclomotores	4	230	184	2	94	74	2	136	110
Conductores de motos	5	144	100	4	66	45	1	78	55
Conductores de turismos	152	3.513	2.106	113	1.919	1.058	39	1.594	1.048
Conductores de furgonetas	13	167	107	5	112	67	8	55	40
Conductores de camiones	15	127	90	12	100	69	3	27	21
Conductores de autobuses	5	45	11	4	38	4	1	7	7
Otros conductores	5	42	35	3	32	23	2	10	12
Total	205	4.373	2.727	147	2.398	1.374	58	1.975	1.353



«No suelo beber, y menos cuando conduzco el autobús.»

se niega a someterse a la prueba no puede conducir su vehículo, ni siquiera aparcarlo». Antes de llevárselo, como la mayoría de los que se han tomado «cuatro copas», confiesa a esta revista que «el alcohol no me dificulta para conducir». Pero está asustado, a pesar del trato correcto que ha recibido. De todas formas, se le convence de que de ningún modo dormirá esa noche en Carabanchel.

Sobre las cuatro de la madrugada se aprecia un incremento notable de la circulación. «Ya van de regreso a sus casas». El equipo de investigación de accidentes regresa también a su sede del barrio madrileño de Legazpi, en la calle del Plomo. «Hay que redactar informes, hacer croquis, etcétera.

Otra de las circunstancias por las que se hacen mediciones de alcoholemia es la de haber tomado parte en un accidente. A veces resulta difícil realizar las muestras cuando el accidentado está muy grave o ha fallecido. Sin embargo, es en esta modalidad en la que se registran los índices más altos de resultados positivos, aproximadamente cerca del 4 por 100. De casi medio millón de pruebas realizadas desde 1979, unas 17.000 fueron positivas, aunque se viene observando un descenso del índice.

En Buitrago de Lozoya, en la carretera N-I, la Guardia Civil de Tráfico había montado un control de radar. A la salida de la población, la «pareja» paraba a los vehículos que habían pasado a exceso de velocidad, con el propósito de realizar la prueba de alcoholemia ante la presencia del equipo de esta revista. Quizá era muy presuntuoso suponer que a media mañana alguien cometiera una infracción y además diera «positivo» en alcohol. Efectivamente, ninguno de los conductores que se sometieron a la prueba había bebido. Un matrimonio francés —que tuvo que ir a una entidad bancaria para poder pagar la sanción en moneda nacional—, un conductor de autobús, varios conductores de turismos, una joven mamá que quería justificar su exceso de velocidad «porque el niño lloraba de hambre...» y que «no he tomado una copa desde el día de mi boda», y una bilbaína simpática que había pasado a 107 kilómetros por hora, donde existía limitación de 60, y que amablemente se negó a que le hiciéramos fotos durante su conversación con los agentes. Pero íbamos a volver a verla, porque instantes después sobrevenía lo imprevisto...

Hasta prisión menor

La sanción administrativa por conducir bajo los efectos del alcohol oscila en nuestro país entre 5.000 y 20.000 pesetas, y por la negativa a someterse a la prueba de alcoholemia, 10.000 pesetas. Además, existe la posibilidad de aplicar el artículo 340 bis a) del Código Penal, que establece que será castigado con las penas de multa de 30.000 a 300.000 pesetas y privación del permiso de conducir por tiempo de tres meses a cinco años, «el que condujere un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas o estupefacientes». En este sentido, la Fiscalía General del Estado tiene prevista una propuesta de modificación del Código Penal para dar contenido al artículo 340 bis c): «Si el rieso producido con las conductas previstas en los artículos anteriores —entre los que se encuentra el 340 bis a) citado— fuera deliberado o de extraordinaria gravedad, se impondrán las penas de prisión menor y privación del permiso de conducir por tiempo de tres a diez años».

En Francia se impone una multa de 2.000 a 30.000 francos, con posibilidad de dos meses a dos años de cárcel, suspensión del permiso y, en algunos casos, anulación total del mismo. En la R. F. de Alemania se calcula la multa sobre los ingresos, y la pena queda al arbitrio del juez, que puede imponer prisión incondicional de hasta cinco años. En el Reino Unido se produce la suspensión automática del permiso durante un año como mínimo. En Dinamarca la suspensión es de seis meses, aunque si la tasa de alcohol supera 1,20 g/1.000, se impone una multa en función del salario y una pena de encarcelamiento de quince días.

Medidas de tráfico para la Semana Santa

PRIMERA SALIDA MASIVA DEL AÑO



EL que más y el que menos prepara ya su escapada de unos días con motivo de la Semana Santa, que viene a ser como el oxígeno necesario antes del verano. Y muchos de ustedes utilizarán como medio de transporte su propio vehículo. Es, pues, momento de recordarles algunas recomendaciones que no por sabidas dejan de ser útiles. Además, les informamos de las medidas de tráfico previstas en las tres provincias que tradicionalmente presentan más problemas: Barcelona, Valencia y Madrid.

Como viene siendo habitual, varias causas determinan la mayoría de los accidentes que se producen en estas fechas, que son, por otro lado, las comunes a cualquier fin de semana: salida de la vía, velocidad inadecuada, invasión del carril izquierdo, distracciones del conductor y adelantamientos antirreglamentarios, que, unidos a la conducción bajo efectos de estimulantes de algún tipo, configuran un abanico de trágicas consecuencias.

El pasado año se produjeron durante la Semana Santa 116 accidentes, cuyo resultado fue de 144 muertos, 100 heridos graves y 53 heridos leves. Las comunidades autónomas en las que tuvo mayor incidencia la accidentalidad fueron las de Cataluña (26 accidentes, 38 muertos, 21 heridos graves y 15 leves), Valencia (18 accidentes, 25 muertos, nueve heridos graves y ocho leves), Andalucía (16 accidentes, 18 muertos, 16 heridos graves y cinco leves) y Castilla-León (12 accidentes, 12 muertos, 14 heridos graves y dos leves). Por contra, las comunidades de menor siniestralidad fueron las de Navarra, Aragón, La Rioja, Cantabria, Asturias y Baleares. Estos datos deben poner, una vez más, sobreaviso a quienes por estas fechas saldrán a las carreteras y tener muy en cuenta —¡perdón por la insistencia!— que, además de comprobar el buen estado del coche, fundamentalmente los elementos de seguridad, debe evitar premuras, conviene que fije la fecha y hora de salida con el consiguiente descanso previo, además de la consiguiente recopilación de datos sobre el trayecto que va a realizar. Por supuesto, olvidarse de las prisas.

En el Servicio de Información y Regulación de la Dirección General de Tráfico, teléfono 742 12 13, le podrán informar detalladamente de lo que usted necesite —además de prestarle auxilio si lo necesita— a cualquier hora del día o la noche.

BARCELONA

DIA 26 DE MARZO, SABADO DE DOLORES

N-II (dirección Francia): A partir de las 9,00 horas se establecerá un carril especial de circulación para conseguir dos carriles permanentes de salida entre Montgat y Calella.

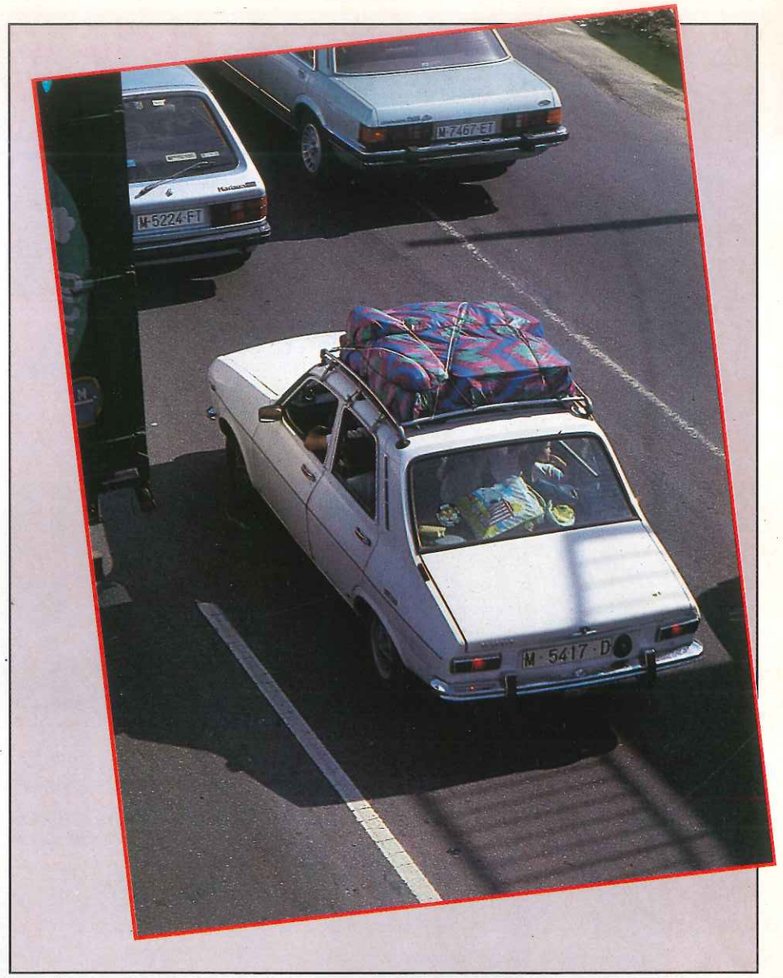
DIA 27 DE MARZO, DOMINGO DE RAMOS

Salida: A-2: A partir de las 9,00 horas se habilitará un carril especial de circulación sobre la calzada contraria entre Barcelona y Molins de Rei. **A-17:** Desde las 9,00 horas se instalará un carril adicional sobre la calzada contraria entre la Meridiana y la fábrica de cemento. **N-II (Norte):** A las 9,00 horas se colocarán conos para señalizar dos carriles de circulación entre Montgat y Calella. **C-246:** Se habilitará un carril especial de circulación hasta el p.k. 15.

Retorno: A-2/A-7: Se establecerá un carril especial en el tramo Martorell-Molins de Rei y dos desde Molins de Rei hasta Barcelona. **A-17:** Un carril especial desde la fábrica de cemento a la Meridiana. **A-19:** Se colocarán conos en la travesía de Mataró hasta enlazar con el viaducto de la A-19 que será de *dirección única. Unico acceso a Mataró.* Mientras dure esta medida todos los vehículos procedentes de Barcelona con destino Mataró deberán acceder obligatoriamente por el acceso bajo el viaducto. **N-II (Norte):** Se establecerá un carril especial de retorno desde Calella a Montgat. **N-II (Sur):** Se dispondrán conos para conseguir dos carriles de retorno entre el cruce de Collbató y Cuatro Caminos. **C-256:** Si las condiciones de tráfico lo requieren, se establecerá un carril especial de retorno desde el p.k. 19.

DIA 31 DE MARZO, JUEVES SANTO

N-II (Norte: Barcelona-Gerona): A las 14,00 horas se instalarán conos para conseguir dos carriles permanentes de salida entre Montgat y Calella. **N-II (Sur):** A las 14,00 horas se habilitarán conos en el tramo comprendido entre Cuatro Caminos y el Cruce de Collbató, para dar continuidad a los dos carriles de salida en todo el tramo. A lo largo de la travesía de Igualada quedarán prohibidos todos los giros a la izquierda. **A-17:** A las 16,00 horas se establecerá un carril adicional sobre la calzada contraria entre Barcelona y la fábrica de cemento, p.k. 8, ya en el tramo de peaje. **N-340:** Si el tráfico lo requiere, se efectuarán cortes alternativos para conseguir sentidos únicos de circulación entre Cuatro Caminos y Cervelló. **A-2/A-7:** A partir de las 14,00 horas se establecerá un carril adicional de circulación sobre la calzada contraria, hasta el tronco de peaje de Martorell (p.k. 171,5). *Este carril no puede ser utilizado por los que se deseen salir en Molins, Martorell o continuar por la A-7 sentido Gerona, siendo la primera salida Vilafranca.* A fin de conseguir la máxima fluidez en el peaje de Martorell, se aconseja a todos los usuarios lleven preparado el importe exacto del peaje. Igualmente, es recomendable tener dispuesto en monedas de 5, 25, 50 y 100 las 305 ptas. del importe para poder acceder a los peajes automáticos, o bien utilizar las tarjetas magnéticas. A las 14,00 horas se dispondrán los medios que permitan dar continuidad a un carril de la autopista A-7 en su entronque con la A-2 en *Papiol.*



DIA 1 DE ABRIL, VIERNES SANTO

Salida: A primera hora de la mañana se instalarán las siguientes medidas especiales: **C-246:** Se habilitará un carril adicional con conos hasta el p.k. 15. **A-2/A-7/A-17/N-II (Norte y Sur) y N-340:** Se habilitarán las mismas medidas que el Jueves Santo.

Retorno: N-II (Norte): Se colocarán conos entre Calella y Montgat, para conseguir dos carriles permanentes. **C-246:** Si las condiciones del tráfico lo requieren, se dispondrá un carril adicional desde el p.k. 19.

DIA 2 DE ABRIL, SABADO DE GLORIA

No se adoptarán medidas especiales.

DIA 3 DE ABRIL, DOMINGO DE RESURECCION

Salida: A las 9,00 horas se implantarán las siguientes medidas: **N-II (Norte):** Conos entre Montgat y Calella para conseguir dos carriles de salida. **C-246:** Carril adicional hasta el p.k. 19. **A-17:** Se habilitará un carril sobre la calzada contraria hasta la fábrica de cemento.

Retorno: N-II (Norte): Conos entre Calella y Montgat, para conseguir dos carriles permanentes. **N-II (Sur):** Conos entre Esparraguera y Cuatro Caminos. **N-340:** Cortes alternativos para conseguir sentidos únicos de circulación entre Cervelló y Cuatro Caminos. **A-7/A-2:** Un carril adicional Molins-Barcelona. **A-17:** Un carril desde la fábrica de cemento a la Meridiana. **C-246:** Si las condiciones del tráfico lo requieren, se habilitará un carril adicional desde el p.k. 19.

RETORNO PARA EL LUNES DE PASCUA

A-7/A-2: Tramo Martorell-Molins de Rei: Un carril adicional. *Este carril adicional es directo a Barcelona, por lo que nunca debe ser seleccionado por los usuarios cuyo destino sea anterior* (A-7 dirección Gerona, Terrassa, S. Cugat, Molins de Rei, S. Feliú o S. Just.). **Tramo Molins-Barcelona:** Dos carriles. **Tramo Esplugues-Barcelona:** Dos carriles. Se prevé muy densa circulación entre las 15 y las 20 horas. Se recomienda a todos los usuarios de la A-7 lleven preparado bien la tarjeta magnética o el importe del peaje de Martorell —305 ptas.—, y en la medida de lo posible en monedas de 5, 25, 50 y 100 ptas., para poder acceder a los peajes automáticos, agilizando el paso por el tronco de peaje. **A-17:** Un carril adicional desde la fábrica de cemento (p.k. 8). **N-340:** Cortes alternativos para dar sentidos únicos de circulación entre Cervelló y Cuatro Caminos. **N-II (Norte):** Conos desde Calella hasta Montgat, para conseguir dos carriles permanentes de entrada. **N-II (Sur):** Conos entre el Túnel del Bruc y Cuatro Caminos. Si las condiciones del tráfico lo exigen, esta medida podrá ser ampliada hasta Jorba. A lo largo de la travesía de Igualada quedarán prohibidos todos los giros a la izquierda. **A-19:** Se colocarán conos en la travesía de Mataró hasta enlazar con el viaducto de la A-19, que será de *dirección única. Unico acceso a Mataró.* Mientras esté implantada esta medida, todos los vehículos procedentes de Barcelona, tanto por la N-II como por la A-19, con destino Mataró, deberán hacerlo obligatoriamente por el acceso existente debajo del viaducto. **C-246:** Un carril adicional desde el p.k. 19.

MADRID

Sin duda alguna, los días de mayor conflictividad en las carreteras madrileñas serán el 30 y 31 de marzo, por lo que se refiere a la salida, y el 3 y 4 de abril, en el regreso. Respecto a los primeros, se estima que las horas en que habrá mayor saturación de tráfico se centren entre las 17,30 y 18,30 del 30 de marzo (Miércoles Santo) y entre las 8,00 y las 14,00 horas del día 31 (Jueves Santo). En cuanto a la operación retorno, el Domingo de Resurrección (3 de abril), el mayor índice de vehículos en los accesos a la capital tendrá lugar entre las 17,00 y las 21,00 horas, mientras el Lunes de Pascua se producirá entre las 9,00 y las 20,00 horas.

N-I (Burgos): En la salida pueden producirse retenciones a partir de La Cabrera, y se espera total fluidez en los primeros 50 kilómetros, gracias a la nueva autovía. En el retorno, ocasionales retenciones entre los kilómetros 85 y 55, mientras en la autovía puede registrarse una marcha lenta, aunque sin problemas.

N-II (Barcelona): No se esperan problemas significativos ni en la salida ni en retorno por esta carretera.

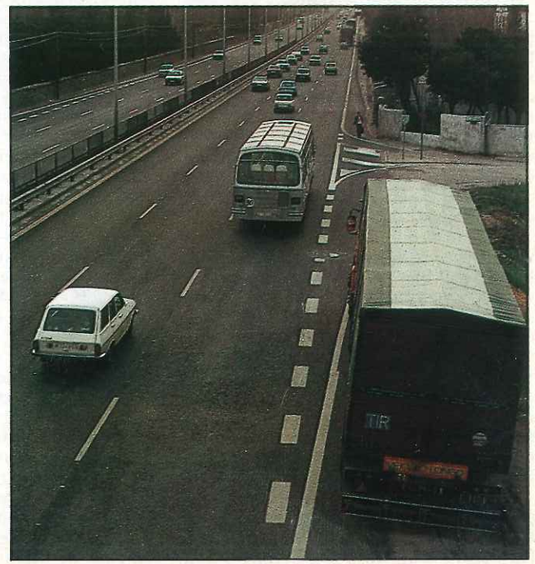
N-III (Valencia): Para la salida se habilitará un segundo carril entre los kilómetros 11 y 26, pudiendo permitirse la circulación por el arcén, según las necesidades. En cuanto al regreso, posibles retenciones

Consejos a recordar

- Sería conveniente que aprovechase este desplazamiento para hacer una puesta a punto de su vehículo, siempre con cierta antelación.
- En el caso de que no efectúe dicha puesta a punto, no se olvide de pedir que le comprueben de modo especial las ruedas, los frenos, el alumbrado y la suspensión.
- Evite el exceso de equipaje, llevando sólo lo que va a utilizar. De cualquier modo, no coloque objetos de forma que impidan la perfecta visibilidad al conductor. Sitúe la carga adecuadamente.
- Si viaja con niños, acomódelos siempre en los asientos traseros.
- Utilice en todo momento el cinturón de seguridad, incluso desde la misma puerta de su casa.
- Si viaja en moto, lleve puesto el casco protector. Es también obligatorio.
- No se fije una hora de llegada y descanse su conducción cada dos horas y media o tres, aunque le suponga cierto retraso.
- Como éstas son fechas de desplazamientos masivos, es probable que parte de su viaje lo tenga que hacer en caravana. Mantenga la distancia de seguridad respecto al coche que le precede y evite los adelantamientos.
- En caso de circular por autopista, no olvide que la distancia de seguridad debe ser mayor, al ser también más elevada la velocidad.
- Hay que mantener en todo momento la velocidad adecuada a las condiciones de la vía o a las circunstancias del tráfico.
- En las travesías de poblaciones, extreme su precaución. Mucha atención a la presencia de peatones —especialmente niños— y de ciclomotores.
- En las autopistas circule siempre por el carril de la derecha y utilice los demás para los adelantamientos. Una vez efectuados éstos, vuelva de forma gradual al carril derecho.
- Cuando vaya a marchar por autopistas es recomendable verificar previamente la presión de sus neumáticos y llevar lleno el depósito de gasolina.
- En las vías rápidas debe comenzar la maniobra de cambio de carril con mucha mayor antelación que en las carreteras ordinarias, para asegurarse de que sus indicadores de dirección son bien vistos. Manténgalos en funcionamiento durante toda la maniobra.
- En dichas vías rápidas su vehículo debe hacerse visible a los demás conductores mucho antes que en las carreteras ordinarias, a causa de las más elevadas velocidades. La mejor señal para advertir de esa presencia es hacer destellos con las luces.
- Si sufre una avería o un accidente, retire rápidamente el vehículo de la calzada y del arcén, siempre que sea posible.

CAMIONES

Experiencias de años anteriores han demostrado que los camiones, en determinados puntos y circunstancias, entorpecen la circulación. Aun teniendo en cuenta que durante la Semana Santa hay días en los que las empresas no pueden «aparcar» su trabajo por estas circunstancias, és probable que en estas fechas y en horas y puntos concretos se adopte alguna medida restrictiva para estos vehículos, que en su día se anunciará puntualmente.





entre los kilómetros 26 y 20, con instalación de conos y autorización a circular por el arcén.

N-IV (Andalucía): En la operación salida pueden originarse retenciones en Aranjuez, aunque el MOPU tiene previsto un desvío para evitar el paso por dicha ciudad. Posibles cortes en el Puente Largo. En cuanto al retorno, se prevé que puedan producirse retenciones al llegar los vehículos a la zona de influencia de los semáforos de Villaverde.

N-V (Extremadura): Podrán producirse retenciones entre los kilómetros 10 y 36, en la salida, siendo factible el uso de un carril adicional, así como la circulación por el arcén. En el regreso, retenciones varias y habilitación de carril adicional, con circulación permitida —en su caso— por el arcén y el carril-bus.

N-VI (La Coruña): Durante la operación salida, y ante las previsibles retenciones, podrá habilitarse en esta carretera un cuarto carril y se pondrán en servicio nuevas salidas alternativas («by pass») para ofrecer una mayor fluidez. Por lo que a la operación retorno se refiere, serán posibles las retenciones esporádicas, utilizándose los «by pass» de forma intermitente, puesto que es de prever, asimismo, una intensa circulación en el sentido contrario (salida desde Madrid).

N-401 (Toledo): A lo largo de los días de salida, esta vía sufrirá retenciones entre los kilómetros 23 y 45. En cuanto al regreso, son de prever también retenciones a causa de los semáforos de Torrejón de la Calzada, entre los kilómetros 29 y 26.

C-501 (Pantano de San Juan): Son previsibles retenciones varias, especialmente entre los kilómetros 25 y 42, el día 30 de marzo, y entre los kilómetros 7,500 y 45, el día 31. En cuanto a la operación retorno, se producirán posibles retenciones en la travesía de Villaviciosa de Odón.

Es de prever, por otro lado, que no se produzcan retenciones importantes durante la operación retorno tanto en la C-601 (El Pardo) como en la C-505 (San Lorenzo de El Escorial) y en la C-607 (Colmenar Viejo), aunque todas estas vías soportarán una circulación superior a lo habitual entre las 14.00 y las 21.00 horas. No parece necesaria la adopción de medidas especiales por tal causa.

VALENCIA

ITINERARIOS ALTERNATIVOS RECOMENDADOS

Tráfico procedente de Barcelona con destino a Andalucía occidental: Barcelona por A-7 hasta Puzol N-340 (viejo acceso-zona urbana de Valencia y siguiendo la señalización N-III) a N-III, hasta Graja de Iniesta, por carretera local a Iniesta, Villanueva de la Jara, C-311 a Rubielos Bajos, Sisante, Vara del Rey, San Clemente, Villarrobledo, Tomelloso, Argamasilla de Alba, Manzanares, N-IV.

Tráfico desde Valencia a Andalucía oriental: a) **Destino Andalucía:** N-340, Fuente la Higuera, Caudete, Yecla, Jumilla, Casas del Puerto, N-301, Molina de Segura, Alcantarilla, N-340, Almería. Entre tramo ahorra 9 km. sobre el trayecto Alicante-Murcia y tiene menos tráfico. b) **Destino Granada-Málaga:** N-340, Fuente la Higuera, Caudete, Yecla, Jumilla, C-3314, Venta del Olivo, Calasparra, Caravaca (C-330), Puebla de D. Fabrique, Huesca, C-3329, Cuéllar de Baza, N-342, Baza, Granada, Málaga. Este itinerario acorta 47 km. y es el más recomendable por las condiciones de tráfico.

Tráfico de Madrid a Gandía (zona Playas): Madrid por N-III a Chiva, C-3322 Turis, Real de Montroy, Carlet, Algemesi, Alzira, Tabernes Valldigna a N-332, Gandía. En este itinerario está previsto el corte por obras de la C-3322 entre Real de Montroy y Llombay (7,7 km.), efectuándose desvío convenientemente señalizado, en Real de Montroy por la VV-3081 sentido Dos Aguas, a 5,5 km. por la VV-3084 sentido Llombe y nuevamente a C-3322 (9,1 km.). A pesar de este pequeño desvío, que estará perfectamente señalizado, sigue siendo preferible el itinerario alternativo sobre el habitual N-III, Valencia N-332 a Gandía por ser más fluido y evitar las travesías de Valencia, Sollana y Sueca.

Tráfico de salida de Valencia hacia la N-234 (Gilet, Torres-Torres, Teruel): Desviarse al final en la autopista libre A-7 (E-6) hacia la planta siderúrgica y desde allí directamente a la N-234. Este itinerario alternativo está señalizado como tal por la DGT.

N-332: Travesía de Gandía y Oliva: El Jueves Santo, viernes, domingo y lunes se recomienda evitar estas travesías, utilizando la autopista de peaje.

MEDIDAS EXTRAORDINARIAS DE ORDENACION

N-III (Madrid-Valencia): Se habilitará doble carril de entrada o salida, según las necesidades del tráfico, entre Valencia y Chiva o el alto del Portillo de Buñol, el día 30 (miércoles) por la tarde, el día 31 (jueves) mañana y tarde, el 1 (viernes) por la mañana y el 3 (domingo) por la tarde.

N-332 (Valencia-Cartagena): Se habilitará doble carril de salida de Valencia, desde Silla al empalme con la autopista A-7, el día 30 por la tarde, el 31 todo el día y el 1 por la mañana.

Esta medida puede llevar consigo, si la intensidad del tráfico lo exige, el corte de la circulación en la variante de Silla de la N-340-S, desviándose entonces el tráfico por el antiguo acceso de esta carretera (travesías de Beniparrell) C-234 (Valencia-Zaragoza). Se habilitará doble carril desde el km. 12 al 14 los siguientes días: de salida de Valencia, el 30 por la tarde y el 31 y 3 por la mañana.

De entrada a Valencia los días 3 y 4 por la tarde.

OTRAS MEDIDAS

N-340 Sur, km. 222,200 (cruce Benifairó Catadau): Los días 3 y 4 de abril, cuando la circulación hacia Valencia produzca retención en este cruce, se practicarán desvíos obligatorios intermitentes desde L'Alcudia por la C-3322 (L'Alcudia Alzira) y C-3320 (Alzira Silla).

