



Santiago Aizpurúa

Manuel Moratilla

Luto en Tráfico

En accidente de helicóptero fallecieron la directora general de Tráfico, Rosa de Lima Manzano; los pilotos Santiago Aizpurúa y Manuel Moratilla, el diputado Alberto Acitores y el crítico de Arte Santiago Amón.



Rosa de Lima Manzano

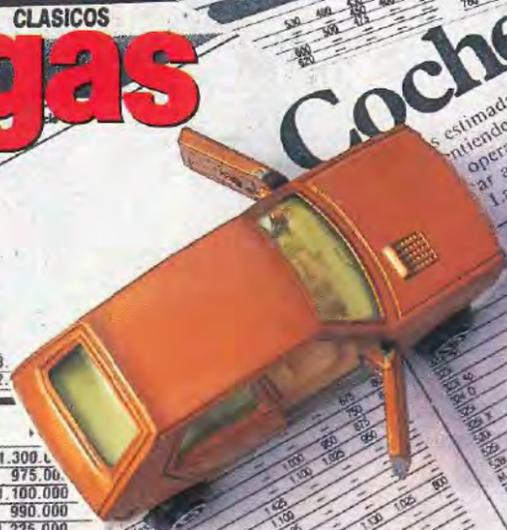
Tráfico

AÑO IV • N.º 35 • JULIO-AGOSTO 88

BOLETIN DE COCHES Y MOTOS
SEGUNDA MANO

Mercado de segunda mano

No compre a ciegas



Vendedor
93/2533500
91/4351811
91/4688995
91/4362990
91/7330456
91/7330608
93/2564998
93/2146704
91/4568111
91/265677
91/7303797
91/2514800
91/4698995
91/7339862
91/468408
93/212366
93/370311
91/694370
93/564189
93/255309
93/211006
91/2514800

Marca y modelo	Año	Color	Garantía
BMW 3.3 L Automati	74	Azul met.	3 m
Bristol 405	61	Bianco	
Cadillac Flidwood	64	Azul	
Cadillac Seville	79	Bianco	
Chevrolet Impala	66	Granate	
De Tomaso Pantera GTS	80	Marron	
Facel-Vega Facelia	63	Rojo	
Ferrari Dino 308 GT4	76	Rojo	
Jaguar Panther	74	Verde	
Jaguar XJ-6 4.2	76	Azul	
Lancia HF 1.6 130 CV	73	Rojo	
Marcos Cabrio 1800	67	Rojo	
Mercedes 190 SL	58	Bianco	3
Porsche 914	72	Negro	2

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio
Passat 1.8	86	Bianco	18 m	1.300.000
Passat 1.8	85	Gris	3 m	975.000
Passat 1.8 A.A	84	Plata		1.100.000
Passat 1.8 CL	85	Metanizado	3 m	990.000
Passat AA	85	Verde met.	12 m	1.225.000
Passat CL	83	Gris	3 m	1.250.000
Polo Classic	85	Rojo	3 m	850.000
Polo Classic	85	Granate	3 m	865.000
Santana	85	Verde	12 m	1.275.000
Santana 2.0 AA	87	Azul met.	6 m	1.850.000
Santana GX 5	85	Azul	12 m	1.550.000
Santana GX 5AA	86	Rojo	18 m	1.500.000
Santana GX TD	83	Gris plata	12 m	1.275.000
Santana LX	85	Bianco	12 m	1.285.000

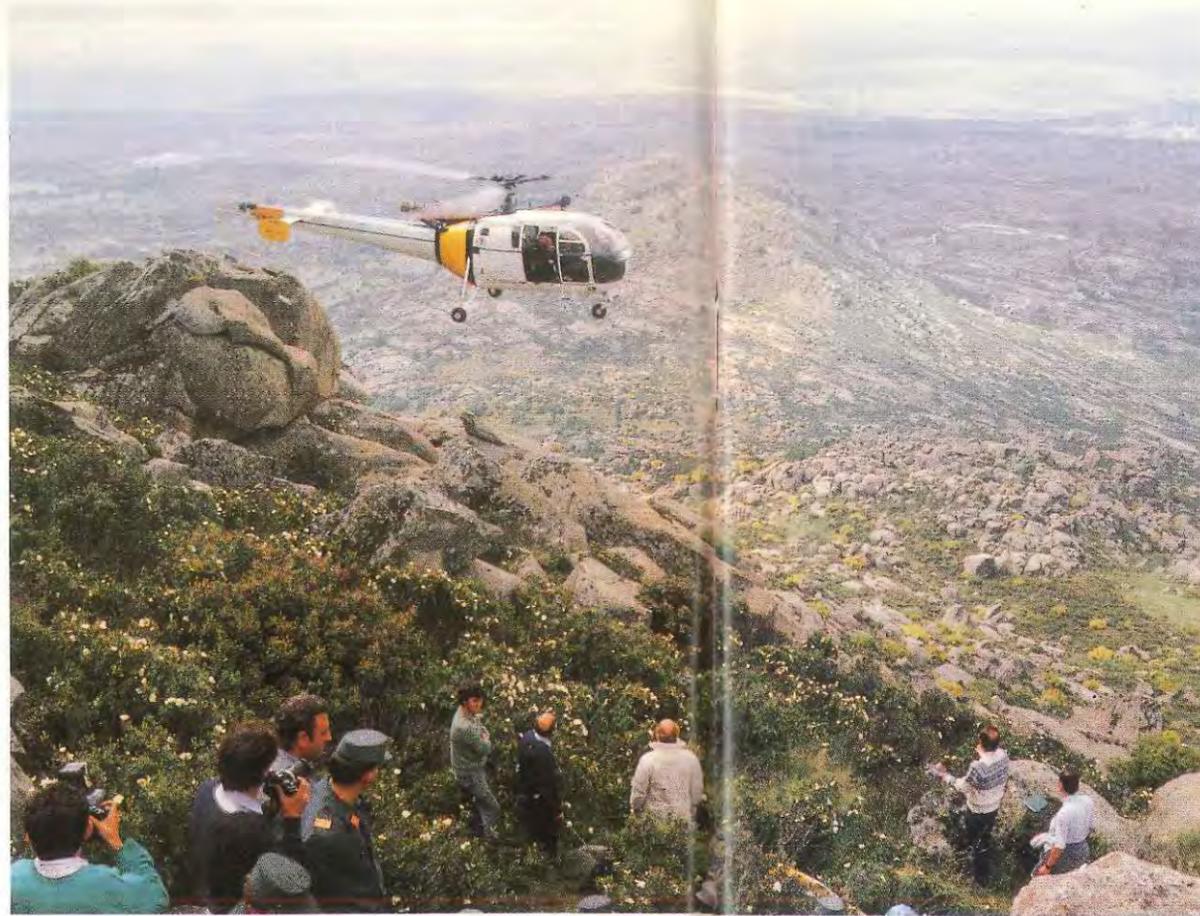
Coches usados

realizadas entre particulares no pagan IVA, aunque tributan el 100 como transmisiones patrimoniales, a liquidar antes de la transferencia. Cuando intervienen profesionales en la compraventa de IVA en el proceso y pueden encontrarse valoraciones estimadas por la hacienda para las operaciones de compraventa.

realizadas entre particulares no pagan IVA, aunque tributan el 100 como transmisiones patrimoniales, a liquidar antes de la transferencia. Cuando intervienen profesionales en la compraventa de IVA en el proceso y pueden encontrarse valoraciones estimadas por la hacienda para las operaciones de compraventa.



Miguel GARROTE



Vista del lugar del accidente durante las labores de rescate.



Santiago Aizpurúa

Dos expertos pilotos

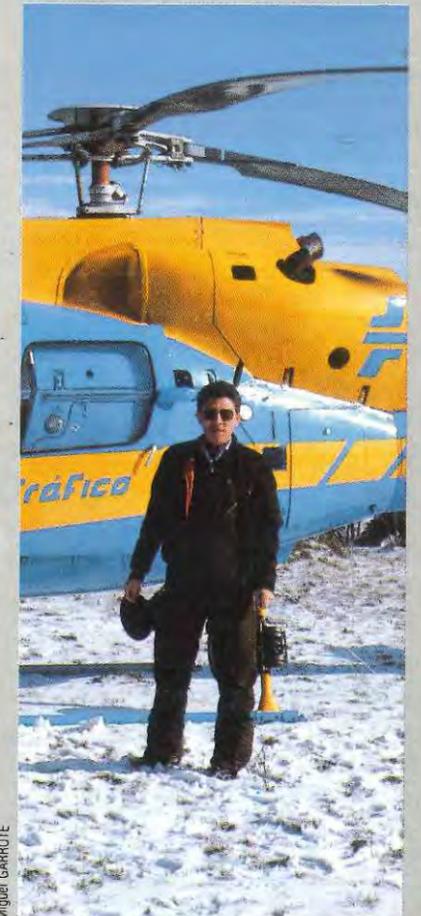
• **SANTIAGO AIZPURUA CARRE-RO**, coronel del Ejército del Aire, nació el 15 de diciembre de 1934 en Hernani (Guipúzcoa) y llevaba diecinueve años de servicio activo en la Dirección General de Tráfico, habiendo pasado en enero de 1986 a la situación de Supernumerario como jefe del Servicio de Helicópteros, en destino de carácter militar en la referida Dirección General.

Estaba en posesión de los siguientes títulos aeronáuticos: piloto comercial de avión de primera clase, piloto comercial de helicópteros de segunda clase, título Instrumental de Helicópteros, título Permanente de Profesor de Vuelo del Ejército del Aire, Instructor de Aviación Civil y Deportiva y diplomado en Electrónica y Comunicaciones.

Casado y padre de cinco hijos, poseía más de diez mil horas de vuelo y en la actualidad era director de la Escuela de Helicópteros de la Dirección General de Tráfico.

• **MANUEL MORATILLA ALONSO** había nacido en Oviedo el 11 de febrero de 1943 y llevaba veintitrés años de servicio activo en la Dirección General de Tráfico, primero como fotógrafo de helicópteros, y desde 1981 como piloto. Desde el mes de diciembre de 1986 ejercía el cargo de jefe de la Patrulla de Helicópteros de Madrid, así como el de jefe de Operaciones de dicho servicio.

Había realizado más de cinco mil horas de vuelo y era instructor de Aviación General y Deportiva, encargándose de la formación de nuevos pilotos en la Escuela de Helicópteros de la Dirección General de Tráfico.



Miguel GARROTE

Manuel Moratilla

En cuanto a sus títulos aeronáuticos, ostentaba las calificaciones para los siguientes helicópteros: Bell 47, Alouette II, Alouette III, Ecureuil II y para vuelo instrumental.

Estaba casado y era padre de dos hijas.

Junto a los pilotos Aizpurúa y Moratilla, el diputado Acitores y el crítico de Arte Santiago Amón

La Directora General de Tráfico murió en accidente de helicóptero

Rosa de Lima Manzano viajaba a un acto oficial en Aguilar de Campoo y a visitar las áreas de descanso para conductores de Torquemada y Santa Cristina de la Polvorosa

LA directora general de Tráfico, Rosa de Lima Manzano; el diputado socialista por Palencia Alberto Acitores Balbas, el crítico de Arte Santiago Amón y los pilotos Santiago Aizpurúa y Manuel Moratilla, que tripulaban el helicóptero de la DGT en que viajaban todos ellos, resultaron muertos el pasado día 30 de junio, cuando el aparato se estrelló en las estribaciones del Pico de La Miel, próximo a la localidad madrileña de Valdemanco.

Los ocupantes del helicóptero se dirigían a la localidad palentina de Aguilar de Campoo, donde Rosa de Lima Manzano, en su calidad de ex gobernadora civil de Palencia, iba a asistir a un acto presidido por la Reina Doña Sofía. Posteriormente, tenía previsto visitar las áreas de descanso para por-

tugueses que la DGT ha habilitado en Torquemada (Palencia) y Santa Cristina de la Polvorosa, en la provincia de Zamora. Asimismo, pensaba comprobar «in situ» las nuevas instalaciones semafóricas de la travesía de Guardo.

Poco antes de partir en helicóptero,

la directora general de Tráfico había contestado, desde su despacho, a las preguntas formuladas por Matinal SER, fundamentalmente para dar sus últimos consejos y recomendaciones horas antes de que comenzara la gran salida de este primer mes veraniego. Asimismo, comentó que hacia las cuatro de la tarde quería estar sentada en su despacho oficial, dirigiendo la operación de salida.

El helicóptero partió a las 9,20 horas del helipuerto situado junto a la DGT. Minutos después, el piloto Santiago Aizpurúa —considerado por los

samente el temporal reinante en aquellos momentos. Los restos calcinados del aparato y de sus ocupantes indican que se produjo un incendio, aunque se desconoce si hubo explosión, e incluso, si la causa fue debida al aparato eléctrico de la tormenta. Precisamente ese mismo día, un helicóptero del Ministerio del Interior viajó a Alicante y regresó sin novedad a Madrid, lo mismo que otro aparato que realizó prácticamente la misma ruta que el siniestrado.

La alarma se produjo sobre las 14,30 horas, cuando el gobernador civil de Palencia telefonó a la DGT, extrañado por la ausencia de Rosa de Lima al acto de Aguilar de Campoo. Inmediatamente se inició la labor de búsqueda, en la que participaron helicópteros del SAR, de la Guardia Civil y de la Policía. Asimismo, la dirección de la Guardia Civil y los gobernadores de Palencia, Valladolid, Burgos, Segovia, Avila, Madrid, Zamora, Ciudad Real, Guadalajara y Cáceres establecieron operaciones de búsqueda y rastreo por las tres hipotéticas rutas que pudo seguir el helicóptero, que son, además de la de Burgos, la del Alto de los Leones y la de Los Pantanos.

Más de mil guardias civiles, 340 militares de unidades especializadas del Ejército de Tierra, 240 policías, unidades de la Cruz Roja, Protección Civil, radioaficionados y numerosos voluntarios continuaron la búsqueda cuando, al anochecer, los helicópteros se vieron obligados a regresar a sus bases.

Poco después de las 5,15 horas de la mañana del día siguiente, unidades de la Guardia Civil conseguían llegar al lugar del accidente, donde se encontraban los restos sin vida, apenas reconocibles, de los cinco ocupantes, junto a los del propio helicóptero.

Un diputado y un crítico de Arte



Alberto Acitores

El diputado por Palencia **Alberto Acitores Balbas** nació en la localidad palentina de Torquemada el día 7 de diciembre de 1949 y fue un hombre implicado en la reforma de las enseñanzas medias. Dentro de su actividad profesional ejerció la docencia como profesor de Historia en el Instituto Politécnico Nacional de La Paloma, de Madrid.

En 1978 se hizo cargo de la Secretaría de Acción Reivindicativa de Formación Profesional y era miembro de la Comisión Ejecutiva Federal de la Federación de Trabajadores de la Enseñanza FETE-UGT. En las elecciones Generales de 1982 fue elegido diputado del PSOE por Palencia, escaño que ocupó desde entonces. Asimismo, desde 1983 ocupó el cargo de secretario provincial del PSOE en Palencia, para el que fue reelegido el pasado 12 de junio. Igualmente, fue concejal del Ayuntamiento palentino.

Estaba casado y tenía tres hijos.

El crítico de Arte **Santiago Amón Hortelano** había nacido en la ciudad de Baracaldo (Vizcaya) el 20 de mayo de 1927, aunque siempre estuvo estrechamente vinculado a Palencia y era considerado como un palentino más.



Santiago Amón

Erudito, articulista, conferenciante y escritor, se incorporó, finalizada la Guerra Civil, a la primera vanguardia poética española, destacando entre sus obras «Picasso», «Giotto» y «Tiempo de infancia». También ha realizado estudios sobre los artistas Antonio López, Eduardo Chillida y Lucio Muñoz y ha colaborado en publicaciones nacionales y extranjeras y prologado exposiciones en las más importantes galerías europeas.

Como crítico de Arte colaboró en el diario «El País», en los informativos de TVE y en la cadena radiofónica «Antena 3». Precisamente este último era su más reciente destino, llevando a cabo, además de la crítica de Arte, la crónica municipal madrileña y la crítica taurina.

Por otra parte, realizó el estudio teórico para el diseño de la bandera de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a su actividad política, a comienzos de los años setenta fue expulsado del Partido Comunista, junto con el escritor Fernando Sánchez Dragó y también el periodista Xavier Domingo.

Estaba casado y tenía cinco hijos.

Un modelo de avanzada tecnología



avanzadas características técnicas. Se trata de aparatos con una autonomía de vuelo de casi cuatro horas, cuya velocidad máxima puede alcanzar los 272 km/h., mientras que la de crucero está en los 230 km/h. La altura máxima a la que pueden volar es de unos 4.500 m. y su capacidad es de seis personas, tripulación incluida.

Por otra parte, estos modelos no están dotados de «caja negra» como la de los aviones, en la que se registran las incidencias del vuelo, y tampoco disponen de balizas para emitir señales en caso de impacto.

El «Eureuil AS-355 F-1» es uno de los modelos de helicópteros de los llamados «de nueva generación». Fabricado por la empresa gala «Aerospatiale» como sustituto de los «Alouette», se trata de un aparato biturbina dotado —entre otros aspectos— de instrumental para vuelos nocturnos y, en general, sin visibilidad y tres equipos de radio, dos de ellos de conexión con torres de control y el otro para mantener contactos con las fuerzas de vigilancia.

La Dirección General de Tráfico había adquirido dos de estos helicópteros en el año 86, dadas sus

Ultimo acto oficial.—El pasado 29 de junio, un día antes del fatal accidente que cortó su vida, Rosa de Lima Manzano asistió, en razón de su cargo, a las instalaciones del INTA, donde se construye una pista de ensayo que, financiada por la DGT, servirá para estudiar comportamientos, prestaciones y seguridad de los automóviles. En la gráfica, la directora general de Tráfico aparece acompañada por su homónima de Innovación Tecnológica del Ministerio de Industria, Isabel Verdeja.



JOSE A. DIAZ -Molitor 16

La primera mujer al frente de Tráfico

Rosa de Lima Manzano Gete, la primera mujer al frente de la Dirección General de Tráfico, nació el día 25 de julio de 1949 en la localidad burgalesa de Villanueva de Guzmil. Realizó sus estudios de bachillerato en el Colegio de la Institución Teresiana en la capital de su provincia y se trasladó a Valladolid para seguir los de Preuniversitario.

Entre 1969 y 1975 cursó estudios de Derecho en la Universidad de Deusto (Vizcaya), en la que obtuvo la licenciatura, al tiempo que en sus dos últimos años como universitaria fue contratada por la propia Universidad como ayudante de prácticas en la Cátedra de Derecho Romano.

Tras un corto período en que ejerció como pasante en un despacho de abogados en la ciudad del Cid, realizó oposiciones al Cuerpo de Letrados de la AISS, en el que ingresó en 1977, pasando a prestar sus servicios como letrado asesor en Aranda de Duero y, posteriormente, en el Gobierno Civil de Burgos (1977-82) y en el Ente Preautonómico de Castilla y León, hasta que en 1982 fue nombrada jefa provincial de Administración Local en Burgos (Consejería de Administración Local y Ordenación del Territorio).

Su trayectoria política comenzó con su participación en el movimiento estudiantil en la Universidad de Deusto, formando parte de la Platajunta de la capital burgalesa en 1975. Un año después tomó parte en la constitución de la Agrupación Local del PSOE y de UGT en Aranda de

Duero, desempeñando actividades, asimismo, con los movimientos feministas en Bilbao y Burgos.

Elegida concejala del Ayuntamiento burgalés en las primeras elecciones municipales en democracia, desempeñó dicho cargo hasta 1982.

Dentro del referido Ayuntamiento fue miembro de las comisiones municipales de Personal, Servicios y Sanidad, Asistencia Social y Permanente, así como del Consejo de Administración de Mercados, Ferias y Exposiciones del consistorio burgalés.

En 1982 fue candidata número tres a las elecciones al Congreso de los Diputados por Burgos, dentro de las filas del PSOE, y, posteriormente, nombrada gobernadora civil de Palencia, en el mes de diciembre del mismo año. Este cargo lo ejerció hasta que en noviembre de 1987 fue nombrada directora general de Tráfico, puesto en el que sustituyó a David León Blanco.

Estaba en posesión de la Orden Civil al Mérito Agrícola, que le fue concedida en 1985.

Divorciada, era madre de tres hijos.

Unidad de helicópteros de la DGT

Veinticinco años sin accidentes

La unidad de helicópteros de la Dirección General de Tráfico fue creada hace veinticinco años como apoyo a la regulación y vigilancia de la circulación, encomendada por ley, tres años antes, al mencionado organismo.

A las tres primeras unidades de helicópteros italonorteamericanos Agusta Bell 47G3B se incorporaron pronto otros tres del mismo fabricante, modelo 47J3B. Posteriormente se adquirieron cuatro unidades de Agusta Bell 47G2. Estos, como los anteriores, son todos de pistón.

La adquisición en 1965 de cinco helicópteros Alouette-II y otras tres unidades de Alouette-III, dotados con turbinas, supuso una innovación importante.

En 1986 la DGT adquirió dos nuevos aparatos del modelo Ecureuil AS355F1. En la actualidad está aprobada la adquisición de dos Ecureuil monoturbinas.

Asimismo, el Ejército del Aire cedió a la DGT hace dos años cuatro Agusta Bell 47G3B (de pistón y con dos plazas), muy aptos para la enseñanza, con lo que fue posible crear una escuela propia de pilotos de helicópteros para funcionarios.

En la actualidad, la DGT tiene bases de helicópteros en Madrid, Barcelona, Valencia y Málaga, que, con un total de 10 pilotos, efectúa en cada una entre 1.500 y 2.000 horas de vuelo al año. Asimismo, la dotación de helicópteros es de seis unidades del tipo Agusta Bell, dedicados al aprendizaje; cinco del Alouette-II, tres del Alouette-III y dos Ecureuil, entre los que se encuentra el siniestrado.

Desde 1962, año de la creación de la unidad de helicópteros de la DGT, nunca se había producido un accidente mortal, tan sólo pequeños incidentes con algunos daños materiales. Precisamente, el comandante Moratilla se vio involucrado en uno de ellos en el vuelo Barcelona a Valencia, cuando se encontraba a cinco minutos de la base de Manises. El mal funcionamiento del chivato del nivel de combustible del Alouette-III en el que viajaba no señaló la total ausencia de keroseno, por lo que se vio obligado a efectuar un aterrizaje de emergencia en auto-rotación, esto es, con la turbina parada, sin más consecuencias que pequeños daños materiales, a pesar de que volaba a 200 km. por hora y a una altitud de 200 m. sobre el suelo.

EL MERCADO DE USADOS ALCANZO EN 1987

EL 45 POR 100 DEL TOTAL DE LAS VENTAS EN ESPAÑA

DE MANO EN MANO

El 45 por 100 de los vehículos que se compraron durante 1987 en España fueron de segunda mano. En ese mismo año más de un millón de vehículos usados cambiaron de mano (1.039.728 automóviles), de los que se calcula que cerca de un 70 por 100 sirvieron como parte del pago del precio de un vehículo nuevo. La presión de las revisiones ITV y las ofertas de las marcas fabricantes, a través de sus concesionarios, para estimular la compra de vehículos nuevos, han cambiado el «paisaje» de este sector. Mientras tanto, el usuario tiene que hacer frente a todo este maremagnum de la compra de un coche usado, sin saber de mecánica ni entender demasiado de «papeleos» burocráticos. La presencia de un experto mecánico es fundamental para su tranquilidad y seguridad.

Juan Manuel MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE



La mayor parte de los «segunda mano» se entregaron como primer pago de un coche nuevo

MAS de un millón de vehículos usados fueron transferidos durante el año 1987, lo que da la medida de la importancia del mercado de coches usados. Además, algunas fuentes han estimado en un 65 por 100 el número de unidades que se suelen entregar, como entrada, para facilitar la compra de un nuevo vehículo. La irrupción, en los últimos años, de las marcas fabricantes en el mercado de vehículos usados y la entrada en vigor de la revisión ITV, a principios del 87, junto a la bonanza económica que está atravesando la economía española, han modificado la estructura de este mercado y lo han sumido en lo que el director de promoción de GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos), Angel Flórez-Estrada, no duda en calificar como «un momento difícil».

El mercado de vehículos de ocasión o de segunda mano está centrado, fundamentalmente, alrededor de los turismos, aunque se nutra de vehículos de todo tipo. De hecho, las cifras señalan que el 76 por 100 de los vehículos de segunda mano transferidos fueron turismos, nivel en el que el mercado parece haberse estabilizado, después de fluctuar durante los primeros años ochenta en torno al 82 por 100.

Esta estructura se debe, fundamentalmente, a condicionamientos técnicos que, según fuentes profesionales, se agravan con los plazos establecidos por la LOTT. Estos condicionamientos son los que, precisamente, inclinan la balanza hacia los turismos.

LOS FABRICANTES, AL COPO

Desde hace unos años, las marcas fabricantes de automóviles se han lanzado a conquistar el mercado de segunda mano y no es exagerado decir que, actualmente, cerca de un 65-70 por 100 de los vehículos usados que se venden pasan por los concesionarios oficiales como parte del pago de un vehículo nuevo. De hecho, los profesionales de la compra-venta tienen que acudir a los concesionarios oficiales de los fabricantes para adquirir vehículos. Así, por ejemplo, el 38,5 por 100 de los vehículos comprados por FASA fueron vendidos a compra-ventas.

Angel García, de FASA-RENAULT, piensa que el mercado de segunda mano, más que una verdadera importancia como mercado, tiene para las marcas fabricantes «un sentido de ayuda para la compra del nuevo vehículo. Es una ayuda al cliente que nos sirve para facilitar las ventas».

De hecho, esta inclusión de las mar-

cas fabricantes ha modificado este mercado. Al servir como entrada del coche nuevo en el 65 por 100 de los casos, los concesionarios se ven obligados a ajustar muchísimo los precios de compra de vehículos usados, perdiendo, en muchos casos, dinero en la operación, que se compensa con el ganado con la venta del vehículo nuevo. Además, en el afán de obtener una mayor venta de vehículos nuevos, las marcas fabricantes se han lanzado a una carrera de ofertas especiales: «Traiga su coche, aunque no ande, y le pagamos 30.000 pesetas»; «Compre ahora y pague en invierno»; «100.000 pesetas por su coche usado si compra tal modelo»... A todos nos suenan estas publicidades.

Y deben ser eficaces, porque las transferencias de vehículos subieron de forma espectacular durante los años 1985 y

No cabe duda que la influencia de las ITV ha tenido importancia. El parque español era considerablemente antiguo (aproximadamente el 45 por 100 de los vehículos tenían más de diez años), por lo que la ITV ha hecho que a determinados propietarios les resultase más económico cambiar de coche que mantener el vehículo. Además, esta medida, propiciada por la DGT para incrementar la seguridad, ha coincidido con un momento especialmente bueno de la economía nacional. Un factor añadido han sido las mencionadas ofertas de las marcas fabricantes. Según un portavoz de GANVAM, estas ofertas son, probablemente, el problema más acuciante del sector, ya que «condicionan mucho el precio que los vendedores pueden poner a sus vehículos». De hecho, a las marcas fabricantes no les preocupa demasiado



Una de las ventajas de comprar vehículos usados en locales especializados es que ofrecen garantía postventa. Al menos, así debe ser.

1986, con incrementos porcentuales del 17,02 y 20,22 por 100, respectivamente. En ambos periodos, el número de vehículos de segunda mano rondó el millón de unidades, alcanzándose en 1986 el récord, con 1.189.767 transferencias. Un buen indicador para conocer la antigüedad del parque de vehículos, fundamental para una buena seguridad vial, es el número de transferencias por cada 100 matriculaciones. Mientras en esos años la relación estaba situada en 132 a 100, en el año 87 se alcanzó una cifra más adecuada a estas necesidades, con 86 a 100.

perder dinero con el mercado de segunda mano si esto conlleva ganarlo mediante la compra de vehículos nuevos. Sin embargo, esto supone una presión añadida sobre los compra-ventas no concesionarios. De cualquier forma, estas campañas tan agresivas de ventas han llevado a que las marcas fabricantes, a través de compañías filiales, se hayan hecho con más de la mitad del mercado de coches de segunda mano. En definitiva, se tiende a un ajuste de precios y a la renovación del parque, bien comprando vehículos nuevos o usados de escasa antigüedad. Por citar un ejemplo,

sólo durante 1987 se achatarraron 380.000 unidades.

La bajada de aranceles, consiguiente a la incorporación española a la CEE, trajo consigo la importación de vehículos extranjeros de segunda mano. Sus costes se convirtieron no sólo en razonables, sino hasta atractivos. Sin embargo, este aspecto no preocupa especialmente a GANVAM, que lo califica de ser «más el ruido que las nueces» o de «sarampión». La razón es que el número de importados, según sus estimaciones, apenas superará las dos o tres mil unidades anuales.

VAMOS DE COMPRAS

La primera cuestión que hay que considerar antes de lanzarse a la compra de un vehículo de ocasión es quién lo vende. Todos los profesionales consultados por TRAFICO han coincidido en aconsejar que se desconfíe de las «gangas» aparecidas en cualquier esquina.

