



NUMERO 34. JUNIO 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 Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio.

Secretaria de redacción: Juana Sánchez. Tel .: 742 31 12 (ext. Colaboran en este número: Angel

del Aguila, Antonio Arias, Carmen Garrido, Ernesto Herrero, Charo Laiz, José Luis León, Luis Montoro, Luis Nieto, Eugenio Ocio, Pablo, José Antonio Peñas, Ramón, Carmela Rebolledo, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Sebastián, José Soler y Francisco Tortosa.

Colaboración especial: Antonio Gómez Rufo. 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

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.: 129-88-001-2. Distribución: Paquebot. Publicidad Directa. C/ Jesús Aprendiz, 21, 28007 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: 350.000 ejemplares.



8 EL BACHE, ESE CANCER

El agua, que es vida para la naturaleza, se transforma en elemento de deterioro para la conservación de calles v carreteras. Incide directamente en sus asentamientos y, tras un proceso más o menos largo en el tiempo, produce el bache, paradigma del mal estado de las vías públicas, cáncer del asfalto.



distantes, conjugan mano a mano peligro en esos Renfe está por la labor de acabar con ellos, aunque no siempre encuentra facilidades. Algún día no será preciso recordar aquello de «ojo al tren» y la seguridad vial lo agradecerá.



25 AHORRAR COMBUSTIBLE

En nuestro cuadernillo «Tráfico del motor» incluimos en esta ocasión una serie de consejos para ahorrar combustible, o, para ser más exactos, para sacar un meior provecho de él v no consumir más de la cuenta. Para ello no sólo es precisa una conducción adecuada, sino también tener en cuenta otros aspectos que no está de más conocer

secciones

para refrescar sus

cotidiano.

RETORNO

Hace años que obtuvieron el

examen; pero desde entonces,

volante. Ahora quieren hacerlo

permiso de conducir, que

pasaron los sudores del

por las causas que fuere,

apenas se han sentado al

y regresan a la autoescuela

conocimientos. Si no, no se

atreven a entrar en el tráfico

AL VOLANTE

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 de educación vial) • Viejas glorias (pág. 32) • El parque automovilístico, al día (pág. 34) . Kilómetro a kilómetro (pág. 35) . Psicología y tráfico (pág. 48) ● De norte a sur (pág. 51) ● Conducir mejor (pág. 52) • La locura del mes (pág. 54) • Desde la cuneta (pág. 55) • VIP's sobre ruedas (pág. 56) Pasatiempos (pág. 58).



Estoy de acuerdo con lo escrito por el señor Fernández Peña, de Carmona (Sevilla), sobre la velocidad, diciendo que debe estar sujeta a causas diversas. Pero no lo estoy en que se deje la máxima libre, ya que nos exponemos a que conductores aún inexpertos se pasen de sus posibilidades, con el consiguiente riesgo. Debe haber un límite y ese límite debe ser justo, bien estudiado, sin limitaciones absurdas que indisponen a los conductores y provocan el hecho de saltarse a la torera esas limitaciones absurdas.

Al mismo tiempo, dichas limitaciones absurdas y exageradas son una trampa para tener motivo de aplicar multas al por mayor, con tono bastante subido y exagerado en cuanto a pesetas a desembolsar. Además, si miramos las limitaciones base de varios países de la CEE, se nota una disparidad entre las establecidas, cuando tendrían que ser unificadas para todos los países. Esto quiere decir que aún no está bien definido cuáles deben ser las velocidades límite en las varias categorías (autovías, autopistas, carreteras, etcétera). Por tanto, pienso que las limitaciones son necesarias, pero aplicadas con sentido común y bien estudiadas.-Renato Curtani Anselmi. Barcelona.

· Sobre la velocidad, el señor Fernández Peña manifiesta en la revista núm. 31 que el que conozca bien su máquina y sus cualidades sean óptimas, corra sin limitación de velocidad «dentro de la seguridad», y el que no pueda, que no corra.

Teóricamente perfecto, si lo hacen los muy cualificados y no existieran otros imponderables. Pero es que cada uno de los conductores/as cree conocer su automóvil y subjetivamente se considera un experto al voque alude el señor Fernández Peña.

Aunque no nos guste sentirnos vigilados como conductores, consideramos, no obstante —es mi opinión—, que el control es útil, y hasta la sanción resulta necesaria en determinadas circunstancias, v puede que incluso hasta saludable.—Argimiro Sánchez Cenizo. Salamanca.



lante. Aunque la verdad sea distinta, no es posible determinar si los que corren más suelen ser siempre los mejores o en algunos casos lo hacen los más imprudentes.

Si bien la mayoría de los

automóviles modernos desarrollan con seguridad velocidades superiores a 120 km/h., la triste realidad demuestra que en nuestras vías con firmes en buen estado, estado regular o deficiente, cuando a una velocidad inadecuada surge el imprevisto inevitable, se anulan los reflejos en esa fracción de segundos y en gran número de casos sobreviene el accidente. Y si fuese retirada la limitación, el aumento de excesos de velocidad que se producirían por falta de control comprometería seriamente ese «dentro de la seguridad» a

TASA DE ITV

En el número 30 de su revista, del mes de febrero último, se informa de que el importe de la revisión ITV en la Comunidad de Castilla-La Mancha es de 1.605 pesetas. Pues bien, el 23 de marzo llevé a revisión mi vehículo, con resultado satisfactorio, pero mi sorpresa fue que al abonar los derechos de revisión me hicieron pagar 2.200 pesetas, según puede comprobarse en la fotocopia de la factura que les adjunto.

A la vista de lo expuesto, cabe pensar o que su revista informa mal, o que la ITV Ocaña, S. A., cobra sin ajustarse a los precios reglamentados, con la consiguiente confusión para los usuarios. Espero me aclaren esta anomalía.-Manuel Niño Arribas. Madrid.

Respuesta: Todas v cada una de las informaciones que sobre tasas de ITV y otros aspectos relacionados con la misma fueron publicadas en nuestra revista nos fueron facilitadas por los departamentos correspondientes de las respectivas Comunidades Autónomas. Nosotros no hemos hecho sino transmitir a los lectores esa información, puesto que la considerábamos útil. Si usted estima que le han cobrado en exceso, debe presentar su reclamación ante la Consejería de Industria de la Junta de Castilla-La Mancha. Teléfono de información (925) 21 09 00.

«SINDROME DE **GASOLINA**»

El motivo de mi carta es la relación entre el examen médico para la obtención y renovación del permiso de conducir y los accidentes de tráfico. Trabajo en una compañía de seguros, en la sección de siniestros de automóviles. Desempeño un cargo de bastante responsabilidad y me estoy dando cuenta de que las personas que provocan los accidentes más graves son las más jóvenes, con estado clínico óptimo para la conducción. Pero cuando se sientan al volante les entra el «síndrome de la gasolina», como yo lo llamo, y por presumir delante de una chica o por el alcohol, etcétera, no respetan las normas ni al prójimo, que es más grave.

No quiero decir que no deba pasarse examen médico, pero que no sea motivo para la retirada del permiso, debido a que las personas mayores, que clínicamente no están tan sanas como las jóvenes, tienen más serenidad y precaución. Llevo dieciocho años en la profesión y jamás me han presentado un parte de un accidente causado por un infarto. Sé que ha habido alguno, pero en una proporción de uno cada cien

Creo que Tráfico debería

ponerse en contacto con las compañías de seguros, hacer un escalado del 0 al 9 y catalogar los accidentes y su culpabilidad, y cuando un conductor vava a renovar su permiso, se le concediese por un tiempo determinado, entre uno y diez años, según los accidentes que hubiera provocado, o se le suspendiese por un tiempo determinado.

Otro de los problemas es que, mientras se limita la velocidad en nuestras carreteras, lo que veo muy logrado, cada vez es más la publicidad basada en la velocidad para vender un vehículo. Esto debería quedar totalmente prohibido. Yo no permitiría ni su fabricación, porque es como darnos un caramelo que al saborearlo podemos provocar la muerte.-José Morera Barbena. Mataró (Barceloma).

REFERENCIA DE SENTENCIAS

Me pongo en contacto con ustedes para solicitarles me faciliten los textos o referencias, número, fecha, etcétera, de dos sentencias del Tribunal Constitucional que sucintamente ha publicado la prensa nacional y que paso a describirles.

La primera de ellas se publicó el pasado año y anula -creo- otra de la Audiencia Provincial de Toledo, y hace referencia a la necesidad de identificar al conductor del vehículo infractor de un límite de velocidad, detectado por cinemómetro, además de comunicarle los hechos in situ, para llevar a cabo el expediente sancionador con las debidas garantías constitucionales del posible infractor.

La segunda de ellas ha sido publicada este año, anula otra de la Audiencia Provincial de La Coruña y hace referencia al hecho de que no basta con comprobar el grado de impregnación alcohólica de los conductores, para sancionar o condenar, sino que además esa circunstancia resulte acreditada y se proyecte o influya en la conducción, en garantía de la presunción de inocencia consagrada en el artículo 24 de la Constitución.

Ruego me den a conocer

las referencias de las susodichas sentencias para poderlas localizar en el Aranzadi correspondiente. Felipe Romero Gallardo, Marmolejo (Jaén).

Respuesta: Revisadas todas las sentencias del Tribunal Constitucional de 1987, no hemos encontrado referencia alguna a la primera de las sentencias. En cuanto a la segunda, debe consultar el suplemento del BOE núm. 52, de uno de marzo de 1988, pág.

ITV Y REPARACION INADECUADA

Les expongo un supuesto, tomando como referencia lo que a mí me sucedió en Alemania. Fui a pasar la inspección TIV -como allí se llama- y me detectaron unos fallos en los frenos del coche. Efectuadas las reparaciones correspondientes, acudí de nuevo a la inspección y me dijeron que eran deficientes. En consecuencia, el taller tuvo que abonar el importe de la tercera inspección, el tiempo perdido por mí, los gastos de desplazamiento y, lógicamente, la nueva reparación del coche, así como una sanción impuesta por Tráfi-

En España, en caso similar, ¿qué normas hay al respecto? Eduardo Pujol Olivé. Vigo (Pontevedra).

Respuesta: Según el Real

Decreto 2344/1985, de 20 de noviembre (BOE del 18 de diciembre 85), por el que se regula la ITV, «... El usuario o propietario podrá exigir al taller un presupuesto por escrito, en el que se detalle el coste de la reparación, en los términos que establecen las disposiciones vigentes que regulan la actividad de los talleres de reparación de automóviles. La aceptación de este presupuesto implicará para el taller la obligatoriedad de garantizar la reparación para que el vehículo pueda pasar la segunda inspección» (artículo 11, 2).

VERTEDEROS JUNTO A CARRETERAS

El 24 de agosto de 1987 ocurría un grave accidente en la autopista A-7, dentro del límite de Torredembarra (Tarragona), con resultado de seis muertos v once heridos. Causa: el fuego y el humo desprendidos por un vertedero de residuos sólidos urbanos, localizado junto a la A-7. Mucho tiempo ha pasado desde entonces y muy poco se ha hecho para prevenir este tipo de accidentes, máxime cuando va había precedentes.

No será difícil para quienes suelan viajar en coche localizar en sus rutas algún vertedero más o menos próximo a la carretera, con gran influencia sobre ésta a causa de los humos, en días de niebla, con

do no es raro ver cruzar la l carretera frascos de aerosoles a finales de verano, o ver arder basura acumulada en la cuneta, o encontrar botellas rotas y bolsas de basura en plena carretera.

Pido a la DGT que tome cartas en el asunto y presione al MOPU para que todos estos puntos negros desaparezcan de nuestras carreteras, para prevenir posibles accidentes. Fernando Belda Hernández. Ayora (Valencia).

CAPACIDAD PROFESIONAL

He leído con atención la carta de mi compañero, el profesor don José García Robledo, en la que nos cita una opinión real y lamentablemente generalizada. En ver-



viento lateral, además de acumular basuras en la cu-

Desde estas humildes líneas quiero expresar mi más enérgica protesta por el pasotismo que manifiesta el MOPU sobre el tema. Y si no, sirva de ejemplo el vertedero localizado en el km. 2 de la CO-322, término de Ayora (Valencia), el cual fue denunciado hace más de dos años ante la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de Valencia. Hasta ahora no ha ocurrido nada, milagrosamente, cuandad que a veces necesitamos soltar alguna aberración para «descargar conciencia», pues personas somos y como tales nos comportamos, aunque no con la racionalidad deseada. Contra todas esas irracionalidades que de continuo, día a día, hora tras hora, sufrimos los profesionales de la enseñanza de la conducción por el conjunto ¡mayoritario! de los usuarios de las vías públicas. Pero por encima de todo se debe encontrar nuestra capacidad profesional, pues además de encontrar eso que nos cuenta en su carta, también los hay que respetan los pa-

ESPECIAL

Se esfumó el culpable

Me dirijo a ustedes para comunicarles que hay conductores en este país que son peores que las alimañas, además de haber obtenido el permiso de conducir por casualidad. Hace algunos sábados circulaban mis padres por carretera, en dirección a Santa Coloma de Farners (Gerona), cuando al efectuar un adelantamiento en toda la regla a un novato, en tramo recto y con perfecta visibilidad, sin ningún vehículo de frente, el coche adelantado se echó a la izquierda. Quería adelantar a otro que iba delante de él y obligó a mi padre a hacer una brusca maniobra, llevando el coche a la cuneta. Nuestro coche quedó atascado en ella, teniendo que ser retirado por una grúa. Afor-

tunadamente, mis padres quedaron ilesos. pero lo peor del caso es que el culpable del accidente, en lugar de detenerse y ayudar. aceleró aún más y desapareció.

Me avergüenzo de que haya en el mundo personas tan viles -ni el conductor ni los acompañantes del coche infractor sabían el estado de mis padres, que podían haber muerto—, que respetan tan poco las normas de circulación y que no son lo bastante hombres para asumir sus responsabilidades.

De este asunto ya informé a la Guardia Civil, que nos ha asegurado hará todo lo posible por localizar al vehículo infractor. David Colmenero Alsina. Barcelona.

cial de Tráfico de Madrid

para una renovación de per-

miso. Vivo en Alcorcón y

salí de casa a las ocho menos

veinte de la mañana, para

llegar a las oficinas de Tráfi-

co a las nueve menos diez.

Menos mal que, aunque ha-

bía mucha gente en cola, no

tardé en mi trámite tanto

Me pregunto si sería tan

difícil abrir «delegaciones»

de la Jefatura en otros pue-

blos de la provincia. Hay

que tener en cuenta que nu-

merosos pueblos madrileños

tienen el triple o el cuádru-

ple de habitantes que algu-

nas capitales de provincia

se ahorraría mucho tiempo a

los ciudadanos y se descon-

gestionaría la actual y única

oficina. Pero si es muy gra-

voso abrir una en cada pue-

blo importante, bien podría

hacerse en algunos estratégi-

cos. En el caso de la zona en

la que yo vivo, podría ser en

Con esas «delegaciones»

tiempo como temía.

sos de peatones v los «ceda el paso» y los «stop», etcétera. Pocos, verdad? Pero los hay. Y por esos pocos, creo, debemos dar lo mejor de nuestro conocimiento. Así, puede que toda la «siembra» no se malogre.

Por otro lado, bien sabido es que a pesar de la obtención del Certificado de Aptitud de monitor de autoescuela. ¿quién nos ha enseñado a enseñar? ¿Qué materias v de qué forma debemos aplicarlas? ¿No es más cierto que dicha responsabilidad de aprender a enseñar es la que pasa de unos a otros, con sus consiguientes deformaciones y lógico perjuicio para el sistema de enseñanza? Como acostumbro a decir, de manera general, no hay malos alumnos, sino monitores-profesores que no saben aplicar el método de enseñanza adecuado a cada persona. Juan M. Galán Cavadas. Málaga.

PODER DISCREPAR

No cabe duda de que en un accidente el último culpable casi siempre es el usuario que, bien por fallo técnico o personal, materializa el siniestro. Lo que está claro es que prevenir, en este caso, es mucho mejor que curar, por lo cual la Dirección General de Tráfico lleva unos programas adelante en la prevención de accidentes y en la vigilancia de carreteras, evitando en lo posible más pérdidas humanas.

Sin embargo, el balance tan negativo de la pasada Semana Santa no es para echar la culpa a nadie, pero sí para evaluar objetivamente la situación y ver las posibles medidas para que cada año la lista negra sea cada vez más pequeña, y quiera Dios que se quede en blanco:

La pesadumbre que me queda de esta historia es que se ha utilizado la televisión pública, como tantas otras veces, para dar explicaciones de algo que, en principio, no exigía justificación pero que, cuestionado por la sociedad a través de la prensa, se ha utilizado el órgano de información oficial, en teoría público, de una forma nada objetiva. Y no por el contenido, que puede ser veraz, sino porque no da oportunidad a quienes disienten.

Por ello quiero dar las gracias a la Revista TRAFICO. por permitir algo que en Televisión Española es imposible: discrepar. Javier Hernando Díez. Burgos.

MADRID: DELEGACIONES DE TRAFICO EN **PUEBLOS**

Hace algunos días tuve que ir a la Jefatura ProvinDE SANTA LUCIA

(Madrid).

A ESCOMBRERAS

Móstoles, por ejemplo, Luis

García Jiménez. Alcorcón

Me dirijo a ustedes para exponerles la situación en la que se encuentra la carretera de Santa Lucía a Escombreras. Los túneles son un verdadero desastre. El más largo, con 630 metros de longitud, tiene muchos baches. falta de iluminación y unos ojos de gato que apenas se distinguen. Viniendo de Escombreras a Santa Lucía hay un canalillo que en algunos puntos tiene una anchura v una altura considerables. está sin señalizar y junto al mismo existen unos matorrales, que mandan cortar cuando alcanzan medio metro de altura. Hay veces en que se llega a tal confusión que no se sabe si existe ese canalillo. Varios coches se han caído en él, con lesiones para sus ocupantes.

El riesgo de accidentes será mayor cuando empiece la descarga en el nuevo muelle de graneles y aumente más el tráfico. Esta carretera es el itinerario diario para muchos, al acudir al trabajo y cuando ocurra un accidente mortal lo contabilizarán a nivel nacional y luego se dirá que la culpa es de los conductores. A ver si el MOPU toma las medidas oportunas. José Martínez Aparicio. Cartagena (Murcia).

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.º planta. Sección CARTAS 28027 MADRID



RUIZ MATA (*)

Innovación técnica y colaboración de los conductores

L automóvil, en sus poco más de 100 años de vida, ha pasado de ser una máquina infernal y un original invento que exhibían como capricho ostentoso algunos privilegiados, hasta llegar a popularizarse y convertirse en lo que realmente representa para el hombre de hoy: uno de los bienes más codiciados, si no el que más, símbolo de su estatus social y medio indispensable para sus desplazamientos de trabajo v descanso.

La fabricación, distribución y mantenimiento de vehículos, así como otras actividades afines, están consideradas como importante fuerza industrial que repercute favorablemente en otros sectores y una gran fuente de creación de puestos de trabajo. En nuestro país unas 250.000 personas dependen directamente del automóvil y se pueden estimar en una cantidad similar las ocupaciones estrechamente vinculadas al mismo.

Esta industria, de reciente creación, ha tenido tal expansión que no podríamos, de ninguna manera, comprender la vida actual sin el soporte del automóvil y la transformación que éste ha producido en las costumbres, en el comercio y en las comunicaciones. Al mismo tiempo que, con su pujanza, ha sido el gran impulsor de todos los sectores implicados.

Convencidos de la importancia de su utilización, todos estamos comprometidos en el empeño para conseguir una mayor seguridad en las carreteras. Los fabricantes invierten unas cantidades ingentes de dinero en la investigación y permanentemente están incorporando a sus productos técnicas y equipos que los convierten en más seguros, tanto en su maniobrabilidad como para sus ocupantes. Por su parte, los concesionarios se preocupan de mantener unas instalaciones con el equipamiento necesario y con un personal altamente cualificado para conservar los vehículos de su marca en perfectas condiciones de funcionamiento. Prueba de este esfuerzo conjunto de los fabricantes, concesionarios y talleres es que son inferiores al 10 por 100 los accidentes en los que se puede señalar a unos fallos mecánicos como directamente responsables de los mismos. Si procedemos a un examen de los vehículos implicados en este porcentaje, nos encontramos con que son generalmente automóviles muy antiguos y mal cuidados por

El año pasado se implantó en España la obligación de pasar un control técnico periódico para evitar la circulación de vehículos que no reúnen condiciones aceptables de funcionamiento. El 31-12-87 terminó el plazo para los automóviles matriculados antes de 1974. Según datos obtenidos de varias estaciones ITV, aproximadamente el 50 por 100 de los vehículos examinados presentaba defectos importantes. Este mal estado general tiene incidencia acumulada por la antigüedad media del parque. Al final del pasado año éste era de 13.321.685 vehículos, de los que 6.399.357, equivalentes al 48 por 100, tenían 10 o más años. Incluso 641.297 superaban los veinte años de vida. Como referencia tengo que indicar que en los países de alto nivel de Europa, entre los que

pretendemos figurar, tan sólo el 15 por 100 del parque sobrepasa la decena de años.

La imposibilidad de pasar la ITV o el elevado costo de reacondicionamiento necesario para hacerlo, va a ser la causa de que los vehículos deficientes desaparezcan de la circulación. Ahora bien, estos automóviles están en poder de personas que los necesitan de forma imprescindible para su transporte y carecen de medios para comprar otro. Por consiguiente, había que buscar soluciones económicas para no producir un grave problema social. En previsión de ello, hace dos años, se firmó el Acuerdo Marco para la Renovación del Parque, en cuyo acto participé en representación de GANVAM. Esto ha sido un gran paso adelante para hacer posible el cambio de coche en circunstancias difíciles de solucionar por otros conductos. Además, ha servido de estímulo para que cada marca establezca sus propios sistemas de achatarramiento, en condiciones de libre competencia, y aportando ventajas a cual más atractiva. Sus resultados positivos están claramente reflejados en los siguientes datos. En 1985 se desguazaron un total de 199.957 vehículos, en 1986 suben a 262.729 y en 1987 se alcanza la cifra de 352.887, lo que supone un 77 por 100 de aumento en sólo dos años. Tenemos la certeza de que el incremento de vehículos achatarrados será aún mayor en el presente año, con lo que se confirmaría el éxito de las iniciativas previstas en dicho acuerdo. Sin embargo, si esto se ha logrado ha sido en gran parte por el esfuerzo de los concesionarios y fabricantes, que ven considerablemente mermados sus beneficios en estas operaciones; pero ésta es su aportación diaria para la prevención de accidentes.

Todos estamos implicados en la seguridad vial, a la que hay que buscar soluciones, cada uno desde su área y la Administración con la construcción de autopistas, carreteras de circunvalación, pasos a nivel y mejorando también la conservación y señalización. Esto ocurre en otros países y con resultados. como en Alemania, en donde nos dieron amplia información durante el Congreso del IOMTR celebrado en Hamburgo en mayo de 1987, ya que han reducido de forma drástica las víctimas en accidentes de automóvil en función del parque de vehículos, hasta el punto de que se han producido un número similar de accidentes mortales en 1986, en comparación con 1936, hace 50 años, mientras que el crecimiento de los automóviles ha sido de 20 a 1. Teniendo en cuenta además que en Alemania no existe limitación de velocidad en sus magníficas autopistas.

Resumiendo, en nuestra opinión, la seguridad vial se puede concretar en dos vertientes: la innovación técnica, porque es evidente que la tecnología, las ITV y las inversiones en carreteras son imprescindibles. Por otra parte, con la colaboración de los conductores, quienes son el último pero más importante eslabón de esta cadena por sus consecuencias.

(*) Presidente de GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios)



Que usted lo pase bien

Llegó la hora. Estamos al borde de esos zarse por estas fechas utiliza su coche, es detreinta días que tan merecidamente disfrutamos cada año aprovechando los rigores del verano. Todo se convierte ahora en cálculos sobre lo que haremos durante esos días y, sobre todo, por lo que dejaremos de hacer. Estamos a punto de acabar con la rutina, las prisas, los asueto. agobios, las llamadas de teléfono, las cartas urgentes, el colegio de los niños, las comuniones, la incomodidad del transporte, las comidas de trabaio, el stress. Llegó la hora del despaseo, la charla, la comida relajada y la conversación larga v tendida sobre tantos temas aparcados durante tantos meses. Son los días propicios para olvidar y, como decíamos el pasado año, para cargar pilas de cara a lo que vendrá después.

No obstante, aunque queremos desde aquí darle la primera sensación de descanso y no es nuestra pretensión agobiarle con más conseios y orientaciones —de los que ya le damos cumplida cuenta, como entendemos es nuestra obligación, en el suplemento especial que acompaña a este número—, sí nos gustaría to, desde que empieza a hacer las maletas y que tuviera en cuenta tres rápidas pinceladas hasta que comienza a quitar el polvo a la que, de forma simbólica, damos en el limpiaparabrisas del vehículo que ya prepara para su días de descanso, ¡que usted viaie, pues seguramente será de ese largo se- lo pase bien! senta por ciento de españoles que para despla-

cir. la carretera.

1) Según las estadísticas, la salida es más peligrosa que el regreso. Cuidado, pues, al salir, pero sin olvidar el regreso y esos recorridos cortos que todos realizamos en los días de

2) La época veraniega es la que genera aproximadamente una tercera parte de los accidentes y muertos de la carretera de todo el año.

3) Los viajes representan una mínima parcanso, el baño, la pesca, la lectura reposada, el te de sus vacaciones y, por tanto, se nos antoja que no merece la pena el agobio por llegar a una hora determinada y arriesgarse a perder la compostura en un terreno que no permite descuidos y que se cobra sin piedad nuestro más mínimo error. No se juegue ni tan siquiera sus vacaciones por unas prisas, una imprudencia absurda o por ganarle unos minutos a la plava.

> Tómese las vacaciones como lo que son: un tiempo para el ocio, la diversión, el relajo. Para hartarse de no hacer nada. Para olvidar los sobresaltos. Pero desde el primer momenmesa de su casa tras treinta, quince o diez

Unovince

Niños

NANDO Guillermo Ojembarrena, un pedagogo bilbaíno tan joven como dinámico, comenzó a invertir sus horas de ocio en la educación vial, no faltó quien le miró con un aire entre incrédulo y despectivo. En el ambiente se plasmó el «está pirao». Pero metió las señales de tráfico junto a los pupitres. Hoy, aunque las cosas han cambiado, todavía existen «quillermos» que continúan sufriendo esa mirada. Es normal. Los niños, olvidados por el cine, el teatro, la televisión (habría muchos más eiemplos), no iban a tener en esto una excepción. Los cientos de niños que cada año mueren en las carreteras, son atropellados al cruzar la calle o arrollados cuando juguetean con sus bicicletas, parecen esfumarse ante el problema genérico de las víctimas de la carretera, frente al que la sociedad está bastante insensibilizada.

OR eso no es de extrañar que, pese a los desiguales esfuerzos que se realizan en distintos organismos por meter la educación vial en los colegios al precio que sea, sigamos estando en mantillas, dependiendo so-



-bremanera de los «guillermos» que se patean los colegios rogando a profesores y directores que se enseñe al niño como sea que el muñequito rojo del semáforo significa que no deben pasar. Porque lo cierto es que no es fácil encontrar centros escolares en los que se dediquen unas horas mensuales al tema, entre otras

cosas, porque muchos profesores y maestros no

saben qué explicar. 0 cabe, pues, sorprenderse cuando una empresa privada ofrece gratuitamente a los colegios y alguna entidad libros y vídeos relacionados con el tema y, en muchos casos, son rechazados, ¿O es que la empresa privada, aun sin ánimo de lucro, al menos aparen-

temente, no puede colaborar en una tarea así?

Pues sí. ¿Qué ocurre? Pues que pasan. Como

Jesús SORIA

muchos padres. Como muchos pasan cuando se plantea la necesidad de enseñar a los propios profesores esta «asignatura» o chocan contra quienes, como el rector de la Universidad de Málaga, propugnan el cambio en las enseñanzas para introducir estas materias. No hay que olvidar que el tráfico es hoy una parte importante de nuestra vida. Nuestra sombra

ARO que estamos ante un problema nuevo y, por tanto, tiempo habrá de aprobar la asignatura. Al fin y al cabo, la obligatoriedad de la enseñanza de las normas relativas a la seguridad vial data solamente de 1934 (mil novecientos treinta y cuatro) y es sólo desde hace muy poco cuando comienzan a hacerse algunas cosas en algunos sitios. Además, los niños todavía no son mayores, ¡Ya aprenderán!, si es necesario, de la mano del «quillermo» de turno...

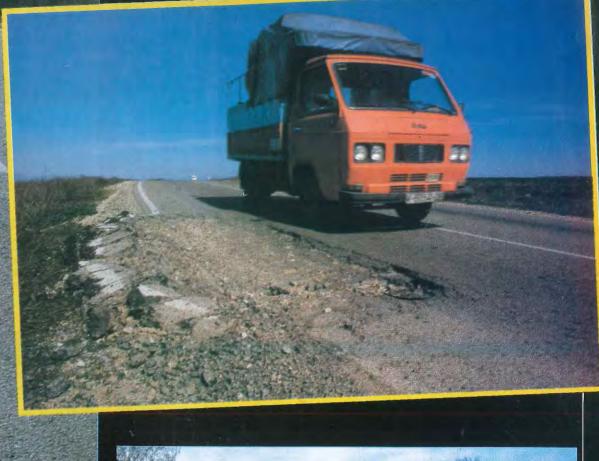
OR lo demás, felices vacaciones si es de los que se va va. Olvídese de todo. Incluso de nosotros. Y, por supuesto, si ya realizó su declaración, de Hacienda.

La «piel de cocodrilo» es el estado previo al bache.

Cuando se produce es porque existe mala conservación

EL DE LA CARRETTA

En los últimos tiempos, la idea de que una buena parte de los accidentes de circulación son imputables al estado —generalmente, al mal estado— de las carreteras está ganando más adeptos. Mala conservación de la vía, baches, rodadas, pérdidas de adherencia, etcétera, influyen, naturalmente, en algunos accidentes, aunque en más ocasiones causan simples molestias de confort a los usuarios de las vías que verdaderos problemas.





El MOPU gasta una considerable parte de su presupuesto en reparar las vías, aunque existen otros titulares encargados de su conservación (diputaciones, etcétera).

N principio, «las carreteras se estropean de forma natural por la acción del tráfico v por factores climáticos — explica José Luis Elvira, director del Centro de Estudios de Carreteras del MOPU-. El deterioro es debido a algo que es consustancial a la carretera y a lo que es su razón de ser: el paso de los vehículos». No obstante, y aunque éste es el principal causante del deterioro de las carreteras. existen otros factores: climáticos (sol, calor, nieve, agua, hielo, etcétera), físicos (fundamentalmente, el peso y la velocidad) y hasta normativos (España es, actualmente, junto a Bélgica y Francia, uno de los países que permiten mayor tonelaje a sus vehículos pesados). La «rotura» de una vía, va sea urbana o interurbana, viene dada más que por un factor individual u otro, de forma aislada, por la combinación de los citados y, principalmente, por el uso.

Cualquier vía consta de dos partes bien diferenciadas: estructura y superficie. La primera se diseña para una duración de unos veinte o treinta años, dependiendo ésta de los materiales utilizados en su construcción. Así, por ejemplo, mientras la duración de estructuras de hormigón es mayor, la de materiales asfálticos es ligeramente inferior. En cualquier caso, y aunque el usuario sólo se fija en la superficie, ésta refleja todos los problemas que sufre la estructura.

El usuario sólo entra en contacto con una carretera o un vial urbano -y, por tanto, los califica- por el estado de su superficie y por el equipamiento general instalado para su uso. De ambos factores, superficie y equipamiento, dependen la seguridad vial y el confort y calidad de la conducción. Todas las características superficiales, pero, en especial, la adherencia neumático-pavimento y las desnivelaciones transversales y longitudinales, influyen decisivamente en la seguridad vial. La superficie es, en resumen, entre las dos partes de una carretera, la que mayor y más rápido deterioro sufre, tanto por el uso como por los factores climáticos.

EL TRAFICO PESADO, CULPABLE

Según José Luis Elvira Muñoz, «el deterioro de las vías se debe, fundamentalmente, al tráfico pesado que soportan. De hecho -añade Elvi-



«El deterioro de las carreteras es debido a algo consustancial y que es su razón de ser: el paso de vehículos», según José Luis Elvira.



L agua es la más peligrosa. Además de reducir la adherencia. convierte la estructura de la carretera en barro

ra-, las carreteras se diseñan siempre en función del tráfico pesado que van a soportar y que, mediante unos cálculos estadísticos, tenemos fijado entre un veinte y un treinta por ciento del total de vehículos que circulan por ella».

La acción de los vehículos pesados sobre una carretera es doble: afectan, por un lado, a la superficie y, por otro —y esto es lo más grave—, a la estructura de la vía. De ahí que durante el proceso de elaboración de la Ley de Carreteras española se barajase la posibilidad de imponer el



Los vehículos pesados son los que estropean las estructuras de las carreteras. Si sólo circulan vehículos ligeros, sólo habría que re parar las superficies.

pago de un canon de utilización a estos vehículos por su circulación, como compensación al deterioro que produce su paso. Por contra, el paso de vehículos ligeros (turismos y similares) no afecta significativamente a la estructura.

Todos los vehículos, sin embargo, producen un deterioro con su paso en la superficie de la vía. El roce entre dos superficies produce una abrasión que desgasta, aunque en distinta medida, los materiales de ambas. En el caso del tráfico de vehículos, el paso de unos neumáticos sobre

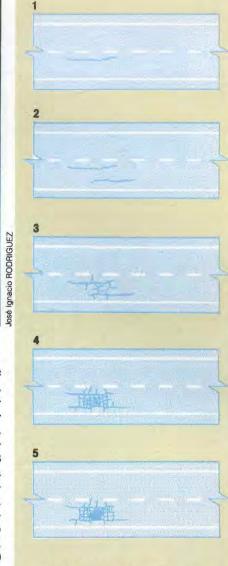
una vía produce un desgaste en la goma de la rueda, pero lima, al mismo tiempo, la superficie de la carre-

Toda vía tiene siempre una superficie más o menos rugosa. La explicación es sencilla: estas rugosidades son absolutamente necesarias para que los neumáticos del vehículo tengan algo donde «agarrarse» —algo que no deslice, que sea un punto de apoyo fijo— para avanzar y/o frenar.

La rugosidad —que se obtiene mediante la utilización de distintos materiales y técnicas especializadas—

adecuada para una vía depende de muy variadas circunstancias (como, por ejemplo, la abundacia de precipitaciones atmosféricas y la consiguiente necesidad de un drenaje), pero suele ir en proporción a la velocidad habitual de los automóviles que frecuentan esa carretera. Para una velocidad habitual alta es necesaria una rugosidad también grande; a menor velocidad, menor rugosidad. Por este motivo, el pavimento de las vías urbanas —cuya velocidad genérica máxima está fijada en 60 km/h.— es menos rugoso que el de las vías interurbanas —cuya velocidad genérica es superior -. No obstante, existen puntos excepcionales dentro del trazado de la vía, como son, en ciudades, los metros inmediatamente anteriores a semáforos. ya que están sometidos a mayores desgastes por las frenadas que estos reguladores del tráfico provocan.

La acción abrasiva producida por el roce entre el neumático y el pavimento se multiplica debido a cuestiones como el peso físico del vehículo y la velocidad que éste lleve. Igualmente, el deterioro de la estructura por causa del peso del automóvil se potencia con la velocidad (en este caso, falta de velocidad traducida en lentitud de circulación) del mismo. En este sentido, José Luis Elvira opina que «con la integración de España en Europa, las carreteras van a salir beneficiadas, ya que la adhesión nos obliga a reducir el peso máximo



Así se hace un bache

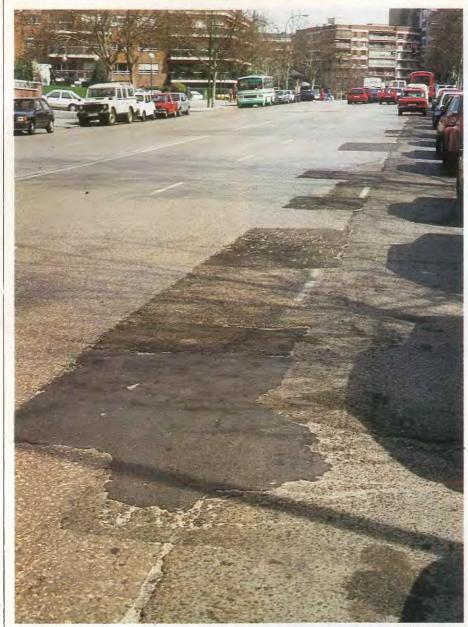
1. El primer paso es la aparición de una grieta longitudinal, generalmente rectilínea y alargada, en la vía. Esta refleja un desplazamiento habido en la estructura.

2. Poco tiempo después, aparece junto a ésta una segunda grieta más o menos paralela, también reflejo de un problema en la estructura.

3. De ambas grietas comienzan a surgir ramificaciones transversales que tienden a unirse y a ramificarse de nuevo, indefinidamente. El paso y el peso de los vehículos no hace sino potenciar este fenómeno y agravar el

4. El momento de mayor ramifi-cación de estas grietas se conoce técnicamente como «piel de cocodrilo». A partir de ella, el efecto de la circulación comienza a hacer saltar piezas de asfalto y gravilla, con lo que comienza a aparecer el bache.

5. El pequeño deterioro va convirtiéndose en un bache con «todas las de la ley», que, además de afectar a la seguridad vial, cada vez es más profundo y grande.



Las ciudades, debido al levantamiento de la superficie para reparar las conducciones inferiores (gas, agua, teléfono, etcétera), terminan siendo una sucesión de baches casi igualados, con más incidencia en el confort que en la seguridad.

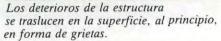
autorizado, que en España es de los más altos de los países de nuestro entorno».

DEL FRIO AL CALOR

Antes hemos mencionado los factores climáticos como determinantes del deterioro de las vías de circulación. La nieve y el hielo, por ejemplo, apenas tienen influencia sobre las carreteras españolas, salvo en puntos localizados, por lo inhabitual de los fenómenos. La incidencia de la nieve es, sin embargo, muy importante en los países nórdicos, sobre todo debido a la acción de las sales fundentes que se utilizan para com-

L deterioro es consustancial al paso de vehículos, que es su razón de ser, según José Luis Elvira





batirlas. En España su acción puede considerarse limitada, en la práctica, casi exclusivamente a las superficies y únicamente como un elemento que modifica de forma temporal, mientras dura, la adherencia de las superficies. No es, pues, un agente que en nuestro país estropee significativamente las carreteras y vías.

La acción del hielo es de todos conocida. Por un lado, el agua se deposita en los huecos existentes en la superficie -en las rugosidades construidas para el «agarre» del auto- y al helarse, como quiera que el hielo ocupa más espacio físico que el agua en estado líquido, presiona sobre el asfalto rompiéndolo. No obstante, en España su acción como rompedor es secundaria. Por otro lado, el hielo actúa como agente meramente superficial, en forma de placas en lugares muy determinados (umbrías, etcétera) y afecta más a la seguridad circulatoria que a la estructura física de la vía.

La acción del sol es doble. Rayos ultravioletas y calor afectan a la vía, aunque de forma distinta. Los primeros hacen reaccionar químicamente las superficies asfálticas, oxidándolas y convirtiéndolas en más frágiles (con mayor posibilidad de quebrarse, bachearse, etcétera). Sin embargo, los ravos ultravioletas degradan poco significativamente las superficies de hormigón. Por otro lado, el sol produce calor y éste reblandece las superficies asfálticas.