Autopista A-7 E-6, km. 0 (semáforos de entrada a Valencia): Los días 30 y 31 de marzo y 1 y 4 de abril está previsto la colaboración de la Policía Municipal y adecuación de los semáforos al ciclo verde de entrada.

Todas estas medidas de tráfico podrían sufrir alguna modificación de última hora posterior al cierre de la revista. Por ello, recomendamos que si piensan salir de viaje presten atención a la información que en estos días facilitará la Dirección General de Tráfico y llamen al (91) 742 12 13.

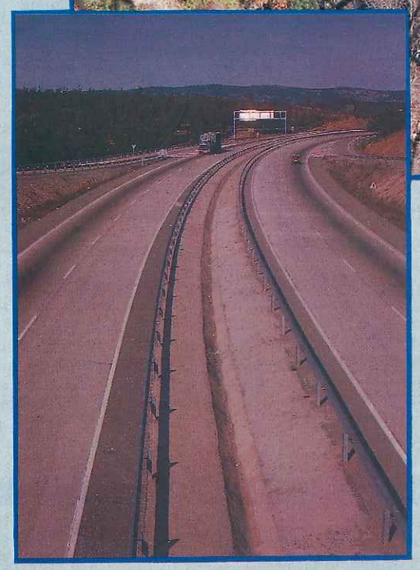


El desdoblamiento de Despeñaperros fue su primer paso

Despeñaperros, entre las provincias de Jaén y Ciudad Real, con un trepidante tráfico rodado —unos tres mil camiones diarios lo avalan— y temperaturas elevadas en los meses de verano, que deterioran poderosamente el pavimento, era hasta hace poco una de las preocupaciones a tener en cuenta en esa unión por carretera entre Andalucía y la capital del Reino. Por otra parte, el encajonamiento de la zona, en pleno desfiladero, complicaba la posible mejora incluso en una sencilla ampliación.

Pero había que llegar a una solución y ésta se ha encontrado con el desdoblamiento de la calzada, con dos carriles en ambas direcciones a lo largo de 17 kilómetros. Supuso una gran obra que evita el paso por los pueblos de Venta de Cárdenas y Santa Elena, lo que a unos ha sabido a pura gloria, mientras a otros les ha partido plenamente. Ya se sabe que nunca llueve a gusto de todos...

Es de resaltar que la utilización de un modernísimo parque de maquinaria, acompañado de avanzados procedimientos técnicos, ha originado pocas molestias en el tráfico por carretera en esta obra que, pese a estar paralizada un año, ha tardado cuatro en finiquitarse y ha costado dos mil quinientos millones de pesetas.



Primeros tramos del desdoblamiento, en la zona de Santa Elena.

Andalucía: AUTOVIA HACIA LA EXPO

DESPUES de los numerosos trámites que han de superarse en cualquier obra, máxime si es de la envergadura de la que nos ocupa, en enero de 1978 se iniciaba el desdoblamiento de Despeñaperros que, para empezar, iba a tener problemas en su ejecución. Al paso de un año hubo que rescindirle el contrato a la empresa adjudicataria, y mientras los nuevos proyectos echaron a andar, el calendario indicaba que 1981 había comenzado su caminar. Para finales de agosto de 1984 todo había terminado. El presidente del Gobierno inauguraba algo tan importante para los andaluces, que veían así cumplido un viejo sueño que no pudieron disfrutar sus antecesores...

Cuatro años se habían necesitado para ver aquello hecho realidad. Primero, los estudios de la Dirección General de Carreteras. Había tres alternativas: Mejorar la carretera existente, hacer un carril más, de vía lenta, o efectuar un desdoblamiento. Y menos mal que las autoridades decidieron lo último. Para ello también se hicieron números de todos los colores. Desde divisiones para ver el costo variable, el fijo y el del tiempo, hasta sumas para la decisión que aportaba cifras beneficiosas para la Administración y, sobre todo, para el



José RUBIO

Características técnicas

Entre los kilómetros 242,540 y 259,400 de la carretera Nacional IV, de Madrid a Cádiz, en plena Sierra Morena (provincias de Ciudad Real y Jaén) se encuentra Despeñaperros, paso casi infranqueable para Andalucía, en cuyas inmediaciones tuvieron lugar batallas en época de la Reconquista (Las Navas) y la Independencia (Bailén). Es, dentro de Sierra Morena, el lugar donde esta elevación montañosa alcanza su menor altura y anchura, por lo que la carretera tiene numerosos problemas, que obligaron al desdoblamiento, basado en el esquema de la Cruz de San Andrés, con circulación independiente de ida y vuelta por doble carril. El terreno está compuesto de pizarras silúricas en las cotas medias y cuarcitas en el fondo del valle.

Para efectuar la obra se hizo una voladura de 160.000 metros cúbicos de roca en alturas de hasta treinta y cinco metros sobre la trama de la carretera y excavación por ripado en otras zonas. En total, aprovechando el ya existente, se han efectuado dos túneles de ciento cuarenta y quinientos metros, respectivamente, de longitud, con diez metros de anchura en calzada y acera de 4,75 metros. La sección está compuesta de bóveda circular de 5,13 metros de radio con hastiales inclinados hacia el interior. En cuanto a estructuras, se han utilizado dos kilómetros de once metros de ancho de tablero; vanos de veintidós metros y alturas variables de tres a dieciocho metros. Los muros son 665 metros, de hormigón de sección transversal en L, mientras las calzadas son de firme rígido de hormigón, habiéndose empleado mezcla asfáltica sólo en el 8 por 100. En total, 2.500 millones de presupuesto y cuatro años para su realización.

Accidentalidad

No es Despeñaperros zona de muchos accidentes sobre todo si tenemos en cuenta el número de vehículos que por allí circulan ya que, como se sabe, es paso obligado para los que desde Andalucía salen hacia Madrid o viceversa. Con este movimiento que apuntamos, la accidentalidad desde el tramo comprendido entre Bailén y Venta Cárdenas, con Despeñaperros por medio, insistimos en que no es alarmante. Juzguen ustedes mismos:

1 de enero al 31 de octubre de 1987 entre los kilómetros 245,700 y 296,000 de la carretera RN-IV (Madrid-Cádiz) divididos en dos tramos:

TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LOS KM. 245,700 al 259,900

Número de accidentes 58
Número de muertos 4

PUNTOS NEGROS LOCALIZADOS

Kilómetro	N.º de accidentes	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Sólo daños
248,300	9	1	2	10	4
249,600	3	—	1	1	2
253,600	4	—	1	2	3
254,000	3	—	—	3	1
259,100	3	—	—	5	1

TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LOS KM. 259,500 al 296,000

Número de accidentes 103
Número de muertos 7

PUNTOS NEGROS LOCALIZADOS:

Kilómetro	N.º de accidentes	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Sólo daños
265,200	4	1	2	6	—
265,300	4	—	—	2	2
270,600	3	—	1	5	—
280,500	5	—	—	8	1
294,300	3	—	—	—	3
294,500	3	—	—	3	2
295,300	5	—	—	2	3

RESUMEN DE ACCIDENTALIDAD COMPUTADA

Número total de accidentes 161
Número total de muertos 11
Número de puntos negros localizados 12

ACCIDENTE

Durante el pasado 22 de febrero, una de las variantes de doble carril del puerto de Despeñaperros permaneció cerrada a causa del accidente que sufrió un camión-cisterna cargado con 19 toneladas de propileno, gas tóxico y combustible.

Según el conductor, que resultó ileso, fue golpeado lateralmente por otro camión que le adelantaba. El tráfico de la zona quedó interrumpido, aunque posteriormente fue habilitado el ramal ascendente para que se pudiera utilizar en las dos direcciones. Ventajas del desdoblamiento.

usuario, que era lo que importaba. De un lado se sumaban las expropiaciones, coste de la carretera, conservación y un largo etcétera. De otro, los beneficios y la amortización. No hubo duda. El desdoblamiento se imponía y..., manos a la obra. Con un importe de dos mil quinientos millones de pesetas la magna obra para los andaluces terminaba en 1984. El paso de Despeñaperros (más de media hora en atravesarlo), quedaba reducido a diez minutos. Y lo que es mayor: Los nervios de antaño, que en adelantamientos imprudentes habían costado más de una vida, quedaban en el libro de los recuerdos. Los accidentes, cuando se producen, ya no son por problemas de tiempo.

MEJORAS

Con todo lo expuesto, el paso de Despeñaperros no está terminado. Los organismos competentes están empeñados en mejorar lo ya mejorado. Y para ello se hacen más estudios para superar la calidad del trazado. En la obra ya inaugurada se utilizó la carretera existente y se entremezcló con la nueva. Desde Venta Cárdenas hasta Aldea Quemada o Arroyo del Rey —que por ambas denominaciones se conoce— se aprovechó lo anterior, en dirección Bailén. Luego, tramo nuevo. Sin embargo, en dirección Madrid fue al revés. La bajada desde Santa Elena era la misma de antaño y la continuación, de obra nueva, entre la que cabe destacar dos túneles, con un total de más de seiscientos metros, ya iluminados. La explicación nos la facilitaba el jefe de carreteras de Jaén, José María Cabezas:

— Estos túneles no necesitaban iluminación, ya que no tienen longitud obligatoria para ello. Pero como aquí los cambios de luz son tan grandes, pensamos dotarlo de la técnica más moderna, que no hace notar esas diferencias del sol a la oscuridad.

En total cincuenta millones que ya están dando un fruto. La luminosidad de los túneles gira en torno a la que existe en el exterior, con métodos muy avanzados.

Igualmente se han colocado teléfonos S.O.S. que van situados cada mil ochocientos metros. Estos teléfonos son de dos utilidades: una para auxilio en caso de accidente y otra de auxilio mecánico.

FUTURO DE LA NACIONAL IV

Y si el paso de Despeñaperros ha gozado de unas mejoras que son dignas del mejor elogio, el futuro del resto de la Nacional IV no puede quedar en el olvido, aunque en esta ocasión sólo lo toquemos de pasada. Desde Madrid hasta Ocaña, el desdoblamiento es ya algo del pasado. Pero a raíz de Ocaña y salvando La Guardia, que igualmente disfruta de tramos de estas circunstancias, se ha acometido el esperado desdoblamiento comprendido en la llamada autovía de Andalucía, que estará concluida para antes del 92, año de la Expo.

A la salida de Almuradiel hay tramos en obras, y en algunos sitios, avanzadas. Desde Venta Cárdenas a Santa Elena, con el paso de Despeñaperros, es el estudio que nos abarca, y ya realidad consumada. Luego, Santa Elena-La Carolina y La Carolina-Bailén, ya están adjudicadas. Y más adelante, Bailén-Córdoba-Sevilla... La autovía de Andalucía, en puertas.

Nono HIDALGO
Fotos: Natacha MARTINEZ

Nunca llueve...

La revista TRAFICO ha querido conocer «in situ», cuando las mejoras se siguen sucediendo, la obra de Despeñaperros. Y para ello ha hecho un trayecto en el que el tráfico rodado es tan importante que tal vez sea alma y vida de los muchos establecimientos que hay en la zona. Desde Bailén, donde se dan la mano las carreteras que hacen el corazón de Andalucía, de un lado Jaén, Granada, Almería y Málaga y de otro, Córdoba, Sevilla, Cádiz y Huelva, nos hemos trasladado hasta Valdepeñas, famosa por sus vinos. Esos, precisamente, que hay que guardar para casa si se va a conducir. Pues bien, partiendo de Bailén, kilómetro 296 de la Nacional IV el turista puede encontrar numerosos cámpings y piscinas, donde un refrescón, en esos veranos andaluces, con temperaturas de cuarenta grados, nunca viene mal. Junto a ello, las rutas turísticas de la Sierra del Segura y otros muchos alicientes.

En dirección Madrid, en el kilómetro 283 está Guarromán, en cuya subida encontramos dos carriles, con mal piso, por cierto. Y está justificado por el continuo paso de camiones y autobuses. Más adelante Carboneros y... La Carolina, rica en fábricas e industrias. Aquí encontramos una señalización de la autovía de Andalucía, que deberá estar lista para el 92. En el kilómetros 258 está Santa Elena, primer pueblo afectado por el desdoblamiento de Despeñaperros. Junto a la alegría que les ha supuesto el evitar el paso de la carretera por accidentes de los chavales, está la tristeza de que el pueblo «prácticamente está muerto». Nos lo decía el propietario de un restaurante, a pie de carretera:

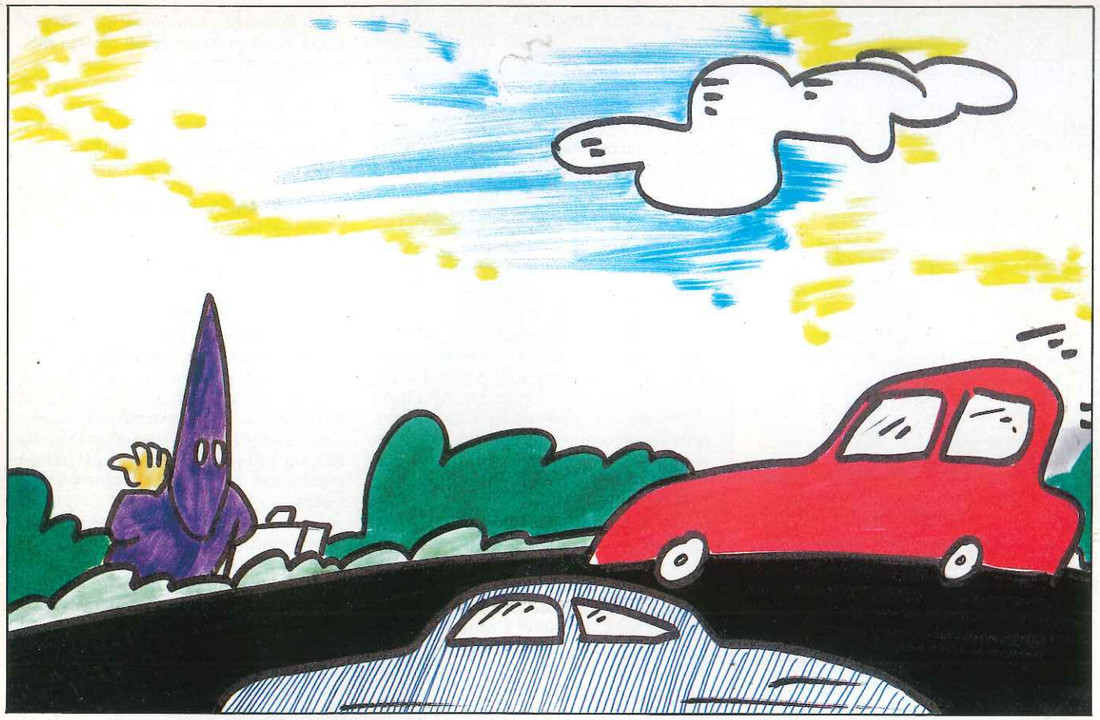
— Dábamos de 25 a 30 comidas diarias y que conste que le doy cifras bajas. Aparte, la barra era un continuo ir y venir. Ahora damos un par de comidas los domingos a gente que viene expresamente por ver el terreno. Y, durante el día, ya ve, nada de nada.

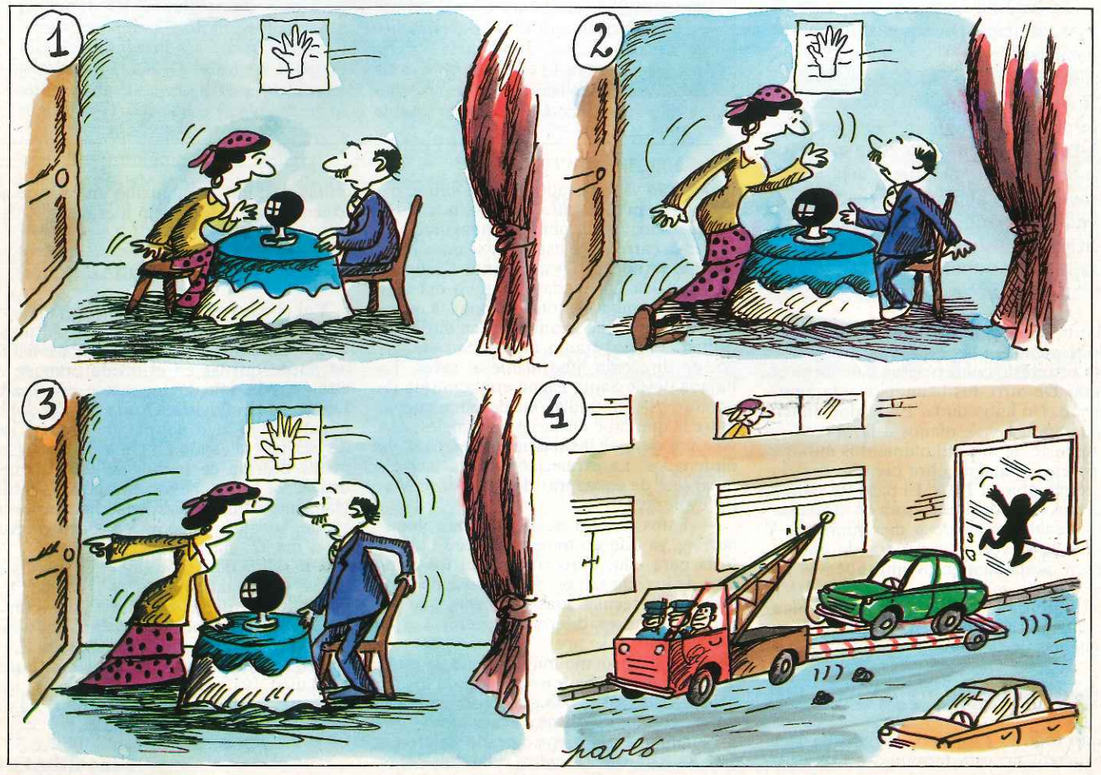
Así es. El hotel, restaurante, tres bares, un pub y las tiendas del recuerdo han perdido la vida. Una cosa parecida a Venta Cárdenas. Pero ya se sabe que nunca llueve a gusto de todos...

En el kilómetro 259,400 comienza el desdoblamiento de Despeñaperros con curvas bien señalizadas y consejos de circular a sesenta en algunas zonas. Es el tramo que se aprovechó del pasado. En el kilómetro 248 está el primer túnel, de 500 metros, y en el 245, el segundo, de 140 metros, ambos iluminados.

En el kilómetro 243 termina el desdoblamiento y comienzan las obras que apuntábamos, de la autovía de Andalucía y que están en ejecución. En Venta Cárdenas, paralela a la carretera, la línea del ferrocarril Madrid-Cádiz y..., la provincia de Ciudad Real. Se deja atrás Jaén y nos adentramos en La Mancha. Viñedos y más viñedos. Rectas y más rectas... Almuradiel, con el desvío a Puertollano, Valdepeñas, Manzanares, Villarta de San Juan, Puerto Lápice, Madridejos, Tembleque, La Guardia, Ocaña y Aranjuez, entre otras poblaciones, dejan al viajero de Andalucía en la capital del Reino.

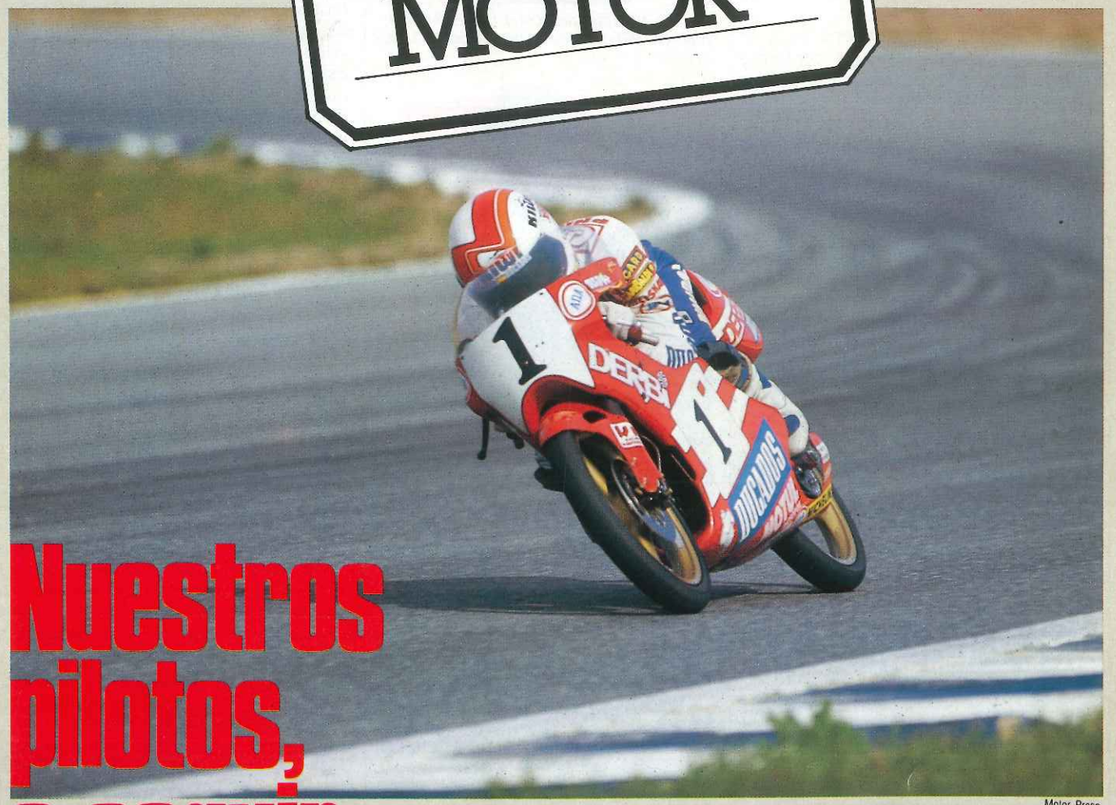
Por RAMON y PABLO





El día 27 comienza en Japón el Mundial de Motociclismo

Jorge Martínez «Aspar» intentará el «doblete» (80 y 125 c.c.), aunque su montura en el octavo de litro es hoy una incógnita.



Motor Press

Nuestros pilotos, a seguir en la élite

Hace casi veinte años Angel Nieto lograba su primer Campeonato del Mundo, y desde entonces el motociclismo deportivo español ha conocido el éxito casi de continuo con el propio Nieto, con Tormo, con el malogrado Víctor Palomo, para llegar a lo conseguido recientemente por Jorge Martínez «Aspar», Sito Pons, Julián Miralles... De sus posibilidades en el nuevo campeonato que está a punto de iniciarse nos habla Javier Herrero, director ejecutivo de la revista «Motociclismo».



Pons, Cardús y Garriga, trío español de ases para el cuarto de litro.

LA frase tan en boga hoy «España está de moda» tendría una de sus mejores aplicaciones en el mundo internacional de las carreras de motocicletas. Los títulos mundiales y europeos de velocidad, el buen hacer de Carlos Mas en el París-Dakar, el campeonato también mundial de Jordi Tarrés en trial...

Pero España no se detiene aquí; el motociclismo español no se conforma con lo alcanzado por nuestros pilotos allende nuestras fronteras hasta 1987. Cuando la presente temporada está velando sus armas, el panorama que se nos presenta por delante es de lo más prometedor que uno pueda imaginar. En tres de las cuatro categorías en litigio nuestros pilotos aspiran a ganar, y aunque esto parezca difícil cuando uno se enfrenta a tal cantidad de rivales, la verdad es que nuestros velocistas están capacitados para ello humana y técnicamente.

No menos de diez pilotos se encuentran en esa situación, unos con más posibilidades que otros. Con esto es con lo que cuentan y éstos los rivales con que tendrán que enfrentarse.

DERBI TIENE LA PALABRA

La clase de 80 c.c. ha sido patrimonio, casi diría que exclusivo, en las dos últimas temporadas de la fábrica Derbi gracias a los buenos servicios de sus pilotos Jorge Martínez «Aspar» y Manuel «Champi» Herreros. Como rival a considerar sólo han tenido a la alemana Krauser, pero esta firma ha prescindido para 1988 de sus tres pilotos, Dorflinger, Waibel y McConnachie, y este año sólo tendrá, de momento, al húngaro Karoly Juhasz como único defensor de sus colores. En otra órbita de donde se encuentra el conjunto español, no debe de inquietarlos en absoluto.


Miguel GARROTE

Yamaha intentará recuperar con Lavado el trono de 250 c.c. que cedió a Honda (Mang) en 1987.


Miguel GARROTE

Fausto Gresini, indiscutible número uno en 125 c.c. el año pasado, cuenta ahora con la amenaza de «Aspar».


Miguel GARROTE

Wayne Gardner tendrá difícil revalidar su título en 500 c.c., por la presencia de Spencer y Lawson.

Así las cosas, el rival de Derbi en este Mundial, ¿donde está? A la vista de los buenos oficios de «Aspar» y Herreros, hoy por hoy cada uno de ellos podría ser campeón por separado. Si a ello sumamos «el tercer hombre» fichado por la casa de Mollet, el inconformista Alex Crivillé, yo casi diría que el rival de Derbi está en la propia Derbi, así que tendrán que ser ellos quien pongan orden y concierto si no quieren que el gallinero se les alborote.

Dada su presencia este año en dos categorías, cabría pensar que Derbi distribuirá «números uno» entre «Aspar» y «Champi», pero dudo mucho que el primero, con sus títulos 86 y 87 en la mano, acceda a dejar nada para nadie. Alex Crivillé, en buena lógica de inexperiencia mundialista, no debe de entrar en estos planes, aunque...

Pero Derbi y Krauser no estarán solas. Otra marca española, Autisa, tiene intención de presentar un buen equipo. En principio, ha perdido a Luis Miguel Reyes, que tan buen juego le dio en 1987, pero en sus planes entra el británico McConnachie y el vasco «Herri» Torrontegui. Una tercera alternativa es el brasileño Alexander Barros, aunque finalmente será el dinero que aporten unos y otros lo que decida la configuración de este equipo, que cuenta con experiencia tecnológica, pero sin aspirar más que a dar la batalla a la Krauser de Juhasz o a los privados punteros.

TODO ES NUEVO EN 125 c.c.

La reglamentación técnica para la categoría del «octavo de litro» cambia para la presente temporada. Los motores de dos cilindros han pasado a mejor vida en 125 c.c. y los sustituyen los monocilíndricos. Ello va a propiciar que marcas antes desinteresadas por esta cilindrada se metan de lleno en la misma, pues, no en vano, hay un trasfondo comercial en ella.

Con la llegada de los «mono», 125 c.c. va a dejar de ser el «patito feo» del Mundial para rivalizar en importancia con los 250 y 500 c.c. De momento, y esto no se detendrá aquí, hay siete marcas dispuestas a llevarse la parte del león, en lugar de las dos o tres de las últimas temporadas.