Angel Flórez-Estrada, director de

Promoción de GANVAM (asociación que reúne a la inmersa mayoría de los profesionales dedicados a la compra-venta de vehículos), opina que «los vehículos de ocasión deben ser adquiridos en establecimientos especializados en beneficio del cliente, porque son los que ofrecen garantías». La garantía depende de cada establecimiento y se fija en función de factores individualizados del propio vehículo: edad, kilometraje, modelo y precio del mismo. Angel García nos cuenta cuáles son las garantías, en este sentido, de sus concesionarios: «Dependen de varias cuestiones, pero, en general, ofrecemos tres meses de garantía sobre las piezas —y la mano de obra necesaria— de cualquiera de los elementos fundamentales del vehículo. Sin embargo, si a los dos días de vendido el coche viene el cliente con una bombilla fundida, también se le repara, aunque se le cobra la mano de obra».

Pero la garantía fundamental que ofrecen los establecimientos legalizados es la revisión que han hecho pasar al vehículo. El proceso es el siguiente: cuan-

do se ofrece un vehículo usado, un técnico-mecánico del taller comprueba el estado general de los principales elementos del coche y, en función de ellos, se tasa el precio; a continuación, una vez adquirido, se pasa al taller, que realiza una revisión más a fondo y repara, detallando en un documento qué reparaciones se han efectuado de cara a la garantía; además, se realiza al vehículo la sustitución de algunos elementos tales como ruedas, alfombrillas, etcétera, y una puesta a punto general.

Por otra parte, los concesionarios oficiales suelen hacerse responsables de averías importantes que no se hubieran detectado en la consiguiente revisión, pero que se comprueba existían antes de la venta del vehículo.

Fuentes de GANVAM han señalado que «a quien compra un coche en el Rastro se merece que le engañen». De hecho, Angel Flórez-Estrada, director de Promoción de la citada asociación, señala que para acabar con estos vendedores que no ofrecen garantías «bastaría con exigir que se cumpliera con la normativa vigente y con los compromisos que adquieren éstos cuando venden un vehículo». «Poquísimo podrían seguir abiertos», concluye.

Un folleto del Servicio de Consumo de la Comunidad Autónoma de Madrid recomienda que antes de elegir el vehículo se escoja el establecimiento donde se comprará. Según los técnicos del Servicio de Consumo de dicha Comunidad Autónoma, el establecimiento debe reunir los siguientes requisitos:

- Estar legalmente establecido, lo que hace suponer que no se trata de alguien a la caza de una ganancia rápida y fácil, sino un empresario que quiere mantenerse en esta actividad seriamente.

- Disponer de todos los documentos del automóvil que vende y que permita examinarlos y comprobarlos.

- Permitir que el vehículo se pruebe, ya sea directamente por el futuro comprador o por medio de una persona de la confianza de éste.

- Formalizar cualquier operación mediante contrato escrito.

- Que ofrezca una garantía post-venta.

En este sentido, la experiencia de Angel García, responsable de FASA, es favorable a la garantía por escrito. «La garantía de palabra dada por cualquier concesionario nuestro bastaría —señala García—, pero hemos comprobado que el cliente se queda más satisfecho teniéndola por escrito.» En cuanto a estas comprobaciones, las instrucciones de los concesionarios de FASA son simples y claras: «Que mire lo que quiera», señala textualmente Angel García, «pero con la prueba de conducción existe una pequeña limitación. En concesionarios que dispongan de circuito de pruebas lo puede probar el comprador; si no existe



El 46 por 100 de los vehículos que se vendieron durante 1987 fueron de segunda mano. Se trata de una industria importante, no sólo en España.

EVOLUCION DE TRANSFERENCIAS (VEHICULOS USADOS) CON RESPECTO A MATRICULACIONES (NUEVOS)					
	Matriculaciones	Δ %	Transferencias	Δ %	Ratio transferencias por cada 100 matriculaciones
1982	680.921	—	824.465	—	121
1983	707.236	+3,86	868.686	+5,36	122
1984	661.261	-6,5	845.630	-2,65	127
1985	745.896	+12,79	989.605	+17,02	132
1986	896.487	+20,18	1.189.767	+20,22	132
1987 (*)	1.199.027	+33,75	1.039.728	-12,61	86

(*) En enero entró en vigor la revisión ITV.
(1) En 1987, aproximadamente, el 65-70 por 100 de los vehículos usados transferidos sirvió como entrada para la adquisición de uno nuevo.
(Fuente: Anuario Estadístico DGT.)

y quiere salir a la calle, tiene que conducir el jefe del concesionario, por imposiciones del seguro».

Esta última medida, sin embargo, no convence a varios mecánicos profesionales consultados por TRAFICO. «Un experto —señalan—, si quiere te puede ocultar pequeños fallos del coche. Se puede conducir un vehículo de tal forma que no suene determinado ruido, ya conocido, por ejemplo.»

PROBAR EL COCHE: SOLO PROFESIONALES

Todas las fuentes consultadas por esta revista han coincidido en la necesidad de estar aconsejado por un experto. Antonio Centeno, mecánico y propietario de un taller, fue el más tajante: «No debe comprarse un vehículo de segunda mano si no va avalado por la garantía de un técnico que lo revise. Nunca debería adquirirse sin que lo compruebe un mecánico, amigo o contratado, para evitar engaños.»

Varios profesionales dedicados a la compra-venta han señalado que en cuanto un hipotético comprador pide comprobar el coche y, en primer lugar, abre el capó, se dan cuenta de que «no tiene ni idea». Según ellos, lo fundamental «es comprobar que el coche ni está podrido, ni ha tenido golpes fuertes ni vuelcos». La razón es sencilla, según Centeno: «Cuando un vehículo sufre un vuelco o un golpe de importancia muere como automóvil. Los puntos esenciales de la estructura del mismo, aunque se reparen, nunca quedan como nuevos.»

En este sentido, varios de los mecánicos consultados por TRAFICO han coincidido en la conveniencia de revisar determinados puntos de la estructura física del modelo y comprobar que ésta no se encuentre «descuadrada». Puntos como los bajos del vehículo, los laterales de las puertas, las llamadas «patas de gallo» —donde va acoplado el motor— o los encuadres del capó son fundamentales para averiguar si ese vehículo ha sufrido algún golpe importante. La teoría generalizada es que «hoy en día todo es reparable en mecánica. Por ciento y pico mil pesetas se pone un motor nuevo y, si el chasis está en condiciones, tienes coche para muchos kilómetros. Pero si el vehículo ha tenido un accidente importante, está acabado». Las consecuencias de un fuerte golpe o, incluso, de un vuelco arreglado es un mayor gasto de ruedas y, a la larga, vibraciones en la dirección, que técnicamente se conoce como hacer «simil».



Las revisiones ITV han influido para la renovación del parque de vehículos y, por tanto, en el mercado de coches usados.



No se deje «engatusar» por las ocasiones. Exija que todos los papeles del coche estén en regla, un contrato legal y una garantía por escrito.

DE MANO EN MANO



«Cuando un vehículo sufre un vuelco o un golpe de importancia está muerto»

Una recomendación habitual, que los mecánicos tachan de absolutamente inútil, es mirar los kilómetros que figuran en el cuentakilómetros. Aunque no se reconoce públicamente, ya que está severamente castigado, las cifras que figuran en los cuentakilómetros de los vehículos se alteran con un coste muy reducido. En boca de todos está un par de talleres que de forma habitual lo hacen.

Es conveniente, sin embargo, probar el vehículo en la calle, chequeando los principales factores mecánicos para conocer cómo se encuentra y valorar su precio. El Servicio de Consumo de la Comunidad Autónoma de Madrid recomienda que el precio exigido «corresponda al precio medio de mercado. En el supuesto de que el precio sea superior compruebe que el estado y las prestaciones del vehículo lo justifican. En el caso de que el precio sea sensiblemente inferior, desconfíe». Lo más recomendable es consultar las tablas de precios del boletín que edita GANVAM. La intención de esta entidad al publicar este boletín «es canalizar el mercado y dar unas referencias válidas para la ordenación del sector».

LA DOCUMENTACION, A EXAMEN

Un punto fundamental es la documentación del vehículo. El Servicio de Consumo de Madrid recomienda no firmar ningún documento antes de comprarla. En primer lugar, compruebe, mediante el número inscrito en el motor y el chasis, que se trata de la documentación correspondiente a ese vehículo. Es necesario que la documentación contenga el Permiso de Circulación válido y la Tarjeta de Inspección Técnica. Compruebe, también, el uso al que estaba destinado anteriormente el vehículo, a efectos de conocer cuál es el tipo de IVA que le corresponde pagar y si tiene la autorización e inspección correspondiente a posibles reformas que haya sufrido.

Posteriormente, puede resultar muy conveniente realizar dos comprobaciones en organismos oficiales: el Ayuntamiento y la Jefatura Provincial de Tráfico correspondientes. En el Ayuntamiento solicite certificaciones de que el vehículo que pretende comprar esté al corriente en el pago del Impuesto Municipal sobre Circulación de Vehículos y las deudas tributarias (multas) que pesen sobre él; cuidado, porque podría encontrarse con la sorpresa de que le presenten una notificación de embargo o un importante volumen de multas.

Para mayores comprobaciones, puede solicitar en la Jefatura Provincial correspondiente a la matrícula del vehículo una nota informativa con los datos esenciales del mismo y con las vicisitudes que haya podido sufrir.

Siete puntos esenciales

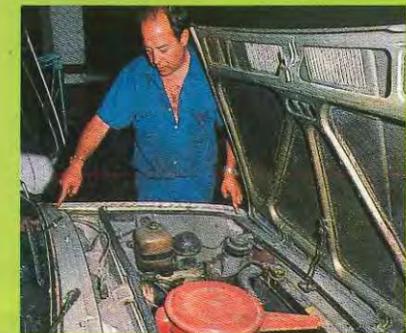
Aunque en la actualidad cualquier parte mecánica se puede reparar o sustituir, es conveniente comprobar el estado de varios puntos del vehículo, tanto a efectos de precio como de seguridad vial.



1 Compruebe los bajos del vehículo, que no estén podridos ni que tengan señales de golpes fuertes del coche. Vigile especialmente el chasis, donde se nota muy claro si ha habido accidentes graves.



5 Compruebe que el freno de mano retiene el vehículo, incluso cuando esté aparcado en cuesta.



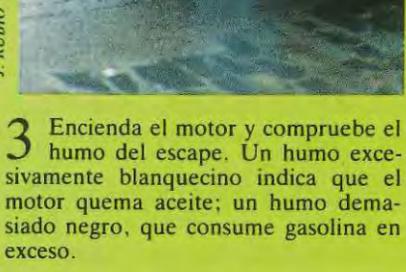
2 Vea detenidamente el encuadre de determinados puntos del vehículo; por ejemplo, las puertas o el capó. Si el encuadre no es perfecto, es muy posible que haya sufrido un accidente peligroso.



6 Dése una vuelta con el vehículo. Cambie de marchas; es conveniente que no rasquen. Compruebe la potencia del motor con marchas más cortas o circulando cuesta arriba. Estudie que en las frenadas el vehículo no se vaya hacia alguno de los lados.



3 Encienda el motor y compruebe el humo del escape. Un humo excesivamente blanquecino indica que el motor quema aceite; un humo demasiado negro, que consume gasolina en exceso.



4 Vigile que el coche «no tire» líquidos: ni aceite, ni líquido de frenos, ni agua. Mire también los manguitos y juntas.



7 Compruebe el estado del equipo eléctrico del vehículo; que no haya cables pelados ni quemados y el estado de sulfatado de la batería.



«Nunca debería adquirirse un coche de ocasión sin que un mecánico compruebe su estado»



Las ofertas de los concesionarios oficiales de marcas fabricantes están condicionando el mercado del coche usado.

Según el Servicio de Consumo de Madrid Contratos y falta de garantía, principales problemas

Según datos del Servicio de Consumo de la Comunidad de Madrid, un 20 por 100 de las reclamaciones presentadas en esta autonomía sobre vehículos fueron debidas a vehículos de segunda mano. Las reclamaciones se agrupan en torno a dos problemas fundamentales: contratos de compra y garantías. Respecto al primer aspecto, los contratos son entre particulares —ya que en la mayoría de los casos la empresa figura sólo como intermediario—, debiendo resolverse los problemas por vía judicial. Destaca el Servicio de Consumo que «en muchos casos el espacio del contrato destinado al vendedor aparece en blanco», con los consiguientes problemas; por último, vuelve a insistir en la necesidad de leer el contrato perfectamente, ya que «las cargas y gravámenes acompañan al coche y, por tanto, el comprador responde de estos pagos, aunque figure en el contrato que el vehículo está libre de cargas».

Otro gran problema es la inexistencia de garantía y, en muchos casos, de revisión de los vehículos. Denuncian que en bastantes ocasiones la garantía o no existe, o es parcial, o se dio sólo de palabra, «con lo cual no tiene validez».

Por último, el citado organismo destaca que «estos problemas derivados del contrato de compra aparecen en menor medida cuando las ventas las realizan casas especializadas y talleres».

MAS PAPELEO

Una vez elegido el modelo a comprar y el establecimiento, y comprobado que ambos reúnen las características adecuadas, viene un momento secularmente temido por los españoles: el «papeleo». En primer lugar, reiteramos que exija garantía por escrito y léala detenidamente. Examine, igualmente, el contrato de compra-venta, que deberá ser, necesariamente, por escrito. Este no debe omitir los siguientes datos esenciales:

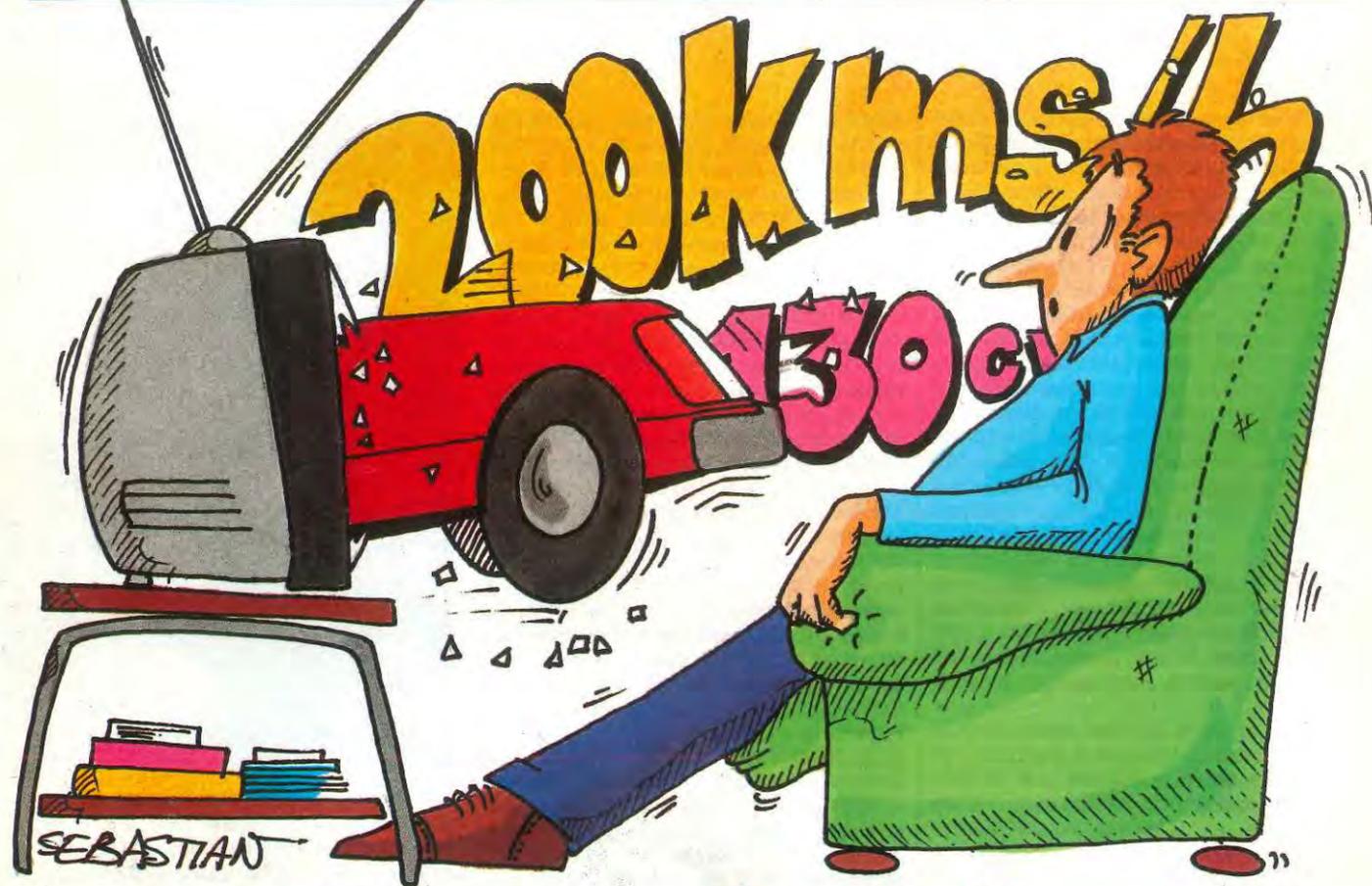
- Características del vehículo: marca, modelo, matrícula, número del bastidor y del motor.
- Precio cierto.
- Forma de pago.
- Plena identificación de las partes firmantes.

Tenga en cuenta que, una vez firmado el contrato, usted acepta las condiciones en él estipuladas, aunque no se haya fijado, y está obligado a cumplirlas.

A continuación, queda sólo realizar la transferencia del vehículo. El comprador de un vehículo de segunda mano puede elegir —el vendedor tiene que aceptar su elección— el sistema de hacerla: personalmente, a cargo del vendedor o mediante una gestoría. Este trámite hay que realizarlo en la Jefatura Provincial de Tráfico en un plazo de diez días hábiles, a contar desde la fecha de adquisición. Se trata, en definitiva, de poner a su nombre el vehículo y solicitar la renovación del Permiso de Circulación.

El trámite previo es la liquidación del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados en la delegación de Hacienda. El plazo es de treinta días hábiles desde la compra y el tipo aplicable es el 4 por 100 sobre el valor de compra. Habrá que acompañar al correspondiente impreso (el 620, en concreto) la ficha técnica, Permiso de Circulación, carnet de identidad del comprador, contrato de compra-venta, reconocimiento y firma del vendedor, tanto en original como en fotocopia. El Servicio de Consumo de la Comunidad de Madrid recomienda que evalúe usted lo que le va a costar el tiempo invertido en hacer estas gestiones, o si le va a resultar más cómodo o más barato hacerlo mediante gestoría. Y tras todo ese «papeleo», el coche es suyo.

PUBLICIDAD AUTOMOVILISTICA: DE LOS VEHICULOS A LOS CONDUCTORES



El grave influjo de vender agresividad

Se habla hoy mucho de la denominada «publicidad agresiva», de esa forma de intentar vender que, en lo que afecta al mundo del automóvil, se apoya en demasiadas ocasiones en aspectos que incitan a la conducción fuera del respeto a las normas de tráfico, al riesgo por el riesgo e incluso a la temeridad. De este y otros aspectos de la publicidad del automóvil escriben para nuestra revista Miguel de Aguilera, profesor de Comunicación Audiovisual de la Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense de Madrid, y Alejandro Perales, analista de medios de comunicación.

La publicidad y los automóviles son dos de los elementos diferenciales que mejor caracterizan la compleja sociedad postindustrial-occidental en la cual nos desenvolvemos, en contraste con otros modelos históricos, políticos o culturales, y mantienen en su seno una serie de estrechas vinculaciones e interrelaciones tan prolijas como difíciles de acotar (1). Puede afirmarse, en este sentido, que ambos fenómenos representan lo que se ha dado en llamar la «revolución de las comunicaciones», ya que, si las actuales manifes-

taciones de la publicidad forman parte del sistema de comunicaciones de ideas que ha desarrollado la sociedad contemporánea, los automóviles sirven, a su vez, a las comunicaciones de personas y cosas en esta misma sociedad.

Pero podríamos indicar, asimismo, otras vinculaciones, también evidentes, entre la publicidad y los automóviles, como son las que mantienen en el seno del mercado: las grandes inversiones económicas que realizan los fabricantes de automóviles para la realización de campañas publicitarias —y

que en algunos casos llegan a alcanzar la cifra de 38.000 pesetas por vehículo vendido— pretenden regular la demanda o, en otras palabras, persuadir a los posibles compradores con el fin de que adquieran el producto promocionado. Y, para ello, los publicitarios elaboran ciertos mensajes dirigidos a los sectores de la sociedad que son potenciales compradores (identificados por datos sociodemográficos y psicossociológicos), que ponen de manifiesto los rasgos del producto que el fabricante desea resaltar.

«CUANDO LOS PUBLICISTAS DICEN QUE
LOS ANUNCIOS NO INFLUYEN, UNO SE PREGUNTA POR QUE INVIERTEN
ENTONCES TANTOS MILLONES Y POR QUE RECURREN A PROMOCIONAR LA
AGRESIVIDAD»

El mensaje usará diversos signos —imágenes, textos escritos, música, enunciados orales, efectos sonoros— que obedecerán a determinadas reglas semánticas y sintácticas, establecidas por el publicitario en el seno de un contexto social. Y, una vez elaborado, se insertará en un proceso compuesto por diversas clases de comunicaciones —entre otras, la publicitaria—, que tendrá ciertas consecuencias, como es la configuración de consumidores típicos (esto es, segmentos de la población con pautas de consumo típicas orientadas en cierta medida por las imágenes, por los valores, que se asocian a cada producto); aunque también es de destacar —de acuerdo con lo que sostienen al respecto ciertos estudiosos— la influencia que pueden alcanzar estas comunicaciones sobre el conocimiento del entorno, de los demás y de uno mismo, derivada del desarrollo de una práctica comunicativa rutinaria (2) y tipificada, aprobada por la sociedad y con unos protagonistas socialmente reconocidos.

En cualquier caso, está fuera de toda duda que uno de los efectos que deriva de la publicidad de automóviles es el de contribuir al incremento de los volúmenes de ventas. Lo que a su vez incide, junto a otros factores diversos, en el continuo y notable crecimiento del parque automovilístico de nuestro país. Pero en España no ha crecido tan sólo el parque de automóviles, sino también, dramáticamente, el número de accidentes y de víctimas por ellos provocados. El índice de accidentes registrado en nuestras carreteras y ciudades mantiene un crecimiento constante desde el año 1983, provocando un número de víctimas tan elevado, que ésta ha llegado a ser una de las más notables causas de mortalidad de nuestra población.

Las razones a las que obedece este índice de siniestralidad son, en términos generales, las siguientes: el estado de las carreteras (en relación con las características del parque de vehículos), el estado de los automóviles (no sólo en lo que se refiere a los vehículos defectuosos, sino también a los que están demasiado bien) y, finalmente, el factor humano, es decir, las personas que intervienen en la circulación. Progresivamente, los expertos han ido atribuyendo una mayor responsabilidad en la producción de los accidentes al tercero de los factores y esa convicción parece igualmente generalizada a nivel popular; en abril del pasado año el espacio televisivo «¿Y usted qué opina?» realizó una encuesta telefónica basada en la pregunta siguiente: «De los accidentes de tráfico, ¿tienen la culpa los conductores o el mal estado de las carreteras?». El 75 por 100 de los consultados achacó la culpabilidad a los con-

ductores y sólo el 16 por 100 a las carreteras. Similarmente, aunque de forma más rigurosa, una reciente encuesta de la que se hacía eco la revista TRAFICO el pasado mayo, señalaba que nueve de cada diez españoles opinan que son los propios conductores los que tienen la responsabilidad de gran parte de los accidentes.

Para muchos partidarios de esta tesis, además, sería posible atribuir a la publicidad alguna responsabilidad en ese comportamiento automovilístico del ciudadano —resultante, en buena medida, de factores educativos y psicológicos (3)— y, en tal sentido, se pronuncian instancias como la Dirección General de Tráfico, el Instituto Nacional de Consumo y la Unión de Consumidores de España. Por el contrario, estas posturas han sido interpretadas por determinados grupos ideológicos y políticos como una cortina de humo que pretende ocultar el mal estado de nuestra red viaria; y, en cuanto a la opinión de los fabricantes y publicitarios, éstos entienden que acusar a la publicidad de ser un factor determinante o influyente en el incremento de la siniestralidad es algo que «no se ajusta a la realidad de los hechos».

Hay que tener en cuenta, asimismo, que el planteamiento defendido por la Administración y los consumidores ha tenido su plasmación en la adopción de ciertas medidas legales. Así, por ejemplo, los estudios realizados por la Dirección General de Tráfico tuvieron como consecuencia —entre otras— la introducción de ciertas modificaciones en el Código de la Circulación (R.D. 1.178/1987, de 11 de septiembre), que sobre todo pretendían corregir las infracciones a las normas que limitan la velocidad —ya que éstas constituyen la causa principal de accidentes en los turistas—, así como aislar el concepto de conducción negligente o temeraria. A este respecto, quisiéramos destacar especialmente las disposiciones recogidas en su artículo 312, relativas a las informaciones o comunicaciones de todo tipo referidas a vehículos de motor, que exigen de esas comunicaciones no incitar a la conducción temeraria, peligrosa o al despliegue de una velocidad excesiva, así como advertir a los usuarios de los riesgos que conlleva la conducción, especialmente la que supera los límites de velocidad establecidos. Similarmente, son de subrayar otras normas legales, como la Ley General de Defensa de los Consumidores y Usuarios (Ley 26/1984, de 19 de julio), a la que remite el art. 312 antes mencionado, y la Ley General de Publicidad, todavía en fase de tramitación parlamentaria, pues en ambos casos se incluyen disposiciones destinadas a la protección de los consumidores ante ciertos excesos de la publicidad (4).



Miguel Garróte

Por nuestra parte, no queremos ofrecer en este breve trabajo conclusiones definitivas sobre tal polémica, pues éstas sólo podrían obtenerse tras un estudio más amplio y profundo, aún por realizar. Si deseamos, sin embargo, presentar alguna opinión al respecto, basándonos en una aproximación analítica a estos fenómenos.

LOS EFECTOS DE LA COMUNICACION DE MASAS

Un elemento que, desde luego, conviene tomar en consideración al enjuiciar estas cuestiones es el constituido por los efectos, la influencia que pueden tener los mensajes propios de la comunicación de masas —y, dentro de ella, los de la comunicación persuasiva, esto es, la propagandística y la publicitaria— entre sus destinatarios. La importancia creciente de la prensa, la radio y sobre todo la televisión hizo surgir en los Estados Unidos una corriente de estudio que pretendía examinar esos procesos de comunicación con el fin principal de dotarlos de la mayor eficacia. Esta corriente, la Mass Communication Research, se basaba en los supuestos metodológicos y epistemológicos entonces predominantes (psicología conductista, funcionalismo, etcétera) y, a su amparo científico, la comunicación persuasiva desplegaría una serie de mecanismos en los que apoyarse para alcanzar sus objetivos.

Desde aquellas fechas hasta nuestros días, numerosos autores —sobre todo an-

glosajones— se han ocupado de la influencia que estos mensajes pueden ejercer sobre sus receptores. La abundante literatura publicada al respecto refleja las distintas posturas que se han sostenido y que comprenden las que afirman que esos mensajes son causa necesaria y suficiente para la producción de cambios; las que postulan el carácter reducido y relativo de los efectos (minimal effects); las que hablan de efectos acumulativos y a largo plazo, así como las que se refieren a los usos y gratificaciones de los medios. Mas entre las diferentes opiniones y resultados analíticos obtenidos —en muchos casos contradictorios entre sí— parece preciso resaltar algunos, no sólo por su importancia teórica y general, sino también por su relación con las cuestiones que en estas páginas nos ocupan.

Así, en primer lugar, aquellos estudios que destacan la especial influencia ejercida por estas comunicaciones sobre los niños y los jóvenes, que no son tan sólo unos de los sectores de la población más susceptibles a estos efectos, sino también protagonistas principales de buena parte de los accidentes automovilísticos. En segundo lugar, son también de subrayar aquellos trabajos que no se limitan a fijarse en los efectos de un anuncio o de una serie de ellos, sino que, por el contrario, examinan al receptor atendiendo a su inserción en un sistema global de comunicaciones que incluye tanto las directas, cara a cara, cuanto las efectuadas merced a la interposición de los modernos medios técnicos; esta

«QUISIERAMOS DESTACAR ESPECIALMENTE LAS DISPOSICIONES RECOGIDAS EN
EL ARTICULO 312 DEL CODIGO DE LA CIRCULACION, RELATIVAS A LAS
INFORMACIONES O COMUNICACIONES DE TODO TIPO REFERIDAS A VEHICULOS A
MOTOR, QUE EXIGEN NO INCITAR A LA CONDUCCION TEMERARIA, PELIGROSA O
AL DESPLIEGUE DE UNA VELOCIDAD EXCESIVA...»

perspectiva permite analizar los efectos logrados por un anuncio poniéndolos en relación con la comunicación publicitaria y con otras comunicaciones —informativas, formativas y lúdicas— difundidas por el mismo medio, así como con las restantes comunicaciones que cada individuo establece con los grupos primarios y de referencia, etcétera. Finalmente, cabe resaltar los planteamientos y resultados alcanzados por ciertas corrientes actuales de estudio que prestan atención a los efectos cognitivos de las comunicaciones, como son la Agenda Setting, la tematización, la Gap Hypothesis o la que se fija en las consecuencias de la acción de los medios para la construcción social de la realidad (5).