Métodos antiguos para ciudades

des representan un problema es- lados. pecial para la reparación de los viarios. En las ciudades existen portales y aceras con un nivel estable y no modificable que la vía de circulación para vehículos no puede superar. Por tanto, tampoco se pueden realizar sucesivas pavimentaciones que llevarían a superar el nivel de las aceras y portales. La solución pasa por eli- de cimentación no es posible apliminar algunas de las capas dete- car las más modernas técnicas rioradas, ya por el uso o por otros problemas, para evitar esta acumulación de pavimentos y el cre- de los elementos (para su más rácimiento del nivel.

En las ciudades, gran parte de la infraestructura (alcantarillado, conducciones de gas y luz, cables telefónicos, etcétera) va por debajo de las vías. Cuando alguno de estos elementos se estropea es necesario levantar una parte del asfaltado que, posteriormente, al repararlo resulta difícil de igualar con el anterior. Esto, que no representa ningún problema para la seguridad vial ni para los vehículos (las suspensiones absorben sin ningún problema estos pequeños altibajos), sí que supone una molestia para el confort del viajero, sobre todo cuando la acumulación de estas pequeñas reparaciones gran ciudad, con todos los medios convierte una vía en una sucesión a su alcance, duren tanto?».

Por motivos distintos, las ciuda- de parches más o menos nive-

Además, las casas tienen cimientos. Esto, que parece una perogrullada, es fundamental para las modernas técnicas de reparación. Es evidente que los edificios modernos los tienen, pero las casas antiguas no los tienen o los tienen muy primitivos y defectuosos. Debido a esta ausencia o defecto para reparar los pavimentos, ya que éstas se basan en el vibrado pido fraguado y su mayor duración), v éste afectaría directamente a la seguridad de los propios edificios con consecuencias desastrosas (derrumbamientos, grietas, etcétera) a corto o medio plazo.

Por estos motivos, los métodos a aplicar en las ciudades son, paradójicamente, los más primitivos, provocando, consecuentemente, mayores y más prolongadas molestias a los usuarios. Pero he ahí la respuesta a una pregunta que muchos ciudadanos, en el más estricto sentido de esta palabra, nos hemos hecho en más de una ocasión: «¿Pero será posible que estas obras, aquí, en plena

Algunas grietas largas y rectilíneas están controladas y detrás de ellas subvacen bases de placas de hormigón. No son peligrosas.

En los años sesenta y setenta este reblandecimiento, combinado con los pesos de los vehículos que transitaban las carreteras y las relativamente malas calidades de los materiales que se utilizaban en su construcción formaban roderas. Esta deformación de la superficie asfáltica de la vía no es, en la actualidad, un problema, debido a la mejora de los materiales de construcción, reduciéndose su existencia a la mera anécdota.

AGUA VA!

El agua, por su frecuencia, es el elemento más perjudicial de todos los factores climáticos mencionados. Afecta tanto a la superficie como a la estructura interna de la vía, así como a su seguridad. Filtrándose a través de las capas superficiales, el agua va minando las bases de tierra sobre las que se asienta la estructura de la carretera, convirtiéndola en barro, haciéndola insegura y propicia a corrimientos, derrumbamientos parciales, etcétera.

Respecto a la superficie, el agua produce varios efectos. En primer lugar, dependiendo de la cantidad, reduce de forma progresiva y alarmante la adherencia del neumático al firme. De hecho, el agua forma una película entre éste y aquél que, cuando no es eliminada (o evacuada, por usar un término técnico más correcto) mediante el dibujo de los neumáticos (por ser excesiva la cantidad de agua o por no encontrarse este dibujo en estado correcto por el desgaste del uso), produce deslizamientos conocidos técnicamente por «aquaplanning». Igualmente, el agua produce un cierto desgranamiento de la superficie de la vía y el consiguiente deterioro. También se produce la mezcla del agua caída con el polvo y los residuos de neumáticos depositados sobre la superficie formando una especie de barrillo muy resbaladizo y peligroso para la seguridad vial. No obstante, la acción de la lluvia -cuando es más prolongada-tiene un efecto benéfico: limpia la superficie del firme de toda una serie de sustancias que se depositan sobre ella, aunque tiene un efecto secundario negativo de reblandecer los



suelos que la sustentan. Quizá por esto, los profesionales de las carreteras afirman que la peor época del año es la primavera. Para la carretera, claro.

LA CARRETERA ENFERMA

El proceso de deterioro de una vía, de forma resumida, es como sigue: En primer lugar, suele aparecer una grieta de forma alargada, producida por algún movimiento en la estructura o por algún problema de los materiales empleados. Partiendo de esta primera grieta, y por efecto del tráfico, van apareciendo otra serie de grietas transversales que, a la larga, van uniéndose a las primeras; cuando este proceso va agravándose con nuevas grietas longitudinales y transversales más pequeñas, se llega a la situación conocida como «piel de cocodrilo». Los efectos antes mencionados (tráfico, peso, velocidad, elementos atmosféricos, etcétera) concluyen la tarea y producen el

José Luis Elvira explica que «el bache es una cosa a la que nunca tendríamos que llegar. Si se produce un bache, es porque la carretera no está conservada». No obstante, Elvira quiere dejar bien claro que «algunas grietas que se producen en las vías son controladas, debidas a la tipología de los materiales». Estas grietas suelen tener una forma longitudinal y rectilínea y el caso máximo se pro-

Túneles, un problema de altura

Los túneles representan, por motivos de infraestructura. uno de los casos especiales. En los túneles la altura no varía, sino que es permanente a lo largo del tiempo. Por tanto, no se pueden realizar sucesivas pavimentaciones, ya que, si bien arreglarían los problemas de la superficie (baches, desgaste, etcétera), plantearían cuestiones aún más graves. La fundamental sería que, exagerando la situación, llegaría un momento en que los vehículos de gran tamaño (o, en concreto, de gran altura) rozarían en la parte superior.

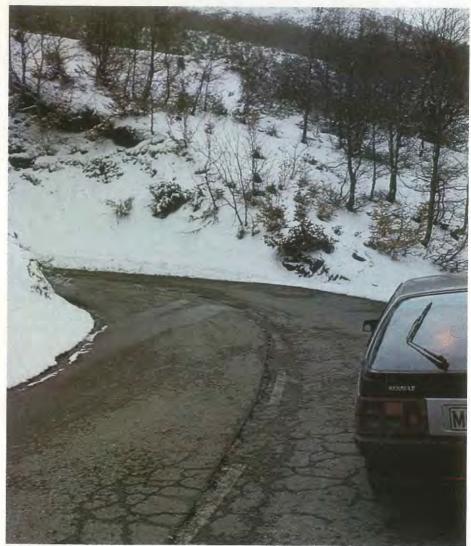
Este problema intenta evitarse de antemano. Los constructores procuran, en estos tramos, aplicar estructuras muy estables y resistentes que, dentro de lo posible, no haya que reestructurar en mucho tiempo; después, suelen utilizar en ellos materiales, para la superficie, de alta calidad, estremadamente resistentes y de larga duración, con lo que este problema apenas se plantea en la práctica.

La pista del Centro de Estudios de Carreteras del CEDEX, dependiente del MOPU, ahorrará enormes inversiones merced a los estudios que permitirá.

duce en superficies de hormigón que, artificialmente, se cortan en losas y haciendo unas juntas para facilitar la dilatación del material empleado en esa vía.

«El bache es el cáncer de la carretera —señala José Luis Elvira—, pero antes de llegar a esta situación hay muchos tratamientos para evitarlo.» De hecho, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) gasta una considerable cantidad de su presupuesto en conservación de las carreteras.

Además, el MOPU incorpora también presupuestos para la investigación y cuyos máximos exponentes son el Centro de Estudios de Carreteras del CEDEX y su pista simuladora (de cuya inauguración dimos cuenta en nuestro número de febrero). Esta pista sirve para romper, en poco tiempo y de forma controlada, una carretera. «La pista -explica Elvira-permite cuantificar exactamente todos los factores que influyen en el comportamiento de una vía desde su construcción hasta que necesita algún tipo de tratamiento. Esto en una carretera en servicio no es posible, ya que el tráfico es muy variable. Actualmente, las carreteras se dimensionan en función de la experien-



La nieve tiene en España efectos muy reducidos sobre las vías por su escasez. Afecta superficialmente a la vía y modifica la adherencia del coche.

cia y los modelos teóricos que elaborábamos. A partir de ahora gracias a la pista comprobaremos todos nuestros conocimientos teóricos, se realizará un ajuste más preciso de los modelos de comportamiento y de los métodos de dimensionamiento a los resultados reales obtenidos para diversos tipos de firmes.»

La investigación aplicada a los materiales empleados en la construcción de carreteras se centra, en la actualidad, en la mejora de la durabilidad y resistencia y en el estudio de nuevos productos. El problema de los nuevos materiales tiene una doble vertiente: por un lado, la utilización de materiales de deshecho y subproductos para la construcción de vías de circulación; por otro, la investigación sobre materiales de muy alta calidad. Estos últimos son alternativas económicamente más costosas y solamente pueden ser empleados en tramos especialmente conflic-

Ciento veinte mil millones para carreteras

La inversión del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) para la red de carreteras que se encuentra bajo su jurisdicción será, durante 1988, superior a los 120.000 millones de pesetas. Concretamente, 122.653 millones de pesetas, lo que se constituye en la mayor partida dentro de los presupuestos del MOPU.

Además, durante 1987, el MOPU logró realizar una ejecución del 95 por 100 en el presupuesto dedicado a carreteras.

L desgaste de la carretera se ve multiplicado por el peso de los vehículos y la velocidad a la que circulen

tivos, bien por el número de accidentes o por otras circunstancias, ya que ofrecen soluciones de muy alta duración o seguridad. Por ejemplo, la bauxita calcinada es un material artificial que no se encuentra en estado natural y que alcanza una dureza superior en dos puntos al cuarzo (el más duro de los que, en cierta abundancia, se encuentran en estado natural), con la consiguiente mejora en lo que a adherencia y duración se refiere. Su aplicación es muy limitada por motivos económicos, aunque sus resultados son muy aceptables.

La segunda vertiente se centra en el estudio de materiales de deshecho y/o subproductos y su posible aplicación a la construcción de vías de comunicación. Estos materiales (cenizas volantes, escorias de altos hornos, etcétera), tratados en determinado sentido, son perfectamente aprovechables como material de construcción. Además, esto cumple una función subsidiaria de carácter ecológico, ya que estos materiales desaparecen de los vertederos industriales y se convierten en útiles.

Por último, en el capítulo de investigación y estudio aplicado a las reparaciones y renovación de las características superficiales, se trata de encontrar productos de alta calidad y durabilidad, así como materiales de fácil y rápida puesta en obra, con lo que se reducirán los tiempos de reparación y las molestias al usuario.

Juan M. MENENDEZ Fotos: Miguel GARROTE Opiniones encontradas y alternativas como la conciliación previa al juicio de faltas por accidente de tráfico leve fueron algunos de los ingredientes que salpicaron los debates de la Semana del Seguro 88. Un tema que preocupa a muchos sectores directamente involucrados, como es el de la posible despenalización de los accidentes leves de circulación, catalizó una expectación más que justificada.



El Ministerio de Justicia trabaja actualmente sobre un borrador

La despenalización del accidente leve,

a debate

La despenalización de los accidentes de trásco centró el interés de los asistentes a la Semana del Seguro 88 celebrada en Madrid durante el pasado mes de mayo. En momentos en que el Ministerio de Justicia estudia tal posibilidad, pero sin dejar traslucir el contenido del borrador sobre el que trabaja, el mundo del seguro volvió a sacar a colación el tema. Así, para Concepción Piret, letrada del RACE, «hay que dejar bien sentada cuál será la posición del "ciudadano de a coche" y hasta dónde llegará esa despenalización». Extremos que no pudieron ser aclarados al carecerse ción que es desmesurada. Desconozdel texto oficial.

Para la señora Piret, «ya existe desde 1984 una nueva ley de contrato de seguro que permite llegar a partes amistosos. Pero la gente no conoce los beneficios y los perjuicios que le puede ocasionar firmar un parte amistoso». Más crítico se mostró Luis Mountán, letrado de la Mutua Madrileña, quien señaló que «sería deseable que la policía tuviera una finalidad más disuasoria que sancionadora. De esa forma se evitaría el siniestro, por lo que sería más efectivo que estos agentes estuvieran no detrás de tra el conductor en un país en que se la curva, sino ante ella y visibles». A dan seis mil muertos y sesenta mil heesto añadió el señor Mountán que «se ridos al año. Se tiene que dotar a la soviene observando una iniciativa sancionadora por parte de la Administra- hay un tres o cinco por mil de conduc-



co las intenciones de carácter legislativo de la Administración, pero mi postura es escéptica. Pero se trata de resolver el colapso de los juzgados de distrito ocasionado por la tramitación de supuestas faltas del artículo 600 del Código Penal. Y una reacción excesivamente virulenta de la Administración producirá una situación de indefensión jurídica para todos los ciudadanos».

El subdirector general de Tráfico, Miguel Muñoz, indicó que «no es justo decir que hay una persecución conciedad de leyes de autodefensa. Sólo

tores españoles que, con sus conductas temerarias, provocan accidentes. Y se trata de defenderse de ellos».

El letrado Mountán resaltó asimismo que de los cuarenta juicios de faltas semanales en las audiencias, sólo en tres o cuatro situaciones se dicta sentencia condenatoria. Distinguió así entre la demanda real -aquélla en que se produce sentencia condenatoria e indemnización a la víctima- v la ficticia, al tiempo que se planteó la sustitución del procedimiento de carácter penal («en que quedan preservados los derechos fundamentales») por la novedad del procedimiento de carácter administrativo («en donde hay reservas sobre la preservación de los derechos del ciudadano»).





LAS NECESARIAS GARANTIAS

Europeo del Automóvil, intervino para matizar que «el interés del automovilista perjudicado es que le reparen de inmediato sus daños. Pero antes se deben dar las garantías suficientes a través del convenio CIDE de que será resarcido. Y si la sociedad quiere sancionar, la Administración puede hacerlo por la ley de Seguridad Vial; con lo que deben estar equiparadas las garantías jurídicas del infractor como en el procedimiento penal».

Las ventajas del procedimiento penal fueron expuestas por Mariano Medina, jefe de la Asesoría Jurídica de CAP, una compañía de seguros de defensa jurídica. Para Medina, se está queriendo «despenalizar la impruden-

cia simple con resultado de daños, es Mario Hernando, del Comisariado decir, el artículo 600 del Código Penal, pero si no se dota al ciudadano, a nivel de jurisdicción, de mecanismos de solución de sus problemas, se llegará a un verdadero esperpento de solución. Y serán los ciudadanos más humildes los que más pagarán, como por ejemplo quienes tienen seguro a terceros».

> El jefe de la Asesoría Jurídica de CAP añadió que «si los jueces de distrito se quejan por tener cuarenta juicios de faltas en una semana, eso se traducirá en veinte reclamaciones no resueltas y serán ochenta o noventa oficios civiles. Y lo que es peor, se puede profesionalizar hasta el testigo, que en la vía penal se detecta, pero en la civil resulta imposible».

El letrado de la Mutua Madrileña.

Luis Mountán, se preguntó si al responsabilizar civilmente a alguien de una falta o delito de faltas se iban a respetar sus derechos, en medio de una polémica donde pudieron verse posturas encontradas. En este sentido, la voz de la judicatura sonó clara. El magistrado de la Sala Primera del Tribunal Supremo, Jaime Santos Briz, señaló que «resulta mucho más fácil plantear este problema que resolverlo».

¿ES CONVENIENTE LA VIA **ADMINISTRATIVA?**

El magistrado Santos Briz indicó a TRAFICO que «el noventa y nueve por ciento de los casos de que se habla no deberían ir al juzgado; puesto que la vía administrativa parece mejor que la penal en casos leves de daños. Aunque esa situación podría dar lugar a un crecimiento pavoroso de los juicios verbales civiles y eso es un inconveniente innegable. Pienso que la conciliación y el arbitraje previos serían la mejor solución a esta cuestión».

Aunque reconoció el magistrado que «como regla general, para la sociedad no resulta una buena medida la despenalización; si acaso quizá tan sólo en las pequeñas infracciones». En cuanto a las garantías de los derechos de quien pasa por el juzgado, Jaime Santos Briz comentó que «a veces por exceso de datos y por la rapidez con que discurren estas causas no se excluye que haya resoluciones anómalas».

En exposiciones cruzadas entre los asistentes a estas jornadas se terminó expresando que «estamos llegando a una sociedad en la que todos podemos ser delincuentes si lo sancionamos como delito». Fue el subdirector general del Tráfico, Miguel Muñoz, quien matizó que «para garantizar los derechos de los ciudadanos hay que garantizar un procedimiento sancionador -penal o administrativo- suficiente y disuasorio», al tiempo que llamó la atención sobre lo fundamental que resulta «enjuiciar la gravedad de la conducta de una persona que ha puesto en peligro la seguridad sin minimizar la importancia del problema».

Y como ingrediente básico de esta problemática, Muñoz recordó la máxima sobre seguridad vial que asegura que «en las coartadas morales está el peligro», e hizo hincapié en que «mientras la sociedad considere no punible una conducta que ocasiona daños en la propiedad, estaremos en el problema».

Juan GIRON ROGER

Granada: IV Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico

en materia de tráfico a las exigencias institucionales, garantizando la legalidad de éstos mediante una ley y no por reglamento, sin perjuicio de mantener el orden sancionador establecido por el Código de la Circulación, ha

A necesidad de ajustar todos los aspectos sancionadores sido, quizá, la conclusión más clara de las IV Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico que se han celebrado en Granada y en las que se han desarrollado temas relacionados con el seguro de los automóviles y con el nuevo decreto que elevó las cuantías de las sanciones de tráfico, entre otros.

Rosa de Lima Manzano, directora general de Tráfico, hizo alusión directa en su intervención inaugural a los conductores españoles, «en cuyo comportamiento está la principal causa de los accidentes». Señaló igualmente que existe una cierta «frívola actitud social de transigencia con determinados hábitos, que, ¿por qué no decirlo?, en cierto modo encuentra apoyo en la benignidad de las normas existentes, en determinadas lagunas de nuestro ordenamiento e, incluso, en criterios interpretativos a la hora de aplicar el mismo». Aseguró seguidamente que al organismo que dirige «le ha correspondido la desagradable, la impopular misión, pero no por ello menos ineludible, de llamar al orden y a la disciplina en el caos circulatorio que crecientemente nos asfixia; y esta llamada al orden, a la civilización y a la prudencia en la circulación

rodada debe hacerse a través de las normas jurídicas, resaltando en ellas la idea del deber».

Más adelante hizo especial hincapié en otros aspectos de la gestión de su departamento, «empeñada en la tarea de atacar la raíz del problema», tales como la defectuosa educación del usuario de la vía pública para la convivencia en la circulación, «de ahí la especial atención que prestamos a las campañas de divulgación, a la enseñanza de las normas de circulación en las escuelas», resaltando también los esfuerzos de toda clase que se realizan «para mejorar el nivel de adaptación de los conductores y las condiciones ideales de comportamiento, la creación y extensión a nivel nacional de servicios de información a los conductores, la informatización de la regulación del tráfico así como la constante presión ante otras instancias de la Administración para el mejoramiento de nuestras vías públicas».

SEGURO DE AUTOMOVILES, DECRETO DE SANCIONES...

Diversos temas de interés se han tocado en estas IV Jornadas sobre Derecho y Tráfico. Concretamente el programa completo fue éste: «Aspectos procesales civiles del accidente de circulación: el problema de las



Solidaridad y convivencia en la carretera evitarían accidentes.

UN ORDENAMIENTO

QUE NECESITA MEJORAS

indemnizaciones», por Peláez del Rosal, catedrático de Derecho Procesal de la Facultad de Córdoba; «La ejecución de la sentencia penal de tráfico», por González Montes, catedrático de Derecho Procesal de la Universidad de Granada; «El derecho procesal penal de las infracciones de tráfico», por Rodríguez López-Sáez, presidente de la Audiencia Provincial de Málaga; «Las nuevas sanciones de tráfico», por Montoro Puerto, fiscal jefe ante el Tribunal Constitucional; «Usuarios y consumidores ante la legislación de tráfico», por González Rus, profesor de Derecho Penal de la Universidad de Granada, y «La acción directa contra el asegurador de responsabilidad civil», por Angulo Rodríguez, decano del Colegio de Abogados de Granada.

Los congresistas, que han seguido las conferencias con interés dada la importancia de las mismas, han visto con agrado la posibilidad de que las V Jornadas sean aún más completas, ya que la idea apuntada gira en torno a ponencias, charlas, coloquios y mesas redondas sobre distintos aspectos y muy especialmente con atención a la futura Ley de Seguridad Vial.

Pero mientras llega ese momento, se ha puesto de manifiesto la necesidad de hacer esa lev. y en este sentido, Peláez del Rosal afirmó que ya existe en otros países, insistiendo en la necesidad de incrementar las indemnizaciones a los afectados en un si-

niestro y su cuantificación. uno de los problemas con que se encuentran los tribunales de justicia para determinar la responsabilidad civil. El catedrático cordobés reconoció que España trata de adaptarse a las directrices de la Comunidad Europea con una legislación progresista, «aunque sería necesario incentivar la investigación en materias como la seguridad vial, a lo que la CEE dedica un billón de pesetas anualmente».

Junto a los seguros de automóviles tuvieron eco lo relacionado con las nuevas sanciones, que desarrolló Montoro Puerto, fiscal jefe ante el Tribunal Constitucional, quien advirtió sobre el tema de que la Junta General de Fiscales remitió al Ministerio de Justicia un informe para estudiar la tipificación con mayor pena en el Código Penal de ciertas conductas que actualmente son frecuentes v que ponen en peligro las vidas de otras personas. Recor-

dó un caso en Estados Unidos para quien se pidió la silla eléctrica y reconoció que son muchos los factores que influyen en la inseguridad vial, como el desproporcionado aumento del parque automovilístico y la irresponsabilidad en la actitud de la comunidad social.

En las jornadas se hizo pública la cifra de 238.000 millones de pesetas que los españoles pagamos durante el pasado año en concepto de primas de responsabilidad civil de automóviles. El profesor Angulo Rodríguez habló de la conveniencia de seguir clarificando el alcance de la Ley de Contrato de Seguro, así como de que «en materia de responsabilidad civil se promueva mayor coincidencia en la jurisprudencia de las Salas del Tribunal Supremo».

Entre las conclusiones, podemos decir que se intenta reducir los procedimientos en las infracciones de tráfico, sobre todo ante la eliminación de los juzgados de Distrito, con la nueva Ley de Plantas y que se limite en el tiempo la retención preventiva del permiso de conducir. La posibilidad de establecer la pensión provisional durante la tramitación de un siniestro con cargo al seguro obligatorio y la determinación de las indemnizaciones por resolución judicial aplicando criterios lo más objetivos posibles, también fueron puntos básicos.

Nono HIDALGO

Volver

Tienen permiso de conducir pero, como no conducían, pasan de nuevo por la autoescuela



Mujeres, amas de casa con los niños creciditos, que obtuvieron el permiso de conducir hace algunos años, deciden ahora volver a pasar por la autoescuela para recibir unas cuantas clases de perfeccionamiento, antes de tomar de nuevo el volante, pues hace tiempo que no cogían el coche. Buscan el perfeccionamiento, la seguridad y, tal vez, una mayor autonomía. El paso por la autoescuela es considerado por ellas como algo imprescindible. El sector de la autoescuela coincide plenamente en que esta es una postura femenina, «el hombre que lleva tiempo sin conducir v decide hacerlo, no viene normalmente a dar clases». ¿Machismo, vergüenza mal entendida? «Un grave error», aseguran los expertos.





ELINA Tristán García, de 42 años, es un ama de casa con residencia en Don Benito, Badajoz. «Me saqué el carné hace trece años, en el setenta y cinco, y conduje bastante por ciudad y algo menos por carretera. Al año siguiente, en el setenta y seis, iba con los niños (tengo tres y entonces eran pequeños) por una carretera comarcal y en una curva un camión me golpeó lateralmente; mi coche, un ochocientos cincuenta, quedó para el arrastre pero, gracias a Dios, no nos pasó nada.» ¿Y desde entonces? «Nada, desde entonces nada, bueno, hasta ahora.» No obstante. reconoce que «es imprescindible el paso por la autoescuela, por tu propia se-

guridad, porque el conducir no es como el leer, pues si no lo practicas se te olvida».

Confiesa que su marido siempre le decía que parecía mentira que no cogiera el coche. «Ahora va lo cojo, pero prefiero ir sola o con gente que no sepa conducir. Ahora tenemos dos coches.» Y en un arranque exclama: «La mujer no tiene por qué conducir siempre el coche más viejo o el más pequeño que hay en la casa». Comenta Celina que todo comenzó cuando «un día, hablando con mi amiga María Luisa, nos animamos a volver a coger el coche. Y no nos arrepentimos».

María Luisa Tinoco, amiga de Celi-



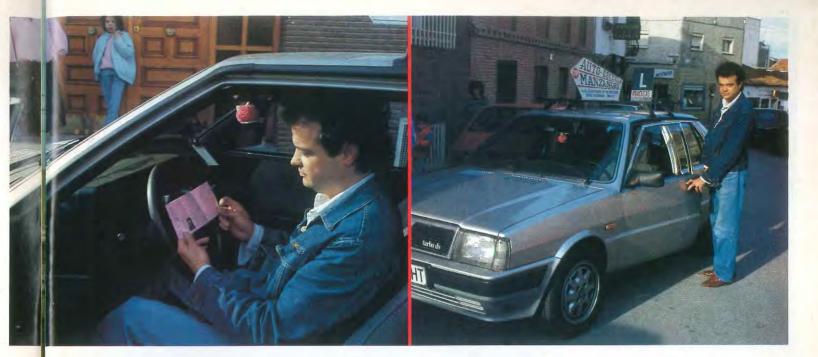
causas de las que la mujer asiste a las clases de perfeccionamiento en autoescuelas cuando han pasado algún tiempo sin conducir, mientras que el hombre no poder conducir solas. lo hace, o en contadas ocasiones. Para Ernesto Herre-Madrid, puede haber tres hipótesis que condicionan esta

1. El número de hombres que obtienen el carné de conducir y no hacen uso del mismo durante un período de tiempo largo, suele ser menor que el número de mujeres en la misma situación.

2. El hombre suele estar más predispuesto a la capaces de conducir solos por Madrid, la respuesta era hombres que de las mujeres.

No existen estudios sobre el tema concreto de las esta: los hombres suelen contestar que sí se sienten capaces; las mujeres, por su parte, manifiestan que prefieren ir con un acompañante hasta sentirse seguras y

3. Por último, en este tema podría estar subvacente ro, psicólogo del Centro de Exámenes de Conducir, de el tema del machismo. El mundo del motor (fabricación, carreras, pilotos, pruebas, talleres, revistas, etcétera) es un mundo de hombres. Todo lo relativo a los coches en nuestra sociedad es un rol masculino y no un rol femenino. De ahí que el hombre vea la conducción del vehículo como un «medio de poder», lo que no le permite reconocer su incapacidad para el acceso al mismo. La mujer, por el contrario, lejos de esta presión so-«aceptación del riesgo» que podría suponer el conducir cial, ve la conducción como medio de transporte o quisin sentirse seguro de sus posibilidades. En entrevistas zá de liberación..., por lo que el reconocimiento de sus realizadas a alumnos que han suspendido más de cinco deficiencias en este tema no tiene repercusión alguna soveces en las pruebas de aptitud para la obtención del bre su propia imagen. Está peor visto socialmente mospermiso de conducir, ante la pregunta de si se sentirían trar incompetencia en la conducción por parte de los



Autoescuelas:

El hombre regresa pocas veces

de las personas que llegan a la autoescuela para recibir clases de perfeccionamiento responden «a muieres que hace cinco años o más que aprendieron a conducir y no han practicado nada, o casi nada; este sería quizá el grupo más numeroso. Luego podrían estar aquellos que obtuvieron el permiso de conducir en el Ejército y quieren ponerse al día y, por último, aquellos que por razón de traslado de residencia quieren habituarse a conducir en grandes poblaciones». Considera Ana María que están en un grave error «quienes habiendo superado un examen de conticado, se sigan considerando conductores».

«Algunos chavales de diecisiete o dieciocho años aprenden a conducir, bueno, es un decir, en la calle con los amigos, y luego vienen ala autoescuela a presentarse al exa- carné en su poder, mientras que la men, y eso no puede ser.» Son palabras de Gerardo Tuya, presidente de la Asociación de Autoescuelas del Principado de Asturias, quien dice que «en cuanto al tema de las clases de perfeccionamiento, es la mujer la que suele volver; el hombre, no sé si por vergüenza o machismo, no suele aparecer».

De un modo similar se manifiesta Eugenio Portalés, de la Unión Profesional de Autoescuelas de la Comu-

Para Ana María Marín, profesora nidad Valenciana. «La mujer viene de Formación Vial, las características mucho más a la clase de perfeccionamiento. Cuando aparece algún hombre puede ser porque hava tenido un accidente v tenga que volver a examinarse, o bien chicos jóvenes que sacaron el carné en la mili.»

Abunda en el tema de la no aparición del hombre en las clases de perfeccionamiento, en contra de la mujer, Manuel Paredes, de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Badajoz, que apunta que «no sé si existe en el hombre un cierto complejo de superioridad, o es una vergüenza tonta, la que le impide acercarse a la autoescuela, aunque bien es cierto que el hombre suele conduducir hace tiempo, y no hayan prac- cir más que la mujer al obtener el permiso de conducir. Pero es un hecho que ya se arrastra desde la familia que, por ejemplo, ante el hecho de tener dos hijos, chico y chica, el joven al llegar a los dieciocho años tiene casi la obligación de tener el muchacha puede esperar».

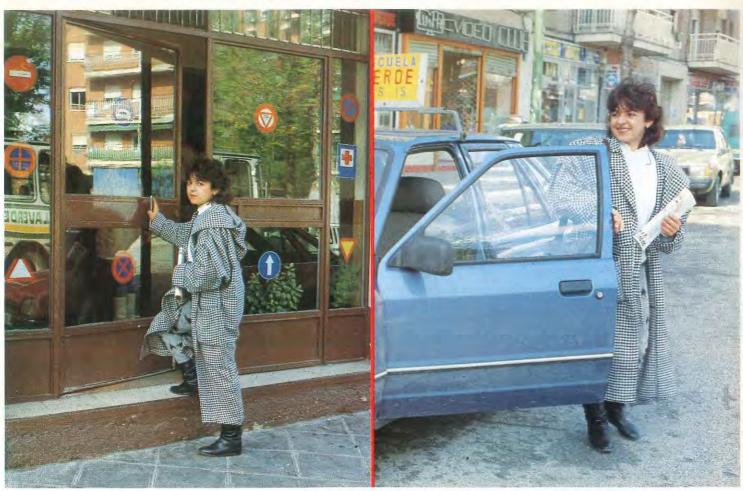
Según Daniel Victoria, presidente de la Asociación Madrileña de Autoescuelas, «vo he tenido hombres en mi autoescuela, que han venido a dar clases, pero no de perfeccionamiento. La clase teórica no la querían ni ver. Venían porque habían visto que teníamos cierta marca de coche y querían practicar con él, porque era el mismo vehículo que ellos se habían comprado».

na lo confirma: «nos animamos a ir a la autoescuela porque hace diez años que saqué el carné en Zafra, pero lo único que aprendí fue a aprobar; sólo hice el circuito, es decir, aparcamiento y giros, pero tenía verdadero pánico de conducir por la ciudad. Ahora tengo treinta y cinco y dos hijos varones de siete y cinco años y quiero volver a conducir». María Luisa considera necesario el paso por la autoescuela, «porque todo se olvida y es preferible ponerse al día. He dado siete clases v me siento como más independiente, así puedo llevar a los chicos a la piscina o para salir algún fin de semana...»

Ahora, en la familia hay dos coches, y María Luisa lleva «el pequeño, el R-7». Asegura que su marido siempre la animó a conducir, «al principio, cuando venía conmigo, llevaba siempre la mano cerca del freno, pero hace poco hicimos un viaje desde Mérida a Don Benito y conducía yo, claro, y mi marido se durmió porque iba tranquilo, digo yo».

Un caso análogo

María Teresa Alvarez y Rosario Clemente son también amigas v vecinas. Residen en Madrid, cerca de La Vaguada. Un buen día, casi sin motivo aparente, dan un paso que ambas han madurado e, incluso, han comentado con los maridos más de una vez. «Voy a volver a conducir.» En ellas, como en el caso de otras muchas mujeres en sus circunstancias, se dan una serie de coincidencias: los niños ya van siendo mayorcitos y aparte de ir al colegio también van a judo, a ballet, a natación, etcétera, y como



Vaguada está ahí cerca, pero no tenemos necesidad de depender de nadie para que nos lleve o nos traiga de la compra».

María Teresa tiene 38 años y cuatro niños, y hace 17 años que obtuvo el permiso de conducir. «Me gustaba conducir pero mi marido me quitaba valor.» Comenta que «un día, Îlevando vo el coche, hace va por lo menos catorce o quince años, pasábamos por un sitio estrecho y venía otro coche de frente, mi marido me cogió el volante para evitar el choque y entonces fue cuando casi chocamos de verdad. Yo frené y le dije: ¡Hala, cógelo tú!, y hasta ahora».

Ahora, después de 11 clases, María Teresa se siente mucho más segura, puesta al día y comenta: «Aunque no tenemos otro coche, nos lo repartimos entre mi marido y yo sin ningún problema».

Rosario Clemente, de 35 años, con tres hijos, ratifica la idea de María Teresa: «Me saqué el carné hace nueve años, pero por unas cosas o por otras no volví a coger el coche. Aunque mi marido siempre me animaba. "¡Cógelo, coge el coche" me decía. A mí me daba verdadero miedo, pero ahora, después de dar quince clases, estoy muy animada. Sin pasar por la autoescuela jamás hubiera conducido». No

dicen las dos casi a coro: «Mire, La tienen un segundo coche, pero también se reparten el vehículo familiar. Rosario asegura que «la circulación es ahora mucho más complicada que antes pero, con tres hijos, se hace necesario coger el coche».

El asiento de atrás

«Me gustaba conducir y me sigue gustando», comenta María Teresa Fernández Barrera, que cuenta en la actualidad 32 años y reside en Villa-

La anécdota

Cuando esta revista se acercó al domicilio de María Teresa Alvarez para realizar el reportaje, nos encontramos con una sorpresa desagradable: «Miren -nos comentó-, vengo ahora mismo del médico; he tenido que llevar a mi marido porque se ha roto una pierna. Si no fuera porque me decidí a volver a conducir no podría haberlo hecho y andaríamos con taxis de acá para allá».

verde, barrio cercano a Madrid. «Hace trece años que saqué el permiso de conducir, conduje durante algún tiempo, pero luego vienen los chicos y va se sabe, la mujer suele pasar al asiento de atrás, y ya no conduces.» Hay un segundo coche en la familia y tres chicos que ya han crecido. «El coche -asegura María Teresa- es la solución para moverse con los niños, pero después de tanto tiempo sin conducir no me encontraba suelta y unas clases de refresco en la autoescuela es un paso absolutamente necesario para volver a coger el coche.»

También en esta línea de la vuelta a la conducción se encuentra María del Carmen Barbat, que consiguió el permiso de conducir en el año 1967. «Son veintiún años sin conducir, pero nunca me abandonó el gusanillo de hacerlo, aunque por una u otra razón no pude hacerlo. Creo que si me hubieran dejado, yo ahora conduciría, porqué no, como mi marido o mejor.»

Tiene en la actualidad 47 años «y dos hijas mayorcitas», asegura María del Carmen, «y pensé que si otros conducen, por qué no puedo hacerlo yo. Ahora tenemos dos coches y creo que el conducir proporciona una especie de emancipación, una especie de libertad», y afirma categóricamente: «Es imprescindible el paso por la autoescuela; creo que es algo de sentido co-

Cambios culturales y económicos

ESDE hace algunos años, los centros de formación de conductores vienen registrando un creciente porcentaje de alumnos cuyo motivo de inscripción no radica en aprender a conducir y finalmente obtener un permiso, sino que se trata de personas que, aun estando en posesión del mismo, desde hace varios años, por diversas circunstancias personales no han podido desarrollar una práctica continuada de la conducción, y adquirir la suficiente experiencia para sentarse frente a un volante con plena seguridad.

Esta situación no es nueva, ya que siempre ha existido este tipo de alumnado en demanda de reciclaje; sin embargo, el sector de autoescuela viene detectando una mayor afluencia de mujeres en los últimos años.

Las causas de este incremento habría que localizarlas en los cambios económicos y culturales que ha experimentado nuestra sociedad, al igual que en el papel que actualmente la misma le exige, donde obligaciones familiares han de combinarse con una participación más activa en la vida social y laboral.

Un factor que ha condicionado negativamente a la mujer para adquirir experiencia conduciendo ha sido su falta de independencia económica, bien por no disponer de un trabajo, bien porque sus ingresos en general han servido de complemento al presupuesto familiar, prevaleciendo los aportados por el cabeza de familia. Ello le ha impedido la adquisición de un vehículo propio, quedando supeditada a la utilización, cuando no esporádica, nula, del vehículo

Cuando posteriormente la mujer se enfrenta ante la necesidad de utilizar un vehículo, bien por causas laborales o por adquisición de un segundo coche en el hogar, se verá obligada a actualizar sus conocimientos y habilidades, recurriendo para ello a los centros de enseñanza de la conducción, si es que no ha encontrado una ayuda previa entre su círculo familiar o de amigos.

Carmen Garrido, socióloga de la DGT

Quizá sea por vergüenza o por machismo. O que te vean los vecinos y te digan: ¿Pero qué haces en la autoescuela si ya tienes carné? Aunque luego si lo pensaran, reconocerían que tienes razón y verían necesario dar unas clases después de llevar un tiempo sin conducir».

Piensa Antonio que la circulación ahora es más conflictiva y que, por tanto, conviene estar lo mejor preparado posible. Y nos relata el caso de su hermano, «que se sacó el carné casi al tiempo que vo, tampoco condujo. Volvió a la autoescuela, dio cuatro o cinco clases y le dijeron que con eso va estaba bien, ahora, sin embargo, le sigue dando miedo meter la quinta».

Coincidiendo plenamente con las opiniones anteriores, se encuentra Tomás Martín Regidor, de 33 años, residente en Alcobendas (Madrid), que explica así su vuelta por la autoescuela. «Saqué el permiso de conducir hace nueve años y nunca me ha tirado mucho el coche, no me llamaba la atención, vamos. Pero tengo dos hijos y mi mujer lleva bastante tiempo animándome porque para ir a un sitio o a otro siempre tienes que depender de alguien.» Considera Tomás el coche como algo necesario, pero reconoce dos cosas llanamente: «Una, que resulta imprescindible, y diría que hasta obligatorio, pasar por la autoescuela después de no conducir tanto tiempo», y otra, «que en efecto no es fácil encontrar a un hombre que se acerque a dar clases de perfeccionamiento, a lo mejor es prepotencia o machismo, no lo sé, pero la problemática del tráfico obliga a ser conscientes. Yo he dado ocho o diez clases y repito que lo considero casi obligatorio».

> Alejandro G. VADILLO Fotos: José RUBIO

mún después de tanto tiempo sin coger el coche».

El hombre pasa, pero menos

«No me gusta conducir, la verdad. Hace cinco años que saqué el carné de conducir y no lo he tocado, pero tengo tres hijos y creo que es casi una obligación tener coche.» Así se expresa Antonio Elvira González, funcionario del Estado, de 38 años, casado, que reside en Móstoles (Madrid) y que recientemente ha comprado un coche. «Es imprescindible pasar por la autoescuela y, además, no debe importar el dinero gastado en las clases, porque supone tu seguridad y la de tu familia.»

Antonio Elvira reconoce que «es, en efecto, más raro ver a un hombre pasar por la autoescuela para recibir estas clases de perfeccionamiento.