Para empezar hay que hacerlo por Garelli, la marca campeona, que seguirá contando con Fausto Gresini, el campeón en título. Un español, Luis Miguel Reyes, será su compañero, y de momento nada debe de interferir para que cada uno «vaya a lo suyo».

Derbi ha dicho que «saldrá al 125 c.c. si sabe que puede ganar», y si Derbi sale, no hay duda de que sabe a dónde va. Cuenta con una tecnología experimentada en los 80 c.c. (motores prácticamente iguales) y dos pilotos ganadores: «Aspar» y Herreros.

Si hay que hablar de experiencia, Honda también la tiene en 125 c.c. después de haber hecho correr el pasado año una «carreras cliente» mejorada en manos del italiano Ezio Gianola. Este piloto continuará en el equipo, ahora con más apoyo, lógicamente, de la fábrica. Julián Miralles, campeón de Europa de 80 c.c. en 1987, también disputará el Mundial con una mecánica igual a la de Gianola, encuadrado en el «Team Nieto».

Tres marcas y seis pilotos ganadores, pero no son los únicos. Otro español, Andrés Sánchez Marín, un veterano del Mundial de 125 c.c., contará con una moto, la ADM, capaz de estar peleando con los antes mencionados. Las novísimas Cagiva, con Pier Paolo Bianchi, y Aprilia, con Corrado Catalano, además del valenciano «Chama» Roses con una JJ-Cobas, son pilotos y marcas que completan un buen ramillete para darle sabor y color al nuevo «ciento veinticinco».

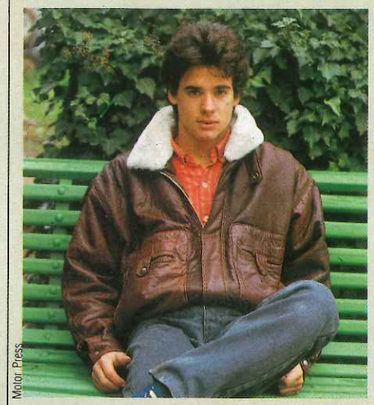
EUROPA FRENTE A JAPON

Dos marcas japonesas, Honda y Yamaha, han dominado con mano de hierro la categoría hoy en día más amena del Mundial, los 250 c.c., pero el año pasado ya les salió un quiste con la italiana Aprilia, quien lograba la victoria en un Gran Premio. Aprilia ha encontrado el camino y aquel solitario primer puesto no va a ser el único, aunque lo de desbancar a los japoneses al final del campeonato es tarea harto difícil.

De momento, Honda cuenta con una escuadra de siete pilotos, en la que están incluidos los mejores clasificados del pasado Mundial, entre ellos dos españoles: Sito Pons y Carlos Cardús. Hablar de ganadores a estas alturas, cuando ni siquiera se han podido ver las motos, es una utopía, pero tanto Sito como Carlos deben de estar por encima de lo que hicieron el año pasado. Con una «carreras cliente» y también en el seno del equipo que dirige Angel Nieto, estará el catalán Alberto Puig, una joven promesa que abordará el Mundial'88 con vistas a coger experiencia.

Más españoles en este interesante campeonato: Juan Garriga, éste con la marca contraria, Yamaha. Juan será, junto con el venezolano Carlos Lavado y el italiano Luca Cadalora, quien disponga de una mecánica oficial. El año pasado no pudieron hacer nada frente a las Honda, pero Yamaha habrá tomado buena nota de ello y este año los resultados pueden ser muy distintos.

El campeón de Europa de 1987, el andorrano Xavier Cardelus, también afronta el «cuarto de litro» con una Aprilia «carreras cliente», pero con cierto apoyo de fábrica, aunque ésta se dedicará plenamente a su primer piloto, Loris Reggiani, quien tendrá en la misma formación a Bruno Casanova, «transfuga» del 125.


Motor Press

Alex Crivillé empuja con fuerza en los 80 c.c., donde está destinado a suceder a «Aspar» y «Champi».

CON SABOR SAJON

Americanos, australianos y también ingleses se disputan hoy el Mundial más preciado, el de 500 c.c. Esta es la única categoría en la que los españoles no estarán delante. Daniel Amatriain, con una Honda «tricilíndrica», pondrá lo mejor de sí en medirse con los privados, porque si lo de los oficiales es un coto cerrado en otras cilindradas, en «quinientos» las diferencias son más acusadas todavía.

A una alternancia en la posesión de la corona entre los americanos Spencer y Lawson, le ha sucedido el pasado año el australiano Wayne Gardner. Los primeros siguen contando este año para el primer puesto, y con ellos estarán sus compatriotas Wayne Rafney, Randy Mamola y Kevin Schwantz. Por su parte, Gardner no será el único australiano; aunque en la competencia, Kevin Magee aborda el Mundial'88 con aspiraciones de victoria.

Tres ingleses (Haslam, McElnea y Mackenzie), tres franceses (Christian Sarron, Igoa y Roche), un belga (De Radigues), un italiano (Chili) y un japonés (Yatsushiro) completan el cuadro de honor de la categoría reina. A la vista del plantel que se ofrece, hay que decir que nada va a ser fácil en la misma.

La respuesta a todo ello la tendremos en septiembre. Ahora sólo cabe esperar la subida del telón para el primer acto: Suzuka (250 y 500 c.c.) y Jarama (80 y 125 c.c.).

Javier HERRERO

CALENDARIO DEL MUNDIAL'88

Fecha	Prueba y circuito	Cilindradas			
27 marzo	G. P. de Japón (Suzuka)	—	—	250	500
10 abril	G. P. de EE.UU. (Laguna Seca)	—	—	250	500
24 abril	G. P. de España (Jarama)	80	125	250	500
1 mayo	G. P. de Portugal (Estoril)	80	—	250	500
22 mayo	G. P. de Italia (Imola)	80	125	250	500
29 mayo	G. P. de Alemania (Nurburgring)	80	125	250	500
12 junio	G. P. de Austria (Salzburgring)	—	125	250	500
25 junio	G. P. de Holanda (Assen)	80	125	250	500
3 julio	G. P. de Bélgica (Spa)	—	125	250	500
17 julio	G. P. de Yugoslavia (Rijeka)	80	125	250	500
24 julio	G. P. de Francia (Paul Ricard)	—	125	250	500
7 agosto	G. P. de Inglaterra (Donington)	—	125	250	500
14 agosto	G. P. de Suecia (Anderstorp)	—	125	250	500
28 agosto	G. P. de Checoslovaquia (Brno)	80	125	250	500
11 septiembre	G. P. de Argentina (Buenos Aires)	—	—	250	500
17 septiembre	G. P. de Brasil (Goiania)	—	—	250	500

LOS EQUIPOS

80 c.c.

DERBI:
Jorge Martínez «Aspar»
Manuel Herreros.
Alex Crivillé.
KRAUSER:
Karoly Juhasz.
AUTISA:
«Herri» Torrontegui.
Alexander Barros (?).
Ian McConnachie (?).

125 c.c.

GARELLI:
Fausto Gresini.
Luis Miguel Reyes.
DERBI:
Jorge Martínez «Aspar».
Manuel Herreros.
HONDA:
Ezio Gianola.
Julián Miralles.
Stefan Dorflinger (*).
ADM:
Andrés Sánchez Marín.
APRILIA:
Corrado Catalano.
CAGIVA:
Pier Paolo Bianchi.
JJ-COBAS:
Rafael «Chama» Roses.

250 c.c.

HONDA:
Anton Mang.
Reinhold Roth.
Sito Pons.
Dominique Sarron.
Carlos Cardús.
Jacques Cornu.
Masahiro Shimizu.
Alberto Puig (*).
YAMAHA:
Luca Cadalora.
Carlos Lavado.
Juan Garriga.
APRILIA:
Loris Reggiani.
Bruno Casanova.
Xavier Cardelus (*).
August Auinger (*).
GARELLI:
Paolo Casoli.

500 c.c.

HONDA:
Wayne Gardner.
Freddie Spencer.
Nial Mackenzie.
Shunji Yatsushiro.
Pier F. Chili.
Daniel Amatriain (*).
YAMAHA:
Eddie Lawson.
Didier de Radigues.
Christian Sarron.
Patrick Igoa.
Wayne Rainey.
Kevin Magee.
CAGIVA:
Randy Mamola.
Raymond Roche.
SUZUKI:
Kevin Schwantz.
Rob McElnea.
ELF-HONDA:
Ron Haslam.

(?) = Dudosos.
(*) = Máquinas «carreras cliente».

La herramienta

SE dice, y con razón, que la mano es la herramienta más perfecta que se conoce, porque, aunque tiene muchas limitaciones, es capaz de fabricar nuevas herramientas para superarlas. Es indudable que uno de los campos en el que las manos tienen poco que hacer es el de la mecánica del automóvil. Motor, frenos, suspensiones, carrocería, etcétera, están hechos de hierro o acero y sólidamente ensamblados entre sí. La fragilidad de las manos, su debilidad y la blandura de los dedos no permiten actuar casi sobre ningún componente del automóvil.

Pero si en esencia el automóvil es sólido y fuerte y la mano frágil y débil, esta última puede suplir sus deficiencias a través de la herramienta. Si puntualmente no podemos hacer presión en un lugar determinado, la mano utiliza un destornillador. Si no puede apretar con fuerza, transmite y concentra ésta con unos alicates. Si necesita sujetar una tuerca, utiliza una llave, y si finalmente tiene que golpear algo duro, emplea un martillo. Esto es, fundamentalmente, la herramienta: la prolongación de nuestras manos.

El encabezamiento de esta sección es el de «Mecánica fácil», pero dicha facilidad está estrechamente vinculada con la herramienta de que dispongamos. A mano limpia, podremos cambiar la bombilla de un faro y poner agua en el depósito de refrigeración, pero poco más. Disponiendo de un destornillador, solamente un simple y modesto destornillador, podremos prácticamente cambiar todas las luces de nuestro vehículo, regular el funcionamiento del carburador, desmontar y montar paneles de tapicería y, en fin, llevar a cabo una cantidad verdaderamente sorprendente de cosas; y esto simplemente con un destornillador. Así, si poco a poco vamos profundizando en la mecánica, veremos que al ir disponiendo de nueva herramienta tendremos nuevas posibilidades, e igualmente descubriremos que la difícil y complicada mecánica se convierte en algo sencillo si se dispone de herramientas adecuadas, porque no olvidemos que, refiriéndonos como antes al destornillador, encontraremos tornillos de ranura y de estrella, pequeños y grandes y en lugares que exigirán destornilladores largos o cortos. Para soltar o apretar el 90 por 100 de los tornillos que encontremos en el automóvil nos será suficiente un destornillador reversible, y si por perfeccionismo o afición queremos abarcar el 100 por 100, recurriremos a un segundo o tercer destornillador. Lo mismo nos sucede con el resto de las herramientas: con dos llaves planas, de 10/11 y 12/13, es increíble la cantidad de cosas que se pueden hacer, pero con un juego completo de llaves planas, acodadas y de tubo, se puede casi desmontar el coche entero.

Juan Antonio DE LA RICA



Un estuche conteniendo una pareja de destornilladores, un juego de llaves planas, alicates, llave inglesa y de bujías y una de mordaza resulta perfecto para transportarlo permanentemente en el automóvil. Su poco volumen le hace idóneo para los viajes con mucha impedimenta.



El destornillador es la herramienta más empleada en mecánica. Es interesante disponer de uno plano y otro de estrella (o bien uno reversible), y otro de tamaño pequeño. Por supuesto, el contar con un destornillador de cabeza intercambiable es el no va más de la destornillería.



Tres juegos completos de llaves: El más importante, el de llaves planas; le sigue en interés el de llaves acodadas; finalmente, el de llaves de tubo puede resolver muchos problemas particulares de forma más cómoda y eficiente.



La llave de mordaza no es muy conocida, pero resulta ser una herramienta auxiliar de otras herramientas de valor inestimable. En este caso mostramos cómo emplearla para soltar un tornillo recalcitrante.



Una caja de llaves de vaso y carraca resulta perfecta para el que ya ha pasado el «abc» de la mecánica. En el mercado las hay baratísimas, de procedencia oriental, y muy buenas, de fabricación nacional. (Sin querer ser chauvinistas, nuestra herramienta es famosa en el mundo entero.)



Llaves Allen. Cada vez más utilizadas en la ingeniería automovilística, por su ventaja de que al encajarse dentro de la tuerca no estropean los bordes de la misma. Normalmente se venden como juegos, ocupan poco espacio y son baratas.



El alicate, la herramienta que concentra y multiplica nuestra fuerza, no puede faltar en el equipo más sencillo. Para completar sus posibilidades, uno de puntas (muy útil en los despieces) y un tercero plano para resolver situaciones muy especiales.



Antes de que se inventaran los motores de gasolina ya se habían inventado las bujías. Su llave es imprescindible. Si en alguna ocasión encontramos las bujías superapretadas, una forma de multiplicar nuestro esfuerzo es la mostrada en la fotografía: alargar los brazos de la llave y aumentar el brazo de palanca.



Un instrumento especial para quitar filtros de aceite: Un extractor de filtros. Es una herramienta útil únicamente para el que desea hacer personalmente el mantenimiento completo de su vehículo.



Para transportar todo lo anterior (más unos cuantos tornillos, cables eléctricos, cinta aislante, conexiones, etc.), nada mejor que una pequeña caja que nos permita reunir nuestro personal instrumental. Además de ganar en comodidad, evitaremos pérdidas.

Dirección total

Desde hace algunos años se está vulgarizando la tracción a las cuatro ruedas, no para salir al campo y poder rebasar obstáculos difíciles o circular por terrenos embarrados o arenosos —en donde con tracción en un solo eje un vehículo se quedaría atascado—, sino para la utilización normal de un automóvil por carretera o ciudad. La razón fundamental de este cambio se llama seguridad. Con tracción a las cuatro ruedas un automóvil se controla mejor en los momentos críticos y con ello aumenta la seguridad activa del vehículo. Sucede en parte con la tracción, lo mismo que antaño ocurría con los frenos: se consideraba suficiente que frenaran las ruedas delanteras. Ahora, en tiempos muy recientes, una nueva modificación aparece en la ingeniería automovilística y a ella le acompaña la correspondiente polémica: la dirección total, hacer que sea eje director no solamente el delantero, sino igualmente el trasero.

En el caso de los frenos y teniendo en cuenta que todos los automóviles sólo frenaban con el tren trasero, se consideró que era absurdo frenar también con el delantero y que además esto podría ser peligroso, favoreciendo el vuelco si simultáneamente se estaba tomando una curva o pasando sobre un bache. La realidad de la evolución automovilística demostró que ese segundo sistema de frenos era imprescindible y que sus detractores fueron unos insensatos. ¿Sucederá lo mismo con la dirección en los dos ejes? Es indudable que esta segunda dirección resuelve muchos problemas, entre ellos el que plantea que el tren delantero y trasero no sigan sobre el suelo el mismo trazado, pero es igualmente innegable que su necesidad no es tan imperiosa como lo fuera la de los frenos antaño. Con todo y con eso siempre queda en pie el mismo argumento que ha contribuido a la popularización de la tracción sobre las cuatro ruedas: la seguridad. De esta forma el automóvil es controlado mejor en curvas y esto tiene, sin duda, su importancia.

Hay también otros argumentos a favor de la dirección sobre las cuatro ruedas, pero éstos tienen un valor marginal. Así no tiene sentido hablar de superior comodidad cuando se dispone de dirección asistida o de facilidad de aparcamiento cuando éste escasea de tal forma. Lo que sí tiene su importancia es el concepto de seguridad y sin dudad será ésta la que, en definitiva, hará triunfar o fracasar este nuevo sistema de dirección.

ACLARACION: Quizá algún lector se sorprendiera con el pasado número ante la publicación en esta sección del análisis de un coche que, en alguno de sus modelos, ha sido presentado al público a través de un anuncio que, a nuestro juicio, transgrede las normas que establecimos en su día y que pretende no incluir aquellos vehículos en cuya publicidad se incite a conductas agresivas, con menosprecio a las normas de circulación, especialmente las relacionadas con la limitación de velocidad o que destaquen aspectos del vehículo que vayan contra las más elementales normas de seguridad. El coche del pasado mes no tenía, pues, cabida en esta sección, pero cuando el anuncio salió en antena la revista estaba en máquinas y no hubo tiempo de rectificar.



Así ven el...

VOLKSWAGEN POLO COUPE GT

NOTA MEDIA: 7,2

NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,3

MOTOR — DATOS TECNICOS

Posición: delantera transversal.
Cilindros: cuatro.
Cilindrada: 1.272 c.c.
Alimentación: carburador doble cuerpo invertido.
Carburante: gasolina súper.
Depósito: 42 litros.
Potencia máxima: 75 CV a 5.800 r.p.m.

TRANSMISION

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

FRENOS

Circuito hidráulico, servofreno por depresión en colector de admisión; anteriores de disco y posteriores de tambor autorregulable.

SUSPENSION

Anterior, de brazos transversales y barra estabilizadora con amortiguadores reforzados; posterior, de brazos longitudinales unidos transversalmente.

DIRECCION

Tipo: de cremallera.
Diámetro giro: 10 m.

RUEDAS

Llantas: $5\frac{1}{2}$ J × 13" (aleac.).
Neumáticos: 165 SR 13".
Peso: 1.170 kg.
Longitud: 3,65 m.
Anchura: 1,59 m.
Altura: 1,35 m.
Maletero: 240/890 dm^3.

PRECIO FINAL: 1.272.000 pesetas.

autopista

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

SEGURIDAD

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

NOTA MEDIA: 7,3
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,5

Comentario.—Hasta ahora, Seat ofrecía el pequeño modelo de Volkswagen con dos tipos de carrocería: una de tipo familiar y otra con maletero independiente, ambas originales, pero no demasiado llamativas. La versión coupé viene a solucionar este problema. Aunque ya lleva años de comercialización en Europa, su silueta, con un aire entre el Fiesta y el Corsa, es plenamente actual.

La versión GT es la más potente de las tres que se ofrecen. Con su motor de 75 CV, unas relaciones de cambio acertadas, su recortado tamaño y poco peso le convierten en un pequeño deportivo, de excelente comportamiento en terreno virado, suficientemente confortable en buenas carreteras y que no presenta problemas en circulación urbana. Como buen Volkswagen, el acabado y la calidad de materiales empleados son cualidades a destacar, pero de la misma forma el equipamiento básico es simplemente justo y con pocas concesiones a la galería. En conjunto, la nueva versión coupé ayudará, sin duda, a mantener la buena aceptación que el Polo tiene en nuestro mercado.

LO BUENO

— Buen comportamiento.
— Mecánica elástica.
— Elevado confort.

LO MALO

— Poco equipamiento.
— Escasa instrumentación.
— Posición de la palanca de cambios.

Mot

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

Comentario.—El Polo Cou
formato pequeño que conv
sus respuestas, por el nivel
lo recortado de sus consum
es una buena alternativa pa
joven, para aquellas person
bolsar los más de dos millor
cualquier GTI; el último ret
sensaciones de calibre muy
un millón doscientas mil pe

El motor del Polo Coupé
gama, es agresivo y, al mism
faculta mucho el manejo d
como en carretera. Las sus
fuerzan la vivacidad del cor
sado para dar satisfacción a
la velocidad.

LO BUENO

— Prestaciones y cons
— Frenos.
— Postura de conducc

LO MALO

— Dirección dura.
— Suspensión muy rí
— Equipo escaso.

Tráfico CHICO
SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES NUMERO 14
Coordinación: Alejandro G. Vadillo



Miguel GARROTE

Se estudia un programa especial de estimación de distancias

¡Atención al cruzar!

Un Programa de Estimación de Distancias, ensayado en el Centro de Investigación de la Conducción de la DGT, en Móstoles (Madrid), «podría determinar la edición de un video para que los niños aprendan a cruzar calles y carreteras con seguridad», comenta José María Sánchez, psicólogo y director del programa. Escolares de Móstoles, entre ocho y once años, han colaborado en el experimento, estimando intervalos de seguridad entre el paso de dos vehículos.

«¡Ten cuidado al cruzar!» «¡Mira bien!» Son frases que los niños oyen a diario de boca de padres y educadores. Todos hemos podido observar la actitud de algún chaval que, después de varias indecisiones, cruza la calzada a la carrera, y quizá en el momento más inoportuno, ocasionando con ello una situación de peligro, tanto para sí mismo como para otros usuarios de la vía.

«Estamos realizando un ensayo que podríamos denominar Estudio de Intervalos», comenta José María Sánchez, psicólogo de la DGT. «Este estudio consiste en utilizar una muestra de niños,





José RUBIO

Los niños determinan, estimando velocidades y distancias, los diferentes intervalos para cruzar con seguridad o no en la prueba conductual.

entre ocho y once años, por ser ésta la edad en la que comienzan a aparecer los recursos cognitivos. Estos escolares son sometidos a diferentes pruebas prácticas y teóricas. La bondad del resultado final consistirá en un video, base del actual experimento, que vendría a convertirse en un elemento de apoyo a la Educación Vial, para que los niños aprendan a cruzar calles y carreteras con seguridad.»

A tal efecto, un grupo de 96 niños y niñas pertenecientes a los cursos 3.º, 4.º y 5.º de EGB, del C. P. «Margarita Xirgú» de Móstoles, ha colaborado en la realización de las diferentes pruebas en el Centro de Investigación de la Conducción, situado en la misma localidad madrileña.

Estimación de distancias

«El Programa de Entrenamiento en Estimación de Distancias —prosigue José María Sánchez— se basa en la utilización de un material filmado —video—, realizado para enseñar al niño a determinar cuándo el intervalo que dejan entre sí dos vehículos se considera seguro para poder cruzar una calle. Las escenas de video, rodadas a la altura aproximada de un niño de ocho años, consisten en la aproximación de dos vehículos que, circulando a la misma velocidad, conservan entre sí un intervalo o separación.»



José RUBIO

Los escolares contestan a un test que les presenta el video. Este podrá convertirse tras el experimento en un apoyo a la Educación Vial.

Consta el programa, además, de la realización de unos pre y post-tests, referidos al video contemplado, contrastado a su vez por una prueba conductual o de campo, en la que los chavales situados al borde de la calzada observan el paso de dos vehículos, en sucesivas tandas, circulando a distintas velocidades y separados por intervalos de cinco, siete, ocho y nueve segundos.

Un grupo de psicólogos de la Facultad de Somosaguas (Madrid), que ha trabajado con los chicos, anotaba las estimaciones ante la pregunta que se les realizaba: ¿Crees que puedes cruzar con seguridad, y sin correr, con este intervalo? Se consideraba que los espacios entre vehículos de cinco y siete segundos eran inseguros, mientras que los de ocho y nueve segundos se tomaban como seguros.

«La efectividad de este Programa-Estudio —apunta José María—, basado en una película de video, vendrá dada por la correlación positiva y el mayor o menor porcentaje de aciertos en las respuestas obtenidas de los niños, contrastando los resultados de la prueba de campo con los del visionado del monitor.»



ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO

Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que está situada la señal. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada. En esta placa suelen aparecer caracteres en blanco referidos a horas o días en los que rige la restricción.

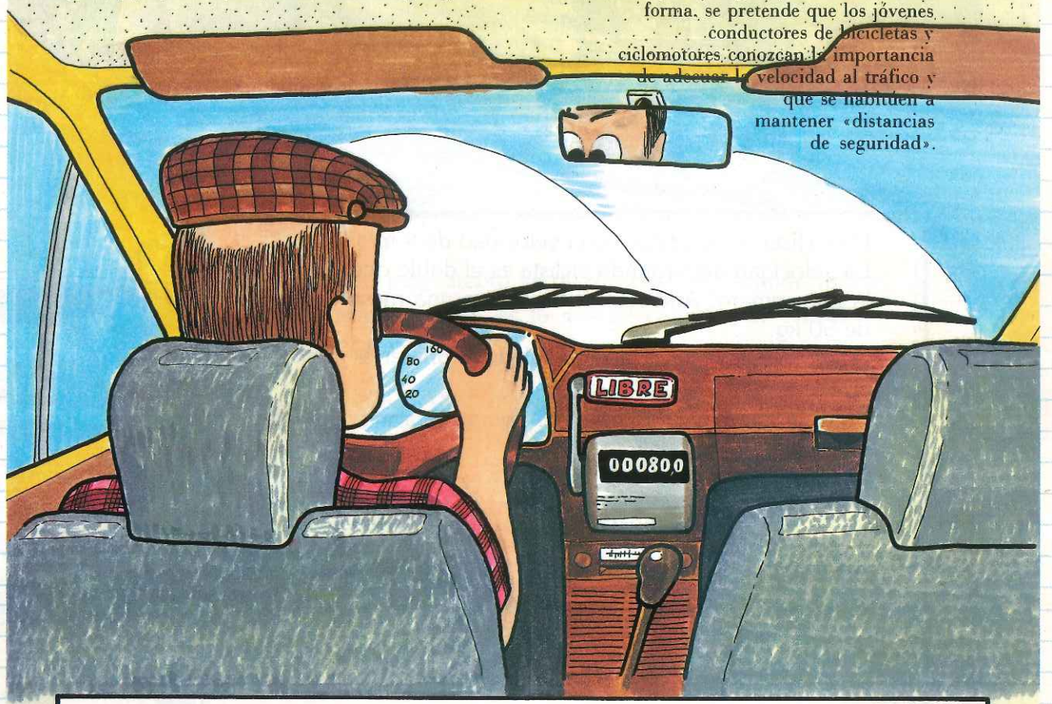
Corta por la zona de puntos y pega el texto detrás del dibujo.

«EL FRENAZO»

La unidad titulada «EL FRENAZO» tiene como objetivo adquirir la noción de *tiempo de reacción, detención y frenada.*

Los alumnos de 7.º y 8.º ya conocen que todo objeto en movimiento acumula una energía que llamamos energía cinética y es esta energía la que les impide detenerse bruscamente.

A partir de ejercicios basados en este concepto se lleva a la noción de tiempos de frenada y de reacción, para que el alumno calcule tanto el tiempo que tardará en detenerse como el espacio recorrido; de esta forma, se pretende que los jóvenes conductores de bicicletas y ciclomotores conozcan la importancia de adecuar la velocidad al tráfico y que se habitúen a mantener «distancias de seguridad».



Vi en la otra acera un taxi parado y me dirigí a él resueltamente (...). Y así que entré en el coche, éste se puso en marcha (...).
En el contador del auto iban apareciendo sucesivamente estas cifras: 40 - 50 - 60 - 80 ...
Ibamos a 80 pesetas por hora

JARDIEL PONCELA: «Historias contadas por un mudo».

Según la teoría del personaje del texto anterior el movimiento del taxi en el que viaja acumula pesetas. Sin embargo, tú ya sabes que cualquier objeto en movimiento acumula una energía que llamamos ENERGIA CINETICA y que depende de la masa del cuerpo y de la rapidez con que se mueve.

$E_c = 1/2\ mv^2$



¿Por qué crees que el ciclista ha tenido ese accidente?