Más allá de la discusión de los efectos que las comunicaciones publicitarias puedan obtener, es decir, de su eficacia persuasiva para modificar las actitudes y comportamientos, y sin adentrarnos en otros efectos posibles, como por ejemplo los relacionados con la disminución del riesgo percibido, lo que sí está fuera de toda duda es que los fabricantes diseñan estrategias de marketing con el fin de alcanzar determinados objetivos comerciales; tales estrategias se basan siempre en ciertos estudios previos, en los que se contemplan datos sociodemográficos (segmentación del mercado según atributos típicos de la población, como son el sexo, la edad, la renta, el nivel de estudios) y psicossociológicos (preferencias, motivaciones...) y, en función de esos estudios y del producto ofrecido, se diseñan las campañas publicitarias, en las que se presentan ciertos productos a sectores muy concretos de la población, resaltándose —entre los valores de uso, de cambio y simbólicos (6)— los rasgos que más directamente atañen a esa población. De aquí que quepa diferenciar anuncios típicos, según el segmento al que se dirijan —cabeza de familia, mujer joven, yuppies, jóvenes en general...— o también según el tipo de coche ofrecido —de lujo, de consumo general, deportivo...— Esos reclamos publicitarios pretenden lograr eficacia en los fines perseguidos, a saber: incidir en el comportamiento de compra de los sectores de la población a los que se dirigen, y, para ello, se apoyan sobre todo en aspectos connotativos; que en la actualidad encuentran su fundamento principal en el espectáculo y éste, por su parte, en el riesgo.

Como puede comprenderse de lo anteriormente señalado, una investigación que se propusiera realizar el análisis riguroso de los efectos de determinados mensajes publicitarios entre los ciudadanos habría de tener en cuenta no sólo el estudio de los contenidos difundidos a través de dichos mensajes y la estructura de su recep-

ción, sino también la comparación de esos resultados empíricos con los hábitos y representaciones socialmente dominantes con respecto al automóvil.

No podemos, por supuesto, abordar en este artículo todos esos apartados, pero sí nos gustaría poner aquí de relieve que, independientemente de su mayor o menor influencia social, los anuncios proponen a los ciudadanos unos determinados usos, unas determinadas prácticas y unos determinados valores que pueden interpretarse atendiendo a la apelación —expresa o latente— que puedan realizar a la conducción peligrosa y temeraria o, por el contrario, a la conducción segura y respetuosa para con los demás y para las normas que la regulan.

Y, en este sentido, nos hemos limitado a analizar, de forma cualitativa y no sistemática, una muestra de la publicidad gráfica y televisiva difundida desde el segundo semestre del 87, con el fin de elaborar algunas hipótesis que pudieran servir de base a una investigación más ambiciosa y, al mismo tiempo, con la intención de ofrecer unas reflexiones en torno al problema más encaminadas a abrir incógnitas y a promover el debate que a aportar respuestas definitivas.

EL REALISMO PUBLICISTA

Aunque la publicidad de automóviles pasa por ser, según creencia extendida, el paradigma de la seducción, ello no significa que no exista también un volumen considerable de anuncios en los cuales se intenta vender un vehículo atendiendo a sus prestaciones y sus ventajas comparativas. En ellos, el automóvil se constituye en protagonista del mensaje publicitario y, generalmente, la retórica expresiva y la estructura narrativa utilizadas se caracterizan por su dominancia denotativa, por una exposición indicativa y lineal. La capacidad, el ahorro de combustible, el número de marchas y de puertas o los complementos (especialmente el radiocassette) son los elementos más utilizados a la hora de promocionar un coche, aunque los anuncios de prensa son normalmente más generosos también con otro tipo de datos técnicos o mecánicos.

Existe una vertiente de este tipo de anuncios *objetivistas* que podría definirse como la del «automóvil inmóvil», término paradójico que resalta la recurrente presentación de los vehículos en situación de reposo y en entornos cerrados y artificiales; tal vez simulando los puntos de distribución, con el fin de acercar psicológicamente al receptor/comprador al momento mismo de la decisión de compra. Dichos

«LOS ANUNCIOS BASADOS, POR EJEMPLO, EN LA CONDUCCIÓN DEPORTIVA ENCUENTRAN SU FUNDAMENTO PRINCIPAL EN EL ESPECTACULO, Y ESTE, POR SU PARTE, EN EL RIESGO...»

anuncios suelen contar (sobre todo en TV) con un mediador o persona que presenta el producto, de modo que, si en ellos la pantalla hace las veces de escaparate de un concesionario, el mediador se asemeja a un vendedor avisado que se dirige personalmente a cada espectador. El mensaje publicitario sustituye así la espectacularidad por la verosimilitud.

Como es lógico, el automóvil parado no puede utilizar la velocidad como un elemento de enganche desde el punto de vista mostrativo, de ahí que se recurra generalmente a su mención en el discurso verbal o escrito. Es preciso señalar que de nuestro recorrido por los spots emitidos por televisión se deduce una desaparición paulatina de la velocidad como atributo explícito en ese medio, mientras que la prensa escrita lo sigue manteniendo. En ella, el *ratio* km/hora aparece frecuentemente en la promoción de distintos modelos y marcas, refiriéndose en la mayoría de los casos a velocidades muy superiores a las autorizadas en las carreteras españolas.

LA VELOCIDAD TAMBIEN SE MIRA

Una segunda vertiente dentro de la tipología *objetivista* es la de los anuncios que presentan los vehículos en movimiento, lo que permite reforzar visualmente la imagen del producto con el rasgo esencial de la movilidad. En algunos casos, el protagonismo del coche es no ya dominante, sino prácticamente exclusivo (en la pantalla sólo aparecen los vehículos sin que puedan verse los conductores), como si la conducción dependiera tan sólo de la máquina y no de la pericia del que la maneja, con todo lo que de mecanicista e irresponsable conlleva esa visión.

En este tipo de mensajes publicitarios es más común encontrar la velocidad como *atributo-estrella*, bien de forma directa (el coche recorre el campo, la playa, la carretera, con gran rapidez), bien de forma indirecta, a través de su componente temporal (el coche consigue llegar antes de lo previsto a su punto de destino) o espacial (el coche que se dirige a una ciudad cercana a Madrid, aparece sorpresivamente en su homónima mejicana).

No es casualidad, por ello, que sea precisamente entre esta clase de anuncios donde encontramos el spot televisivo que más han contribuido a la acusación a cierta publicidad de incitar a la conducción temeraria: el del auto que compite con los helicópteros de la policía y recibe el rendido tributo admirativo de ésta. Y podemos señalar, como muy cercanos a éste, en cuanto a intencionalidad y sugerencia, el spot de la furgoneta que persigue un paquete identificándose con un perro de carreras, o los anuncios que recurren a especialistas y que muestran el vehículo cir-

culando por circuitos estrambóticos o por firmes inverosímiles (como una muralla decrepita). En estos dos últimos casos la publicidad recurre a un discurso circense en el que domina la agresividad sobre la seguridad o, más exactamente, en el que la seguridad se basa precisamente en la sensación de peligro. Esta segunda vertiente de promoción explícita de la velocidad ha ido también abandonándose o modificándose ante la denuncia de las autoridades y en algunos casos ha quedado relegada tan sólo a los anuncios de componentes (por ejemplo, neumáticos).

LA VICTORIA DE SAMOTRACIA

Pero, frente a los anteriores, existe otro tipo de anuncios, caracterizados también por considerar al automóvil como protagonista del relato, que no buscan tanto posicionar éste por sus características funcionales, cuando presentarlo como la materialización de determinados valores claves de nuestra sociedad. Sin voluntad de agotar el tema, podemos referirnos a la promoción del *disfrute*, del *confort* (el coche es «otro mundo»), pero también a la *fuerza*, a la *potencia*; y, por supuesto, a la *agilidad*, a la *rapidez* y a la *velocidad*, aunque en esta ocasión de un modo menos explícito, más latente y sofisticado.

Marinetti aseguraba a principios de siglo, en su primer manifiesto futurista, que un automóvil era más hermoso que la victoria de Samotracia, queriendo poner de relieve las diferencias irreconciliables entre la vieja y la nueva cultura. En la actualidad, la publicidad automovilística se zambulle sin reparos en la historia, el clasicismo o la mitología: el coche ayuda a los atletas olímpicos de la antigua Grecia, consigne que Marco Polo acabe con bien su periplo sorteando los peligros (vuelve la persecución como motivo argumental), e incluso —ya no hay tabúes— el auto cruza el mar como Moisés y los israelitas, mientras que las aguas se retiran a su paso. El exotismo temporal presentado tiene también su correlato en el exotismo espacial: el vehículo lleva, a buen ritmo, al niño por los recónditos parajes orientales para que lo bendiga el lama; atraviesa el desierto, la jungla o la muralla china, e incluso puede elevarnos por los aires o conducirnos hasta el fin del mundo, dejándonos al borde del abismo.

Este recurso al anacronismo (que no elude el humor) no sólo refuerza la imagen del automóvil como factor diferencial —y definitorio— de la sociedad en la cual nos desenvolvemos, sino que además permite retomar el factor riesgo, al que nos hemos referido en el apartado anterior, en el marco de uno de los valores básicos de nuestra cultura actual: el deseo de aventura.



Miguel GARROTE

Cabría preguntarse, en todo caso, hasta qué punto ese regusto por la aventura no es en sí mismo una propuesta de *conducción aventurera*. Señalaba agudamente Manuel Hidalgo, en una de las muchas columnas periodísticas que han suscitado el tema que nos ocupa, que, por mor de la publicidad, el automóvil pasaba de ser un medio (de transporte) a ser un fin, y no le faltaba razón. Cuando el vehículo se asocia a la aventura, el hecho de conducir prima sobre el uso de este vehículo para llegar a un destino, y por ello las metas se representan de modo tan extraordinario. Parece que los límites cotidianos de tiempo y de espacio, en los cuales nos vemos «obligados» a movernos, son demasiado estrechos en comparación con todo lo que pueden ofrecernos fabricantes y publicitarios.

DIME QUE CONDUCES Y TE DIRE QUIEN ERES

Pero el tipo de anuncio que más caracteriza y diferencia a la publicidad de automóviles es el de aquellos que se dedican a la «venta de conductores», es decir, a la promoción no de un producto que se puede tener, sino de una forma de ser que se asocia al auto y que resulta atractiva para el comprador. La fórmula es tan conocida que da casi vergüenza describirla: si un espectador desea tener determinada imagen, ser y parecer de determinada manera, y la publicidad le induce a creer que una de las características definitorias de esa imagen es la posesión de un determinado objeto (y de un determinado uso de éste), es posible que el espectador se vea tentado de adquirirlo con el fin de asemejarse lo más posible a su estereotipo ideal.

Los anuncios de automóviles han sido pioneros en la utilización de esta técnica publicitaria, quizá por lo difícil que resulta para las marcas discriminarse unas de

otras, de modo eficaz, recurriendo tan sólo a los atributos basados en el vehículo. Desde el ya clásico anuncio que definía un determinado automóvil por ser el coche de «la gente encantadora», el panorama ha cambiado más bien poco: «tu vivo reflejo», «te identifica», «hecho para su gente», «ser exclusivo», «la gente que te gusta». Eslogans que remiten a formas de ser implícitas, connotadas (generalmente a través de la imagen), de modo que el anuncio no sólo propone hábitos y comportamientos sociales, sino también (y en primer término) apropiaciones cognitivas de la realización, que, como señalábamos al inicio del artículo, sirven normalmente para reforzar —y no para romper— estereotipos ya conformados y socialmente aceptados sobre unos u otros sectores sociales.

Cuando el anuncio no se limita a definir un producto, sino que intenta también extender esa definición al usuario para ese producto, es posible trascender a los contenidos manifiestos y explícitos del mensaje publicitario y encontrar una promoción latente e indirecta de determinados hábitos (por ejemplo, de conducción), aun cuando tales hábitos no sean mencionados en dicho mensaje. Porque en el sociotipo identificado por el anuncio (es decir, en el segmento de consumidores a los que se dirige) vendrán a confluír aquellos valores

«... LA INDUCCION DE HABITOS A TRAVES DE LA PUBLICIDAD PUEDE SER MAS EFECTIVA CUANDO SE CUELA DE RONDON QUE CUANDO SE NOS PRESENTA DE FRENTE Y POR DERECHO»

que el publicitario evidencia y también aquellos atributos que socialmente le definen y que pertenecen al acervo cognitivo del receptor del mensaje.

Esto ocurre, de forma muy clara, con la publicidad automovilística dirigida a los jóvenes: para ellos (savia nueva que acude al mercado con un buen nivel adquisitivo) se recurre a spots realizados con técnicas de videoclip, en los que la música es fundamental y en los que se intenta reflejar la imposibilidad de ser joven sin estar convenientemente motorizado. De hecho, en la mayoría de esos anuncios los coches «se miran» o amueblan el entorno más que se conducen, de modo que no existen apelaciones directas a la conducción peligrosa o temeraria. Pero, al mismo tiempo, la imagen presentada de la juventud es tan frívola, alocada y dinámica y —por qué no decirlo— hueca, que cabe pensar en cómo puede ello influir a la hora de sentarse al volante del coche publicitado. No cabe duda de que estos anuncios quieren sintetizar con lo que muchos jóvenes creen que *deben ser*, y, precisamente por ello, ¿por qué van a ser conduciendo de otra forma de como son para el resto de las actividades?

El coche aparece también, de cara a los jóvenes, como un elemento posibilitador de la diversión, del deporte, del ocio, de la amistad y, por supuesto, del sexo. Un spot televisivo muestra cómo el coche es condición necesaria (y casi suficiente) para ligar. En otros, las parejas retozan o reproducen el cortejo amoroso mientras lavan el coche o repostan gasolina; e incluso puede verse un automóvil que recorre lentamente las calles de la ciudad a la caza de hembras para su dueño, mientras por la pantalla desfila un repertorio de mujeres anhelantes de ser la elegida.

En definitiva, lo que intentamos poner de manifiesto con este somero análisis es que la inducción de hábitos a través de la publicidad (en este caso, hábitos temerarios o peligrosos) puede ser más efectiva cuando se cuela de rondón (a través de la retórica y del discurso simbólico) que cuando se nos presenta de frente y por derecho. Y, en este sentido, cuando los publicitarios reaccionan frente a cualquier

petición de responsabilidad o control afirmando que los anuncios no influyen para nada en la actitud de los ciudadanos en el uso del automóvil, uno se ve sumido en una doble perplejidad: por un lado, no deja de extrañar el empeño de unos profesionales en restar importancia a su propia actividad; una actividad que mueve miles de millones de pesetas al año. Y, por otro, cabría preguntarse a qué viene entonces esa recurrencia sistemática, por vía directa o indirecta, a la promoción de la agresividad, de la conducción peligrosa, de la mística de la rapidez o de la pasión al volante, frente a la ausencia casi total —con honrosas excepciones— de referencias a la necesidad de respetar las normas de tráfico (7), a la solidaridad en carretera, a la prudencia o al respeto por los demás conductores. Ello justifica, en nuestra opinión, la necesidad de que la Administración y los consumidores lleguen a un acuerdo con fabricantes y publicitarios para desarrollar un código ético que marque los límites de la publicidad automovilística, tal y como se ha hecho ya en algún otro sector (por ejemplo, el de juguetes). Una reivindicación que, a nuestro parecer, en modo alguno puede calificarse de desorbitada o apocalíptica.

Por último, quisiéramos señalar asimismo que en nuestra aproximación analítica a la publicidad automovilística hemos encontrado algún otro aspecto no por tangencial menos importante, como son los cambios cuantitativos y cualitativos experimentados en general por estos anuncios al desplegarse su pública consideración crítica, así como la falta de transparencia y claridad informativa de muchos de estos mensajes publicitarios, puesta especialmente de manifiesto mediante las denuncias presentadas por la Unión de Consumidores de España en relación con los anuncios sobre financiación de los automóviles.

Miguel DE AGUILERA
Alejandro PERALES (*)

(*) Miguel de Aguilera es profesor titular de Comunicación Audiovisual de la Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense de Madrid. Alejandro Perales es analista de medios de comunicación.

(1) Para profundizar más en estas consideraciones, véase: Miguel de Aguilera y Alejandro Perales (eds.): *Consumo y medios de comunicación (las prácticas, las fuentes, los referentes)*. Editado por la Consejería de Sanidad y Consumo de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Toledo, 1988.

(2) El carácter muchas veces rutinario de esta actividad es reconocido en ocasiones por los propios profesionales de la publicidad, que se confiesan limitados y presionados por las pautas habituales de recepción de los mensajes por los fabricantes de vehículos y por la intensa competencia existente en su campo de actividad.

(3) Descritos por J. Soler y F. Tortosa en su obra: *Psicología y tráfico*. Editorial Nau Llibres

(4) O también las nuevas normas para la admisión de publicidad en el Ente Público RTVE —en particular, la norma 23— promulgadas recientemente.

(5) Véase Enric Saperas. *Los efectos cognitivos de la comunicación de masas*, Editorial Ariel, Barcelona 1987.

(6) Véase a este respecto la obra de José Luis Piñuel, *Producción, publicidad y consumo*. Editorial Fundamentos, Madrid 1983.

(7) Véase las indicaciones que hace a este respecto el artículo 312 —antes mencionado— del Código de la Circulación.

REGLAMENTO DE AUTOESCUELAS

Con el ánimo de cumplir siempre con nuestro reglamento de autoescuelas, desearía me informaran sobre los criterios que se siguen respecto a los artículos 12 y 14, 4, c.

Ejemplo: si una autoescuela dispone de tres turismos, una motocicleta de 125 c.c., un camión de 3.ª categoría y un autocar, y para la atención de sus alumnos posee tres profesores de formación vial, con dedicación en exclusiva, y uno más, pluriempleado, por horas, ¿cumplirá con los requisitos mínimos? En caso negativo, ¿por qué no?

¿Se podrá aplicar el artículo 14, 5, B? (sí o no).

Otro ejemplo: si una autoescuela con un exceso de matrículas contrata a un profesor de formación vial y por motivos burocráticos se solicita el alta al día siguiente, el director de la autoescuela le autoriza a trabajar y ese mismo día, casualmente, un policía urbano le solicita la autorización de ejercicio, ¿será motivo de sanción por parte de la Jefatura de Tráfico? ¿Se conceden diez días según el artículo 14, 4? (sí o no).—José A. Barrio Morán. Valladolid.

Respuesta: En el primer caso que nos expone no cumple los requisitos materiales mínimos, ya que le falta un vehículo de turismo para el profesor que trabaja por horas. Por lo que se refiere al segundo ejemplo, evidentemente, puede ser denunciado por la falta de la autorización del ejercicio, ya que no la posee y el policía urbano debe cumplir con su deber de denunciar. El que sea o no motivo de sanción dependerá del criterio que adopte la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, tras el examen de la documentación aportada y de los antecedentes del profesor obrantes en el Registro Central de Conductores e Infractores.

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



Miguel GARROTE

RESPECTO PARA LOS CICLISTAS

Soy un chico de dieciséis años, aficionado a la bicicleta, que quisiera denunciar algo demasiado poco denunciado: el mal trato del que somos objeto los ciclistas por parte de la mayoría de los demás conductores.

Estar sentado encima de una bicicleta en una ciudad como la mía, por ejemplo, se convierte en una aventura.

Hay peatones irresponsables que cruzan sin mirar —o mirando, pero en ambos casos lo hacen igual de mal—; hay automovilistas desaprensivos que te adelantan rozándote; hay motos que se cruzan, y un sinfín de imprudencias que hacen de la tranquila «bici» un trepidante vehículo, posible fuente de enfa-

dos, malas caras e incluso disgustos.

El desprecio y desconsideración hacia la máquina y hacia el que va encima, pedaleando y amedrentado, es evidente. Ojalá esta carta sirva para que los que la lean nos respeten, porque también somos personas.—José Vicente Argüello Fernández. Valladolid.

CRITICA A LOS EXAMENES

Como profesor de formación vial, aprovecho la oportunidad que me ofrece su revista para hacer pública mi opinión crítica en lo que yo entiendo como dudosa objetividad en los exámenes para obtener el permiso de conducir.

En lo referente a los teóricos, la experiencia me ha demostrado que cuando presento a examen a mis alumnos, se encuentran con preguntas que los «pillan», bien por ser un juego de palabras —parece prevalecer el acertijo al conocimiento del tema—, bien por tratarse de fotografías, cuya perspectiva impide calcular distancias y medidas, entre otras cosas.

Si el examen teórico tiene como fin demostrar conoci-

mientos en temas de circulación y seguridad vial, ¿por qué no se compone de un mayor número de preguntas claras y de fácil comprensión? De esa forma el aspirante demostraría un amplio abanico de conocimientos y el profesor de teórica ahorraría tiempo en buscar justificación a una pregunta cuando él mismo duda de la intencionalidad de quien la ha planteado.

Del examen práctico mi opinión es que ha mejorado sustancialmente en su forma, pero no así en la aptitud de muchos examinadores, pues no tienen normalización de criterios a la hora de calificar, con lo que la calificación depende del examinador que toque.

Otros se ciñen rigurosamente a un código o catálogo de fallos y no tienen en cuenta ninguna virtud o acción positiva en el aspirante.—Manuel Miguel Fernández. Gijón (Asturias).

Respuesta: Le agradeceríamos que no generalizase, sino que nos comunique casos concretos de preguntas que pudieran encerrar, en su opinión, un doble sentido. Desde luego, los «tests» no se hacen para «pillar», sino para valorar conocimientos, con la mayor objetividad posible. Antes de elaborarse definitivamente, son objeto de un estudio profundo por parte de personas técnicas en la materia, tratándose siempre de evitar preguntas dudosas. En cuanto a los examinadores, que son acreedores de toda la confianza por parte de la DGT, reciben todos la misma formación, si bien comprendemos que es difícil unificar de un modo absoluto los criterios. No obstante, creemos que las variaciones de un criterio a otro no distan apenas.

REVISION DE TRACTORES

Pertenezco a una comarca como La Vera, por la que

circula un elevado número de tractores, y, a la vista de los accidentes que se producen en esta zona con este tipo de vehículos, les quiero hacer la siguiente pregunta: siendo tan importantes las revisiones de vehículos, por entenderse que se pueden hallar en mal estado, ¿cómo éstos no pasan revisiones, teniendo en cuenta además que circulan con aparatos de trabajo de dimensiones no autorizadas, remolques sin luces, sin matrículas, etcétera?—David Melchor Martín. Losar de la Vera (Cáceres).

Respuesta: A pesar de que en el Real Decreto 2344/85 se prevé la Inspección Técnica Periódica de los tractores agrícolas, ésta no se lleva a cabo porque se requiere que las estaciones ITV dispongan de un equipamiento muy específico del que carecen ahora. Por ello, se está estudiando la modificación del citado Real Decreto en lo que respecta a las inspecciones técnicas de estos vehículos. En cuanto a la otra cuestión que nos plantea, referida a la circulación de vehículos de grandes dimensiones sin luces o sin matrícula, etcétera, son infracciones al Código de la Circulación que son sancionadas por los agentes que las observan.

ADELANTAR POR LA DERECHA

Vengo observando desde hace varios meses, sobre todo en la autopista A-19 (Barcelona-Mataró), que es por donde acostumbro a circular, que una buena parte de «conductores» se han olvidado de que el Código de la Circulación prohíbe los adelantamientos por el lado derecho, a no ser en una situación de circulación en paralelo, como puede ocurrir en las temidas caravanas.

Por el momento, he tenido la suerte —y como yo, me imagino que otros conductores— de no colisionar con los que adelantan de tal modo en el momento de cambiar de carril. Pero la

verdad es que estoy muy angustiada porque cada día aumenta el número de automóviles que efectúan una maniobra tan peligrosa.

Nuria Cegara León.
Barcelona.

COMUNIDAD VALENCIANA

En la guía de las ITV que se encuentran instaladas en nuestro país, y que ustedes publicaban en uno de sus últimos números, he visto que denominaban a la Comunidad Valenciana de un modo incorrecto: País Valenciano. Supongo que ha sido un error involuntario y les ruego hagan una corrección.—Francisco Romero. Valencia.

Respuesta: Tiene usted razón. Rogamos nos disculpen todos los valencianos, incluso los que nos han enviado alguna carta airada por este motivo. Preferimos publicar la suya, correcta y educada.

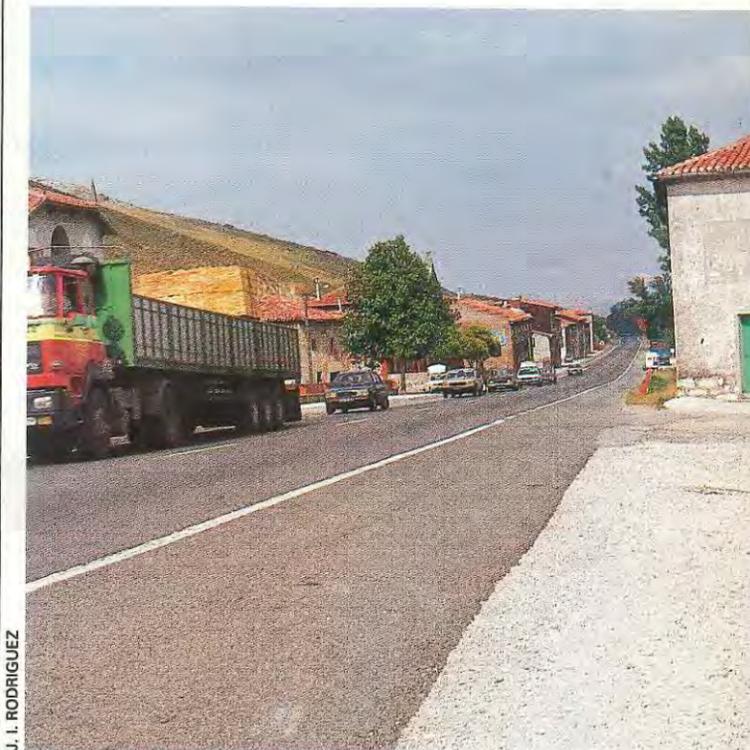
LOS CAMIONES NO ESTORBAN

Quisiera manifestar mi opinión sobre el artículo donde dicen que los camiones entorpecen la circulación.

Yo digo: Porque unos señores quieran pasar unos días de vacaciones, ¿han de pagar las consecuencias otros señores que están cumpliendo su trabajo y no se meten con nadie? En España hay camiones que andan tanto como un turismo. Así que, ¿por qué no paran en las grandes operaciones a esas personas que no cogen el coche nada más que los domingos y van estorbando a todos, y dejan en paz a unos señores que van hacia casa a ver a su familia? A lo mejor el de Madrid tiene la mala suerte de estar lejos y... Tengo el permiso de primera y me siento muy mal lo que ustedes hacen con los camiones.—Paz Rodríguez Cubero. Alcalá de Henares (Madrid).

ADELANTAMIENTO A CAMIONES

Me dirijo a ustedes para exponerles un problema que he comprobado varias veces viajando en un camión. Cuando un camionero observa que le siguen vehículos que pretenden adelantarlo, generalmente y cuando las circunstancias lo permiten, el camionero coloca el indicador de dirección derecho. Pero, ¿qué ocurre cuando el camionero coloca dicho indicador porque su intención es tomar una intersección a la derecha?



J. I. RODRIGUEZ

Mi experiencia me dice que muchos conductores interpretan casi instintivamente la intermitencia derecha como señal de paso, lanzándose a adelantar sin comprobar si pueden efectuar o no ese adelantamiento. Y entonces se dan realmente situaciones peligrosas y críticas.

¿No podría solucionarse este problema de algún modo? Podría ser, por ejemplo, colocando una luz intermitente verde en la trasera del camión, que fuera la que realmente indicase la posibilidad de hacer el ade-

lantamiento. Creo que dicha luz verde ya existió en su día.—José Lino González Molés. Fuensanta (Granada).

Respuesta: El artículo 149, VI del Código de la Circulación establece que el conductor del vehículo al que se pretende adelantar deberá indicar, una vez avisado, que permite el adelantamiento mediante señales emitidas con el indicador de dirección derecho, tanto de día como de noche. Sin embargo, no hay que olvidar que el adelantamiento se realiza siem-

pre bajo la responsabilidad del conductor que lo efectúa. Por esta razón, y pese a las indicaciones del vehículo que le precede, deberá comprobar en todo caso si puede o no adelantar, para evitar esas situaciones peligrosas y críticas a las que usted hace referencia.