Frases sueltas

- «Las mujeres solemos llevar el coche pequeño o el más viejo.»
- «Al llegar los hijos, te pasas al asiento de atrás (o te pasan).»
- «El marido alguna vez te anima, pero luego va agarrado al freno de mano (y/o normalmente no te acompaña).»
- «Voy mejor yo sola o con alguien que no sepa conducir.»
- «El marido te grita, pierde los nervios.»
- «Si conduce todo el mundo, ¿por qué no nosotras?»
- «Conducir no es como leer; si no lo practicas lo olvidas.»
- «Con cuatro chavales, un taxi no te coge.»
- «Lo dejé, con pena; pero conducía mejor que mi marido.»
- «Dirigiéndose al marido: ¡¡Pues, hala!! ¡¡¡Cógelo tú!!!»
- «No les gusta que conduzcamos porque somos mejores que ellos. Y, además, tenemos menos accidentes.»





-Yo me voy por el atajo, porque a estas horas siempre se forma la caravana.



Cómo ahorrar gasolina

Previamente a la conducción propiamente dicha, existen algunos consejos a tener en cuenta para ahorrar combustible. Por ejemplo, el mantenimiento de la baca portaequipajes, si no se necesita, modificará la aerodinámica del vehículo de forma negativa, aumentando sus coeficientes de rozamiento y, por tanto, de resistencia a la penetración. Con este simple descuido -por olvido o por pereza- un conductor echa a perder un largo período de estudios y pruebas en túnel de viento de los técnicos. Según el manual de instrucciones que proporciona la casa Renault a los compradores de sus vehículos, una baca instalada incrementa el consumo en un 9 por 100 a una velocidad media de 120 kilómetros a la hora.

Igualmente, es muy recomendable para disminuir el consumo utilizar la presión adecuada de los neumáticos y unas «gomas» de sección (anchura) indicada para el modelo. No sólo es recomendable cuidar los neumáticos por el consumo, sino por algo más importante: su seguridad. Es cierto que unos neumáticos con la sección estrecha producen un innegable ahorro de combustible, pero disminuyen considerablemente el agarre del vehículo en curvas y su estabilidad general, siendo la causa de algunos accidentes. Algunós conductores piensan que incorporar unos neumáticos de la sección más amplia siguiente a la recomendada o especificada en fábrica les hará ganar en seguridad. En principio, lo que se consigue es un incremento en el gasto del combustible respecto al modelo equipado con neumáticos de fábrica.

En cuanto a la presión, es conveniente utilizar la presión recomendada por el fabricante para cada modelo, adaptándola a la carga que vayamos a transportar y al tipo de vía por el que vayamos a circular. Normalmente, es necesaria mayor presión en las ruedas traseras que en las delanteras y también mayor presión para circular por autopista o cuando se marcha a plena carga. En cualquier caso, unos neumáticos bajos de presión aumentan la resistencia a la rodadura del vehículo. con lo que incrementa el consumo (es conveniente, sin embargo, no sobrepasar las medidas indicadas por el manual de cada modelo —o las tablas unificadas de que disponen las gasolineras-, va que un neumático sobreinflado produce un descenso en la capacidad de estabilidad del vehículo y de la

Otras medidas, previas a la puesta

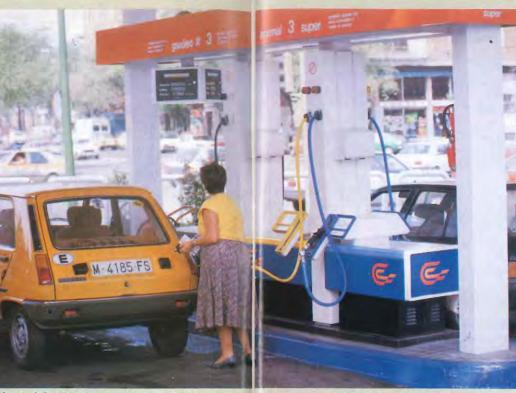
en marcha del vehículo, pero fundamentales para ajustar los consumos. son los reglajes del motor y sus componentes. Taqués, bujías, platinos (si los incorporara) y filtro de aire, así como un correcto regulado y limpieza del carburador, son los elementos a vigilar. Un cartucho del filtro del aire sucio, por el polvo e impurezas, disminuye el rendimiento del motor, por lo que hav que pisar más el acelerador -- y gastar más gasolina— para obtener un resultado idéntico. La correcta regulación de los taqués influye decisivamente en la entrada de aire en los cilindros, provocando una adecuada mezcla v una explosión efectiva: su incorrecto estado provoca la necesidad de gastar más combustible para conseguir el mismo rendimiento. Por último, las bujías, responsables de la chispa que explosiona la mezcla, pueden estar sucias o perladas. Cualquiera de estas dos posibilidades provoca tirones y un mayor gasto de gasolina, al no producir una combustión correcta.

VENTANILLAS: ARRIBA, ABAJO

Una vez comprobados todos estos detalles, comienza la conducción, y de ella, de su forma de conducir el vehículo, dependen los resúltados económicos para los que el fabricante ha desarrollado soluciones aerodinámicas y reglajes más ajustados.

El primer elemento que se utiliza al arrancar es el starter o estrangulador del aire. Es un medio para facilitar el arranque en frío, mediante la introducción en el carburador de una mezcla más rica en gasolina y que explota con mayor facilidad. La utilización del dispositivo de arranque en frío (starter) aumenta el consumo de gasolina; si desea economizar combustible, úselo sólo lo imprescindible y hágalo volver a la posición inicial tan pronto como el motor pueda girar sin su ayuda.

En verano, una de las inclinaciones más naturales del conductor es abrir las ventanillas del automóvil para hacer disminuir el calor interior, a veces insoportable. Todos los fabricantes de automóviles recomiendan utilizar los sistemas de aireación interior. Según el citado estudio de Renault, circular con los cristales abiertos supone, a una velocidad de 100 kilómetros/hora. un incremento de alrededor del 4 por 100 en el consumo normal del vehículo. Al oponer una mayor resistencia a la penetración aerodinámica, un coche con las ventanillas abiertas se frena más v necesita acelerar más v, por tanto, gastar más combustible para alcanzar la misma velocidad que otro vehículo con las ventanillas cerradas.



Llenar el depósito hasta arriba es un hábito de mucho s cuando salen de viaje. Es una forma más de gastar más gasolina.

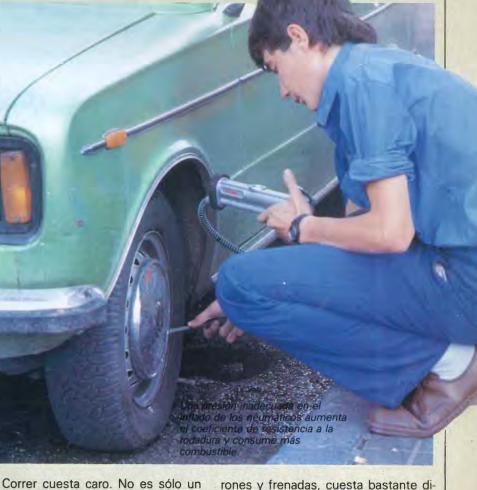


Viajar con las ventanillas abiertas supone un incremen to del 4 por 100 en el consumo. La baca, alrededor de un 9 por 100.

Igualmente es habitual entre los conductores llenar a tope el depósito de gasolina antes de salir de viaje. Según todos los fabricantes de automóviles, este hábito es responsable de un innecesario incremento en el consumo de combustible. Además, las experiencias en Fórmula-1 (el banco de pruebas de todos los adelantos modernos en el automóvil) demuestran que los vehículos obtienen mayores prestaciones una vez vaciado parte del depósito.

LA VELOCIDAD CUESTA CARA

Nada más arrancar, el automóvil no ha alcanzado aún la temperatura ideal para que el motor rinda a sus máximas prestaciones. Todo lo que sea exigirle el máximo rendimiento en este período de necesario calentamiento será a costa de incrementar el consumo. Tanto Renault como Peugeot recomiendan «calentarlo progresivamente rodando a marcha moderada hasta alcanzar la temperatura normal».



Correr cuesta caro. No es sólo un consejo dado por su seguridad desde un organismo como la DGT, encargado de ello, sino un hecho constatado por estudios. Hay cálculos que señalan que la diferencia de rodar a 90 km/h. y 120 km/h. se cifra en un incremento del 30 por 100 en el consumo. Los modelos dotados de cuentarrevoluciones suelen disponer de unas marcas, determinando revoluciones del motor, a las cuales se obtiene el máximo rendimiento con un consumo más ajustado (generalmente con marca de color verde). Para aquellos otros que no dispongan de este dispositivo es aconsejable conducir sin apurar el régimen del motor en las marchas intermedias; es preferible, en lo posible, utilizar las marchas más largas, sin fatigar el motor, rodando cerca del par del motor (momento en el que se obtiene mayor potencia con menor consumo), pero teniendo en cuenta que este par es característico y distinto en cada modelo. Excepción es, si cabe, el adelantamiento: en este caso conviene usar una velocidad o marcha que asegure un adelantamiento rápido. De lo contrario, usar una marcha excesivamente larga nos lleva a pisar más a fondo el acelerador con el incremento en el gasto.

La conducción deportiva, con acele-

nero. La aceleración consiguiente a la frenada para recuperar velocidad consume bastante combustible. Igualmente, una arrancada muy rápida tras una detención -por ejemplo en un semáforo-, consume mucho más que un acelerar progresivo y suave. Generalmente se aconseja una conducción de anticipación, procurando prever los obstáculos desde lejos para acercarse a ellos reduciendo velocidad con el motor y volviendo a recuperarla desde una velocidad mayor, evitando frenar y detenerse. De esta misma forma, se aconseja mantener la presión en el acelerador en las subidas, aunque disminuya la velocidad ligeramente.

Por último, si necesita transportar cargas y éstas no caben en los maleteros, piense que quizá le sea más económico utilizar un remolque que la baca, debido a la aerodinámica de los mismos. Igualmente, caso de utilizar esta alternativa, estudie la instalación de un deflector de aire, ahorrará combustible.

Como señala un manual de instrucciones, «apague todo aparato eléctrico cuyo uso no sea verdaderamente útil (para ahorrar gasolina). Pero (seguridad ante todo) encienda las luces en cuanto la visibilidad lo exija (ver y ser visto». Lo dicho, seguridad ante todo.

Por Juan Antonio de la Rica

SE recomienda que el liquido de refrigeración se cambie al menos una vez al año. Esto es asi porque el tiempo disminuye su capacidad anticorrosiva, antioxidante, etcétera, pero también porque en el meior de los circuitos, siempre se pierde algo de liquido. Comprobar con frecuencia el nivel debe de ser una costumbre para el usuario



UNA de las causas de calentamiento excesivo del motor es el funcionamiento con falta de aceite. El aceite, ademas de lubricante, que evita que el motor se caliente por rozamiento entre sus piezas, es refrigerante y contribuye a reducir el calor del motor



Calentón veraniego

de eliminar casi una tercera parte del calor producido por la combustión de la gasolina o gas-oil. Naturalmente, durante el verano es mucho más difícil disipar todo este calor sobrante, porque en defintiva el líquido de refrigeración de nuestros circuitos sólo puede alcanzar una temperatura límite de 100 grados (en la práctica es algo más, debido a la existencia de circuitos presurizados y al em- a hacer que el motor trabaje a baja pleo de aditivos en el agua). Con tem- temperatura. Normalmente identificaperaturas externas que a nivel de mos baja temperatura y buen funciotoma de aire por el motor pueden alcanzar los 60°C (aire recalentado por esta forma vemos lejos la posibilidad el asfalto, etcétera), el refrigerante se enfria menos en cada ciclo recorrido entre el motor, de donde toma calor, y el radiador, donde lo cede. Si el re- 100°C (e incluso algo más), aunque frigerante cede calor a un ritmo más ciertamente esto deja muy poco marlento del que lo toma, aumenta su temperatura hasta hervir, que es la forma en la que el agua cede una gran cantidad de calor de golpe. Cuando esto llega a suceder, popularmente se dice que le hemos dado un calentón al motor

funcionamiento del motor es contemplada de muy distinta forma por usua- no trabaje fuera de sus límites.

L sistema de refrigeración debe rios y fabricantes. Para estos últimos, los motores deben de funcionar a temperaturas cuanto más elevadas mejor. porque ello permite un rendimiento superior, con el consiguiente ahorro de combustible e, igualmente, mejora la efectividad de los sistemas de control de gases. Un motor caliente consume menos y contamina menos que otro frío; sin embargo, y a pesar de ello, en el usuario existe la tendencia namiento, simplemente porque de de un fallo en la refrigeración. Nada hay más erróneo. La temperatura ideal del agua se encuentra entre los 90 v gen para un posible fallo de refrigeración. Naturalmente son los fabricantes y diseñadores de automóviles los que tienen razón y los usuarios quienes tenemos que adaptar nuestras costumbres a las suyas y aceptar que un motor debe de trabajar caliente, pero, eso La temperatura característica de sí, procurando al sistema un mantenimiento adecuado para que el mismo



UN refrigerador moderno es una mezcla que, más o menos, contiene un 50 por 100 de agua v otro tanto de glicol etileno u otro producto o mezcla de productos parecidos. Prescindir del refrigerante y usar agua solamente acelera la velocidad de deterioro del sistema: si además utilizamos agua salada o muy alcalina, le ponemos al motor las cosas cada vez más dificiles.



LAS pérdidas de líquido refrigerante no se suelen producir de forma catastrófica y espectacular. El refrigerante se pierde por poros de manguitos, por las uniones de éstos con elementos metálicos, por grietas debidas al envejecimiento de las gomas y por las juntas de las distintas partes del circuito entre



EN muchas ocasiones, y sobre todo con el empleo de circuitos presurizados, el refrigerante se pierde por el tapón, cuyo muelle puede ir perdiendo fuerza. Esta avería será cada vez menos frecuente porque los fabricantes la evitan simplemente suprimiendo este tapón o sustituyéndolo por otro de otro tipo no practicable.



UNA forma de comprobar si el termostato se abre y cierra de forma correcta, es calentar el motor a coche parado y simplemente comprobar el momento de apertura de este mecanismo, apovando la mano en un punto situado detrás del termostato. Si éste se ha quedado pegado, no se abrirá el paso del aqua caliente y la zona tras el mismo nermanecerá fria



LA junta de culata quemada es una de las consecuencias más desagradables de un calentón. Una forma de comprobar que la junta esté quemada, consiste en acelerar suavemente con el tapón del radiador retirado v comprobar si aparecen burbujas de forma continuada en el agua. Estas burbujas no son otra cosa que gases de combustión que han pasado a través de la junta quemada.



EN los modelos de hace algunos años, el ventilador era arrastrado permanentemente por una correa: en los actuales no, pero ésta sí mueve la bomba del agua, por lo que si está mal tensada y patina, pueden ser la causa de un calentón.



TERMOCONTACTO y termostato son piezas clave en el control de la temperatura de funcionamiento del motor. El termostato hace que éste se caliente muy deprisa cuando ello es necesario; el termocontacto regula el funcionamiento del ventilador, enfriando iqualmente deprisa cuando ello es necesario.



UNA de las causas indirectas de calentamiento de un motor, en el que aparentemente en su circuito de refrigeración todo está bien, es que el avance del encendido se encuentre retrasado. Una visita al taller soluciona este problema de inmediato

Las causas

Si un motor se calienta en exceso, puede ser debido a numerosas causas, algunas muy distintas entre sí. Sin embargo, de estas numerosas posibilidades, muchas tienen una incidencia tan baja que las podemos desechar como altamente improbables, dejando reducido su número a diez: el decálogo de la refrigeración. Así pues, anote estos diez «mandamientos» por si su motor se calienta. Estas son las causas más probables

- Falta de refrigerante.
- Nivel de aceite muy baio.
- 3. Radiador muy sucio exteriormente.
- 4. Empleo de agua salada o alcalina como refrigerante.
- 5. Pérdidas por el tapón o manguitos (con poros, grietas o fugas en las uniones).
- Junta de culata guemada.
- Encendido muy retrasado.
- Termostato que no se abre.

- 9. Radiador con obstrucciones internas
- 10. Termocontacto defectuoso o correa floja.

Estos diez mandamientos podemos iqualmente decir que se agrupan en dos. Los cinco primeros se pueden solucionar fácilmente por cualquier propietario, aunque sus conocimientos mecánicos sean solamente limitados. Sin embargo, para solucionar los cinco segundos, o bien es necesario poner el automóvil en manos de un mecánico, o bien tenemos que contar ya con una cierta experiencia para poder solucionarlos. De todas formas, antes de llegar a los segundos, es decir, antes de llevar el coche al taller (lo que en esta época de vacaciones supone muchas veces un importante trastorno), no está de más que rápidamente comprobemos si la causa del calentamiento no será una de las cinco primeras comentadas; en un alto porcentaje encontraremos que, efectivamente, es así.

Esta revista evitará incluir en esta sección aquellos coches en cuya Esta revista evitará incluir en esta sección aquellos coches en cuya publicidad se destaquen aspectos del vehículo que vayan contra las más elementales normas de seguridad o inciten a conducirlos con agresividad o de manera que puedan inducir a una utilización en condiciones de riesgo o de menosprecio de las normas de la circulación, especial de riesgo o de menosprecio de las normas de velocidad.

Asi ven el... Citröen BX TRD turbo





DATOS TECNICOS

MOTOR Posición: Delantera transversal, inclinado 30

grados hacia atrás. Cilindros: Cuatro, en línea.

Cilindrada: 1.769 c.c.

Alimentación: Turbo +intercambiador.

Carburante: Gas-oil. Depósito: 66 litros.

Potencia máxima: 90 CV, a 4.300 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: Delantera.

Caja de cambios: Cinco velocidades.

Embrague: De diafragma, monodisco en seco.

De doble circuito en l, con cuatro frenos de disco accionados por dosificador-compensador.

Hidroneumática y de altura constante, cualquiera que sea la carga

DIRECCION

Tipo: De cremallera asistida. Diámetro giro: 10,35 m.

RUEDAS

Llantas: 5 B 14 FH 4-25.

Neumáticos: 165/70 R 14 MXL.

Peso: 1.025 kg. Longitud: 4,24 m. Anchura: 1,68 m. Altura: 1,355 m.

Maletero: 444-907 dm³.

La Voz de Galicia

8	SEGURIDAD	
7	Estabilidad	(
7	Suspensión	8
7	Frenos	8
8	Dirección	
8	Ruedas	
9	Luces	(
8		
8	NOTA MEDIA: 7.8	
9	NOTA	
9	MEDIA	
8	SEGURIDAD: 7,5	
	8 7 7 7 8 8 9 8 8 9 9	8 7 Estabilidad 7 Suspensión 7 Frenos 8 Dirección 9 Luces 8 NOTA MEDIA: 7,8 9 NOTA 9 MEDIA

Comentario.—Este nuevo Citroën turbodiesel hace la versión número veinte de todos los BX, una de las gamas más completas del mercado, que abarca desde los automóviles básicos de 65 CV hasta el de 16 válvulas, con 160 CV, y esta versión turbo con motorización diesel. El TRD turbo, por sus prestaciones, es uno de los diesel más rápidos del mercado y, con un precio de algo más de dos millones doscientas mil pesetas, también uno de los más asequibles y competitivos. El vehículo se monta totalmente en la factoría Citroën de Vigo y el motor se importa de Tremery, incorporando además del turbo un intercambiador de calor aire/aire, que aumenta considerablemente la riqueza de oxígeno en la cámara de conducción y con ello la potencia del motor diesel XUD más pequeño, el de 1.769 c.c., que alcanza los 90 CV. Es, no cabe duda, una buena combinación entre la fuerza del turbo y la economía del diesel

LO BUENO

- Prestaciones.
- Equipamiento.
- Seguridad.

LO MALO

- Ruidoso a alta velocidad.
- Iluminación mejorable.
- Difícil regulación de banqueta.

Estética	8 7 9 8 8 6 8 9
Accesorios	8
Potencia Elasticidad	9
Cambio	8
Velocidad punta Aceleración	9
Consumo	9

Comentario.—La instalac el motor diesel de 1.769 c.c limentado, no puede haber dos meiores. Está claro que boalimentados y dotados ((intercooler) se están cons excelentes, no ya sólo desi prestaciones, sino también mecánica de esta nueva ve do especialmente ahorrativ prestaciones estén clarame sión de gasolina de 1.600 es de extrañar, ya que a la del motor nos hemos encor 98.4 CV, superando claram 90 CV. Dada la potencia dis extraño el hecho de que es superar claramente los 180 fabricante como velocidad 100 km/h. en 10,8 segundo

LO BUENO

- Prestaciones excepci
- Consumos excelente Suspensión confortal

LO MALO

- Neumáticos justos.
- Instrumentación pot
- Sonoridad al ralentí.

españolas.



Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico, y del X

a diario se realiza en muchos colegios y en diferentes ciudades

Concurso Nacional de Seguridad Vial en ciclomotor. Este certamen

ha servido para mostrar, una vez más, el resultado de un trabajo que

Trafico

SUPLEMENTO

PROFESORES NUMERO 17

Coordinación: Alejandro G. Vadillo

PARA **ALUMNOS**

La prueba de habilidad y destreza pone broche final al certamen, hay que evitar las penalizaciones.

Entre los días 6 y 7 del pasado mes de mayo se celebró en Plasencia (Cáceres) el XXIV Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico y el X Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor. Estas iornadas, como en años anteriores, han venido a demostrar el alto nivel de los chavales participantes. Equipos llegados de todo el país, un centenar largo de jóvenes escolares, monitores y acompañantes buscando el triunfo de sus colores en esta olimpiada de la educación vial.

Las palabras de bienvenida que dirigió el alcalde placentino, José Luis Mariño
(«estáis en vuestra casa y
en la ciudad de la libertad»),
sirvieron de recepción en el
ayuntamiento. Pablo Vicente, concejal de Circulación,
manifestaba: «Hemos hecho un gran esfuerzo porque todo salga bien; el parque infantil se ha remozado
y la Policía Municipal se ha
volcado en todo momento».

Las pistas del parque infantil, enmarcado por un acueducto centenario, fueron testigo del paso de karts y bicicletas. Los chavales participantes demostraban su conocimiento de las normas y señales, al tiempo que evitaban sumar puntos de penalización que pudieran señalarles los agentes de la policía municipal placentina que, estratégicamente colocados, controlaban la prueba.

«Estas pruebas son el reflejo final de las actividades que realizan durante el año los parques fijos de tráfico y los equipos de las unidades móviles», comenta Fernando Muñoz, responsable de la DGT en este área

Llegado el momento de conocerse el resultado final, Plasencia se alzó con el triunfo, siendo la primera





CLASIFICACION

XXIV Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico

Individual. Campeón: Juan Pedro Castro Serradilla. Plasencia (Cáceres).

Subcampeón: José Antonio López Sánchez. Elche (Alicante).
3.er clasificado: Francisco Javier Sánchez Martín. Plasencia

Por Equipos. Campeón: Plasencia. Subcampeón: Elche. 3.º clasificado: Toledo.

X Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor Individual. Campeón: Raquel Polo Conejero. Plasencia. Subcampeón: Alvaro García Trancón. Plasencia. Tercero: Raimundo Israel Ferrer. Alicante.

Por equipos. Campeón: Cáceres. Subcampeón: Murcia. Tercero: Alicante.



en las dos modalidades, es decir, individualmente y por equipos. Jose Luis Blanco. monitor del equipo placentino, no puede ocultar su alegría v comenta: «Estov muy satisfecho. Hemos dedicado muchas horas y los chicos se han portado maravillosamente. Bueno, también hemos jugado en nuestro campo». Los miembros de su equipo, presos de los nervios de la alegría, no tienen manos para sujetar las copas conseguidas. Raguel Polo, que ya fue subcampeona individual en la edición de El Ferrol, no podía ocultar su alegría: «Estamos muy contentos y, desde luego, si no es por nuestro monitor, no lo hubiéramos conseguido». Alvaro García. compañero de Raguel, confiesa emocionado: «Hemos trabajado mucho. Todas las tardes después del colegio teníamos entrenamiento, pero ha merecido la pena».

Como es normal, cierto halo de tristeza se palpaba entre los participantes que no habían conseguido algún galardón, aunque todos reconocen que lo verdaderamente importante no es este hecho, sino la muestra de la actividad y el desarrollo de la educación vial allá en sus localidades respectivas. Así se expresabá Francisco Jiménez. monitor del equipo de Lucena, Córdoba: «Quizá los premios deberían estar un poco más repartidos para mantener la ilusión de los chavales. Nosotros no venimos por el triunfo, aunque siempre te gusta, sino por convivir en estas jornadas con los compañeros que en otros lugares trabajan diariamente con los chicos para su mayor seguridad».

> Alejandro G. VADILLO Fotos: José RUBIO (enviados especiales)

Karts y bicicletas evolucionan por la mini-ciudad, el campeonato está en marcha.

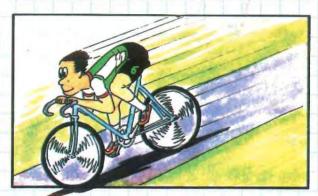
«PLATOS Y PIÑONES»



Ya tienes una bici de carreras con muchas velocidades. ¿Pero sabes de verdad cuándo hay que utilizar cada una de ellas? ¿Sabes lo que es un desarrollo? ¿Qué es lo que quiere decir un locutor cuandé informa que Lejarreta utilizó en una etapa contrarreloj una combinación 53/13? ¿Te gustaría saber el número de vueltas que da la rueda por cada vuelta completa de los pedales?

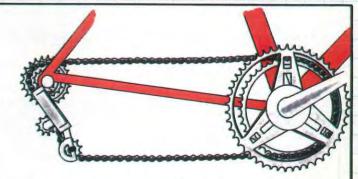
Si ya eres un alumno de sexto, séptimo u octavo curso, lo podrás descubrir tú mismo, sólo tienes que leer un poco y realizar unos pequeños cálculos matemáticos.





¿Qué está haciendo el ciclista? Seguro que ya lo sabes, está cambiando. Quiere conseguir la máxima velocidad con el menor esfuerzo. El comentarista deportivo nos dirá que subiendo están utilizando un desarrollo corto y que al iniciar el descenso utilizan una combinación 52/13.

La fuerza que los ciclistas aplican sobre los pedales se transmite mediante la cadena a un piñón que, a su vez, hace girar la rueda. Imagínate una bicicleta que tenga un plato de 46 dientes y un piñón de 23 dientes. Por cada



pedalada que des el plato dará una vuelta completa, y a su vez la cadena se desplazará 46 eslabones. Estos eslabones agarran y llevan los 23 dientes del piñón.

¿Cuántas vueltas dará el piñón?

En efecto, el piñón y la rueda darán dos vueltas. La relación que existe entre el número de dientes del plato y el número de dientes del piñón es lo que se denomina relación de transmisión. En nuestro caso 46/23 = 2.

22222222222222

La bicicleta de Juan tiene un plato doble de 46 y 42 dientes y un piñón con tres coronas de 18, 20 y 22 dientes. Ayúdale a calcular la relación de transmisión.

PIÑONES

18 20 22

Plato de 46 dientes Plato de 42 dientes

Ya te habrás dado cuenta que cuanto mayor sea el plato y más pequeño el piñón la rueda dará más vueltas por cada giro completo de los pedales, irás más rápido, sin embargo la fuerza que aplicarás al pedalear será también mayor, y algunas veces esa «fuerza» puede hacer que pierdas el equilibrio como cuando inicias la marcha, o circulas por ciudad con paradas frecuentes, o subes una cuesta, o hace viento, ...

¿Qué combinación de platos y piñones debería usar Juan en cada una de las siguientes situaciones?

Plato grande y piñón mediano

Plato _____ y piñón ____

Plato y piñón

Plato y piñón

- * Cuando se circula por carreteras llanas a velocidad media.
- * Cuando se suben pendientes suaves. Poca velocidad.
- * Cuando se bajan cuestas o se circula por carretera llana con viento de espaldas a gran velocidad.
- * Cuando se suben pendientes fuertes y se circula por ciudad con paradas frecuentes en la marcha.





Agrupación de Tráfico de la Guardia

Civil. Siga siempre sus instrucciones y piense solidariamente en los demás

usuarios de la carretera. Feliz verano.

Breve inspección a los puntos fundamentales para la securidad

COMPRUEBE SU COCHE

El veraneo es el período en el que más se exige a muchos vehículos. Automóviles que durante el año apenas deben transportar a una persona, sin más carga que un pequeño maletín, un corto travecto hasta el trabajo y vuelta a casa, deben someterse a largos viajes, con temperaturas extremadamente altas, a plena carga... Es, en muchos casos, un verdadero reto a la seguridad de los ocupantes y el saldo de muertos en cada operación salida o retorno lo atestiqua.

Existe una serie de elementos con cuya revisión estos vehículos ganarían muchos enteros en seguridad. Son comprobaciones fáciles de realizar en muchos casos y que, con una simple inspección visual, podrían descubrir posibles averías mucho más graves que aparecerían durante el viaje. En cualquier caso, lo más recomendable es acudir a un taller especializado -ino lo deje para última hora!-, donde le podrán asegurar que el estado de su vehículo es el perfecto para encarar un viaje. El precio que le podría costar nunca pagará su seguridad.



ACFITE

La adecuada lubricación de las piezas móviles del motor de un automóvil es fundamental para aumentar su vida útil v garantizar su potencia. Pero, además, hay que vigilar el nivel de este elemento y su degradación. Si el nivel de aceite está por debajo del indicado, rellénelo, ya que está produciendo un excesivo desgaste en las piezas del motor y posibilitando la aparición de averías. Tanto esta ausencia como la utilización de un aceite



El paso previo por el taller es una medida adecuada para una comprobación general del vehículo, evitando las posibles «sorpresas».



Cuidar el nivel del aceite y su período de uso es una medida necesaria para asegurar una buena lubricación del motor.

degradado (estropeado por excesivo uso o factores como impurezas) no sólo desgastan el motor sino que pueden producir un «gripaje» en pleno viaje de veraneo, con las consiguientes molestias.

Vigile el kilometraje recorrido con el aceite. Sustitúyalo si es excesivo o si el momento de hacer el cambio periódico | que además resulta conveniente llevar

va a coincidir con el viaje. Tenga en cuenta que quizá no sea tan fácil realizar el cambio en su lugar de destino o que le cueste encontrar un taller donde realizarlo.

Si observa que su vehículo necesita que se le rellene el depósito de aceite con excesiva frecuencia o nota un consumo exagerado de este elemento, acérquese inmediatamente a un taller especializado. Observe las prescripciones del fabricante en cuanto a los períodos de sustitución del filtro del aceite.



Compruebe que el nivel del líquido refrigerante en el depósito de expansión se encuentra entre las marcas de máximo y mínimo. El líquido suele ser aqua, por lo un recipiente con ella en el maletero. ipor si acaso!

Otro elemento fundamental son las correas. Estas aseguran el movimiento de la refrigeración a través de bomba de agua, generador y ventilador o sólo de los dos primeros elementos caso de contar el vehículo con electroventilador. Hay que vigilar, pues, no sólo el estado de la correa (que no tenga pequeñas roturas o cortes), sino su tensado. Tanto en el primer caso, pequeñas roturas que irán a más durante el largo viaje con altas temperaturas, como en el segundo, incorrecto tensado, fallará la refrigeración, con el consiguiente incremento de la temperatura del motor y el «gripaje» o «calentón» del vehículo. Conviene, también si es posible, llevar una correa de ventilación de repuesto



El nivel de líquido en el depósito de expansión también debe ser correcto. Conviene llevar un recipiente con agua, por si



El encendido y la distribución son elementos que si bien no producirán grandes averias, si pueden ocasionar pequeñas molestias durante el viaje. Compruebe la correcta separación de los platinos (si los hubiera) y el estado de las bujías (adecuada separación de los electrodos y que no se encuentre ninguna perlada) con lo que se consequirá una buena chispa eléctrica y una mejor combustión del carburante. Bajo estas premisas, se obtendrá mayor potencia y menor consu-

Resulta aconsejable llevar unas bujías de repuesto que debe comprobar que sean de las mismas especificaciones que las que incorpora su coche. (Además, imagínese lo que supone arrancar un coche, tras tomar un café, con el maletero lleno, la baca a tope y los niños dentro del coche, por el costoso y cansado método del «empujón».)



Los diez mandamientos

ILLONES de españoles han iniciado ya la cuenta atrás, de cara a sus vacaciones estivales. Se aproxima el largo viaje en busca del ocio que muchos emprenderán por carretera, por nuestras maltrechas carreteras, que de nuevo volverán a ocupar las primeras páginas de los periódicos. Hay, sin embargo, un decálogo que los buenos y responsables conductores no debieran olvidar nunca antes de iniciar, como es el caso de muchos, el viaje más largo del año.

1. Verificar los niveles de agua, líquido de frenos, aceite y pre-

2. Puesta a punto de carburación. Los coches con invección están exentos, siempre que no presenten síntomas de que los invectores están mal (tirones y consumo en exceso).

3. Cambios de bujías. Quince mil kilómetros suele ser su vida

Cambiar los filtros de aire y del aceite siempre que tengan más de 10.000 kilómetros.

5. Revisar las poleas del alternador, ventilador y aire acondicionado.

6. Comprobar el estado de los manguitos y abrazaderas del circuito de refrigeración, para descubrir posibles grietas.

7. Comprobar que la banda de rodadura de los neumáticos está en buen estado, prestando atención a los flancos, que podrían estar agrietados.

8. Revisar las pastillas de los frenos. Su duración máxima no suele exceder los 25.000 kilómetros.

9. Recordar que los amortiquadores tienen una vida media de 40.000 kilómetros y que su mal estado puede dejar al coche sin estabilidad.

10. Para los viajeros de la noche, atención a sus luces. No olvidar el reglaie de faros y la revisión de parábolas.

Estos diez «mandamientos» podríamos también resumirlos en dos refranes de uso frecuente en nuestra geografía: «Vale más prevenir que lamentar» y «Conductor prevenido vale por dos». Buen

(*) Director de Motor 16



El buen estado de las bujías es fundamental para una buena combustión

Los taqués bien reglados aseguran la respiración» del motor. Gracias a ellos. el aire y los gases de la combustión entran y salen, respectivamente, de los cilindros. Una vez más, su correcto reglaje mejora el consumo y el rendimiento del



Una limpieza del carburador, así como su puesta a punto, no sólo mejora el con-



sumo del vehículo y hace menos contaminantes los gase emitidos, sino que evita, durante la marcha, algunos molestos «tirones». Además, si la mezcla de aire y combustible es la correcta, mejora la combustión, la potencia y el consumo. En los vehículos dotados de sistema de alimentación por inyección, habrá que vigilar el estado de la bomba, que cumple idénticas funciones.



DIRECCION

Compruebe el estado del sistema de dirección del vehículo. En caso de encontrar alguna holgura o ruido extraño, acuda a un taller especializado. En situaciones de mayor exigencia —como pueda ser el viaje largo o a plena carga— la dirección, si se encuentra en buen estado, es uno de los elementos más importantes de seguridad activa.



La función de la suspensión no es sólo ofrecer comodidad a los viajeros, sino mantener la estabilidad del vehículo. Un muelle del amortiguador en mal estado quizá aguante, con mayor o menor incomodidad durante la marcha, los pequeños viajes diarios sin carga, pero es un

grave peligro para la estabilidad. Este mismo amortiguador defectuoso, en curva, con cierta velocidad y con el automóvil plenamente cargado, puede convertirse en el protagonista de un accidente.



Es quizá el último sistema de seguridad, por lo que su importancia es enorme. Dentro del sistema de frenado existen varios elementos que se deben controlar y vigilar antes de ponerse en marcha. El primero de ellos es el nivel del líquido de frenos. Es fácil comprobar que el nivel de este líquido en el vaso de expansión sea el adecuado, comprendido entre las marcas de máximo y mínimo. Este líquido es el encargado de transmitir la presión ejercida por el conductor al pisar el pedal del freno hasta los elementos frenantes; en el caso de existir falta de líquido o aire en el circuito, la transmisión de esta presión no será adecuada y puede presentar problemas para la seguridad.



Comprobar el nivel del líquido de frenos forma parte del «abecé» ante cualquier viaje.



Verifique los manguitos del líquido de frenos, para que no tengan pérdidas.

Consecuentemente, el segundo elemento a comprobar será el sistema de conducción de este líquido, es decir, los manguitos. Es necesario vigilar el estado físico de las gomas y su correcta instalación, tratando de evitar fugas de líquidos. Igualmente, si tuviese dudas respecto al incorrecto gasto de líquido de frenos o pérdida, hágase revisar el sistema por un técnico especializado.

El tercer elemento del sistema que es conveniente revisar son pastillas y zapatas, es decir, los elementos frenantes. Hay que comprobar el estado de desgaste y dureza de las pastillas de frenos y el estado de los discos. Algunas gamas de vehículos incorporan un dispositivo de avido de desgaste de las pastillas; en caso contrario es conveniente revisarlas, no sólo por el daño que se puede causar sobre los discos (si se rayan su sustitución cuesta caro), sino porque necesita el vehículo mayor distancia para detenerse.

Respecto a los frenos, hay que tener una precaución suplementaria durante los viajes, sobre todo si se trata de carreteras con muchas curvas o bajadas de puertos

Es necesario evitar el calentamiento de los frenos y su consiguiente paralización. Conduzca utilizando, si es posible, el motor como freno y con una velocidad adecuada que le haga innecesario el excesivo uso, o abuso, del freno.



Son los dos elementos fundamentales del equipo eléctrico del vehículo y responsables, por tanto, de cuestiones tan necesarias como las luces o de comodidad como electroventilador, etcétera. En la batería es necesario comprobar el nivel del líquido (normalmente debe estar 1 centímetro por encima de las placas), en el caso de tratarse de baterías con mantenimiento.

Si el líquido está bajo, añadir agua destilada únicamente. Mantener limpios y protegidos los bornes de la batería, para evitar malas conexiones y averías eléctricas. Una limpieza del sulfatado de las mismas y protección, con una capa de vaselina, bastan, sobre todo para aquellos viajeros que acudan a lugares muy húmedos o cercanos al mar.

Para mantener la carga de la batería es necesario que el generador (ya sea alternador o dinamo) estén en perfecto estado. Controle que las correas de transmisión del cigüeñal al generador estén en correcto estado y mantengan la tensión adecuada.



La batería es el corazón del coche. Hay que comprobar el nivel del líquido y, si es preciso, añadir agua destilada.



NEUMATICOS

No sólo la comodidad, sino muchos factores de su seguridad (estabilidad, agarre, frenado, etcétera) dependen de los neumáticos, máxime en estos casos en que se exige al vehículo prestaciones máximas (en cuanto a carga, aceleración, velocidad, estabilidad, etcétera).

El estado general de las gomas ha de ser bueno. Si encuentra en su examen grietas longitudinales o transversales o abultamientos anormales en las partes laterales, sustitúyalos rápidamente. Durante el viaje podrían ocasionarle un susto (en forma de reventón o pinchazo) o un grave accidente.

La banda de rodadura es la responsable de la evacuación del agua, cuando el piso se encuentra mojado. Si las marcas tienen una profundidad inferior a 1,5 milímetros debería sustituirlos, ya que se está exponiendo a deslizamientos en carreteras mojadas y perdiendo tracción, en general.

La tercera característica que se debe vigilar en los neumáticos de cara a un viaje es la presión de los mismos. Fundamentalmente, ésta depende de las características de su vehículo, el peso que
vaya a trasportar y el tipo de vía sobre el
que vaya a circular. Normalmente, en los
libros de instrucciones que se facilitan
con el vehículo en la compra suelen venir expresados claramente estos datos.



Consejera mala

STAN dándole los últimos toques al decorado. El sol va a estrenar lámparas nuevas para fundir las nieves y bruñir las pieles. Habrá agua y ruido de agua en los arroyos y la mar procura purgar las culpas que le echan. Los caminos se guarnecen para aguantar el galope de los motores. Todo está casi listo para el gran espectáculo de las vacaciones.

