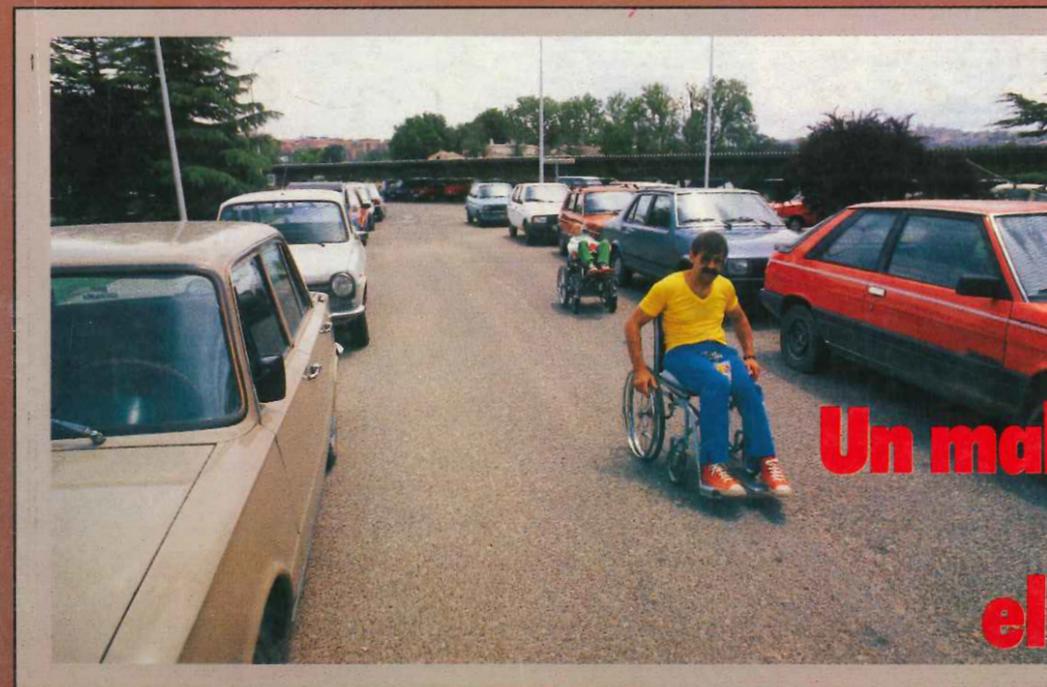




FRANCIA:
por el grave
aumento de
la accidentalidad

Máxima dureza con los infractores



Muchas
paraplejías
se producen
en la
carretera

**Un mal traslado,
peor que
el accidente**



A.F.P. - Miguel GARROTE

AÑO IV
NUMERO 37. OCTUBRE 1988

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélogo.
Redactores: Alejandro González Vadillo, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez y Nono Hidalgo (Andalucía).
Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio.
Secretaría de redacción: Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)

Colaboran en este número: Angel del Aguila, Javier Angulo, Antonio Arias, M.ª Victoria del Barrio, Isabel Delgado, Juan Girón, Charo Laiz, Alberto Mallo, Mena, Vicenta Mestre, Luis Montoro, Luis Nieto, Ramón, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Sebastián, José Soler y Francisco Tortosa.

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

Consejo Editorial: José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Pedro Fernández, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Estrella Rivera, Jaime de la Serna, Jesús Soria y Manuel Villoria.

Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. **Depósito legal:** M-25.988-1985. **N.I.P.O.:** 129-88-001-2. **Distribución:** Paquetbot. Publicidad Directa. C/ Jesús Aprendiz, 21. 28007 Madrid. (La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)

Está autorizada la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista TRAFICO como fuente.

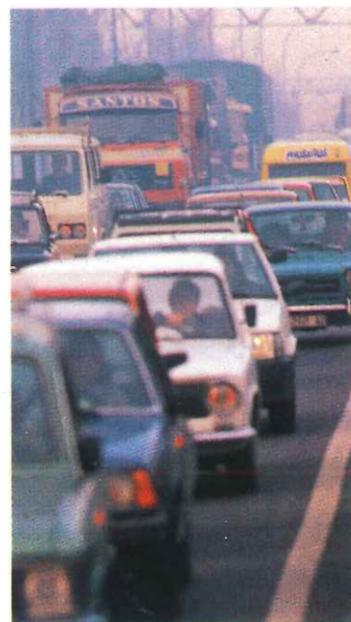
Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.



8 FRANCIA DICE ¡BASTA!

El alarmante aumento de los accidentes en las carreteras francesas ha hecho reaccionar duramente al Gobierno galo. El país vecino ha endurecido, entre otras cosas, su política de sanciones.