.....

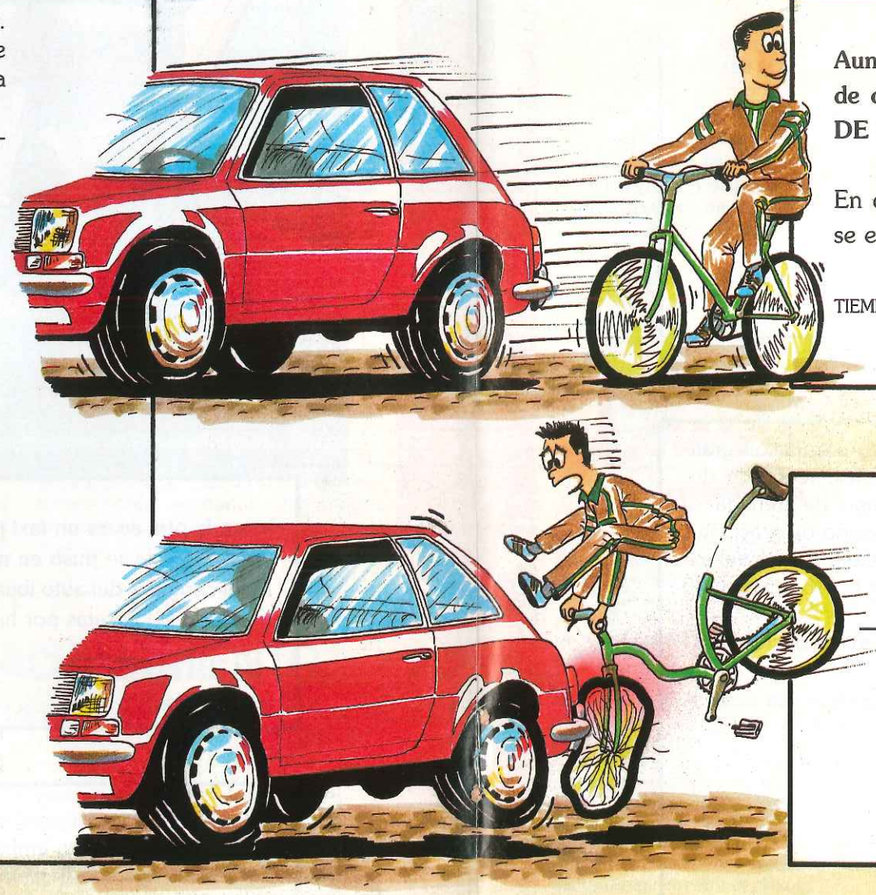
.....

.....

Un ciclista se desplaza a una velocidad de 4 m/s. La velocidad del segundo ciclista es el doble que la del primero. Ambos ciclistas tienen una masa de 50 kg.
¿Qué energía cinética ha acumulado el primer ciclista?

¿Y el segundo ciclista?

La velocidad del segundo ciclista es el doble que la del primero. ¿Por cuánto se ha multiplicado la energía cinética?
La energía cinética se ha multiplicado por .....



Aun estando muy atento se pierde casi un segundo antes de comenzar a frenar, es lo que se conoce por TIEMPO DE REACCION.

En consecuencia el tiempo de detención total del vehículo se expresa así:

TIEMPO DE DETENCION = TIEMPO DE FRENADA + TIEMPO DE REACCION

Tabla de velocidad en km/h. y m/s.

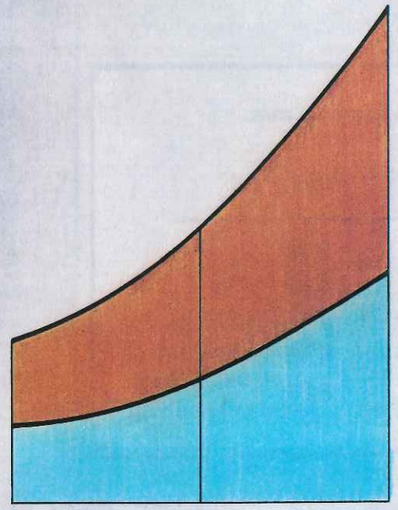
km/h.	m/s.
10	2,78
15	4,17
20	5,56
25	6,95
30	8,33

Cuando circulas en bicicleta o ciclomotor acumulas energía cinética y es precisamente esta energía la que te impide detenerte bruscamente. El tiempo que se utiliza para transformar la energía cinética en detención es lo que llamamos TIEMPO DE FRENADA.

Si circulas a 10 km/h. recorrerás 2,78 metros en un segundo, que es lo que dura el tiempo de reacción. Y no olvides que a esa distancia habrás de sumar la que recorras en el tiempo de frenada.

Calcula el tiempo que tardarás en detenerte si circulas con tu bicicleta a una velocidad de 20 km/h. y al frenar consigues una aceleración negativa de 2 m/s^2

¿Qué espacio recorrerás hasta que te detengas?



Fíjate en la representación gráfica de la distancia recorrida durante el «tiempo de frenada» y durante el «tiempo de reacción», cuando se circula a una velocidad de 10 km/h., 15 km/h. y 20 km/h.
Escribe tus propias conclusiones.

NUESTRO BUZON

He visto varias veces, en las páginas de TRAFICO CHICO, los parques infantiles que van por los colegios, llevando karts y semáforos. Y mi pregunta es, ¿cómo puedo conseguir que el parque infantil venga a mi colegio?

David García Donaire.
12 años. Sabadell *(Barcelona)*

RESPUESTA: Te aconsejamos que, en este caso, sea la dirección de tu colegio la que solicite esa visita de una manera formal, dado que el centro ha de reunir determinados requisitos. La petición debe cursarse a la Jefatura Provincial de Tráfico, en tu caso particular la de Barcelona.

Chistes

Van dos hombres, por la noche, empujando un coche. Se encuentran con un agente que les dice:
—¿Qué les ocurre? ¿Alguna avería?
—¡No! Es que hemos bebido bastante y consideramos más prudente no conducir.

Rosa María Rey Vázquez.
12 años. Lugo.

Una señorita que conduce un vehículo se queda parada, en una calle de dirección única, obstaculizando el paso al vehículo que circula detrás. Intenta, inútilmente, poner el coche de nuevo en marcha. El conductor bloqueado toca ininterrumpidamente el claxon.
Al buen rato la señorita se baja de su automóvil y se dirige al conductor que permanece pitando:
—Por favor, ¿le importa mirar si puede usted arrancarlo? Y, mientras, yo continúo pitando...

Feliciano Rico.
13 años. Valencia.

CHICO-TEST

¿Qué indican las siguientes señales?



a
1. Atención: carretera preferente.
2. Cruce con preferencia.
3. Doble sentido de circulación.



b
1. Triple curva peligrosa.
2. Giro prohibido.
3. Circulación giratoria.



c
1. Circulación prohibida.
2. Dirección prohibida.
3. Prohibición de adelantar.



d
1. Sentido giratorio.
2. Prohibido parar.
3. Parada en la intersección.



e
1. Prohibido parar.
2. Sentido giratorio.
3. Estacionamiento prohibido.



f
1. Circulación giratoria.
2. Obligación de girar a la izquierda.
3. Vuelta permitida.



g
1. Carretera preferente.
2. Preferencia de paso al sentido opuesto.
3. Circulación paralela.



h
¿Qué debe hacer el ciclista ante la posición del agente?
1. Parar.
2. Continuar la marcha.
3. Girar a la izquierda.



i
¿Quién tiene la culpa de esta colisión?
1. El coche n.º 1.
2. El coche n.º 2.
3. Ambos.

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





...r 16

SEGURIDAD

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

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

...pé GT es un deportivo en ...rence por la velocidad de ...de sus prestaciones y por ...s. Este coche alegre y ágil ...ra los usuarios de corazón ...as que no pueden desem... ...es de pesetas pedidos por ...ño de Volkswagen ofrece ... similar por poco más de ...setas.
...GT, el más potente de la ...no tiempo, pacífico, lo que ...el coche tanto en ciudad ...pensiones y los frenos re... ...junto, ya que se han pen... ...los usuarios amantes de

...umo

...ión.

...ida.

EL PERIÓDICO

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

Comentario.—El Polo GT Coupé llega al mercado español con cuatro años de retraso con relación a su lanzamiento europeo. Pese a esta circunstancia, la versión resulta muy interesante. Con 75 CV de potencia y una atractiva carrocería, este vehículo se inscribe entre los polivalentes, que se desenvuelven con toda facilidad en ciudad y en carretera, ofreciendo buenas prestaciones y un excelente comportamiento. En el aspecto menos positivo hay que señalar su habitabilidad, menos amplia que en otros vehículos de la competencia, y su equipamiento, muy alemán y, por tanto, sobrio y hasta diríamos que espartano.

LO BUENO

— Buen comportamiento.
— Elasticidad del motor.
— Línea estética.

LO MALO

— Habitabilidad reducida.
— Escaso equipamiento.
— Suspensiones duras.

La Voz de Galicia

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

Comentario.—Cuatro años después del inicio de la fabricación del Polo en Pamplona, llega Volkswagen con importantes innovaciones en este modelo, destacando sobre todas este GT de marcado carácter deportivo con 75 CV de potencia y aire juvenil, que se sitúa a la cabeza de la gama, a la espera del auténtico Polo deportivo de 115 CV, que no es fácil que este año podamos tenerlo en España, aunque sí podrán disfrutar de él otros países europeos.
Polo indudablemente tiene, pese a que su línea se ha quedado un poco anticuada con respecto a sus más directos rivales, una buena imagen entre el público juvenil. Principalmente y sobre todo cuenta con la garantía de una gran marca como es la Volkswagen que, por ahora, quiere seguir conservando la tradicional silueta del Polo dos volúmenes. Por lo demás, destacar la gran suavidad y precisión del cambio, la elasticidad de su motor y la manejabilidad de su dirección, aunque se podría hablar también de sus asientos y terminación, así como de su buena iluminación, con sus cuatro potentes faros. Y en la parte negativa, sobre todo su precio, elevado si lo relacionamos con las prestaciones y las de sus rivales, con cifras similares, e incluso en algún caso más bajas.

LO BUENO

— Elasticidad del motor.
— Suavidad del cambio.
— Dirección.

LO MALO

— Interior sobrio.
— Ligeramente subvirador.
— Precio elevado para sus prestaciones.

Guión: Centro Superior de Educación Vial. Salamanca.

VIEJAS GLORIAS

Alfa Romeo GT Bertone



EN este caso, el modelo que presentamos de viejo tiene poco. En todo caso, podemos decir de él que es el último de los incorporados al mundo de los clásicos. Por esta razón, precisamente, lo traemos hasta nuestras páginas. Los GTVs están justamente en estos momentos en esa zona oscura en que para algunos sólo son coches viejos, sin valor especial alguno, y para otros son deportivos clásicos que todavía pueden encontrarse a precios asequibles. En realidad, éste es el encanto principal de los Alfa Romeo GTV, conocidos con el sobrenombre de su diseñador, Bertone, para no confundirlos con los posteriores modelos GTV que aún se siguen fabricando.

Cronológicamente, el primero de los GT en aparecer fue el Giulia Sprint GT, con motor 1.600 c.c. (en el centro en la foto), en 1962. Mecánicamente se distinguía de las berlinas Giulia por sus dos carburadores doble cuerpo y sus cuatro frenos de disco con servofreno, además de freno de mano de tambor en las traseras, que, por consiguiente, contaban con doble sistema de freno. En el 65 Alfa Romeo añadió dos modelos a la serie GT: el GTA, una versión aligerada —de ahí la A de las siglas— preparada para las competiciones, y el GTC, cabriolet descapotable —de ahí la C—. Naturalmente, estas dos versiones especiales son las más buscadas y apreciadas por los aficionados y coleccionistas, y, consecuentemente, también las más cotizadas.

Ya en 1966 se presentó el primer GTV, siempre con motor 1.600, pero con una parrilla distinta, sólo tres bandas, un trébol de cuatro hojas sobre uno de sus laterales y tres caballos más de potencia. Lograba hacer 180 km/h. y de ahí que se llamara Veloce. Estos GTV se fabricaron hasta el 69, fecha en que se presentó el «1.750 GT Veloce», cesando la producción de los 1.600. El «1.750», a la derecha en la foto, se caracterizaba externamente por sus cuatro faros delanteros. Antes de finalizar el año 1971, este modelo recibió un motor 2.000, permaneciendo en producción como GTV 2.000 hasta el año 74, fecha en que del modelo Bertone sólo se produjo la versión Junior, con motor de 1.300 c.c. y equipamiento más modesto.

Los GTVs son modelos deportivos equilibrados, con gran habitabilidad —sus plazas traseras son algo pequeñas, pero capaces—, de mantenimiento sencillo y para los que no faltan piezas de repuesto. Se trata de modelos ideales para los que se inician en la afición del coche histórico.

J. A. de la RICA

Calendario 1988 (I)

9 de abril: Concurso de Restauración y Conservación. Parador Nacional del Paular. Asociación Española de Clásicos Deportivos. Avda. Felipe II, 34. 28009 Madrid.

23-24 de abril: Rallye Cambrils de Vehículos Históricos. Club de Coches Históricos de Tarragona. Cambrils.

30 de abril-1 de mayo: Vuelta a Cataluña. Asociación Catalana de Clásicos Deportivos. C/ Aulestia y Pijoan, 30. 08012 Barcelona.

14-15 de mayo: Rallye de Vehículos Históricos de Zaragoza. Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos. Paseo de Teruel, 32. 50004 Zaragoza.

4-5 de junio: Concentración Nacional del Club Históricos Alfa Romeo. Monasterio de Piedra. Zaragoza. Organiza el Club Históricos Alfa Romeo. General Martínez Campos, 49. 28010 Madrid.

17, 18 y 19 de junio: IV Rallye de Orense. Club Gallego de Automóviles Antiguos. Apartado de Correos 514. 36080 Pontevedra.

25-26 de junio: Rallye de Igualada. Federación Catalana de Automovilismo, Gran Vía, 610. 08007 Barcelona.

24, 25 y 26 de junio: Rallye Soria-Ezcaray. Asociación Española de Clásicos Deportivos. Avda. Felipe II, 34. 28009 Madrid.

2-3 de julio: Concentración de vehículos Históricos Militares. Rallye Pimpinella. Loreto 13-15. Esc. A. 08029 Barcelona.

9-10 de julio: Prueba de Velocidad en Calafat. Federación Catalana de Automóviles. Gran Vía, 610. 08007 Barcelona.

22, 23 y 24 de julio: V Rallye Laurel de Baco. Motor Club Numancia. Cortes de Soria, 2. Soria.



Miguel GARROTE

El proyecto supondrá una revolución en el seguimiento y control del tráfico.

Firmado un convenio entre Industria e Interior

Control informatizado para el tráfico

EN un plazo previsto de dos años, el tráfico en las principales carreteras españolas podrá ser controlado y regulado instantáneamente gracias a un modernísimo proceso de captación de imágenes y tratamiento informático de las mismas. Se trata del denominado «Sistema Integrado de Análisis de Tráfico Viario», proyecto de alta tecnología para cuya puesta en marcha han suscrito un convenio de colaboración los Ministerios de Industria e Interior.

El referido proyecto, que supondrá una importante innovación en el campo de la tecnología aplicada al fenómeno del tráfico, consta de dos fases. La primera consistirá en la investigación y desarrollo de un Sistema Integrado de Información de Grandes Rutas (SIGRU), mediante el tratamiento de imágenes de TV; la segunda, en la realización de un simulador para el estudio y análisis del tráfico en puntos de nuestra Red Nacional de Carreteras.

El SIGRU permitirá captar información relativa a los distintos parámetros del tráfico —intensidad media, velocidad, composición del mismo, nivel de ocupación de la vía, etcétera— mediante un sistema de visión artificial cuyas imágenes serán sintetizadas, digitalizadas y tratadas informáticamente. En cuanto al simulador, su labor estribará en representar situaciones y circunstancias de tráfico que permitan disponer de un banco en el que se engloben todas las variables posibles. Así, se podrán tratar en tiempo real problemas como los de fluidez o establecimiento de rutas alternativas y, lo que es más importante, será posible disponer de soluciones puntuales a dificultades de saturación de las vías antes de que las mismas se produzcan.

Asimismo, además del control y previsión de aspectos puntuales, el sistema permitirá ofrecer una información inmediata al usuario de las carreteras. Tres funciones que se espera repercutan, sin duda, en una mejora de la seguridad vial en España.

CASI 700 MILLONES DE INVERSION

La inversión a realizar por el Ministerio del Interior (a través de su Dirección General de Tráfico) en la adquisición de este proyecto se eleva a más de 388 millones de pesetas. Por su parte, el Ministerio de Industria jovencionará a la empresa Eliop, que ha sido seleccionada para llevar a cabo la ejecución del simulador, así como para la fase de investigación y desarrollo del SIGRU. Dicha aportación económica, a cargo de la Dirección General de Electrónica e Informática, asciende a más de 300 millones de pesetas.

En el acto de la firma del convenio, que fue suscrito por los subsecretarios de ambos departamentos, se valoró el hecho de que la puesta en marcha del proyecto vaya a suponer un arranque de la investigación en el tratamiento de la imagen al servicio de la organización del tráfico y, en consecuencia, de la aplicación de la alta tecnología a la información y mayor seguridad para los usuarios de las vías públicas.

El sistema, que no existe en otros países, se enmarca también en el impulso investigador que la Administración quiere dar a las empresas españolas en el campo de la tecnología de punta, aplicable en el futuro a otras actividades como transportes, comunicaciones por televisión, etcétera.

El coche como medio de ligue

AHORA el coche está más visto, pero antes, y no hace tanto tiempo, servía para ligar. Como en España las cosas siempre eran diferentes, alrededor de los setenta el coche era la excepción. La sociedad se dividía en dos bandos: los que tenían coche y los que no. Y qué duda cabe que aquéllos que se sentían propietarios de las cuatro ruedas tenían sensaciones distintas a los que consumían suela y billete de autobús. Es que hasta el vocabulario era distinto. En aquella época, cuando alguien te preguntaba «¿tienes coche?», se refería, naturalmente, a si en algún momento del pasado habías hecho el desembolso necesario, en moneda corriente o en letras de cambio, que te convirtiera en propietario de tan codiciado bien. Hoy la cosa es distinta. Cuando alguien te pregunta que si tienes coche, sólo quiere saber si lo has traído al lugar donde os encontráis. Por supuesto, no pone en duda que seas propietario.

Esa diferencia de conceptos entre ayer y hoy ha reducido también la atracción. Y aunque antes ayudaba muchísimo para ligar, hoy día tiene que salirse mucho de la media para que las damas se fijen en uno sólo por el utilitario. Hombre, si además la percha lo aconseja..., la cosa es distinta, pero el coche ha pasado a segundo plano. Pero a comienzos de la década de los setenta, y antes, se utilizaba como elemento principal. Como se utiliza hoy la cara o el tipo, en aquellos años se hacía con los aceleradores. Había jovencitos con padres en buena posición económica y buena disposición de soltarlo, que trasladaban sus cuerpos —el metálico y el de carne y hueso— hasta la puerta de la discoteca y destinaban 3 ó 4 litros del preciado líquido a llamar la atención, con unos cuantos acelerones, que obligaban, a los que estaban en la cola, a fijarse en él. Algo así como las aves cuando están en celo, pero con gasolina, que dejaban la calle hecha un asco de gases. Naturalmente, siempre había alguna niña que se fijaba en el coche, aceptaba cualquier invitación a tomar una cerveza y, encima, algunos se quejaban porque las chicas, después, encontraban más atractivo al coche que al pagador de la cerveza. Lo que digo: el coche es el coche.

FERVI

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados febrero 88	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matrículas enero 88	Ultimas matrículas febrero 88			
Alava (VI)	3306-J	4018-J	712	494	1
Albacete (AB)	9976-H	0653-I	677	728	125
Alicante (A)	8803-AZ	2925-BB	4.122	3.177	758
Almería (AL)	8703-K	9770-K	1.067	900	212
Asturias (O)	6021-AM	8078-AM	2.057	1.735	136
Avila (AV)	8614-D	8930-D	316	243	23
Badajoz (BA)	9481-K	0385-L	518	880	217
Baleares (PM)	3362-AS	6379-AS	3.017	1.897	525
Barcelona (B)	3877-IU	0909-IW	17.032	9.674	1.749
Burgos (BU)	3817-K	4632-K	815	625	13
Cáceres (CC)	3985-H	4568-H	583	612	80
Cádiz (CA)	8586-X	0774-Y	2.188	1.696	503
Cantabria (S)	6790-P	7946-P	1.156	981	105
Castellón (CS)	0754-S	2259-S	1.505	858	262
Ciudad Real (CR)	6903-J	7703-J	800	1.318	120
Córdoba (CO)	9057-S	0621-T	1.564	1.293	264
Coruña, La (C)	3576-AJ	5790-AJ	2.214	2.190	209
Cuenca (CU)	3967-E	4369-E	402	389	19
Gerona (GE)	0553-AC	2556-AC	2.003	1.363	306
Granada (GR)	6373-0	7857-0	1.484	1.695	356
Guadalajara (GU)	5638-D	5969-D	331	259	22
Guipúzcoa (SS)	2047-AB	3785-AB	1.738	1.323	118
Huelva (H)	5177-J	6206-J	1.029	558	165
Huesca (HU)	1416-H	1968-H	552	368	45
Jaén (J)	3488-K	4533-K	1.045	830	200
León (LE)	7905-N	8905-N	1.000	786	62
Lérida (L)	4987-N	6057-N	1.070	722	78
Lugo (LU)	5191-J	5863-J	672	227	50
Madrid (M)	7588-IK	3479-IM	15.891	10.807	684
Málaga (MA)	7292-AJ	0488-AK	3.196	2.248	610
Murcia (MU)	3620-AD	6323-AD	2.703	1.985	683
Navarra (NA)	0261-V	2009-V	1.748	616	63
Orense (OR)	9652-I	0341-J	689	784	50
Palencia (P)	9534-E	9884-E	350	306	19
Palmas, Las (GC)	1268-AG	4179-AG	2.911	1.297	225
Pontevedra (PO)	5423-AB	7300-AB	1.877	2.253	332
Rioja, La (LO)	1343-I	1988-I	638	510	34
Salamanca (SA)	0583-J	1216-J	633	631	26
Sta. Cruz de Tenerife (TF)	4007-AC	6519-AC	2.512	1.463	125
Segovia (SG)	0797-E	1144-E	347	241	12
Sevilla (SE)	1261-AT	5321-AT	4.060	2.947	702
Soria (SO)	9024-C	9246-C	222	116	8
Tarragona (T)	1444-V	3114-V	1.670	1.166	245
Teruel (TE)	9631-D	9889-D	258	192	29
Toledo (TO)	8829-K	9792-K	963	668	95
Valencia (V)	5193-CK	2638-CL	7.445	4.272	1.210
Valladolid (VA)	5878-O	6985-O	1.107	854	47
Vizcaya (BI)	2818-AU	5393-AU	2.575	1.820	119
Zamora (ZA)	0323-F	0682-F	359	293	21
Zaragoza (Z)	1274-AB	3517-AB	2.243	1.372	127
Ceuta (CE)	9787-C	9966-C	179	110	17
Melilla (ML)	1420-C	1553-C	133	105	18
TOTALES			106.378	74.877	12.224

ADMITIMOS NUEVAS SUSCRIPCIONES

A partir de abril está prevista una ampliación de nuestra revista en 100.000 ejemplares, por lo que su tirada se elevará a 350.000, quedando abierto desde este momento el plazo para formalizar nuevas suscripciones. Las personas que la solicitaron durante el período en que estuvo cerrado el cupo *no es preciso que hagan nueva petición*, puesto que sus peticiones han sido enviadas ya al Centro de Proceso de Datos, a los efectos oportunos. Tampoco deberán hacer nueva petición los antiguos suscriptores.

Por otra parte, señalamos a los nuevos suscriptores que es posible que no reciban la revista desde el mismo mes de abril, puesto que es preciso determinado tiempo para grabar todas las solicitudes. Y, en casos aislados de posibles duplicidades *en más de una ocasión*, rogamos nos lo hagan saber por escrito para subsanar el error.

BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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

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

Deseo recibir la Revista TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico, a partir del mes de ..... de 1986.

....., a ..... de ..... de 1988.
Firma,

CAMBIOS DE DOMICILIO. Rogamos a todos los suscriptores que nos den a conocer un cambio de domicilio, remitan junto a su petición la última etiqueta con la que recibieron la revista y hagan constar tanto su antigua como su nueva dirección, SIN OLVIDAR EL CODIGO POSTAL de ésta. Les recordamos que dicho código postal está vigente en todas las poblaciones españolas y que es *requisito imprescindible* para atender las peticiones de suscripción.



N-321: Ubeda-Jaén-Alcaudete

...con todos tus olivares

Jaén, esa rica tierra andaluza regada en parte por el Guadalquivir, ve correr sus laderas entre olivares interminables, llenos de sabor y color. Por la provincia se extienden carreteras que unen puntos importantes. La Nacional IV, con La Carolina y Bailén, entre otras, quizá se lleve la palma de la popularidad. Pero existen otras, como es el caso de la que la revista TRAFICO ha recorrido, que tienen una masificación de vehículos que deja asombrado al más experto en la conducción. Nos decía un nativo que la Nacional 321, motivo de nuestro estudio, tiene a veces más movimiento que la mismísima carretera de Andalucía. Y la verdad es que no exageraba. Por ello, la Junta de Andalucía está empeñada en dejar una vía acorde con las circunstancias y no va a regatear esfuerzo en cuento a presupuestos. Podríamos decir que la 321 (Ubeda-Alcaudete, aunque su recorrido es más largo) va a quedar de ensueño.

Unos tramos están en obras, otros correrán la misma suerte en breve. Y, al final, millones y más millones para hacer de esta ruta olivarera, a su paso por poblaciones como Ubeda, Baeza, la propia Jaén —con su circunvalación—, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos y Alcaudete, un camino agradable, que rebaje el número de accidentes, retenciones y, por descontado, peligros.



El nuevo puente ha ofrecido seguridad a Puente del Obispo.



Salida de la ciudad de Jaén por el cruce de La Yuca.



Unos diez mil vehículos diarios transitan esta carretera entre Jaén y Torredelcampo.



El puente sobre el río Víboras, uno de los tramos más peligrosos de todo el camino.