¿Estamos listos los actores? Seguramente tenemos la dermis virgen para el patrulleo ultravioleta y muchas ganas de filtrar por el tiempo de ocio las sombras del año atrás. Sin duda tenemos ganas pero a lo peor también tenemos prisa, esa que llaman mala consejera, la que hace perder el punto al guiso, la que impide al delantero levantar la cabeza y dar el buen pase, la que empuja a la respuesta equivocada y al suspenso en el examen.

Estamos a tiempo de ahorrarnos la prisa. Ahora podemos anticipar la jugada, estudiar los mapas, confrontar el calendario de fiestas y afinar las herramientas. ¿A santo de qué saltar al ruedo de la playa sin un mínimo afine de cintura? ¿A santo de qué olvidar los libros con los que concertamos cita en primavera? ¿A santo de qué perder el tino del mus cuando se es doctor honoris causa de los órdagos? ¿A santo de qué castigar al automóvil a la sofoquina, con el radiador convertido en geiser y la familia en náufragos de la cuneta?

Nadie nos ha condenado a la prisa. El destino de nuestras vacaciones lo escribimos nosotros y nuestra inteligencia, esa que nos guía y nos salva. Un inteligente dueño de perro sabrá de la marcha del sol antes de aparcar con su mascota dentro. Un inteligente padre dará a sus hijos descanso en ruta y sabrá explicarles, sin prisa, que aquel castillo fue templario y aquella iglesia es románica. Un conductor inteligente sabrá desear larga vida a su automóvil y a sus semejantes. Un inteligente ciudadano volverá enriquecido de sus vacaciones sin prisa.

Todo está listo para levantar sin prisas el telón. La orquesta afina viento y cuerdas. Va a sonar la marcha... ¿triunfal?... para los inteligentes, sí.

> (*) Director del programa de TVE «La vida sigue»



Los neumáticos son factor fundamental. Preocuparse de que se encuentren en buen uso y con la presión correcta es procurar seguridad.

En cualquier caso, en las gasolineras también se encuentra una tabla donde figuran las presiones de todos los modelos y vehículos, según la carga que transporte. De la presión no sólo depende el consumo (generalmente aumenta con inflados inadecuados), sino la misma seguridad. Así, por ejemplo, una presión insuficiente aumenta el calor generado sobre la rueda y disminuye la capacidad de los frenos; una presión demasiado grande hace que el neumático apoye sólo en la parte central de la goma, disminuvendo cuestiones como la estabilidad o el agarre del vehículo, y en idéntico grado su seguridad personal. Una última observación: cerciórese de que el manómetro de la gasolinera donde pone a punto el inflado de sus neumáticos funciona correctamente. Si tiene dudas, cambie de gasolinera. Merece la pena.

FAROS Y LUCES

No sólo aquellos conductores que piensen realizar su desplazamiento vacacional durante las horas nocturnas deben vigilar el estado de sus faros. Probablemente todos, durante este período, hagamos alguna excursión y podemos vernos obligados a conducir por la noche y en carreteras desconocidas para nosotros, donde el uso de las luces será fundamental. Ver y ser vistos, esa es la consigna.

Vigile el estado de las lámparas y recuerde llevar el repuesto obligatorio para ellas. Cuide, igualmente, de la limpieza exterior de los faros, de tal forma que no disminuya la intensidad lumínica necesaria para la conducción. Regule, también,



la altura de iluminación. Es una operación sencilla que puede realizarse frente a una parez (los boletines de instrucciones de los vehículos explican el sistema para hacerlo), aunque en la actualidad es realizada gratuitamente por muchas compañías de asistencia en carretera; en último caso, es una operación por la que en un taller le cobrarán una cantidad exigua de dinero, que siempre compensará su sequridad personal.

Si la revisión de todos estos elementos de su vehículo la pone en manos de un taller especializado, que es lo más recomendable, no olvide exigir que sean inspeccionados todos los puntos, aunque se «suponga» que están bien. Y mucho ojo con las «puestas a punto» de algunos establecimientos y talleres, que se limitan a cuatro retoques y no precisamente en los elementos de seguridad.

Cómo planificar el viaje

NA vez comprobado el coche, llega uno de los momentos más difíciles de la partida: guardar, en el espacio recogido de un maletero, el enorme volumen de equipaje que la familia necesita para pasar unos día de verano. No se desespere, v. dentro de lo posible, intente repartir la carga de forma proporcional, tanto para mantener la estabilidad como para no disparar el consumo. Procure, además, no colocar en la bandeja posterior prendas u objetos que tapen la visibilidad del conductor. Una vez puesto en marcha, no olvide que el vehículo reaccionará más lentamente que cuando circula sin carga: tardará más en reaccionar v acelerar v. de la misma forma, costará mayor distancia hacerlo detenerse.

Prevea su itinerario. Intente evitar las orandes aolomeraciones y los atascos. La

Dirección General de Tráfico, como en años anteriores, pone a su servicio los teléfonos del Centro de Información v Regulación de Asistencia Mecáhica y Sanitaria, donde le informarán puntual y personalizadamente de los momentos más adecuados para realizar el viaje (de ida y de regreso), itinerarios más rápidos, posibles desvios v alternativas, estado de las vías y pun-

tos de asistencia y descanso. Dos teléfonos: el 742 12 13 con el prefijo (91) de Madrid y el 421 33 33 con el (93) si desea información de Barcelona.

Procure hacerse una lista de objetos que no debe olvidar y compruébela antes de poner el coche en marcha. Incluya en ella la documentación personal y la del vehículo, gafas de sol o graduadas, si le son necesarias, con el correspondiente repuesto, los repuestos esenciales del vehículo (correas, bombillas, etcétera).

El conductor deberá ir convenientemente descansado. De su atención y reflejos puede depender, en una situación extrema, evitar participar en un accidente. No olvide descansar suficientemente antes del viaje, y pare y haga un descanso en cuanto note síntomas de fatiga o somnoliencia.

En las grandes rutas existen áreas de descanso perfectamente acondicionadas para estas circunstancias.

Igualmente deberá prestar atención a su vestimenta. La principal necesidad del conductor es la comodidad. Para ello no deberá vestir ropa demasiado ceñida ni que le oprima en ninguna parte de su cuerpo (aunque no sea tan elegante como otra); los zapatos serán cómodos y, sin oprimir el pie, no serán propicios a resbalar o a quedarse enganchados cuando sucede una reacción brusca (un frenazo, por ejemplo)

Si le molestan los rayos solares o los reflejos, utilice gafas de sol. No obstante, no olvide desprenderse de ellas cuando circule por túneles o cuando se acerque el crepúsculo, ya que reducirán su visión en esos momentos.

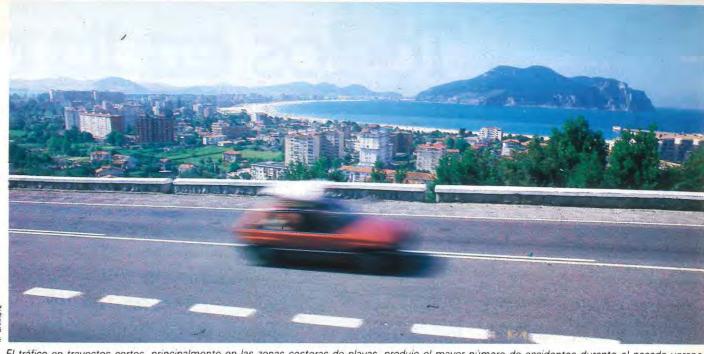
Cuide los alimentos que ingiera, y no olvide los consejos sobre ingestión de alcohol. «Si bebes, no conduzcas», que dice Stevie Wonder, de ello depende no sólo su seguridad, sino la de los pasajeros y de los restantes ocupantes de la vía. En cuanto a la comida, será suficiente, pero no copiosa, ya que en este caso aparecerán pronto signos de somnolencia. Es recomendable tomar leche y derivados, así como zumos o frutas. Por el contrario, procure evitar las bebidas con excitante, como té, café y cualquier refresco con dosis de cafeína.

Durante el viaje recuerde que las reacciones de su coche son más lentas de lo habitual y que circula por carreteras que le son desconocidas. Preste atención y mantenga la distancia de seguridad, especialmente cuando circule en caravanas. No se distraiga consultando el mapa durante la marcha. Que lo haga algún pasajero o deténgase para hacerlo.

Tenga cuidado con niños y animales, si los transporta. Procure llevar a los pequeños en los asientos traseros y, si es posible, acompañados de mayores. Insístales en que no le distraigan con juegos o gritos que perturben su conducción (un sobresalto puede tener graves consecuencias). Si viaja con animales, recuerde las normas relativas a su transporte, en un compartimiento separado y cerrado respecto al del conductor. Sus reacciones son imprevisibles y podrían causar un accidente.

Prevea, dentro de lo posible, las condiciones climatológicas con las que se va a encontrar durante el viaje. Si viaja a lugares con posibles Iluvias o nieblas, extreme las precauciones.

Y, por favor, llegue a su destino.



El tráfico en trayectos cortos, principalmente en las zonas costeras de playas, produjo el mayor número de accidentes durante el pasado verano.

En algunas zonas de veraneo alcanzaron el 75 por 100

Más accidentes en trayectos cortos

E los 4.111 accidentes con víctimas mortales que se produjeron durante el pasado año, 958 lo fueron en los meses de julio y agosto, lo que representa el 23,3 por 100 del total. En el caso de víctimas mortales, estos dos meses vacacionales se cobraron 1.240 vidas (24,6 por 100), mientras que el número de heridos graves se elevó a 929 (29,3 por 100).

Parece evidente la relación entre el número de accidentes y el aumento de la presencia de los vehículos en la carretera. Sin embargo, esa sangría no se produce en las grandes operaciones de salida y retorno de primeros, mediados y finales de julio y agosto. De hecho, el pasado año se produjeron 204 accidentes en esas fechas, y en gran parte de ellos se dio la circunstancia de ser fin de semana, períodos en los que sí está demostrado que aumentan considerablemente los siniestros porque se pone en movimiento un tráfico local considerable.

Un porcentaje muy amplio de los vehículos implicados durante el pasado verano en accidentes era de la misma provincia donde se habían producido, lo que indica que no es en los grandes desplazamientos donde reside la mayor accidentalidad. Por otra parte, en las provincias y lugares de veraneo en la costa se registraron las cifras más elevadas de accidentes, por lo que cabe deducir que el conductor extrema las precauciones cuando realiza un viaje lar-

go y baja la guardia cuando se encuentra disfrutando de sus vacaciones, en trayectos cortos que ya le son familiares y en los que tampoco son ajenas la presencia del alcohol y las horas nocturnas.

Ese porcentaje de accidentes en travectos locales cortos alcanzó en algunas zonas el 75 por 100. Según los datos generales, Barcelona encabezó la lista negra en los meses de julio y agosto, con un total de 60 accidentes, con 78 muertos y 45 heridos graves; le sigue Madrid, con 52 accidentes, 60 muertos y 40 heridos; Valencia, además de contar con un núcleo urbano muy habitado, presenta una geografía provincial costera muy visitada por el turista veraniego y en ella se produjeron 47 accidentes, con 58 muertos y 35 heridos graves; le sigue Asturias, también con un denso tráfico veraniego, con 36 accidentes, 42 muertos y 38 heridos; a continuación se sitúan Baleares, con 34 accidentes, 37 muertos y 21 heridos; Alicante con 30 accidentes, 38 muertos y 22 heridos; Murcia, con 28 acciden-

tes, 33 muertos y 38 heridos; Málaga, con 28 accidentes, 30 muertos y 17 heridos; Pontevedra, con 28 accidentes, 30 muertos y 18 heridos; Castellón, con 26 accidentes, 35 muertos y 22 heridos, y Tarragona, con 24 accidentes, 32 muertos y 31 heridos. Solamente algunas provincias del interior compiten en siniestralidad con las costeras, como la ya mencionada de Madrid, Burgos y Lérida. No obstante, hay que señalar que Burgos, donde se produjeron 28 accidentes, con 36 muertos y 35 heridos, es paso obligado de un tráfico intenso de emigrantes portugueses y marroquíes.

Con todos estos datos, la revista TRAFICO quiere resaltar el peligro que entraña conducir con un exceso de relajamiento en esos pequeños trayectos que se realizan del apartamento a la playa, para visitar el pueblo más próximo, para acudir con los amigos a ese restaurante típico que está un poco más allá, a tomar esas cervezas o esas copas -siempre renidas con el volante- y con factores añadidos de riesgo como pueden ser un tráfico intensísimo, unas prisas desorbitadas para huir del calor. unos niños impacientes, una conducción «excesivamente» cómoda en bañador, con los pies descalzos o en chancletas, que a menudo distorsionan la sensibilidad del pie o lo estorban cuando busca el freno.

IV TRÉPIGO

Trousse .V

Todos en la carretera

Más del 60 por 100 de los españoles sale de vacaciones en su propio coche

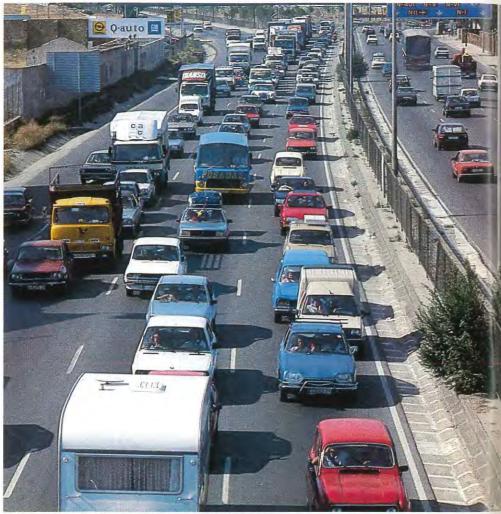
ARECE un dato constante el que los españoles están empleando mayoritariamente el automóvil para sus desplazamientos vacacionales. Así, según un informe realizado en 1987 por el Gabinete de Investigación Turística, THR, el 61 por 100 de guienes salieron de vacaciones en 1986 utilizó coche propio, mientras que el 15 por 100 viaió en autocar. Resulta curioso, sin embargo, constatar que se ha venido dando un descenso en ese porcentaie referido al automóvil: usaron coche propio un 66 por 100 en 1983 y un 63 por 100 en 1984, para pasar al 62 por 100 en el 85 y al 61 por 100 en el 86.

Según el mismo estudio, el perfil del conductor de este vehículo particular que se emplea para salir de vacaciones corresponde a un hombre que tiene entre 31 y 45 años, procede del noroeste de la Península, posee un nivel económico alto/medio-alto y reside en una ciudad de más de 200.000 habitantes, al tiempo que se dirige a partes iguales al interior o al litoral peninsular.

El 45 por 100 de la población española, de acuerdo con el mencionado informe, realizó vacaciones en 1986, con lo que España se sitúa en una tendencia vacacional similar a Bélgica, Austria e Italia. Son los jóvenes quienes demuestran una mayor propensión al turismo, ya que el segmento de personas entre 16 y 30 años supone el 51 por 100 de quienes realizan salidas vacacionales.

Datos de 1986, publicados en 1987 por el Instituto de Estudios Turísticos del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, revelan extremos significativos: el turismo extranjero que visita nuestro país prefiere las islas Baleares (22,6 por 100), seguidas por Cataluña (20,6 por 100), Canarias (18,4 por 100), Comunidad Valenciana (16,2 por 100) y Andalucía (13,2 por 100).

Y respecto a la forma en que llegan, la misma fuente indica que el 61 por 100 de los visitantes eligieron las carreteras como medio de transporte, en porcentaje que supera incluso a los aeropuertos (29,8 por 100).



Las carreteras españolas registran un aluvión de coches en vacaciones.



La playa, un destino buscado y disfrutado por millones de turistas.

AFLUENCIA AGOSTEÑA

Cifras más recientes, correspondientes al pasado año v elaboradas por la Secretaría General de Turismo, indican que en 1987 entraron en España un total de 50.544.874 visitantes, frente a los 47.388.793 que lo hicieron en 1986. Ello supone una variación del 6,7 por 100. Los extranjeros llegaron con mayor afluencia en el mes de agosto (9.376.459). Curiosamente, v según fuentes de CAMPSA, en ese mes se registró el alza más grande en cuanto a venta de combustible de todo el año: se vendieron 130.038.000 litros de gasolina de 92 octanos (normal). 754.048.000 litros de gasolina de 97 octanos (súper), 1.208.000 litros de gasolina sin plomo y 581.517.000 litros de gasóleo A.

La vecindad geográfica tiene un papel importante y eso queda demostrado por un dato esclarecedor: 11.671.357 de los 43.368.245 europeos que visitaron España en 1987 eran franceses. Y así se coloca este país como nuestro cliente más importante a la hora de los viajes turísticos.

Mientras los datos de la Secretaría de Turismo evidencian un descenso en cuanto a la utilización del ferrocarril entre 1986 y 1987 (exactamente del 8,6 por 100), se nota un aumento en el número de vuelos y consiguiente uso de aeropuertos (variación del 17,5 por 100). En lo que respecta a las llegadas por carretera, se registró en 1987 un total de 28.330.472, o lo que es lo mismo: 457.843 visitantes más que en 1986. Y los españoles residentes en el extraniero que visitaron España (un total de 2.342.322) llegaron con una afluencia un 20,3 por 100 mayor que en 1986; es decir, fueron 1.676.285 en el pasado año los que atravesaron las fronteras de vuelta temporal a su país natal.

La Junguera: punto fuerte

La entrada a España por carretera por parte de visitantes extranjeros se efectuó en el pasado año con mayor incidencia por determinados puestos fronterizos. En cuanto a su mayor volumen, el informe de la Secretaría General de Turismo destaca el puesto de La Junquera, que registró 9.356.561 visitantes. Le sigue el puesto de Biriatou, con 2.833.215 visitantes; Tuy, con



Maleteros

EGURAMENTE pocos tópicos sobre el automóvil de hace unos años se pueden hoy día mantener en pie. La historia de la suegra, la señora y los niños con la jaula del pájaro camino del veraneo en un viejo y entrañable «seiscientos», ha pasado ya a mejor vida. Incluso los consejos de revisar una serie de partes fundamentales en los vehículos, aun siendo importantes, ya no tienen la audiencia de antaño porque los coches, la flota automovilística española actual, es bastante más moderna —siendo aún de las más antiguas de Europa— y los conocimientos de los conductores sobre la propia máquina son mucho mayores que los de hace unos años.

Pero supongo que es la necesidad, o un afán irreprimible, lo que lleva a perpetuar en estos veraneos del 88 los mismos problemas que en los de hace 15 años a la hora de hacer el equipaje; todo son buenas palabras dos días antes. Dos días después, es la desesperación. Ningún varón español logra entender ningún verano cómo se pueden necesitar tantas cosas para pasar un mes en la playa. Pero, una vez aceptado el hecho de forma fatal y resignada, la segunda admiración/incomprensión es cómo no cabe todo en esas tres maletas enormes y dos maletines de mano que para evitar estas cosas se compraron de cara al verano-88. Pues, sencillamente, no caben.

Yo estoy seguro de que algo deben tener las bolsas esas de plástico de los supermercados y los grandes almacenes; algún extraño filtro —además de su enorme capacidad— que las hacen indispensables en todos los viajes.

—Pero ¿qué has metido en siete bolsas?, pregunta indignado el conductor mirando un maletero a todas luces insuficiente para dar cabida a tanto bulto. Y la señora, con una calma envidiable, hace un recuento pormenorizado de lo que contienen todas y cada una de las dichosas bolsas: los trajes de baño de los niños, el flotador del pequeño, los zapatos y las sandalias, un balón desinflado que regalan con una crema, tres juegos de sábanas...

—Pero entonces, ¿qué diablos has puesto en las maletas? Y con la misma calma la señora pormenoriza todas y cada una de las prendas que ocupan las tres maletas grandísimas y los dos maletines. (No debo decirlo en voz alta, pero entre paréntesis doy fe que todas las bolsas de plástico son necesarias. De otra forma no se explicaría que al regreso su número se multiplique casi por dos.)

(*) Director del programa «48 horas», de TVE

El turismo nacional se divide entre el interior y la costa; los extranjeros prefieren las Baleares

2.118.960; Badajoz-Caya, con 1.543.237; Les, con 1.320.336; Ceuta, con 1.297.635; Fuentes de Oñoro, con 1.210.543; Feces de Abajo, con 1.137.381; Irún-Santiago, con 1.043.189, y Dancharinea, con 1.005.899 visitantes en 1987. Los puestos fronterizos que experimentaron un nivel más bajo de visitantes fueron el de Magdalena, con 6.989 y el de Eugui, con 8.943.

Pero los españoles también hacen lo

propio v salen fuera de la Península o. si no van tan leios, se acercan al menos a Portugal. El estudio sobre el movimiento turístico efectuado por la Secretaría General de Turismo, de la Dirección General de Política Turística del Ministerio de Transportes, especifica que fueron 18.227.711 los españoles que hicieron las maletas para desplazarse fuera de España en el 87 y finalmente viajaron más allá de nuestras fronteras. Hay que decir que de esa cifra millonaria, 7.248.492 lo hicieron a Seo de Urgel-Andorra por veinticuatro horas

Y, no escapándose a la norma, prefirieron realizar esos viajes en el mes de agosto, ya que la mayoría de estos desplazamientos tuvo lugar en tal mes (3.277,479 salidas). Y también mayoritario ha sido el uso de las carreteras como medio de transporte para abandonar España. Así, en el 87, serían 9,617,970 los turistas españoles que emprenderían el viaje al volante de su vehículo.

Conclusiones del estudio de THR -cuvos datos se refieren, como va hemos dicho, a 1985— indican que el 31 por 100 de los españoles que viajan al extranjero en su período vacacional más largo realizan un segundo viaie en el curso del año. Y si nos centramos en las áreas de procedencia donde prolifera la costumbre de salir de vacaciones, resulta patente -a la luz de los datos arroiados por este último informe— que la tasa vacacional más elevada se produce en la zona norte-centro (64 por 100). seguida a continuación por el área metropolitana de Madrid (63 por 100) y de Barcelona (58 por 100), cuando la más baja corresponde a la zona sur, con sólo el 21 por 100 del total. Unos valores significativos para un país que en 1986 ocupaba el segundo lugar mundial en cuanto a recepción de turismo internacional, justo detrás de Francia.



Juan GIRON ROGER día aumentar significativamente debido a

NTRE un 15 y un 22 por 100 suele aumentar el consumo de combustible dedicado a automoción durante el éxodo veraniego de los españoles en los meses de julio y agosto. Nada más y nada menos que 1.570 millones de litros de estos combustibles (en las diferentes versiones de gasolina normal, súper, sin plomo v gasóleo A) se consumieron durante el mes de julio de 1987 y otros 1.466,8 millones de litros durante el mes de agosto. Además, estas cifras se superarán ampliamente, ya que, según un estudio publicado recientemente, durante el primer trimestre del año 1988 el consumo

medio de gasolinas se incrementó en un 11 por 100, cifra que durante el verano po-

GASTOS DE COMBUSTIBLE DURANTE EL VERANO 87 (JULIO-AGOSTO)

Combustible	Litros consumidos (en miles)	△Combustible respecto a la media en miles litros (%)	△Porcentual respecto a la media (%)	Porcentaje consumido respecto al total consumido
Normal (92 O.)	272.985	+ 35.359	+ 14.9	19.1
Súper (97 O.)	1.479.203	+ 269.215	+ 22.2	20.4
Sin plomo	2.026	+ 1.060	+ 109.7	35
Gasóleo A (1)	1.283.445	+ 45.390,2	+ 3,6	17,3

(1) Esta cifra corresponde al total e incluye los suministros a la Marina. La cifra utilizada en automóviles es más baja (aproximadamente un 7 por 100 inferior). Fuente: Gabinete de Prensa de CAMPSA.

la reciente bajada de los precios de los combustibles.

El mayor consumo se produce entre los vehículos con gasolina Súper (97 octanos), que en esos dos meses consumieron alrededor de 1.480 millones de litros, que viene a ser un 20 por 100 del consumo español durante todo el año. Durante este período julio-agosto se incrementó el consumo en un 22,2 por 100 respecto a la media anual. Para que se hagan una idea más clara, sólo en gasolina súper los automóviles españoles «quemaron» 115.400 millones de pesetas jen sólo dos

Por tipos de combustible resulta curioso constatar que los vehículos impulsados por gasolina normal registran un incremento espectacular durante el mes de julio (20 por 100) respecto a la media anual. mientras que éste queda reducido a un 9,4 por 100, por encima de la media de consumo, durante el mes de agosto. Es decir, que salen más coches de gasolina normal en el mes de julio que en el de agosto.

Esta tendencia es inversa en los automóviles que consumen gasolina súper. El incremento respecto a la media anual es de un 19,8 por 100 en julio y de un 24,6 por 100 en agosto; es decir, que los de súper están casi igualmente repartidos entre los dos meses, aunque con ligera preferencia por agosto.

Es curioso, sin embargo, que los vehículos que utilizan gasóleo A como combustible incrementan su consumo en un 13.4 por 100 durante el mes de julio, pero consumen un 6,1 por 100 por debajo de la media anual durante el mes de agosto. Esto puede interpretarse como la parada de vehículos industriales (que consumen diesel) para el período vacacional. El incremento de la gasolina sin plomo es, en esos meses, sumamente espectacular a nivel porcentual (69 y 150 por 100, respectivamente), aunque su incidencia en litros consumidos es aún pequeña; no obstante, durante este binomio julio-agosto se consume el 50,9 por 100 de la gasolina sin plomo.

La cifra es impresionante en litros consumidos, pero traducida a pesetas deia totalmente helado: cerca de 210.000 millones de pesetas se «quemaron» durante las vacaciones (julio y agosto) de los españoles en 1987. En 1988, más.

J. M. M.

La mesa en las costas

I UYAN ustedes de los tugurios, sedicentes restaurantes, que venden salchichas de Francfort y grasientas pseudopaellas a los turistas: entre Port Bou y Gibraltar, en la costa mediterránea, es particularmente delicado el problema. Busquen los buenos retaurantes de postín o las sólidas casas de comidas frecuentadas por los parroquianos autóctonos. O descubran las maravillas de las lonjas y los mercados locales, si es que les gusta cocinar. Pero, desde luego, aprovechen este verano la ocasión de sus vacaciones para disfrutar en las costas españolas —diez comunidades autónomas, nada menos— del extraordinario tesoro de los productos y los platos más genuinos de nuestro país.

Un punto en común de esas diez cocinas distintas es la calidad del pescado. No es una virtud automática junto al mar: quien haya sufrido algunos de los peces mal descongelados, importados de Dios sabe dónde, que sirven en la costa mediterránea de Francia o en gran parte de las zonas marítimas de Italia, sabe que es cierto. Aquí son famosos los pescados vascos o nallegos, los langostinos de Sanlúcar y del delta del Ebro. Pero, en realidad, no hay comunidad costera de España que no ofrezca una serie de pescados (y, en muchos casos, de mariscos) de excelsa calidad. Y frescura.

En el País Vasco debemos contar con la temporada: no es momento de probar el besugo, pero sí las sardinas y, sobre todo, el bonito: por ejemplo, en marmitako (el pescado, en el quiso de los pescadores con patata y pimiento verde). Una tortilla de bacalao en Guipúzcoa, un bacalao al pil pil o a la vizcaína en Vizcaya son otras especialidades clásicas del mar, junto a una auténtica merluza de pincho. No olvidemos, sin embargo, que en la tierra de Juan Mari Arzak y de Pedro Subijana hay una cocina moderna igualmente atractiva. Y que para los carnívoros esta tierra — y sobre todo Tolosa y el Gohierri- es patria del chuletón de buey.

Varias especialidades de Cantabria se asemejan a las vascas, como la marmita (nacida aquí y copiada por el marmitako vasco, insisten los montañeses). En Santander hay que degustar unos maganos (chipirones) encebollados; en Isla, una langosta o un bogavante recién salidos del agua. Y el valle de Liébana produce tres quesos artesanos (Tresviso, Aliva y Pido) entre los meiores de España. Si el calor no aprieta podemos arriesparnos a un cocido montañés, con alubias.

Tampoco es temporada ideal para la fabada en Asturias, pero sí para una caldereta de pescado de roca, para un pescado local —chopa, rey...—, quizá quisado a la sidra —bebida tresca de bonito y, desde luego, para probar un buen queso de Cabrales en sazón.

Aunque las ostras hoy llegan de lugares tan remotos como Grecia o Canadá v sólo pasan unos meses en aquas de Galicia, su aclimatación hace que su sabor no pierda nada, y los problemas higiénicos de antaño están tan superados que disfrutar de ellas en los meses «sin erre» está perfectamente admitido. Ostras y también centollas, y lubrigantes (bogavantes), y cigalas, y almejas de Carril y de los percebes: Galicia es, en verano también, el paraíso español del marisco. Y de los pescados, claro -rodaballos y merluzas...— y de las empanadas —un plato inmutable desde el siglo XII—, y de los vinos blancos, del Ribeiro o albariños del Rosal y de Cambados. Se cierra con una tarta de Santiago o un gueso ahumado de San Simón: Galicia es una de las vedettes culinarias del

Siguiendo nuestras costas, tras la de Portugal





llega la de Andalucía, larquísima y cuyos tesoros gastronómicos se centran sobre todo en el trecho atlántico entre Ayamonte y Gibraltar. Es esta la patria de pescados únicos en su estilo -acedías, que son minúsculos lenguados, o los propios lenguados de estero, de sabor más concentrado que los de alta mar—, y de grandes mariscos (gambas blancas, bogavantes y, sobre todo, el espléndido langostino). La buena, ligerísima y crujiente fritura de pescado andaluza con aceite de oliva, es la oran contribución de esta tierra a la cocina española. Y no hay que sentir ideal..., para un buen salmón o una trucha de temor a acompañar esta cocina de un vino fino alta montaña del Cares, para una delicada ven- de Jerez, de Montilla-Moriles o del Condado.

Murcia nos trae sus mújoles y doradas del Mar Menor, sus gambas roias, sus vinos de Jumilla. sus verduras y los primeros arroces mediterráneos: el meior es el jugoso arroz al caldero Sus vecinos de la Comunidad Valenciana ofrecen, claro está, una variedad incomparable de arroces, desde la paella clásica con pollo, coneio y caracoles hasta el rosexat (con garbanzos), el arròs amb fesols i naps (arroz caldoso con embutidos, alubias y nabos), el arroz abanda... Una recién llegada, la fideuá, reproduce la técnica de la paella, pero con fideos en vez de arroz: una novedad atractiva. Y al norte de la comunidad, en tierras de Castellón, están los mejores pescados y mariscos: doradas, lubinas, lenguados, langostinos, delicados dátiles de mar...

Cataluña — junto a la del País Vasco, su cocina es la primera de España— ofrece una gran cocina del interior, por ejemplo en el Ampurdán, de espléndidas hortalizas y chacinas. Pero este verano apetece sobre todo la cocina marinera, que varía sustancialmente de sur a norte. Tarragona. Cambrils, les Cases d'Alcanar son los puntos donde hay que buscar el arroz negro (con sepia). el romescu de pescados (quiso con una base del pimiento del mismo nombre y de almendra picada), los langostinos. Y, al norte, la Costa Brava sique siendo, pese a quien pese, el paraíso de

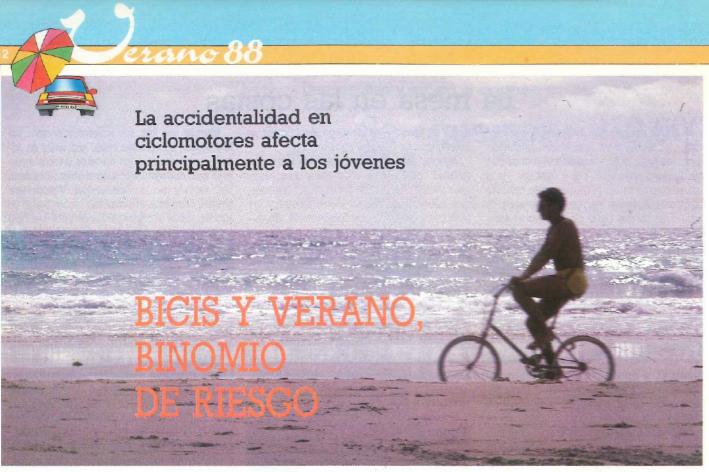
> toda suerte de pescados de roca y también de los blancos y azules de alta mar, con los que se quisan estupendos suquets, y de los pulpitos, y de los limpios vinos del Ampurdán.

Las Baleares tienen tradiciones culinarias próximas a las catalanas: caldereta de langosta en Menorca, finísimas cigalas en Mallorca (y sopas mallorquinas a base de col y pan), incluso las ostras de Cabrera. Pero la chacina, más que los pescados y los mariscos, es la base de esta cocina isleña. En Mallorca se produ-

cen algunos vinos tintos excelentes.

Finalmente, la comunidad atlántica por excelencia es la de Canarias, donde la cocina es modesta pero encierra —en los contados restaurantes típicos que han resistido la invasión de establecimientos extranierizantes— algunas excelentes sorpresas, desde pescados delicados y desconocidos en la Península, como la vieja, hasta el suculento mojo picón con papas arrugadas. Los quesos son espléndidos, y el malvasía de Lanzarote es, sencillamente, uno de los mejores (y más exóticos) vinos blancos españoles.

Carmen Sandoval y Víctor de la Serna



URANTE los meses de veraneo. fundamentalmente los de julio y agosto (y en menor medida, septiembre), se disparan las cifras de víctimas en accidentes en los que se encuentran implicados bicicletas y ciclomotores. Así, durante 1987, casi la mitad de las víctimas en accidentes con bicicletas ocurrieron en los meses de julio, agosto y septiembre. Concretamente, este trimestre supuso el 43,8 por 100 de las víctimas en accidentes con bicicletas implicadas.

Estas cifras son aún más significativas si se ponen en comparación con los meses precedentes. Así, durante el mes de julio las cifras de víctimas en accidentes con bicicletas y ciclomotores implicadas se dispararon en un 350 y un 109 por 100, respectivamente, sobre los datos de junio.

Igualmente, este tipo de accidentalidad veraniega de bicicletas y ciclomotores afecta de forma especial a niños y jóvenes. Así, por ejemplo, nada menos que el 60.6 por 100 de los heridos en accidentes de bicicletas durante 1986 fueron jóvenes menores de 24 años. Esta cifra se eleva ligeramente en lo relativo a ciclomotores, alcanzando un 65,4 por 100 del total de heridos en accidentes con este tipo de vehículos implicados, mientras que este porcentaje en motocicletas es casi idéntico, llegando al 64 por 100.

EN JULIO, EN BICICLETA

Julio es el mes que mayor número de víctimas, en lo que a bicicletas se refiere, mantuvo en 1987. De hecho, el 17 por 100 de esta incidencia se produjo en aquel mes, mientras que los meses de agosto y septiembre alcanzaron idéntica cifra, el 13,4 por 100 de víctimas por este motivo.

Los niños entre 5 y 14 años de edad son el estrato más castigado por los ac-

AUGTINANO EN ACCIDENTES

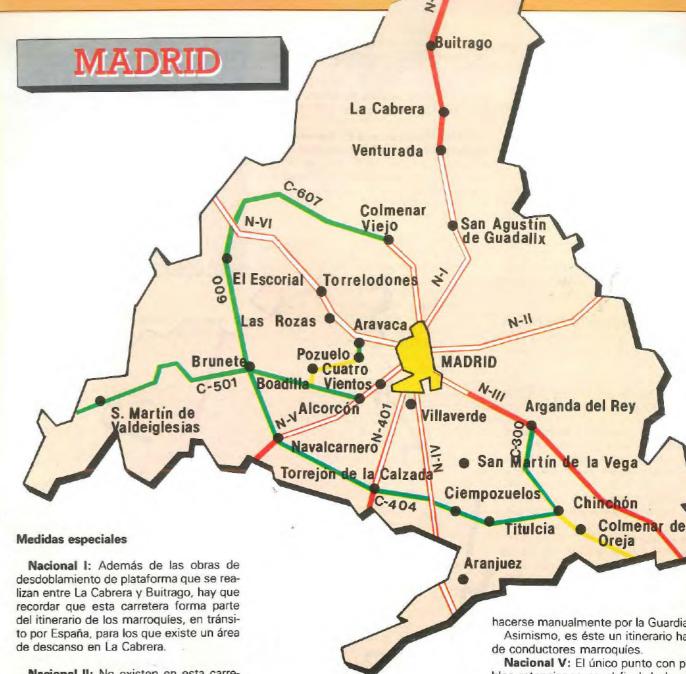
	Bicicletas	Ciclomotores
Enero	2	17
Febrero	7	20
Marzo	7	20
Abril	7	27
Mayo	7	25
Junio	4	21
Julio	14	44
Agosto	11	42
Septiembre	11	31
Octubre	5	33
Noviembre	2	18
Diciembre	5	23
Total	82	321

Fuente: Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la DGT

cidentes con víctimas en bicicleta. De hecho, el 28 por 100 de los heridos en este tipo de accidente se encuentran en ese tramo de edad. Esta accidentalidad es achacada por los expertos al importante número de pequeños desplazamientos que los niños comprendidos entre estas edades realizan, en esos meses de verano, en sus lugares de descanso. Niños que marchan a la plava desde la urbanización cercana en bicicleta, jóvenes que marchan de excursión en el pueblo o que van a realizar pequeñas compras domésticas hasta la tienda cercana o simplemente niños realizando sus pequeñas correrías a «lomos» de una «bici».

Sin embargo, y parece en buena medida lógico, la accidentalidad de ciclomotores y motocicletas se desplaza. mayoritariamente, hacia tramos de edad más altos. Tanto ciclomotores como motocicletas apenas presentan una incidencia en los tramos más bajos de edad, centrándose las víctimas de 15 a 17 años y de 18 a 24. (Señalar aguí que la incidencia de víctimas en motocicletas es más alta entre los 18 y 24 años de edad, en buena parte justificado porque la tenencia de estos vehículos, por su potencia mecánica y carestía, no está al alcance de los más jóvenes, ni los padres lo permitirían.)

J. M. M.



Nacional II: No existen en esta carretera razones objetivas que puedan provocar retenciones de tráfico.

Nacional III: Previsión de obras de desdoblamiento de plataforma entre final de autovía y Arganda. En la operación salida se instalará un carril reversible desde el final de la autovía v la citada localidad. La capacidad de la vía podría prolongarse hasta el kilómetro 26, habilitando el arcén como carril de circulación, circunstancia que sería debidamente señalizada.

En el retorno, podría habilitarse el arcén como carril de circulación entre los puntos kilométricos 26 y 20,800. En este último punto, que es el cruce con la carretera de Chinchón, podría ponerse el semá-

foro en fase ámbar intermitente y ser regulado manualmente por la Guardia Civil.

Nacional IV: Se encuentra en obras el tramo Madrid-Valdemoro, por ampliación de plataforma. Tanto en salida como en retorno, se dará preferencia a los tráficos predominantes, por lo que se podrá prohibir el giro a la izquierda (dirección Madrid) a los vehículos procedentes de Villaverde. Ciudad de Los Angeles, que harán su incorporación a la N-IV por el paso subterráneo de Villaverde, así como a los procedentes de Ocaña con destino a la Ciudad de Los Angeles. La regulación del nudo semafórico del cruce con la M-301 podría

hacerse manualmente por la Guardia Civil. Asimismo, es éste un itinerario habitual

Nacional V: El único punto con previsibles retenciones es el final de la autovía (Navalcarnero), al reducirse de dos a un carril. Regulación a cargo de la Guardia Civil.

En el tramo Madrid-Alcorcón se halla en fase de pruebas el sistema de señalización luminosa variable, por lo que se ruega extremar la precaución.