16 VIVIR EN SILLA DE RUEDAS

En el Centro de Parapléjicos de Toledo se encuentran internadas buen número de personas que, tras un accidente de tráfico, tendrán que continuar su vida unidas a una silla de ruedas. Hemos hablado con ellas y con los doctores que las atienden.

38 LOS CONDUCTORES SE AUTOANALIZAN

Finalizamos en este número la publicación del informe EDIS, realizado por encargo de la DGT. Los conductores opinan sobre sí mismos y sobre los demás, quedando claro aquello de «la paja en el ojo ajeno».



23 SALON DE PARIS DE PARIS

Como cada año, el Salón de París ha mostrado las últimas novedades en el mercado del automóvil, los coches que comenzaremos a ver en Europa a partir de este otoño y los modelos de futuro.

secciones

Cartas (pág. 3) • Disco verde (pág. 6) • Editorial (pág. 7) • Tráfico del Motor (pág. 23) • Mecánica fácil (pág. 26) • Así ven el... (pág. 28) • Tráfico Chico (cuadernillo central) • Viejas glorias (pág. 30) • El parque automovilístico, al día (pág. 32) • Kilómetro a kilómetro (pág. 33) • Primeros auxilios (pág. 43) • Humor (pág. 46) • Psicología y tráfico (pág. 48) • La locura del mes (pág. 50) • Desde la cuneta (pág. 51) • VIP's sobre ruedas (pág. 52) • Pasatiempos (pág. 54).

VADO PERMANENTE

El artículo 45 del Código de la Circulación, en su apartado b), prohíbe la parada de vehículos o animales, entre otros lugares, frente a la entrada de coches en los inmuebles. ¿Quiere esto decir que si estacionamos un vehículo frente a la entrada de cualquier inmueble que tenga el bordillo de la acera rebajado, pero carece de señal de vado permanente, podemos ser denunciados por los agentes, amparándose en dicho artículo?

Si es así, ¿qué sentido tiene el vado permanente? —José Antonio Fernández. Castrillón (Asturias).

Respuesta: Sólo es denunciable el hecho de la parada de vehículos o animales frente a las entradas de coches en los inmuebles, cuando estas entradas posean la correspondiente señal vertical o marca vial consistente en línea amarilla continua o discontinua, y no es denunciable por el solo hecho de estar rebajado el bordillo de la acera.

QUIERE EVITAR UNA CHAPUZA

Enterado por la prensa de que van ustedes a incluir en un próximo número un estudio del tramo Lugo-La Coruña-El Ferrol de la N-VI, esto me da ocasión para hablar de otro proyecto de ampliación de la N-643 entre Villalba y Bahamonde, que ya está ejecutándose en parte. Se trata de una carretera de intenso tráfico ligero y pesado y que es una de las cenicientas de la Administración.

El director de su revista, señor Soria, hace unas críticas con las que estoy plenamente de acuerdo, como llamar chapuzas a las variantes de Betanzos y Miño y referirse a la profusión de travesías y tramos de carretera entre casas. Son hechos ya consumados. Pero eso mismo está

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

proyectado realizar en la N-634, concretamente en el p.k. 456, en un lugar llamado Castro-Boizán. Se trata de un tramo de menos de un kilómetro en el que la carretera discurre entre casas que están al mismo borde de la calzada en una curva de visibilidad reducida.

De llevarse a cabo la obra como está proyectada, sería un atentado contra la seguridad vial, un punto crítico, motivo de lamentaciones futuras, una chapuza más en nuestra Galicia.

Pero todavía está a tiempo de ser rectificado, con desvío por terreno no cultivado y monte, suprimiendo la curva de visibilidad reducida.

Escribo solamente para denunciar lo que está a tiempo de ser rectificado, para que no se sigan haciendo chapuzas.—Anxo Ferreiro Currás. Ferrol (La Coruña).



Miguel GARROTE

SEÑALIZACION INADECUADA

En numerosas ocasiones y en tramos de carretera en los que los carriles de sentidos opuestos se hallan separados por línea discontinua, me he llevado la sorpresa de encontrarme con la autorización de adelantar en una curva o cambio de rasante que, por su escasa visibilidad, no cumplía las normas del Código de la Circulación en cuanto a visibilidad y distancia.

Como pienso que la señalización horizontal tiene preferencia sobre las normas de circulación, siempre había supuesto que se trataba de un error. Sin embargo, veo con asombro en el número 33, página 38, de su revista que existe un cartel informativo anunciador de la inutilidad de la línea discontinua que viene a continuación, en orden a autorizar el adelantamiento. Por cierto, que sin expresar a cuántos kilómetros afecta.