LA EROTICA DEL RIESGO

Siempre había pensado que la prudencia derivada de un buen conocimiento de causa era una cualidad de

Velocista arrepentido

Hace catorce años que tengo permiso de conducir. Tengo treinta y cuatro y hasta hace bien poco sentía una verdadera pasión por la velocidad. Siempre que podía, conducía a 140 ó 150 por hora, porque era lo máximo que me permitía mi coche.

Poco antes de las últimas vacaciones de Semana Santa, emprendí las mías, acompañado por mi esposa y mi parejita. Siempre que voy con ellos soy más cuidadoso, pero esta vez tomé la decisión de no pasar de 100 kilómetros/hora en el viaje desde Riveira (La Coruña) hasta la provincia de Cádiz, con un total de 1.110 kilómetros. Tardé diecinueve horas y media, paramos muchas veces (casi cuatro horas y media, en total), para darles descanso a los críos. Incluso mi mujer dio alguna vuelta con ellos, mientras yo daba alguna cabezada que no me venía nada mal. Ya en el destino, dormí toda la noche

perfectamente, después de haber llegado fresco como una lechuga. Entonces comparé datos con respecto a otros viajes anteriores y vi que, paradas aparte, apenas había empleado unas dos horas más en la conducción. Recordé que en otras ocasiones había vivido muchos momentos de tensión en la carretera y que el sueño posterior había sido muy inestable, con alguna que otra pesadilla relacionada con un accidente. Asimismo, sentía dolores en la columna vertebral tras aquellos viajes acelerados.

Me pregunto si vale realmente la pena el placer de la velocidad. El caso es que el viaje de regreso lo hice del mismo modo y con los mismos resultados y no espero perder esta maravillosa costumbre recién adquirida. Por eso os invito a todos que hagáis la prueba. Si os sale mal, me afeito el bigote.—José Antonio Pérez Pérez. Riveira (La Coruña).

nuestra generación de jóvenes conductores, los más informados de la historia de la Humanidad en materia de seguridad, hasta que la experiencia de un amigo inspiró en mí un sentimiento de desengaño.

Se había encontrado en el interior de uno de esos pequeños automóviles archipotentés, «volando» a más de 160 kilómetros por hora, por una pequeña recta ocasional de una peligrosa carretera de montaña. Yo no conseguía salir de mi sorpresa cuando añadió que se vieron obligados a invadir ocasionalmente el carril contrario para poder vencer la fuerza centrífuga originada al tomar la primera curva a tales velocidades.

Parece ser que la velocidad seduce, que la erótica del riesgo se ha apoderado de la juventud y despertado sus instintos suicidas. De ello tienen en gran medida la culpa, como todos sabemos, la publicidad y las producciones cinematográficas. Pero, evidentemente, criticar no siempre soluciona el problema. Sigo creyendo

que la solución a la negligencia está en la información, y en este sentido Tráfico cumple perfectamente su cometido. Invitaría a toda persona preocupada por su seguridad a que leyese el artículo «Los riesgos de la velocidad», del número 15 de su revista.—Octavio Domenech Fernández. Mataró (Barcelona).

CAMBIO DE RASANTE

Hace algunas semanas, al coronar un turismo un cambio de rasante, se encontró a corta distancia con un camión de gran tonelaje que acababa de hacer lo mismo y que circulaba a 20 ó 30 kilómetros por hora. Debido a la velocidad del turismo (entre 90 y 100 km/h.), y por venir vehículos en sentido contrario, su conductor no logró percatarse de la velocidad del camión y se empotró en su trasera, resultando muertos sus dos ocupantes, que era un matrimonio amigo mío. Y a mí me pasó una vez algo parecido con un tractor,

aunque pude esquivarlo a tiempo.

Mi sugerencia es si no sería conveniente que los vehículos que por la noche circulan a velocidades tan cortas lleven alguna señal luminosa que así lo indicase (por ejemplo, los intermitentes de peligro), que nos advirtiese de inmediato, sin dudar un segundo, de que debemos pisar el freno.

Les ruego estudien la forma de dar alguna solución a un problema como éste, que se ha cobrado muchas víctimas.—Antonio Castroverde Díaz. Torrijos (Toledo).

IMPACIENCIA ANTE EL SEMAFORO

Como peatón y como conductor, he observado con asiduidad la total falta de respeto de que hacen gala tanto los automovilistas como los motoristas, al salir siempre antes de tiempo de un semáforo en rojo. El problema está en que se fijan más en el semáforo de los peatones que en el suyo propio, y cuando destella la luz verde peatonal salen imprudentemente, sin saber que el de la calle adyacente también hace lo mismo, pero al contrario: es decir, que aprovechan hasta el último segundo en ámbar.

Y ocurre, lamentable y desgraciadamente, lo que le pasó a una amiga mía, que ya no podrá corregir su fatal error. Un cruce, un semáforo y la inocencia o excesiva confianza le hicieron cometer un fallo que le costó la vida. Y sólo por dos malditos segundos. ¿Por qué?—Víctor Báez. Santa Cruz de Tenerife.

■ Ante el volumen de cartas y llamadas telefónicas recibidas en esta Redacción, interesándose por el Manual Adaptado del Código de la Circulación para sordos y personas con dificultad de lectura, publicado en esta revista en su número de abril, informamos que dicho manual aún no está publicado, y que, cuando esto ocurra, desde estas páginas se informará cumplidamente.

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

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

Tráfico DEL MOTOR

La rapidez en el pago de las reparaciones, máxima ventaja para el asegurado

Al mundo del seguro de automóviles español ha llegado ya la llamada Declaración Amistosa de Accidentes, de la que nuestra revista informó allá por diciembre de 1986, y cuyo objetivo principal es agilizar la tramitación en el pago de las reparaciones efectuadas en los vehículos que han sufrido un accidente. Para ello, naturalmente, hace falta que los dos conductores implicados estén de acuerdo. De ahí el adjetivo de

«amistosa» que acompaña a esta declaración de siniestro a la europea.



Llegó el parte amistoso

Llegó el parte amistoso

La Declaración Amistosa de Accidentes y el Convenio de Indemnización Directa Español (CIDE), que la primera lleva aparejado, van a cambiar varios aspectos del seguro de automóviles. Según la patronal de empresas aseguradoras, UNESPA, que acaba de lanzar una campaña de promoción en televisión, se trata de un sistema con ventajas para todo el mundo: para el asegurado, con una indemnización más rápida y un menor número de accidentes con término en los juzgados; para las aseguradoras, por la economía de trámites y ahorro de contenciosos con otras compañías, y hasta para el Estado, que, ante el previsible recorte de casos sobre accidentes que lleguen a los juzgados, verá disminuido el «atasco» que en estos tribunales originan los automóviles. De hecho, a los juzgados llegarán muchos menos casos, y los que lleguen serán mucho más claros, con más datos sobre el accidente, e, incluso, con una firma que, en aquel momento, reconozca la culpabilidad en el accidente.

Sin embargo, esta Declaración Amistosa de Accidentes no puede aplicarse en todos los casos, sino que posee varias limitaciones. En primer lugar, que tiene necesaria e imprescindiblemente que tratarse de un accidente sobre cuyas circunstancias ambos implicados estén de acuerdo y lo ratifiquen con sus firmas. De hecho, el parte amistoso se rellena de forma conjunta y sobre un solo impreso. Si éste no va amparado por las firmas de todos los implicados, no tiene más validez que un parte «normal» de cada compañía.

La segunda limitación es sobre los daños. Sólo puede aplicarse sobre daños a vehículos (están excluidos los corporales) cuando haya colisión directa. Igualmente, su aplicación se limitará a siniestros en los que el importe de los daños no superen las 500.000 pesetas, incluido el IVA y los costes de traslado hasta el taller donde se repare el vehículo. Y, por supuesto, cuando ambos vehículos tengan Seguro de Responsabilidad Civil de Suscripción Obligatoria, incluso aunque alguno de ellos haya contratado otras pólizas de daños.

PROS Y CONTRAS DE LA «AMISTAD»

Pese a que UNESPA asegura que esta Declaración Amistosa de Acci-



A la hora de rellenar el parte es esencial que sea firmado por los dos conductores implicados.

Util en un 92 por 100 de los accidentes

La confección de la Declaración Amistosa de Accidentes recoge 17 posibilidades, entre las cuales, según los estudios realizados en Francia, reúnen el 92 por 100 de los accidentes en los que la responsabilidad correspondía a una sola persona. Además, las circunstancias se repetían de continuo.

De hecho, sólo cuatro tipos de accidentes (colisionar con un vehículo estacionado, alcance trasero, invasión de la calzada contraria y no respetar la preferencia de paso) reúnen el 75 por 100 de los accidentes reparados por los seguros. El que presenta una mayor incidencia es el alcance trasero, en el 26 por 100 de los casos; detrás, la invasión de la calzada contraria, el 19 por 100; las colisiones con vehículos estacionados y el no respetar la preferencia de paso, ambos con un 15 por 100 de incidencia.

dentés sólo traerá ventajas para todos los implicados (aseguradoras, asegurados, talleres y hasta juzgados), no todo va a ser un «camino de rosas» para este impreso.

En principio, el asegurado no obtiene mayores garantías ni cobertura por utilizar esta Declaración Amistosa. Únicamente obtendría, cuando se regularice el sistema y si se utiliza en los casos correctos, mayor rapidez en el cobro del importe de la reparación. De hecho, cuando el CIDE (Convenio de Indemnización Directa Español) esté rodado, la utilización de la Declaración Amistosa garantizará al ciudadano que su propia compañía le pagará el coste de la reparación en menos de quince días.

Como consecuencia de esta mayor agilidad, UNESPA prevé un incremento en el número de siniestros declarados y reparados, fundamentalmente de pequeños golpes, rozaduras y abollones sin excesiva importancia. Hasta ahora estas incidencias se reparaban sin repercutirlas sobre el seguro, ya que costaban más las molestias del cobro que pagarlos directamente.

No obstante, algunas fuentes consultadas por esta revista han señalado que la aplicación de este sistema traerá ciertos inconvenientes para los usuarios. Así, aseguran que se per-



El alcance es el tipo de accidente más habitual.

Un parte europeo

Declaración amistosa de accidente de automóvil

No implica reconocimiento de responsabilidad, pero una correcta consignación de todos los datos facilita la transacción.

La firma de AMBOS conductores es obligatoria.

Caso nº 10

1. Fecha: día 04 mes 04 año 1982. Lugar (Estado, provincia, población, calle o carretera, etc.): VALENCIA. 3. Víctima(s) (incluye leve):

2. Daños materiales (daños a los vehículos A y B): A: MI. B: MUTER (DUPANTE VEHICULO B).

5. Asegurado (valor police de Seguro): Nombre: PEDRO, Apellido: AZUL EG, Dirección (calle y nº): VALENCIA. 6. Asegurador: LA CAJA DE PENSIONES Y SEGUROS.

7. Vehículo: Marca: SEAT, Modelo: MALAGA, Nº de matrícula (o basculante): 20-10-95. 8. Conductor (ver permiso de conducir): Nombre: LUIS PI, Dirección: VALENCIA, Expiración: 20-10-85, Permiso: VALENCIA, 20-10-85.

10. Indicar por una flecha (→) el punto de choque inicial. 11. Daños apreciados: DELANTERA. 12. Circunstancias: Se trata de un estacionamiento. 13. Causa del accidente: Invasión de la calzada contraria. 14. Observaciones: No se aprecian otros daños materiales.

15. Firma de los dos conductores. 16. Observaciones: No se aprecian otros daños materiales.

La Declaración Amistosa de Accidentes fue inventada por los franceses en el revolucionario mayo del 68. Poco después, Bélgica y Luxemburgo «copiaban» el sistema. Este se fue ampliando poco a poco y en 1973 ya lo utilizaban la República Federal de Alemania, Austria, Países Bajos y Suiza, para, en los años siguientes, adherirse el Reino Unido (74), Suecia e Italia (75), Yugoslavia (76), Noruega (77), Irlanda (78), Finlandia (81) y España y Portugal (87).

Sin embargo, la utilización de este parte (que coexiste con los convencionales) ha sido muy desigual. Así, mientras en Francia se utiliza en el 93 por 100 de los casos, en Alemania apenas alcanza el 5 por 100. En este caso, UNESPA achaca el fracaso a la rapidez conseguida en Alemania antes de la implantación de esta declaración, que, entonces, no ofrecía ninguna ventaja al usuario.

derán las ventajas que, como disminuciones en la prima, obtenían los buenos conductores, con pocos o ningún accidente. Sin embargo, compañías aseguradoras consultadas por TRAFICO nos han asegurado que esta disminución no depende del número de partes ni de que éstos sean amistosos o convencionales, sino del dinero que las compañías tengan que pagar (es decir, en aquellos accidentes en los que el asegurado es culpable) y de si éste supera o no en determinada proporción la prima asegurada.

Los juzgados se verán también beneficiados por la aplicación de la Declaración Amistosa de Accidentes. Los juzgados de las principales ciudades españolas sufren «colapsos» ante la avalancha de juicios de faltas por accidentes automovilísticos. Además, la mayor parte de ellos llegan con expedientes fraccionados, sin suficientes datos para determinar la culpabilidad ni los hechos. Con la aplicación de esta declaración y la firma conjunta del parte no sólo figurarán todos los datos necesarios para determinar quien fue el culpable, sino que, de común acuerdo, uno de los firmantes habrá reconocido y rubricado su culpabilidad. (Aunque una firma no implica necesariamente reconocimiento de la culpabilidad ante el juez, sí inclina la balanza y obliga moralmente al firmante.)

Esto, igualmente, redundará en beneficio de los asegurados. Estos se evitarán las molestias que supone tener que acudir a un juzgado, quizá hasta lejos de su lugar de residencia, por un accidente sobre el que no hay acuerdo y sufrido durante un viaje.

Pero, sin duda, quienes mayores beneficios obtienen de esta Declaración Amistosa de Accidentes de la aplicación del CIDE son las propias compañías de seguros. Cualquier accidente cubierto con la Declaración Amistosa de Accidentes supondrá que la compañía del asegurado que reconozca su culpabilidad pagará a la otra compañía una cuota fija de 40.000 pesetas durante 1988. Si la reparación es superior en precio, más tarde abonará la diferencia; pero si el coste es menor, no se regularizará este pago. Mientras tanto, la aseguradora pagará sólo el coste de la reparación. Pero la ventaja fundamental es la economía de trámites: el reconocimiento de culpabilidad ahorra tiempo (puesto que se aplica el Convenio de Indemnización Directa) y discusiones inútiles y, sobre todo, interminables.

Juan M. MENENDEZ
Fotos: José RUBIO

Cortinillas

TODAS las exageraciones son malas. De vez en cuando se escucha alguna voz lanzando el anatema contra el uso de cortinillas que mitiguen a los pasajeros la dureza de nuestro celtibérico y veraniego sol en el interior del automóvil. No carecen de razón los que basan su crítica en la disminución de visibilidad que producen unas cortinillas, pero si se

aplicara este criterio de modo estricto, tampoco se permitirían los parasoles delanteros, cuando está claro que entre los peligros de una pequeña disminución del campo de visibilidad o el de un deslumbramiento por el sol, el segundo es incomparablemente más peligroso. Por otra parte, si las cortinillas en el cristal trasero disminuyen algo la visibilidad del conductor a través del espejo retrovisor —no olvidemos que en caso de disponer de ellas hay que llevar obligatoriamente los retrovisores laterales—, las colocadas en los cristales laterales traseros no

tienen la más mínima influencia negativa.

Finalmente, la realidad de los hechos es la que impone su fuerza, y si en un automóvil viajan en verano tres o cuatro personas —alguna de ellas puede ser incluso un niño pequeño que necesita unas horas de sueño con independencia de dónde esté—, no es nada raro que los cristales se llenen de toallas mal colocadas, etcétera, que sí que impiden de verdad toda visión y que además tienen la peligrosidad añadida de la mala colocación, la posibilidad de salir volando, etcétera.



SEGUN el modelo sobre el que estemos operando, colocar la barra de las cortinas traseras puede exigirnos desplazar el respaldo del asiento trasero o no. Cuando éste es abatible, la operación es sencillísima; si no, como en este caso, tampoco es difícil retirarlos.



EN primer lugar decidimos si colocamos la barra pegada al cristal o en la parte delantera. En principio parece que su lugar es junto al cristal, pero tampoco esto es imperativo; se maneja con más comodidad si está junto al respaldo.



LA barra se fija mediante dos tornillos en sus extremos. Podemos marcar su posición y prepararlos, o atornillarlos directamente. Lo que sí es conveniente comprobar es que tenemos espacio suficiente para manejar el destornillador.



COMO es fácil comprobar, la cortina deja una visibilidad aceptable quitando el sol de las nuca de los pasajeros traseros. Por otra parte, de noche pueden resultar útiles en viajes largos, porque evitan muchos deslumbramientos.



LA barra de una cortinilla de ventanilla lateral viene preparada para que se le apliquen unas ventosas y no necesita más preparación ni colocación de tornillo alguno.



ENCAJAR en su sitio las ventosas es una operación al alcance del menos experto en mecánica. Prácticamente no hay posibilidad de equivocación. Se encaja el extremo de la ventosa en el hueco de la barra y se desplaza lateralmente con alguna fuerza.

Sin profundizar más en la posible polémica de si son buenas o no las cortinillas, que en todo caso debe ser resuelta personalmente por cada conductor, lo que sí podemos hacer en estas páginas es orientar sobre su colocación, lo que, dicho sea entre paréntesis, es sumamente sencillo.

Respecto a las cortinillas de las ventanas laterales, casi no merece la pena hacer ningún comentario sobre la dificultad técnica de su colocación; se fijan mediante ventosas y el sistema tiene la ventaja de que, terminado el viaje que justifica su colocación, se

pueden quitar sin el más mínimo esfuerzo.

La barra de la cortinilla de la luna trasera se fija a la bandeja mediante dos tornillos. Las bandejas traseras normalmente son de plástico y es fácil fijar estas sujeciones, pero ocasionalmente en algún vehículo nos podríamos encontrar con una bandeja metálica que nos obligara a hacer una pequeña perforación (sencillamente con martillo y un clavo) y a utilizar un tornillo rosca chapa.

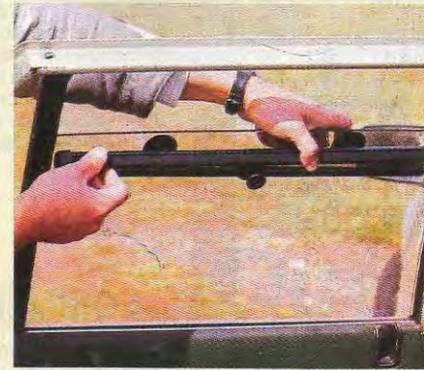
Juan Antonio DE LA RICA



BUSCAMOS la posición del soporte superior, probando cómo queda la cortinilla una vez levantada. No conviene que el soporte quede muy al borde del cristal, porque quedaría un cierto espacio abierto por donde entraría el sol.



EL soporte del techo se fija mediante un solo tornillo. Como la cortina, una vez colocada, no tira con fuerza, el mismo puede atornillarse sin miedo, directamente al acolchado del techo.



CON el cristal un poco bajado podemos hacer una presentación de cómo nos quedaría. A continuación nos basta con apretar con fuerza en cada ventosa y finalmente subir y bajar la ventanilla para comprobar si su posición es correcta.



EL sol lateral puede ser muy molesto para los pasajeros e incluso para el conductor, pero éste suele disponer al menos del parasol desplazable que evita que le dé en los ojos.

Láminas de admisión

UNO de los problemas tradicionales de la distribución, es decir, del reglaje del momento de apertura y cierre de las válvulas, es la dificultad de obtener un compromiso idóneo entre el comportamiento a bajo y alto régimen. Tradicionalmente, los motores de tipo deportivo y elevado régimen de giro tenían un cruce de válvulas importante. Así no era difícil que entre el avance de apertura de admisión y el retraso del cierre de escape, AAA y RCE, hubiera un solape de 50 o más grados, mientras que en motores idénticos pero más tranquilos la cifra podía ser de 25 grados.

En la actualidad, el cruce de válvulas tiende a ser cada vez menor, incluso en motores de alto rendimiento y elevado régimen. Esto se ha conseguido gracias a la realización de profundos estudios de mecánica de fluidos en los motores, lo que ha permitido mejores diseños de colectores de admisión y escape, con rendimientos muy superiores a los de hace sólo unos años. Del mismo modo, el nuevo diseño de las cámaras de combustión y el incremento de la sección útil de paso de gases (empleando válvulas de gran diámetro o tres, cuatro y hasta cinco válvulas por cilindro), han reducido las pérdidas de carga de los gases de admisión y escape.

A pesar de todo lo anterior, en el diseño de motores de alto rendimiento es inevitable un cierto cruce de válvulas. Cuando estos mismos motores son presentados al conductor de la calle, que valora tanto la potencia como la respuesta en bajos, el conseguir un funcionamiento suave y regular a bajo régimen y rendimiento máximo a régimen elevado es muy difícil si no se recurre a técnicas especiales. Una de ellas es el empleo de diagramas de distribución con variación automática del calado, que comentaremos en estas páginas más adelante, y otra es la utilización de láminas de admisión, como hace, por ejemplo, Alfa Romeo.

Consisten éstas en una serie de chapas curvadas hacia abajo y colocadas antes de las válvulas de admisión, que dejan pasar con facilidad los gases de admisión pero frenan los procedentes del rebote o del reflujo de las válvulas. Esto permite unos cruces importantes sin penalizar la marcha al ralentí, o, lo que es equivalente, hace elástico a un motor de elevado rendimiento.

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, especialmente las relacionadas con las limitaciones de velocidad.



Así ven el... Volkswagen PASSAT GL

NOTA MEDIA:
7,5

NOTA MEDIA SEGURIDAD:
7,8

DATOS TÉCNICOS

MOTOR
Posición: Transversal.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.781 c.c.
Alimentación: Inyección.
Carburante: Gasolina súper.
Depósito: 78 litros.
Potencia máxima: 112 CV a 5.400 r.p.m.

TRANSMISION
Tracción: Delantera.
Caja de cambios: Manual, cinco velocidades.
Embrague: Monodisco, en seco.

FRENOS
 Delanteros y traseros de disco, con regulador de frenada y servofreno.

SUSPENSIÓN
 Independiente la delantera y de brazos acoplados con cojinetes correctores de vía la trasera.

DIRECCION
Tipo: Asistida.
Diámetro giro: 10,7 m.

RUEDAS
Llantas: 6J x 14.
Neumáticos: 185/65/14.
Peso: 1.125 kg.
Longitud: 4,575 m.
Anchura: 1,705 m.
Altura: 1,430 m.
Maletero: 495 dm³.

autoplsta

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

Comentario.—El nuevo Passat no se trata de una simple evolución del anterior modelo. La implantación mecánica experimenta un importante cambio al colocarse el motor en posición transversal, lo que permite ganar espacio en el habitáculo, circunstancia que, unida al aumento de la longitud total, supone que tanto los ocupantes de las plazas delanteras como los de las traseras dispongan de una comodidad excepcional en la cota de longitud. De hecho, el Passat GL, al crecer en longitud, pasa a un segmento superior, codeándose con vehículos como el Opel Omega o el Ford Scorpio. Perfectamente realizado en cuanto a acabados, suspensiones y frenos, la única pega importante que se le puede achacar es la presencia de un motor que sólo dispone de 1.800 c.c., que además debe hacer frente a unos desarrollos finales superlargos, claramente inadecuados para circular por una red viaria como la de nuestro país. Esta es la razón de que le demos una nota baja en el apartado del cambio; aunque funcione perfectamente, las marchas se quedan largas, sobre todo la cuarta y la quinta.

LO BUENO

- Aerodinámica.
- Estabilidad.
- Consumo ajustado.

LO MALO

- Desarrollos largos.
- Prestaciones mejorables.
- Asientos faltos de apoyo lumbar.

Mo

Estética	9
Acabado	9
Habitabilidad	9
Maletero	8
Confort	8
Instrumentación	6
Accesorios	5
Potencia	6
Elasticidad	6
Cambio	7
Velocidad punta	8
Aceleración	6
Consumo	8

Comentario.—El último alemán por los cuatro costados y también para lo malo. El mera clase en el que destaca la energía y eficacia de los portamiento, la facilidad de los consumos y la habitabilidad factores no sólo tienen un precio que ronda las mil pesetas en la versión de 300.000 pesetas al motor, sino también la de un que no hace honor a esa a unas respuestas al acelerar complican los adelantamientos.

LO BUENO

- Calidad de acabado.
- Potencia de los frenos.
- Facilidad de manejo.

LO MALO

- Precio alto.
- Equipamiento algo pobre.
- Poca agilidad en curvas.

Tráfico CHICO

En este número, por eso de las tan deseadas vacaciones que bien os habéis merecido todos los pequeños, no incluimos nuestras secciones habituales del suplemento TRAFICO CHICO. En cambio, os ofrecemos estas páginas especiales que no pretenden sino que paséis un rato entretenido, sin olvidar, claro, los temas de educación vial. Se trata, pues, de un TRAFICO CHICO muy diferente, de verano, que cubra el paréntesis hasta el mes de septiembre, en el que nuestro cuadernillo dedicado a vosotros incluirá nuevos trabajos. Pero, de momento, no penséis en septiembre. Divertíos.



¡Qué locura de cruce!

En este dibujo puedes observar la existencia de doce situaciones que demuestran un comportamiento incorrecto por parte de peatones y conductores, así como errores de señalización. A medida que las vayas descubriendo, numéralas y anota lo que debe hacerse o haber en su lugar en las líneas punteadas que tienes a continuación:

- 1.ª
- 2.ª
- 3.ª
- 4.ª
- 5.ª
- 6.ª
- 7.ª
- 8.ª
- 9.ª
- 10.ª
- 11.ª
- 12.ª

(Solución en pág. 32.)

Pedagoga: Celia ISABEL RODRIGUEZ MARTINEZ. Centro Superior de Educación Vial. Salamanca

1 Se necesitan tantas fichas y dados como jugadores haya.

2 El juego tiene las mismas características que el juego de la Oca, pero con diferentes matices.

3 Gana el primer jugador que consigue llegar a la meta.

INSTRUCCIONES

● Si caes en un **semáforo verde**, ¡estás de suerte!, pasas automáticamente al siguiente.

● **Semáforo en rojo**. No puedes avanzar, tienes que estar dos turnos sin jugar.

● **Ambulancia**. Has tenido un accidente y tienes que dirigirte a la señal informativa de Centro Sanitario. ¡Hay que recuperarse!

● **Guardia urbano**. ¡Mala suerte! Multa por no respetar las señales. Hay que volver al punto de partida.

● **Stop**. Hay que detenerse. Dejas de jugar una vez.

● **La grúa**. Has tenido una avería y la grúa te lleva a la señal que informa de taller de reparación.

● **Pasarela**. Hay que cruzarla y pasar al otro lado, al número 59.

● **Prohibido adelantar**. No puedes seguir adelante a no ser que te salga un «tres». Entonces cuentas y llegas a la señal de fin de prohibición.

● **Paso de cebra**. Como peatón, has bajado de la bici y puedes cruzar a la señal siguiente.

● **Pinchazo en la bicicleta**. Tienes que salirte al extremo del arcén, número 24, para arreglarla.

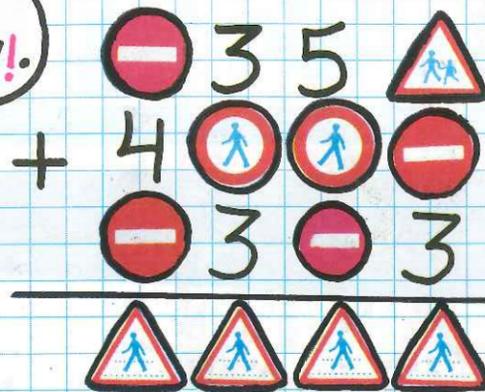
(Del trabajo «Transitar bien». Colegio Santa Ana, Caspe (Zaragoza).

EL SUMASEÑALES



¡MENUDA COMPLICACION!

Sabiendo que cada señal representa a un mismo número, ¿sabes cuál es el resultado de esta suma?



(Del trabajo «Traficole», Colegio Público San Fernando, Lorca. Murcia.)

Chistes

Un ciclista transita en su bici, y un amigo se le acerca y le pregunta:

—¿A dónde vas?

—¡A cruzar el estrecho de Gibraltar!, responde el ciclista.

—¡Pero hombre, con la bicicleta no puedes!, le replica el amigo.

—¡Pero..., cómo!, ¿tan estrecho es?

Un automovilista entra en su coche y de repente empieza a dar grades voces:

—¡Policía! ¡Policía! ¡Me han robado el volante, el casete y hasta la palanca del cambio!!

Se acerca un policía y, con mucha calma, le dice: ¡Siéntese en la parte delantera, por favor!

Un señor llega a un pueblo con un gran cochazo, y para presumir le dice a un lugareño:

—Pues ya ve usted: este coche tiene ¡¡600 caballos!!

Más adelante, el vehículo queda atascado al cruzar un arroyo. El lugareño se aproxima, y con mucha sorna le dice:

—¿Qué?, ¿dando de beber a la manada, eh?