Nacional VI: Se realizan obras en el cruce de Alpedrete. En la salida, se habilitará un carril reversible directo desde el Arco del Triunfo hasta Las Rozas v/o Torrelodones, sin posibilidad de salidas intermedias. En el retorno se habilitará un carril reversible directo desde la C-505 (El Escorial) hasta el Arco del Triunfo, sin posibles salidas intermedias. A este carril se



podrán incorporar en Las Rozas los vehículos que circulen por la vía de servicio de la N-VI. Una vez en dicha vía de servicio, no podrán abandonarla hasta Las Rozas. bien para ir a Majadahonda o para incorporarse al carril reversible de la N-VI.

Los vehículos procedentes de la zona de Pozuelo-Aravaca no podrán incorporarse a la N-VI, haciendo su entrada en Madrid por la calle Osa Mayor y carretera de Castilla, al Puente de los Franceses. En este punto se procederá a instalar conos, para dejar un carril permanente de entrada de la N-VI y de la carretera de Castilla al Paseo del Marqués de Monistrol y

Nacional 401 (Madrid-Toledo-Ciudad Real): Los nudos semafóricos de Orcasitas y de Torrejón de la Calzada serán regulados por Policía Municipal y Guardia Civil. Se prevén posibles retenciones en Parla, por reducción de dos a un carril. Regulación, asimismo, por Guardia Civil.

Nacional 320 (Azugueca de Henares-Venturada): En esta carretera, que corresponde a las antiguas GU-104, C-102, C-100 y M-103, se realizan obras de acondicionamiento en el tramo comprendido entre la intersección de la C-100 con la C-102 hasta Torrelaguna, y se prevé su corte total por ampliación del puente sobre el Jarama.

También hay obras en el tramo de la C-102 comprendido entre el límite de la provincia y su intersección con la C-100.

C-607 (Autovia de Colmenar): Posibles retenciones al final de la autovía, a la altura de Colmenar, así como en el nudo semafórico de Cerceda. En ambos casos, regulación por parte de la Guardia Civil.

C-501 (Madrid-S. Martín Valdeiglesias-Plasencia): Se realizan obras entre San Martín y el límite de la provincia de Madrid. Posibles retenciones en la travesía de Villaviciosa de Odón y en la confluencia semafórica con la C-600 (a El Escorial).

En la salida, se recomienda el itinerario alternativo siguiente: Madrid por la N-V hasta el p.k. 5,800, para coger la MP-5111 hasta Boadilla del Monte y desde allí, por la M-511, a enlazar con la C-501, en el p.k. 9 (pasado ya Villaviciosa). En el retorno, se recomiendan los siguientes itinerarios: a) El mismo que para la salida, pero en sentido inverso; b) para los vehículos procedentes de S. Martín de Valdeiglesias por la C-501, así como para los procedentes de El Esco-

rial por la C-600, al llegar a Brunete deberán seguir la C-600 hasta Navalcarnero, para enlazar con la N-V en el p.k. 33.

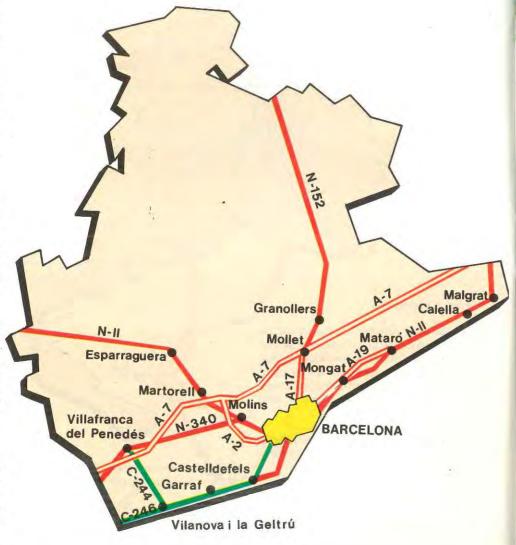
Se desaconseja el paso por la carretera MV-5113 entre Boadilla del Monte y Brunete, por hallarse en obras.

C-600 (Navacerrada-El Escorial-Navalcarnero): Posibles retenciones en el enlace con la C-501, en Brunete, así como en el paso por Navalcarnero y posterior incorporación de la N-V. Precaución en las Se realizan obras en este tramo.

travesías de Guadarrama. San Lorenzo de El Escorial, Villanueva de la Cañada y Sevilla la Nueva

C-404 (Navalcarnero-Chinchón): Posibles retenciones en Torrejón de la Calzada e intersección con la N-401, que será regulada por la Guardia Civil. Precaución al paso por Titulcia y Chinchón.

C-300 (Alcalá de Henares-Chinchón):



BARCELONA

Medidas especiales

A-17: Durante la operación salida (29-31 julio), así como en las mañanas de los días festivos, se habilitará un carril adicional en-

tre la avenida Meridiana y el p.k. 7,800. En el retorno (31 agosto y tardes de festivos), se habilitará el mismo carril, sentido con-



A-2/A-7: Para la salida y mañanas de festivos, se habilitará un carril adicional Barcelona-Molins de Rei (día 29 julio) y Barcelona-Martorell (día 30 julio). Durante el retorno (31 agosto) y festivos tarde, se habilitará un carril entre Martorell y Molins de Rei y desde aquí hasta Barcelona, dos

Nacional II (Norte): Durante la operación salida, se instalarán conos para habilitar dos carriles permanentes entre Montgat y Mataró (viernes tarde), así como entre Montgat v Calella (festivos v vísperas por la mañana). En el curso de la operación retorno, se colocarán conos para conseguir dos carriles entre Calella y Mont-

Nacional II (Sur): Durante el retorno y festivos por la tarde, se instalarán conos para lograr dos carriles entre Collbató y Cuatro Caminos.

C-246 (Barcelona-Tarragona por la costa): Para la salida del sábado 30 de julio, así como en vísperas y festivos por la mañana, se habilitará un carril adicional desde Barcelona hasta el p.k. 15. En cuanto al regreso, carril adicional desde el p.k. 19 hasta Barcelona.

Tramos especialmente conflictivos

En las cercanías de Barcelona, se consideran especialmente conflictivos los siquientes tramos:

A-7: Conexión con A-2 en Papiol, dirección Tarragona, las mañanas de los festivos; el peaje de Granollers, los domingos tarde, y el tramo Villafranca-Gelida, los domingos tarde.

A-19: Tramo Barcelona-Montgat, los domingos mañana y tarde, así como las primeras horas de la mañana de los

N-II (Norte): Tramo Montgat-Mataró,



Sonata y fuga para una noche de verano

ONATA: Cuando apenas se ha apagado el último grito del guirigay callejero, el último suspiro de una tertulia al fresco -si es que el horno de cemento ciudadano que araña los 35 grados puede dejar resquicio para una bocanada de fresco—, cuando aún el cuerpo de la televisión está caliente por el fragor del último telediario, relincha el despertador. Arremete contra los oídos de forma cruel, inasequible al desaliento de un sueño recién concebido.

Es una sonata en do mayor que termina poniendo en pie al ama de casa y por simpatía, a los chavales, perezosos, bañándose aún en los sueños de una playa presentida como muy cercana. Ella da el primer aviso de la sonata:

-¡Vamos, Juan! Que ha tocado el despertador. Son las dos de la madrugada y aún tenemos que meter algunas cosas en el coche. Despierta, que como nos retrasemos un poco ya sabes cómo se pone la carretera. Vamos a ver si pillamos dormidos al resto del personal y viajamos solitos, con la fresca.

Y Juan se afeita con los ojos cerrados y la mente puesta en el trazado de la carretera. Todo está dispuesto para la operación salida de cada año. No hay más tiempo para seguir atragantándose con el humo callejero, con el cemento urbano. Hay que salir deprisa, deprisa. Cuanto antes. Hay que emprender la fuga de este infierno donde al que purga se le da un mes de vacaciones al año.

Empieza la gran escapada. Es el predulio de las vacaciones, La gran movida, término ya inventado antes de que lo pregonara el profesor Enrique Tierno. Nada más gráfico que el chiste «forgiano» en el que, al unísono, la colmena ciudadana se pone de acuerdo, a escondidas, a media voz, para salir de madrugada, «cuando nadie esté en la carretera».

Y en la carretera se encuentran todos los ocurrentes, los previsores y los madrugadores, para formar la gran orquesta de los nervios, el agotamiento, el recobrado «stress», los bocinazos. Para compartir el perfume a bronceador y participar de la orgía de maletas, bultos, bañadores, tumbonas, neveras portátiles, balones, bicicletas

Fuga: - Juan, ya te lo decía yo. A todos se les ha ocurrido lo mismo. Vamos a ir en caravana hasta Albacete. Todos los años te pasa igual; hasta el año que decida que no salimos de Madrid, que nos quedamos a veranear en casa... Llevamos tres horas en el coche y aún no hemos pasado Ocaña. Es que toda la vida has sido un hombre sin visión de futuro, Juan, un eterno equivocado. Si hubieras entrado en política como mi cuñado, otro gallo nos cantaría. Hasta podríamos salir de un atasco en avión.

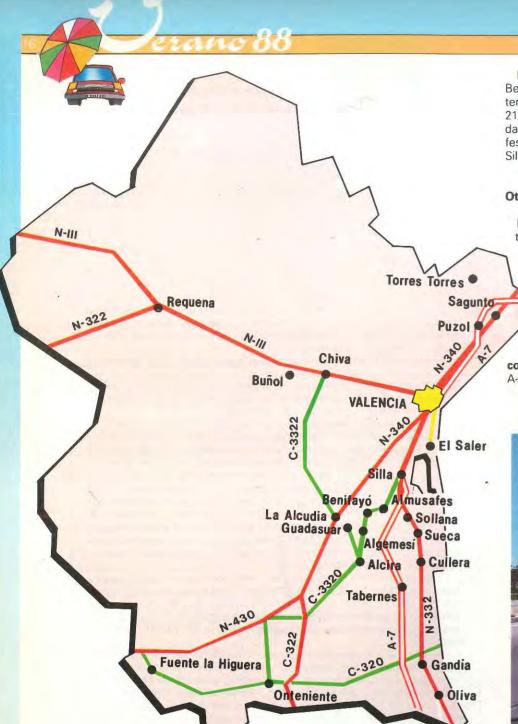
Como cada año, volver a empezar. Volver al trasiego de las operaciones salida, así, sin anestesia ni nada, a corazón abierto, para dejarse los nervios y a veces la vida sobre la piel del asfalto. No seamos estúpidos. Vamos a salir pensando en volver, aunque sea al infierno de la ciudad. Vamos a volver para seguir viviendo, que

es lo que importa.

travesías de Arenys de Mar y Calella, las vísperas por la mañana y los festivos mañana v tarde.

N-340: Tramo Puente-Molins, Cervelló. los domingos mañana y tarde.

festivos mañana, y las costas de Garraf, durante los festivos. Para evitar el paso por las travesías urbanas que se encuentran en esta vía, se establece como itinerario alternativo el compuesto por la A-7. C-246: Tramo Barcelona-p.k. 32, los C-244 v B-211.



En los retornos, si hay retenciones de Benifayo (N-340), se desviará el tráfico intermitentemente hacia Valencia en el p.k. 211,400 (L'Alcudia), siguiéndose por Guadasuar-Alzira-C-3320-Algemesí-Almusafes, para salir a la N-332 en cercanías de Silla

Otras medidas

N-340 (Sur): En el cruce Benifayó-Catadau, en los retornos en días punta, se podrán establecer desvíos obligatorios intermitentes desde L'Alcudia por la C-3322 (a Alzira) y C-3320 (a Silla).

Itinerarios alternativos

 Tráfico procedente de Barcelona con destino Andalucía Occidental: Por A-7 hasta Puzol-N-340 (viejo acceso a zona urbana de Valencia siguiendo la señalización N-III)-N-III hasta Graja de Iniesta, carretera local a Iniesta, Villanueva de la Jara, C-311 a Rubielos Bajos, Sisante, Vara del Rey, S. Clemente, Villarrobledo, Tomelloso, Argamasilla de Alba, Manzanares y N-IV. Este itinerario suma 640 kilómetros frente al Barcelona-Madrid-Manzanares, que suma 804 kilómetros.

 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. Este tramo ahorra nueve kilómetros respecto al trayecto Alicante-Murcia, y tiene menos tráfico.
- b) **Destino exclusivo Granada-Mála-ga:** N-340, Fuente La Higuera, Caudete, Yecla, Jumilla, C-3314, Venta del Olivo, Calasparra, Caravaca (C-300), Puebla D.

N-331

Pto. de las Pedrizas

CASABERMEJA

N-331

MALAGA

A MADRID

por Córdoba

PTO. DE LA TORRE

Fadrique, Huéscar, C-3329, Cuéllar de Baza, N-342, Baza, Granada y Málaga. Este itinerario acorta 47 kilómetros y es el más recomendable por las condiciones de tráfico.

3. Tráfico de Madrid a Gandía (zona playas):

a) Madrid por la N-III a Chiva, C-3322, Turis, Real de Montroy, Carlet, Algemesí, Alzira, Tavernes Valldigna, N-332, Gandía. En esta ruta hay obras entre Real de Montroy y Llombay (C-3322), con desvío señalizado al efecto. A pesar de ello, es preferible al paso por Valencia.

b) Madrid, Motilla del Palancar, La Gineta, Albacete, Almansa, Fuente La Higuera, C-320, Gandía.

4. Tráfico de salida de Valencia hacia la N-234 (Teruel):

Desviarse de la A-7 hacia la planta siderúrgica y, desde allí, directamente a N-234. Debidamente señalizado por la DGT.

Camino Viejo A ALMERIA

LA CALA DEL MORAL

Carreterita

RINCON DE LA VICTORIA

de Vélez

N-321

C-340

COLMENAR

A MADRID por

Granada y Jaén

ga: Madrid, N-IV, Bailén, N-323, variante de Jaén, N-323, desvío antes de llegar a Granada por Albolote, Atarfe y Santa Fe, N-342, en límite con provincia de Málaga, tomar N-321, Puerto de las Pedrizas.

Consultar la N-331, en la relación posterior al mapa de toda España a causa de los desvíos de las Pedrizas y Casabermeia.

Accesos a la Costa del Sol desde Málaga capital por la N-340

- a) Sector oriental, Málaga-Almería: En sentido Almería itinerario alternativo al inicio de la travesía de Cala del Moral (p.k. 250,400) hasta pasada la travesía de Rincón de la Victoria (p.k. 255,000) por el paseo marítimo «carreterita» (vía de un solo carril en sentido único hacia Almería). En sentido Málaga, itinerario alternativo desde el inicio de la travesía de Rincón de la Victoria (p.k. 255,000) hasta el final de dicha travesía (p.k. 252,600), a través del camino viejo de Vélez (actualmente en doble sentido de circulación). No se encuentran señalizados como itinerarios alternativos.
- b) Sector occidental, Málaga-Marbella-Algeciras-Cádiz: domingos y festivos, por la mañana, en sentido Cádiz, carril reversible delimitado con conos y señalizado desde cruce Azucarera hasta cruce La Colina, enlazando con variante exterior de Torremolinos, que permanecerá por las mañanas en sentido único hacia Cádiz.

El acceso a Playamar desde la N-340 se regulará (con señalización de carriles en pórticos y con agentes de la Agrupación de Tráfico) del siguiente modo: a Torremolinos por carril derecho, giro a la izquierda para Playamar por carril izquierdo desde el centro de la calzada.

Por las tardes, en sentido Málaga, variante exterior de Torremolinos quedará en sentido Málaga.

Tanto por las mañanas como por las tardes en el cruce de la Colina se prohibirán los cambios de sentido.

En el cruce de la Azucarera, por las mañanas quedará cerrado el acceso a la N-340 en sentido Torremolinos.

Por las mañanas, en sentido Cádiz, para evitar las retenciones que puedan producirse en Benalmádena-Costa, podrá utilizarse un itinerario altenativo desde la variante de Torremolinos (cruce del Pinillo) a través de Arroyo de la Miel, por el camino vecinal MA-407, accediendo a Benalmádena Costa a través de la Avda. García Lorca.

VALENCIA

Medidas especiales

Se instalará doble carril mediante la colocación de conos en las siguientes carreteras:

N-III: En el tramo Valencia-Portillo de Buñol (sentido alternativo, según necesidades).

N-332: En el tramo Silla-empalme con A-7 (sentido Valencia-Alicante).

C-234: Entre los kilómetros 12 y 14 (sentido alternativo).

En la autopista V-15 (El Saler) y VP-1041, un carril más en autopista y sentido único hacia Cullera en la VP, sólo los domingos y los festivos mañana.

A TIVOLI ARROYO DE LA MIEL Torremolinos N-340

A MARBELLA CADIZ ALGECIRAS N-340

BENALMADENA COSTA

TORREMOLINOS

Cruce de La Colina Churriana

Cruce

Aeropuerto

A ALMOGIA

CAMPANILLAS

A CARTAMA

ACCESOS MALAGA CONOS

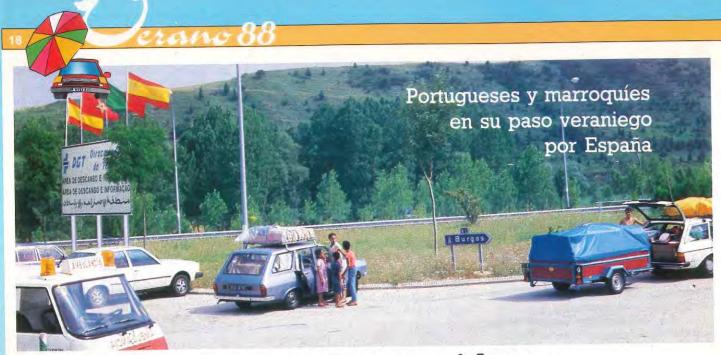
Accesos a la ciudad

Desde el interior dos itinerarios:

MALAGA

- a) Madrid-Córdoba-Málaga: Madrid,
 N-IV, Córdoba (por la Ronda exterior),
 N-IV, N-331, Puerto de las Pedrizas,
 N-331, Málaga.
- b) Madrid-Bailén-Jaén-Granada-Mála-

IV TROUSING



Implicados en muchos accidentes

más la necesidad de controlar el tránsito de emigrantes marroquies y portugueses a través de la Península. Datos elaborados por la DGT evidencian una realidad preocupante. Así, entre 1987 y 1986 se produjo un aumento del 223,08 por 100 en el número de víctimas mortales marroquies, del 98,28 por 100 en el número de heridos leves y del 68,09 por 100 de heridos graves.

Los días en que más se utilizan las áreas de descanso son los fines de semana v el 49,86 por 100 de los emigrantes norteafricanos que lo hacen confiesan que es para descansar durante un tiempo de cuarenta y cinco minutos, en parada que se produce cada 450 kilómetros. El 18,80 por 100 se detiene en estas áreas para recabar información de todo tipo, mientras que el 11,92 por 100 lo hace con objeto de pernoctar, en la parada nocturna más larga del viaje: tres horas.

Destaca el número de vehículos marroquíes que emplearon estas áreas v puestos el pasado año (55.500), un 10,04 por 100 más que en el año 86. Curiosamente, algunas áreas fueron muy utilizadas, frente a otras que experimentaron un descenso apreciable. Así, el puesto de Oyarzun, en San Sebastián, registró una disminución en cuanto a su uso del 40,52 por 100; mientras que el área de Briviesca, en Burgos, sufrió un incremento de utilización del 303,19 por 100. En cuanto

El verano del 87 demostró una vez | a los conductores portugueses, Bri- | viesca registró un incremento del 506,11 por 100 el pasado año, mientras que el puesto de Oyarzun tuvo un descenso del 58.53 por 100. El 65.08 por 100 de los vehículos lusitanos pasan por Salamanca en su camino hacia Portugal. El índice de siniestralidad arroja datos como que entre el 86 y el 87 se produjo un incremento del 232,73 por 100 en los heridos leves y

del 80,33 por 100 en los heridos graves; curiosamente, las víctimas mortales portuguesas disminuyeron en un 31.03 por 100. Las causas que producen los accidentes con mayor número de víctimas, tanto en el caso de conductores marroquíes como de portuqueses, continúan siendo el adelantamiento antirreglamentario, la distracción y la somnolencia de quien va al volante. Para la campaña del verano 88,



OINCIDIENDO con el verano y con las festividades islámicas más señaladas, se produce el tránsito por la Península de medio millón de emigrantes norteafricanos. Una delegación marroquí ha sentado con las autoridades españolas las bases de una cooperación más eficaz para ahorrar accidentes y víctimas en la carretera

«La operación tránsito fue en 1987 un éxito completo, con retrasos mínimos en los puertos en comparación con años anteriores. Los marroquíes han encontrado meioras importantes. Ya hemos tratado con la directora general de Tráfico, con la Cruz Roja, con Protección Civil y con los alcaldes y gobernadores civiles de Ceuta, Algeciras y Cádiz para que el tránsito sea en 1988 aún mejor, puesto que esperamos un número mayor de marroquíes en tránsito por España», explica a TRAFICO Azzedín Guessús, embajador del reino de Marruecos en Madrid.

Según el análisis del representante marroquí, las medidas comunes y la movilización española cara a la operación tránsito contribuirán decisivamente a la consolidación de la imagen de España «como el país amigo de Marruecos». Para Ali Achur, cónsul general de la Embajada marroqui, el planteamiento es igual de positivo. «Nos consta -dice- que se meiora año tras año la travesía a lo largo de las carreteras españolas. Hay problemas para todos los turistas, marroquies y no marroquíes, en el campo de la seguridad vial y la seguridad ciudadana en el período de mayor afluencia, en el verano. Pero los problemas van disminuvendo gracias a los esfuerzos desarrollados a ambos lados del Estrecho.»

Una operación que mueve anualmente cerca de 500.000 personas y que a menudo se ve sacudida por imponderables. Por parte marroqui se ha desplegado una campaña a base de folletos, radio y televisión en los países de origen de donde salen los emigrantes marroquíes. «Se trata de darles consejos —indica el señor Achur— sobre precauciones e itinerarios, para evitar robos y accidentes... Y este año pensamos incrementar la campaña mediante videocassettes dentro de los consu-

«Los españoles, como emigrantes que son, deben comprendernos», dice el embajador Guessiis

Nuevos acuerdos entre España y Marruecos

MEDIDAS COMUNES PARA LA «OPERACION **TRANSITO»**

lados, antes de que empiece la operación, en los meses de comienzo del

REACCION POSITIVA DE LOS EMIGRANTES

Desde el inicio de la campaña, la idea de la seguridad vial parece haber calado en muchos emigrantes. Como indica el cónsul general de la Embajada marroqui, señor Achur, «la campaña se ha notado muy especialmente en el grado de utilización de las áreas de descanso. Eso significa una concienciación muy notable».

En opinión del embajador Guessús, hay aspectos mejorables en las referidas áreas de descanso. «Las familias marroquíes incluyen muchos niños -comenta- de corta edad. Y los campos de descanso no tienen para ellos ninguna seducción. Por eso hemos acordado prever algunos parques de atracciones para que los padres no tengan que obligar a los pequeños a ir a las áreas de descanso. Pensamos que de esta manera los campos de descanso se verán como algo necesario en el trayecto hacia Marruecos.»

Las dificultades idiomáticas son clave en los problemas que se le plantean al emigrante marroquí de paso por España. Siendo un país de paso obligado para ellos, el idioma español puede cobrar mayor importancia en el reino hachemí. «Marruecos es el primer país hispanoparlante de Africa —asegura el señor Guessús-. Hav más de dos millones de marroquíes hablando castellano. En las escuelas, hay alrededor de cuarenta mil marroquies que estudian español. Pero debemos incrementar el nivel del castellano hasta que alcance la igualdad exacta con el francés, por ejemplo. Y esto no es sólo responsabilidad de Marruecos, sino también del Gobierno español. Y estamos sensibilizando al Gobierno español para que haga esfuerzos para que el español sea la lengua número uno o número dos, como el francés, en Marruecos »

MAS EMBARQUES Y SALIDAS

Aparte de la introducción de zonas de entretenimiento para niños en las áreas de descanso, las conversaciones con las autoridades españolas han supuesto otras novedades para la operación tránsito. Según Ali Achur, «se va a mejorar la infraestructura de las áreas de descanso y dentro de los recintos portuarios de Algeciras, Málaga y Almería para añadir más sombra, servicios y agua; también se tratará de organizar mejor la salida de los coches y los embarques. Porque cuantos más embarques y salidas haya, menos problemas habrá en el puerto de Algeciras. Eso es lo más importante».

Señaló asimismo el embajador Guessús que «para facilitar y acelerar el tránsito de los marroquíes que vienen de Ceuta v cruzan la frontera se van a arbitrar medidas complementarias». España puede dejar de ser en lo sucesivo ese «recorrido largo, penoso y en condiciones difíciles» que hasta ahora era la piel de toro para los emigrantes norteafricanos

Juan GIRON ROGER

la DGT ha establecido algunas novedades resaltables. Se abre un nuevo puesto en La Almunia de Doña Godina (Zaragoza) para portugueses y marroquies, con dotación de una «roulotte» como oficina de información. Se abre del 24 de junio al 10 de agosto el puesto de Santa Cristina de la Polvorosa (Zamora) para portugueses, un puesto que posiblemente pase a área de descanso en la próxima campaña. En todas las áreas se instalará un pequeño parque infantil con columpios y otros

realizan estos recorridos. En Burgos se 1 amplía la zona de sombras y aparcamiento. En Valdepeñas se aumenta en 13.000 metros cuadrados el área de descanso. En Córdoba se procede al vallado de todo el área. En Santa Cristina de la Polvorosa se arreglan los accesos y se instalan bancos y mesas en los puestos de La Cabrera y el Cuadrejón (Cádiz). Medidas todas tendentes a reducir la tasa de accidentalidad y a hacer más grato el paso de estos emigrantes por el territorio español. Los entretenimientos para los niños que I marroquíes seguirán contando con las

áreas de Briviesca, La Cabrera, Valdepeñas, Villafranca, El Cuadrejón y el puesto de Oyarzun; mientras que los portugueses que atraviesen territorio español podrán descansar o informarse en las áreas de Oyarzun, Briviesca, Torquemada y Tordesillas. Poco a poco, se está logrando que el paso por nuestro país sea más cómodo y sequro para estos conductores de temporada que con triste frecuencia se dejan la vida en nuestras carreteras.

Juan GIRON ROGER

CUXIIOS Dr. Angel DEL AGUILA

Los riesgos del verano

ON vistas a las tan cercanas vacaciones estivales, vamos a darles unos breves conseios sobre los accidentes y peligros que nos podemos encontrar todos con más frecuencia durante esta época.

De entre las lesiones, las más habituales son las producidas por el sol y el

INSOLACION: Se produce por la acción directa y prolongada de la irradiación del sol sobre la cabeza. Hay que tener en cuenta que los niños son mucho más sensibles y para ellos es más peligrosa. Se caracteriza por fuertes dolores de cabeza, pudiendo producirse náuseas, así como temperatura elevada e incluso convulsiones.

Lo mejor es una buena prevención. evitando la acción directa del sol sobre la cabeza. Pero si la insolación se ha producido, la actuación debe ser la siquiente:

- Retirar a la persona afectada del sol.
- Poner compresas de agua fría en la cabeza.
- Si la temperatura es muy elevada, dar un baño con aqua tibia.
- Para eliminar el dolor de cabeza. administrar aspirina.
- Si, una vez dados estos pasos, aparecen convulsiones, llevar al afectado a un centro hospitalario.

GOLPE DE CALOR: Contrariamente a la insolación, no es necesaria la exposición al sol para que se produzca, dándose con frecuencia entre deportistas, en medios de alta temperatura exterior y alto grado de humedad y con el viento en calma.

Se produce por la imposibilidad del organismo para sudar, que es el mecanismo por el que el cuerpo se defiende ante el calor excesivo. Se trata de un cuadro grave y peligroso, caracterizado por una temperatura alta (entre 40 y 42 grados), piel seca y muy caliente y gran debilidad general.

Las medidas a adoptar ante un cuadro de este tipo son estas:

 Hacer descender la temperatura. mediante compresas de agua fría; colocar a la persona afectada a la sombra y en zona aireada y destaparla. Lavarla con agua fría o bañarla, hasta que la temperatura baje a 38,5 grados.

- Dar masaies en las extremidades, para que circule bien la sangre.

 Administrar agua con un poco de i sal v bicarbonato.

 Si el cuadro es intenso o el enfermo sufre convulsiones, trasladarlo a un centro médico.

QUEMADURAS SOLARES: Este tipo de guemadura, si bien suelen ser de primer grado (eritemas) o, en ocasiones. de segundo grado (ampollas), pueden revestir cierta gravedad por la extensión

Para prevenirlas, hay que tomar el sol poco a poco, con el fin de que la melanina -pigmento de la piel que le da el tono bronceado- se forme, va que es ella la que nos protege de los ravos solares. Los primeros días no hay que pasar nunca de treinta minutos de exposición al sol. Tampoco hay que tomar baños de sol a las horas del mediodía, que es cuando más puede quemar. Conviene, asimismo, tomar abundantes líquidos, e incluso, una proporción de sal mayor de la habitual.

Si la guernadura se produce, conviene meterse en un baño con agua fresca, para que se refrigere el cuerpo, y posteriormente aplicarle una crema hidratante. Si existen ampollas, no hav que pincharlas nunca, ya que aumentaría el riesgo de infección y se produciría una herida que tardaría más en curar y dejaría cicatriz. Tampoco hay que aplicar pomadas a las ampollas, y si alguna se abre hay que tratarla como a una herida, con una solución antiséptica y nada más.

Si las lesiones son muy extensas, es conveniente la asistencia en un centro

En el medio acuático

En esta época también se dan con cierta frecuencia, en buena lógica, los accidentes en el medio acuático. Aunque las actividades en el agua son siempre reconfortantes y recomendables, hay que adoptar una serie de precauciones que más bien son apelaciones al sentido común y con las que podría evitarse cada año un buen número de fallecimientos por descuido o imprudencia.

AHOGAMIENTOS: El caso de los ahogados es una de las situaciones en las que una buena actuación y unos buenos conocimientos de socorrismo pueden conseguir salvar una vida. Sobre todo, teniendo en cuenta que un traslado sin más a un hospital puede originar una pérdida de tiempo suficiente como para que los médicos del mismo nada puedan

Hay que ser muy constantes en las maniobras de reanimación y no cesarlas hasta que la persona se recupere. Incluso hav que continuar con dichas maniobras en el curso del traslado al hospital.

No hay que pensar que sólo se ahogan los que no saben nadar, pues aunque se estima que el 40 por 100 de los ahogados son niños menores de cuatro

años -lo que se podría evitar en buena medida con una correcta vigilancia por parte de los adultos-, una buena proporción de víctimas afecta a nadadores que cometen grandes imprudencias.

Aunque médicamente se distinguen diferencias entre si el hecho se ha producido en agua dulce, salada, en piscina o en agua contaminada, aguí vamos a explicar lo que hay que hacer, sea cual sea la circunstancia.

- Hay que valorar el estado en que se encuentre la persona afectada: consciente/inconsciente, con/sin respiración, v con/sin pulso.

 Es preciso colocar a la víctima boca abajo, con la cintura elevada y la cabeza ladeada, con el fin de que el agua que todavía tenga en la boca pueda salir. Por

- Si no hay pulso, se debe dar al afectado un masaie cardíaco, aproximadamente cada cuatro o cinco insuflaciones. Esta maniobra hay que mantenerla durante mucho tiempo -incluso hasta una hora— y no hay que interrumpirla ni en el traslado a un hospital, por lo que lo adecuado es realizar éste en vehículos de tamaño suficiente. Sólo puede interrumpirse en el momento del ingreso

como dentadura postiza o cualquier otro

cuerpo extraño, pasando a comprimir

con las dos manos y de forma rítmica so-

bre las costillas. A los niños se les pue-

de coger por los pies v. situados cabeza

abajo, darles unos golpecitos en la es-

Esta actuación debe durar poco tiem-

po - aproximadamente medio minuto -...

pero si tras realizarla no se aprecia una

actividad espontánea del organismo, hay

ta al ahogado y ponerlo boca arriba y con

la cabeza vuelta. Entonces se le practica

la respiración boca a boca, sin olvidar que

hay que taparle la nariz para que el aire

no se escape y entre en los pulmones.

En el caso de niños, hay que introducir

su nariz y su boca dentro de la boca del

Dicho paso consiste en dar la vuel-

que pasar al siguiente paso.

socorrista

Para poder salvar la vida de un ahogado, es fundamental que las maniobras de reanimación comiencen lo antes posible, no se interrumpan en ningún momento y sólo el tiempo justo para mover al ahogado, y se realicen sin cesar hasta la llegada al hospital.

en un hospital.

En cuanto al rescate, se debe realizar

otra parte, hay que quitarle elementos | lo antes posible y por personas que sepan nadar bien, y la respiración boca a boca se puede iniciar todavía en el agua. Pero lo más importante es ser muy prudente en el agua.

Deshidratación

En esta época del año también se pueden dar unas situaciones que, si en un principio no revisten mucha gravedad, sí nos pueden fastidiar las vacaciones. Se trata de las deshidrataciones.

Hay que tener en cuenta que las personas mayores y los niños son especialmente susceptibles en este sentido, v que la capacidad de su organismo para adaptarse a tales situaciones es menor.

Una deshidratación se puede producir simplemente en un largo viaje y a las horas de más calor, porque el cuerpo va perdiendo aqua y sales mediante el sudor y la respiración. Esto no siempre se nota, porque el aire que entra por la ventanilla de un coche es suficiente para evaporar el sudor que produce el organismo, de modo que no se aprecie el exceso de sudor. En estas situaciones de viajes largos y calor intenso hay que beber mucha agua, e incluso, tener la precaución de tomar un poco más de sal en las comidas.

Lo indicado afecta a personas sanas. Pero, por otra parte, si la persona se encuentra afectada por vómitos o diarreas —tan frecuentes también en verano—. hay que extremar los cuidados para evitar estas deshidrataciones

Picaduras v mordeduras

Las picaduras y mordeduras de insectos y otros animales son también frecuentes durante el verano. Si se trata de picaduras de abeja, hay que extraer el aguijón con pinzas, tratando de no romper la bolsa de veneno, aliviando el dolor con pomadas balsámicas antihistámicas y amoníaco. Las de alacrán hay que tratarlas de modo similar, pero si el dolor v la hinchazón no ceden al cabo de dos horas, hay que acudir al médico. Las de insectos comunes como el mosquito, los tábanos, las pulgas, etcétera, hay que lavarlas para evitar las infecciones y aplicar después antisépticos, pomadas balsámicas o una pasta con bicarbonato. Nunca hay que rascarse, porque esto puede producir escoriaciones en la piel.

En el caso de las medusas, los efectos son muy dolorosos. Si una parte se queda pegada a la piel hay que quitarla con la mano protegida por un quante, por ejemplo, o rascando con agua y arena. Después hay que tratar la zona afectada con hielo, amoníaco o pomada antihisalergia al polen Dr. T. SAINZ MARTIN (*)

Conducción v

A alergia es la propiedad o cualidad que un 20 por 100 de la población tiene para enfadarse o cabrearse con unas sustancias que «flotan en el aire»: los pólenes o productos derivados de éstos, al estar suspendidos en el ambiente llegarán a nuestros ojos, los respiraremos por nuestra nariz y como si de un «combate pugilístico» se tratara, el paciente alérgico sufrirá unos síntomas de hinchazón de ojos, lagrimeo, visión borrosa y picor. Todo esto nos impedirá tener una visión perfecta, que en la conducción es necesaria e imprescindible. Por otro lado, en ese «combate» la nariz también es «golpeada» y se produce hinchazón, aguilla y muchos estornudos, que harán perder el control del vehículo por unas décimas de segundo; pero como son muy repetidos se convertirán en segundos, con el peligro que eso conlleva. El picor nasal hará que suelte el volante para rascarse la nariz y los ojos. La obstrucción en la nariz llevará a una mala ventilación y ésta, a su vez, a un cansancio más fácil que producirá una menor concentración y una disminución en los reflejos (necesarios para una conducción correcta). La obstrucción también afecta a los oídos, en los que se desarrollará. una disminución o falta de audición. Estos posibles descontroles (disminución de visión, pérdida del control del vehículo durante segundos, más fácil cansancio, menor concentración, mayores molestias frente al sol o la luz, disminución en la audición) nos llevan a una gran pérdida de nuestros reflejos ante posibles

¿QUE HACER PARA EVITARLO?

nercances

- · Consultemos al médico y, si es posible, al
- Nos lavaremos la nariz y los ojos con mucha frecuencia, pues eliminaremos las sustancias que nos
- Usaremos gafas de sol, para evitar que muchos pólenes lleguen a nuestros ojos y nos protejan de la
- Beberemos mucha agua y, si es posible, no fría. Cerraremos las ventanas de nuestros vehículos
- cuando circulemos Si tenemos aire acondicionado en nuestro coche o camión, lo usaremos aunque no haga calor. nues el aire habrá sido filtrado
- Sepa que por la noche existe mayor humedad y el número de pólenes ambientales es menos abundante.
- · No conduciremos, si es posible, los días de mu-
- No fumaremos ni permitiremos fumar dentro del
- medio de locomoción. • El médico le prescribirá antihistamínicos, pero ojo: existen muchos que producen sueño y disminu-

yen los reflejos, lo cual nos dice que es peor el remedio que la enfermedad. Pero, gracias a la ciencia, desde hace dos o tres años tenemos los nuevos antihistamínicos que no dan sueño, que no disminuven los reflejos y que son eficaces. Estos productos son tres: astemizol, terfenadina y mequetazina.

 Como solución definitiva para años venideros sólo existe la INMUNOTERAPIA: el arte médico de curar con vacunas de polen. Este tratamiento sólo debe ser hecho por especialistas en alergia, pues necesita para ser efectivo un estudio correcto, un diagnóstico acertado y un tratamiento específico y artesanal.

 Como conseio final: disminuiremos la velocidad de nuestro vehículo, pues vemos mal, respiramos peor y no oímos y estamos más cansados, por lo cual nuestra concentración y nuestros reflejos están muy

«SI ERES ALERGICO al polen en primavera, CON-DUCE DESPACIO; los otros conductores te lo agra-

> (*) Alergólogo del Centro Especial Ramón y Cajal, Madrid.



mediante

destellos

luminosos.

PARA UN BUEN VIAJE







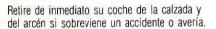
No deje de verificar la presión de los neumáticos antes de hacerse a la carretera.

Ubique a los niños en el asiento posterior, para mayor seguridad.

> Mantenga los intermitentes encendidos hasta

que haya realizado el

adelantamiento, que habrá anunciado con antelación.

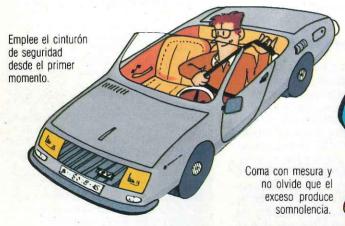




No deje que la falta de gasolina le juegue una mala pasada. Llene el depósito antes de salir.

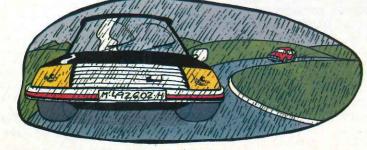
Aproveche esta ocasión para someter su coche a la revisión que periódicamente precisa.







Extreme su atención cuando atraviese núcleos urbanos, especialmente con niños, peatones v ciclomotores.



18 18 18 18 18

Amplie la distancia de seguridad si va por autopista o las condiciones meteorológicas son adversas.





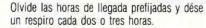
Recuerde que el uso de casco al circular en moto es obligatorio y recomendable para su seguridad.





No olvide los efectos del alcohol en carretera. Beba de







Mantenga siempre la velocidad adecuada a las condiciones de la vía o a las circunstancias del

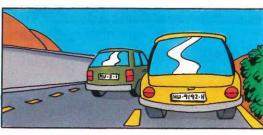


Reparta el peso de su equipaje en el coche. Evite el exceso de bultos y no obstaculice la visibilidad del conductor.