¿Está ajustada dicha señal al Código de la Circulación? En caso afirmativo, pienso que es enormemente peligrosa, y sin embargo, debería prodigarse en otros muchos puntos de la red viaria. Aunque sigo pensando que lo adecuado sería rotular las

carreteras con la señalización adecuada a sus características.

Para citar otro caso, les diré que en la N-IV, a su paso por El Puerto de Santa María, se ha procedido recientemente a un desdoblamiento de la calzada —acertado, según mi modesta opinión—, pero no se ha corregido la señalización vertical, ni siquiera se ha ocultado. Así, coexisten la prohibición de adelantar con las líneas discontinuas en la calzada, y hasta el fin de prohibición de adelantamiento con líneas continuas.—Antonio Bartolomé Burillo. Zaragoza.

Respuesta: La señal a que usted hace referencia, y que reproducimos nuevamente, no figura entre las señales informativas del artículo 173 del Código de la Circulación. Se trata de una señal que, por otra parte, podríamos considerar como superflua, ya que, como dice el artículo 174, «una marca longitudinal consistente en una línea discontinua sobre la calzada está destinada a delimitar los carriles, con el fin de guiar la circulación». Sin embargo, el hecho de que dicha línea sea discontinua no quiere decir que esté permitido el adelantamiento sin más, pues éste se halla prohibido siempre que la visibilidad en la parte delantera no sea suficiente, como determina el artículo 30 del mismo texto legal.

GASOLINA MAL MEDIDA

Hacia mediados de julio fui a una gasolinera que está en la N-VI, pasado un hipermercado que se encuentra cerca de Madrid, en la que pedí gasolina para una cortacéspedes que tengo. Llevaba un recipiente de plástico que había contenido un producto de laboratorio y que, por consiguiente, estaba bien medido. Tenía una línea que marcaba los cinco litros. El empleado de la gasolinera me midió esos cinco litros y, ante mi sorpresa, faltaban unos

250 c.c. Se lo dije al empleado y me miró como si le estuviese hablando de la luna.

Llegado a mi casa, y con una probeta de 500 c.c., me tomé la molestia de comprobar si la medida de la botella era correcta, y ciertamente lo era. No había, pues, duda de que había sido estafado.

Mi pregunta es qué debo hacer en un caso como éste. ¿Cuáles son mis derechos para protestar por la flagrante falta de gasolina, por la cual he pagado?—José R. de Castro. Madrid.

Respuesta: Tiene usted derecho a solicitar que en la citada gasolinera le sea comprobado el suministro —antes de ausentarse de ella, naturalmente— por medio de los juegos de medidas reglamentarios que a tales efectos están obligados a poseer en todas las instalaciones de venta de estos carburantes. Por su parte, la gasolinera está obligada a facilitar dichos juegos para realizar la comprobación. Asimismo, existe la obligación de que este tipo de instalaciones dispongan también de hojas de reclamaciones y facilitarlas a los que las soliciten.

Todos estos aspectos se incluyen en el Real Decreto 645/88, de 24 de junio, por el que se aprobó el reglamento para el suministro y venta de gasolinas y gasóleos de automoción, publicado en el «BOE» de 25 de junio de 1988.

COMPRESION PARA LOS ASPIRANTES

Una gran mayoría de los conductores y usuarios de las vías públicas de las localidades madrileñas de Alcorcón y Móstoles, así como de los policías municipales que regulan el tráfico en las mismas, son personas con un gran respeto y consideración hacia los aspirantes a la obtención del permiso de conducir. Sin embargo, existen conductores que circulan por las calles de dichas localidades que sí son irrespetuosos, desconsiderados, impacientes e incluso hasta groseros con las personas que se están examinando en pruebas de circulación en

vías abiertas al tráfico. Pruebas que, como muchos saben, suelen iniciarse en el centro de exámenes que Tráfico tiene ubicado en la cercanía.

A dichos conductores —a los desconsiderados— estimo necesario preguntarles si cuando ellos optaban al permiso hubiera sido de su agrado que, en el momento de realizar el examen, se hubiesen encontrado próximos a ellos a conductores intransigentes, desconsiderados e impacientes. Es más: pido que este tipo de personas recuerden los sudores que pasaron en circunstancias similares y sean más humanas y solidarias.

Sólo me resta agradecer a esa gran mayoría citada su comportamiento y conducta, ya que con su consideración, respeto y comprensión hacia los aspirantes y sus acompañantes demuestran un gran civismo y solidaridad.—Luis P. González Sánchez. Profesor de Formación Vial. Madrid.