(Del trabajo «Juntos en la vía», Colegio Divino Corazón. Madrid.)

FUGA DE VOCALES

S **STOP** **RO**S **PO** **TA**T **P**N
R **OSP** **NS** **AB**LE, **DO****BO****S**
C**P**N **C****OR** Y **R****OSP****OT** **AR**
L**AS** **N****ORM** **AS** **D****O**
C**OR**C **L****C** **STOP** **P**N

SOLUCIONES



1. Niño andando por el bordillo. 2. Niños jugando a la pelota en la cazada. 3. Señora cruzando fuera del paso de peatones. 4. Semáforo para peatones invertido. 5. Vehículo a gran velocidad ante señal que limita a 20 km/h. 6. Niños circulando con bicicleta en paralelo, uno sin manos. 7. Vehículo aparcado en doble fila. 8. Niño bajando de un coche por el lado de la cazada. 9. Niño que cruza corriendo ante la posición del agente, de lado a él. 10. Vehículo girando a la izquierda ante señal de prohibido y el agente de frente. 11. Señal de STOP sin texto. 12. Vehículo circulando en sentido contrario.

A! Qué locura de cruce!

or 16

SEGURIDAD

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

NOTA MEDIA: 7,4
 NOTA MEDIA: 8
 SEGURIDAD: 8

Volkswagen es un coche maduro, alemán para lo bueno. El nuevo Passat es un familiar de primera: la calidad de acabado, los frenos, la nobleza de conducción, la cortedad de edad del interior. Todos estos detalles son la contrapartida de un precio que supera en más de un millón a los rivales directos. El Passat GL, que supera en más de un millón a los rivales directos por los rivales directos. El equipamiento muy simple, la buena factura final, y la de un conductor muy perezosas que no se apurados.

EL PERIÓDICO

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

Comentario.—El sustituto del Passat se llama Passat. Volkswagen no ha querido cambiar el nombre de su nuevo modelo, pese a que éste nada tiene que ver con el anterior. El nuevo Passat se distingue básicamente por una línea más moderna y aerodinámica y sobre todo porque, finalmente, los alemanes de Volkswagen se han decidido a equipar un coche con detalles de acabado hasta ahora insólitos en la marca. A la espera del 16 válvulas, el Passat GL 1.8 constituye la versión más alta del modelo en el mercado español. Sus prestaciones, bajos consumos y sobre todo su extraordinario comportamiento rutero son sus máximas características, que, lamentablemente, no todos podrán disfrutar, ya que su precio de comercialización es bastante elevado, como ya es tónica general de la marca. Y es una lástima, porque el coche sin duda es de lo mejor que ha hecho Volkswagen en bastantes años.

LO BUENO

- Buena habitabilidad.
- Excelente comportamiento.
- Consumos muy bajos.

LO MALO

- Precio algo elevado.
- Desarrollos demasiado largos.

La Voz de Galicia

Estética	8	SEGURIDAD	
Acabado	8	Estabilidad	7
Habitabilidad	7	Suspensión	7
Maletero	7	Frenos	9
Confort	7	Dirección	7
Instrumentación	6	Ruedas	7
Accesorios	6	Luces	7
Potencia	8		
Elasticidad	6		
Cambio	5	NOTA MEDIA: 7,1	
Velocidad punta	8	NOTA MEDIA: 8	
Aceleración	8	MEDIA	
Consumo	7	SEGURIDAD: 7,3	

Comentario.—Un cambio radical dio Volkswagen con la aparición de estos nuevos Passat, ya que lo único que ha quedado entre los antiguos y los nuevos ha sido el nombre. Su carrocería se ha modernizado ostensiblemente, mejorando su aerodinamismo y cambiando totalmente su interior. En donde sigue teniendo mayores semejanzas es en su mecánica, ya que la base es la misma, con el motor de cuatro cilindros de 1.800 c.c., que desarrolla 112 CV, aunque ahora su disposición es transversal en lugar de longitudinal. Es un modelo que va dirigido a este tipo de automovilistas que buscan un coche con un interior amplio y confortable, manejable y capaz de aguantar muchos años. De cualquier forma, tendrá que enfrentarse en el mercado español a rivales tan caracterizados como el R-21 TXE, el Peugeot 405 SRI, el Ford Sierra 2.0, o los Alfa Romeo y Omega.

LO BUENO

- Comportamiento.
- Línea moderna y atractiva.
- Frenos.

LO MALO

- Cambio.
- Equipamiento escaso.
- Precio elevado.

VIEJAS GLORIAS

EN 1936, Fiat puso en la calle un automóvil que, por su tamaño y diseño, de inmediato se hizo un lugar en el corazón de toda la clase media italiana. Su nombre de pila era el de Fiat 500, pero la gente muy pronto lo rebautizó con el apelativo cariñoso de «Topolino»; es decir, ratoncito. Su pequeño tamaño y sus formas redondeadas sugerían, efectivamente, la imagen de este animalito, pero el parecido se hacía aún mayor porque su morro y sus faros sobre las aletas recordaban el hocico y orejas de un ratón.

El padre de la criatura fue el ingeniero Dante Giacosa, y las primeras unidades aparecieron con motor de 569 c.c. y 13,5 CV de potencia, siendo de

FIAT «TOPOLINO»

inmediato seguidas por un «furgoncino», minúscula pero práctica furgoneta; una «giardineta», y un «cabrio». Hasta después de terminada la II

Guerra Mundial, el «Topolino» no experimentó cambio ni novedad alguna, pero a partir de 1945 se fabricó el 500 B, con motor más moderno y de superior cilindrada y, desde marzo de 1949, el 500 C, que, para sorpresa y decepción de los incondicionales de su simpática imagen, fue un ratoncito con las orejas cortadas, ya que los faros se encastraron en la carrocería.

J. A. de la Rica



MUNDO HISTORICO

■ **Cuestión de fechas.** La sección de Viejas Glorias quiere estar por entero dedicada a los fanáticos del automóvil, y una de las mejores formas de hacerlo es abrir estas líneas a sus opiniones e, incluso, a sus críticas, siempre y cuando éstas sean constructivas. Sin que los detalles o los nombres sean importantes, este es el caso del tema que comentamos.

Uno de los problemas de los organizadores de acontecimientos deportivos, económicos o culturales del mundo del automóvil histórico es la coincidencia de fechas.

En uno de los fines de semana del mes de junio coincidieron cuatro manifestaciones históricas. No tendría esto mucha importancia si los lugares en que se celebraron hubieran sido Girona, Lugo, Huelva y Murcia, por ejemplo. Pero no fue este el caso. No sólo hubo coincidencia de fechas, sino casi de lugares.

Que esto ocurra es una verdadera lástima. Añadir este problema a los muchos que los organizadores ya tienen es como tirar piedras al propio te-

jado. Los organizadores que no respetan las fechas programadas (en estas mismas páginas hemos publicado un calendario nacional) se merecen un rotundo suspenso.

■ **V Rallye Ciudad Rodrigo.** Si en el 87 este rallye no se celebró, en el 88 ha vuelto por sus fueros. Madrid, Salamanca (con visita a la sede del cada vez más cercano Museo Nacional del Automóvil), Ciudad Rodrigo, Portugal; el rallye, organizado por un grupo de aficionados salmantinos, con la colaboración del Veteran Car Club de Madrid, ha constituido un auténtico éxito. De la Plaza Mayor de Madrid partió ya un número importante de vehículos que se unió en Salamanca con una numerosa concentración local, continuando juntos, casi en olor de multitud, un recorrido histórico monumental por tierras de una belleza realmente singular.

■ **Lancia en España.** El Club Lancia Italia reúne a aficionados y propietarios de automóviles de la marca, con el fin de conservar el patrimonio histórico y cultural de la misma. Con el fin de crear una Federación Mundial de Lancistas,

el club ha organizado en los últimos años una serie de concentraciones internacionales en distintas capitales europeas: Estrasburgo en el 85, París en el 86, Viena en el 87 y este año en Madrid.

Madrid, Segovia y el Jarama han sido los testigos de esta interesante manifestación, que esperamos sirva para que entre nosotros exista pronto un nuevo Club Lancia, como ya existe, por ejemplo, un club de históricos Alfa Romeo.

■ **Escudería Barcelona.** Recientemente resucitada, o quizá mejor, despertada de un largo sueño, la Escudería Barcelona ha comenzado a celebrar rallyes de clásicos y veteranos, que se encuadran dentro del Campeonato de Cataluña de Regularidad para vehículos antiguos categoría A y B, de la Federación Catalana de Automovilismo.

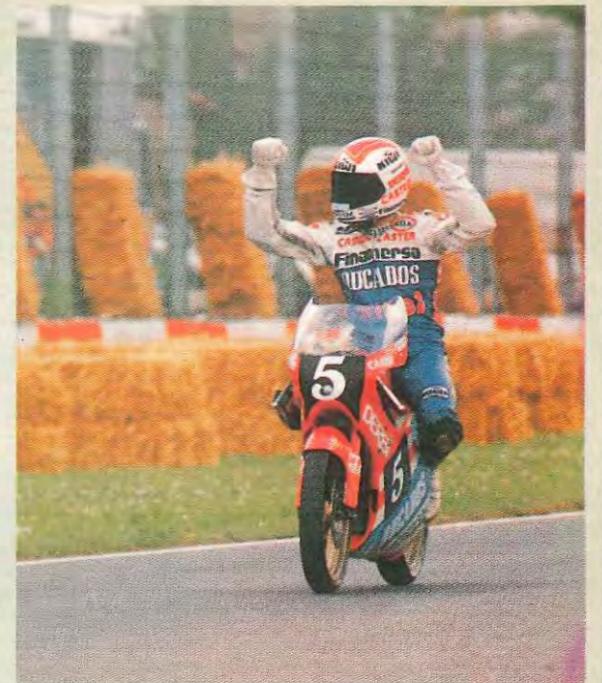
El resurgimiento de una escudería siempre es una noticia agradable y el que una federación de automovilismo participe en el mundo histórico, igualmente lo es. Dos felicitaciones a los responsables en este caso.

MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

«Aspar» se aseguró el título en 80 c.c.

Para el motociclismo han terminado por este año los Grandes Premios de Holanda y Bélgica, los más peligrosos. Para los españoles ambos han significado «cal y arena». Así, mientras para Jorge Martínez «Aspar» han representado asegurarse el título de 80 c.c. (victoria en Holanda) y dos victorias consecutivas en 125 c.c., con lo que consigue 14 puntos de diferencia sobre Enzo Gianola, su inmediato perseguidor; sin embargo, para Herreros, mala suerte. Una caída y una actuación médica extraña le han llevado a la amputación de un dedo y a la baja temporal.

Garriga y Pons han alternado la buena y mala suerte. Así, mientras en Holanda Sarron tiró a Sito por los suelos, Garriga obtenía la victoria y el primer puesto en el Mundial. Sin embargo, en Bélgica cambiaron los papeles: la detención de la carrera, por la caída de Wimmer y Reggiani, perjudicó a Garriga, que sólo pudo ser sexto y volver a ser segundo en la clasificación; Sito ganó, pese a los esfuerzos de un resurgido Anton Mang, y volvió a mandar en el Mundial. Aunque el 250 c.c. sigue siendo la carrera más abierta y disputada, los dos pilotos españoles podían terminar hacién-



Mala suerte para Herreros, con nueva caída, y buena para «Aspar», que parece tener dos títulos en el bolsillo: 80 y 125 c.c. Garriga sigue segundo en el Mundial, con grandes resultados de su Yamaha.

dose con el campeonato y el subcampeonato de la categoría. Por cierto que los progresos de la Yamaha podrían poner la próxima temporada al rojo vivo.

Para Wayne Gardner, en 500 c.c., parece haber llegado la hora de la recuperación: dos victorias en los dos últimos grandes premios le han situado a sólo 34 puntos de Eddie Lawson, quien parece correr ya más con la cabeza, calculando los pun-

tos que le son necesarios para ganar el Mundial, que preocuparse de ganar carreras.

En 125 c.c. debutó Alex Crivillé, a quien perjudicó el parón; Mirallés siguió fenomenal, cuarto en el Mundial, y abonado al tercer puesto en cada prueba. ¡Ah! y Santi Rabassa, patrón de Derbi, ha anunciado un «bala roja» en próximos mundiales de 250 c.c., con «Aspar» a los mandos.

AUTOMOVILISMO

Mientras Prost sigue en campeón

La superioridad técnica y mecánica de los McLaren, con motor Honda, ha convertido a otros acontecimientos en protagonistas de la Fórmula 1. Así, por ejemplo, los españoles aún debaten la retirada de Adrián Campos del equipo Minardi y de la F-1 y los malos resultados que el otro español, Luis Pérez-Sala, está obteniendo del monoplaza italiano (incluso por debajo del sustituto de Campos, Pier Luigi Martini). Los resultados de Pérez-Sala, que le habían puesto en el punto de mira de varios equipos para la próxima temporada, han bajado con el Minardi y algunos incluso ven fantasmas en Minardi con respecto a los españoles.

Campos abandonó la F-1



Los malos resultados acabaron suponiendo la retirada del alceño del «gran circo».

En cuanto a los grandes premios, los dos pilotos de McLaren, Prost y Senna, van repartiéndose los triunfos. El francés (32 victorias, cuatro de ellas esta temporada) parece lanzado a conseguir su tercer título mundial, mientras que el brasileño parece haber encontrado el equipo y el maestro para asegurarse los próximos títulos.

Por detrás, sólo Gerhard Berger (Austria) está consiguiendo que su Ferrari plante cara, en algunas vueltas y en determinados circuitos, a los McLaren. Muchos consideran que este Mundial ya está decidido a favor de McLaren y que lo que hay que hacer es poner un monoplaza atmosférico a punto para el año que viene.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehiculos matriculados junio 88	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matriculas mayo 88	Ultimas matriculas junio 88			
Alava (VI)	6519-J	7419-J	900	479	62
Albacete (AB)	2846-I	3550-I	704	673	198
Alicante (A)	7523-BC	2591-BD	5.068	2.346	838
Almería (AL)	3787-L	5093-L	1.306	1.008	311
Asturias (O)	5519-AN	8341-AN	2.822	1.628	244
Avila (AV)	9932-D	0322-E	390	288	63
Badajoz (BA)	3464-L	4562-L	1.098	922	281
Baleares (PM)	2107-AU	7329-AU	5.222	1.855	610
Barcelona (B)	6937-JC	9065-JF	22.128	9.618	2.633
Burgos (BU)	7344-K	8206-K	862	645	66
Cáceres (CC)	6617-H	7338-H	721	610	121
Cádiz (CA)	7966-Y	0479-Z	2.513	1.923	829
Cantabria (S)	2292-S	3863-S	1.571	854	248
Castellón (CS)	6887-S	8544-S	1.657	943	418
Ciudad Real (CR)	0440-K	1420-K	980	864	211
Córdoba (CO)	5658-T	7324-T	1.766	1.108	435
Coruña, La (C)	3414-AK	6134-AK	2.720	1.835	433
Cuenca (CU)	5681-E	6120-E	439	330	78
Gerona (GE)	9948-AC	2782-AD	2.834	1.255	204
Granada (GR)	2997-P	4825-P	1.828	1.684	465
Guadalajara (GU)	7047-D	7473-D	426	242	80
Gurpuzcoa (SS)	9836-AB	2013-AC	2.177	1.268	160
Huelva (H)	9567-J	0822-K	1.255	518	314
Huesca (HU)	3667-H	4226-H	559	409	104
Jaén (J)	8111-K	9314-K	1.203	923	360
León (LE)	2100-O	3311-O	1.211	723	148
Lérida (L)	9552-N	0831-O	1.279	695	136
Lugo (LU)	8267-J	9109-J	842	555	101
Madrid (M)	1635-IV	4641-IX	23.006	5.275	1.455
Málaga (MA)	1958-AL	5659-AL	3.701	2.206	771
Murcia (MU)	5252-AF	8270-AF	3.018	1.969	835
Navarra (NA)	7552-V	9480-V	1.928	898	185
Orense (OR)	2631-J	3492-J	861	577	118
Palencia (P)	1080-F	1517-F	437	291	43
Palmas, Las (GC)	3125-AH	6062-AH	2.937	1.486	251
Pontevedra (PO)	3356-AC	5694-AC	2.338	1.242	336
Rioja, La (LO)	4147-I	4910-I	763	425	127
Salamanca (SA)	3444-J	4284-J	840	557	91
Sa Cruz Tenerife (TF)	4911-AD	7944-AD	3.033	1.354	188
Segovia (SG)	2232-E	2630-E	398	244	41
Sevilla (SE)	7139-AU	1899-AV	4.760	2.567	1.037
Soria (SO)	0010-D	0275-D	265	148	19
Tarragona (T)	8753-V	0837-W	2.084	1.140	341
Teruel (TE)	0832-E	1164-E	332	247	74
Toledo (TO)	3191-L	4409-L	1.217	703	193
Valencia (V)	3636-CN	1498-CP	7.862	4.042	1.780
Valladolid (VA)	0498-P	1889-P	1.391	742	145
Vizcaya (BI)	4523-AV	7898-AV	3.375	1.755	362
Zamora (ZA)	1787-F	2177-F	390	260	49
Zaragoza (Z)	0473-AC	3110-AC	2.637	1.331	318
Ceuta (CE)	0596-D	0851-D	255	137	19
Melilla (ML)	1927-C	2073-C	146	154	23
TOTALES			134.455	66.051	18.998

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 Núm.
 Calle o plaza Población
 Código postal Profesión
 Provincia

Deseo recibir la revista TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico, a partir del mes de de 1988.

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

A la sombra de Gredos

De Alcorcón a Plasencia, por la C-501



La C-501, entre Alcorcón y Plasencia, ha sido recorrida en esta ocasión por TRAFICO. Parte esta carretera de la provincia de Madrid, donde es conocida como «la del pantano», para adentrarse en Avila, donde se la denomina como «la del valle del Tiétar», y llega a Cáceres, donde la llaman «la de La Vera». Muy buena carretera, que no parece comarcal, hasta Arenas de San Pedro, pero no

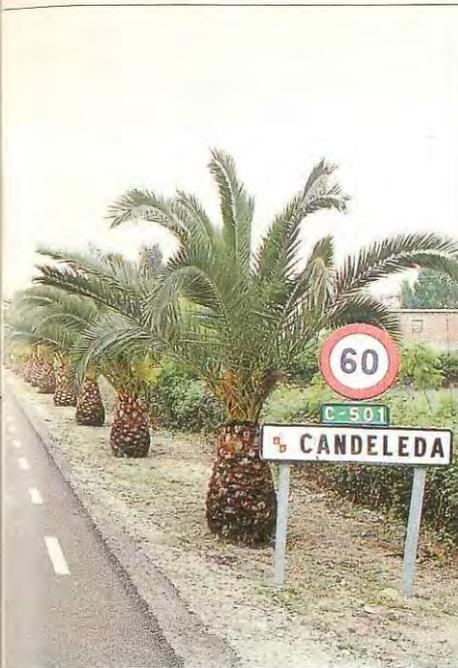
es así en el resto, hasta Plasencia, donde lo de comarcal resulta excesivo. Típica ruta veraniega, tanto por el pantano de San Juan, en Madrid, como por los innumerables pueblos serranos abulenses, y la espectacular y rica zona verata. Siendo hasta Arenas un viaje cómodo, a partir de ahí necesita importantes arreglos, que en algún tramo ya han comenzado.



El paso por Villaviciosa de Odón se ve complicado por las retenciones que producen los semáforos, por otra parte, necesarios.



Sorprende al viajero, a la entrada a Candeleda, a la fuerza de estas palmeras de aceros más cálidos.



La entrada en Extremadura, por La Vera, cuna del tabaco y del pimentón, ofrece esta verde plasticidad.

Nuestro recorrido por la comarcal 501, entre Alcorcón y Plasencia, parte de la primera población, ciudad dormitorio madrileña, situada a una docena de kilómetros de la capital. Dejamos atrás Alcorcón, asomada al eje de la N-V, y, camino de Extremadura, atravesamos un primer tramo repleto de tráfico pesado dependiente del polígono industrial de la localidad.

Km. 6.—Entramos en el término de Villaviciosa de Odón. A la izquierda queda el indicador de Móstoles. Los semáforos que regulan el cruce en esta población ocasionan fuertes retenciones en el tráfico de fin de semana de regreso a Madrid.

A la derecha de Villaviciosa de Odón, que conserva un señorial castillo, indicador a Boadilla del Monte, camino seguido por quienes evitan los atascos de la N-V para entrar en Madrid, en horas punta.

Km. 12.—Puente sobre el río Guadarrama. Buena vía, aunque sin arcén.

CAMINO DEL PANTANO

Poniendo norte al pantano de San Juan, una de las costas más cercanas de los madrileños, pisamos una carretera que, aunque tiene denominación de comarcal, parece por sus hechuras una buena carretera nacional.

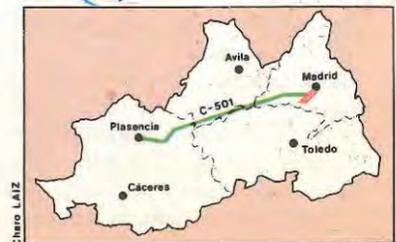
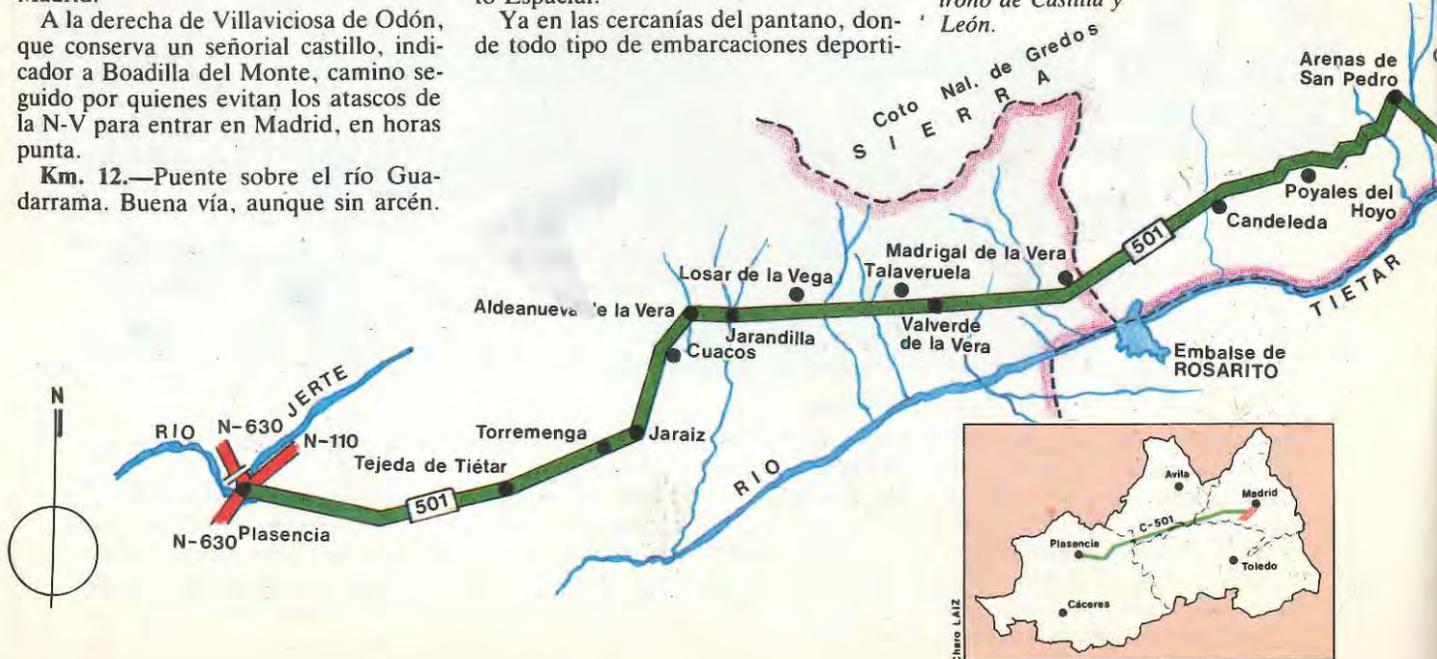
Km. 15.—Cruce de la C-600 con pasos elevados; a la derecha, Brunete y El Escorial. A la izquierda, dirección Navalcarnero.

Km. 38.—Navas del Rey. La carretera describe un arco para salvar esta población. A la derecha, Robledo de Chavela. En la distancia se vislumbran las parábolas de la Estación de Seguimiento Espacial.

Ya en las cercanías del pantano, donde de todo tipo de embarcaciones deporti-



Restos de la Venta Juradera de Isabel la Católica, heredera del trono de Castilla y León.



vas cabecean esperando el desamarre del fin de semana, que es cuando esta carretera se ve poblada de intenso tráfico; ahora permanece tranquila y desahogada.

La orografía y el pantano obligan a la C-501 a describir amplias curvas, pero de buen trazado, que rompen su general rectitud.

Km. 49.—Pelayos de la Presa, urbanizaciones de chalets. A la izquierda, Cadalso de los Vidrios.

Km. 55.—San Martín de Valdeiglesias, donde castillo e iglesia dominan desde el cerro. Cruce con la N-403, que discurre entre Avila y Toledo.

POR EL VALLE DEL TIÉTAR

Esta C-501, que sigue discurriendo como una buena carretera, se adentra ahora en la provincia de Avila, y para más señas en la zona conocida como el valle del río Tiétar. Esta comarca, en invierno tranquila y apacible, retoma en verano un pulso de vacaciones, de acampadas y de ruido de ciclomotores, que multiplican por varias cifras la población de estas localidades del sur de Avila, en el tramo comprendido entre Sotillo y Arenas de San Pedro.

En el mismo límite con la provincia de Avila, los afamados toros de Guisando, esculturas perromanas, junto a la Venta Juradera de Isabel la Católica, y muy cerca de Navahondilla.

Km. 68.—A la derecha, Casillas. Buena carretera, y a ambos márgenes zona de pastos.

Km. 71.—Santa María del Tiétar. Cerca, las primeras estribaciones serranas.

Km. 74.—Sotillo de la Adrada, cruce con la C-503 vía Talavera. En la temporada estival se constituye en un foco de veraneo. Peligro en la travesía, que en 1987 se cobró una vida y hubo tres heridos.

Prosigue la muy buena carretera (parece mentira que sea comarcal) y encontramos al paso pinares y poblaciones tales como La Adrada, Piedralaves —en cada una hubo un muerto en 1987— y Casavieja, cuya dependencia de Gredos es total. Además, en Piedralaves la carretera es como una calle más. Los picos empiezan a dominar el paisaje. El amante de la montaña tiene aquí un buen pretexto.

Km. 104.—Pedro Bernardo, balcón del Tiétar. El paisaje verde hace pensar en una Galicia castellana, grandes pastizales de vacuno, robles y castaños.

Km. 111.—Lanzahita. Su travesía, como la del resto de estas poblaciones

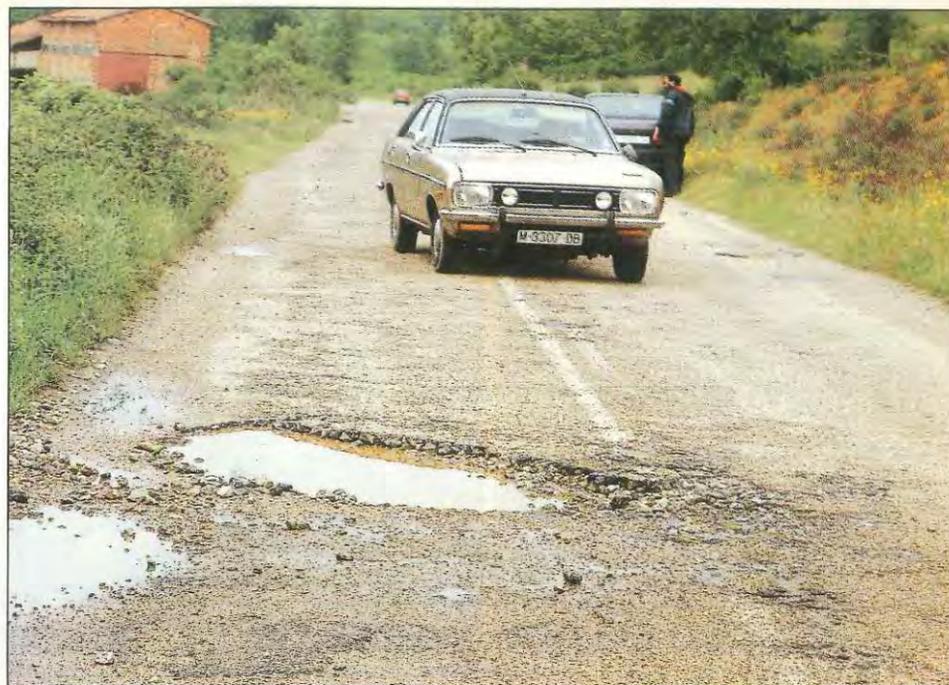
de la zona, es conflictiva en la época estival, dada la densidad de veraneantes.