DESPUES de captar impresiones por tierras jieneenses, uno puede afirmar que la Nacional 321, Ubeda-Málaga, a su paso por la capital olivarera por excelencia, es de las que más tráfico tienen en días normales, sin esperar a que lleguen fechas señaladas como pueden ser Navidad, Semana Santa o el verano. El recorrido entre Jaén y Alcaudete, o más concretamente entre Jaén y Torredonjimeno, soporta una densidad de tráfico que está de acuerdo con las cifras de la Nacional IV, la carretera que une el resto de España con Andalucía a través del paso de Despeñaperros. No obstante, el número de accidentes (147 en 1987) no es muy elevado, y sobre todo la cifra de muertos es baja —dos— en comparación con otras de igual tráfico rodado que la que nos ocupa. Resaltar también que en el trayecto por la ruta de los olivares, como hemos bautizado a esta nacional, existen poblaciones de importancia histórica, con monumentos famosos en nuestro país y fuera de él, que hacen la delicia del viajero, a quien por cierto no se le niega nada, y menos las buenas comidas de la zona, o el vinillo y los postres dignos de una sobremesa.

SALIDA DE UBEDA

La Nacional 321, Ubeda-Málaga, con desviaciones hacia Córdoba y Granada en Alcaudete, tiene su nacimiento en la propia Ubeda, donde a su salida ya observamos las señalizaciones oportunas para recorrer diferentes caminos. De un lado, Iznalloz-Granada; de otro, Albacete-Bailén. Pero nosotros caminamos hacia Baeza, otra población con gentes abiertas a los visitantes y con deseos de agradar. El paso por Ubeda abarca, según el cuentakilómetros, ochocientos metros. Luego nos adentramos en lo que es carretera abierta, que alcanza en un primer tramo hasta el kilómetro 52, en el que confluye con la Nacional 323, bajo la que continúa solapada hasta el kilómetro 340,600 de esta última vía, donde vuelve a separarse con su propia denominación, continuando su desarrollo hasta alcanzar el kilómetro 104,100, ya en Alcaudete. En este punto confluye con la Nacional 432, bajo la cual vuelve a solaparse y sale de la provincia de Jaén en dirección a Granada-Málaga.

Pero vayamos con lo que es la Nacional 321, en su recorrido hacia Jaén y Alcaudete.

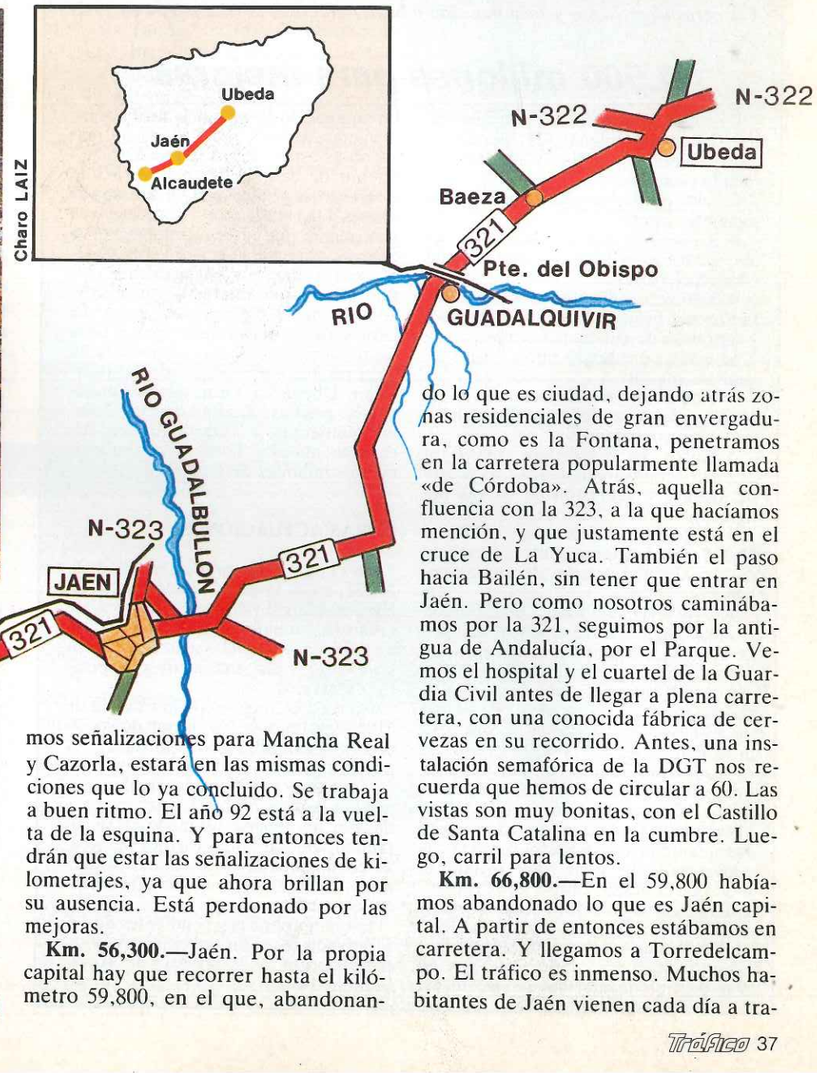
Km. 0.—Ubeda. Se atraviesa la población, una población con gran ambiente. Tiene unos cuarenta mil habitantes. Es un importante nudo de comunicaciones por carretera, pues a ella afluye la Nacional 322 y nace, como decimos, la 321, así como otras comarcales. Es ciudad monumental que cuenta con parador de turismo. Tiene ubicada la Academia de la Guardia Civil.

Km. 7,500.—Baeza. Dos kilómetros por esta ciudad de quince mil habitantes. En la antigüedad fue Universidad y sede episcopal. Tiene comercio y fábricas de aceite, así como restaurantes afamados. Posee la Academia de Guardias Auxiliares de la Guardia Civil y Destacamento de Tráfico. En su instituto impartió clases Antonio Machado.



Limitación de velocidad a la entrada de la travesía de Martos, ciudad que ofrece este bello aspecto.

Km. 17.—Puente del Obispo. No hace tanto estaba en pésimas condiciones por su estrechez y ahora está completamente transitable, al haber hecho la Junta de Andalucía un nuevo puente con la anchura necesaria y sin peligro. Es una de las partes de la carretera que está terminada y que están ofreciendo el fruto apetecido. Luego comenzamos unas rectas, que nos llevan a otra zona en obras, con piso en mal estado. Pero se ve el ensanche que también, camino de Jaén, se está realizando. Hay que circular con precaución, pero pronto esta zona, donde ve-



mos señalizaciones para Mancha Real y Cazorla, estará en las mismas condiciones que lo ya concluido. Se trabaja a buen ritmo. El año 92 está a la vuelta de la esquina. Y para entonces tendrán que estar las señalizaciones de kilometrajes, ya que ahora brillan por su ausencia. Está perdonado por las mejoras.

Km. 56,300.—Jaén. Por la propia capital hay que recorrer hasta el kilómetro 59,800, en el que, abandonando lo que es ciudad, dejando atrás zonas residenciales de gran envergadura, como es la Fontana, penetramos en la carretera popularmente llamada «de Córdoba». Atrás, aquella confluencia con la 323, a la que hacíamos mención, y que justamente está en el cruce de La Yuca. También el paso hacia Bailén, sin tener que entrar en Jaén. Pero como nosotros caminábamos por la 321, seguimos por la antigua de Andalucía, por el Parque. Vemos el hospital y el cuartel de la Guardia Civil antes de llegar a plena carretera, con una conocida fábrica de cervezas en su recorrido. Antes, una instalación semafórica de la DGT nos recuerda que hemos de circular a 60. Las vistas son muy bonitas, con el Castillo de Santa Catalina en la cumbre. Luego, carril para lentos.

Km. 66,800.—En el 59,800 habíamos abandonado lo que es Jaén capital. A partir de entonces estábamos en carretera. Y llegamos a Torredelcampo. El tráfico es inmenso. Muchos habitantes de Jaén vienen cada día a tra-



Las obras entre Baeza y Jaén marchan a buen ritmo, con la vista puesta en 1992.

4.500 millones para mejoras

La Junta de Andalucía, a la que fue transferida la Nacional 321, tiene previsto reformar, ampliar y modernizar toda la carretera.

En esta provincia están ultimadas las siguientes obras:

- Kilómetros 2 al 3, refuerzo de firme, recrecido de arcenes y supresión de curvas peligrosas.
- Kilómetros 97,500 al 97,950, refuerzo del firme, recrecido de arcenes y supresión de curvas peligrosas.

Se están ejecutando obras en los siguientes puntos:

- Entre los kilómetros 17,100 al 17,900, puente sobre el río Guadalquivir y sus proximidades.
- Entre los kilómetros 18,000 al 21,920, acondicionamiento, recrecido de arcenes y supresión de curvas peligrosas.
- Entre los kilómetros 33,780 al 42,160, acondicionamiento, recrecido de arcenes y supresión de curvas peligrosas.

Aparte estas mejoras, que ya son realidad, hay otros proyectos, algunos de ellos para su rápida ejecución, que serán los que de verdad hagan de la Nacional 321, a su paso por Jaén, el sueño de propios y extraños. Partiendo desde Ubeda hasta Baeza, lo que será la variante, está en estudio. Luego, ya es realidad el Puente del Obispo, y en proyecto, los Llanos de Mendoza, indicación Mancha Real, es decir, hasta el kilómetro 43. A raíz de aquí, hasta Jaén, también en proyecto, como la circunvalación de Jaén, que evitará el paso por el mismo centro de la capital. Estaríamos ya en el kilómetro 60 y hasta el 71,800, Torredonjimeno, se hará un desdoblamiento que hará más felices a los diez mil conductores que en días de trabajo atraviesan este lugar.

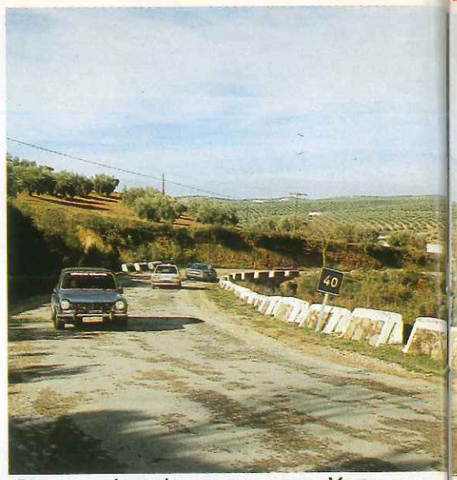
La ampliación llegará más arriba y las variantes también. Para el 90, ya que las obras están dentro del primer cuadrienio de cara al 92, no habrá que atravesar las poblaciones. Existirán variantes y la ruta Ubeda-Alcaudete será poco menos que coser y cantar. La obra es seria. Parece que la pendiente máxima será el cinco por 100, la calzada tendrá más de siete metros de anchura y, además, habrá carriles para lentos. El kilómetro de obra puede salir a unos cuarenta millones y el presupuesto está en cifras que a muchos pueden asustar. Vean: Ubeda-La Yuca, dos mil millones de pesetas; desdoblamiento Jaén, mil quinientos, y Torredonjimeno-Alcaudete, mil cien. Total, cuatro mil quinientos millones de pesetas.

OTRAS ACTUACIONES

En el punto kilométrico 52,000 de la N-321, en su intersección con la N-323 (Bailén-Motril) y en toda la longitud de la misma, se han instalado dispositivos de guía, reforzando las marcas viales en horas nocturnas, consistentes en pivotes captafaros.

En toda la longitud de la travesía de Torredelcampo se han instalado semáforos regulando el tráfico, dos de ellos de control de velocidad en travesías (uno en cada sentido de la circulación). Si bien la obra no ha sido recepcionada, por no haberse ultimado en su totalidad, ya que faltan carriles de acceso complementarios, barandas protectoras, etcétera, están en funcionamiento los semáforos.

Están aprobadas y pendientes de adjudicación las obras de regulación y semaforización de la travesía de Torredonjimeno.



Piso en mal estado y curvas, entre Martos y Alcaudete.

bajar a la zona. En días laborales puede haber unos diez mil vehículos transitando, según apreciaciones de los vecinos. Y no nos extraña. Torredelcampo es una población de unos quince mil habitantes, que se ven incrementados cada jornada. Dispone de industria de madera, fábricas de aceite y floreciente comercio. En su trayectoria, semáforos que nos hacen circular a velocidad moderada. Y, si no, se nos pone el rojo y...

Km. 72.—Torredonjimeno. Después de atravesar Torredelcampo, y el desvío a Jamilena, continuamos por un tramo de carretera que podemos catalogar de normal y que nos deja en pleno corazón de Torredonjimeno, en cuyo centro está el polideportivo «Matías Prats». Su salida es estrecha, impropia de la zona. Pero es una ciudad importante, con diecisiete mil habitantes, que tienen industria de madera, fábricas de harina, aceite y un interesante comercio.

Km. 77,800.—Dos kilómetros de población nos hacen enfilar hacia Martos, célebre e histórica, con cuarenta mil habitantes. Tiene, ¡cómo no!, industrias de madera y aceite. También de accesorios de automóviles. Antes de llegar a esta villa observamos que los mojones que indican el kilómetro están tapados por pequeñas montañas de tierra. Menos mal que los indicadores hacia Jaén y otras poblaciones están en alto y no tienen problemas de visibilidad. La carretera atraviesa, como en otros tantos sitios, el corazón del pueblo, pero en honor a la verdad hay que decir que los semáforos evitan problemas. Por el kilómetro 85 vemos importantes rectas, aunque con estrechamientos difíciles,



Travesía de Alcaudete, punto final de nuestro recorrido.

explicado porque antes la vía del tren atravesaba el lugar. Cuatro más adelante, Arrojo Salado, La Carrasca... Así, hasta llegar al 90,400, en el que decimos adiós a Martos.

Km. 103,300.—Alcaudete. Casi un kilómetro de población, a la que hemos llegado con un piso no en muy buen estado, estrecho, con curvas y demasiados peligros. Una especie de valle, con el río Víboras atravesándolo, nos puso en Venta Pantalones, en el 94,400. Alcaudete ya era «pan comido». Total, unas cuantas curvas, una subida empinada, ¡menos mal que tenían quitamiedos!, y algún otro susto, nos pusieron en la capital de los dulces navideños. En total, poco más de cien kilómetros, con un fondo, a la bajada de la vía principal, que para nosotros fue fin de trayecto y que tiene sus indicadores claros: a la izquierda, Granada, 77; a la derecha, Córdoba, 90. Usted puede elegir la continuación. Nosotros terminamos aquí, en este Alcaudete de 20.000 habitantes, a cuarenta y ocho kilómetros de Jaén capital, que tiene fábricas de conservas vegetales, de dulces de Navidad —ya lo decíamos— y..., para variar, de aceite. No en vano es la ruta de los olivares.

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

Hay que degustar...

En cuanto a la gastronomía, mucha y variada. Desde la pipirrana, a la «gachamiga». Explicamos los menús. Por ejemplo, la pipirrana: tomate, huevo duro, aceitunas, atún y aceite de oliva. La «gachamiga» son migas de harina con torreznillos y pimientos secados y fritos. Por medio, los «talarines», finísimas tortas de masa con liebre, perdices o paloma, y los «guiscanos», tortilla serrana con masa de chorizo; el «rinrán», puré de patata y pimientos secos con aceitunas y trocitos de bacalao, sin olvidar el gazpacho, al que en Jaén le dan un toque especial. En las lomas de Ubeda se toman los andrajos, que es un guiso de tiras de masa de perdiz y liebre, mientras en Baeza abundan los productos de la tierra, como los vegetales: alcachofas con panecillos; el bacalao al estilo de Baeza, con un sofrito de cebolla y tomate, pimiento morrón y piñones; estofado de ternera, cazuela (plato de habas y garbanzos cocidos). Y para postre, empanadillas de cabello de ángel, paté de frutas y las finas gachas. Todo, todo, muy sabroso. Al igual que los ricos vinos de la zona, ya sean blancos o tintos. Total, una delicia.

Hay que visitar...

Más de quince mil kilómetros cuadrados avalan a una provincia que, como Jaén, se encuentra entre montañas. Al Norte, Sierra Morena; al Este, Segura y Cazorla, al Sur, Mágina, Noalejo, Huelma y Valdepeñas, y al Oeste, las llanuras del Guadalquivir. Tierra de olivos es la puerta de Andalucía, con un paisaje recio y tres regiones muy marcadas: Sierra de Cazorla, llanos de Bailén y valles del Guadalquivir.

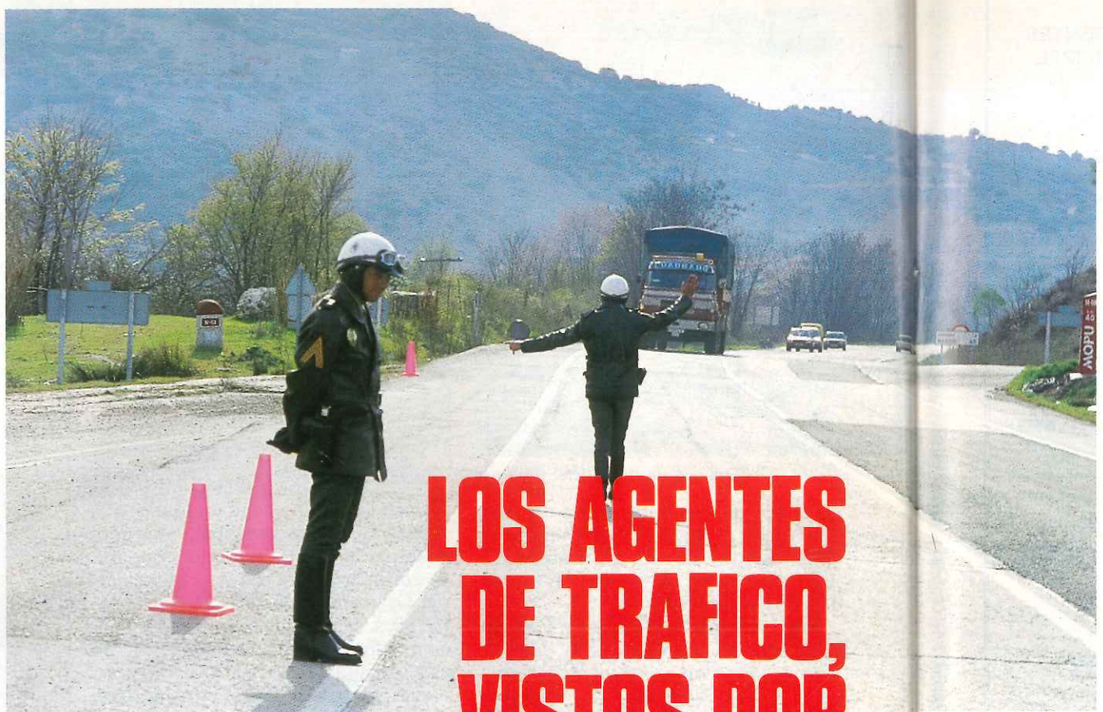
La capital está situada al pie de la sierra de Jabalcuz y tiene más de cien mil habitantes. Fue llamada por los árabes «Geen». Tiene un museo provincial con interesantes muestras de arte, destacando el Toro Ibérico de Porcuna y el sarcófago paleocristiano de Martos. Entre sus monumentos, la catedral, el castillo de Santa Catalina, el arco de San Lorenzo, el palacio del Condestable, de los Vilches, de los Uribes y, por supuesto, numerosas iglesias de un valor importante. Y en la provincia resaltan los de Ubeda, Baeza, Martos... En la primera, la plaza de Vázquez de Molina, con la capilla del Salvador, el parador del Condestable Dávalos, el palacio de las Cadenas, el templo de Santa María de los Reales Alcázares, el palacio del marqués de Mancera y el antiguo Ayuntamiento, entre otros. En



Baeza: Plaza de los Leones.

Baeza, la antigua Carnicería, Audiencia Civil, Escribanías, fuente de los Leones, Mercado Viejo, Balcón del Concejo y la antigua Universidad. Y en Martos, la fortaleza de la Peña y la iglesia parroquial, de sobria silueta encalada.

QUE PIENSA USTED SOBRE EL TRÁFICO
ENCUESTA DOSSIER



LOS AGENTES DE TRAFICO, VISTOS POR LOS CONDUCTORES

En general, su labor se identifica con las normas por cuyo cumplimiento velan

LA imagen de las figuras de autoridad tiene gran interés por cuanto repercute en la conducta de los ciudadanos. La función de velar por el cumplimiento de la ley requiere de los agentes que asuman el esquema de valores sobre el que se apoya el sistema de normas. En este sentido, se produce un influjo del sistema normativo en los agentes, que se concreta en esquemas de conducta que incluyen rituales y otras transacciones. Muchas de las pautas de comunicación entre los agentes y los usuarios están regladas, unas veces por normas conocidas por todos, como son por ejemplo el uso del uniforme o la prohibición del soborno, y otras veces por normas que sólo conocen los agentes, como las horas a que deben patrullar o ciertas instrucciones específicas sobre dónde y de qué manera deben ejercer la vigilancia. Pero, por otra parte, hay aspectos de la interacción entre agentes y usuarios que no están reglados de antemano y que hacen que los agentes impriman cierto carácter a la labor desempeñada. En este sentido, se produce un influjo de sentido contrario al señalado anteriormente, de manera que el modo de actuar más o menos idiosincrático de los agentes de tráfico impregna el sistema normativo que ellos mismos salvaguardan.

Exceptuando los casos en los que la actuación de los agentes responde a normas conocidas por todos, para el usuario no es fácil distinguir cuándo una actuación de un policía municipal o guardia civil responde a instrucciones de los respectivos mandos o cuándo se trata de un modo más personal de hacer las cosas.

Para el usuario, el conjunto formado por el sistema de normas y los agentes que velan por su cumplimiento tiene, a su vez, un carácter que implica un cierto grado de identificación entre las normas y los agentes, de tal manera que la imagen que tenemos del sistema de normas influye sobre la imagen que tenemos de los agentes y, por tanto, en nuestro comportamiento de interacción con la Policía o Guardia Civil y viceversa: la imagen que tenemos de los agentes de tráfico influye en la imagen que poseemos del sistema de normas y, al fin, influye en nuestro comportamiento de acatamiento o rechazo de las reglas de tráfico.

Evidentemente, para que se dé una imagen positiva es necesario que exista una coherencia interna del sistema normativo, una coherencia interna entre el modo de actuar de los distintos agentes y una coherencia entre la actuación de los agentes y el sistema de normas. Sin embargo, aunque esas son condiciones básicas necesarias, no garantizan por sí solas una imagen positiva. Muchos aspectos considerados usualmente como accesorios, como son la apariencia física, rituales de saludo, estilo de lenguaje, tono de voz y postura corporal, definen o redefinen un contexto comunicacional más amplio. Este puede adoptar distintos estilos en los que se entremezclan varios ingredientes. Si pensamos, por ejemplo, en el contexto sancionador, encontramos el ingrediente «castigador» (... usted debe pagar por lo que ha hecho), el «paternal crítico» (¿cómo no se ha dado usted cuenta de que...?), el de las «rebajas», o el «paternal protector» (... le sancionaré sólo por esto, aunque hay más...), el de la «simple advertencia» (... no lo vuelva a hacer...), el de la «disculpa» (... lo lamento, pero no me queda más remedio que denunciarle...). La lista de matices podría ser larga. Si a esto le añadimos que además del contexto sancionador existen otros contextos como el de auxilio en situaciones de emergencia (averías mecánicas o accidentes), regulación de tráfico o simple información al público, podemos ver cómo existe una amplia gama de detalles que influyen notablemente en las actitudes que las personas mantienen ante las autoridades y las normas, y por último, en el comportamiento que desarrollan en diferentes situaciones.

I. IMAGEN DE LOS AGENTES DE TRAFICO

La Encuesta Nacional sobre Tráfico nos proporciona algunos datos sobre la imagen que las personas tienen de los agentes. Veámoslas:

A) Valoración genérica

En una de las preguntas se pedía una valoración de los agentes en general, en cinco escalas de adjetivos opuestos. Los sujetos debían señalar con una «x» uno de los siete espacios de una escala gráfica en cuyos extremos se situaban los adjetivos opuestos. Si el sujeto tiene una opinión extrema, sitúa la «x» en un extremo de la escala, y si su opinión es más intermedia, la sitúa en uno de los espacios intermedios, tanto más cerca o más lejos de los extremos como crea que es su opinión.

El gráfico 1 es un perfil realizado en base a los valores medios de las puntuaciones asignadas en cada escala por los sujetos encuestados. En este sentido, la imagen general es bastante positiva, destacando como características más extremas la educación y la buena apariencia física.

Pero los valores medios de una variable sólo son útiles cuando queremos analizar una impresión global muy grosera. Es importante ver cómo se distribuye el conjunto de valores que representamos con una media.

Así, nos encontramos con varias formas de distribución posible. En algunos casos las opiniones están muy polarizadas hacia los extremos —en este caso la media es poco representativa—; en otros, la opinión está más bien concentrada en un valor. También tiene importancia valorar el número de respuestas neutras (que se sitúan en la casilla central, equidistante de los extremos), ya que tanto pueden significar un reflejo de la percepción de los encuestados como una tendencia a evadir la respuesta decantándose hacia uno u otro lado.

Los gráficos 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 y 1.5 representan la distribución de las respuestas para cada par de adjetivos opuestos. Podemos observar que sobre la educación, la opinión es claramente positiva y que también es positiva respecto de la buena apariencia física, aunque en este caso el número de respuestas neutras es bastante más elevado que en el anterior. Por otra parte, con respecto al par de adjetivos «comprensivos/inflexibles» y «criterio claro/criterio arbitrario», las respuestas presentan un nivel de dispersión bastante grande. Por ejemplo, el adjetivo «arbitrario», de connotación claramente negativa, es defendido en algún grado por un tercio de la población, y un 10 por 100 le atribuye esta característica en grado extremo...

B) Guardias Civil y Policías Municipales

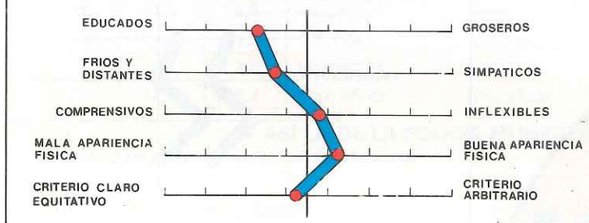
En otras dos preguntas se pidió una valoración independiente de los agentes de la Policía Municipal y de agentes de la Guardia Civil de Tráfico, referida a cuatro pares de adjetivos opuestos. El gráfico 2 reproduce los valores medios para cada caso. Indudablemente, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tiene mejor imagen que las Policías Municipales, aunque considerando los datos globalmente se puede decir que la diferencia se reparte por igual entre las cuatro características (por ello, los gráficos son prácticamente paralelos).

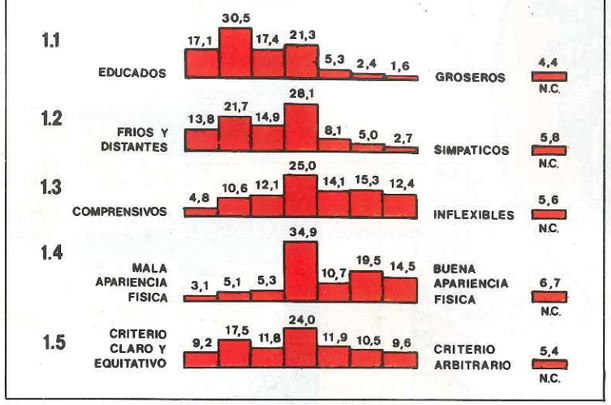
Los gráficos 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 y 2.5 reproducen la distribución para cada par de adjetivos. En el caso de la Guardia Civil, las opiniones están más polarizadas y las diferencias más acusadas se dan en cuanto a los binomios «eficiencia/ineficiencia» y «sacrificio/comodidad».