CONTRA LOS LIMITES DE VELOCIDAD

Estoy totalmente en contra de la limitación de velocidad, pues creo que no beneficia a nadie, excepto a la Administración, que se embolsa sabrosos miles de pesetas en concepto de multas.

La limitación de velocidad en España se impuso a raíz de la crisis energética y todo el mundo la aceptó de buen grado. Pero aquella crisis pasó y nunca volvimos a la «normalidad».

Nos quieren hacer creer que la limitación ahorra vidas. En mi opinión no es así. Son muy pocos los que rebasan los límites, pero ahí están las estadísticas de accidentalidad de cada año. Estoy seguro de que si mañana se limitase la velocidad a 50 km/hora, nos seguiríamos matando igual en la carretera. Lo que hace falta, por parte del automovilista, es más sentido común, más ganas de hacer bien las cosas y más educación automovilística.

La tecnología actual del automóvil a muchos no les sirve para nada. Para circular

a 100 por hora, no me hace falta ni turbo, ni inyección electrónica, ni dieciséis válvulas, ni ABS para frenar a tiempo. Lo más práctico sería volver al «600».

Dejen ustedes de perseguir al conductor rápido, que suele ser más seguro que el lento y vacilante que va con miedo —¿a qué?— desde que sale de casa, entorpeciendo y restando fluidez a la circulación.

El motivo de tanta siniestralidad hay que buscarlo en otras causas. En la última Semana Santa hubo atasco colectivo y, sin embargo, cerca de doscientas personas perdieron la vida. Y tampoco hay que echar toda la culpa al estado de las carreteras, que han mejorado mucho en los últimos años, aunque quede también mucho por hacer. Creo que el problema está en el comportamiento de las personas a la hora de coger el volante, así como a la inexperiencia.—Onésimo Hernández Gutiérrez. Madrid



USO DEL CARRIL PARA LENTOS

Quisiera hacerles dos consultas, sobre las que yo bien pudiera estar equivocado. Una de ellas es si en las carreteras donde existe un tramo para las ascensiones lentas es obligatorio utilizar ese carril cuando nuestro coche circula a 80 o a 100 kilómetros/hora. Es corriente que, habiendo ese carril, si uno no se mete en él, le pretenda obligar a

hacerlo el que viene detrás, por medio de las luces o el claxon.

La otra pregunta es si se sanciona el hecho de que dicho carril sea utilizado a veces por conductores desatentos para efectuar adelantamientos.—Julio Lorenzana Díaz. Oviedo.

Respuesta: La señal denominada «carril obligatorio para tráfico lento» indica que los vehículos que circulen a velocidad inferior a la que figura en la señal de velocidad mínima incluida en ella, tienen que utilizar obligatoriamente el carril de la derecha. Asimismo, recomienda a los demás vehículos utilizar también ese carril, especialmente para facilitar los adelantamientos.

Está prohibido adelantar utilizando el carril para tráfico lento, pues ello equivaldría a adelantar por la derecha, lo que prohíbe y sanciona el artículo 30 del Código de la Circulación.

CENTROS MEDICOS

Soy un humilde conductor al que le ha caducado el permiso de conducir. Escribo esta carta al día siguiente de haber pasado el examen médico correspondiente, y cuál no fue mi sorpresa al encontrarme con una máquina de «matar marcianos». Solamente faltaban unas cervezas y ambiente de humo y el efecto de salón recrea-

BUZON ESPECIAL

Ayuda a los heridos

El haber leído la carta publicada en el «Buzón especial» de su revista número 34 me ha animado a relatarles un caso parecido al de la misma, pero de consecuencias mucho más trágicas. En una carretera de Asturias, a su paso por un pueblo llamado San Roque, fue atropellado el pasado día 25 de mayo un familiar mío que fue encontrado por un vecino de dicha localidad una hora y media después, tirado en el asfalto, sin conocimiento. El conductor ni siquiera había frenado, pues no existía señal de que lo hubiese hecho. El herido fue trasladado a un hospital, donde falleció al día siguiente. Mis conocimientos de medicina son mínimos, pero me cabe pensar que algunos casos, cogidos a tiempo,

pueden ser curados. El remitente de la carta a la que me refiero en un principio, el señor Colmenero, afirma que se avergüenza de que haya en el mundo personas tan viles. Yo también me avergüenzo, amigo mío, y a la vez siento pena por esas alimañas, como usted bien dice. Son tipos inconscientes, inhumanos, desatentos, perturbados y a la vez cobardes.