Km. 77.—Ramacastañas. Cruce con la C-502, de Avila a Talavera de la Reina, donde encontramos un cambio de kilometración. Merece la pena un desvío y remontar hacia Avila, pasando por Mombeltrán, la capital de las cinco villas, y acercarse al puerto del Pico, asomarse al mirador y ver cómo serpentea la calzada romana. Cerca de Ramacastañas, un camino poco transitable conduce a las bellas cuevas de El Aguila o Romperropas.

Km. 72.—Arenas de San Pedro. Capital de Gredos y del monasterio de San Pedro de Alcántara, su travesía va a ser acondicionada. Ajetreada en verano, por la búsqueda del aire fresco, y en todas las épocas plataforma de ataque a las altas cimas que planean sobre nuestras cabezas, como imponente telón. Las aristas de los picos de Gredos ejercen sobre el valle una natural atracción.

HACIA LA VERA, PEOR CAMINO

Abandonar Arenas de San Pedro para continuar la ruta y olvidar la buena



Toda la belleza de La Vera queda rota, destrozada, sobre el asfalto en tramos de carretera como este, de indudable peligro, especialmente por la noche.



Las poblaciones de la zona, como Villanueva, tienen el orgullo de ostentar su apellido en bellas cerámicas policromadas.

carretera es todo uno. En este momento nuestra C-501 se convierte en una auténtica carretera de montaña. Estrecha, peligrosa, sin señalización, y con curvas, eso sí, señalizadas a 30 km/h., y aún menos. El paisaje es frondoso, los pinos ahogan el camino. Ha cambiado la kilometración y además es casi enteramente nula.

Km. 19.—Villa de Candeleda, totalmente al pie del macizo de Gredos. Zona de capras hispánicas. A la derecha, Santuario de Nuestra Señora de Chilla. En la travesía, que será reacondicionada, se registró una muerte en 1987.

Muy cerca, a la derecha, El Raso, excavaciones arqueológicas. Castro del Raso, siglo II, campamento romano.

Entramos, por la provincia de Cáceres, a la alta Extremadura, a la conocida y rica comarca de La Vera. El embalse de Rosarito, el río Tiétar y la protección del muro de Gredos del aire del Norte hacen de esta zona un vergel.

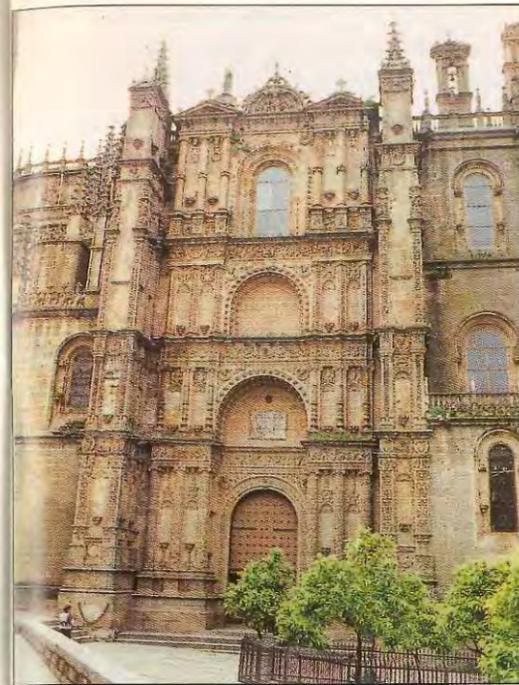
Alcanzamos Madrigal de la Vera, primera localidad cacereña. La mala carretera, sin kilometración, es estrecha y muy bacheada. El tráfico también es muy escaso. Paisaje muy verde, secaderos de tabaco bordean nuestro camino.

Villanueva de la Vera, famosa por sus fiestas del «Pero Palo». Obsérvese que todas las poblaciones ostentan el apellido de la zona. Las localidades de esta comarca verata sorprenden por su belleza, cuidado y limpieza. Lástima que este recorrido de la C-501 esté plagado de baches descarados, que hay que sortear para evitar alguna rotura. Lo malo será de noche. Además de las «trampas» del pavimento, la ruta es estrecha, muy vieja, prácticamente sin señalizar y plagada de curvas. En algunas zonas los matorrales se comen la carretera.

Losar de la Vera. Preciosa localidad,



Obras de ensanche y eliminación de curvas entre Jarandilla y Jaraiz.



Plasencia, fin del camino, enseorea su monumentalidad con la catedral, del siglo XV.

verdadero oasis de flores y frescura tras la infernal carretera.

Jarandilla. Castillo de los condes de Oropesa, sede del Parador. Bella y rica población verata. Desde este punto hasta Jaraiz, obras de ensanche y eliminación de curvas, que buena falta le hacen a esta vía.

Cuacos de Yuste. A la derecha, monasterio de su nombre, retiro del emperador Carlos I.

Jaraiz de la Vera. Nos recibe esta bella población con obras de envergadura en su casco urbano. Famosa es Jaraiz por su pimentón y su importante producción de tabaco. A partir de aquí, y con la meta placentina ya cercana, la carretera recobra una mejoría notable, con buena señalización, aunque sin arcén.

Cambio en el paisaje, que se viste de dehesas y de toros que pastan entre jarras y encinas. Dejamos atrás Pasarón de la Vera, cuyo indicador aparece a la altura de Tejada del Tiétar.

Cruce con la N-110, que une Avila con Plasencia, y por fin llegamos a esta última población monumental y sede episcopal, regada por el río Jerte, en cuyo Ayuntamiento encontramos al abuelo Mayorga, encaramado en la campana del reloj, dando la hora. Fin del viaje. La comarca de la Vera bien merece una visita, pero también mejores vías de comunicación.

Alejandro GONZALEZ VADILLO
Fotos: José RUBIO
(Enviados especiales)

Hay que visitar...

Muy cerca de San Martín de Valdeiglesias, y en el límite con la provincia de Avila, conviene detenerse y contemplar las esculturas prerromanas de los Toros de Guisando y, allí mismo, el lugar donde le fue tomado juramento, en 1468, a Isabel La Católica como heredera de los reinos de Castilla y de León.

En Arenas de San Pedro, el monasterio de San Pedro de Alcántara; el castillo de la Triste Condesa, así llamado porque en él habitó la viuda de don Alvaro de Luna. Por otro lado, Arenas se constituye en centro de partida para la subida a Gredos, reino de la cabra hispánica, única en el mundo, y protegida en el Coto Nacional. Visitar el Parador Nacional de Gredos, construido por Alfonso XIII, y acercarse al circo, ver la laguna grande y las cinco lagunas glaciares bajo la sombra del Pico del Moro Almazor es obligado.

Muy cerca de Arenas, el valle de las cinco villas, entre las que destaca Mombeltrán, con la soberbia planta del castillo de los duques de Albuquerque, del siglo XIV; cercano también, en Ramacastañas, deben visitarse las impresionantes cuevas del Aguila, donde la piedra caliza se torna filigrana.

Ya dentro de la alta Extremadura, el solo paisaje de la zona de La Vera merece una visita pausada, debiendo el viajero hacer un alto obligado en Jarandilla, con su iglesia parroquial, antigua fortaleza de templarios, e histórico castillo de los condes de Oropesa (siglo XII), sede del Parador en la actualidad. El monasterio de Yuste, cercano



Esculturas pre-romanas de los toros de Guisando.

a Cuacos, donde Carlos I eligió esta comunidad de jerónimos para acabar allí sus días terrenales.

Plasencia, sede episcopal, catedral del siglo XV, con interesante sillería; restos de muralla del siglo XII y Alcázar del XIII.

Cercano a Plasencia, debe visitarse el Parque Nacional de Monfragüe, último refugio de una fauna y una vegetación que otrora cubriese en gran parte la Península Ibérica.

Hervás, en las proximidades de Plasencia, donde destaca el conjunto del barrio judío de La Aljama, uno de los más importantes del país. Conviene mencionar en esta misma población sus dos parroquias del siglo XVII.

Por su pasado y su paisaje, una visita a esta comarca constituye para el historiador o el viajero un inagotable vivero, ya sea esquiador, montañero, cazador, pescador o caminante.

Hay que degustar...

Tiene la cocina de Avila un marcado sabor medieval, distinguida por su elegancia, y manteniendo la difícil cualidad de la sencillez. Puede encontrar el viajero carnes como el cochinito asado o tostón, y el cordero, que son orgullo de la mesa abulense y la difícilmente igualable carne de ternera, blanca y tierna. Chorizos y jamones de la zona de la Cañada. Liebre con carillas y «perdiz a la chita callando». Las truchas pescadas en el río Tormes son de fina y sabrosa textura. Son famosas también las suaves y harinosas judías de El Barco.

Para postre no deberá llevar el caminante fruta alguna, pues los frutales que maduran en todo el valle del Tiétar son de riquísima bondad y calidad.

No podrá, en cambio, sustraerse a las yemas de Santa Teresa, a los huesillos fritos y a las dulcísimas glorias de Avila. Conviene regar estos manjares con el vino de la zona de Cebreros, ligeramen-

te embocado y de fuerte graduación.

La gastronomía cacereña tiene, por su parte, un nexo de unión con su provincia hermana, con una cocina de sencilla elaboración y con fuerte sabor a fogón campesino y pastoril. Es de destacar en esta mesa el frito de cordero, el pavo relleno, las apetecibles migas, los lomos y embutidos de su famosa y extensa cabaña porcina, en la que destaca el jamón de Montánchez, sin olvidar los huevos al pastor. Los platos de caza reciben el jabalí y la perdiz, cocinada «a la moda de Alcántara». Sabrosas las truchas y tenca del río Jerte. Una nota de tipismo, y aun de exotismo, es el platillo de lagarto, carne apreciada y no tan barata, que se degusta en Plasencia.

Vinos como los de Cañamero, de Cilleros, de Ceclavín, y rico licor guadalupense. Dulces postres se ofrecen al viajero: las tortas del Casar, el muégado y las natillas con pestiños. Yantar sabroso y fuerte, digno de la propia tierra.

Se han realizado ensayos en diversas localidades murcianas

Cada peatón por su «carril»



En Mazarrón (Murcia) viene realizándose un experimento de Educación Vial, consistente en la colocación de marcas horizontales en la acera de una zona muy concurrida y, sobre todo, en verano. «No se puede hablar de estricto cumplimiento por parte de los peatones —apunta Cristóbal Heredia, jefe de la policía local—, pero en especial, de cara a los niños representa una idea muy interesante.» Otros experimentos similares realizados por la Jefatura de Tráfico en otras localidades murcianas, cerca de zonas escolares, han demostrado un interés y un seguimiento de la idea de hacer de las aceras zonas más seguras para sus usuarios.

En la localidad de Mazarrón (Murcia) se está llevando a cabo una experiencia piloto consistente en la señalización de las aceras con marcas viales. La idea consiste en conseguir que el tráfico peatonal discurra en el sentido de estas marcas (flechas) pintadas en el pavimento, intentando lograr un doble objetivo: una educación viaria en el peatón y un sentido más práctico y lógico en el uso de la acera.

La idea, aunque no nueva, pues ha sido puesta en práctica, por ejemplo, en grandes almacenes para encauzar a sus clientes, es útil sobre todo en zonas escolares, donde los chavales en su itinerario casa-colegio aprenden a conocer y respetar desde pequeños las señas horizontales.

«La colocación de estas marcas peatonales en la Plaza del Mar del Puerto de Mazarrón es una idea muy interesante —comenta Cristóbal Heredia, jefe de la policía local—, porque Mazarrón, que puede tener en invierno cerca de 13.000 habitantes, puede alcanzar en verano los 140.000. Y la zona donde están colocadas estas marcas

peatonales alcanza un alto grado de tránsito de viandantes. No se puede hablar de un estricto cumplimiento por parte del peatón, pues a veces las aglomeraciones lo impiden, pero sí cabe decir que esta señalización tiene una marcada intención educativa, sobre todo de cara a los niños.»

Dentro del informe emitido por la Asesoría Técnica de Seguridad Vial de la Jefatura de Tráfico de Murcia, cabe destacar que experiencias similares, realizadas dentro del Programa de Educación Vial y Tercera Edad en otras poblaciones como San Pedro del Pinatar, Aguilas y Lorca, y efectuadas en las proximidades de centros escolares, demostraron que los alumnos siguieron con gran interés la novedad. Dicho informe se complementa con otras marcas o señas horizontales, adaptables a distintos pavimentos, que orientan al peatón para no obstaculizar el paso en una esquina, o modelos de «ceda el paso» por vado, etcétera, todo ello concebido para conseguir que la acera sea un lugar mejor transitado y más seguro.

Escolares de Cantabria representaron a España en el encuentro de Blois (Francia)

Los jóvenes europeos, por la Seguridad Vial



La delegación española asistente al encuentro, en el «stand» de nuestro país.

En la localidad francesa de Blois se ha celebrado el Tercer Encuentro de Jóvenes Europeos en la Seguridad Vial, organizado por la prefectura de Loire et Cher, y al que asistieron delegaciones de Alemania, Reino Unido y España. Nuestra representación corrió a cargo de alumnos del colegio «Primo de Rivera», de Laredo (Cantabria), invitados a estas jornadas con motivo de haber sido ganadores del Certamen Nacional de Seguridad Vial en nuestro país el pasado año.

Este encuentro reunió a jóvenes europeos que debatieron e intercambiaron ideas acerca de la Seguridad Vial en sus respectivos países. Coloquios, demostraciones de técnicas de salvamento de heridos, audiovisuales y visitas a centros giraron sobre el tema del tráfico. Asimismo, se presentó a los asistentes un método de aprendizaje de la conducción a los dieciséis años, que se está experimentando en Francia en algunos departamentos, según un programa especial dentro del cual se da un número de horas de clase, con un distintivo y ajustándose a un horario, velocidad e itinerarios, con la idea de conseguir futuros conductores más responsables.

Cabe destacar la gran utilidad del encuentro como algo necesario y conveniente de cara a que nuestros jóvenes intercambian nociones y conocimientos dentro de un tema común: la Seguridad Vial.

Huelva: más de cien escolares participaron en un Curso Experimental de Conducción



Los alumnos siguen con atención las recomendaciones de Juan Rubio, policía local, monitor de este curso.

DE LA EGB AL CICLOMOTOR

El I Curso Experimental de Conducción de Ciclomotores ha finalizado en Huelva con la entrega a alumnos de colegios de la capital y de Bollullos del Condado de su correspondiente licencia, tras el aprovechamiento demostrado en las diversas evaluaciones que ahora, tras la EGB y los catorce años, les capacitan para poder circular en ciclomotor con todas las de la ley. El esfuerzo unificado de la Jefatura de Tráfico, Ayuntamientos y profesores de los centros escolares participantes han hecho posible esta idea. Los escolares mostraron un alto nivel de participación y de conocimiento, y su satisfacción por la licencia conseguida.

unos meses a los catorce años preceptivos, recibirán su licencia en cuanto alcanzan esa edad.

Mientras, con la satisfacción pintada en el rostro, Antonio José Pérez, de Bollullos; Manuel Barranco, del centro «Giner de los Ríos», e Irene Mateos, del «San Vicente de Paúl», recibían de los representantes de sus respectivos ayuntamientos sendos ciclomotores, al haber obtenido la nota media más alta en las pruebas de evaluación.

Amparo Toscano, profesora del colegio «San Vicente de Paúl», «reconoció la utilidad y necesidad del curso realizado», mientras para Josefa Macías, profesora del «Giner de los Ríos», «la experiencia ha resultado interesante, pero quizá demasiado teórica, con escasas pruebas prácticas».

Por su parte, Ana Joaquina García, responsable del grupo de alumnos de Bollullos, y verdadero motor de la Educación Vial en el centro escolar, co-

mentaba: «Muy válido este curso de ciclomotores, que ha servido para crear una conciencia de seguridad en los chicos, al tiempo que se han esforzado por sus estudios en la EGB, ya que sin ella aprobada no obtenían la licencia».

Carlos Polo, animador de Educación Vial de la Jefatura de Huelva, apuntaba: «Muy importante la labor de Ana Joaquina en Bollullos y la eficacia del trabajo de Juan Rubio, cabo de la policía local». Juan Rubio, que lleva cuatro años dedicado a impartir enseñanza teórica en materia de circulación a los chavales de 7.º y 8.º de los colegios de Huelva capital, junto a un equipo de compañeros, declaraba: «Es una labor necesaria de formación, que exige una cierta vocación. Luego, se nota en estos chi-

cos un mayor respeto a las normas y consideración hacia la policía. En definitiva, un mejor entendimiento».

Para las autoridades locales, tanto en el caso del alcalde de Bollullos, Diego Valderas, como en el del concejal de circulación de Huelva, Andrés Largo, el I Curso de Conducción en Ciclomotor «significa un paso importante en la formación vial de estos chavales, y un ejemplo de algo que se ha de potenciar y extender, atajando la problemática de la prevención de accidentes».

Moisés Sánchez, alumno del «Giner de los Ríos», con cara de pícaro, exclamaba: «Dice mi padre que tendré ciclomotor cuando las ranas críen pelo»; a lo que, entre risas generalizadas, confirmaba su compañera de clase Diana Riobó: «El curso nos ha encantado. Pero dicen mis padres que del ciclomotor ya hablaremos».

A. G. VADILLO

Una iniciativa de Iberduero, S. A., tendente a reducir el número de accidentes de tráfico entre sus empleados a través de cursos de formación, ha llevado a la realización de unas Jornadas de Seguridad Vial en Palencia, como continuación de las celebradas ya en otras provincias. Con la colaboración estrecha de la Jefatura de Tráfico

palentina y el Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo, estas jornadas se han distinguido por la asistencia y participación de empresas de diferentes sectores. Este germen de la Seguridad Vial, nacido en el sector eléctrico, puede extenderse a otras empresas interesadas en la seguridad y formación de sus empleados.

LA EMPRESA PRIVADA TAMBIEN BUSCA SEGURIDAD VIAL

Durante los días 21, 22 y 23 de junio se celebraron en Palencia unas Jornadas sobre Seguridad Vial, organizadas por el Gabinete Provincial de Seguridad e Higiene en el Trabajo, la Jefatura de Tráfico de la provincia y la empresa Iberduero, S. A., perteneciente al sector hidroeléctrico.

«Este curso de Seguridad Vial que ahora se celebra en Palencia, constituye una continuidad dentro de la línea que Iberduero, S. A., se ha marcado con la intención de formar a su personal, y contribuir con ello a la disminución de los accidentes de tráfico», afirmaba Manuel Mateos Valladares, responsable de Formación en el Departamento de Higiene y Seguridad de esta empresa del sector eléctrico. «Iberduero —continuó— se planteó seriamente la idea de colaborar desde la empresa privada en la lucha contra este cáncer y aportar así nuestro grano de arena.»

«La idea de la Seguridad Vial y la formación del personal en esta materia nos movieron —prosigue Valladares— a iniciar en Valladolid un curso de conducción defensiva entre los empleados de esta delegación. El éxito fue tremendo, y posteriormente se organizaron otros en Zamora, Salamanca y Madrid, siempre contando con el apoyo técnico y la colaboración entusiasta de las Jefaturas de Tráfico con competencia territorial en nuestras delegaciones.»

Iberduero, S. A., es una empresa puntera del sector hidroeléctrico, con una zona de influencia, en producción y/o mercado, que engloba 23 provincias españolas, con más de un centenar de centrales y con una plantilla superior a los 7.000 empleados.

ACCIDENTES «IN ITINERE»

El tema de la seguridad en los accidentes «in itinere», e incluso, extralaborales, llevó a la entidad «a considerar que tenemos un porcentaje de accidentes en

carretera mayor que el derivado de accidentes profesionales. Hay que pensar que nuestra área de influencia se extiende a 23 provincias y el mantenimiento de las instalaciones, a veces muy dispersas, obliga a continuos desplazamientos de técnicos y operarios, y frecuentemente transitando por parajes muy agrestes. De ahí la idea de realizar estos cursos de Seguridad Vial, por su interés y por nuestro deseo de que sirvan como efecto multiplicador para evitar en lo posible los accidentes de tráfico».

Esta aportación del sector privado en el tema de la Seguridad Vial ha sido acogida con gran entusiasmo por las Jefaturas de Tráfico de las provincias donde se han desarrollado estos cursos. «Ha sido muy gratificante prestar todo nuestro apoyo, tanto de personal técnico, como de material de trabajo, para la celebración de estas jornadas», asegura Manuel Esteban, jefe de Tráfico de Palencia.

El contenido de este curso de Seguridad Vial contempló el fenómeno de la circulación desde sus tres aspectos principales: el hombre, el vehículo y la carretera. Los objetivos básicos que se persiguen son, entre otros, promover el interés hacia aspectos de la seguridad directamente relacionados con la problemática de los accidentes de tráfico, así como divulgar cuanto concierne a la Seguridad Vial, creando un clima favorable que estimule su puesta en práctica. Al mismo tiempo, se incidió en el conocimiento de los aspectos negativos del alcohol y la droga, así como en la penalización de la conducción bajo estos efectos, mediante realizaciones «in situ» de test de alcoholemia llevados a cabo en distintas personas por el subsector de la Guardia Civil, antes y después de la ingestión de diferentes bebidas y cantidades; por último se persigue inculcar en los cursillistas la observancia de las reglas de la «conducción defensiva», calculando los riesgos que implican los distintos aspectos y fases de la circulación.



OTRAS EMPRESAS INTERESADAS

Para Antonio Solé, director del Gabinete Provincial de Seguridad e Higiene en el Trabajo, coordinador de estas jornadas de Seguridad Vial, «resulta loable la iniciativa llevada a cabo por Iberduero, ya que su línea de actuación marca un ejemplo a seguir por el sector privado, pero cabe destacar que estas jornadas realizadas en Palencia se distinguen por su carácter abierto, no sólo a los empleados de Iberduero, sino a personas empleadas en otras empresas, organismos y centrales sindicales, con el fin de conocer y ampliar este tipo de acciones y conseguir que alcance al mayor número de personas».

A tal efecto asistieron a estas jornadas diversos representantes de empresas, en las que desempeñan cargos o actividades relacionadas con la seguridad laboral. Asistían también al curso miembros del Comité Palentino de Organizaciones Empresariales y representantes sindicales de UGT y CC.OO. Estos asistentes al curso de Seguridad Vial manifestaron su interés por el contenido de las jorna-

das y plantearon la posibilidad de trasladar estos conocimientos y materias, «que desgraciadamente tenemos tan olvidados», a sus respectivas empresas.

Cabe citar a empresas como Terminor, Cementos Hontoria, Fasa Renault, Telefónica, Santa Bárbara, Butano y Eusko-Trenbideak, S. A. (Ferrocarriles Vascos). Estos representantes empresariales vinieron a abundar en el interés de las jornadas y en las posibilidades de llevarlas a cabo en sus respectivas empresas.

«No conocía la existencia de estos cursos de Seguridad Vial. He recibido una grata impresión y ahora, tras estas jornadas, necesito plantear la estrategia para llevarlo a cabo», comentaba Agustín Pes-

Personal de diversas empresas, interesadas en temas de seguridad asistieron al curso de Palencia

ador, jefe de Servicio de Fasa Renault, quien señalaba «como admirable la labor de estos hombres de Iberduero. Tanto Valladares como Juan María Gandaria demuestran un gran empeño. Fasa, con sus más de 4.000 empleados, tiene un gran campo de trabajo en esta materia, que hay que plantearse».

En términos parecidos se expresaba Hipólito Pedrosa, empleado de Telefónica, y José Javier Requena, agente de la policía local palentina. Ambos valoraban muy eficazmente el resultado de estas jornadas de Seguridad Vial y hacían cálculas sobre la manera de implantar en sus centros de trabajo cursos similares.

Mikel Txomin Mantuliz, médico y jefe de departamento en Eusko-Trenbideak, S. A., afirmaba: «Consideramos muy positivas estas jornadas y de gran utilidad y aplicación en nuestra empresa, que cuenta con líneas de autobuses, supliendo o complementando las comunicaciones ferroviarias; de ahí nuestro interés por gestionar cursos de Seguridad Vial para nuestros empleados, para lo que habrá de contarse con la ayuda de la Jefatura de Tráfico».

Sufrimos menos accidentes laborales que en carretera

A. G. VADILLO
(Enviado especial)



TIRADA MILLONARIA DEL SUPLEMENTO DEL VERANO

El suplemento de verano, que tradicionalmente publica la revista TRAFICO antes de las vacaciones, no se ha limitado en esta ocasión a complementar nuestras páginas habituales. Este año, y gracias a la colaboración con la Dirección General de Tráfico de numerosas publicaciones, tanto especializadas como periódicos y revistas de información general, la difusión de los consejos para preparar el viaje y el coche o las medidas de tráfico previstas para estas fechas, las obras con que nos encontraremos en la salida o el regreso, los puntos peligrosos y conflictivos o la información detallada sobre los problemas que pueden surgir en ciudades como Barcelona, Valencia, Málaga o Madrid, ha sido mucho más amplia.

Así, además de los 350.000 de TRAFICO, se han distribuido suplementos por una cantidad que supera el millón y medio de ejemplares entre «Motor 16», «Basket 16», «Diario 16», «Autorrevista», «Autopista», al diario «Ya» y «El periódico de Cataluña». Además, otras publicaciones, concretamente «El País», «ABC» y el semanario «El Globo», distribuyeron el mapa desplegable, en el que se incluían las obras, puntos conflictivos, etcétera, de nuestra geografía durante las fechas del verano.

Un gran esfuerzo —todos los encartes han sido gratuitos— que esperemos se vea recompensado con los resultados de la operación verano. En cualquier caso, un esfuerzo que desde este organismo, la DGT, desde quienes hacemos la revista, desde quienes han facilitado su mayor divulgación, era necesario hacer.

EL TRAMO DE LA N-230 MAIALS-LERIDA, DESACONSEJADO

Como una de las rutas alternativas entre Aragón y Lérida con la zona de playas de Salou y Cambrils (Tarragona), se señalaba en el suplemento de verano de esta revista la de la N-230 de Maials a Lérida. No obstante, al no haberse cumplido las previsiones de obras a ejecutar en este tramo y debido a sus condiciones de estrechez y sinuosidad, se desaconseja este itinerario y se recomiendan las rutas por la A-2 ó N-240 y C-240 (Reus a Montblanc). Sin embargo, el tramo Maials a Fraga puede ser utilizado por los usuarios de Zaragoza y zona de Fraga.

Las obras públicas en el siglo XVIII

NUMERO
EXTRAORDINARIO



Más de 200 páginas, 250 fotografías en color, numerosos grabados de la época y un póster desplegable para abordar las obras públicas en la Ilustración: el agua y las obras hidráulicas, los caminos, la colonización de Sierra Morena y Nueva Andalucía, las obras portuarias, las reales fábricas, las ciudades-servicio, el urbanismo y la vivienda urbana.

Revista
MOPU

Una publicación mensual con respuestas para todo lo que a usted le interesa: ecología, vivienda, costas, carreteras, agua, arquitectura, urbanismo... Y en cada número, un póster de regalo

A la venta en librerías y en el Centro de Publicaciones del MOPU. Pedidos por giro postal: 700 pesetas. Más información: (91) 253 56 00 (Ext. 2098)

TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE

PROFESION/EMPRESA

DOMICILIO

CIUDAD C. P.

MODALIDAD DE SUSCRIPCION	ESPAÑA	EXTRANJERO
<input type="checkbox"/> 1 año (11 números).....	2.250	3.218 ptas.
<input type="checkbox"/> 2 años (22 números).....	4.000	5.720 ptas.
<input type="checkbox"/> Número extraordinario suelto.....	700	1.000 ptas.

FORMA DE PAGO

- Envío cheque adjunto Envío giro postal n.º..... Deseo más información

Enviar a: Revista MOPU. Nuevos Ministerios. 28046 MADRID

auto

ESCUELAS

Con la entrega de diplomas acreditativos se ha clausurado la primera fase del I Curso de Directores de Escuelas Particulares de Conductores. Durante cuatro semanas, ciento veinte profesores de Formación Vial, llegados de toda la geografía española al Centro de Investigación de la Conducción de la DGT en Madrid,

trataron, entre otros, temas de Derecho Fiscal y Laboral, Psicología y Marketing e Informática, materias que servirán de base a estos cursillistas para sus labores profesionales. En breve se publicará en el BOE la siguiente convocatoria, que cerrará este primer curso de directores.



Una gestión adecuada para un buen nivel de enseñanza.

Finalizaron su curso en el Centro de Investigación de Móstoles

120 profesores son ya directores

El primer Curso de Directores de Escuelas Particulares de Conductores, de cuatro semanas de duración, ha congregado a ciento veinte profesores de Formación Vial llegados de distintos puntos de nuestra geografía, que recibieron, tras finalizar el mencionado curso, su correspondiente diploma acreditativo. Esta ha sido la primera convocatoria, pues en breve se publicará en el BOE la fecha de una segunda, en la que otros ciento veinte aspirantes al título de director cerrarán este primer curso, celebrado en las instalaciones del Centro de Investigación de la Conducción que la DGT posee en Móstoles (Madrid).