Aplique la norma retrovisor-señal-maniobra



Primordial: compruebe el estado de frenos, dirección, ruedas y alumbrado.



No olvide circular por el carril derecho en autopista y autovía, adelantando por los restantes y volviendo gradualmente a la derecha.

Evite adelantamientos cuando vaya en caravana y respete la distancia de seguridad.

Dibujos: SEBASTIAN



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

Podemos prestarle, además, auxilio mecánico y sanitario las veinticuatro horas del día.

(93) 4213333 EN CATALUÑA
(93) 4213333 EN CATALUÑA
DET DIRECCIÓN GEOL. DE TRÓFICO
Ministerio del Interior

Conociendo el número de dientes del plato y de los piñones podrás saber el número de vueltas que da la rueda, y sabiendo el diámetro de ésta podrás conocer la distancia que recorre la bicicleta por cada vuelta completa de los pedales, esta distancia es lo que se conoce en el argot ciclista como «DESARROLLO».

Un «desarrollo largo» viene determinado por el uso de un plato grande y piñones pequeños; por el contrario, un «desarrollo corto» vendrá determinado por el uso de un plato pequeño y piñones grandes.

Cómo calcular el desarrollo.

- Primero se calcula la relación de transmisión.
- 2. Después calculamos la longitud de la circunferencia.
- 3. Por último multiplicamos el número de vueltas por la longitud de la circunferencia.

Calcula tú ahora los desarrollos que proporcionan las posibles combinaciones del cambio de marchas de la bicicleta de Juan. Las ruedas tienen un diámetro de 690 mm.

PIÑONES

22

Plato de 46 dientes Plato de 42 dientes



NUESTRO BUZON

Les escribo para decirles que nemos necho en clase un trabajo de les que hemos hecho redacción sobre el tráfico, y entre todos los compañeros hemos visto v hemos discutido por qué hay tantos accidentes en España, y sobre todo en la Semana Santa, que creemos que ha habido muchos. Unos decíamos una cosa y otros decían otra, pero vo creo que la culpa de los accidentes la tienen los conductores de los coches, que son los que tienen la obligación de conducirlos y hacer que no corran.

Vemos en la publicidad de los períodicos y de la televisión que los coches modernos pueden correr a una velocidad que no es la que se marca para ir por las carreteras. También aquí en Madrid, en la M-30 y cuando hay una avenida ancha. los conductores van más deprisa de lo que deberían ir, y así es posible que los accidentes sean más grandes. Tendría que haber más vigilancia, y que la policía pusiera multas más caras, así creo que se evitarían muchos golpes y accidentes.

> **Ernesto Martínez Cruz** 12 años. Madrid

El conductor de un vehículo sufre un pinchazo, junto a la tapia de un manicomio. Procede a cambiar la rueda, retira las tuercas, pero al intentar enroscarlas en la rueda nueva, no las encuentra por ningún lado. Está desesperado y no sabe qué hacer.

—¡¡Pchss!! ¡¡Pchhss!! Se vuelve, al oír que le chistan. Un loco, encaramado a la tapia, le dice: -¡Es muy fácil! Retire una tuerca de

cada una de las otras ruedas, y ya tendrá tres en todas.

-¡Pero, oiga! ¿Usted no está loco? -observa el conductor. -¡Loco sí! ¡Pero no soy imbécil!

Valentín Ramírez, 13 años, Sevilla

CHICO-TEST

- ¿Qué debes hacer si el quardia te indica que continúes la marcha. pero el semáforo está en roio?
- 1. Obedecer al agente. Su orden anula la señal luminosa. 2. Pararme, e indicarle que el semáforo
- está en rojo. 3. Obedecer al semáforo.
- ¿Qué precauciones debes tomar para cruzar un paso a nivel sin barreras?
- Pararme y esperar a que pase un tren. Pararme y no atravesar hasta no estar seguro de que no se aproxima ningún
- 3. Pasar a toda velocidad.
- ¿Qué significa para los vehículos la luz intermitente de los semáforos en los pasos de peatones?
- 1. Que pueden avanzar extremando la precaución y deteniéndose si fuera nece-
- 2. Que la preferencia es siempre de los vehículos 3. Que el semáforo está averiado.
- ¿Qué se necesita para conducir un ciclomo-
- Hace falta licencia y tener 14 años.

Basta con que mi padre me lo permita.

- Basta con saber conducirlo.



- 1. La entrada prohibida a la vía así señalizada a las bicicletas y ciclomotores.
- 2. La pista obligatoria por la que deben circular las bicicletas.
- La entrada prohibida a la vía así señalizada de todos los vehículos de dos rue-
- Ya sabes que es obligatorio señalar con el brazo tanto el giro a la izquierda como a la derecha, ¿pero cuándo?
- Después de iniciar el giro.
- Antes de empezar a realizar la maniobra. Depende de que se vava a girar a la iz-
- quierda o a la derecha.
- Si vas caminando y no hay pasos de peatones cercanos, ¿por dónde debes cruzar?
- Por las esquinas.
- Por el centro de la manzana.
- Por donde prefiera.
- El conductor del coche que va delante indica con el brazo que va a girar a la izquierda, pero al mismo tiempo lleva dado el intermitente de la derecha. ¿A qué señal debes dar preferen-
- A la que hace el conductor con el brazo.
- 2. Al intermitente.
- 3. A ninguna, porque se anulan.
- Si circulando con tu bicicleta llegas a un cruce con esta señal.

¿qué debes hacer?

- 1. Detenerme si se aproximan vehículos por la derecha, para dejarles pasar.
- Deternerme sólo si se aproximan vehículos bien sea por la derecha o por la izquierda.
- Detenerme siempre, se aproximen vehículos o no, para observar el cruce.

20 CUCION: 8, 1; b, 2; c, 1; d, 1; e, 1; f, 2; 9, 1; h, 1; i, 3.

Story

FANTASMITA CALLEJERO PELIGRO AL «SPRINT» Por REQUEJO

























1810

SEGURIDAD Estabilidad 8 Suspensión 8 Frenos 8 Dirección 8 Ruedas 6 Luces 8 NOTA MEDIA: 8,2 NOTA MEDIA MEDIA

SEGURIDAD: 7,6

ión del turbocompresor en , que mueve al BX sobreaconseguido unos resultaen los motores diesel turle intercambiador aire/aire iguiendo unos resultados e el punto de vista de las desde el del consumo. La rsión del BX se ha mostraa, consiguiendo que sus inte por encima de la verc. y 94 CV. Algo que no hora de medir la potencia trado con una cifra real de ente la cifra anunciada de sponible, no tiene nada de ite BX haya sido capaz de km/hora anunciados por el náxima y de pasar de 0 a

s. ble.

onales.

ore.

Motor 16

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

Comentario.—El último Citroën BX lanzado en el mercado español tiene mucho de turbo y poco de diesel. El nuevo modelo sale a la calle por algo menos de dos millones trescientas mil pesetas y llama la atención por su rapidez de respuestas, por sus aceleraciones enérgicas, por sus frenos superpotentes, por la nobleza de su comportamiento y por su facilidad de conducción. El nuevo BX conserva la economía de las mecánicas alimentadas por gasóleo y su carácter diesel se puede descubrir por los «castañeteos» del motor tras la puesta en marcha, así como por las bocanadas de humo negro que salen por el escape cuando se acelera sin compasión. El BX TRD turbo es un coche que merece la consideración de los usuarios más viajeros, personas que pasan mucho tiempo en la carretera y aprecian no sólo la comodidad, sino también la conducción rápida con consumos recortados.

LO BUENO

- Prestaciones y consumo.
- Seguridad de marcha.
- Potencia de los frenos.

LO MALO

- Cuadro de mandos muy simple.
- Acabado mejorable.
- Quinta marcha bastante ahorrativa.

EL PERIÓDICO

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

Comentario.—La ya de por sí amplia gama del Citroën BX, recibe una nueva versión más que interesante. El BX TR turbodiesel se sitúa en el vértice de la gama y va destinado evidentemente no sólo a los que hacen un elevado kilometraje al cabo del año, sino también a los que anteponen un buen nivel de confort.

Mecánicamente no hay sorpresas: el motor es el mismo que el del Peugeot 405 TD, aunque éste tardará unos meses en llegar al mercado español. Por ello, el BX TR turbodiesel puede considerarse la avanzadilla en cuanto a motor. A su nivel de confort une en este caso unas prestaciones realmente excepcionales, con unos consumos en la línea de un vehiculo de bajo coste de utilización.

LO BUENO

- Prestaciones del motor.
- Consumos ajustados.
- Buen comportamiento.

LO MALO

- Acabados mejorables.
- Salpicadero poco atractivo.
- Freno de tacto peculiar.

N el mundo del automovilismo y en el mundo industrial del automovilismo sobre todo, se han producido fenómenos sorprendentes, y quizá uno de los más interesantes continúa aún hoy día admirando a propios y extraños: nos referimos al caso de Morgan.

Morgan presentó su primer vehículo al público en una exposición de bicicletas y motocicletas en la sala Olympia de Londres en el año 1910. Se trataba de un triciclo -el famoso Morgan Threewheeler ... sobre cuvas cualidades no es necesario detenerse, basta dar el dato de que básicamente se fabricó hasta el año 1952, es decir, 42 años después. Pocos modelos lograron permanecer en producción durante tantos años.

No es difícil imaginarse cómo era una fábrica de automóviles en 1910: Una gran nave o dos o tres colocadas

VIEJAS **GLORIAS**

MORGAN

paralelamente, unas cuantas máquinas, herramientas manejadas por gente habilidosa capaz de hacer con ellas cualquier cosa, un enorme almacén de maderas y un curioso ambiente por el que se desenvuelven con soltura, iqual carpinteros que mecánicos o tapiceros, entre olores de barnices y pegamentos y una especial mezcla de ruidos de fragua y carpintería.

Sí, así es como uno se imagina una fábrica de automóviles de hace 70 años. Lo curioso es que lo que acabamos de describir no es en absoluto una ensoñación fruto de nuestra imaginación, es una fábrica real que continúa su trabajo en el mismo sitio donde empezó hace 80 años y en la misma forma en que lo hacía entonces. Es la fábrica Morgan, un verdadero prodigio automovilístico en donde se producen vehículos como el que hoy presentamos, el Plus 8, fuera de toda actualidad y por completo ajenos a la moda: aunque no por ello poco atrac-

Morgan no es la única fábrica que monta coches a mano v de forma artesanal, Rolls-Royce lo hace igualmente con sus Corniche y Phantom, pero para Rolls esto es una ruina mantenida por motivos de prestigio, cuando para Morgan si perdiera dinero tendría que cerrar al día siguiente. Lo sorprendente, lo increíblemente sorprendente, es que no lo hace.

J. A. DE LA RICA



MUNDO HISTORICO

DOS DE MAYO, Partiendo del maravilloso Paseo de Coches de El Retiro madrileño, se celebró el Primer Rallve de la Comunidad Autónoma Madrileña. Lo más destacable del mismo no fueron esta vez los coches, aunque la inscripción fue numerosa y con modelos algunos muy interesantes, ni la organización, que tuvo algunos despistes, aunque a pesar de la falta de experiencia previa mereciese un aprobado en su conjunto, sino el público. Fue verdaderamente impresionante la cantidad de gente que acudió al Retiro y que incluso esperó el paso del Rallye por los puentes de las carreteras.

Nos ha llegado el rumor de que para el año que viene, y siempre bajo el patrocinio de la Comunidad, este Rallye se convertirá en una verdadera fiesta del automóvil, única en su género en nuestro país. Adelante con ello: está claro que público no faltará.

■ NUEVA ASOCIACION. Esta vez es en tierras de la Meseta en donde nace la Asociación de Vehículos Veteranos de

Avila. Los próximos 10, 11 y 12 de junio realizará su primera gran concentración por tierras de Avila y Salamanca. Para aquellos que puedan estar interesados en pertenecer o patrocinar a esta asociación, les informamos que su dirección es c/ Zurraquín, 2. Avila. Y su teléfono el (918) 21 17 79.

■ CGAA. El Club Gallego de Automóviles Antiquos eligió en su pasada asamblea nueva directiva. Entre los proyectos de la nueva Junta caben reseñar una mavor potenciación del número de socios. la unificación de criterios en la celebración de pruebas y la organización de los tradicionales rallves de Orense. Pontevedra, Vigo y Lalín, añadiendo este año una nueva reunión en Redondella.

La dirección del club es: Apartado de Correos 514, 36080 Pontevedra.

■ CONCENTRACION NACIONAL ALFA ROMEO. Tuvo lugar los días 4 y 5 de junio en el Monasterio de Piedra. en la provincia de Zaragoza. Quizá lo más interesante de esta convocatoria es el carácter nacional de la misma. La idea es reunir una vez al año a aficionados alfistas de toda España, aunque ello entraña verdaderas dificultades de calendario y exige un cierto sacrificio para los alfistas más alejados del punto de convocatoria, aunque éste variará cada año por toda nuestra geografía para compensar molestias.

La dirección de este club es: Gl. Martínez Campos, 49. 28010 Madrid. Tlfs. (91) 273 61 65 y 419 86 45.

X LLOTJA DE L'AUTOMOBIL I LA MOTO ANTIGUA. Como en años anteriores, la Colección de Automóviles de Salvador Claret organizó con la colaboración del Avuntamiento de Sils. Gerona, esta feria del coche, la moto y el juguete antiquos. Este ha sido el décimo aniversario, lo que no está nada mal por estas latitudes tan meridionales, por las que aún se consideran estas manifestaciones como chifladuras de excéntricos.

Motociclismo: Tras los G.P. de Italia v Alemania

«ASPAR» Y «SITO», INTRATABLES

su doble victoria en el Gran Premio de Italia, celebrado en Imola, v su victoria en 80 c.c. en Alemania, en el circuito de Nurburgring, ha puesto a Derbi en inmejorable posición para ganar las dos categorías. En 80 c.c. el dominio de «Aspar» y Derbi es total. Las tres primeras posiciones están ocupadas por «Aspar», Herreros v Crivillé, por lo que el triunfo está prácticamente asegurado para la marca catalana. En 125 c.c., mientras en Imola vencía el de Alcira con claridad, por delante de Herreros, en Alemania

ORGE Martinez «Aspar» con —con un circuito totalmente moiado y apenas media hora después de ganar los 80 c.c.- «Aspar» se iba por los suelos en la primera vuelta. La carrera fue dominada de principio a fin por Gianola (Honda), que se coloca segundo en el Mundial, igualado a puntos con un Julián Miralles (Honda-Ducados) que fue segundo en Alemania, aunque beneficiado por los problemas de Herreros (que entró cuarto cuando marchaba, en la última vuelta. segundo).

En 500 c.c. Eddie Lawson ganó en Italia y se reservó ante el mojado asfalto alemán. Kevin Schwantz (Suzuki) volvió a ganar y Gardner, a demostrar los problemas de estabilidad de su

Honda.

En 250 c.c. Sito Pons y Garriga parecen haberse abonado al segundo y tercer puesto, que repitieron en Italia y Alemania, mientras en el Mundial marchaban primero y segundo, con sólo 5 puntos entre ellos y 25 de diferencia con

el tercero, Jacques Cornu.

Fórmula 1: Mientras Pérez-Sala sique respondiendo

NADIE PUEDE CON PROST

ECORD de Grandes Premios ganados (31), primero en la clasificación del Mundial de Pilotos, líder en el Mundial de Constructores, tres grandes premios ganados de cuatro celebrados... 1988 parece que va a ser el año de la consagración definitiva de Alain Prost v McLaren. En el circuito de Mónaco. un error infantil de su compañero Senna -cuando tenía la victoria a su alcance- le puso el primer puesto a su alcance. En México, la historia parecía repetirse. Senna alcanzó la «pole position», con Prost a su lado. Pero en esta oportunidad el francés no dio oportunidad a nadie, y sólo Senna y el Ferrari de Berger se vieron salvados de la humillación de ser doblados.

Mientras tanto, en esta temporada de abrumador dominio de McLaren -v la próxima McLaren volverá a ter en exclusiva el motor Honda-, la gran atracción está siendo Luis Pé-

Clasificado por los pelos en México por un accidente, falló también el Minardi en la arrancada. Pérez-Sala salió el último, con media vuelta de retraso y empujado por los comisarios, pero realizó una impresionante remontada terminando el undécimo. Muy por encima su conducción de la mecánica de Minardi, Luis Pérez-Sala está siendo observado atentamente por escuderías más poderosas. No sería extraño un fichaje al término de la presente campaña.

¿Y qué más se le puede pedir?

L coche es un centro de atención. Tiene todos los ingredientes para ser el elemento esencial de nuestra era. Es codiciado, deseado, admirado y motivo de envidia. Reconocemos que produce también algunos dolorcillos de cabeza, pero ¿v los beneficios?, ¿es que nadie ve la capacidad de generar dinero que tiene el automóvil...?, ¡claro que no! Si ya lo dice el refrán: «Es más fácil ver la paja en ojo ajeno que la viga en el propio». El coche o el automóvil, como se guiera, está siendo un elemento de trabajo para muchos. Incluso aquellos que ejercen profesiones al margen del Código Penal, tienen en el automóvil un fiel acompañante.

Pero, además, con el coche podemos viajar y parar cuando queramos. Nos permite, también, ejercitarnos en habilidades para las que, de otra manera, estaríamos incapacitados, como es cambiar una rueda o dar unos empujoncitos cuesta arriba en algún momento propicio para ello. ¿Qué sería nuestro cuerpo v nuestra sabiduría si no fuese por eso? Pues qué va a ser: que nadie sabría cambiar una rueda de coche como nadie sabe poner la hélice a un transatlántico o como se desconoce, en toda la geografía nacional, el mecanismo para poner en marcha una nave espacial. Incultura v más incultura. Pero gracias al coche, todos o casi todos sabemos cambiar una rueda. Y hay más: gracias a él, de vez en cuando, nos vemos obligados a realizar un poco de ejercicio físico, por las mañanas, empujando el coche para que arranque. Algo que debería salir de nosotros voluntariamente, como es el hacer ejercicio, no sucede; y de nuevo tenemos que agradecer a nuestro automóvil el comportamiento para con su dueño.

Y luego hay gente que se queia. Nos lleva, nos trae, nos aquanta, nos deja que le echemos gasolina, y esto no nos lo aquanta nadie más, v encima se preocupa de nuestra cultura mental v física. Pero..., ¿se puede pedir más?

FERVI

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

B. A. A. A.	Matrículas	concedidas			A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH
Provincias	Ultimas matriculas abril 88	Ultimas matrículas mayo 88	Total vehículos matrículados mayo 88	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
Alava (VI)	5595-J	6416-J	821	422	33
Albacete (AB)	2128-1	2755-1	627	645	152
Alicante (A)	2371-BC	6929-BC	4.558	2.697	727
Almeria (AL)	2416-L	3678-L	1.262	897	214
Asturias (O)	2742-AN	5185-AN	2.443	1.477	175
Avila (AV)	9602-D	9891-D	289	247	44
Badaioz (BA)	2374-L	3326-L	952	931	218
Baleares (PM)	5980-AT	1435-AU	5.455	1.976	632
Barcelona (B)	7156-IZ	3972-JC	16.816	8.769	1.755
Burgos (BU)	6390-K	7224-K	834	454	42
Cáceres (CC)	5930-H	6573-H	643	647	104
Cádiz (CA)	5499-Y	7691-Y	2.192	1.696	520
	0657-S	2110-S	1.453	826	142
Cantabria (S)	5240-S	6683-S	1.443	900	229
Castellón (CS)	9476-J	0327-K	851	711	137
Ciudad Real (CR)	3925-T	5377-T	1.452	1.057	298
Córdoba (CO)		3094-AK	2.514	1.799	306
Coruña, La (C)	0580-AK			389	51
Cuenca (CU)	5212-E	5639-E	427		
Gerona (GE)	7430-AC	9574-AC	2.144	1.258	233
Granada (GR)	1123-P	2775-P	1.652	1.699	372
Guadalajara (GU)	6666-D	6989-D	323	247	42
Guipúzcoa (SS)	7664-AB	9597-AB	1.933	1.198	126
Huelva (H)	8417-J	9440-J	1.023	453	137
Huesca (HU)	3084-H	3595-H	511	358	60
Jaén (J)	6875-K	7950-K	1.075	886	239
León (LE)	0960-O	1979-0	1.019	796	76
Lérida (L)	8317-N	9374-N	1.057	515	94
Lugo (LU)	7365-J	8145-J	780	526	79
Madrid (M)	2261-IT	9105-IU	16.844	5:331	756
Málaga (MA)	8265-AK	1458-AL	3.193	2.370	639
Murcia (MU)	1990-AF	4901-AF	2.911	1.932	623
Navarra (NA)	5673-V	7300-V	1.627	786	121
Orense (OR)	1803-J	2534-J	731	526	89
Palencia (P)	0660-F	1049-F	389	312	17
Palmas, Las (GC)	0214-AH	2972-AH	2.758	1,769	284
Pontevedra (PO)	1108-AC	3083-AC	1.975	1.432	312
Rioja, La (LO)	3399-	4055-1	656	457	60
Salamanca (SA)	2707-J	3348-J	641	467	36
Sta. Cruz Tenerife (TF)	2383-AD	4672-AD	2.289	1,308	161
	1835-E	2185-E	350	238	30
Segovia (SG)	2773-AU	6850-AU	4.077	2.448	626
Sevilla (SE)	9746-C	9969-C	223	123	17
Soria (SO)	6588-V	8462-V	1.874	941	255
Tarragona (T)	0502-E	0798-E	296	251	47
Teruel (TE)		3053-L	981	695	122
Toledo (TO)	2072-L	2761-CN	6.787	4.271	1.281
Valencia (V)	5974-CM	THE REAL PROPERTY.	(E. 1.175.)		
Valladolid (VA)	9324-0	0316-P	992	749	74
Vizcaya (BI)	1084-AV	4066-AV	2.982	1.680	136
Zamora (ZA)	1380-F	1733-F	353	353	28
Zaragoza (Z)	8015-AB	0131-AC	2.116	1.321	149
Ceuta (CE)	0386-D	0596-D	210	143	22
Melilla (ML)	1809-C	1915-C	106	147	15
TOTALES			111.910	64.526	13.137

NOTA: Por necesidades de edición, estos datos han sido cerrados a 27 de mayo

BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

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

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.

Don/doña	población
código postar	profesion
provincia	u la por la Dirección
Deseo recibir la Rev	rista TRAFICO, editada por la Dirección a partir del mes de de 1986. de 1988
General de Trancor	de 1988
	de
a ·	de de 1988 Firma,

kilómetro a kilómetro

Cádiz-Jerez



N estos momentos, cuando una inmensa mayoría tiene organizadas sus vacaciones veraniegas, cuando las playas ya han atraído a los primeros bañistas y las carreteras que unen zonas costeras comienzan a verse casi pobladas de vehículos en puntos concretos del litoral español, la revista TRAFICO ha querido recorrer uno de los lugares más bonitos de nuestra geografía como es Cádiz-Jerez, por los pueblos de la Bahía, por la conocida Ruta del Vino. Partiendo de la capital gaditana, nos hemos adentrado en El Puerto de Santa María. Ha sido el único trayecto por carreteras nacionales, ya que en el resto, Rota, Chipiona y Sanlúcar, hasta llegar a Jerez, circulamos por locales y comarcales que, salvo raras excepciones, están en buen estado y nada tienen que envidiar a las nacionales. Quizá por este motivo hay un bajo número de accidentes y, lo que es más importante, de víctimas mortales. Tampoco se prevén grandes obras, y es que las mejoras efectuadas han dejado el recorrido en unas condiciones aceptables, máxime si tenemos en cuenta que la red de carreteras de Andalucía no es de las más sobresalientes del Estado.



PORLA RUTA DEL VINO

La Puerta de Tierra de la capital gaditana ha sido el punto kilométrico donde hemos comenzado este trabajo de la Ruta del Vino por los pueblos de la Bahía.

Con un denso tráfico, atravesamos las avenidas de Andalucía, de Ana de Villa y de Cayetano del Toro para llegar al puente León de Carranza en la Nacional 443, a la altura del kilómetro 7.

Km. 4.—Termina el famoso puente León de Carranza, inaugurado en 1970. Hasta entonces, la única entrada a Cádiz se efectuaba por la carretera de San Fernando. És un puente con un carril de entrada y otro de salida, que a determinadas horas del día se abre para que puedan pasar los barcos que salen de La Carraca, lo que ocasiona grandes atascos en el tráfico rodado. Para la entrada a Cá-



El puente León de Carranza, en plena apertura para el paso de los barcos. Es la principal vía de acceso a la ciudad de Cádiz.



La entrada a El Puerto de Santa María se hace intransitable en las épo- Base Naval de Rota. cas clave.



diz se ahorran aproximadamente unos 20 kilómetros, al no tener que Sidonia. ir forzosamente hasta San Fernando. culos/día. En un principio era de pea- geciras. je, pero ahora es libre. Se habla, aunque parece sólo un rumor, de hacer otro puente junto al existente para POR LA NACIONAL IV que haya dos carriles de entrada v dos de salida, lo que agilizaría consiizquierdo se encuentran los astilleros. Es ésta la principal vía de acceso a la ciudad de Cádiz. La otra -ya lo decíamos— es por San Fernando. Ambas se dan la mano en el kilómetro 660 (el 300 de la N-IV), continuando unidas hasta El Puerto de opciones.

Km. 2,500.—Salida hacia Medina

Km. 0.—Anuncio de la autopista La intensidad que soporta el puente Sevilla-Cádiz, A-4. También se ense cifra en una media de 20.000 vehí- cuentra aquí la señalización para Al-

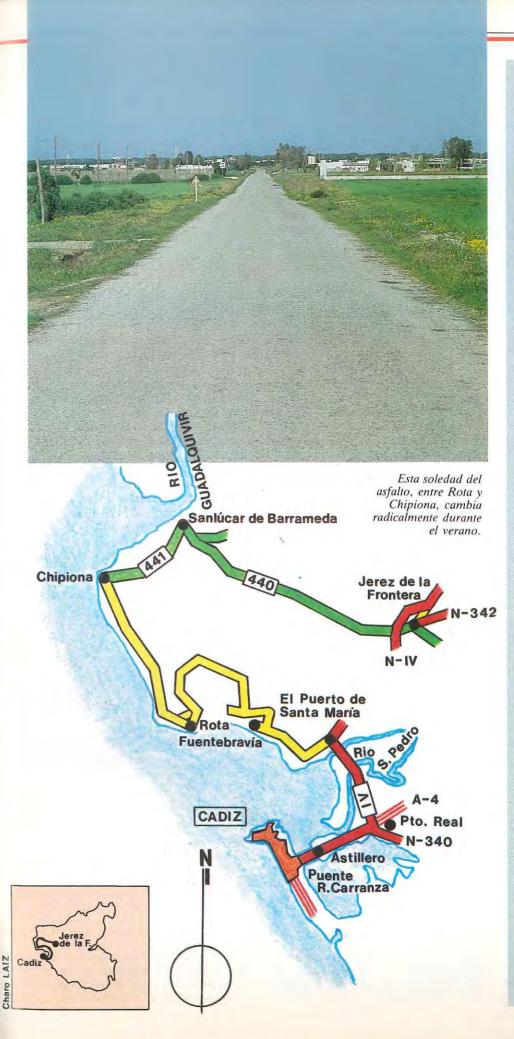
Hemos dejado atrás la Nacional derablemente el tráfico. Al margen 443, recorriendo en total 7 kilómetros desde la salida de Cádiz, de los que menos de la mitad fueron el puente León de Carranza. Comenzamos la andadura de la Nacional IV. Madrid-Cádiz.

Km. 660.300.—Indicación «Puerto de Santa María, 9 km.». Más adelan-Santa María, donde ya hay varias te, a la izquierda, la urbanización

festivos y vacaciones se ven abarrotadas, lo que obliga a controlar el tráfico por esta zona de una manera muy especial. Valdelagrama, que así se llama el lugar, acoge en sus playas unas 70.000 personas, a las que hay que añadir las que se desplazan desde otros puntos de la provincia ga-

Km. 655.—Vemos un cámping con muchos usuarios y vehículos que salen de él para incorporarse a la Nacional IV. Se estudia una variante que vaya desde el Cerro de San Cristóbal hasta el río San Pedro, lo que evitaría la aglomeración de coches. Pero mientras sí o no, la DGT actuará con una red semafórica acorde con las circunstancias.

Km. 653.—Entrada a El Puerto de más importante, con playas que en Santa María, una población con más



Accidentalidad y mejoras



Pese a su intenso tráfico, que se multiplica en verano, estas carreteras no arrojan un alto índice de acciden-

Por fortuna, y teniendo en cuenta la intensidad del tráfico rodado en los meses veraniegos, las carreteras que hemos utilizado para cubrir el recorrido entre Cádiz v Jerez no son pródigas en accidentes. Estas son las

CA-603: 28 accidentes, dos muer-

CA-604: 2 accidentes, un muerto. C-441: 9 accidentes, tres muertos. C-440: 19 accidentes, un muerto.

En cuanto a «puntos negros», sólo se registra uno en la intersección de la C-440 (Sanlúcar-Jerez) con la Nacional IV (Madrid-Cádiz). Fue localizado durante cuatro años seguidos, pero ha quedado anulado desde el verano-87, en que se inauguró un paso a distintos niveles. Esta obra la realizó el MOPU, a quien pertenece la carretera; no así la del enlace entre la CA-603 con la Nacional IV por El Puerto de Santa María, que pertenece a la Junta de Andalucía y que, como decíamos, está en estudio para el desdoblamiento. Estas son las obras de mejora más significativas, ya que no es zona en malas condiciones. La DGT acometió, en la intersección de la CA-603 con el acceso a Puerto Sherry y Cruce El Oasis, la semaforización, por veinte millones de pesetas.

Por lo que respecta a la intensidad del tráfico, hemos de decir que en época normal las carreteras gaditanas comprendidas entre Cádiz y Jerez por la Ruta del Vino, tienen una media acorde con el resto. Pero en verano se multiplican, sobre todo en domingos y festivos, y los accesos a las playas acarrean grandes colas de vehículos. Concretamente, la salida de Cádiz por el puente León de Carranza soporta 20.000 vehículos diarios: El Puerto de Santa María-Rota, y Rota-Sanlúcar, unos 225 vehículos-hora en horas normales y el doble en horas punta, mientras Sanlúcar de Barrameda-Jerez tiene unos 500 vehículos-hora en horas normales y cerca de los 1.000 en horas



Chipiona, hermosa población, hermosa playa, hermoso enclave turístico.



Sanlúcar de Barrameda, ciudad que despide al Guadalquivir es el punto de confluencia entre la C-441 y la C-440.



Hacia Jerez, la vía comarcal puede calificarse como «de primer orden».

de 50.000 habitantes que en épocas za a circular junto a las vallas de la claves es casi intransitable. La historia de la ciudad está ligada al puerto, que jugó un papel fundamental en el descubrimiemto de América. Junto a la carretera vemos las vías del tren v en el recorrido atravesamos el puente sobre el río Guadalete. Bodegas muy importantes y al término del pueblo, indicaciones para Sevilla por la Nacional IV, que nosotros abandonamos, y Rota-Sanlúcar, por la local

HACIA SANLUCAR

603, que es la que tomamos.

Bordeando las bodegas de una afamada marca salimos de El Puerto de Santa María para caminar hacia Rota. Dijimos adiós a la Nacional IV y comienza el trayecto por locales, concretamente las 603 y 604, y comarcales: las 441 y 440.

Km. 1.—Desde este punto se puede ir a Sanlúcar de Barrameda directamente y el ahorro de kilómetros es grande. Pero nosotros quisimos hacer la Ruta del Vino por los pueblos de la Bahía y nos marchamos hasta Rota por la local 603.

Km. 3.—Zona de chalets al lado izquierdo de la carretera, mirando al mar. Hay bonitas urbanizaciones como Vista Hermosa, El Ancla, Fuente Bravía y Poblado Naval. La carretera, pese a ser una local, es ancha, bien señalizada y con un piso en buen estado.

Km. 6.—Instalaciones de Campsa. Km. 9.-Entrada -no la principal, que está en el mismo pueblo- a la Base Naval de Rota. Se ve, desde lo alto, una vista general y se comien-

base hasta llegar al mismo Rota. La carretera es más estrecha y en ella observamos el contraste de la propia base, a la izquierda, con los pastos de vacas, al margen derecho.

Km. 12.—Desvío a Jerez. Hay tan sólo 16 kilómetros desde aquí, pero a base de sacrificar el recorrido turístico. Grandes rectas y más base como compañera de viaje.

Km. 24.—Rota. Nada más llegar, nos encontramos con la entrada principal de la base. Pero antes vimos un desvío para ir directamentte a las playas, sin atravesar el pueblo, volcado al mar. Sus playas, de finísima arena. son amplias, destacando las de La Costilla, Punta Candor y Almadraba. ésta bordeada por extensos pinares. Tiene cerca de 25.000 habitantes.

Local 604, kilómetro 14.-A la sa-

Hay que visitar...

Cádiz, cerrando la bahía, y al extremo de una larga y estrecha faja de tierra, tiene su catedral, de estilo barroco, construida en el siglo XVIII. Su tesoro está compuesto por una colección de ornamentos y joyas de gran valor, sobresaliendo la Custodia del Millón. También la iglesia de San Felipe Neri, que fue escenario de las Cortes de Cádiz; la iglesia de la Santa Cueva, con obras de Goya, y la iglesia de San Agustín, con tallas de Montañés. El Museo de Bellas Artes cuenta con cuadros de Murillo, Rubens y

En El Puerto de Santa María es obligado ver el templo de San Francisco y la iglesia de Nuestra Señora de los Milagros, aunque lo más importante es el Castillo de San Marcos.

En Chipiona debe visitarse la iglesia de Nuestra Señora de la O y el santuario de Nuestra Señora de Regla v. en Rota, la muralla medieval y el castillo de Luna, mientras en Sanlúcar no puede pasarse por alto el castillo de Santiago, el palacio de Orleans-Borbón y de los Condes de Niebla, y las iglesias de la Trinidad de los Desamparados,



Chipiona: Santuario de Nuestra Señora de Regla.

San Francisco o San Nicolás y el convento de Santo Domingo.

Por último, en Jerez, la Colegiata, que sirve de marco para la proclamación de la fiesta de los vinos; los restos del Alcázar, los baños árabes de la Torre del Homenaje, Torre Octógona, iglesia de San Miguel, de Santiago, palacio del Marqués de Montana, hoy marqués de Domeca: palacio de Los Riquelme, del marqués de Bertematí y la Cartuja, a pocos kilómetros de la ciudad.

603 y tomamos la 604. Dejamos Rota, su campo de fútbol, un cuar- a Colón en el tercer viaje a América, tel, un cámping... Vamos hacia Chi- y a Magallanes para dar la vuelta al piona, que vio nacer a Rocío Jurado. mundo. Se celebran en la fina arena Las playas quedan a la izquierda y las de sus playas carreras de caballos, vacas, pastando, a la derecha. Cosas de la vida.

Km. 7.—Indicador a Sanlúcar de Barrameda, 11. Pero seguimos adelante. Ya decimos que desde El Puerto de Santa María hay varios caminos para llegar a Sanlúcar o Jerez, pero queríamos hacer el recorrido completo.

Km. 3.—Zona de pinos. En verano, por estos parajes se instalan los campamentos de escolares. Es, prácticamente, la entrada a Chipiona, una población de 15.000 habitantes que, como el resto, salta a los 200.000 en época veraniega. Tiene el famoso santuario de Nuestra Señora de Regla, que data del pasado siglo. Son famosos los productos de la huerta que se dan por esta zona. Es conocida por los navegantes por su antiguo faro y tienen fama sus vinos de moscatel.

Abandonamos la Local 604 a la salida de Chipiona y emprendemos el trayecto por comarcales. Primero, hasta Sanlúcar de Barrameda, la 441. Luego, hasta Jerez, la 440.

Km. 70.—A la salida de Chipiona ya hay un cartel anunciador a Sanlúcar, 9. Vemos invernaderos y grandes naves de flores.La carretera es ancha, el piso en buenas condiciones y además está bien señalizada.

Km. 61.—Sanlúcar de Barrameda. Cerca de 60.000 habitantes. Situada frente a la desembocadura del río Guadalquivir, es famosa por sus vinos, especialmente la manzanilla.

lida de Rota abandonamos la local Antiguo feudo de los duques de Medina Sidonia, vio partir de su puerto que son un acontecimiento social. Sus playas más importantes, Bajo de Guía, La Calzada, Las Piletas y La

Comarcal 440, kilómetro 1.—Los 9

Hay que degustar...

De este hermoso rincón gaditano, en cuanto a la buena mesa, tenemos que destacar los excelentes vinos, prohibidos al volante. En el Puerto, el fino; en Sanlúcar, la manzanilla v en Jerez... todos. El «fino», el «hecho», el «oloroso», el «amontillado» y el «generoso». Ya lo decimos: todos. Son insustituibles para el «copeo», típico de la zona, y para acompañar a ese pescaíto frito -acedías, pijotas y boqueroncillos- que tanto se da. Igualmente -v esto es para el bolsillo que lo soporta- el marisco. Los cocederos de El Puerto de Santa María son famosos. Ahí existen variedades: gamba, cigala, «patas». Claro que ante el langostino de Sanlúcar de Barrameda hay que descubrirse. O, en general, ante la cocina costera o los embutidos andaluces. Entre los platos marineros, el pargo encebollado, la raya en pimentón, las almeias a la marinera, la sopa al cuarto de hora y el atún con tomate, sin olvidar el choco con habas y los langostinos con arroz, ¿hay quien dé más? Consulte el bolsillo y después, no

kilómetros que hay desde Chipiona a Sanlúcar de Barrameda nos habían metido de lleno en la Comarcal 440. Hasta Jerez, final del trayecto, nos quedaban 21. Y en esta ocasión no se iba de más a menos, sino que el kilometraje era ascendente. Atravesando zona de viñedos, caminamos por una buena carretera que, aunque comarcal, tenemos que catalogarla de primer orden como lo prueba el hecho de que tiene las limitaciones a 100 km/hora.

Km. 18.—Después de pasar buenas rectas, a falta de 3 kilómetros para llegar a Jerez, ya se ve una panorámica de la ciudad de los vinos.

Km. 21.—Jerez. Más de 180.000 habitantes. Situada, como decimos, entre campos de viñedos que han dado fama universal a su vino. Tiene importantes monumentos, tanto religiosos como civiles. Hay que hablar por fuerza de su Feria del Caballo v es obligado, por supuesto, un recorrido por alguna de sus bodegas.

Habíamos cumplido el objetivo. El

recorrido Cádiz-Jerez, por la Ruta del Vino, los pueblos de la Bahía, estaba completado. En total, 100 kilómetros que habrían sido la mitad haciéndolo directamente. Pero la revista TRAFICO quiso estudiar el otro camino, el que en meses veraniegos soporta por sus carreteras cientos y cientos de vehículos. Desde Cádiz, a El Puerto de Santa María. Más adelante, Rota, Chipiona, Sanlúcar de Barrameda y como final, Jerez. Una ruta muy bonita, con bellas playas y con productos típicos que hacen la felicidad del turista. Y también del nativo que va de un lado a otro con frecuencia para resolver asuntos y ha de circular por estas carreteras: las Nacionales 443 y IV, hasta El Puerto de Santa María. Luego, la Local 603 hasta Rota; la Local 604 hasta Chipiona; la Comarcal 441 hasta Sanlúcar de Barrameda y la Comarcal 440 hasta Jerez. Un trayecto, sin duda, encantador.

> Nono HIDALGO Fotos: José RUBIO (Enviados especiales)

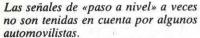
El Duero, en su sitio

En nuestro número de abril y en el reportaje «kilómetro a kilómetro», cometimos el error de llamar «Duero» al río Tormes, su afluente. Enmendamos este lapsus poniendo al río Duero en Zamora, y al río Tormes en Salamanca. Cada uno en su sitio, como debe ser.