Sólo me resta decir que si el conductor de ese vehículo lee esta carta recapite sobre lo que ha hecho, y que si le vuelve a ocurrir algo así, que pare y ayude al herido. Es su deber como conductor y, lo que es más importante, como ser humano.—José Manuel Arango Serrano. Madrid.

tivo hubiera sido total.

Según las estadísticas publicadas en su revista, los jóvenes son quienes provocan o son susceptibles de provocar una buena parte de los accidentes que se producen, y precisamente éstos son los clientes habituales de las citadas máquinas. Por tanto, hemos de creer que un joven de dieciocho años, por poner un ejemplo, estará mejor capacitado para la conducción que otro de treinta, porque aquél estará más habituado a estos juegos. ¿Creen ustedes que estas máquinas prueban realmente la capacidad reflejada ante imprevistos de la circulación? ¿Tenemos que gastar el dinero en practicar estos juegos para ser mejores conductores?

Estoy de acuerdo en que se realicen exámenes médicos y pruebas de habilidad y reflejos, pero, por favor, seamos serios, y más después de haber pagado 2.500 pesetas por el servicio.

Además, sólo centros reconocidos por Tráfico. ¿Acaso no se fían de cualquier clínica o centro especializado? Por otra parte, y supongo que en la mayoría de los centros de examen, están los mismos médicos que ya se ganaban bien la vida. Cualquiera hubiese entendido la creación de estos centros si con ello se paliaba el paro de la clase

médica. Les agradecería que fueran aclarados estos puntos.—Andrés Peinado Iborra. Mataró (Barcelona).

Respuesta: Apuntarle que lo que usted llama «máquinas de matar marcianos» son máquinas que miden capacidades psicofísicas, cuya validez como predictores de accidentalidad está demostrada desde hace muchos años.

Por lo que a los centros médicos se refiere, pueden efectuar los reconocimientos todos los centros sanitarios que, estando debidamente autorizados por la autoridad sanitaria correspondiente, figuren inscritos en el registro de la Dirección General de Tráfico. Inscripción esta que, en principio, puede solicitar cualquier centro que reúna las debidas condiciones.

PUNTO NEGRO EN LA N-620

Soy funcionario de una compañía de seguros y, debido al trabajo, tengo que pasar con frecuencia por la provincia de Burgos y, concretamente, por la N-620, a la que alguien llamó «carretera de la muerte». El día en que escribo esta carta acabo de leer en el periódico la noticia de la muerte de cuatro personas, a

causa de un accidente de tráfico, en el término municipal de Buniel. Y hace dos meses, en el mismo punto negro fallecieron también otras personas por accidente.

Pues bien, con el ánimo de tratar de evitar que sucedan más accidentes he de indicarles que precisamente en ese punto, en el que existe un tramo en pendiente con curvas que acaban en un puente, y pasado éste acaba el peligro, más adelante hay dos estaciones de servicio. La pendiente y las curvas citadas son muy peligrosas, y no se indica absolutamente nada. O sea, que un coche que se atreva a hacer un adelantamiento correcto —en ese tramo se puede hacer— tiene muchísimas probabilidades de sufrir un accidente si viene otro vehículo en sentido contrario.

Mi opinión es que deben

pasar por ese tramo los técnicos y estudiarlo. Y creo que deberían hacerlo con urgencia, al objeto de limitar la velocidad o lo que crean oportuno. Por mi parte, tengo la satisfacción de intentar que esta carta pueda servir de ayuda a la sociedad automovilística.—Félix A. Garrido Tudanca. Valladolid.

DISTINTIVO DE NACIONALIDAD

Los guardias de vigilancia en Portugal me han dicho que hay que poner en la parte trasera de los vehículos la letra del país a que se pertenece. Para mí a España le corresponde la letra «E», pero me gustaría saber qué dice la reglamentación al respecto, incluyendo tamaño de la letra y demás.—Jesús María Rial Beiro. Vigo (Pontevedra).

Respuesta: De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 235 del Código de la Circulación, todo automóvil matriculado en España que haya de circular por vías públicas del extranjero deberá llevar, en su parte posterior y además de la placa de matrícula, el signo distintivo de su nacionalidad española, inscrito en el propio vehículo o en una placa separada. El signo de la nacionalidad española es una «E» mayúscula de 80 mm. de altura, 45 mm. de anchura y 10 de grueso de trazo, pintada en negro sobre un fondo blanco de forma elíptica y cuyos ejes tendrán 175 x 115 mm. El eje mayor deberá estar en posición horizontal. Para más detalles, le rogamos lea el referido artículo.