«Esta primera fase —refiere Marisa García, pedagoga de la DGT— ha consistido en el estudio de diversas materias útiles para la gestión como empresarios de lo que es, o será, su escuela de conductores. Las materias tratadas abarcaron desde Derecho Fiscal y Laboral, a Marketing e Informática, pasando por Psicología de la Organización y, ahondando más en el terreno de su profesión, el es-

tudio de la Organización de Centros de Enseñanza.»

Cerca de 2.000 instancias fueron presentadas, pero el curso, según estaba establecido, sólo ha podido ser seguido por los 240 aspirantes que consiguieron la mayor puntuación en una prueba anterior de selección.

«Aunque el curso ha resultado apretado por la densidad del programa, cabe decir que ha sido muy interesante y productivo. Son convenientes, para esta otra faceta de nuestro trabajo en la auto-escuela, los conocimientos de Derecho, de Marketing o de Organización», apunta Juan Sánchez, profesor de Formación Vial, llegado de Badajoz para la asistencia al curso de directores.

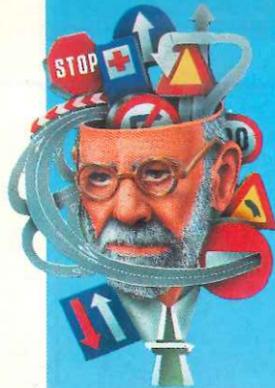
Para Elvidio Correa, cursillista residente en Madrid, «el curso me ha parecido satisfactorio, aunque he de apuntar que hubiera sido conveniente que nos hubieran dado con la suficiente antelación un programa de los temas a tratar en el mismo. Hubiéramos podido ver algo, y no partir muchas veces desde cero». Esta opinión es compartida por otros

compañeros que manifiestan que, «aunque las materias impartidas son interesantes y válidas, quizá lo apretado del programa no haya dejado un margen suficiente para ahondar en alguna de ellas».

Nieves del Cueto, llegada al curso de directores desde Soria, destaca «el gran ambiente de compañerismo vivido en estas semanas entre personas que no se conocían y procedentes de lugares muy diversos del país». Al mismo tiempo, reconoce Nieves «la actitud de apoyo constante transmitida por el equipo de profesores que impartieron las diferentes materias».

«Ciertamente, el programa puede resultar denso —apunta Marisa García—, pero alargar más el curso resulta complicado, pues estas personas después de cuatro semanas (y algunas más, debido al curso de reciclaje fuera de casa) desean volver cuanto antes para atender sus obligaciones familiares y profesionales, que han tenido un tanto abandonadas.»

A. G. V.



Todos los científicos están de acuerdo en que quedan todavía por desvelar muchas incógnitas sobre el sueño, sus funciones y significado. Sin embargo, todos coinciden unánimemente en un hecho: conducir bajo los efectos del sueño lleva inevitablemente al accidente. Porque el sueño deja muy mermadas las complejas capacidades psicofísicas que son necesarias para conducir.

La conducción bajo los efectos del sueño

EL sueño es una actividad en la que los seres humanos emplean una tercera parte de su vida, y que resulta imprescindible para un correcto funcionamiento psicofisiológico. Se ha podido comprobar en numerosas investigaciones que no dormir durante períodos largos puede llegar a producir graves trastornos de tipo físico —que van desde un mayor envejecimiento, mayor sensibilidad al dolor, una menor inmunidad a las enfermedades, o hasta la muerte—, y ser causa también de importantes desajustes comportamentales, que pueden llegar incluso a estados psicóticos transitorios. Y ello porque mientras se duerme, aparte de haber una actividad psíquica compleja como es el soñar (actividad a la que los seres humanos dedicamos unas dos horas cada noche), el organismo aprovecha para recuperarse del desgaste diario, para regenerarse y para que descansen sus centros nerviosos y tejidos musculares.

Es por esto por lo que cuando se duerme se producen toda una serie de importantes modificaciones en las funciones vegetativas, como, por ejemplo, retraso en la frecuencia cardíaca, disminución de la tensión arterial, vasodilatación periférica y pulmonar, respiración más lenta, hipotonía generalizada y cambios importantes en el sistema nervioso central y en el sistema endocrino, que mientras dormimos, por ejemplo, libera a través de la adenohipófisis una hormona (STH) vital para regular el crecimiento y desarrollo del organismo.

Dormir es, en definitiva, una necesidad primaria de carácter supervivencial de las más importantes que tienen los seres humanos. Por ello, cuando no se duerme nada o no se duerme lo suficiente, el organismo reacciona con toda una serie de desajustes, muchos de los cuales son altamente peligrosos para la salud en general y, desde luego, para la conducción. Sin embargo, y pese a esto, son miles los conductores que circulan diariamente por las carreteras sin haber tenido el descanso adecuado y necesario para el correcto manejo de un vehículo. Quizá porque muchos de ellos desconozcan los mecanismos de funcionamiento del sueño y los peligrosos efectos producidos por la falta del mismo. Veamos algunos de los más importantes.

EL SUEÑO Y OTRAS VARIABLES

Los aspectos negativos del sueño pueden verse afectados y potenciados por todo un conjunto de variables, que es necesario que sean conocidas por los conductores de vehículos, sobre todo por aquellos que son profesionales de la conducción, transportan materias peligrosas, manejan vehículos pesados o están dedicados al transporte público.

La edad. Los seres humanos adultos de edades avanzadas necesitan dormir menos horas que los de edades medias. Sin embargo, las personas de edades avanzadas tienen mucho menor control del sueño y de sus efectos negativos al volante que las personas jóvenes.

El estado psicofísico. Cuando el conductor padezca algún tipo de trastorno físico o psicológico —ya sea crónico o transitorio—, que suponga ya de por sí un desgaste anormal para el organismo, tiene que prever, sobre todo en los viajes largos, que su estado posiblemente acelerará más de lo normal los efectos negativos del sueño. Se ha comprobado que los cambios de ocupación, el aumento de trabajo físico, las actividades mentales complejas, las depresiones o los períodos de tensión, en general, alteran y aumentan notablemente las necesidades del sueño.

El tipo de carretera. Conducir sin haber descansado lo suficiente es peligroso en cualquier tipo de vía. Sin embargo, en general se conocen poco los peligros de conducir por aquellas vías que por ser muy rec-

tas y monótonas favorecen una disminución de la atención y rebajan la actividad del sistema nervioso, potenciando la relajación y facilitando, por tanto, el sueño. Este efecto, que no es tenido en cuenta por los conductores desinformados, se ha comprobado es el causante, por ejemplo, de muchos accidentes nocturnos en las autopistas y tramos rectos.

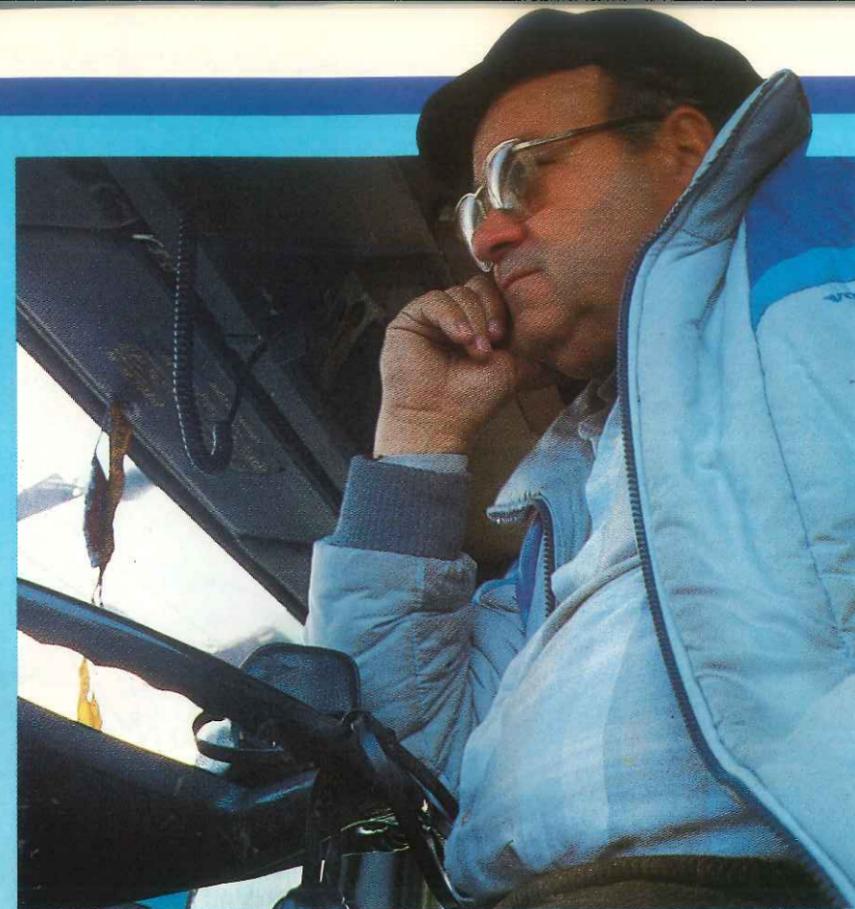
Fármacos y otras sustancias. Como ya se explicó en el número anterior (TRAFICO, n.º 26), existen muchos fármacos —algunos de uso habitual— que tienen efectos hipnóticos o relajantes añadidos a su acción específica. Estos favorecen, por tanto, la aparición de un sueño más rápido de lo normal y que puede «sorprender» al conductor. En este contexto es necesario prevenir también el uso de algunos estimulantes —utilizados de manera frecuente por algunos conductores para mantenerse activos y despiertos—, y que en muchas ocasiones producen un «efecto de rebote» que hace que, pasada su acción, el sueño sobrevenga con una mayor intensidad. El alcohol, como depresor del sistema nervioso, también acelera la aparición del sueño. Finalmente, un producto que suele ingerirse con bastante frecuencia por los «conductores nocturnos» y que favorece la aparición del sueño, es la leche, ya que ayuda a la producción de un neurotransmisor —la serotonina—, que facilita el sueño.

Las variables ambientales. Existen muchas variables ambientales de gran repercusión en el sueño. Entre ellas cabría destacar la falta de una oxigenación y aireación adecuada en la cabina del vehículo que se conduce. Esto puede verse potenciado a su vez, en muchas ocasiones, por la entrada de gases en la cabina o la acumulación de humo de los cigarrillos, en cuyo caso es mucho más fácil que se produzca el adormecimiento. El calor también es, en general, un elemento favorecedor del sueño, por lo que es necesaria una especial precaución al circular con la calefacción encendida o con las altas temperaturas estivales.

La fatiga. La fatiga, de la que hablaremos en un próximo número, forma parte de la misma familia que el sueño. Esto quiere decir que a mayor fatiga más sueño y que a un mayor sueño se suele añadir una mayor fatiga, efecto que es bastante conocido por el conductor profesional.

EFFECTOS PRODUCIDOS POR EL SUEÑO EN EL CONDUCTOR

Según los datos estadísticos, son muchos los accidentes que se producen durante el día. Pero son precisamente los nocturnos los que suelen derivar —en términos relativos— en mayor número de muertes y lesiones graves. El accidente nocturno se muestra, así, como de consecuencias especialmente peligrosas. Muchas son las causas que lo pueden provocar, pero entre ellas encuentra un papel destacado el conducir sin haber dormido el tiempo necesario. Y ello porque el sueño produce toda una serie de alteraciones negativas de las complejas habilidades psicofísicas que requiere la actividad de conducir. Aunque las



Miguel GARROTE

alteraciones son mayores cuanto mayor es el tiempo que se ha estado sin descansar, pudiendo variar de unos individuos a otros, en general, entre las más importantes cabe destacar las siguientes:

1. **Disminución de la capacidad de reacción.** Ello se debe fundamentalmente a que el sistema nervioso central (SNC) y el tono muscular se encuentran muy relajados por la acción del sueño. Se ha comprobado en los conductores que han dormido poco que tienden a hacer movimientos más automáticos, disminuyendo notablemente su reactividad, así como la velocidad y la exactitud de los movimientos y maniobras, perdiendo en ocasiones esas milésimas de segundo vitales para evitar un accidente. En este sentido, en una serie de investigaciones realizadas en el instituto Walter Reed se descubrió, por ejemplo, que después de treinta o cuarenta horas de vigilia muchos sujetos requieren un tiempo tres veces mayor de lo normal para reaccionar ante una señal de peligro.

2. **Alteraciones motrices.** Aunque a nivel cerebral la corteza motora sigue funcionando cuando se está bajo los efectos del sueño, los mensajes neurales no llegan a los músculos de la misma manera que cuando se está despierto. Es por ello por lo que los músculos se relajan en demasía, con detrimento de las respuestas motrices y aumento en la lentitud de las reacciones, tan necesarias cuando se conduce. Por otra parte, es relativamente frecuente que aparezcan leves temblores en las manos u otros miembros del organismo, con el riesgo derivado.

3. **Los microsueños.** Uno de los efectos más negativos de la falta de sueño al volante es la aparición de lo que ha dado en llamarse «los microsueños». Son éstos una de-

fensa del organismo por no dormir y que hacen que durante un brevísimo lapso de tiempo se pierda la consciencia respecto a la carretera, señales u otros vehículos. Son, en un elevado porcentaje, la causa explicativa de esos restos de frenada de emergencia, con trayectoria desviada, que podemos observar en muchos tramos de la carretera.

4. **Distracciones.** Precisamente, y en relación con el punto anterior, es necesario mencionar también la aparición de distracciones, muy frecuentes cuando se conduce adormecido. Estas se producen con más facilidad por la baja activación que tiene el sistema nervioso y que hace perder el control voluntario y la concentración sobre todo lo relacionado con la conducción.

5. **Organos de los sentidos.** La falta de descanso altera algunas de las funciones sensoriales que son de suma importancia en la conducción. En general, se puede decir que sube los umbrales sensoriales, disminuyendo por contra su capacidad receptiva, por lo que son necesarios estímulos más altos de lo normal, más potentes, para que puedan ser captados. El sueño tiene especial repercusión en el órgano de la vista, en el que produce un considerable deterioro. Por ejemplo, afecta a la convergencia binocular, crea dificultades para enfocar la vista, produce visión borrosa y potencia una mayor fatiga y cansancio ocular.

6. **Alteraciones en la percepción.** Las personas a las que se ha mantenido sin dormir en situaciones de laboratorio para estudiar sus reacciones, han mostrado curiosas alteraciones en la percepción de elementos que son vitales en la conducción. Captan peor o de manera más incorrecta las señales, luces, sonidos, etcétera, alterándose especialmente la percepción de la profundidad y del tiempo, lo que conduce

a una más deficiente reacción, en el caso de que sea necesaria. En general, se identifica peor cualquier objeto del medio ambiente que pueda significar un riesgo de accidente, se hace más difícil la rectificación de la trayectoria y da lugar a un menor control del vehículo.

7. **Alteraciones cognitivas-conductuales.** También surgen frecuentemente alteraciones comportamentales. En general, en el conductor con sueño disminuye la habilidad para integrar información y para realizar funciones analíticas, aumentando por contra las confusiones y el número de errores en la ejecución de maniobras. Las personas se suelen volver también más tensas, nerviosas y agresivas, lo que, unido, generalmente, a una mayor prisa por llegar al sitio donde se descansará, da lugar a la aparición de conductas más arriesgadas de lo normal.

ALGUNAS RECOMENDACIONES

Lo más adecuado cuando se conduce, dada la peligrosidad de esta actividad, es hacerlo en condiciones de descanso adecuadas. En todo caso, existen algunas recomendaciones que pueden ser de utilidad para evitar la aparición y los efectos negativos del sueño:

- Procurar no cambiar el ritmo, horas y duración habituales del descanso.
 - Realizar paradas frecuentes, con el fin de romper la monotonía y reactivar los músculos.
 - Tener la cabina del vehículo bien ventilada, dejando, por ejemplo, la ventana un poco abierta.
 - Procurar no realizar comidas copiosas, pesadas o ricas en calorías y grasas.
 - Si se lleva algún acompañante, procurar conversar para mantener activado el SNC.
 - Mojarse la cabeza y los brazos con agua fría.
 - Tomar café o algún estimulante no nocivo para la salud.
 - No tomar bebidas alcohólicas o productos depresores del sistema nervioso.
 - Cambiar de velocidad frecuentemente y adoptar una postura que no permita la relajación.
- En todo caso, si no se tiene la seguridad absoluta de poder vencer el sueño, aunque se haya descansado lo suficiente, lo mejor es parar el vehículo y descansar el tiempo necesario para recuperar todas las capacidades que requiere la conducción. Porque, al igual que el sueño hace que se pierdan con rapidez toda una serie de habilidades necesarias para conducir, el descanso adecuado permite también una rápida recuperación de las mismas.

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

Las fracturas son unas de las lesiones que más frecuentemente se dan en los accidentes de tráfico. Dadas las velocidades a que se puede circular hoy día, la violencia que se desarrolla contra el organismo en un accidente es tal que se puede decir que no hay ni una sola parte de nuestro cuerpo que no sea vulnerable a causa de tal violencia. Esto nos debe hacer pensar siempre que, ante un accidente, los heridos pueden presentar no una fractura, sino múltiples de ellas. Y cada una puede ser de distinta gravedad. De ahí que se emplee el término de *politraumatizado* que todos hemos oído alguna vez y que quiere decir, simplemente, que un herido presenta diversas lesiones, del tipo que sean. De esto hablaremos en otro capítulo, por la importancia que encierra el manejo de estos heridos.

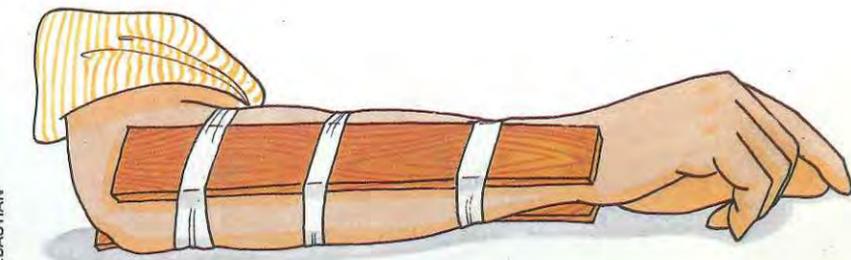
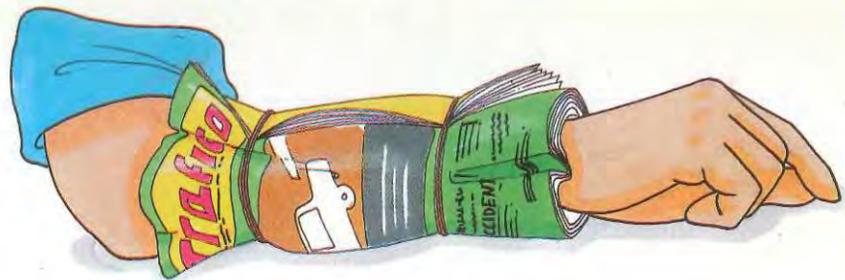
Las fracturas más habituales en los accidentes de tráfico son las que afectan a los miembros inferiores —tibia, peroné y fémur, sobre todo—, así como también a los huesos de la cadera. Pero hay que insistir en que cualquier hueso de nuestro cuerpo puede verse lesionado en un accidente de tráfico.

Pasaremos a considerar las fracturas en términos generales, para, en sucesivas ocasiones, ir viendo las más importantes.

Según la gravedad, las fracturas pueden ser:

— *Incompletas*, que suponen el grado más leve, no llegando a romperse completamente el hueso. El herido puede sentir dolor en la zona afectada cuando se le presiona ligeramente y puede haber notado como un chasquido. La única forma de saber si se ha producido esta fractura es haciendo una radiografía, por lo que hay que acudir a un centro asistencial y que el médico proceda a un reconocimiento. Tras producirse la fractura, se puede aplicar hielo sobre la zona dolorida, pero no dejar de acudir al médico, aunque remita el dolor.

— *Completas*, que son aquellas en las



SEBASTIAN

LAS FRACTURAS

que se produce una o varias roturas completas de un hueso. Revisten mayor gravedad y los fragmentos rotos pueden quedar clavados interiormente, con lo cual se aprecia una gran deformidad, o bien desviados, lo que hará que se aprecie una deformidad al nivel del punto donde está la fractura. El herido notará un gran dolor en toda la zona afectada, viéndose imposibilitado para moverla.

COMPLICACIONES Y PELIGROS

1. Dado que los nervios y las arterias suelen ir cerca de los huesos, hay que pen-

sar en que se puede haber lesionado uno de dichos elementos y que el herido puede tener una hemorragia, o puede sobrevenirle ésta al moverlo de forma incorrecta. Por ejemplo, la fractura de una costilla puede llegar a lesionar el pulmón. Por todo esto hay que fijarse muy bien si el accidentado presenta algún otro síntoma, aparte de la fractura en sí.

2. El dolor puede ser tan intenso que lleve al herido a un cuadro de «shock» originado únicamente por aquél, aunque no sangre. También hay que tener en cuenta que el dolor se puede incrementar si se mueve el foco de la fractura, por lo que hay que tener sumo cuidado al moverlo.

3. Si la fractura es abierta —es decir, si uno de los fragmentos de hueso ha roto la piel y el hueso está en comunicación con el exterior— existe mucho peligro por el riesgo de infección que se añadirá a los riesgos ya explicados.

Qué hacer

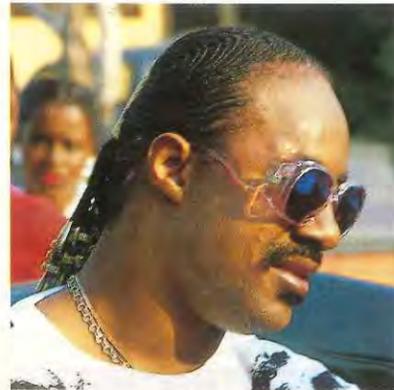
- Conservar la serenidad y procurar tranquilizar al herido.
- Preguntar al accidentado dónde siente dolor, a la vez que observamos dónde pueden encontrarse las lesiones, y hacer una valoración de cuál puede ser la más grave, que será de la primera que nos ocupemos.
- Impedir que el herido se mueva por sí mismo. En los primeros momentos, por el aturdimiento, puede que no sienta dolor e intente mover el miembro fracturado. Esto hay que impedirlo.
- Intentar inmovilizar la fractura tal y como se encuentre. No tratar nunca de reducirla. La inmovilización se puede conseguir siempre con tablillas, revistas o periódicos, atándolos sobre la zona fracturada. También se puede inmovilizar sujetando el miembro fracturado al sano; si se trata del brazo, se puede sujetar al cuerpo con cinta adhesiva o esparadráp. El antebrazo puede reposar sobre un pañuelo bien sujeto al cuello. Pero todo ello, con el miembro siempre bien protegido por periódicos o tablillas.
- Si hay que extraer al herido del vehículo antes de pro-

ceder a la inmovilización, hay que hacerlo de forma que él mismo nos vaya diciendo de qué modo no siente dolor cuando lo movemos. Nunca hay que hacer movimientos bruscos ni tirar del herido.

El rescate, por otra parte, se debe hacer entre varios auxiliares. De ellos, uno sólo se encargará de sujetar el miembro fracturado, mientras los demás se encargarán del resto del cuerpo. Hay que extraer a la persona entre todos, pero de forma acompasada y sincrónica.

● El traslado se debe hacer en una ambulancia o vehículo amplio, que permita que el herido lleve la zona fracturada en posición estirada.

● La gravedad de una fractura viene dada, principalmente, por las complicaciones que pueda tener. Por eso hay que coger los pulsos en la zona más distante de la mitad del miembro fracturado. Si no se notan, puede suceder que haya una lesión en la arteria, lo que obliga a un traslado inmediato al hospital, por el riesgo que tal situación supone.



Stevie Wonder, sin instrumentos

A Stevie Wonder, el popular cantante de color que protagonizó para la DGT una campaña contra el alcohol, de la que todos recuerdan aquel «si bebes..., no conduzcas», le dejaron sin instrumentos pocas horas antes de que se dispusiera a actuar en el estadio londinense de Wembley. Gracias a los buenos oficios de la policía, que descubrió a tiempo al caco, Stevie pudo cantar acompañado por sus propios instrumentos, en homenaje a Nelson Mandela.

Miguel GARROTE



El aire es gratis

A la hora de comprobar la presión de los neumáticos del coche, muchos conductores se han encontrado con una máquina que sólo funciona con monedas, mientras del manómetro

de siempre suele colgar el cartel de «estropeado».

Sin embargo, según un comunicado del delegado del Gobierno en Campsa al presidente de esta compañía, con fecha de 2 de octubre de 1986, se hace constar que estos aparatos electrónicos tienen un carácter supletorio respecto al manómetro principal, que es obligatorio. Asimismo, «en caso de avería del aparato suministrador de aire principal, los servicios del segundo aparato supletorio se realizarán con carácter totalmente gratuito».

Por ir sin calzos

El camión no tenía calzos —al menos no los llevaba puestos— cuando su conductor se detuvo a repostar combustible en una gasolinera de la Villa de La Orotava, en Santa Cruz de Tenerife. La ligera pendiente del suelo se encargó de poner en marcha el inescrutible mecanismo del movimiento, ya que no se tiene constancia de la intervención de algún duendecillo travieso. El camión, sin amo al volante que le aguantara los estribos, arremetió con sus partes menos nobles contra uno de los pilares que sujetaban



la marquesina de la gasolinera, provocando su derrumbamiento. No hubo daños personales, ni se produjo ningún incendio, pero el susto pudo evitarse si, como asegura el voluntario colaborador —José Avero—, que nos ha enviado la información y fotos, el camión hubiera llevado calzos.

Fe de erratas

En la página 47 del número anterior, dentro del artículo titulado «Definición de muerto en accidente de tráfico», se deslizó una importante errata de imprenta.

En el penúltimo párrafo, donde se atribuía a España y Portugal un índice multiplicador corrector del 11,3 debería decir del 1,3. Aunque a tenor del índice de otros países que se citan con anterioridad puede deducirse que se trata de un error, lo corregimos aquí por su importancia.

CONducir MEJOR

Examinados en anterior artículo los vehículos prioritarios, en el presente vamos a tratar de los vehículos en servicios especiales, concepto que es distinto del de vehículos especiales, aunque algunos de éstos estén destinados a los mencionados servicios.

1. Concepto

Son aquellos que se emplean en trabajos de obras, señalización, operaciones de limpieza y, en general, de conservación o reparación de vías públicas, así como los específicamente destinados a remolcar a los accidentados o averiados.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 147, VI del Código de la Circulación, dentro de los **vehículos en servicios especiales** podemos incluir:

- La **maquinaria de obras públicas**, que son vehículos especiales matriculados como tales.
- Los **camiones**, que son vehículos ordinarios, empleados en los aludidos trabajos.
- Los **vehículos-grúa**, específicamente destinados a remolcar a vehículos accidentados o averiados.

2. Señalización de los vehículos en servicios especiales

Dado que los trabajos a que estos vehículos están destinados se realizan normalmente en las vías públicas, es imprescindible que estén **convenientemente señalizados**, no sólo para advertir su presencia a los demás conductores y usuarios, sino para que éstos puedan adecuar su comportamiento y colaborar en la realización de los servicios a que aquéllos están destinados.

2.1. Finalidad de la señalización

La finalidad de la señalización no es otra, pues, que la de **advertir su presencia, situación y el posible peligro** que representan para los demás conductores y usuarios de la vía, a fin de que éstos puedan adoptar las debidas precauciones.

2.2. Vehículos obligados a llevarla

La **señalización es obligatoria** para la **maquinaria de obras públicas, camiones y los vehículos grúa**, siempre que realicen los aludidos trabajos en vías públicas abiertas al tráfico.

La **señalización está reservada a estos vehículos y prohibida a otros** distintos, para los cuales se reserva de modo exclusivo, cuya necesidad se acreditará ante la Jefatura de Tráfico de la provincia en que radique el vehículo, a través de la cual se solicitará la

cuando su situación en la calzada imponga precauciones especiales a los demás usuarios, **excepto si se trata de autopistas o autovías**, en las que también se utilizará desde su entrada en las mismas hasta llegar al lugar donde se realicen los trabajos.

VEHICULOS EN SERVICIOS ESPECIALES



Miguel GARROTE

inspección técnica del mismo por los servicios de Industria competentes de la misma provincia.

2.3. Luces de que consta

Consta de una **luz intermitente o giratoria** situada en la parte delantera del plano superior del vehículo.

2.4. Color

La luz intermitente o giratoria será de color **amarillo-auto**.

2.5. Utilización

En la **maquinaria de obras y en los camiones** se utilizará únicamente

En los **vehículos-grúa** se utilizará únicamente cuando interrumpan u obstaculicen la circulación.

3. Comportamiento de los conductores de los vehículos en servicios especiales

Cuando la **circulación en el lugar donde se encuentran realizando los trabajos no esté regulada**, están obligados a observar las normas de circulación, pues estos vehículos no gozan de preferencia de paso ni privilegio alguno, lo que deben tener muy en cuenta sus conductores.

No están obligados a la observancia de las normas de circulación,

siempre que se encuentren realizando dichos trabajos en la zona donde se lleven a cabo, tomen las precauciones necesarias y la circulación sea convenientemente regulada.