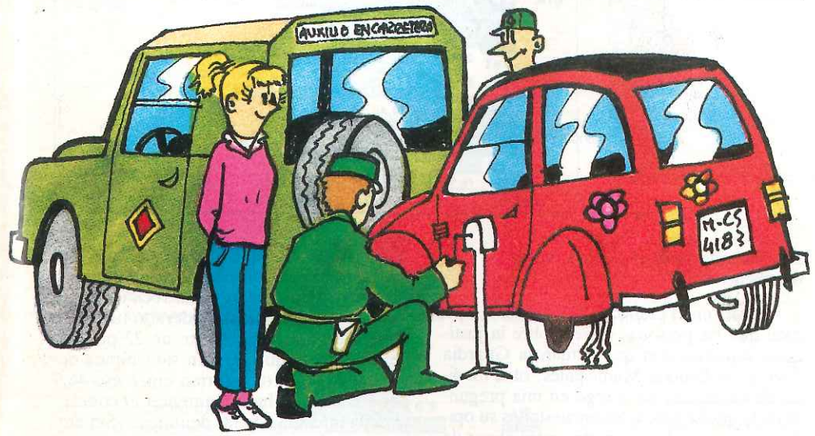
Por otra parte, los que conducen más en las ciudades valoran mejor las figuras de autoridad, ya sean de la Policía Municipal o de la Guardia Civil, que los conductores que viajan primordialmente por carretera. Si llamamos «conductores urbanos» a aquéllos que conducen mucho por ciudad y poco por carretera, y «conductores interurbanos» a los que conducen mucho por carretera y menos en ciudad, observamos una diferencia pequeña, pero consistente, al comparar adjetivo a adjetivo cada una de las valoraciones que unos y otros hacen de la Policía Municipal y de la Guardia Civil. El cuadro 3 representa los datos. Para comparar, se han agrupado las opiniones relativas a cada par de adjetivos en tres categorías: opinión favorable (+), opinión neutra (0) y opinión desfavorable (−).

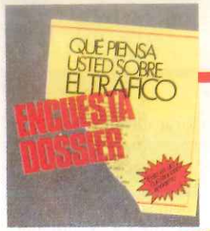
Como puede observarse, se sigue manteniendo una percepción de mejor imagen de la Guardia Civil frente a las Policías Municipales, tanto por los «conductores urbanos» como por los «interurbanos». Pero los primeros tienen mejor imagen de la Guardia

1. OPINION SOBRE LOS AGENTES DE TRAFICO EN SU TRATO CON LOS USUARIOS











Civil que los segundos, y lo mismo ocurre con respecto a la Policía Municipal.

En la parte inferior del cuadro se reflejan los valores medios de la valoración total del conjunto de las autoridades por parte de los urbanos en comparación con los interurbanos.

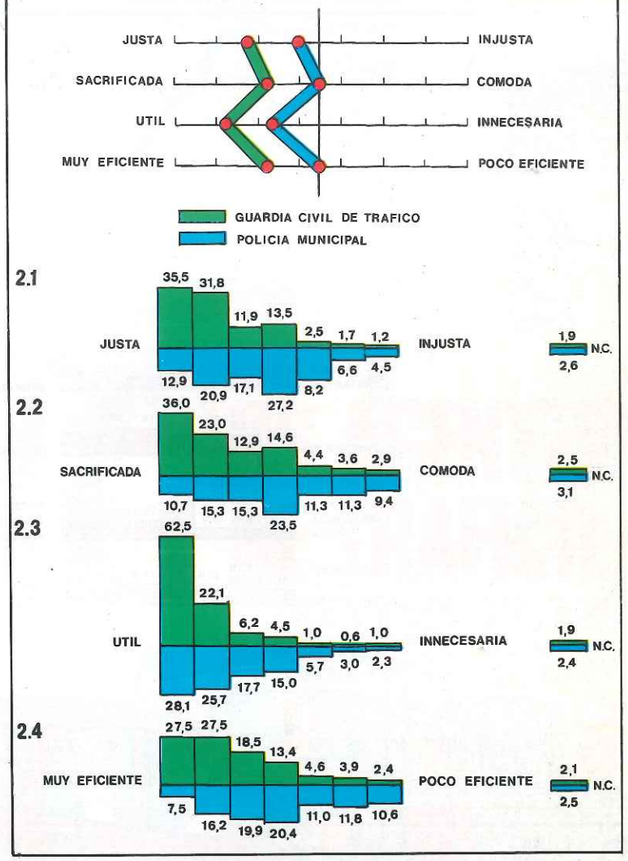
C) Valoración de algunas tareas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

En otra pregunta se pedía la opinión de los encuestados sobre la labor de la Guardia Civil de Tráfico en algunas de sus tareas. La valoración se hacía en una escala de cinco puntos, desde la valoración «muy mala», «mala», «regular», «buena» y «muy buena» (grafico 4). La tarea valorada más positivamente es la de auxilio en carretera, siguiéndole con una valoración buena, las labores de vigilancia y control, así como la regulación del tráfico, mientras que son valoradas más negativamente las tareas de control de alcoholemia, prevención de accidentes e información al conductor.

Hay que considerar, no obstante, que en ningún caso las opiniones negativas superan a las positivas, aunque en los tres últimos casos señalados la labor es considerada mala por cerca de un tercio de la población.

Habría que señalar que aunque no se refleje en las preguntas de la encuesta, un dato recogido con bastante generalidad en una serie de entrevistas individuales y de grupo, realizadas anteriormente a este estudio, es la idea de que la Guardia Civil se «esconde» para «pillar a la gente», manifestando asimismo una valoración negativa de este modo de actuar.

2. OPINION SOBRE LA LABOR DE LOS AGENTES DE LA GUARDIA CIVIL Y POLICIA MUNICIPAL



D) Valoración de la justicia de las denuncias

Aunque en el gráfico 2.1 se señala la opinión que las personas tienen sobre la justicia o injusticia con que actúan la Guardia Civil y las Policías Municipales, otra medida de tal aspecto se recoge en una pregunta en la que se pide a los encuestados su opinión respecto a las sanciones entre el par de adjetivos justas/injustas. El gráfico 5 representa los resultados.

Un 52,3 por 100 considera justas las denuncias; un 19,8 por 100, arbitrarias, y el resto tiene una respuesta intermedia.

Por otra parte, en otra pregunta se pedía a los sujetos que dijesen cuántas veces consideraban que habían sido denunciados injustamente; el 46,7 por 100 de los que contestaron a esta pregunta opinó que no había sido objeto de ninguna denuncia injusta; el 42,6 por 100, que había sido objeto de una o dos denuncias injustas; mientras que el 10,6 por 100, consideró haber sido objeto de más de tres denuncias injustas.

Por supuesto, hay sujetos que nunca fueron denunciados, pero estos porcentajes están calculados sobre los que contestaron a la pregunta. En el mejor de los casos, el 46,7 por 100 anteriormente citado corresponde a los sujetos que han recibido alguna denuncia y la han considerado justa. En el peor de los casos, existe un 23 por 100 de los sujetos que no han sido nunca denunciados, y éstos estarían entre ese 46,7 por 100, lo cual haría aumentar el concepto de la injusticia de las denuncias. Sin embargo, la formulación de la pregunta y la coincidencia de que justamente hay un 23 por 100 que no contesta a esta pregunta, nos inclina a pensar que nos hallamos en el mejor de los casos.

II. COMO RESPONDEN LOS USUARIOS...

a) ... cuando son denunciados

El cuestionario incluye dos aspectos acerca del pago de las multas. El primero de ellos se refiere a la posible existencia de un criterio diferencial sobre el pago de las multas recibidas en carretera, generalmente impuestas por agentes de la Guardia Civil de Tráfico, y las multas impuestas en ciudad, generalmente aplicadas por agentes de las Policías Municipales. Los resultados están representados en el gráfico 6.

Los datos revelan una diferencia significativa en el abono de uno u otro tipo de sanciones, en función de la autoridad de la que proceden.

Independientemente de que existan otras razones externas que inciden en esta diferencia, estos datos son coherentes con la diferencia observada entre la imagen de la Guardia Civil y la de las Policías Municipales de Tráfico. Los datos no nos permiten establecer inferencias causales —no sabemos hasta qué punto la imagen de la autoridad provoca una respuesta diferente ante las sanciones o hasta qué punto pasa al revés—. Posiblemente pasen ambas cosas y probablemente sea posible producir algún cambio también de ambas maneras, lo que no sería improbable.

3. ASI VEN LOS CONDUCTORES LA LABOR DE LA GUARDIA CIVIL DE TRAFICO

Conductores interurbanos

	+	0	−	
Justa	77,1	13,5	9,3	Injusta
Sacrificada	70,3	18,6	11,0	Cómoda
Util	91,4	5,9	2,5	Innecesaria
Muy eficaz	72,2	12,6	15,2	Poco eficaz

Conductores urbanos

	+	0	−	
Justa	83,2	11,7	5,0	Injusta
Sacrificada	76,3	14,8	9,6	Cómoda
Util	92,7	4,4	2,7	Innecesaria
Muy eficaz	79,8	11,7	8,6	Poco eficaz

Y ASI LA DE LA POLICIA MUNICIPAL

Conductores interurbanos

	+	0	−	
Justa	46,0	31,6	22,1	Injusta
Sacrificada	45,2	23,9	30,8	Cómoda
Util	71,1	21,1	7,6	Innecesaria
Muy eficaz	37,6	27,3	35,0	Poco eficaz

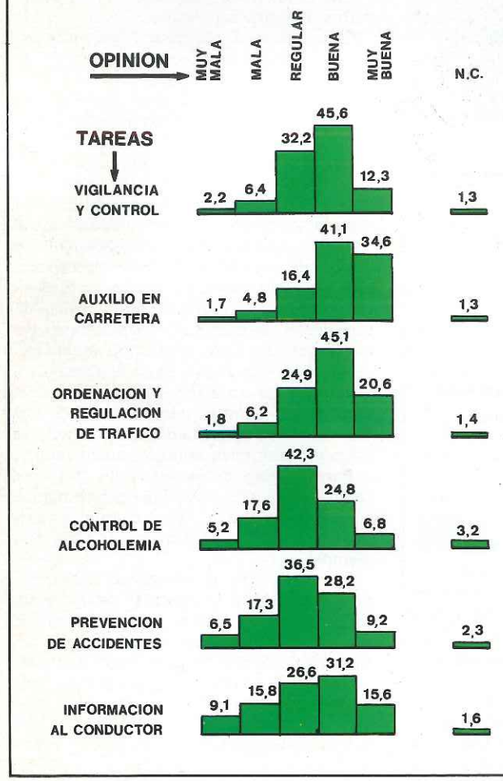
	+	0	−
Media de valoración total	63,9	19,4	16,7

Conductores urbanos

	+	0	−	
Justa	54,2	26,6	19,1	Injusta
Sacrificada	45,0	24,2	29,9	Cómoda
Util	74,3	13,7	11,1	Innecesaria
Muy eficaz	40,4	16,4	29,0	Poco eficaz

	+	0	−
Media de valoración total	69,7	15,7	14,6

4. OPINION SOBRE LA LABOR DE LA GUARDIA CIVIL DE TRAFICO EN ALGUNAS TAREAS





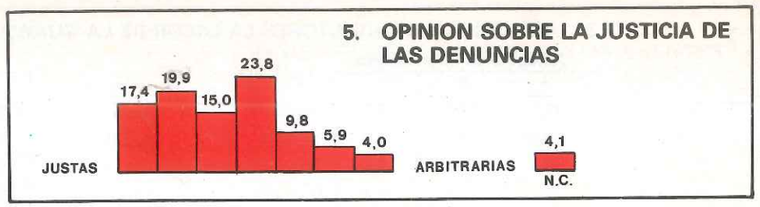
b) ... cuando advierten la presencia de la Guardia Civil de Tráfico

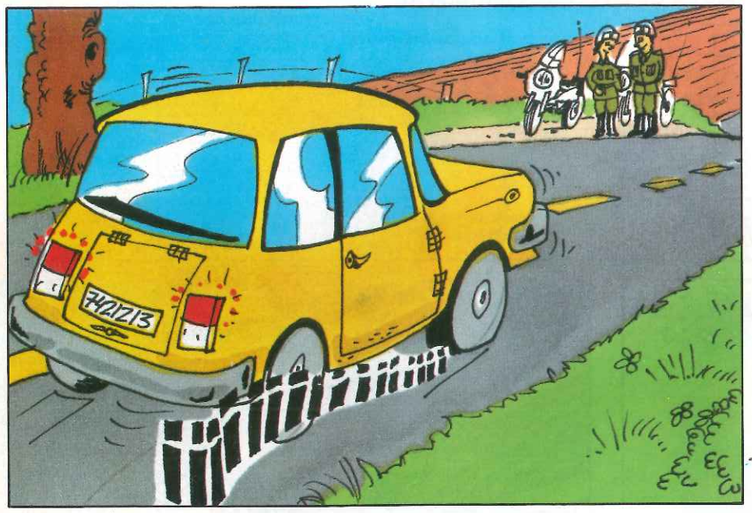
En una de las preguntas se pedía a los sujetos que dijesen qué hacen cuando van conduciendo y advierten que un vehículo de la Guardia Civil se halla estacionado en el margen derecho de la carretera. El 13 por 100 se muestra indiferente. Estos sujetos dicen que continúan su marcha, aunque vayan transgrediendo los límites de velocidad. El 56,5 por 100 trata de adecuarse a la norma, reduciendo la velocidad sólo si circula por encima del límite legal. El 29,7 por 100 muestra una conducta más sumisa y dice que siempre reduce la velocidad, aunque circule dentro de la normativa. Finalmente, una minoría del 0,1 por 100 dice que incluso acelera en esas circunstancias. Algunos datos experimentales sobre comportamiento real indican que la mayoría de los conductores siempre reducen la velocidad, independientemente de que vayan circulando por encima o por debajo del límite.

c) ... cuando ocurre un accidente

Las personas que se detienen al advertir la presencia de un coche accidentado, entre otras cosas, avisan a la Guardia Civil, Policía Municipal, Nacional, etc. La conducta de avisar a alguno de los cuerpos mencionados ocupa el primer lugar entre otras conductas posibles, como avisar a



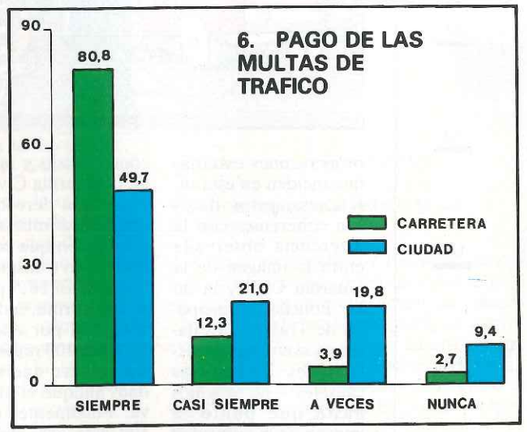




una ambulancia, señalizar el peligro, retirar el vehículo accidentado de la vía, trasladar a los heridos, prestar asistencia sanitaria o declarar en un posible juicio.

Distinguiendo sexos, las mujeres le dan igual importancia a avisar a la policía y a la asistencia sanitaria, mientras que los hombres avisan más a la policía y menos a la ambulancia.

Por lo que respecta a la edad, se podría decir que con el paso de los años aumenta la conducta de llamar a la policía o Guardia Civil, mientras que disminuyen otras como la de avisar a un servicio de asistencia sanitaria. Aunque parece que los jóvenes y las mujeres valoran algo menos la presencia de las autoridades en caso de accidente, las diferencias observadas no son drásticas y, en general, hay una coincidencia en que la presencia de dichos agentes es de vital importancia.



III. DISCUSION

Los datos, sin ser sorprendentes, corroboran la importancia del papel de los agentes como factor condicionante del comportamiento de las personas. Esta influencia no se produce solamente ante la presencia física de dichos agentes, sino que repercute en la valoración que hacen los usuarios del sistema de normas que aquéllos salvaguardan. Aunque las cifras apuntan hacia una valoración más o menos positiva, el valor de esos datos es pobre si se recoge de manera puntual como para ponerle una «nota» a un colectivo. El valor de la opinión está más en ver de qué manera ésta cambia a lo largo del tiempo y en función de determinadas condiciones. Estas pueden ser cambios políticos, normativos, o cambios en las pautas informales de interacción con los usuarios, por señalar algunos factores. El conocimiento de esa información permite entrever planes para mejorar la situación. Hay algunos indicios de que la experiencia en la conducción, junto con el paso del tiempo, va ligada a un empeoramiento de imagen de los agentes, especialmente municipales.

De otra parte, la opinión más favorable hacia la Guardia Civil está levemente mejorada por los lectores de la revista TRAFICO, en comparación con una muestra general de población española. Igualmente, resulta significativo señalar que para la referida muestra de población general, la arbitrariedad del criterio de los agentes prevalece sobre la claridad y equidad, lo cual nos parece de cierta importancia, aunque la opinión global sea positiva.

En resumen, el panorama no es malo, pero sí bastante mejorable.

Otro aspecto al que no se refieren los datos de la encuesta, pero que resulta de interés, es la función que cumplen las autoridades como modelos de conducta. Sin referirnos ya en particular a los agentes de tráfico, es indudable que no hay mejor modelo para infringir las reglas que ver a una figura de autoridad saltarse una norma, ya sea como conductor o como peatón. En este sentido, los conductores de vehículos oficiales tienen una especial responsabilidad por el ejemplo que exhiben públicamente. También los vehículos de servicio público, especialmente las empresas municipales de transportes, tienen esa responsabilidad, ya que gozan de cierta protección municipal, en tanto en cuanto disponen de carriles específicos para circular y gozan de la consideración de «utilidad pública». Más de una vez vemos cómo los autobuses de servicio público transgreden normas fundamentales.

Parece que, en general, las personas creen que los agentes son necesarios para la vigilancia del tráfico, pero consideran más positiva la labor de auxilio en carretera, por ejemplo.

Por otra parte, la eficacia de las sanciones para cambiar la conducta de las personas y lograr que éstas asuman el sistema de normas ha de apoyarse en una imagen positiva de las figuras de autoridad y en un esmerado ejemplo de cumplimiento por parte de éstas.

Luis NUNES

Gráficos: Charo LAIZ
Dibujos: SEBASTIAN

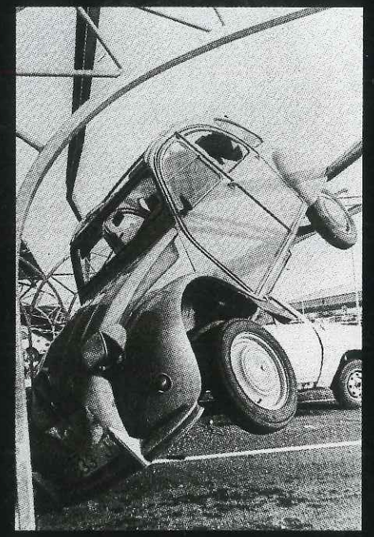
Equipo investigador de la Universidad Autónoma de Madrid compuesto por: M. Fernández Ríos, B. Moreno, J. López, L. Giménez y D. Izquierdo.

Sevilla: III Certamen de Fotografía sobre Seguridad Vial

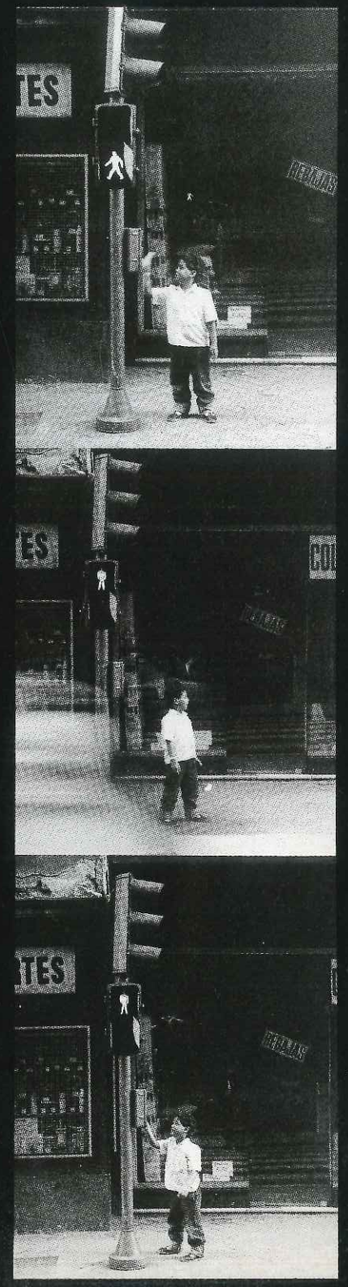
Ganó «Dejadme descansar»



«Dejadme descansar», primer premio.



«No aparcar de cualquier manera», tercer premio.



La secuencia «Tres tiempos», segundo premio.

LOS sevillanos han acudido, por tercer año consecutivo, al Certamen Provincial de Fotografía sobre Seguridad Vial. Muchas y variadas ópticas para expresar su preocupación por este importante tema de nuestro tiempo. El premio principal ha recaído en «Dejadme descansar», original de José Carrera Correa, que hace hincapié en la amenaza de la muerte en carretera. El concursante Carrera se ha llevado un premio en metálico de 75.000 pesetas y el trofeo «Gobernador Civil de Sevilla».

Destacan los organizadores del Certamen —iniciativa del jefe provincial de Tráfico de Sevilla, Andrés Cobos— que los participantes tuvieron una media de edad de treinta y cinco años para abajo, con mayoría de concursantes de veinte años. Asimismo, primaron los mensajes sobre la plasmación gráfica de los mismos, siempre en torno a situaciones de tráfico. El segundo y tercer premio serían, respectivamente, para Eulalia Romero (con «Tres tiempos», secuencia alusiva al paso de peatones, que se llevó 50.000 pesetas y el trofeo Concesur-Pegaso) y para Alfonso Cruz (con «No aparcar de cualquier manera», merecedora del trofeo Syrsa-Renault y de 25.000 pesetas en metálico). Se trata de una cita ya tradicional en la ciudad de la Giralda con todos los creadores fotográficos que se preocupan por aportar su grano de arena en una batalla gráfica donde sólo puede vencer la Seguridad Vial.



En actividades donde aceptamos el riesgo solamente para nosotros mismos, tenemos derecho a imponer el nivel de riesgo que deseemos. Sin embargo, en acciones donde el riesgo se comparte —como es el caso de la conducción—, nuestro sentido de responsabilidad social nos debe indicar que no podemos forzar un nivel de riesgo alto a los otros usuarios de la vía. Ellos nada tienen que ver con la conducta irresponsable de aquellos que quieren realizar una conducción temeraria y peligrosa.



Miguel GARROTE

El riesgo en la conducción (II)

PERCIBIR Y ACEPTAR EL PELIGRO

CONDUCIR es una actividad imprescindible en el estilo de vida actual. En el mundo circulan más de 400 millones de automóviles y tan sólo en España se matricularon en 1987 casi un millón de vehículos. Estos se han convertido, pues, en indiscutibles protagonistas de la sociedad contemporánea, en la medida en que ofrecen innumerables ventajas para los usuarios. Ahora bien, es evidente que sólo se pueden disfrutar las ventajas de los vehículos si se conduce con seguridad. De lo contrario, las consecuencias pueden anular los beneficios que obtenemos con su uso, ya que, como es bien sabido, manejar un vehículo es una actividad compleja que puede ser altamente peligrosa. Las estadísticas sobre heridos y muertos lo muestran claramente.

El riesgo, que es compañero de viaje invisible cuando se conduce un vehículo, podemos **definirlo** como la probabilidad de sufrir muerte, lesiones, daños o pérdidas. El nivel de riesgo resulta, entre otros factores, de la probabilidad de que un accidente ocurra de la percepción de los resultados que un accidente puede causa, y también de la habilidad que un conductor tiene para enfrentarse y resolver una situación peligrosa. **En cualquiera de los momentos en que se conduce un vehículo, se debe ser consciente de que se está aceptando el riesgo de sufrir algún tipo de siniestro o, incluso, la muerte. Asumirlo es empezar a evitarlo, y aun cuando nunca se haya estado involucrado en un accidente de tráfico, sería absurdo pensar que se está exento de sufrirlo.** Sería igualmente irreal creer que los accidentes son cosa del destino o fruto de la casualidad y que, por consiguiente, están fuera de nuestro control y no podemos hacer nada para evitarlos. Tanto el **optimismo irrealista** como la **aceptación fatalista** contribuyen peligrosamente a no poner los medios para evitar la probabilidad de vernos envueltos en un siniestro. El hecho cierto de que el conductor introduce en cada situación, con sus decisiones, un determinado nivel de riesgo y, por tanto, que la mayoría de las situaciones de peligro en la carretera estén bajo su control, debería incitarle a realizar un esfuerzo para reducir al mínimo el riesgo de sufrir un accidente.

CARACTERISTICAS DEL RIESGO

1. El riesgo siempre está presente. Las condiciones de riesgo bajo las que normalmente conducimos tienden a ser moderadas la mayor parte del tiempo. Las probabilidades de tener, por ejemplo, un accidente con heridos no son realmente elevadas (uno por cada 57 años). Sin embargo, cuando se conduce no hay ningún período de tiempo en el que no exista la posibilidad de sufrir un accidente. Incluso las situaciones teóricamente menos problemáticas —como las grandes rectas— se pueden convertir en altamente peligrosas. En definitiva, para evitar el siniestro hay que asumir que cualquier situación de conducción puede conllevar riesgo.

2. Riesgo percibido y riesgo real. Existen algunas situaciones en la conducción en las que el nivel de riesgo se manifiesta fácilmente, mientras que en otras no es tan evidente. El problema suele venir cuando el riesgo real que hay en una situación determinada no coincide con nuestra percepción del mismo. Ello se debe a que la percepción del riesgo es **una elaboración mental** que depende del sujeto y que se estructura a partir de una serie de indicadores.

3. El riesgo puede ser alterado. El riesgo en la conducción se puede evitar o, al menos, paliar. El ser humano que conduce, por medio de su comportamiento puede incrementar o reducir de manera notable el nivel de riesgo, ya que es generalmente él mismo quien lo provoca. Si el objetivo principal cuando se manipula un vehículo fuera **conducir con seguridad,** sólo se tomarían decisiones adecuadas que disminuirían notablemente la posibilidad del accidente.