RENFE aconseja a los conductores evitar estos puntos

Pasos a nivel:





Más de 6.000 pasos a nivel en España tendrán que desaparecer con la llegada de los trenes de alta velocidad. Lo idóneo para la seguridad sería la supresión de esas intersecciones de la carretera con la vía férrea, puntos en los que se producen accidentes a menudo derivados de la temeridad de automovilistas con prisa. Hasta los albores del siglo XXI, Renfe prevé la eliminación de dos millares de estos conflictivos pasos.



corporaciones municipales no siempre colaboran a la hora de extender las licencias de supresión de

OS técnicos ferroviarios coinciden en que por encima de los 140 km/h. no es aconsejable que los trenes se encuentren con intersecciones a nivel. Por eso se tiende a ir eliminando los pasos a nivel existentes en la red de ferrocarriles españoles, pese a que su volumen no resulta exagerado, e incluso ocupa un puesto aceptable en términos europeos. Los accidentes que se producen en estos puntos llaman la atención de los conductores de forma dramática, pero siguen dándose imprudencias fatales por parte de éstos. Con todo, se puede apreciar un notable descenso en el número de siniestros en pasos a nivel. Así, en 1985 se produjeron 22 fallecimientos y diez heridos de

gravedad en un total de 21 accidentes por arrollamiento en pasos a nivel. El pasado año -según datos facilitados por el Gabinete de Información y Relaciones Externas de Renfe— las cifras fueron de menor importancia: 12 arrollamientos en pasos a nivel a otros tantos vehículos o motocicletas, con un resultado de seis víctimas mortales y ocho heridos graves (en un balance referido al período que va de enero hasta finales de agosto de 1987).

La siniestralidad en este tipo de cruces se centra, según las fuentes consultadas, en los pasos sin guarda y con la señalización de la «cruz de San Andrés» o aspas de «atención al tren». Se trata, según los técnicos de la compañía estatal, «de hechos fortuitos, en su mavoría». Así, es frecuente —de acuerdo con los mismos portavoces— que «cuando el coche llega al paso a nivel v se enfrenta a la barrera que baja, invada la calzada de sentido contrario, cruce de vía en diagonal v vuelva otra vez al carril en el sentido de la circulación. Es lo que conocemos como "hacer la ese" y que equivale a saltarse un semáforo en rojo». Semejante maniobra de adelantamiento en raya continua para saltarse la barrera es bastante corriente en zonas urbanas, «a veces con nocturnidad».

Pero cuando el infractor supera los límites de la temeridad es en «operaciones» tales como el arrollamiento de la barrera. Sin embargo, «la inmensa mayoría de estos accidentes en pasos a nivel no presenta víctimas humanas». Lo dicen los expertos en este área y es un axioma que pocos discuten: «El accidente de pasos a nivel es como la lotería. muy pocas veces previsible».

«TRAYECTOS ALTERNATIVOS»

Con una densa experiencia en el campo de los pasos a nivel, Ramón Escribano, gerente de Pasos a Nivel en la Dirección de Planificación y Control de Gestión de Renfe, explica la situación en pocas palabras: «Como norma para el conductor, hay que decir que si conoce un trayecto alternativo, por el que no haya que cruzar un paso a nivel, debe usarlo».

Pero, en el caso de que no quede más remedio que utilizar ese camino, Escribano argumenta que «el tren es un medio basado en la falta de adherencia del carril con la vía para ganar velocidad, por lo que tiene una mayor distancia de frenado. Para el señor que transita por la carretera no basta con mirar y cruzar el paso. Creo que es una burrada llevar la radio alta con las ventanillas bajadas, porque no puede oír el pitido que el ferrocarril está obligado a emitir antes de llegar al paso a nivel. Un consejo es que si tienes un paso a diferente nivel a un kilómetro, hay que pensar que cuarto litro de gasolina y cinco minutos no valen nada en comparación con una vida humana. Y cualquier paso que sea un cruce a nivel es peligroso. Es preciso respetar la señalización. Se dan accidentes en pasos sin guarda, pero también se están saltando la barrera..., y eso es un suicidio».

La experiencia parece demostrar que los daños mayores en este tipo de accidentes los sufre el vehículo, aunque también han sobrevenido muertes de maquinistas en colisiones con camiones de gran tonelaje. «Existe una señal para el tráfico radiactivo -- comenta Escribano-, pero no existe una limitación clara sobre por dónde debe ir. De hecho, más de una vez han pasado camiones cisterna de combustible por los pasos a nivel. Aunque, todo hay que decirlo, resulta mucho más peligroso el tránsito por una intersección de carreteras que por un paso a nivel.»

MAS DE SEIS MIL

El volumen de los pasos a nivel en nuestro país -según el archivo histórico de Renfe- arrojaba el 15 de abril de este año la cifra total de 6.182. El desglose de los mismos suponía 385 pasos guardados con personal a pie de puesto, con un total de 1.345 agentes; 119 pasos en régimen de consigna, en los que el conductor y el ayudante de la máquina protegen el cruce cuando van a pasar por él; 125 pasos guardados gral» sobre 75 pasos que absorberá una por transportes, lo que significa una manivela en la estación: 452 pasos protegidos con semibarreras enclavadas, 5.020 pasos sin guardería pero protegidos por señalización de vía v de carretera v 81 pasos en obra de supresión.

De estos pasos, los titulares de la carretera se distribuyen de forma heterogénea. Así, hay 30 carreteras o caminos del MOPU, 361 de las comunidades autónomas, 171 de las diputaciones provinciales, 24 del ICONA e IRYDA y 4.744 de los ayuntamientos, siendo estos últimos los que a juicio de los técnicos de Renfe revisten mayor dificultad, puesto que Renfe está dispuesta a financiar la eliminación de esos pasos con un presupuesto que resulta insuficiente. Y lamentablemente no siempre se llega a la necesaria cooperación entre las dos partes involucradas. En la actica un denominado «tratamiento inte- de medio billón de pesetas el capital ne-



La mala visibilidad añade un elemento de riesgo al cruce de un paso.

asignación económica de 3.000 millones de pesetas, con una media de 40 millones por paso. El objetivo es actuar sobre la red de mayor concentración en donde está previsto que circulen trenes de alta velocidad (superior a los 160

Los 6.182 pasos de todo tipo existentes en España soportan el tránsito de ferrocarriles que van desde 10 km/h. hasta 160 km/h. «Pero falta sensibilidad por parte de los avuntamientos -señala Escribano-, porque no se ve reacción hasta que se produce un muerto.» Como media, para quitar un solo paso son necesarios más de 500 millones de pesetas y para instalar algo tan aparentemente sencillo como un paso de peatones con pasarela es preciso invertir alrededor de 16 millones. Estimaciones de la Dirección de Planificación y Contualidad, Renfe está poniendo en prác- trol de Gestión de Renfe elevan a más

cesario para eliminar todos los pasos a nivel que quedan en España. Para un período de cuatro años, Renfe tiene previsto invertir 12.500 millones de pesetas en este capítulo, con lo que desaparecerán alrededor de 270 de los pasos existentes. El Ministerio de Transportes cuenta con un programa similar de 6.000 millones, que sumado al plan de Renfe supondrá la supresión de unos 420 pasos a nivel, lo que no llega al 10 por 100 de los actuales. Hasta el año 2000, la inversión prevista sera de 130.000 millones y Renfe asumirá hasta un 33 por 100.

La densidad de los pasos es un dato indicativo. En la zona de huertas se constata la existencia de casi un paso por kilómetro de vía, pero no se da una distribución geográfica clara. A mayor desarrollo, mayor red viaria y así puede apreciarse una mayor densidad en las zonas de Levante, Cataluña y Andalucía (con una población dispersa). Para-

EVOLUCION DE LOS PASOS A NIVEL EN ESPAÑA										
31 - 12	1967	1974	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
PASOS A NIVEL GUARDADOS Guardados Protección (con semibarreras)	2.275	2.271	1.094 537	999 543	959 550	945 541	909 545	785 511	726 473	632 452
Total parcial	2.275	2.271	1.631	1.542	1.509	1.486	1.454	1.296	1.199	1.084
PASOS A NIVEL SIN GUARDAR En obra Protección por señales fijas	 8.445	 8.089	 6.959	6.931	6.812	_ 6.452	6.350	5.470	_ 5.381	90 5.057
Total parcial	8.445	8.089	6.959	6.931	6.812	6.452	6.350	5.470	5.381	5.147
TOTAL	10.720	10.360	8.590	8.473	8.321	7.938	7.804	6.766 (*)	6.580	6.231

(*) La gran diferencia entre los años 84 y 85 obedece a que con la supresión, por acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984, del servicio ferroviario en varias líneas desaparecieron 676 pasos a nivel.



Los pasos a nivel constituyen un foco de peligro.

lelamente, los pasos por kilómetro de línea disminuyen llamativamente en el norte del país, donde hay una mayor concentración poblacional.

EL TOPE DE LOS 24.000

Una disposición legal —el Real Decreto 2422/1978- indica que cuando la intensidad media diaria de vehículos de la carretera multiplicada por la intensidad media diaria de trenes supere los 24.000 habrá que proceder a suprimir ese paso. Esas características afectan a unos 500 pasos a nivel —menos del 10 por 100 de los existentes-, pero Renfe aspira a eliminar del orden de los 2.000 en los próximos doce años. Eso va a ser un tanto problemático, al menos si continúa como hasta ahora la postura de las corporaciones municipales. Dice Escribano que «a cambio de las licencias para quitar pasos nos están pidiendo que hagamos variantes de carretera de cinco kilómetros, el cerramiento de barrios con ajardinamiento y con bancos a cuenta de Renfe... Dicen que ellos no ponen ni un duro y luego pretenden cobrarnos las licencias y eso cuando tenemos que entregarles la obra en perfectas condiciones porque ellos van a ser los dueños. Y además es un proceso laborioso y largo que no baja de los dieciocho meses desde que se inicia el expediente para quitar un paso hasta que se consigue suprimirlo».

El departamento que dirige Ramón Escribano se enfrenta a diario con la falta de comprensión de quienes tendrían que agilizar los trámites y la co-

laboración para acabar con los pasos. Por si esto fuera poco, en algunas zonas se levantan los denominados «pasos viciosos» por los que la gente crea servidumbres de paso por el uso sin atenerse al tremendo peligro que ello conlleva. Hay casos de levantamientos de escalerillas en el terraplén de la vía



Ramón Escribano, gestor de Pasos a Nivel de Renfe, aconseja que el automovilista tome caminos alternativos

para atravesarla: una acción a todas luces ilegal v temeraria. Las barreras automáticas y las semibarreras enclavadas dotan de mayor seguridad a estos pasos, pero el gerente de Pasos a Nivel de Renfe no oculta su preocupación por el hecho de que «se están instalando colegios a cien metros del cruce y nuestra compañía no tiene defensa contra eso».

Entre 1962 y 1978 se produjo un vacío legal en que no se limitó la apertura de nuevos pasos a nivel. El nuevo reglamento de la LOTT (Lev de Ordenación del Transporte Terrestre) se está redactando actualmente y algunas de las sugerencias que los técnicos van aportando al capítulo de los pasos a nivel son que los gastos corran por cuenta de quien urbanice, así como que quien use el suelo deberá crear su propia infraestructura. De esta forma. Renfe se vería liberada de esas fuertes inversiones que los avuntamientos exigen para acceder a erradicar el peligro de los pasos.

Expertos en este área señalan que no siempre se pueden suprimir un paso a nivel mediante la construcción de uno superior. En ocasiones, se hace precisa la construcción de un paso inferior, lo que supone retrasos en el ferrocarril durante las obras, amén de otras complicaciones añadidas. En el pasado mes de diciembre ya se suprimió el paso de la línea Madrid-Hendaya en Puebla de Argazón (Burgos) con una nueva tecnología que permitió solucionar el problema en 15 días poniendo una precaución para los trenes de 30 km/h., cuando lo habitual habría sido la obligación de circular a 10 km/h. a lo largo de más de cuatro meses de obras. Pero mientras los pasos no desaparecen del todo -y eso puede tardar aún mucho tiempo-, Ramón Escribano insiste en que «desde que el automovilista ve la luz del ferrocarril o el mismo tren, debe detenerse y no cruzar. Va a perder como mucho 30 segundos y tiene mucho que ganar».

Juan GIRON ROGER

ios pasos.								
PASOS A NIVEL EN EUROPA								
Países	Km. de línea	Pasos a nivel	PN/km. línea					
Inglaterra (BR)	17.818	9.750	0,547					
Alemania F. (DB)	28.545	22.201	0,777					
Italia (FS)	16.133	11.748	0,728					
Francia (SNCF)	34.076	25.236	0,740					
Suecia (SJ)	11.382	21.802	1,915					
España (Renfe)	12.710	6.766	0,532					

Ultimos datos referidos a 1985. Fuente: Renfe.

El tráfico debe ser una disciplina más»

AS de cuatrocientos alumnos de la Escuela de Magisterio de Málaga siguieron meses atrás un curso sobre educación vial. Es el primer intento serio en nuestro país de introducir esta materia, fundamental en la sociedad actual, no ya en los colegios sino, como en este caso. en aquellas personas que en los próximos años van a llevar un peso importante en la educación de nuestros hijos. José María Martín Delgado, rector de la Universidad de Málaga, es uno de los impulsores de esta idea, y con su gestión está facilitando todo lo posible que esta materia sea una materia más en la formación del profesorado. «A mí me gustaría que esta disciplina se incorporase a los planes de estudio como una asignatura», declaró a la revista TRAFICO.

El curso sobre educación vial, que fue secundado por cuatrocientos alumnos de la Escuela de Magisterio de la ciudad malagueña, pionera en este tipo de proyectos, y que estaba gestado desde la Jefatura Provincial de Tráfico y la propia Universidad, ha servido sin duda para poner nuevamente sobre la mesa el problema de la enseñanza de esta materia en las aulas. Un tema que preocupa cada día más y que distintas instancias del Ministerio de Educación, concretamente el actual rector de la Universidad de

Málaga, José María Martín Delgado, y voz importante en el equipo que estudia en estos momentos la reforma de las enseñanzas, se comienzan

a plantear.

-Es evidente que la educación vial no tiene todavía una consolidación. Es más, yo creo que el verdadero problema es que no existe en los términos en los que debería existir. No es que sea buena o menos buena; más bien considero que es tan deficiente que podría decirse que prácticamente no existe.

-Le da la sensación de que estamos llegando tarde a un problema que no es tan nuevo...



-Está claro que no hay una planificación docente en torno a este problema que condiciona toda la vida en sociedad. Yo creo que se ha dado mucha más atención a algunos aspectos de la vida en común que no tienen tanta trascendencia como éste y se ha olvidado el factor educativo en el tema concreto del tráfico. En este sentido, considero que estos programas que se están poniendo en marcha por la DGT son utilísimos porque es evidente que al ciudadano va no se le puede formar cuando está en edad de conducir. Al ciudadano, o se le educa desde la niñez o el ciudadano no tendrá consolidado ese valor añadido que es el tráfico.

-El tráfico, los atascos, los semáforos y los accidentes se han metido de lleno en nuestras vidas, pero parece como si nuestras vidas no hubieran asumido más que sus ventajas...

-Por eso le digo que es fundamental la enseñanza de los alumnos en esta materia y aliviar a la sociedad de uno de los males que la aquejan. Cada día estamos más incrustados en una sociedad del automóvil: se trastocan las identidades de muchas ciudades para hacerlas útiles al tráfico y que el tráfico funcione. Y eso sig-

nifica que el ciudadano debe tener una formación sólida en este terreno si no queremos que se produzcan distorsiones.

José María Martín Delgado considera que la formación por parte del ciudadano de esta materia «es muy deficiente» y que, por tanto, «ya es hora que se produzca una promoción y un programa para ese tipo de enseñanzas desde los primeros años de

-El curso celebrado en la Escuela de Magisterio de su ciudad es el comienzo. El problema quizá será el conseguir la continuidad...

-Yo creo que no sólo es el comien-

zo, sino que también ha servido como llamada de atención para ver las cosas que se pueden hacer y que deben hacerse en materia de tráfico. Creo que estos seminarios, que han sido muy eficaces en cuanto que se han proyectado sobre un vacío, deben ser objeto de una reflexión para considerarlos como una actividad permanente, que se estabilice, que se incorpore a la oferta educativa que los centros y universidades hagan para la formación de los profesores. O enseñamos a los chicos a respetar las normas, a convivir con ellas, a tener conciencia de lo que es el tráfico, o es muy difícil que de mayores puedan plasmar esta educación.

-¿Y por dónde empezaría?

-Yo creo que hay que llenar la oferta educativa que los centros hacen para la formación de los profesores, y luego éstos para la educación de los alumnos. El tráfico, en definitiva, como una disciplina más, como

algo que hay que enseñar forzosa-

mente. Como se enseñan otras reglas

de vida en común, como la Constitu-

ción, como el comportamiento en de-

terminados ámbitos. Es necesario ha-

cerlo objeto de un programa edu-

-Entonces, ¿acabará por ser la

-Efectivamente. Los profesores

deben aprender a enseñar también

esto y, por tanto, debe convertirse en

una disciplina que se incorpore a los

planes de estudio, no sé si como op-

tativa o troncal, ese es un problema

que habrá que resolver posterior-

educación vial una materia más en la

formación del profesorado?

cativo.

La educación vial es tan deficiente que podría decirse que prácticamente no existe

La formación del ciudadano en esta materia es muy deficiente. Los profesores deben educar a los niños en este campo

que el futuro ciudadano tenga un comportamiento intuitivo que es lo mejor y más positivo. -Me gustaría saber su opinión sobre qué ha pasado para que la educación vial, que se debería estar dando en las aulas de forma estable desde hace varias décadas, sea ahora cuando comienza a preocupar. -Pues, sencillamente, que falla lo

que siempre falla en este país: desgraciadamente nos preocupan las cosas cuando las hemos perdido. Pasa igual que con el medio ambiente: cuando estamos a punto de perderlo todo v hemos hecho agresiones irrecuperables. comenzamos a preocuparnos de la ecología. Pues con el tráfico, lo mismo. Cuando como consecuencia de una mala educación ciudadana el tráfico comienza a colapsar la vida en las ciudades y la de la calle, es entonces cuando buscamos soluciones. Entonces se acude al factor educativo. Si esto se hubiera hecho desde el comienzo, el ciudadano estaría habituado y sensibilizado con estos problemas y las cosas serían diferentes. Sólo hay que ver cómo han crecido las ciudades, a veces desmesuradamente y sin tener en cuenta el factor tráfico, mientras que ahora estamos ordenando las ciudades en función del tráfico, ya ni siquiera teniendo en cuenta a veces el llamado centro histórico-artístico. Ahora lo que priva es que existan aparcamientos. Es una materia que se ha instalado de tal manera en nuestras vidas, los coches, los viajes, las carreteras, el aparcamiento, etcétera, que sorprende realmente que la educación vial no haya sido ya objeto de un programa educativo desde la infancia.

-¿Y será posible con carácter ge-

-Las Universidades tienen unos

neral en todas las Universidades?

mínimos que deben cubrir, pero lue-

go pueden buscar su propio perfil con

unas disciplinas que adornen esas

otras específicas. No obstante, a mí

me gustaría que esta disciplina se in-

corporase a los planes de estudio

como una asignatura que pudiera es-

tudiarse bien y que, por tanto, per-

mitiera a los profesores educar

correctamente a los niños en este ám-

bito. De esta forma, se conseguirá

que comienza a haber preocupación

en determinadas instituciones... -Desde luego, por mi parte, valide en nuestros centros docentes.

mente, pero desde luego como una disciplina estable en los centros para que el profesorado esté perfectamente formado y luego pueda plasmarlo en las aulas. Y esto, o se hace con-

o tendrá poco sentido. -Pero todos estos propósitos irán para largo. ¿O me equivoco?

-Bueno, ahora estamos inmersos en una reforma de las enseñanzas, de los planes de estudio, y dentro de ella cabe que la Universidad de Málaga opte por un conjunto de disciplinas que deben orientarse como formativas en los planes de estudio y dentro de ellas, la del tráfico.

mos a ser susceptibles a cualquier iniciativa, a cualquier idea que conlleve el que este tipo de materias se conso-

-En cualquier caso, es positivo



Jesús SORIA



Una entidad privada invierte 60 millones en material didáctico sobre educación vial para regalar a los colegios

"Quien conoce a los niños, sabe protegerles"

A sociedad Winterthur Seguros ha llevado a el título de «¡Ojalá los co- ta o indirectamente en los cabo en los últimos años una campaña dirigida a los niños y en relación con la seguridad vial, que se ha denominado genéricamente «Quien conoce a los niños sabe protegerles» y que consiste en la edición de dos libros, un video educativo en el que se recogen algunos aspectos de la accidentalidad infantil, además de un cómic y la convocatoria de la I Beca de Investigación sobre Seguridad Vial. Todo un material que se ha ofrecido durante la campaña a colegios de Madrid, Barcelona y Andalucía Occidental y que seguirán enviando, hasta que tengan existencias, a todos los centros que lo soliciten.

da para niños cuyas edades variedad de juegos en los oscilan entre los cuatro y que los niños tienen que los doce años y pretendía colorear señales, escribir el encontrar «respuestas a los significado de otras, decir problemas que los propios qué situaciones de tráfico niños se plantean en su están bien o mal, etcétera. vida diaria», a través de los Ambos volúmenes tienen paña han colaborado direcdibujos enviados por 30.000 escolares al concurso, parte de cuyos trabajos configuran uno de los libros a los que hacíamos referencia. Muchos de esos trabajos, acompañados de «slogans» de gran variedad, además de los textos preparados por el pedagogo Guillermo Ojembarrena (Bilbao) y un equipo de colaboradores entre los que se encuentran maestros, un dibujante, un periodista, un policía municipal y un médico, que ha sido el ganador de la I Beca de Investigación instituida por la misma empresa, configuran un libro de indudable interés pedagógico, tanto para alumnos como profesores y padres.

Este se complementa con

del trabajo de una niña, llamada Raquel, que argumenos disgustos».

de 60 millones de pesetas, país, han demostrado que que da por «magníficamente empleados» en esta labor «formativa y sensibilizadora», en la que han co- ticularmente, se hace imlaborado la Cátedra de Antropología de la Universi-La campaña está pensa- otro en el que se ofrece una dad de Barcelona y que ha supuesto el contacto directo a través de esta materia con numerosos colegios e dad no ocultó un cierto deinstituciones interesadas en la problemática. Más de cien mil niños de toda Es-



ches volaran!», recogido actos programados en la campaña.

A juicio de los técnicos mentaba que así «darían de esta sociedad, «los análisis efectuados por Win-Winterthur ha empleado terthur, tanto a nivel interen esta campaña alrededor nacional como en nuestro no solamente es necesaria la formación del niño, sino también la del adulto. Parprescindible comprender mejor el comportamiento, la sensibilidad, la fantasía del menor de edad».

Pese a todo, esta sociesencanto por la acogida de algunos centros escolares e, incluso, algunas instituciones públicas, pese a insistir en que «no vendíamos nada; nosotros sólo pretendemos poner de relieve nuestro compromiso de seguir asumiendo el concepto de servicio más allá de su sentido estricto de prestación contractual». A su juicio, «no debería haber ningún tipo de rechazo porque esta actividad sea llevada a cabo por una entidad privada».

No obstante, señalaron que no había desánimo «primero, porque esto es muy bonito, y segundo, porque nuestro objetivo no era sacar provecho y nuestra única intención era poder contribuir a salvar vidas y seguir en contacto con el exterior», señaló uno de los directivos, o, como dice en el prólogo el delegado y director general



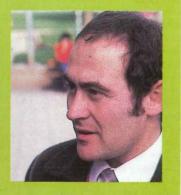
para España, José Cercós, «brindamos este trabajo didáctico a todos los que son conscientes de que, hoy por hoy, los coches todavía vuelan muy bajo».

Colombia, Venezuela y Panamá han mostrado su interés por estos trabajos, que los responsables de esta entidad están dispuestos a facilitar hasta donde su capacidad les permita, «pues entendemos que nosotros no podemos llegar a todos los colegios y que son otras instituciones las que deben continuar con esta labor».

Para Guillermo Oiembarrena, que analizó en una rueda de prensa todos los trabajos presentados por los niños, «los pequeños tienen miedo al tráfico» y aseguró que, en parte, aquellos que no respetan las señales «es porque ven que los mayores tampoco lo hacen». Criticó la poca sensibilidad del Ministerio de Educación en esta materia y reconoció que el tema va calando ya entre los profesores, aunque todavía no está muy lejana la época en la que a él y los que como él trabajaban en esta materia recibían calificativos despectivos. Pese a todo, reconoció que todo sigue funcionando en gran parte «a base de impulsos personales».

VIVE LA VIDA CON SEGURIDAD, AMIGO

Actualmente es preocupante el número de muertes que se cobra el fenómeno de la circulación. Todas las personas deberíamos poner nuestro grano de arena para evitarlo. Yo, como educador y persona sensibilizada por este dramático problema, me presenté a la convocatoria de la I Beca de Investigación sobre Educación Vial. Por la amplitud de la investigación, me pareció oportuno rodearme de un grupo de personas sensibilizadas por este problema (Fernando Alba,



Carmen Casado, Javier Recio, Fernando Mirantes, Javier Portuondo, Jesús García y Javier Ortega) haciendo un trabajo que está dividido en dos partes: una para los padres y otra de cara a los niños y

Hemos pretendido con este trabajo lo más fácil y difícil, que no es ni más ni menos que el de habituar a nuestros niños y niñas para que sepan autoprotegerse de los posibles peligros que le acechan tanto en la carretera como en las vías urbanas. Asimismo, que las personas adultas nos quitemos de la cabeza malas costumbres, prisas, mala educación, negligencias, etcétera. Y que pensemos en ser más prudentes, cuidadosos, amables y precavidos. Con todo ello intentamos y pretendemos que las cifras tan abultadas disminuyan en el futuro. Pero para ello no basta con hablar, hablar y hablar, pues las palabras

Debemos trabajar por esta causa tan digna y necesaria, porque hay que preservar a nuestra juventud. Ella será nuestro sostén el día de mañana. Todo esto se logra con ilusión, dedicación y perseverancia como nosotros lo hemos hecho. En vuestras manos tenéis el futuro. Que sea un canto a la vida. Vive la vida, pero con seguridad, amigo.

Texto de Guillermo Ojembarrena, ganador de la I Beca de Investigación sobre Seguridad Vial, en la presentación del libro «¡Ojalá los coches volaran!».

A efectos estadísticos

Definición de muerto en accidente de tráfico

Como este tema se ha suscitado últimamente en muy diversos ámbitos, y en ocasiones con interpretaciones o valoraciones que no se ajustan a la realidad de los hechos. parece conveniente ofrecer al lector una mínima información objetiva para que así esté en mejores condiciones de juzgar por sí mismo y opinar después al respecto como mejor le parezca. José María Altozano Moraleda, jefe del Secretariado Permanente de la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial, explica, a efectos estadísticos, la definición de muerto en accidente de tráfico.

La definición española de muerto en accidente de tráfico, a efectos estadísticos, fue establecida inicialmente por la O.M. de 21-2-1962 y ha sido mantenida por la O.M. de la Presidencia del Gobierno de 13-3-1981, que modificó aquélla. Según la norma legal vigente se contabilizará como muerto en accidente de tráfico a quien haya fallecido en el acto o como consecuencia del accidente, dentro de las veinticuatro horas siguientes al mismo. Tal es, pues, la actual definición legal española, tan válida como la de cualquier otro país, y a ella responde por consiguiente, si no se advierte nada en contrario, la información estadística que se divulga, con lo que está claro que nada se oculta.

El problema puede plantearse cuando se trata de cotejar estadísticas internacionales. En efecto, la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, que recoge y publica cada año las de su área, preocupada por el problema de que éstas fueran lo más coherentes posible, llegó a la conclusión, tras el oportuno estudio, de que los muertos en accidente de tráfico se repartían en el tiempo, aproximadamente según los siguientes porcentajes:

- En el lugar del accidente o durante el traslado al hospital 65 % - Durante los tres primeros días 88 % - Durante los primeros treinta días 97 %

Y como, a efectos estadísticos, era preciso fijar, convencionalmente siempre, un límite para establecer y contabilizar el concepto de muerto, se recomendó como óptimo el cómputo a treinta días. Por lo que respecta a los países integrados en la CEE, siete han incorporado ese cómputo y cinco no: Italia sólo contabiliza siete días; Francia, seis; Grecia, tres; España y Portugal, uno.

Con el fin de conseguir una reconversión común a treinta días que posibilite el cotejo internacional, los expertos fijaron unos índices multiplicadores correctores, que, en el caso de que los países de la Comunidad Europea antes indicados, son los siguientes: Italia, 1,07; Francia, 1,09; Grecia, 1,12; España y Portugal, 11,3. (Cuando se publican datos españoles así reconvertidos, lo que se hace con frecuencia, se advierte siempre que se trata de cifras a treinta días.)

Un reciente estudio inglés del año 1985 ha llegado a la conclusión de que, en ese país al menos, en las primeras veinticuatro horas fallecen el 83 por 100 de los que mueren realmente en accidente de tráfico. Sin embargo, en España hace varios años se efectuó un seguimiento para comprobar la validez del índice corrector que se venía aplicando a las cifras españolas y entonces resultó correcto. No obstante ello, se va a realizar con carácter piloto un nuevo seguimiento en varias provincias, como paso previo a la eventual modificación del concepto reglamentario de muerto, a efectos estadísticos, en el sentido de ampliar el plazo de cómputo, con el ánimo de llegar, si resultara factible y fiable, a los treinta días.

José María ALTOZANO



Hay muchas formas de morir. Posiblemente una de las más absurdas sea en accidente de tráfico. Hay muchas formas de conducir. Probablemente la más egoísta, insolidaria e irresponsable sea el hacerlo bajo los efectos del alcohol. Porque no es justo que las copas que tú has bebido las acabe pagando el que viene de frente.

L alcohol etílico o etanol (CH3-CH2-OH) es una droga psicodepresora de carácter sedante-hipnótico, que no se encuentra entre los componentes naturales del organismo. Sin embargo, su consumo está tan generalizado, que parece que forma parte obligada de muchas relaciones sociales y la enorme permisividad hacia este tóxico hace que se enmascaren los riesgos de su consumo y que se sea socialmente «tolerante» con su uso, incluso cuando se conduce un vehículo.

Los datos en nuestro país son realmente alarmantes. En lo que se refiere al consumo ocupamos un lugar destacado a nivel mundial, calculándose que por año y habitante se consumen en España unos 160 litros de bebidas alcohólicas, cifra que parece incrementarse con el paso de los años. A su vez, se estima que en nuestro país unas 15.000 personas mueren anualmente —cuarenta al día— por los efectos del consumo excesivo de esta droga legal. En lo que se refiere al número de alcohólicos en España, numerosas investigaciones sitúan la cifra entre un millón y medio y dos millones, muchos de los cuales circulan con vehículos por nuestras ciudades v carreteras. Pero son bastantes millones más —unos cuatro— los ciudadanos que de una manera habitual abusan del alcohol, con todo lo que éste trae de consecuencias físicas y personales, pérdidas económicas, absentismo laboral, violencia en el hogar, atenciones clínicas, hospitalizaciones psiquiátricas, accidentes de trabajo y, por supuesto, accidentes de tráfico. Tras las enfermedades cardiovasculares y el cáncer - en las que el alcohol tiene mucho que ver—, el alcoholismo se sitúa como tercera causa de fallecimientos. Se calcula que la séptima parte de los accidentes laborales, casi la mitad de los de tráfico, uno de cada cuatro suicidios y una buena parte de los homicidios y muchas transgresiones de la ley están relacionados con el abuso de este tóxico.

El consumo abusivo de alcohol produce numerosas alteraciones orgánicas, algunas de las cuales pueden ser extremadamente peligrosas para la salud y otras pueden afectar de manera directa o indirecta a la conducción. Entre ellas cabría destacar las siguientes:

Cerebro: encefalopatías, degeneración difusa del teiido cerebral, hemorragias, etcétera: embarazo: puede producir en el feto anomalías craneofaciales, alteraciones de los músculos esqueletales, deficiencias del crecimiento, anomalías cutáneas o enfermedades congénitas del corazón; hígado: puede producir hepatitis, cirrosis y numerosas disfunciones hepáticas; sexualidad: impotencia y alteraciones en las glándulas sexuales; corazón: miocardiopatía; digestivo: gastritis y úlceras de estómago; piel: contribuye a que se tengan mayores infecciones y alteraciones en la piel; intestino: impide la absorción de diversas sustancias; sangre: reduce la producción de glóbulos rojos y hace más lenta la circulación; páncreas: inflamación y pequeñas hemorragias. A todos éstos habría que añadir otros muchos daños, cuya relación con el consumo de alcohol está plenamente demostrada: reducción en la producción de proteínas séricas, embolias, hipertensión, trastornos broncopulmonares, mal funcionamiento del riñón, descenso de la capacidad de activar vitaminas, polineuri-

A su vez, el alcohol puede ser causa de importantes alteraciones psíquicas: deterioro intelectual, pérdida de memoria, cambios en el estado de ánimo, degradación de la propia imagen, psicosis agudas con celos, paranoias, alucinosis, etcétera. A esto habría que añadir otras no menos importantes como desintegración de la familia, deterioro socioeconómico y las graves repercusiones en la vida laboral a que normalmente llega la persona que abusa

Aparte de todos estos efectos negati-





vos del alcohol sobre la salud física y psíquica, hav que mentalizarse definitivamente de que los accidentes de tráfico son el problema de salud pública que mayores niveles de crecimiento ha experimentado en nuestro país en los últimos años, y que en ellos el alcohol, incluso consumido en pequeñas cantidades por conductores que no son bebedores habituales ni excesivos, parece ser un agente causal fundamental. Veamos, pues, algunos aspectos relacionados con el alcohol y la conducción, partiendo del planteamiento de que el conocimiento de la forma de acción de esta droga y la concienciación social de sus peligros es el punto de partida y la mejor forma de prevenir los accidentes debidos a

1. La alcoholemia. La alcoholemia es el grado de alcohol que un individuo tiene dentro de su sangre (TAS); es decir, los gramos de alcohol por litro de sangre. Hasta hace unos años la determinación de la alcoholemia del conductor se realizaba por venopuntura. La lentitud y complejidad de tal proceso hizo que se pasara al procedimiento del aire espirado, método que resulta bastante más rápido y prácticamente igual de seguro que el análisis directo de la sangre. Una vez ingerido, la

absorción del alcohol en el estómago y el duodeno es bastante rápida, sobre todo si el estómago está vacío, si la bebida tiene una alta concentración etílica, está gasificada o está caliente, en cuyo caso dilata más los capilares gástricos y favorece la absorción. Este rápido efecto puede sorprender al conductor desinformado. Cuando el alcohol ha pasado a la sangre. impregna todo nuestro organismo, sobre todo el cerebro, hasta que desaparece. La desaparición del alcohol de la sangre se realiza mediante dos vías. Casi el 10 por 100 se eliminará por el aire espirado o por la orina. El 90 por 100 restante desaparece por vía metabólica, fundamentalmente por el hígado. Es muy importante que el conductor tenga también en cuenta que la alcoholemia desciende de manera lenta y progresiva a un ritmo de 0,15-0,20 g. por mil y hora, dependiendo la curva de descenso de factores como la edad, el peso, la constitución, las características de cada organismo o de si se está parado o activo. Esto significa que si se llega a una alcoholemia de 2,8 g. por mil, después de diez horas el nivel de alcohol en sangre todavía puede que supere al 0,8 permitido por el Código. En este sentido hay bastante desconocimiento de los peligros de conducir después de una borrachera, incluso pasadas muchas horas, siendo también necesario usar de manera muy controlada los productos antirresaca, va que muchos de ellos sólo enmascaran, pero no eliminan los efectos producidos por la ingesta alcohólica.

2. Alcohol. Conducción y variables personales. El alcohol es una sustancia que puede producir efectos variados según la persona que la ingiere, la cantidad de alcohol ingerido-absorbido y las circunstancias en que se produce el consumo. Esto debe ser especialmente tenido en cuentacuando se conduce un vehículo. Edad: La defensa metabólica frente al alcohol es muy baja en edades inferiores a 17 años, por lo que el consumo de alcohol en esas etapas de la vida produce más fácilmente alteraciones orgánicas y psicológicas. Por otra parte y según algunos estudios, uno de cada dos muertos de países desarrollados, de edades comprendidas entre los 15-35 años, lo son por causa de un accidente. Y precisamente dentro de esta banda de edad se encuentra el grupo más consumidor de alcohol: aquellos que tienen entre 18 y 30 años. Sexo: Se ha demostrado que la mujer está peor dotada que el hombre para la defensa enzimática contra el alcohol, habiéndose comprobado, por contra, que las mujeres tienen una mayor estabilidad que los hombres frente a los efectos del alcohol. Por otra parte, las muieres parecen más mentalizadas que los hombres de la peligrosidad de conducir bajo los efectos del alcohol. Aunque el consumo de alcohol es mayor en los varones que en las mujeres, resulta especialmente alarmante comprobar cómo se eleva anualmente el porcentaje de mujeres jóvenes que conducen bajo los efectos del

alcohol, en comparación con aquellas que sobrepasan los cuarenta años de edad, en las que es bastante infrecuente conducir en ese estado. Personalidad: Las personas inseguras, tímidas, depresivas, poco tolerantes a las frustraciones, etcétera, tienen más necesidad de recurrir habitualmente al alcohol y por tanto más probabilidades de conducir bajo sus efectos, habiéndose demostrado que los extrovertidos tienen unos rendimientos más estables que los introvertidos tras el consumo de alcohol. Existen otros factores que afectan a la alcoholemia y que deben de ser tenidos en cuenta por el conductor. El peso, por ejemplo, influye en los efectos del alcohol, siendo menor la alcoholemia en personas más gruesas que en delgadas, a igual alcohol ingerido. Las circunstancias personales del momento también influyen: factores como la fatiga, el embarazo o los trastornos de la regla aumentan la sensibilidad al alcohol (Pigueras, 1973); el ingerir el alcohol con el estómago vacío contribuye a una mayor absorción y efectos más rápidos del mismo, lo que tiene que ser previsto por el conductor. 3. Alcohol, infracciones y accidentes.

Hasta ahora no se tenían en España datos fiables al respecto de la relación del alcohol con los accidentes e infracciones. Los responsables de la seguridad vial parece que están dispuestos a que esta situación cambie, como lo demuestra el hecho de que desde 1979 se hayan efectuado en nuestro país tres millones de pruebas de alcoholemia, unas preventivas y otras tras la realización de una infracción o accidente. En todo caso, y según datos fiables de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, entre el 30 y 50 por 100 de los accidentes graves están causados directa o indirectamente por el alcohol, habiéndose encontrado siempre mucho más alcohol en sangre en aquéllos que han cometido infracciones o han provocado un accidente, que en el resto de los conductores. Entre las infracciones más comunes realizadas bajo los efectos del alcohol están: velocidad inadecuada, salirse fuera de las zonas de circulación, lo que resulta en atropello de peatones, circular en dirección contraria o por direcciones prohibidas, bajo o nulo respeto a la señalización, iluminación y señalización incorrecta de las maniobras, conducción errática o adelantamientos inadecuados, con independencia de los comportamientos irrespetuosos y provocativos hacia el resto de los usuarios. Posiblemente si no se consumiera alcohol cuando se conduce, se podrían evitar al año en el mundo más de 100.000 muertes y casi ocho millones de heridos. De ellos, un elevadísimo porcentaje son víctimas pasivas de la irresponsabilidad de aquéllos que conducen bajo los efectos de la ingesta alcohólica, siendo también elevadas las cifras de peatones o conductores de vehículos sin motor los que mueren o resultan heridos como consecuencia

del alcohol, hecho en el que normalmen-

te no se repara.