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



Enrique
ERREA
ZUBILLAGA (*)

Algunos aspectos de la seguridad vial en Europa

EN fechas recientes, y aprovechando mis vacaciones, he realizado, en compañía de unos amigos, una corta gira por algunos países de Europa —Francia, Italia y Suiza— y naturalmente, como ocurre en todos los viajes al extranjero, y éste no es el primero que realizo, siempre obtienes de esa sencilla experiencia algún resultado. Y, claro, siempre también, comparas esas vivencias con la realidad de tu país, de tu tierra, de tus gentes. Realmente, al comparar no deseas pecar de «quijote» ni de «chauvinista» y ves que España tiene mucho en lo que mejorar, pero también es cierto que no todo lo nuestro es peor que lo que tienen estos países vecinos.

Muchos son los motivos que se te ofrecen en un viaje de cerca de 4.000 km. por carretera, visitando un buen número de ciudades y pueblos, para obtener unas conclusiones, al menos elementales, sobre la situación social, cultural y de infraestructura de esos países y extrapolar, sin querer, esas observaciones al entorno español.

Dejando a un lado aspectos de tipo social, cultural o simplemente educacional, que ya de por sí necesitarían de un comentario aparte, quisiera ceñirme aquí, tal vez por deformación profesional, a ciertas cuestiones que pude observar en relación con la circulación por carretera y la seguridad vial.

En primer lugar y en relación con el hombre, no ha quedado demostrado que los conductores franceses, suizos o italianos sean más disciplinados y posean un más alto grado de educación vial que los españoles. En esto creo que nosotros vamos mejorando poco a poco. He podido comprobar que el exceso de velocidad, la indisciplina de carril, el no uso de los indicadores de dirección, etcétera, se practica por aquellas carreteras con la misma o mayor frecuencia que en España. Y, a excepción de Suiza, el uso excesivo de las señales acústicas es moneda corriente.

En segundo lugar, y en lo concerniente a la vía y concretamente a aspectos puntuales de medidas de seguridad vial en las autopistas y autovías, el saldo es netamente positivo a favor de estos países. Sirvan de muestra las siguientes observaciones.

Por ejemplo, pude comprobar en las autopistas que en el punto de intersección de una salida de las mismas hacia una próxima localidad, se instalan unos paneles grandes reflectantes con dos grandes flechas direccionales que, especialmente durante la noche, advierten al conductor de la existencia y situación del oportuno carril de salida, señalización que empieza a colocarse en España.

En otro orden de cosas, pero en la misma faceta de la seguridad vial, pude observar que en determinados tramos que pueden resultar peligrosos por la configuración de la vía, por la intensidad del tráfico o por tratarse de tramos deslizantes por la lluvia, se ha procedido a pintar sobre la calzada una serie de ángulos en el carril de la derecha que advierten, por medio de paneles informativos, de la conveniencia de mantener un margen de seguridad entre vehículos de al menos dos ángulos, medida que pude observar era fielmente cumplida por los usuarios.

Otra medida complementaria útil que puede ser aprovechada por los responsables del MOPU es la de cerrar los pasos abiertos de emergencia en las medianas de las autovías, con barras rígidas, en vez de con cadenas que con frecuencia son rotas por determinados conductores desaprensivos, por no denominarles de otra forma más vulgar, para así efectuar por estas zonas prohibidas el cambio de sentido, con gravísimo peligro para otros usuarios. Las llaves de los correspondientes candados están en poder de la empresa concesionaria de la autopista y de las fuerzas de vigilancia.

Otro aspecto, siempre con el punto de mira puesto en la seguridad vial y que a los asesores técnicos, investigadores de la vía y de accidentes de la Dirección General de Tráfico nos interesa fundamentalmente, es que pude constatar que todas las personas que de una forma u otra colaboran y prestan servicio en las autopistas —trabajos de jardinería, pequeñas reparaciones, trabajos de pintura, instalación de aforos, etcétera— llevan incorporados chalecos reflectantes de seguridad, que, de día y especialmente de noche, son observados por los usuarios, utilizando también sus vehículos las correspondientes luces giratorias destellantes.

Por último, y para terminar con estos breves apuntes cogidos a vuelapluma, diré que, siguiendo con el lema de que una información en la carretera es buena si un conductor que circula por dicha vía por primera vez y con un grado de observación aceptable llega a su destino o toma la dirección que le conviene, con facilidad y sin causar molestias graves a otros conductores porque se le ha informado en la vía con la antelación y claridad necesarias, en los cerca de 4.000 km. recorridos, solamente hemos sufrido despiste en una ocasión, motivado por una defectuosa información.

(*) Asesor técnico. Jefatura de Tráfico de Cantabria.

Socorro al herido: sí, pero...