4. El riesgo se comparte. La conducción es una actividad donde el riesgo se comparte con los demás. Esto es, los resultantes de la acciones de un individuo al volante tienen, en la mayor parte de los casos, consecuencias transferidas a los otros usuarios de las vías que pueden verse así involucrados en situaciones peligrosas que ellos no han provocado.

PERCEPCION DEL RIESGO Y DECISIONES ARRIESGADAS

Todos los conductores tienen generalmente las condiciones físicas adecuadas para realizar con seguridad la compleja actividad de conducir. Sin embargo, muchos de ellos van a verse involucrados en algún accidente, normalmente por fallos en la actividad mental. Uno de los más frecuentes y menos conocidos radica en la deficiente percepción del riesgo.

Mediante la percepción el conductor integra, organiza y analiza todos los estímulos que recibe del exterior y del interior. **La percepción del riesgo** consiste y proviene de evaluar toda una serie de datos —velocidad, trazado de la carretera, distancias, potencia del vehículo, visibilidad, etcétera— y de emitir un juicio en cuanto al peligro potencial que para un conductor presenta una determinada situación y su desarrollo. La conducción correcta resulta de acciones apropiadas, que están determinadas por decisiones adecuadas, basadas en percepciones rápidas y exactas. Por ello existen notables diferencias entre unos conductores y otros en la toma de decisiones al volante. Por ejemplo, en una misma situación un conductor adelantaría y otro no. Esto se debe a que los seres humanos asumen, perciben y reaccionan ante el riesgo de maneras distintas. Para la correcta percepción del riesgo nos ayuda bastante el poseer una organización mental adecuada, que nos provea de directrices para saber qué buscar y cómo interpretar lo que vemos. En términos generales, cuando conducimos necesitamos identificar el origen de cualquier riesgo, el nivel de riesgo asociado con él y la oportunidad que tenemos para evitar positivamente ese nivel de riesgo que percibimos.



Por otra parte, en las situaciones de conducción es necesario tomar constantemente algún tipo de determinaciones; conducir requiere frecuentemente decidir (adelantar, frenar, cambiar de marcha, acelerar, etcétera). Precisamente, la percepción del riesgo proporciona los datos fundamentales sobre los que se basa **la toma de decisiones**. Si la percepción de los datos —luces, frenado, señales, velocidad, estado de la vía, etcétera— es inadecuada o inexacta, las decisiones resultantes serán poco fiables. Es virtualmente imposible tomar decisiones que reduzcan el riesgo, si se empieza por no saber percibirlo y evaluarlo adecuadamente.

En definitiva, la tarea de conducción exige el ajuste constante de la trayectoria del vehículo al entorno; para poder mantenerla, el conductor está tomando e interpretando información constantemente, con el fin de anticipar cómo evolucionará la situación con su acción. Estas previsiones respecto de las posibles consecuencias de las diversas maniobras alternativas conllevan **estimaciones subjetivas de riesgo** de accidente que el conductor compara con el nivel de riesgo que está dispuesto a asumir en cada situación. Como consecuencia de la comparación entre el nivel de riesgo percibido y el nivel de riesgo que está dispuesto a aceptar, el conductor elige una alternativa de acción y esta decisión se plasma en acciones concretas sobre los mecanismos de control del vehículo. Podríamos establecer una posible tipología de los conductores, en función de estas dos dimensiones:

Percepción del riesgo	Aceptación del riesgo	Tipo de conducción
Buena	Alta	Correcta-peligrosa
Buena	Baja	Correcta-precavida
Mala	Alta	Incorrecta-muy peligrosa
Mala	Baja	Incorrecta-peligrosa

Dada la importancia de la percepción y evaluación del riesgo en la accidentalidad, la Unidad de Investigación en Seguridad de Valencia está realizando una serie de investigaciones al respecto, retomando los estudios de SIVAK y SOLER (1987), en los que se investigaron **las diferencias en la percepción y valoración del riesgo entre conductores españoles y americanos.** La tarea básica consistía en evaluar el nivel de riesgo percibido en un conjunto de escenas reales de conducción, presentadas en diapositivas tomadas desde la posición visual del conductor, asociando dichas imágenes con diversos factores, como velocidad, alcohol, utilización de cinturones de seguridad, fatiga, etcétera. El grupo investigado estaba compuesto por conductores jóvenes (18 a 21 años), de mediana edad (35-45 años) y de edad avanzada (65-75 años), así como profesionales de mediana edad (35-45 años).

Entre los resultados obtenidos se pueden destacar los siguientes: 1. Los conductores españoles mostraron, en conjunto, una evaluación más baja del nivel de riesgo que los americanos. Existen, pues, diferencias culturales en la percepción del riesgo. **2.** Los conductores más jóvenes de ambos países evaluaban las situaciones como menos peligrosas que los de mayor edad o los profesionales. **3.** Los conductores profesionales mostraron una evaluación superior del nivel de riesgo que los conductores no profesionales del mismo nivel de edad. **4.** Los varones, en general, perciben menos nivel de riesgo en las situaciones que las mujeres. **5.** Se detectó una notable diferencia transcultural en cuanto a la percepción del riesgo por parte de las mujeres: en USA existe una uniformidad considerable en la percepción del riesgo entre conductoras de los tres niveles de edad investigados, mientras que en España existen diferencias significativas entre las conductoras más jóvenes y las restantes, en el sentido de que las más jóvenes perciben un menor nivel de riesgo. **6.** Por último, hay que destacar que mientras los conductores españoles evaluaron como factor de riesgo fundamental el exceso de velocidad, los americanos percibían como más peligrosas aquellas situaciones de tráfico en que debía tomarse una decisión en un breve lapso de tiempo —dos dimensiones evaluadas en el actual examen psicológico de selección de conductores—. Estos datos coinciden con el tipo de infracción más frecuentemente implicada en los accidentes: el exceso de velocidad en España y una técnica de conducción desatenta y errática en USA.

COMO REDUCIR EL RIESGO

1. Identificando correctamente cualquier objeto del entorno que constituya un peligro potencial. No todos los objetos son peligrosos, ni lo son de igual manera. Los estímulos, antes de ser evaluados, deben ser identificados, proceso en el que repercuten negativamente factores tales como el alcohol, las drogas, la carencia de visión, la fatiga, el estrés, etcétera.

2. Determinando adecuadamente el nivel de riesgo. El conductor tiene que buscar los indicios que le dicen si la probabilidad de que ocurra un suceso peligroso es alta o baja. A veces es imposible estimar con precisión, de antemano, si un indicio será peligroso o no, ante lo cual hay que adoptar la actitud más prudente, teniendo en cuenta en todo caso las propias limitaciones, las limitaciones de los vehículos y las características del entorno.

3. Potenciando y adecuando la capacidad de reacción. Las situaciones de riesgo suelen ser de dos tipos y se desarrollan en dos etapas: unas en donde hay tiempo para elaborar una reacción y otras en donde la reacción tiene que ser rápida y refleja, porque no ha habido una adecuada anticipación. Este último caso muestra que no se debe conducir al límite de nuestras capacidades, con el fin de disponer de un cierto margen de seguridad que permita la posibilidad de reaccionar en el momento adecuado.

4. Evitando situaciones de peligro y no provocándolas con nuestro comportamiento. No debemos hacer necesario que otros conductores tengan que realizar maniobras violentas y peligrosas ante nuestras acciones, para evitar sufrir un accidente. Hay que tener en cuenta que los conductores esperan que los que manejan otros vehículos se comporten de acuerdo con lo que establece el Código de la Circulación y esta esperanza se refleja en sus decisiones. Como resultado, sus acciones a menudo los deja vulnerables a las maniobras peligrosas de los otros.

5. La anticipación. Las decisiones que



más eficazmente reducen el riesgo al conducir se elaboran y se llevan a cabo antes de que la situación de peligro empiece a desarrollarse. Anticiparse significa, en muchas ocasiones, ganar un tiempo valioso. La rapidez con que un suceso ocurre es algo que no podemos controlar, pero incrementar el tiempo de respuesta sí que está en función de la existencia de una atención y velocidad adecuadas. Con ellas se pueden ganar esos segundos necesarios para reaccionar correctamente ante cualquier situación de peligro. De no existir la atención y velocidad adecuada, nuestra oportunidad para salir con éxito de la situación se convierte en una cuestión de suerte. Si no se sabe anticipar a un suceso de peligro, su aparición tiende además a imponernos un nivel especialmente alto de estrés emocional, lo que a su vez reduce nuestra capacidad física y mental. Todo ello demuestra claramente los efectos beneficiosos de la anticipación para una conducción exenta de riesgos.

6. El margen de error. Aun a pesar de lo seguros que podamos estar de nuestros juicios, capacidades y mecánica del vehículo, es necesario que al tomar las decisiones se deje siempre un cierto margen de error, que permita tener bajo control cualquier tipo de situación.

Junto a estos factores están otros bien conocidos y que deben ser también tenidos en cuenta: no tomar bebidas alcohólicas cuando se conduce, no comer en exceso durante los viajes, comprobar la mecánica del vehículo, no circular con prisa, etcétera.

En el área de Psicología de la Salud se ha venido insistiendo en la necesidad de que las personas reconozcan todas las fuentes potenciales de riesgo para su salud, a fin de que puedan prevenirlas. Las propias percepciones de susceptibilidad a los problemas predicen acciones conductuales de tipo preventivo, de modo que cuanto más consciente esté una persona de sus posibles factores de riesgo, presumiblemente realizará mayores conductas de tipo preventivo. **En definitiva, asumir el riesgo en la conducción es empezar ya a evitarlo.**

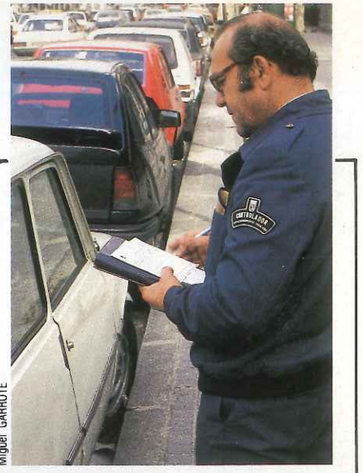
Dr. Luis Montoro González
Dr. José Soler Pérez
Dr. Francisco Tortosa Gil
Unidad de Investigación en Seguridad Vial
Facultad de Psicología. Universidad de Valencia.

DE NORTE A SUR

Coordina: José Ignacio RODRIGUEZ

La «ORA» del ordenador

El Ayuntamiento madrileño va a dotar a los vigilantes de la Operación de Regulación del Aparcamiento (ORA) de aparatos informáticos para agilizar las denuncias contra los infractores, permitir un mayor control de los reincidentes y facilitar el hallazgo de vehículos sustraídos y abandonados en la vía pública.


Miguel GARROTE

Por otra parte, AP y CDS han conseguido la retirada de un proyecto del gobierno municipal, por el que se convocaba un concurso para la recogida de los vehículos abandonados en la calle. Los responsables de los mencionados grupos políticos consideraban que no se daban suficientes garantías a los propietarios de dichos vehículos. El censo actual de coches abandonados en Madrid es de 3.240.

Tráfico y el Defensor del Pueblo

De unas 15.000 quejas anuales recibidas en las oficinas del Defensor del Pueblo, 54 correspondían a temas relacionados con el automóvil. De ellas, 20 eran multas de tráfico, 13 eran relativas al permiso de conducir, tres por autoescuelas y el resto por muy variados motivos.

Respecto a las quejas por multas, la Dirección General de Tráfico informó de todas ellas al Defensor del Pueblo, algunas de las cuales estaban en la fase de recurso, adjuntando al informe la resolución del mismo, sin que en ningún caso el mencionado organismo planteara ninguna discrepancia.

Con el volante a cuestas

Una firma francesa se ha fijado mucho en los más de 250.000 vehículos robados anualmente en el país vecino y ha ideado una solución drástica para evitarlos: un volante que se monta y desmonta en un santiamén y que impedirá que los cacos cambien los coches de sitio.

El principal inconveniente es que hay que llevarse el volante a cuestas.

El sistema, además de homologado y premiado, no produce vibraciones y su precio oscila entre treinta y cuarenta mil pesetas.

Más tarjetas gasolina

Campsa está ultimando un acuerdo con Visa España y los bancos adscritos a la tarjeta 4B para que los usuarios de dichas tarjetas de crédito puedan pagar el carburante y utilizar cualquier tipo de servicio en las gasolineras. El acuerdo incluiría la posterior emisión en nuestro país de la tarjeta Affinity.

Sería la segunda de las tarjetas que, en breve tiempo, hace su aparición en el mercado español de gasolineras, cuando ya está muy próxima la total liberalización del sector.

Por la derecha y en fila

Los vecinos de la sevillana población de Pilas, en la que no existen pasos de peatones ni semáforos, se han visto sorprendidos por un bando de la Alcadía, por el que se conmina a los peatones, so pena de multa, a circular por la acera de la derecha en el sentido de su marcha o, incluso, en ambos sentidos cuando haya espacio suficiente, «pero siempre que se dé preferencia a los que van por su derecha». Además, «en caso de ser portadores de fardos, bultos, cestos y otros objetos irán por la parte de la acera más cercana a la calzada, y si transportaran a mano barras y objetos largos, deberán llevarlos en posición vertical o entre dos personas». Por último, la nueva ordenanza prohíbe que se formen grupos en las aceras.



Semáforo geométrico

La fibra óptica ya ha llegado también al modesto semáforo. La empresa ETRA está trabajando en un prototipo con un solo cabezal desde el que, con distintos símbolos y colores, se pretende sustituir los tres focos del semáforo tradicional. En el nuevo, el paso libre está representado por un cuadrado verde; un círculo rojo indica paso cerrado, y el triángulo amarillo-ámbar significa precaución.

Además de representar una posible solución para los daltónicos, la visibilidad de los símbolos, gracias a la fibra óptica es perfecta, aunque la luz del sol incida de lleno en ellos.



Mercedes SEVILLANO

Atención: a 100 metros «se la pega»

Si la «loto» se fija en usted y decide visitar Oriente, y para más señas la ciudad de Pekín, observe con detenimiento esta señal de tráfico.

Le están indicando claramente, aunque a usted le suene a chino, que a 100 metros se va a encontrar con un punto conflictivo, donde son frecuentes los accidentes.

Parece aconsejable aparcar el coche y acercarse caminando con sigilo a otear el camino que tenemos delante...



El taller cobrará al cliente

La asamblea general de la Federación Catalana de Talleres de Reparación de Automóviles acordó el pasado 27 de enero no gestionar directamente el cobro de las reparaciones de vehículos siniestrados a las compañías aseguradoras.

Según ha declarado a esta revista Carmelo V. Olmo, presidente de la citada Federación y de CETRAA, «esta gestión, que se hacía de forma no obligatoria y que suponía para los talleres la financiación de una factura, a veces por noventa días, tendrá que hacerla el propio cliente, salvo que los peritos de las entidades aseguradoras respeten los precios/hora de cada taller». El ajustarse al precio que las mismas solían imponer, según Olmo, no garantizaba la seguridad en las reparaciones.

¡Ojo con la vista!

No todos los conductores que necesitan corrección óptica conocen su obligación de llevar unas lentes de repuesto cuando conducen. La DGT no ha dudado en prestar su apoyo a los ópticos para recordar esta obligación y aconsejar una revisión periódica de los ojos.

Si el hecho de conducir en situaciones normales entraña, a veces, riesgo, hacerlo con sólo cuatro sentidos, o con el quinto —la vista— disminuido, podría ser fatal.

CONDUCIR MEJOR

Sistemas de alumbrado y señalización óptica (V)

EL ALUMBRADO DE NIEBLA

EN el sistema de alumbrado de niebla, que el Código de la Circulación regula, fundamentalmente, en sus artículos 146 IV y 149 VII, hay que distinguir el delantero de niebla y el posterior de niebla.

ALUMBRADO DELANTERO DE NIEBLA

1. Finalidad

Su finalidad es aumentar la iluminación de la vía por delante del vehículo cuando se circule en condiciones meteorológicas adversas que disminuyan sensiblemente la visibilidad.

2. Vehículos obligados a llevarlo

• **No es obligatorio** en ningún vehículo automóvil.

• Pueden llevarlo **todos los vehículos automóviles, excepto las motocicletas** con o sin sidecar.

3. Luces de que debe constar

• Constará de **dos luces solamente.**

• **Su puesta en servicio** podrá acusarse por un **indicador de color verde** en el **salpicadero** o tablero de instrumentos.

4. Situación

• Estarán colocadas, como su propia denominación indica, en la **parte delantera del vehículo.**

• **Simétricamente** respecto al **plano longitudinal** de simetría del vehículo.

• Ningún punto en su **superficie iluminante** deberá encontrarse a menos de 250 milímetros del **suelo** y nunca por encima del punto más alto de la superficie iluminante de los proyectores de cruce.

• El borde exterior de la superficie iluminante debe estar **lo más cerca posible del borde exterior del vehículo** y, como máximo, a 400 milímetros de éste.

5. Color

• Debe ser **amarillo-selectivo.**

• También **se admite el blanco,** de acuerdo con el Reglamento anejo al Acuerdo de Ginebra de 1958.

6. Utilización

• Al igual que su instalación, la utilización de este sistema de alumbrado es **voluntaria.**

6.1. Supuestos en que se puede utilizar

• **Sólo** se autoriza su utilización, **tanto de día como de noche,** cuando la visibilidad resulte sensiblemente disminuida en los casos de:

— **Niebla.**
— **Lluvia intensa.**



José J. RODRIGUEZ

— **Nevada.**

• **No** está permitida su utilización en los casos en que la lluvia no sea intensa o en los de **nubes de polvo o humo.** En este último caso se utilizará el de cruce, al menos.

6.2. Utilización simultánea con otros sistemas de alumbrado

• En los casos en que está permitida su utilización, el conductor deberá tener muy en cuenta las siguientes normas:

— Unicamente podrá encenderse cuando esté encendido el **alumbrado ordinario,** con el que deberá iluminar simultáneamente en todo caso.

— **Podrá** estar encendido, además, con el alumbrado de carretera o con el de cruce. También con el posterior de niebla en los casos que luego se indicarán. Lo más usual es que el alumbrado delantero de niebla esté encendido simultáneamente con el de cruce.

— Deberá poderse apagar independiente de todos los sistemas de alumbrado.

ALUMBRADO POSTERIOR DE NIEBLA

1. Finalidad

• Hacer más visible el vehículo por detrás cuando se circule en condiciones meteorológicas o ambientales particularmente adversas que disminuyan sensiblemente la visibilidad.

• Dicha finalidad la deberá cumplir sin deslumbrar a los demás conductores y usuarios.

• Este alumbrado tiene una gran importancia para la seguridad vial cuando las condiciones climatológicas son particularmente adversas, ya que, al aumentar la visibilidad, se distingue mejor y desde más lejos a los vehículos que circulan delante, disminuyendo el riesgo de accidentes, especialmente por alcance.

2. Vehículos obligados a llevarlo

• Al igual que el delantero de niebla, el posterior **no es obligatorio.**

• Pueden llevarlo:

— Los vehículos **automóviles, excepto los ciclos y motocicletas** con o sin sidecar.

— Los **remolques y semirremolques.**

3. Luces de que debe constar

• Constará de **una o dos luces.**

• Su **puesta en servicio deberá acusarse** por un **indicador** de color **amarillo-auto,** no intermitente, en el **salpicadero.**

4. Situación

• Depende del número de luces de que conste este sistema de alumbrado.

— Si constara de **una sola luz,** estará situada en la **parte posterior izquierda del vehículo.**

— Si constara de **dos luces,** estarán situadas **simétricamente** respecto al plano de simetría del vehículo, en la **parte posterior** del mismo y **una a cada lado.**

• La superficie iluminante deberá estar situada a una altura **del suelo** entre 250 y 1.000 milímetros.

• La distancia entre la superficie iluminante y la de la luz de frenado debe ser igual o mayor a 100 milímetros.

5. Color

• Emitirán luz de color **rojo.**

6. Utilización

• Al igual que ocurre con el delantero de niebla, la instalación y la utilización del sistema de alumbrado posterior de niebla es voluntaria. No obstante, teniendo en cuenta la importancia que este sistema de alumbrado tiene en la seguridad vial, se estima que tanto su instalación como su utilización debieran ser obligatorias o que, al menos, fuera obligatorio su uso si el vehículo lo lleva instalado, pues el fin es mejorar la visibilidad, el ser vistos por los demás, no adornar el vehículo añadiendo nuevas luces.

6.1. Supuestos en que está permitida su utilización

• Sólo se autoriza su utilización, **tanto de día** como **de noche,** cuando la visibilidad resulte sensiblemente disminuida por **condiciones meteorológicas particularmente adversas.** Concretamente, en los **casos de:**

— **Niebla espesa.**
— **Lluvia intensa.**
— **Fuerte nevada.**

• Por consiguiente, aun tratándose de condiciones que disminuyan la visibilidad, no **está permitida su utilización:**

— **Cuando la niebla no sea espesa,** la **lluvia no sea intensa** o la **nevada no sea fuerte.**

— En casos de **nubes de polvo o humo,** en los que se utilizará el de cruce al menos.

6.2. Utilización simultánea con otros sistemas de alumbrado

• Unicamente podrá encenderse cuando esté encendido el alumbrado ordinario, con el que, en todo caso, deberá iluminar simultáneamente.

• **Deberá** estar encendido, además de con el ordinario, con el alumbrado de **carretera,** o con el de **cruce** o con el **delantero de niebla.** Lo más usual es que, en los casos en que está permitido su uso, el alumbrado posterior de niebla esté encendido simultáneamente con el delantero de niebla y con el de cruce.

• Deberá poderse apagar independientemente de todos los demás sistemas de alumbrado.

ALUMBRADO DE LA PLACA POSTERIOR DE MATRICULA

• Este sistema de alumbrado lo regula el Código de la Circulación en su artículo 146 VI.

• **Su finalidad** es **iluminar** la placa posterior de matrícula para que los demás usuarios de la vía puedan ver y leer sus inscripciones, de noche y con tiempo claro, desde una distancia de veinte metros, estando detenido el vehículo. Al mismo tiempo, contribuye y facilita la identificación del vehículo y su visibilidad por la parte posterior.

• **Deberán llevar este sistema de alumbrado** todos los vehículos **automóviles, remolques y semirremolques** que estén matriculados u obligados a llevar placas de matrícula.

• Deberán estar iluminadas todas las placas de matrícula posterior, en su caso.

• **Constará** de, al menos, una luz. Tanto si fuese una como si fuesen más, deberán estar dispuestas de tal forma que, sin ser vistas directamente, iluminen la placa posterior, o placa en su caso, sin producir deslumbramiento ni molestias indebidas a los demás usuarios.

• Su **color** será **blanco** y debe encenderse o **entrar en servicio** en todo caso en que el vehículo tenga encendido el alumbrado ordinario, el de carretera o el de cruce.

OTROS SISTEMAS DE ALUMBRADO

Dentro de este apartado podemos incluir todos aquellos que únicamente afectan a los vehículos destinados al servicio público de transporte de viajeros o mercancías. Son los alumbrados **interior, taxímetro, indicador de libre** y de **la placa S. P.**

José Antonio PEÑAS ALEJO

Mini-TEST

1 ¿De qué color debe ser el alumbrado delantero de niebla?

a) Sólo blanco.
b) Amarillo selectivo o blanco.
c) Naranja.

2 ¿Es obligatorio el alumbrado de niebla en los vehículos automóviles?



a) Sí, excepto en las motocicletas con o sin sidecar.
b) Sólo en los turismos.
c) No, aunque sí conveniente.

3 Si usted llega a un tramo de carretera en el que la visibilidad es sensiblemente menor que la normal debido a una nube de polvo, ¿puede utilizar el alumbrado delantero de niebla?

a) Sí, porque es lo más conveniente en este caso.
b) No, porque está prohibido.

4 En caso de lluvia, si ésta no es intensa, ¿puede utilizar el alumbrado de niebla?

a) Sí, pero sólo el delantero.
b) Sí, tanto el delantero como el posterior, puesto que las condiciones de visibilidad son adversas.
c) No, porque está prohibido.

5 ¿En qué casos, de los que a continuación se citan, se pueden utilizar conjuntamente los alumbrados delantero y posterior de niebla?



a) En los de niebla, nubes de humo, de polvo, etcétera.
b) En los de niebla, lluvia intensa y nevada.
c) En los de niebla densa, lluvia intensa y fuerte nevada.

6 Si un vehículo dispone de alumbrado posterior de niebla compuesto por una sola luz, ¿dónde irá ésta colocada?

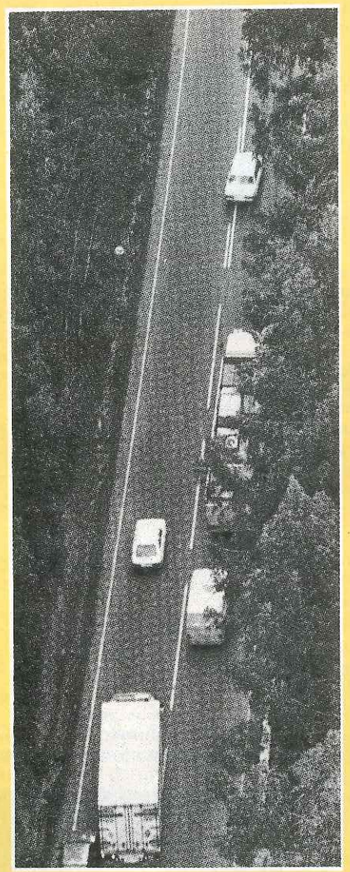
a) En el centro de la parte posterior del vehículo.
b) En la parte posterior izquierda del vehículo.
c) En la parte posterior derecha del vehículo.

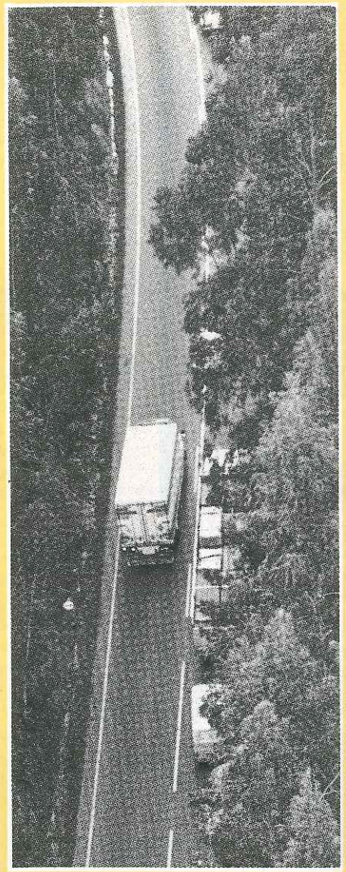
Solución

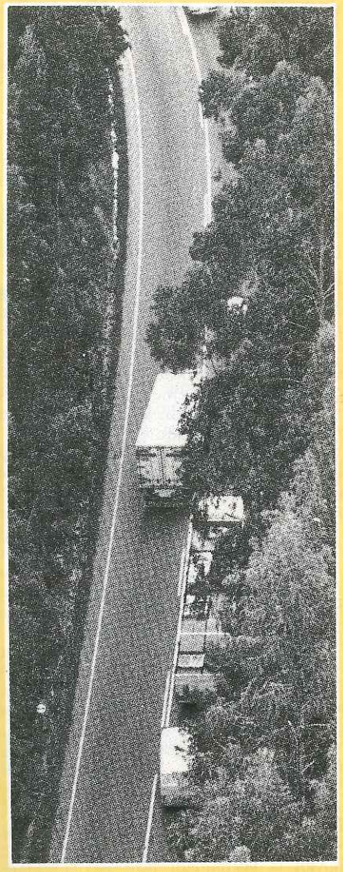
1, b; 2, c; 3, b; 4, c; 5, c; 6, b.