4. Interacción del alcohol con otras sustancias. Existen numerosas sustancias. drogas y fármacos, cuyo consumo directo puede producir considerables efectos sobre el comportamiento del conductor y convertirse así en un importante factor de riesgo (ver TRAFICO, n." 26). En muchas ocasiones estos productos se suelen mezclar, consciente o inconscientemente, con el alcohol. Esta mezcla los convierte todavía en más peligrosos, ya que sus efectos se pueden modificar, potenciar o producirse reacciones adversas, de antemano imprevisibles para el conductor, por alterar su capacidad de atención, su memoria, reflejos o percepción. Es especialmente grave la interacción del alcohol con las «drogas», los sedantes, hipnóticos, antidepresivos, antipsicóticos, ansiolíticos; anticolinérgicos, antihistamínicos, estimulantes, etcétera. En general, se puede decir que el alcohol interactúa negativamente con muchos medicamentos, sobre todo con los psicotropos —denominados colo-

te es que estos enfermos sufren importan- ves para la conducción. Se produce una tes alteraciones psicofisiológicas, aun estando sobrios y en los períodos de abstinencia. Pueden existir en ellos deterioros en las actividades mentales, cambios comportamentales, problemas de coordinación o disfunciones visomotoras que afectan de manera notable a las capacidades que se requieren para realizar una conducción exenta de riesgos.

Efectos del alcohol en el conductor. Pero, en definitiva, ¿por qué el alcohol es tan peligroso cuando se conduce? Existen miles de investigaciones que ponen claramente de manifiesto los perjudiciales efectos del alcohol sobre las capacidades psicofísicas del conductor. Las alteraciones empiezan a ser peligrosas cuando el nivel de alcoholemia supera 0.8 gramos por mil. Recordemos que a ese nivel de alcoholemia se puede llegar -aunque con diferencias según el sexo y las características físicas de las personas— con 6-7 botellines de cerveza o unos 4-5 vasos de vino o unas 2-3 copas de licor (ver TRAFICO, N.º 29, página 21). Esto no quiere decir que por debajo de estas cantidades —menos de 0,8 quialmente como «medicamentos para los g. por mil- no aparezcan ya algunas al-



nervios»— v en especial con los depresores del Sistema Nervioso Central, en los que tiene un efecto depresor aditivo. Ello pone de manifiesto la necesidad de tener precaución cuando se ingiere alcohol y se está bajo los efectos de otras sustancias. Si éstas son fármacos, es imprescindible consultar a un especialista si interactúan con el alcohol, incluso a dosis muy bajas.

5. El conductor alcohólico. En nuestro país existe un elevado número de enfermos alcohólicos, como se comentaba anteriormente. Se ha dicho en algunas ocasiones que el alcohólico crónico es inofensivo al volante, porque es incapaz de conducir. Numerosos datos procedentes de diversos países, como Suecia, Gran Bretaña. USA o Canadá v que pueden ser indicativos para nosotros, revelan que esto no es así y que un elevado porcentaje de estos enfermos conducen de manera habitual vehículos a motor. No es necesario advertir de los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol. Pero posiblemente en lo que no se ha insistido suficientemen-

teraciones, sobre todo comportamentales, que son un claro riesgo para conducir.

Aunque dependiendo de la persona y la dosis ingerida, veamos algunos efectos generales que puede producir el alcohol sobre el conductor. Comportamiento: En general, se puede decir que el conductor que ha bebido normalmente infravalora los efectos que el alcohol tiene sobre su capacidad de rendimiento. Se produce en él una falsa seguridad en sí mismo y un sentimiento subjetivo de creer que tiene una mejor capacidad para conducir, aumentando la tolerancia al riesgo, lo que le lleva a tomar decisiones más peligrosas de lo habitual. El alcohol disminuve también el sentido de la responsabilidad y la prudencia, mientras que aumenta las conductas impulsivas, agresivas y descorteses. Nivel motriz: Descoordinación motora, trastornos del equilibrio, disminución del rendimiento muscular de todo el organismo y bajo control de los precisos movimientos que requiere la conducción. Tiempo de reacción: Una de las alteraciones más gra-

importante lentificación de las respuestas frente a las estimulaciones sensoriales, llegando a disminuir los reflejos y el tiempo de reacción ante un obstáculo, por ejemplo, incluso en un 50 por 100, lo que va claramente en detrimento de frenadas de emergencia, giros rápidos, etcétera. Nivel sensorial: El alcohol deprime todas las funciones sensoriales, tan vitales para el que maneia un vehículo, restándoles rapidez, definición y resolución. Esto es especialmente grave en el caso de la vista. El alcohol trae consigo importantes alteraciones visuales: interferencia en la visión binocular, que impide medir la distancia y velocidad correctamente; diplopia, vulgarmente llamada visión doble; problemas de acomodación ocular a los cambios de luz, los colores y efectos de deslumbramiento, con el consiguiente riesgo en la conducción nocturna; dificultades en la concentración visual, etcétera. Nivel perceptivo: Se pueden modificar v confundir las percepciones sensoriales, apareciendo falsos reconocimientos o ilusiones de distinto tipo, con problemas de reconocimiento correcto de señales u otros vehículos. Se altera especialmente la percepción de la distancia y la velocidad propia y ajena. Coordinación: Cuando se conduce, la coordinación entre los órganos sensoriales y los motrices —ojos, manos y pies, por ejemplo- es fundamental. Esta coordinación resulta bastante alterada incluso con cantidades medias de alcohol en sangre. Depresión general: El alcohol es un producto depresor, por lo que en general su ingesta produce un mayor cansancio de lo normal o incluso somnolencia, apareciendo antes la fatiga muscular y sensorial cuando se conduce.

No es de extrañar, según lo expuesto, ese alto porcentaje de accidentes en los que interviene el alcohol. Si en condiciones normales el manejo y la toma de decisiones al volante resulta va de por sí problemático, no es difícil imaginar lo que puede suceder conduciendo con todas estas alteraciones, a las que podríamos añadir algunas más.

Afortunadamente los datos parecen indicar que desde que empezaron a hacerse mediciones de alcoholemia en 1979 hasta la actualidad, el índice de conductores que dieron positivo en los controles ha disminuido de manera sensible. Quizá estos controles policiales, las sanciones, las campañas informativas y una mayor conciencia social, seguramente sean la clave explicativa de este hecho. Informarse y concienciarse de los peligros del alcohol antes de ponerse al volante es una forma de prevenir el accidente. Todos los datos expuestos parecen concluyentes: al final del alcohol casi siempre está el accidente.

Dr. Luis Montoro Dr. Francisco Tortosa Dr. José Soler Unidad de Investigación en Seguridad Vial. Facultad de Psicología (Universidad de Valencia)

Coordina: José Ignacio RODRIGUEZ

Más denuncias por publicidad engañosa

La Unión de Consumidores de España ha presentado una denuncia ante las autoridades de Consumo por lo que considera publicidad engañosa de un anuncio publicado por la Ford en un diario madrileño el pasado 12 de mayo.

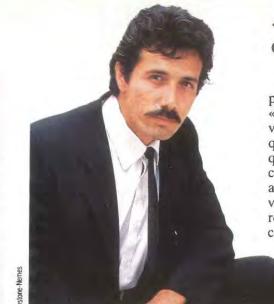
Según aseguran, «el contenido del anuncio "¡Qué primavera la de Ford!" incumple la Ley de Compraventa, ya que no señala el precio al contado y el total a plazos y se ofrece un interés del 4,9 por 100 durante toda la financiación sin indicar si es interés real o como tasa de recargo. Además. aunque el anuncio sale en mayo, se dice que la oferta sólo será válida para los vehículos matriculados antes del 30 de marzo».

La Unión de Consumidores ya había presentado en marzo otra denuncia - que se publicó en el anterior número de TRAFICOpor un anuncio en prensa de Citroën, en el que, en letras grandes, se ofrecía un interés del 4,7 por 100 y, en caracteres muy pequeños, se decía «de recargo».

Ruta para «peligrosos»

El Servicio de Carreteras de la Generalitat de Cataluña ha inaugurado recientemente en la provincia de Tarragona las nuevas variantes de Mora la Nova y Flix, así como el tramo Ascó-Flix, zona por la que transitan los vehículos de mercancías peligrosas con origen o destino en la planta química de Flix. Con ello, la ruta obligatoria para estos camiones, entre Tarragona y Flix, pasa a ser: Tarragona a L'Hospitalet de l'Infant por la autopista A-7, circunvalación de Mora la Nova por las C-233 y C-230 y, por esta última, hacia Ascó y Flix.

Las C-233 y C-230 tienen hitos de color naranja por pertenecer a la red autonómica, y su nueva nomenclatura sustituye a las antiguas T-3030, T-3040, N-230, T-3020, T-7200 y TV-7141.



«Corrupción en Miami»

El teniente Castillo, uno de los protagonistas de la serie televisiva «Corrupción en Miami», está llevando a cabo desde hace más de quince años una labor «antivicio» que trasciende más allá de la ficción de la pequeña pantalla. El adusto policía de la serie es, en la vida real, Edward James Olmos, y recorre escuelas, Universidades y centros de trabajo de Estados Uni-

dos dando conferencias y charlas para sensibilizar al público del peligro que supone conducir bajo los efectos del alcohol.

«Motorista, no te la juegues»

Con el eslogan «Motorista, no te la juegues», el Ayuntamiento de Barcelona ha iniciado una campaña para aconsejar a los conductores de los vehículos de dos ruedas para que circulen con el casco protector por las calles de la ciudad. De momento es eso, una campaña que pretende convencer y reducir el número de víctimas entre motoristas v ciclomotoristas. Muy pronto podría ser obligatorio dicho uso en 2 las ciudades de toda España. §



Tal como suena



Así, como lo leen: Cái, Gesira, Graná... No, no se trata de una nueva toponimia en lengua vernácula conquistada por la autonomía andaluza. Se trata, única y exclusivamente, de una nota más de gracia, de esa chispa que es pan de cada día en la tierra de María Santísima, aplicada en esta ocasión a las señales informativas de las carreteras. Pero que nadie se asuste, que por el momento no va a ser preciso «tirar de diccionario bético» a la hora de emprender ruta más allá de Despeñaperros. Tan sólo es una nota simpática, adecuada a mesa de despacho, de alguien empeñado en llevar su andalucismo hasta los términos má insospechados. Y está claro que para él, como para muchos. Cádiz, Algeciras y Granada no son sino Cái, Gesira y Graná. Tal como suena.

50 Trailing

CONDUCIR MEJOR

En el presente artículo vamos a tratar de los vehículos prioritarios cuyo concepto es diferente del de los vehículos en servicios especiales, de los que hablaremos en el próximo número.

1.1. Concepto v clases

Existen vehículos que por su naturaleza o características, por la urgencia de los servicios que prestan o por la naturaleza del transporte que realizan, necesitan gozar de algún privilegio para así poder cumplir mejor sus cometidos. Son los denominados vehículos prioritarios que, en un sentido muy amplio, pueden definirse como aquellos que gozan de preferencia de paso en el cruce o encuentro con otros usuarios de la vía.

Por su naturaleza o características, tienen la consideración de vehículos prioritarios los tranvías y ferrocarriles. A ellos se refieren los artículos 25 e), inciso fi- y asistencia sanitaria. nal, v 35 del Código de la Circulación, al establecer el primero que «los tranvías y 1.2. Señalización. ferrocarriles tendrán siempre preferencia de paso en los cruces», y el segundo, de estos vehículos será la de que «los peatones y los conductores de vehículos o animales tienen la obligación tir su presencia y que los dede dejar libres las vías férreas instaladas a lo largo de las vías públicas, o que crucen éstas a nivel cuando se aproxime un tren o vehículo cualquiera que circule dos. sobre los carriles».

Por la urgencia del servicio que prestan, tienen la 1.2.1. Finalidad consideración de vehículos prioritarios los de los servicios de policía, extinción de incendios y asistencia sanitaria, siempre que circulen en servicio urgente y adviertan de ello a los demás conductores y usuarios. Son los vehículos prioritarios en sentido estricto.

Por la naturaleza del transporte que realizan, tie- 1.2.2. Vehículos obligados nen la consideración de a llevarla prioritarios los vehículos que transporten la correspondencia pública. A ellos se refiere el artículo 43 del Código de la Circulación al establecer que «cuando los conductores de vehículos o caballerías, recuas o gana-

dos se encuentren en cualquier paraje del camino con los vehículos o caballerías que conduzcan la correspondencia pública, deben dejarles el paso expedito». Esta norma, dictada en y para una época en que la correspondencia se transportaba en caballerías o diligencias, en la actualidad se encuentra totalmente desfasada y constituye una auténtica joya o pieza de museo que nuestro Código sigue conservando celosa-

allá por el año 1934. Aquí nos vamos a referir a los vehículos prioritarios en sentido estricto, es decir, a los de los servicios de nolicía, extinción de incendios

mente desde su publicación

• La primera condición estar convenientemente señalizados para poder advermás conductores y usuarios puedan adecuar su comportamiento y colaborar en la mejor realización de los servicios a que están destina-

• La finalidad de la señalización no es otra, pues, que la de advertir su presencia a los demás conductores y usuarios de la vía, cuando circulen en servicio urgente, para que les faciliten el paso.

• La señalización no es obligatoria, pues el artículo 147 VI dice que podrán estar dotados de ella. La contrapartida lógica es que, si no la llevan, mal podrán sus conductores hacer uso de

sus privilegios y los demás facilitarles el cumplimiento de su misión.

positivos será de color azul para los servicios de policía v de color amarillo-auto en

VEHICULOS

PRIORITARIOS



servada a los vehículos de de extinción de incendios. policía, extinción de incendios v asistencia sanitaria v prohibida a todos los de-

1.2.3. Dispositivos de que

• Consta de señales ópticas (luces) y acústicas (sirenas).

· Las luminosas consisten en uno o dos dispositivos, situados en la parte delantera del plano superior del vehículo, que produzcan luz intermitente o giratoria.

1.2.4. Color

La luz intermitente o giratoria que emitan los dis-

• La señalización está re- los de asistencia sanitaria y

1.2.5. Utilización

• Se utilizará exclusivamente cuando los citados vehículos circulen en servicio de carácter urgente v. siempre, conjuntamente con las señales acústicas especiales (sirenas).

1.2.6. Comportamiento de los conductores de los vehículos prioritarios

• El privilegio más importante de estos vehículos es el de gozar de preferencia de paso, cualquiera que sea la zona de la vía en que se encuentren. Pero este derecho de preferencia de

paso no es absoluto e ilimitado, sino dentro de un orden, conforme determina el artículo 42 del Código de la Circulación, a fin de garantizar la seguridad de la circulación.

· Los conductores de estos vehículos únicamente podrán hacer uso del derecho de preferencia de paso cuando.

- Circulen en prestación de un servicio urgente y, además,

- Adviertan su presencia utilizando, simultáneamente, la señalización luminosa y la acústica especial. La utilización de cualquiera de ellas por separado, ni legitima o ampara el uso del privilegio ni impone obligación alguna a los demás conductores y usuarios

• Por otra parte, están obligados, además, a:

- Hacer uso ponderado de su privilegio.

- Observar, como norma general, las reglas de circulación.

 Cuidar de no vulnerar la prioridad de paso en las intersecciones o las señales de los semáforos, sin antes adoptar extremadas precauciones hasta cerciorarse de que no existe riesgo de atropello a peatones y de que los conductores de los demás vehículos han detenido su marcha o se disponen a facilitar la suva.

Obedecer las señales v órdenes de los agentes que regulan la circulación.

 En autopistas, autovías y «vías para automóviles» está permitido, por excepción, a los conductores de estos vehículos prioritarios:

- Parar el vehículo o estacionarlo fuera de los lugares señalizados para ello.

- Circular por el arcén. - Dar media vuelta o marcha atrás.

- Circular en sentido contrario al correspondiente a la calzada.

- Penetrar en la mediana o en los pasos transversales de la misma.

 Para que los conductores puedan hacer uso de dichas excepciones en las

mencionadas vías será necesario que, conjuntamente, se den las siguientes condiciones:

- Oue circulen en servicio urgente v así lo advier-

- Que no se comprometa la seguridad de la circulación.

1.2.7. Comportamiento de los demás conductores y usuarios

Los demás conductores y usuarios, tan pronto como perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, deberán:

• En primer lugar, tratar de localizar el lugar y situación que en la vía ocupa el vehículo prioritario. La observación directa o a través del espejo retrovisor y la procedencia del sonido nos ayudarán a su localización. En ningún caso se debe proceder sin haber adoptado esas medidas elementales, pues, caso de reaccionar sin previa comprobación, se puede interceptar su marcha o trayectoria o la de otros vehículos y provocar accidentes.

• Una vez localizado el vehículo, adoptar las medidas adecuadas para facilitarles el paso, teniendo en cuenta las circunstancias del momento y lugar. Para ello, unas veces será necesario acercar el vehículo al borde de la calzada, si fuera posible, y otras detenerlo. Serán las circunstancias del tráfico, del momento, lugar y situación de los vehículos las que determinen qué debe hacerse, cuándo debe hacerse, cómo debe hacerse, quién debe hacerlo y dónde debe hacerse.

• Los conductores de tranvías detendrán su mar-

• Los peatones permanecerán en las aceras o refugios.

José Antonio PEÑAS

Mini-TEST

Los vehículos de policía, extinción de incendios y asistencia sanitaria. ¿tienen preferencia de paso sobre los demás vehículos?

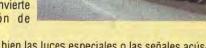
a) Sí, siempre tienen preferencia de paso.

b) No. Sólo cuando vayan en servicio urgente.

2 Los vehículos de policía, extinción de incendios y asistencia sanitaria. ¿cómo señalarán que van en servicio urgente?

a) Mediante el uso de señales ópticas v acústicas especiales.

b) Accionando la señalización de avería. que aquí se convierte en señalización de emergencia



c) Utilizando bien las luces especiales o las señales acústicas en forma de sirenas.

3 ¿De qué color es la luz intermitente o giratoria que emi-te el dispositivo correspondiente en los vehículos del servicio de policía?

a) Amarillo-auto.

Blanca c) Azul.

Las señales luminosas de los vehículos prioritarios (policía, extinción de incendios y asistencia sani-

taria) consisten en... a) Uno o dos dispositivos, situados en la parte delantera del plano superior del vehículo, que produzcan luz intermitente o giratoria.



b) Una luz fija situada en el plano superior del vehículo. c) El empleo simultáneo de los indicadores de dirección.

5 Los vehículos en servicio urgente, ¿están obligados a obedecer las señales y órdenes de los agentes que estan regulando la circulación?

a) No.

6 Una ambulancia en servicio urgente, si circula por una autopista, ¿puede hacerlo por el arcén?

a) No. Está siempre prohibido, porque son vías con varios carriles de circulación en cada sentido.

b) Sí, siempre que no comprometa la seguridad de la circulación.

SOLUCION

1) p' S) g' 3) c' 4) g' 2) p \ 0) p.





LA LOCURA DEL MES

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







Un nuevo artículo viene a sumarse al Código de la Circulación, el que hace el número 312, según Real Decreto 1.178/1987, de 11 de septiembre (BOE de 1 de octubre del mismo año). Este artículo 312 viene a prohibir la incitación a cometer infracciones de tráfico, y está referido a la publicidad e instrucciones de uso y circulación de los vehículos, no pudiendo ofrecer en su presentación escrita o verbal, o en los elementos sonoros o en la imagen, incitación alguna a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, o a situaciones de peligro, o a otros usos de los vehículos que supongan una infracción al Código

Tales publicidades pueden consi-



El Código, contra la publicidad agresiva

derarse como infracciones graves en materia de defensa de los consumidores y usuarios, sancionándo-

se de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, según el procedimiento previsto en el Real Decreto 1.945/1983, de 22 de junio.

El procedimiento sancionador para este tipo de infracciones será el mismo que se sigue para sancionar las mismas en materia de circulación y tráfico.

La sanción, de elevada cuantía, se graduará valorando la intención, la reincidencia, la intensidad de la inducción, así como la gravedad de la infracción y la amplitud de la difusión de la mencionada publicidad, y la posible alteración social que produzca la actuación infractora.





El placer v el peligro

OS coches y los libros tienen algo en común: el doble placer que proporcionan. Porque los libros no sólo son hermosos en cuanto a su contenido, a las historias que nos cuentan y nos absorben, sino que proporcionan un segundo placer por el mero hecho de contemplarlos, en la biblioteca de casa, mostrándonos impúdicamente su lomo, alineados y amontonados, completando hileras, conformando bloques o exhibiendo su individualidad bella en nuestra posesión. Los coches, de la misma manera, comparten con los libros la gratitud dual de conducirlos, ser nuestros servidores, sernos de utilidad y a la vez presentarnos su belleza de formas, su color escogido, su línea atractiva y sensual, también bajo nuestra posesión. Libros y coches comparten, así, dos placeres en su naturaleza. Lo que ocurre es que si cada vez se lee menos (el índice de lectura por español y año es de los más bajos de Europa), también es cierto que cada vez los diseños de los coches son más aburridos, más estandarizados (si se me permite esta expresión extranjera, este barbarismo), y menos bellos. Por contraste, son cada vez más potentes, más seguros, mejores técnicamente, con cuadros de mandos que son como computadoras de naves espaciales, y un sinfín de artilugios que proporcionan prestaciones insólitas. Pero todo ello parece inútil: la gente sigue matándose igual, con más o menos invenciones en su panel de mandos, y da la sensación de que se seguirían matando aunque condujeran el mismísimo coche fantástico que nos sacaban por televisión para envidia de cuantos llegamos a conocerlo. A mí, en realidad, no me gustan los coches. Y aún menos me gusta conducir. Prefiero la comodidad del tren, cuando he de desplazarme lejos, por muchas razones humanísticas y románticas que no vienen al caso. Pero decía que no me gustan los coches porque no les encuentro encanto ni me seduce su presencia. Comprendo su utilidad,

v como tal los trato; como

instrumentos al servicio de las

personas. Tal vez en alguna ocasión he admirado algún modelo, sobre todo en las exposiciones, pero tal es mi despego por el mundo del automóvil que nunca ha entrado en mis cálculos, en mi relación de ambiciones a alcanzar, el tener tal o cual coche, ni a ganar dinero para poder comprarme determinado modelo. Comprendo a quienes les gustan los coches, el doble placer de conducirlo y de admirarlo bajo su propiedad, o en su deseo de poseerlo, pero ese sentimiento nunca ha anidado en

Y decía que todavía me gusta menos conducir. Paradójicamente. prefiero la ciudad a la carretera, las calles a las autopistas, justo lo contrario de lo que parece opinar la ortodoxia de los buenos conductores. A mí, aunque parezca raro, me gusta callejear, moverme en coche por la ciudad, utilizar el vehículo para ir a cualquier parte. Pero salir a la carretera, tragar decenas o cientos de kilómetros por el mero hecho de trasladarme de un lugar a otro, aun comprendiendo su comodidad como medio de transporte, me resulta poco agradable. Y, además, creo que todavía hay muchos locos en la carretera que me disuaden de jugar con ellos a la ruleta rusa. Pero como pienso que a nadie le debe importar si me gustan o no los coches y, menos aún, si me place o no conducir, prefiero decir unas palabras sobre algo que se me antoja un motivo de reflexión para todos los conductores. A mí me parece que cuando se sale a la carretera nadie cree que vaya a tener un accidente, y menos dejar la vida en ella, sino que se inicia el viaje convencido de que se va a conducir con cuidado, de que no se van a hacer locuras y de que se va a ser un conductor ejemplar hasta el punto de destino. Se piense o no en ello, vo creo que el ánimo subconsciente de todos los conductores es ése. Luego, por lo que sea, son miles las personas que mueren cada año en las carreteras. ¿Qué ha pasado entonces? Muy sencillo: que el acto de conducir requiere una concentración de deportistas, una atención perseverante y sin fisuras, la

convicción de que en cualquier momento puede surgir el imprevisto y, si no se le espera, ni tan siquiera se le sospecha, el imprevisto nos sorprende sin la atención y concentración adecuada y nos vence, nos domina, nos provoca el accidente. Yo comprendo que es difícil mantener el mismo nivel de concentración durante cinco horas o más, pero mientras que no sea así los accidentes serán inevitables. Tal vez pensando en ello unos momentos, no crevendo tan sólo en las buenas intenciones sino recordando que el ánimo y la concentración tienen que ser los mismos en los primeros diez kilómetros que en los diez últimos, puede que alcancemos una seguridad vial para todos que deje de convertir las carreteras en senderos hacia el peligro. Quizá las carreteras sean malas, y los coches también, pero peores son, aún, muchos conductores con los que espero no encontrarme nunca en mi

Así pues, el coche y la conducción pueden ser, a la vez, un placer y un peligro. Tienen, como todo en la vida moderna, cualidades y defectos, pros y contras, ventajas e inconvenientes. No dejan de tener razón los que se apasionan con la conducción, e incluso, el amor a la velocidad es un sentimiento comprensible. Pero tampoco pierden su razón quienes ven en el automóvil un peligro real que amenaza su integridad y su tranquilidad. Para mí, como decía líneas atrás, no me gusta conducir ni me seducen los coches, pero a casi todo el mundo que conozco le pasa exactamente lo contrario. Cada uno tiene sus razones, y con ellas hemos de vivir lo más confortablemente que podamos. Pero si ahora nos machacan a diario porque, al encender un cigarrillo, estamos molestando a los demás y atentando a su salud, qué cabría decir de los que van por las carreteras y por las calles como si condujeran un blindado y su vida, y la de los otros, estuvieran aseguradas por una divinidad infalible. A mí me hace más daño un

accidente que un habano. Y, aunque lo cortés no quita lo valiente, a usted le pasa lo mismo.

de la Circulación.

Fernando y Antonio Martín, las torres hermanas del baloncesto español

STOS dos gigantes, Fernando y Antonio, tienen, además de ser hermanos, muchas otras cosas en común: ambos han jugado en Estados Unidos, que es algo así como la meca del baloncesto: los dos sienten atracción por la comunicación; ambos tiran —a pesar de su gigantismo hacia el aire del «guaperas» madrileño, que no hacia la línea frankensteiniana de un Tkachenko; los dos triunfan en el Real Madrid y, ambos, coinciden en que los agentes y las multas son necesarias para que el tráfico no se convierta en un caos. Una sola cosa les separa en estos momentos: en la eliminatoria preolímpica, que comienza a finales de este mes. Fernando no podrá defender los colores de la selección española, por haber jugado en los profesionales de la NBA, y Antonio sí tendrá opción de estar en la cancha.

Son dos torres blancas, dos gigantes de los rebotes. Son las torres hermanas del baloncesto madrileño.

Curiosamente, no fue Fernando Martín, el mayor, quien inció la saga baloncestística: «Empecé jugando al balonmano, nadaba, y tuve entrenadores que me dijeron que me iría bien el baloncesto, que cambiara; probé y me aficioné. Mis comienzos fueron un poco sin querer. Jugaba en el colegio.

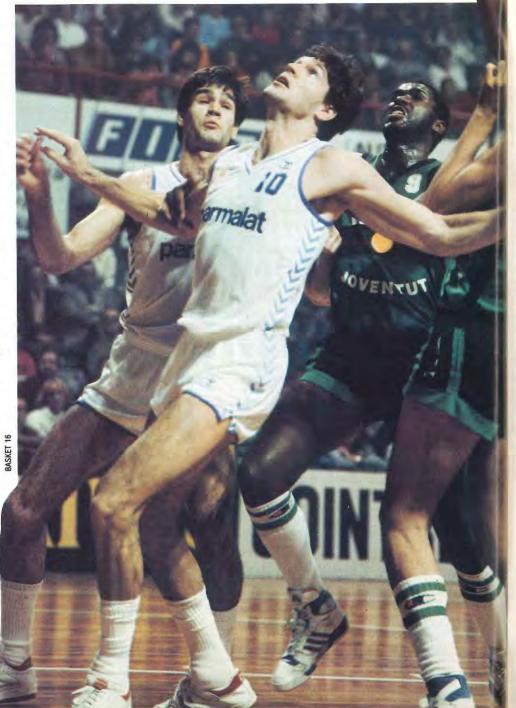
Luego entré en los juveniles del Estudiantes, hasta llegar al primer equipo. De alguna forma fui enrollándome y avanzando sin darme cuenta y me encontré en el segundo año del Estudiantes, que quedamos subcampeones de Liga. Y en 1981 fiché por el Real Madrid».

Antonio, sin embargo, comenzó antes a jugar en el colegio, siendo un niño: «Cuando tenía doce años o así. El entrenador era el mismo del Estudiantes infantil y allí me llevó, y luego pasé al Madrid».

ESTADOS UNIDOS: CLAVE Y META

Ambos consideran su paso por Estados Unidos como la etapa más importante dentro de sus carreras. Y Fernando, que ha sido hasta el momento el único español que ha jugado en la NBA, con el equipo Portland, afirma: «Es lo mejor que he hecho en baloncesto. Triunfar allí es muy difícil. Yo no estaba acostumbrado a vivir o jugar allí. Me faltó la época universitaria y, además, hubiese sido cuestión de estar ocho o diez años para ser un jugador bueno; porque ellos lo hacen como si fuera

"Falta respeto entre Nos conductores»



Algo que comparte su hermano Antonio, quien fue a Estados Unidos a estudiar una carrera y «mamar» del baloncesto universitario norteamericano: «Es lo más importante de todo lo que me ha pasado en el baloncesto. Yo fui para quedarme a vivir cuatro años, a estudiar una carrera v jugar. Luego tuve que volverme. Lo cierto es que me recuperaron muy bien una lesión que tenía y en el poco tiempo que supone un año aprendí a cambiar la mentalidad en el baloncesto. La carrera que iba a estudiar era Comunicación y, dentro de eso, una especialidad de diplomado para embajadas. Y, luego, también, he estado haciendo un cursillo de televisión».



Estados Unidos a jugar con profesionales

y lo tengo asumido hasta que cambien las

reglas que, posiblemente, lo hagan en el 89

ó 90. Entonces podremos jugar los profe-

Ambos tienen ligado su futuro a los co-

lores blancos del Real Madrid, y ambos se

cierran, defienden la zona perfectamente,

con fuerza, cuando se les pide la opinión

-Hombre, es mi hermano y la sangre lo

-Antonio: dicen que Fernando tiene

un carácter duro, fuerte, como en la can-

-Fernando, ¿cómo es Antonio?

sionales en competiciones FIBA».

de la otra torre hermana.

ESPAÑA, FAVORITA EN EL PREOLIMPICO

Comienza ahora el preolímpico y Antonio Martín, recuperado de una grave lesión, es seguro que cuenta en los planes del seleccionador Díaz Miguel; mientras, Fernando «chupará» banquillo, como comentarista, en la Cadena SER, donde ya debutó en el pasado Europeo: «Nuestra selección tendrá un gran potencial, porque ahora no se carece de altura. Los favoritos son los mismos que piensa mi hermano: España, Rusia, Yugoslavia, Italia... Y también hay que contar con Grecia y Alemania. Es una pena que no pueda jugar; pero yo sabía a lo que me exponía cuando iba a

—Como persona, es mi hermano, además de un gran amigo, y aunque sea un tío con demasiado carácter y una persona con muchísimos defectos, no le cambiaría nada. Lo del baloncesto es puramente circunstancial. Podíamos estar descargando cajas de pescado o haciendo entrevistas como tú. El baloncesto sabemos que acaba dentro de unos años y nosotros vamos a seguir siendo hermanos y amigos.

A los dos hermanos les gusta conducir, tienen predilección por los coches deportivos y han sufrido en sus carnes algunos accidentes de tráfico. Fernando, que ha padecido uno, explica: «Fue bastante grande, hace dos veranos, en la carretera de Barajas; pinché y me comí un poste».

Su hermano Antonio, que conduce desde que se sacó el permiso a los dieciocho años, dice que ha tenido varios: «El más gordo fue en la Castellana, cuando por no dar a un coche de frente pegué un volantazo y había una niña pequeña detrás y no le pasó nada, afortunadamente, pero me llevé un susto muy grande y la verdad es que la culpa fue mía».

CONDUCTORES Y CARRETERAS

Si para Antonio Martín la forma de conducir del español es horrorosa, su hermano Fernando cree que «todo degenera cuando hay estrés y nerviosismo. Pero cuando no hay tráfico la gente va mucho más calmada».

Para Antonio las carreteras españolas son también horrorosas. Fernando considera que «quizá en Francia y Alemania haya mejor comunicación. Pero creo que las grandes autopistas en nuestro país se pueden ir haciendo con el tiempo; hay diferencias, como en otras muchas cosas, con respecto a Europa. Se pueden mejorar, pero creo que había que mejorar antes otras muchas cosas. Las carreteras son importantes, pero yo daría, por ejemplo, más dinero a la gente mayor, a la educación y a los niños, que a hacer carreteras, lo que, por supuesto, es muy importante también».

Ambos creen que la ciudad donde viven y nacieron, Madrid, carece de solución para la densidad de tráfico que tiene, debido a sus particularidades urbanísticas. Fernando apunta: «Es tan complejo que serían soluciones a muy largo plazo. De hecho, se siguen haciendo cinturones de autopistas que se quedan pequeños a medida que avanza la población. Yo creo que sería un poco educar al ciudadano a usar los transportes públicos».

Los dos hacen hincapié en el mal comportamiento que tenemos los ciudadanos, los usuarios, con todo lo relacionado con el tráfico. Y Antonio Martín afirma: «Quizá nos falte bastante respeto entre los propios conductores».

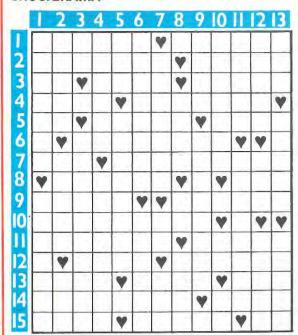
Creen que son necesarias las multas y los agentes de tráfico para disuadir al posible infractor. Fernando dice: «Las multas y los agentes son necesarios porque nosotros mismos los hacemos necesarios, al igual que las grúas o los cepos; si no, esto sería desastroso». Y remacha Antonio: «No me gusta que me pongan una multa, pero me parece bien que existan, como los agentes de tráfico, que tienen que cumplir sus misiones y si no lo hiciesen, como dice mi hermano, esto sería un caos».

Así son las dos torres hermanas del Madrid: Fernando Martín, a quien le gusta pasear, escuchar música o leer, dependiendo de su estado de ánimo, y Antonio Martín, cuyo tiempo libre le gusta pasarlo con los amigos. Dos gigantes del baloncesto español...

Luis NIETO

otro deporte».

CRUCIGRAMA



HORIZONTALES .- 1: El que tiene buenos modales. Obedecer. - 2: Filósofo griego (241-270 a. de J. C.), discípulo de Jenócrates. Capacidad de público en un local.-3: Nombre de letra. Nombre céltico de Irlanda. Manojos de flores.-4: Res vacuna entre uno y dos años. Mujeres de ciertas tribus nómadas.-5: Matrícula española. Cerro aislado que domina un llano. Atreveros.—6: Preposición, Aparatos que impiden la transmisión de las ondas sonoras. Vocal.—7: Existir, Distingues a una persona que por cualquier motivo tenías olvidada.—8: Endemoniado. Vocal. Altar, piedra consagrada.—9: Robos con engaño. En algunas provincias, ciruelas.—10: Que pasa por canal o paraje estrecho. Vocal.—11: Arrójanos, échanos fuera con violencia. Lujurioso, -12: Preposición. Nombre de cada una de las cavidades situadas entre las costillas falsas y las caderas. Que está por encima de otra cosa.—13: Persiga y dé muerte a un animal. Aires populares canarios. Apócope de tanto.—14: Originario del país en que vive. Comida que se hace por la noche. —15: Cansado, sin fuerzas. Dicese de la silaba sin acentuación. Campeón

VERTICALES.-1: Persona poderosa que protege a los artistas. Plantación de tabaco.-2: Poema dramático puesto en música. Relativo a la epopeya. Manto de los beduinos.—3: Habla. Vocal. Perfumados, fragantes.—4: Ojos simples de los insectos. Juguete de los niños muy pequeños.-5: Punto cardinal. Nativa de cierto municipio de la provincia de Zamora. Vocal.—6: Principios, procedencias. Armadura que se ponía al caballo para la guerra.-7: Relativo a los sueños. Primero, preeminente. Hijo de Adán y Eva. - 8: Vocal. Nicho de forma rectangular en la arquitectura incaica. Símbolo químico del paladio. Que no padece enfermedad.-9: El rostro del hombre. Molestos, gravosos. Consonante.—10: Muy trabajoso. Vocal. Símbolo químico del americio. Matrícula española.-11: Nombre propio de varón. Remo corto de pala ancha y elevada.—12: Ría gallega entre las provincias de La Coruña y Pontevedra. Período de tiempo. Mentira, embuste.-13: Antiguo gorro militar. Municipio de la provincia de Gerona. Divisiones de la superficie terrestre determinadas por los círculos polares y los

JUEGO DE LOS NUEVE **ERRORES**

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





JEROGLIFICO



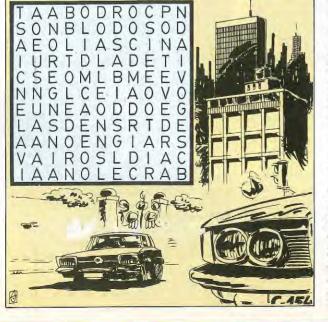
¿Tienes que cambiar algo del coche?

SOLUCIONES

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADE: Barcelona, Bil-bao, Córdoba, Gerona, León, Lugo, Madrid, Pontevedra, Segovia, Soria, Toledo y Valencia, Frasa: «Tan sólo dos de las ciudades mencionadas están en Galicia». AL JEROGLIFICO; La bateria (la, bate, ria).

ALUEGO DE LOS MUEVE ERROPRES: 1:El lápiz. 2: Etí: queta de un bote. 3: La nariz de Mickey. 4: Un botón de su pantaloncito. 5: El agujero en la suela del zapato. 6: La cola: 7: Rayas al fondo. 8: Ojos del hombre. 9: La manga.

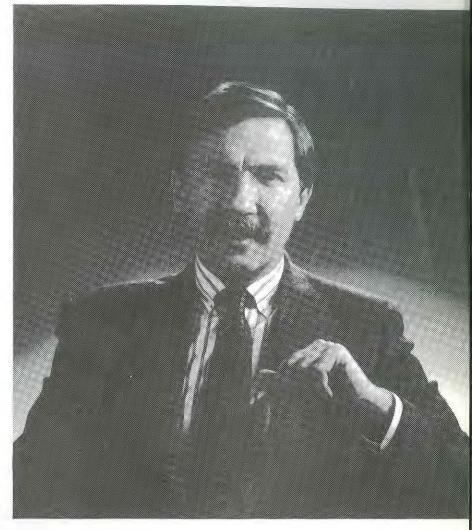
ro.—13; Cace, Isas. Tan.—14; Aborigen, Cena.—15; Laso. AL CRUCICARANE, Solo horizontales.—14: Efeld Glianas—46: Efeld Glianas—76: Ale Mandicas (1—7): Solo concess.—8: Poseco. Cost.—5: As a concess.—8: Poseco. Es. Ara.—9: Tilo concess.—8: Poseco.—15: Solo cost. As a concess.—15: As a



SOPA DE **LETRAS ILUSTRADA**

En este cuadro de letras figuran los nombres de DOCE ciudades españolas correspondientes a otras tantas matrículas de coches. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de izquerda a derecha, de derecha a izquierda y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacionada con este mismo tema

Joaquin Arozamena.



"Imaginese que al salir de viaje alguien le ordenara:

«Tienes que llegar en cinco horas, o en cuatro, o en tres». ¿Qué diría? ¿Tú quieres que me mate? Porque conducir a presión es muy peligroso. Entonces, ¿por qué tantas veces nos marcamos un tiempo para llegar?"



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.

3F987

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.