ESTAMOS habituados a hablar de dos apartados cada vez que nos referimos a la accidentalidad en nuestras carreteras: cifra de muertos y cifra de heridos. Seguramente, en pocas ocasiones nos preguntamos qué pasa con estos últimos. Pues bien, conviene saber que una parte, sin duda importante, quedan de por vida en una situación que cambia radicalmente su existencia, si estamos de acuerdo en que pasarse el resto de los días en una silla de ruedas es dar un giro de 180 grados. Nos referimos a los parapléjicos. Y hay cifras en torno a esta situación que no está de más que tengamos en cuenta: por ejemplo, que alrededor del 70 por 100 de las tetraplejas —parálisis de las cuatro extremidades— que se dan en nuestro país son producto de los accidentes de tráfico —conductores o pasajeros de coches y motos, atropellos—; por ejemplo, que el uso del cinturón de seguridad disminuye la gravedad de este tipo de lesiones; por ejemplo, que el asiento del teórico «copiloto» es el más peligroso según las estadísticas...

ta educativo— da a conocer datos tan dramáticos como que entre el 60 y el 70 por 100 de los traslados de enfermos se realiza en condiciones «totalmente desaconsejables» y que por sí solos pueden producir paraplejas o tetraplejas que no habían sido producidas en el accidente en sí. Es cierto que el Código de la Circulación contempla la obligatoriedad de socorrer a los heridos, pero es conveniente tener muy claro hasta dónde hay que aplicar al pie de la letra el mencionado artículo. Es decir, en caso de duda, en el supuesto de considerar que por la tipología de las heridas la evacuación puede resultar perjudicial, es mejor abstenerse y volcar todo el esfuerzo, todo nuestro deber ciudadano, en buscar los medios más adecuados para que el traslado se haga correctamente (ambulancia, helicóptero, etcétera) o que el herido sea atendido por un médico. Somos conscientes de las dificultades, desasosiego, dudas y demás que genera una decisión así, pero conocidos los datos de los que antes hablábamos, estarán con nosotros en la necesidad de obrar con la máxima precaución.

SIN embargo, al margen de estas consideraciones, que no tienen otro fin que dar a conocer una realidad y concienciar sobre ella a la población conductora, nos gustaría hacer más hincapié si cabe en un aspecto que a nuestro modo de ver resulta fundamental: la relación tan estrecha que existe entre muchas paraplejas y un incorrecto traslado del herido. El informe que publica este número —tan espeluznante como necesario desde el punto de vis-

CON ser conscientes de esta situación y tener en cuenta unas mínimas nociones sobre qué hacer y qué no hacer, habremos dado un gran paso y estaremos contribuyendo decisivamente para que ese capítulo de heridos que con el tiempo —por no decir con las horas— sólo queda grabado en las estadísticas, sean cifras en las que predominen las situaciones temporales y sean escasas las definitivas.

Tráfico

Canciones



Jesús SORIA

DICEN Bibi Andersen y Francisco Herrera, entre copla y copla, que no les gustan las carreteras españolas. Es lógico. Seguramente les gustará mucho más su programa «Sábado noche». No son, sin embargo, un ejemplo más del español que cree que es un magnífico conductor, que los accidentes se producen por culpa del otro, que las revisiones de su coche las hace perfectamente. Vamos, el conductor diez. Como Bo Derek. Menos mal que, en general, prima la sensatez y no son pocos los que reconocen sus limitaciones. Y es curioso que, según la encuesta que publicamos, son los conductores más profesionales los que se muestran más exigentes para combatir las infracciones graves. ¿Será que ven más veces las orejas al lobo? Con tantas horas al volante, desde luego, de canciones deben saber un rato...

QUIENES sí han visto esas orejas son los franceses. Sus cifras de muertos, pese a sus grandes campañas

de tarifa reducida en las televisiones —esa es otra canción—, se multiplicaban y decidieron atajar por lo sano. Fuertes sanciones, retiradas de permiso a pie de asfalto, máxima dureza en definitiva. Y los franceses entienden la situación y aceptan de buen grado las medidas. Todos entienden que hay que acabar con tanta víctima, que además cuesta dos billones anuales. No ocurre igual en Italia. Los «tifosi», que allí abundan, han arremetido contra la decisión de reducir la velocidad en las autopistas dado el incremento de los accidentes. Al fin y al cabo, somos latinos. Porque aquí siempre pasa algo similar, al menos en algún sector. Eso sí, una asociación italiana

ha conseguido frenar los anuncios que incitan a la velocidad. ¿Les suena la canción?