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.







Notificación de transferencia de vehículos

Cuando el titular de un vehículo opta por dejar el mismo, ya usado, en una casa de compra-venta o concesionario de modelos nuevos, con objeto de llevarse otro, o bien lo traspasa a un particular, el vehículo queda en poder de otras manos, aunque aún se conserva la titularidad del mismo. Conviene entonces personarse en la Jefatura de Tráfico de su residencia y efectuar la notificación de transferencia del vehículo.



Consiste dicha notificación en un impreso por triplicado que se adjunta a los restantes de transferencia, en el que el titular transmitente firma y declara que ha cedido la propiedad del vehículo reseñado a la persona o entidad que indica, con expresión del DNI o CIF, a efectos de impuestos o responsabilidad civil o penal.

La Jefatura de Tráfico sella y fecha los impresos, conservando uno para su archivo y posterior proceso en el fichero magnético, otro se devuelve al interesado y el impreso restante se envía al nuevo adquirente, notificándole que tiene conocimiento de la transferencia del vehículo, y apercibiéndole que de no formalizarla en diez días incurrirá en la sanción prevista en el artículo 247 III del Código de la Circulación.

¡ATENCION CONDUCTOR!



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

(91) 7421213

(93) 4213333 EN CATALUÑA

DGT Dirección Gral. de Tráfico
Ministerio del Interior

primeros auxilios

Dr. Angel DEL AGUILA

HERIDAS EN CARA Y CUELLO

ESTE tipo de heridas es muy frecuente dentro de los accidentes de tráfico. En ocasiones se trata de percances leves y de fácil tratamiento, pero otras veces sí revisten gravedad y van asociados a la fractura de huesos del cráneo. Una particularidad las destaca de las que se registran en otra localización: lo vascularizado de esta región produce una copiosa hemorragia.

En su mayoría, estas heridas se generan en colisiones en las que los ocupantes del vehículo salen proyectados contra el parabrisas. Al golpear el cristal con la cabeza, se produce —aparte del lógico traumatismo— una serie de heridas por cortes múltiples que además presentan el problema de albergar cuerpos extraños. Por ello cabe deducir la importancia de que el parabrisas sea laminado.



Y como la cara es de hecho una parte muy expuesta del cuerpo, la región más afectada por este tipo de heridas abarca desde la frente hasta el mentón, pasando por la nariz y los pómulos.

¿CUALES SON LOS SINTOMAS?

— Hemorragia abundante, que aunque no revista mucha gravedad sí alarma. Aconsejamos mantener la serenidad.

— Hematomas, que pueden ser importantes en esta región por su gran tamaño.

¡OJO POR SI HAY LESIONES ASOCIADAS!

Se pueden dar lesiones en la boca, con rotura de los dientes, o bien cualquier cuerpo extraño que pudiera causar la asfixia en un herido inconsciente.

También pueden ocurrir lesiones en los ojos, que por su importancia será motivo de otro artículo.

Asimismo, lesiones de los huesos, tanto de la cara como del cráneo, con la gravedad que estas lesiones suponen.

O bien, lesiones de poca gravedad, pero de importante efecto estético, que deben ser revisadas por un médico.

EL TRATAMIENTO

A los heridos hay que prestarles un determinado tipo de cuidados, según estén conscientes o inconscientes.

Si están conscientes:

- Trataremos de tranquilizar al herido y no preocuparle más con otras cosas, intentando quitar importancia a los problemas que le agobien.
- Tendremos que preguntarle dónde tiene las lesiones —aparte de que las veamos— con objeto de que no se nos pueda escapar una herida más importante que no esté visible.
- Actuar primero sobre la lesión que sea más grave para la vida del herido. Control de la hemorragia presionando con un pañuelo limpio sobre la herida en el cuello o la cabeza. Nunca hay que comprimir el cuello en ambos lados a la vez o en forma circular, pues se cortaría el riego sanguíneo.
- No hay que comprimir nunca sobre el ojo, pues podría lesionarlo gravemente si hubiera algún cristal en el interior del mismo, aunque sangre visiblemente. Basta con taparlo.

Si están inconscientes:

- Es importante vigilar las constantes vitales: el pulso y si respira o no.
- Buscaremos cuál puede ser la lesión más grave para actuar sobre ella.
- Le colocamos en «posición de defensa» para que si sangra o tiene algo en la boca no se asfixie.
- Hay que introducirle un dedo en la boca para comprobar si tiene algún cuerpo extraño.
- Tras controlar el estado del herido, se le puede trasladar tumbado sobre el costado hasta un hospital.
- No hay que olvidar que en caso de una amputación, el miembro que haya sido cortado debe ser enviado junto al enfermo al hospital. Esto se olvida, pero recuerdo un caso en que el herido llegó al hospital sin una oreja y gracias a que la Guardia Civil volvió al lugar del accidente se le pudo reimplantar.

DESDE N-I LA CUNETA

Emilio LAHERA



Mensajes

BROUMMMMM, broummmmm! El enloquecido tronar del tubo de escape de su caída Lambretta fue el último sonido que pudo escuchar Manuel Cerezo Bueno, «el Guindas» para los amigos. Todo lo demás le fue dado por añadidura: le cogieron, le pusieron derecho, con la cara mirando los rascacielos entre los que transcurría su vida, le acostaron sobre el césped de la gran avenida, alguien le levantó el párpado, le miraron el ojo, recogieron el casco y levantaron la moto, apagando su zumbido. Tampoco se enteró «el Guindas» del atasco de tráfico que se organizó a su alrededor hasta que, al fin, llegó la ambulancia con su sirena resonando por encima de los ruidos de motores y claxons. Alguien aseguró que abrió uno de los ojos —el derecho, decía— justo en el momento en el que los enfermeros le metían en la ambulancia, instantes antes de salir a todo gas camino del hospital. Manuel Cerezo Bueno, «el Guindas» para los amigos, no estaba para enterarse de nada.

MANUEL Cerezo miraba desde el pasillo, al otro lado de las enormes cristaleras del hospital, la fronda de nubes plomizas y alargadas que parecían estampadas sobre el cielo azul. Por encima del alero de los pardos tejados emergían océanos de luz en continuo movimiento, sobre los que aparecían, a veces, bajeles sin bandera conocida, puertos a los que arribaba —despeinada y sensual— Virginia Mayo, en busca de la taberna en la que Gregory Peck olvidaba en cerveza; acantilados barridos por el viento de los siete mares, por los que llegaba James Mason —hermoso y torturado— a morir junto a Ava Gardner si ello era preciso. Manuel Cerezo llegó a verse a sí mismo corriendo en pos del alba, sobre un verde prado que subía y bajaba montañas, persiguiendo una canción de cuna que su madre llevaba en su delantal de dril. Pero eso sólo ocurría algunas tardes. La mayoría de ellas, Manuel Cerezo lloraba sus veintidós años, sentado en su sillón articulado de inválido, con la cara pegada al cristal, hasta que los mocos le corrían barbilla abajo.

Desde hacía más de un año aquel pedazo de cielo recortado por la cristalera constituía para Manuel todo su mundo; lejanamente, sin embargo, él sabía que no siempre había sido así. Vagamente recordaba, entre las brumas del dolor y los medicamentos, la extraña sensación del equilibrio sobre las dos ruedas de su moto, el íntimo placer del puño acelerador, la sincera libertad que la velocidad le proporcionaba redondeando las esquinas, calle tras calle.

MANUEL era un mensajero, un mensaja, como le decían en el barrio, y su trabajo era llevar mensajes y recados, avisos y mandados; a veces había pensado, entre semáforo rojo, ámbar, verde, que lo que portaba en su cartera lo mismo podía ser una misiva de amor desesperado que la última carta de un suicida igualmente desesperado; un cheque mensual que el aviso de un desahucio; una caja de bombones que el rosario de la abuela en un estuche de nácar. Aquella mañana —los recuerdos desembarazados de obstáculos— se había despertado con el tubo de escape de una Bultaco que rompía el puño bajo su ventana, el agua en los ojos para enfriar las pesadillas, el traje negro e impermeable y las botas altas para pisar charcos donde los hubiere. Se había tomado un Colacao ardiendo y encendido el primer ducata al pisar la acera. Era aún de noche cuando se subio a su Lambretta. Miró el espejo retrovisor y guiñó un ojo a su pinta de Mad Max urbano. ¡Broummm, broummmm! Llovía una especie de pasta lenta y negra, tomó hacia la gran avenida, caracoleando cual caballo entre espinos; las gotas resonaban en sus oídos, sobre la campana de su casco protector. La ciudad empezaba a tronar de tráfico y tormenta. Semáforo en verde, semáforo en ámbar, dará tiempo, como siempre, el puño no da más, las ruedas se deslizan sobre la mermelada al margen de Manuel, en el momento en que se pierde el recuerdo y cae el telón y aparece, entre blancos inmaculados, el rostro afable de Angel María, el enfermero que le obliga a mover dolorosamente los pies desarticulados y los hombros inmóviles en un camino de ida y vuelta entre las paralelas.

PERO a Manuel Cerezo Bueno, «el Guindas» para los amigos, no le gusta sino el mar azul de su ventana, el fanal del puerto en el que se refugia Burt Lancaster, temible y burlón, para besar furtivamente a Eva Bartók bajo el umbrío frescor de las palmeras de la isla Tortuga.

JAVIER GURRUCHAGA, «showman» polifacético

"ME HORRORIZA LA CARRETERA"

Ha sabido hallar la fórmula no ya para «enseñar deleitando», sino para «cantar divirtiendo». Un «hombre-orquesta» absolutamente original que ha abierto un paréntesis en sus giras y grabaciones discográficas para dirigir y presentar «Viaje con nosotros», el nuevo programa televisivo que rinde culto a la extravagancia, la monstruosidad y los desplazamientos en ferrocarril. Javier Gurruchaga, líder de la Orquesta Mondragón, es el hombre de las mil facetas.

—Javier, ¿qué diferencias encuentras entre tu experiencia pasada con «La bola de cristal» y esta nueva etapa como director de «Viaje con nosotros» en Televisión?

—Pues que ahora tiene otra audiencia, otra hora y hay mayor presupuesto. Ahora también tengo más responsabilidades con el programa, porque es mayor el riesgo si sale mal y el éxito si sale bien. Tengo que entretener a un montón de gente que ve la primera cadena los martes a las nueve. Es un reto importante intentarlos convencer con las músicas, los «sketches» y las entrevistas.

—Tienes un equipo de guionistas, pero he oído que tú personalmente revisas y pules cada línea...

—Creo que eso le pasa a cualquier otro «entertainer». Al fin y al cabo es tu imagen lo que se juega con lo que dices y cuentas. Lo malo es el tiempo, que es escaso. Hoy he dormido cuatro horas y el domingo aprovecho para hacerlo ocho horas y media. Pero durante la semana no puedo dormir más de cuatro o cinco horas, porque el programa me ocupa todo el día.



—¿Qué pasa con tu nuevo «elepé»?

—Está un poco estancadito. Quiero hacerlo, después del éxito que ha tenido «Ellos las prefieren gordas». La idea es grabarlo en abril, para que salga en mayo este nuevo «elepé» de la Orquesta. Será de temas sueltos, sin una idea general..., pero, de momento, me tiene muy acaparado el programa.

—Javier, tú has tenido una cierta experiencia en el cine —celebrada por unos y criticada por otros—. ¿Cómo te planteas esa actividad?

—Sí, sí, sobre todo, celebrada fue «Bésame, tonta», que resultó un fracaso. He hecho cositas con Almodóvar en «¿Qué he hecho yo para merecer esto?». Hice de dentista con Fernando Colomo. Y lo último que he hecho ha sido un papel muy simpático como maestro de ceremonias de un cabaret berlinés en «Berlín blues», que dirige Ricardo Franco. Hay un par de proyectos en perspectiva, como una cosa con Jaime Chávarri sobre unos cuentos de García Márquez. Aunque lo que más me absorbe es el «Viaje con nosotros» de las narices.

—¿Has pensado en la posibilidad de dirigir algún día una película escrita por ti, llena de esos monstruos fantásticos que te obsesionan?

—La verdad es que no me siento capaz de hacer guiones ni de dirigir ni nada de eso. Dirijo el programa porque soy el responsable, pero dirigir cine son palabras mayores. Me conformo con cantar, actuar en escenarios ante mucha gente y que a ésta le gusten mis canciones, se divierta y se entretenga.

EL SALTO DE LA MONDRAGON

—Tú tienes ya un público incondicional que acepta todo lo que haces. ¿Crees que tendrías futuro como actor?

—De hecho he trabajado tres años en «La bola de cristal», también en teatro. Futuro como actor, no lo sé. Lo que está más claro y más consolidado es mi carrera musical. Pero en este mundo, en este país, un día subes y otro día bajas. De lo que se trata es de luchar y de trabajar. Y en este momento no me puedo quejar del trabajo que tengo.

—He oído que la Orquesta Mondragón proyecta saltar el charco...

—Sí. Nos gustaría, después del programa, hacer una aproximación a países como México, Argentina, Venezuela, Perú y estamos haciendo planes para dar el salto que tú dices.

—¿Cambiaríais las letras para adaptarlas a los giros iberoamericanos?

—En principio, no hemos contemplado eso. Como no sea por censura, no tenemos idea de cambiarlas. Y lo cierto es que en nuestros temas no decimos muchas cosas como «coger» u otras por el estilo.

—Una de tus canciones de mayor éxito fue «Bon voyage». ¿Tú eres un buen conductor, Javier?

—No soy conductor. No tengo carné de conducir y siento comunicarte que me horroriza la carretera. No sé si es para bien o para mal, pero me espanta.

—¿Y eso?

—Pienso que la carretera es el medio que más muertos causa al año. Supera a los ataques al corazón, al cáncer y a cualquier otra cosa. Y eso me da un enorme pavor.

—¿Y cómo te las arreglas?

—Viajo en carretera y en ciudad en taxis o así. Pero procuro viajar en otros vehículos. Aunque también hay otros medios que me dan miedo, como el avión, que me aterroriza.

—Entonces, ¿qué prefieres para largos recorridos?

—El tren. Ese es el modo de viaje que más me gusta. Tiene cafetería, tiene pasillo, tiene ambiente. Puedes conocer a gente divertida, charlar, levantarte..., es decir, puedes hacer una vida de habitación, en una habitación que se mueve. Además, es más romántico. Mis novelas favoritas han transcurrido en trenes... «Extraños en un tren», por ejemplo. Me gusta el tren como vehículo.





—Vamos a fantasear un poco. Imagina que te nombran responsable del tráfico en España. ¿Cómo solucionarías los problemas del sector?, ¿tienes algún plan «a lo Gurruchaga»?

—Mira, creo que por más indicaciones que se dan, la gente hace lo que le da la gana. La gente conduce muy mal y allá cada uno. Lo malo es que estos suicidas lo que hacen es perjudicar al contrario.

—¿Has tenido malas experiencias en este sentido?

—Claro. De varios accidentes que he tenido, tres de ellos fueron por culpa del contrario. ¿Te das cuenta?

LA ORQUESTA, EN BICICLETA

—¿Hay demasiados automóviles? ¿Potenciarías a los peatones?

—Mira, yo potenciaría más el que todos fueran en bicicleta. Y sería más riguroso a la hora de conceder el permiso de conducir. Porque hay gente peligrosa, gente mentalmente enferma, que no debería tener ese vehículo terrorífico en sus manos.

—¿Te parece que buen número de los conductores españoles está psíquicamente desquiciado?

—Unos están desquiciados. Y otros no están preparados. Otros están despistados y otros están enfermos. Es decir, creo que habría que vigilar más el tema psíquico. Esa es mi opinión. Porque no hay más que ver el extremo impresentable a que llegamos con los famosos «suicidas», que más que «suicidas» son homicidas. Sí, pilotos homicidas.

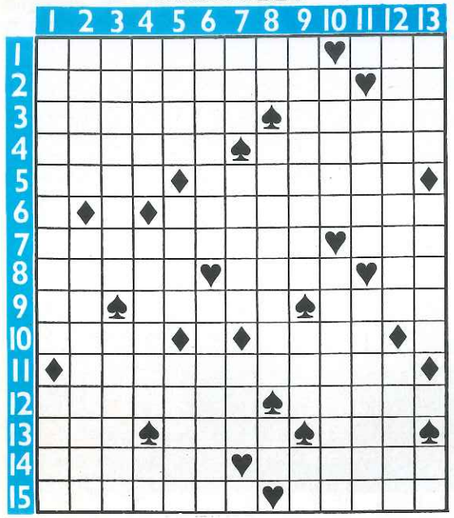
—Javier, no me dirás que cuando vas por carretera en un autocar piensas que te vas a encontrar con uno de ellos.

—Yo pienso en todo. Pienso que hay que tener cuidado, que la muerte puede aparecer en cualquier sitio. Hay que tenerla en cuenta, pero sin exagerar..., porque si no, no puedes salir de casa. Pero una cosa sí quiero dejarla clara: yo, con los homicidas, sí que sería duro. Sería implacable. Yo los capaba.

Juan GIRON ROGER
Fotos: Miguel GARROTE

Por Antonio A. ARIAS

CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.—1: Olorosa, fragante. Oxido de calcio. **2:** Concentrado sobre sí la atención de los demás. Infusión. **3:** Terreno gobernado por un príncipe musulmán. Interviene quirúrgicamente. **4:** Relato en prosa de muchas páginas. Tribu indígena mejicana que habitó en California. **5:** Agarraderos. Advertimos. **6:** Consonante. Consonante. Distinguir a alguien por cualquier motivo olvidado. **7:** En sentido figurado, fortaleciéselo. Yerno de Mahoma. **8:** Relativo a la nariz. Piedra plana que sirve de sepultura. Símbolo químico del americio. **9:** Lengua provenzal. Unidad monetaria de Costa Rica. Uva secada al sol. **10:** Prefijo que significa medio. Vocal. En plural, nombre de letra. Consonante. **11:** Rejuveneciéseles, diéseles apariencia juvenil. **12:** Perfeccionar un cuadro dándole los últimos toques. Miembro de cierta asociación secreta que emplea símbolos tomados de la albañilería. **13:** Período de tiempo. En plural, nombre de letra. Preposición. **14:** Río suizo y francés que atraviesa el lago Lemán. Cierta capital europea. **15:** Destruyese, arrasase. Polo positivo de un generador eléctrico.

VERTICALES.—1: Afligiéranos. Extraña, poco común. **2:** Obtusos, sin punta. Naturales de cierta provincia española. **3:** Municipio de la provincia de Sevilla. Modo razonado de obrar o hablar. **4:** Grandes extensiones de agua salada. Conjunto de frutos sostenidos por un eje común. Matrícula española. **5:** Lago salado de la Unión Soviética. Dícese de lo que tiene sus partes separadas entre sí. Fetidez del aliento. **6:** Gigantes nacidos de la sangre que el dios Urano vertió sobre la Tierra. Vigorosos, gallardos. **7:** Subo la bandera. Ojo simple de los insectos. Labre la tierra. Vocal. **8:** Matrícula española. Arrecifes coralinos en forma de anillo que circunda una laguna interior. Siglas comerciales. **9:** Venéranos. Hijo mayor de Noé. Símbolo químico del tántalo. **10:** Fértil, abundante. Recurriesen a un tribunal superior. **11:** Letra numeral romana. Punto fijo en la Historia. El que mata alevosamente. **12:** Retárdelas, hágalas andar con menos velocidad. Haced ruido. **13:** Recorres con la vista lo escrito para enterarte de lo que pone. Hacer versos. Abreviatura de punto cardinal. Voz del arriero.

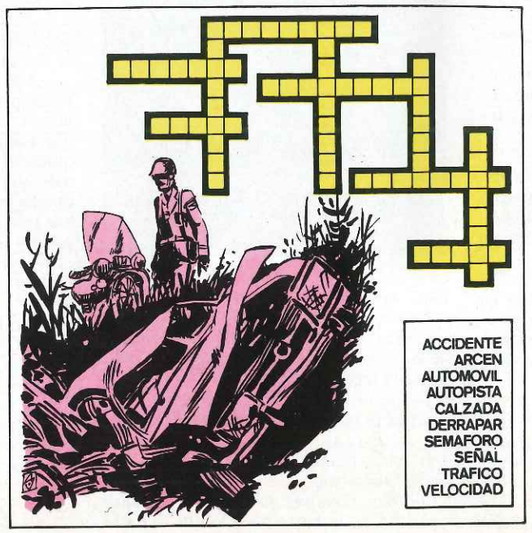
JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



LA CRUZADA GRAFICA

Trate de encajar las palabras del recuadro, todas ellas relacionadas con el tráfico, en el enrejado de la parte superior del dibujo.



ACCIDENTE
ARCEN
AUTOMOVIL
AUTOPISTA
CALZADA
DERRAPAR
SEMAFORO
SEÑAL
TRAFICO
VELOCIDAD



JEROGLIFICO

¿Qué ocurre con esa declaración?

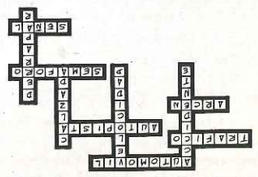
SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.—1: Aromática. Cal. **2:** Polarizado. Té. **3:** Emirato. Opera. **4:** Novela. Arpas. **5:** Asas. Notamos. **6:** R. R. Reconocer. **7:** Acertarlo. Ali. **8:** Nasal. Losa. Am. **9:** Oc. Colón. Pasa. **10:** Semi. O. Eses. R. **11:** Remozásenles. **12:** Retocar. Mesón. **13:** Año. Eres. Sin. **14:** Ródano. Atenas. **15:** Asolase. Anodo.

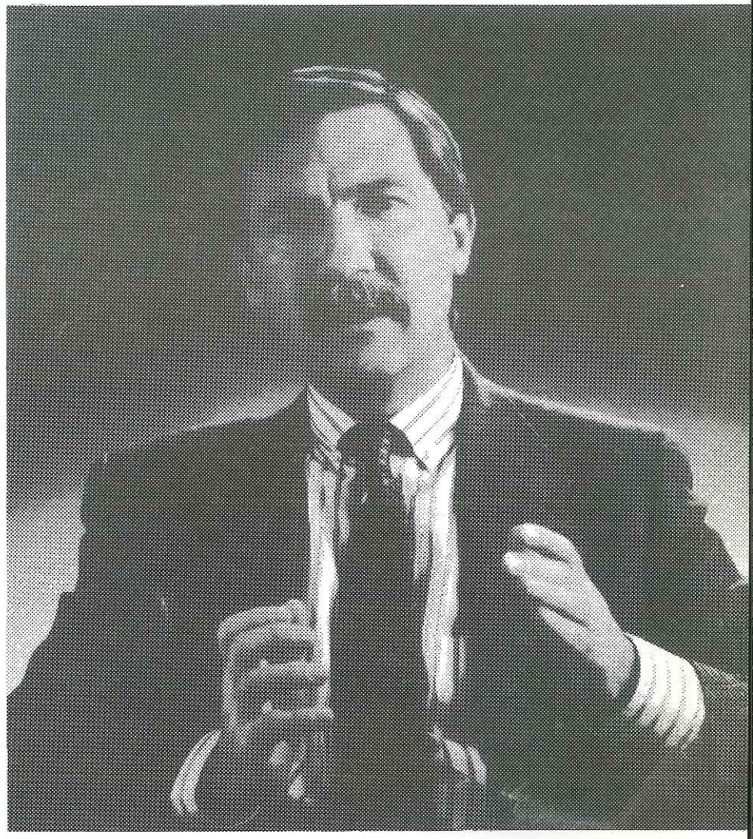
AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: La chistera. 2: El turbante. 3: La flauta. 4: Signo musical. 5: Línea de la gráfica. 6: Pantalón del empresario. 7: La flor de la solapa. 8: Las nubes. 9: Ventana de una construcción del fondo.

AL JEROGLIFICO: No concuerda (no con cuerda).

A LA CRUZADA GRAFICA:



Joaquín Arozamena.



"El reino de la velocidad
es la Fórmula 1.
Los mejores coches.
Los mejores pilotos. Nadie en dirección contraria.
Pese a ello, también tienen accidentes muy graves.
Y nosotros, que ni somos los mejores,
ni llevamos los mejores coches y tenemos
tráfico de frente, queremos correr tanto como ellos..."

Dirección Gral. de Tráfico
MINISTERIO DEL INTERIOR

DEJE QUE SU DINERO LE PROTEJA

Ahora siendo cliente del Banco Exterior de España, usted no tiene sólo ventajas financieras:

Usted tiene también ventajas de seguridad.

Porque su dinero en el Banco le ofrece una completa protección en todo momento a través de 9 seguros automáticos:*

1. Seguro de Accidentes hasta 5 millones para los titulares de Cuentas Corrientes o de Ahorro con un saldo superior a 25.000 pesetas.

2. Seguro de Accidentes hasta 1 millón para los titulares de Cuentas Corrientes o de Ahorro con domiciliación de nóminas.

3. Seguro de Accidentes hasta 10 millones para los titulares de 25 ó más acciones del Banco.

4. Seguro de Accidentes en viaje hasta 20 millones para el acompañante y el titular de la Tarjeta Visa del Banco Exterior.

5. Seguro de Accidentes en viaje hasta 50 millones para el acompañante y el titular de la Visa Oro del Banco Exterior.

6. Seguro de Asistencia en viaje hasta 500.000 pesetas para el titular y familiares de la Visa Oro del Banco Exterior de España.

7. Seguro contra Robo y Atraco hasta 1 millón para el titular de una caja de alquiler del Banco.

8. Seguro contra Atraco hasta 1 millón para el titular del comercio o despacho que canalice su negocio con el Banco Exterior.

9. Seguro contra Atraco hasta 500.000 pesetas por oficina para el cliente y sus acompañantes que se encuentren en una dependencia del Banco.

Y si usted está incluido en más de un caso, su protección se acumula. Puede estar seguro.

A partir de ahora, sáquele a su dinero —además de rentabilidad— seguridad. En cualquier oficina del Banco Exterior de España.

*Contratado con Hércules Hispano, S.A.



BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA

A.B.E. Nº 16585