En **autopistas y autovías** está permitido, por excepción, a los conductores de los vehículos en servicios especiales:

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

— Circular por el arcén.

— 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 estos «privilegios» en las mencionadas vías será necesario que, conjuntamente, se den las siguientes circunstancias:

— Que estén trabajando.

— Que no comprometan la seguridad de ningún usuario.

En todo caso, los conductores de estos vehículos deben **extremar las precauciones** y realizar las tareas con las debidas garantías de seguridad, para evitar situaciones de peligro.

4. Comportamiento de los demás conductores y usuarios

Los demás conductores y usuarios deben tener en cuenta las especiales misiones que estos vehículos están realizando y, a tal efecto, deben:

Prever y advertir con la debida antelación **sus intenciones y las propias**.

Adecuar la **velocidad** a las circunstancias, especialmente al adelantar, rebasar o cruzarse con ellos.

Colaborar con ellos y facilitarles las maniobras.

Cuando la zona de obras está señalizada, **tener muy en cuenta la señalización** que lo indique y obedecerla escrupulosamente.

Tener muy en cuenta las **indicaciones de los agentes que regulen la circulación** y, en ausencia de agentes, las de los **operarios o personal de obras** que suelen regular la circulación mediante el empleo de **señales verticales**, generalmente de stop y dirección obligatoria, **incorporadas a una paleta de obras** que, en cada cara o lado, tiene una señal de las mencionadas.

José Antonio PEÑAS

Mini-TEST

- La señalización de los vehículos en servicios especiales consta...
 - De una o dos luces intermitentes de color amarillo o azul.
 - De una luz intermitente o giratoria de color amarillo-auto.
 - De la puesta en funcionamiento de todos los intermitentes de dirección.

- ¿Pueden considerarse los camiones ordinarios vehículos en servicios especiales?

- No, nunca.
- Sí, cuando se empleen en trabajos de obras, señalización, operaciones de limpieza y en conservación o reparación de vías públicas.



- Los vehículos en servicios especiales a los que nos referimos, ¿tienen preferencia de paso?

- No, nunca.
- Sí, siempre que lleven la señalización correspondiente en funcionamiento.
- Sólo cuando vayan a cubrir un servicio especial.

- Los vehículos en servicios especiales, cuando estén realizando tareas tales como obras, señalización, limpieza y conservación o reparación de vías públicas, ¿deben estar debidamente señalizados?

- No, si para ello se utilizan vehículos de características ordinarias.
- Sólo los que se dediquen a remolcar a vehículos accidentados o averiados deben ser señalizados.
- Sí, siempre.



- En autopistas y autovías, a los vehículos en servicios especiales, ¿cuándo les está permitido, excepcionalmente, penetrar en la mediana o en los pasos transversales de las mismas?

- Nunca.
- Siempre, precisamente por sus características especiales.
- Sólo cuando estén trabajando y no comprometan la seguridad de ningún usuario.

- En autopistas y autovías, ¿cuándo se utilizará la luz que indica que los vehículos están realizando trabajos especiales?

- Únicamente cuando su situación en la calzada imponga precauciones especiales a los demás usuarios.
- Desde la entrada a las mismas hasta llegar al lugar donde se realicen los trabajos.
- Nunca, porque al tener calzadas distintas para cada sentido de circulación, el riesgo representado por estos vehículos queda reducido.

SOLUCION: 1) b; 2) b; 3) a; 4) c; 5) c; 6) b.



LA LOCURA DEL MES

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



Modificación en medidas de placas de matrícula

Con el ánimo de unificar criterios, según directivas comunitarias, en materia de tráfico y por el hecho de que las dimensiones de las placas de matrícula deben ser compatibles con las de su emplazamiento en el vehículo, se modifican ligeramente los tamaños de las placas de los vehículos remolques y semirremolques, la placa turística larga, la relativa a organismos internacionales, la placa temporal de cinco y treinta días, y las placas de prueba y transporte.

Con tal motivo se modifican los artículos 156, 159 y 232, y sus anexos del Código de la Circulación, según Real Decreto 341/1988, publicado en el Boletín Oficial del Estado, de 19 de abril de 1988, en el que se especifican las dimensiones de las placas de matrícula, así como las medidas de ancho, alto y grosor del trazo de los caracteres, y demás datos técnicos para la confección de las placas.

Este cambio en las medidas de las placas de matrícula afecta únicamente al tipo de vehículos anteriormente mencionado, y solamente en el caso de nueva matriculación, o en la confección de una placa nueva por deterioro o extravío de la que portaba el vehículo con anterioridad.

DESDE



Ramón COLOM

La libertad de ser copiloto

SI tuviera que elegir tal día como hoy, no tendría la menor duda. Me quedo con la moto antes que con el coche. Ya sé que hay mil argumentos en contra, pero también muchas razones, entre ellas incluso familiares. En casa éramos muchos para entrar en el 600 de toda la vida, y a mí me dejaban elegir el poder ir en el coche o en aquella Ossa de mi padrino, de color negro y de fabricación nacional, que, según mis recuerdos nada técnicos, tiraba bastante bien. Entonces ya daba mucho gusto ir por la N-340 para hacerse casi todos los domingos el alto del Ordal, un pequeño puerto de montaña cercano a Barcelona bastante antipático. Mi pelo cortado al cepillo tomaba un aire prepunkie cuando bajaba de la moto. Antes, ya había descubierto que muchas ciudades son completamente distintas vistas desde la moto. Entonces era la Diagonal y, ahora, pasados los años, las calles de Velázquez o Serrano y, si me apuran, la misma M-30. Sí, no les engaño. Los edificios, la arquitectura, toman otra perspectiva vistos a la altura de una moto, con el sol contra la cara y tamizado por el viento que surca la motocicleta. Tampoco tengo ningún problema con los coches actuales. Sus diseñadores, en general, trabajan a fondo para conseguir que, además de medios de locomoción, sean el mobiliario urbano por excelencia. También trabajan a fondo los ingenieros para que los radio-cassetes suenen cada vez mejor. Si uno no tiene prisa, casi puede saborear mejor los últimos trabajos de Sting o de Tina Turner en el coche que en casa. Si me apuran, les diré que tengo la impresión de que hoy los

pinitos cantores son más propios del coche que de la ducha. El «Camino Soria», de Gabinete Caligari, yo me lo he echo varias veces en la Castellana y el atasco permanente de José Abascal me permite aprenderme casi de memoria las canciones de Duncan Dhu o de El último de la fila. Además, esas historias que habladas en casa se convierten en histerias, en el coche transcurren plácidamente. De entrada, tienes que levantar uno o dos tonos la voz para compensar el ruido de los otros coches, pero no mucho más, porque si no el vecino del coche de al lado, que espera la salida del semáforo, puede oír tus desavenencias conyugales. Pero no todo es división y bronca: me refiero que cuando te acompaña un colega es más fácil profundizar en una amistad dentro de un coche que en la barra de un pub. En primer lugar, porque en el vehículo no está la música a tope, lo que sí sucede en cualquier bar español. Después, porque, tras comentar en dos palabras lo bueno o lo malo que es el jefe, puedes dedicarte a charlar de mujeres o de cosas de afeitar. Abro un pequeño paréntesis para constatar que la última frase es más bien machista, pero me permite citar al gran y viejo Vázquez, nada machista por otro lado. Yo no sé si dentro de las cosas de afeitar está el comentario de algunos de los mejores programas de televisión: los anuncios. ¿Han visto ustedes qué seductores son los anuncios de coches? La imagen del niño lama que llega con su madre y coloca los dedos en forma de V es de esas que no se nos olvidarán. También estoy convencido que un anuncio que termina con una voz femenina

que dice en italiano «que passione», ha hecho más por el diseño moderno en este país que muchos seminarios impuestos a jóvenes de BUP. Todo eso sin hablar de los anuncios colaterales. La imagen del caballo blanco y negro que surca caminos y carretera ha servido para que un puente diseñado por Santiago Calatrava, en Barcelona, sea conocido hasta el punto de empezar a convertirse en una imagen de las que definen una ciudad. Supongo que si alguien ha soportado llevar la lectura hasta este punto, pensará que ya está bien, y que a un servidor le han «untado» muy bien en esta revista para hablar maravillas sobre el tráfico. Nada de eso. Sucede algo simple y muy elemental, también supongo que por variopintas razones familiares y ganduleras: no tengo carnet de conducir y, por tanto, sólo soy acompañante. Amo ir en moto y disfruto cuando voy en coche, porque no estoy pendiente ni del depósito ni de buscar un hueco para aparcar. No tengo ataques de mala conciencia por dejar el coche en doble fila o en un sitio donde no se debe. El recibo del seguro no me quita el sueño, como tampoco los cálculos de la financiera en la que debo comprar el coche. Tampoco debo maldecir al conductor que me ha rayado el coche y se ha perdido entre los otros cientos de miles. Por si fuera poco, no odio, y más bien amo, a los transportes públicos, en donde, es verdad, no vivo ninguno de los placeres de las motos y de los coches. Si no me insultan les diré una última cosa: me gusta ir de copiloto y..., acepto invitaciones. Aporto grandes conocimientos en trazados urbanos y, espero, una fluida conversación. Muchas gracias.

Joaquín Prat, un «fórmula 1» de la radio

«Los adelantamientos me dan pánico»

Al contrario que otros famosos, que de pequeños ya sentían inclinación, vocación, por su profesión, Joaquín Prat jamás soñó en su tierra levantina, siendo un niño, que acabaría reuniendo, especialmente los domingos, a millones de españoles en un carrusel de goles y resultados deportivos: «Yo era un chaval normalísimo que iba al colegio y lo único que hacía eran dramas misionales, ¡échale! Yo he llegado muy tarde a todo y empecé la profesión cuando tenía veinticuatro años, después de viajar por Europa».

—¿Tu viaje por Europa fue, como se dice hoy en día, para «buscarte la vida»?

—Pues sí. Hice de camarero, lavando platos, vendiendo helados, recogiendo porquería por las calles, limpiando... miles de cosas.

—Vuelves a España, ¿y qué sucede?

—Pues que llegué a Valencia y había un cursillo en Radio Nacional de España para una plaza de locutor, que gané. Entonces me sacan para hacer órdenes de publicidad y digo: ¿pero, bueno, esto qué es?... Y había un concurso que se llamaba «En pos de la fama», donde se presentaban artistas, y había una plaza de locutor que conseguí.

Y así, por concurso, denominador común de numerosos programas que le convirtieron posteriormente en locutor famoso, se introdujo Joaquín Prat en la radio, donde lleva trabajando toda la vida y donde mantiene ese nervio y esa antorcha de viveza que imprime a su voz: «Aunque parezca mentira, aún me pongo nervioso. Cuando comienzo un programa, debido al sentido de la responsabilidad, aún me trabuco un poco; pero luego me voy serenando».

NUEVAS ONDAS, VUELTA TELEVISIVA

—Tu carrera entera ha transcurrido prácticamente en la SER; y, ahora, después de veintiséis años, has cambiado a otra cadena privada, la COPE...

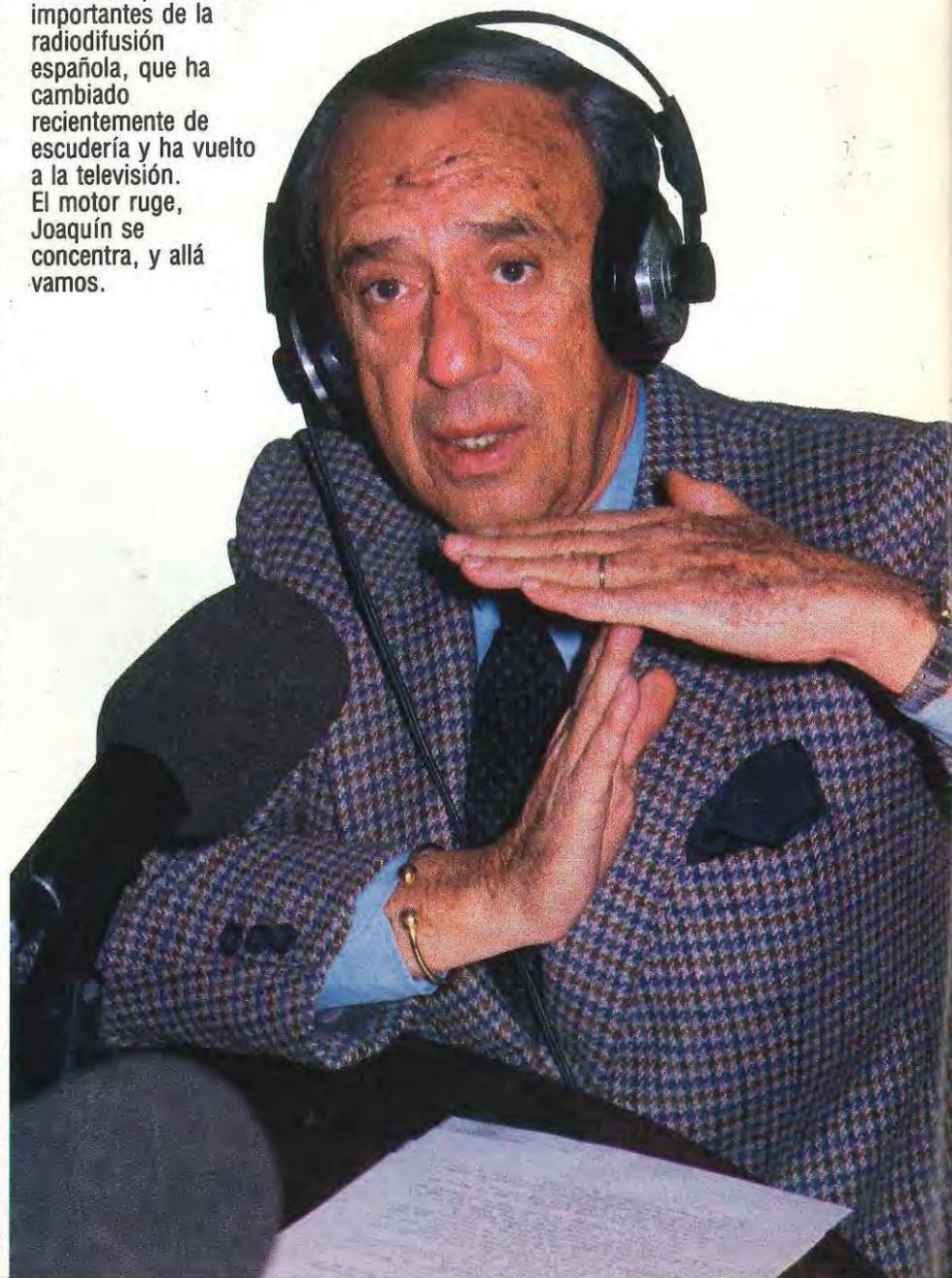
—Me he cambiado a la COPE porque me llamaron y me hicieron una oferta fenomenal; y como, según algunos señores de la SER, yo no estaba precisamente en mi mejor momento profesional y ganaba lo que creían que no merecía, pues me vine aquí, que me tratan muy bien y creen que estoy no sólo en mi mejor momento profesional, sino casi óptimo.

—Este cambio radiofónico ha coinci-

MPRIME a su vida y a su profesión una velocidad vertiginosa, casi infernal, en la que, por momentos, parece un piloto de Fórmula 1 que acelera, reduce y frena su voz con suma destreza.

Aquí le tenemos frente al micrófono, a punto de tomar la salida.

Es Joaquín Prat, uno de nuestros «pilotos» más importantes de la radiodifusión española, que ha cambiado recientemente de escudería y ha vuelto a la televisión. El motor ruge, Joaquín se concentra, y allá vamos.



me dan pánico»



Con Luis Miguel Dominguín y Laura Valenzuela: trío de ases.

dido con tu vuelta a televisión después de tres años y medio. ¿Cómo has encajado las polémicas que ha suscitado el concurso «El precio justo»?

—Yo sólo soy un señor que está metido ahí como presentador y no entro en temas de carácter administrativo.

—Supongo que grandes recuerdos de televisión te vienen con Laura Valenzuela, que ahora trabaja contigo en radio...

—Sí, es maravilloso volver a recordar tiempos pasados. Quizá sea demasiado optimista, pero ésta podía ser mi segunda etapa en televisión. Yo empecé haciendo el concurso «Un millón para el mejor», y luego pasé con Laura Valenzuela a hacer un programa de variedades. Ahora, de nuevo, he empezado haciendo un concurso... ¿Quién te dice que dentro de unos meses o de un año no hagamos juntos, Laura y yo, otro programa de variedades?

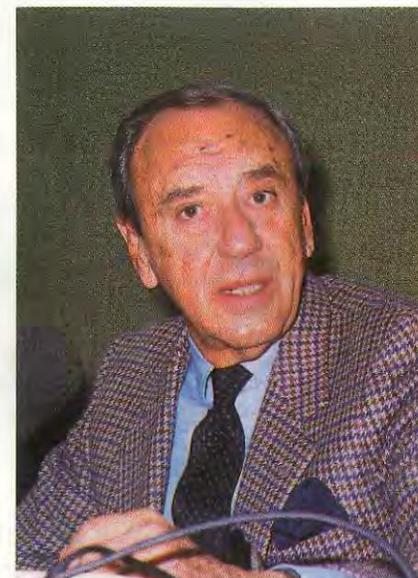
—A lo largo de tus miles de entrevistas, ¿quién o qué es lo que más te ha impresionado?

—En general, la gente de más categoría humana, profesional, intelectual, etcétera, la gente más importante que he tenido la suerte de entrevistar, es la más sencilla. Y, a veces, por el contrario, un personaje de poca importancia que vas a entrevistar se cree que es el capitán general con mando en plaza.

TRABAJO Y RESPETO AL OYENTE

—¿Cuáles crees que han sido las claves de tu éxito profesional?

—Principalmente, el trabajo y el respeto al oyente. Mira: el mejor consejo que me han dado en radio lo hizo Vicente Marco hace unos dieciocho años, que me aconsejó: «Tú, respeta siempre al oyente». Y, la verdad, es que me ha ido fenomenalmente.



—Pero alguna vez habrás perdido los papeles...

—No me acuerdo de haberlos perdido nunca. En cualquier caso, es el oyente el que debe decirlo. Hombre, he tenido que tragar muchas cosas. En esta profesión pasan cosas inverosímiles. Recuerdo que en una entrevista que hacía a «Tip y Top» (Luis Sánchez Polack y Joaquín Portillo) sólo tenía dos micrófonos y éramos tres, por lo que nos colocamos en un rincón del estudio y pusieron un micrófono de pie. Comencé a entrevistarles y, de repente, noté, mientras estaba hablando, que me desabrochaban la chaqueta y pensé que era una broma de Luis; seguí hablando y me quitaron el cinturón y delante de todo el mundo me bajaron los pantalones. Bueno, pues como estábamos en directo, tuve que guardar la compostura.

Ahora es como si hubiese metido la directa y cogido tal velocidad que es imposible pararle para reposar y repasar las palabras que le salen vertiginosamente, hablándonos de su familia: «Mi mujer: ideal, muy realista, cariñosa, auténtica. Mi hijo mayor es clavado a mí, pero mucho mejor. La niña es muy femenina, suave y responsable. Federico es el más abierto de la familia. Y, luego, la nena, la pequeña, es la alegría de la vida. Claro, es tan pequeña que se nos cae la baba».

Es un Joaquín Prat con inflexiones de voz que cambia con la agilidad y precisión de un piloto de Fórmula 1, al que le privan los coches deportivos, pero que al mismo tiempo le gustaría que fuesen familiares: «Por eso, ahora, como somos seis, tengo un Volvo, que es un coche que va bien, cómodo, rápido y seguro».

Así nos hemos introducido en el tema que nos interesa, el tráfico: «Los sábados, en la COPE, lo tratamos con el sentido del humor que pone Paco Barrero, haciendo de «Don Auto», intentando acercar las reglas de tráfico. Luego, con Laura Valenzuela, tenemos los domingos un concurso, «Disco azul», en el que realizamos entre los dos una especie de debate en el que los oyentes participan escribiendo, diciendo quién tiene la razón en la defensa de posturas diferentes».

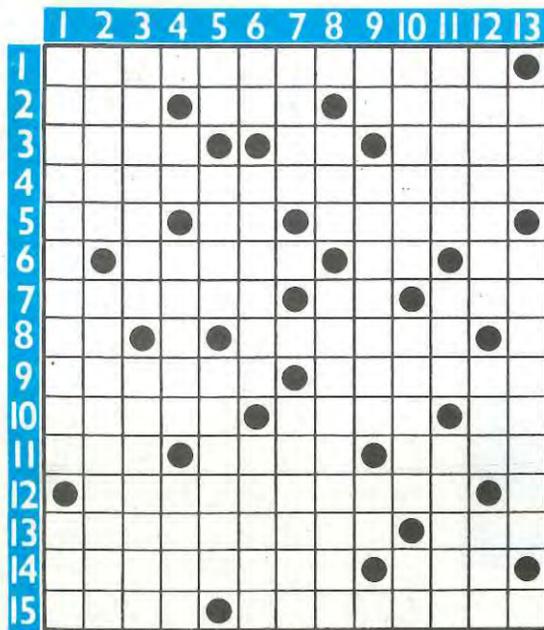
—Personalmente, ¿cuáles son, para ti, los problemas fundamentales que surgen en el tráfico?

—Los más graves son el exceso de velocidad, los adelantamientos, el mal estado de las carreteras y una pésima educación. A mí los adelantamientos me dan pánico. Por otro lado, de las carreteras hay algunas que están bien; pero otras francamente fatal si las comparamos con otros países que conozco, como, por ejemplo, Dinamarca. En cuanto a la educación, no me refiero solamente a la vial, sino al civismo. De todas formas, el español se está comportando cada vez mejor. Me acuerdo de las épocas primeras, ahora es mejor conductor y peatón. Acuérdate de cuando nos metían multas por cruzar la Gran Vía de Madrid. Luego hay una cosa que me saca de quicio, que es la gente que va despacio por el carril de la izquierda en autovía o autopista y cuando lo pasas por el de la derecha, encima protesta.

Joaquín Prat ha cogido tal vivacidad hablando que la entrevista únicamente podría finalizar con un pinchazo: «Aunque uno se desespere con impotencia absoluta en un embotellamiento (porque el español es muy individualista y queremos todos ir solos en coche), la gente es maravillosa. Yo hace años pinché en la plaza de Castilla y unos camioneros que me reconocieron, cuando estaba yo preparado con el gato, tardaron un minuto en cambiarr la rueda: «Venga, váyase usted, Joaquín, coño, que parece mentira que esto no lo sepa usted hacer»...». Y es que lo suyo, don Joaquín, es la comunicación.

Luis NIETO
Fotos: José RUBIO

CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.—1: Que causan vértigo.—2: Nombre de letra. Óxido de calcio. Ingieran alimento.—3: Ceremonia. Interjección para infundir ánimo. Poco espeso o muy separado.—4: Naturales de cierta provincia catalana.—5: Nombre de letra. Símbolo químico del cobre. Labraos la tierra.—6: Consonante. En sentido figurado, persona de mucha fuerza. Símbolo químico del einstenio. Matrícula española.—7: Rasparán una superficie con instrumento punzante. Símbolo químico del americio. Aire popular canario.—8: Símbolo químico del actinio. Vocal. Propio de un sitio, persona o cosa. Consonante.—9: Traje con capucha propio de los bailes de máscaras. Tubo o cañería.—10: Descuidado, negligente. Piedras consagradas. Artículo neutro.—11: Hijo de Adán y Eva. Alimento milagroso que envió Dios a los israelitas en el desierto. Valle pirenaico en la provincia de Lérida.—12: Volatín, saltimbanqui. Vocal.—13: Familia de insectos lepidópteros de antenas en forma de maza. Adverbio de cantidad.—14: Requebradas, cortejadas. Cierre sódico.—15: Arte de pesca consistente en una manga de red. Perfumases, aromatizases.

VERTICALES.—1: División o tipo del reino animal. Perro.—2: Terreno no cultivado. Punto por donde la línea de conducción de un fluido enlaza con la principal.—3: Cuarto donde está la letrina. Suavizas, atenúa el dolor.—4: Consonante. Matrícula española. Os dirigiréis a un lugar. Proposición que se toma por asunto de un discurso.—5: En numeración romana, noventa y nueve. Relación escrita de lo tratado en una junta. Lista de nombres de personas.—6: Símbolo químico del galio. En qué grado, hasta qué punto. Seca, estéril.—7: Enfermedad causada por oclusión intestinal. Consonante. Vocal. En sentido figurado, morar, habitar.—8: Consonante. Nombre propio de mujer. Ostentoso, con mucha pompa.—9: Lengua provenzal. Ermitaño. Existente. Consonante.—10: En plural, tono burlón al hablar. Unir en matrimonio. Siglas comerciales.—11: Tercera cavidad del estómago de los ruminantes. Atomo dotado de carga eléctrica. Obstusas, sin punta.—12: Religiosas de la Visitación. Onda marina. Especie de cerveza inglesa.—13: Forma del pronombre personal. Los que se apropian de lo ajeno. Abreviaturas de punto cardinal.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO

NOTA

¿Cómo tocó la lotería?

SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: 1: Veriginosos.—2: Erc. Cal. Coman.—3: Rito. Ea. Ralo.—4: Tarraconenses.—5: Erc. Cu. Aros.—6: B. Tira. Es. Al.—7: Raerán. Am. sa.—8: Ac. E. Típic. D.—9: Domingo. Añor.—10: Omiso. Añor. Lo.—11: Ser. Mana. Añor.—12: Tírritero. E.—13: Cigénidos. Más.—14: Adarnadas. Sal.—15: Nasa. Aromases.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Volvia de humo.—2: Vitola del cigarro.—3: Un zapato.—4: Ceniza del cigarro.—5: Pícaporte de la puerta.—6: La corbata.—7: La nariz.—8: La ceja.—9: Sombra del rítilo.

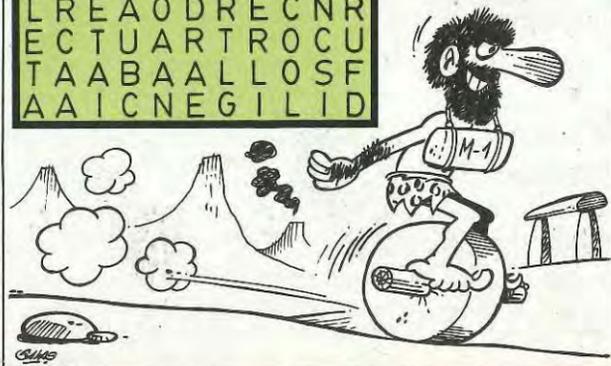
AL JEROGLIFICO: Reparida (re partida).

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Bicicleta, camión, cetera, carro, coche, diligencia, furgón, landó, motocicleta, tandem y tren. Frase: «La cuadriga romana era un carro de cuatro caballos».

MLAGIRDAUCA
OCATELCICIB
TULANDOATCD
ORCIEGAMRAR
COAMAHENEMN
IARERDCANIO
CURNNCAOROG
LREAODRECNR
ECTUARTROCU
TAABAALLOSF
AAICNEGILID

SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En este cuadro de letras figuran los nombres de doce vehículos usados por el hombre en todas las épocas. Se leen de arriba abajo, de izquierda a derecha, de derecha a izquierda y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacionada con este mismo tema.



DEJE QUE SU DINERO LE PROTEJA

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

Usted tiene también ventajas de seguridad.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Contratado con Hércules Hispano, S.A.



B
BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA

DISFRUTE LAS VACACIONES:



APRIETESE EL CINTURON.

Diviértase. Tome el sol. Relájese.
Llene su cuerpo de alegría, su mente
de paz, su cámara de paisajes y su paladar
de gastronomía.

No se prive de nada.

Pero apriétese el cinturón.

EL cinturón de seguridad de su
automóvil, claro.

Lo contrario es muy peligroso.

Un ejemplo:

A 80 Km/h., un automóvil frenado
bruscamente, adquiere
una inercia tan brutal
que lo subiría al tejado de
un edificio de 7 pisos.
Si-e-te pi-sos.

Apriétese el cinturón.

Llegará muy lejos en la vida.



Si tiene oportunidad,
escuche esta cassette.
Tiene mucho que decirle.

 **Dirección Gral. de Tráfico**
MINISTERIO DEL INTERIOR

UTILICE EL MEJOR SEGURO DEL AUTOMOVIL: LA PRECAUCION.



PROGrame su viaje

Estudie su itinerario y consulte los datos correspondientes a las carreteras que comprende en la parte posterior de este mapa. Cuando programe su viaje, tenga en cuenta que existen días y horas punta que es conveniente evitar. De bien poco servirá esta información que facilitamos si todos abordamos las carreteras en esos días y horas. Para tener un conocimiento puntual y personalizado de las vías, llame al teléfono del Centro de Información de la DGT: (91) 742 12 13.

- POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS
- 🚧 OBRAS
- RED PRINCIPAL
- AUTOPISTA
- ITINERARIO ALTERNATIVO



Charo LAIZ