LA canción que sí nos suena a todos es la del socorro al accidentado. Pero la tenemos mal aprendida. Un informe que publicamos también en este número asegura que alrededor del 70 por 100 de los parapléjicos son debidos a accidentes de tráfico. Sin embargo, el dato más espeluznante, a mi juicio, es que una cifra muy importante de estos son ocasionados no en el accidente en sí, sino en el traslado. Vamos, que una buena voluntad mal entendida puede convertir en irreversible una lesión leve. Y si es triste cualquier caso de los que contamos aquí, permítanmelo, mucho más el de esa niña, Ninotschka, a la que, con siete años de edad, algún conductor la subió, para siempre, a una silla de ruedas. Un drama que no nos gustaba contar, pero que había que contar. Un drama que merece que nos aprendamos música y letra al dedillo.

Los prefectos franceses (homólogos a nuestros gobernadores civiles) han pasado las vacaciones veraniegas a pie de carretera, retirando permisos a los amantes del alcohol y la velocidad.

En 1989 las autoridades galas aumentarán en un 50 por 100 el presupuesto destinado a reducir los accidentes



A base de medidas duras y sanciones muy fuertes, Francia había conseguido pasar de los 17.000 muertos por accidentes de tráfico de 1982 a 9.800 en 1987. Sin embargo, en los cuatro primeros meses del presente año, el número de muertes se había incrementado en un 18 por 100. Esta tendencia alarmante del número de muertes culminó con un incremento del 70 por 100 durante el último fin de semana de julio. El primer ministro francés, Michel Rocard, ha asegurado que la nación no puede soportar financieramente esa masacre —unos dos billones de pesetas— y su ministro del Interior, Pierre Joxe, que aparece como el verdadero valedor de la seguridad vial, no ha vacilado en apartar a los gendarmes de sus tareas comunes de lucha contra la criminalidad para volcarlos en la vigilancia y represión en la carretera. Los prefectos (gobernadores civiles) han salido a la carretera durante este verano para retirar permisos a los conductores borrachos y a los que corren demasiado, en un plan de urgencia que ha conseguido romper la tendencia alcista de la accidentalidad.

Informe de José Ignacio RODRIGUEZ

Francia se aprieta el cinturón de seguridad

ENTRE junio y septiembre, unos 500 vehículos camuflados, con gendarmes y miembros del CRS (Cuerpo Republicano de Seguridad) han circulado de incógnito por las carreteras francesas con el fin de reprimir las conductas peligrosas y los excesos de velocidad. Ya lo había anunciado el ministro del Interior, Pierre Joxe: «La represión será despiadada». La seguridad en las carreteras había sido ya tomada como una de las prioridades de un gobierno que no estaba dispuesto a asumir un coste social tan elevado: dos billones de pesetas anuales.

El incremento de la accidentalidad en los seis primeros meses del año había sido notable: el número de muertos se elevaba a 4.974 (el 16,5 por 100 más que en el mismo período del año anterior), mientras que el número de accidentes había pasado de 76.988 a 86.098 y el de heridos de 106.141 a 118.969.

RETIRADA DE PERMISOS Y VUELTA EN TAXI

Durante todo el mes de agosto los prefectos franceses (en España la figura homóloga es el gobernador civil) cambiaron sus despachos oficiales por improvisadas tiendas de campaña al borde de la carretera. Según datos facilitados a esta revista por la Dirección de Seguridad y Circulación Vial de Francia, durante el fin de semana del 15 de agosto los prefectos retiraron en carretera 2.426 permisos de conducir. La retirada inmediata del permiso sólo puede realizarla en Francia una autoridad administrativa como el prefecto, por lo que éstos, o en su defecto el subprefecto o el jefe de gabinete, presidieron durante los fines de semana tribunales al aire libre que obligaron a cientos de automovilistas y a sus familias a regresar a casa en taxi o auto-stop.

Los efectos han sido espectaculares y visibles en todas las carreteras y autopistas francesas. El «miedo al gendarme» se tradujo en una conducción más prudente, de forma que, según la Dirección de Seguridad Vial francesa, agosto ha dado el mejor balance de este año y se ha conseguido romper la tendencia alcista de los accidentes, por lo que medidas como la proliferación de coches policiales camuflados, controles de velocidad y alcoholemia, endurecimiento de las sanciones y la presencia de los prefectos en las carreteras «serán nuevamente aplicadas el próximo verano».



Los franceses aceptan, en general, el endurecimiento de las medidas en materia de tráfico.

En un fin de semana los prefectos retiraron 2.426 permisos a pie de carretera y sus titulares se vieron obligados a regresar en taxi o auto-stop



El primer ministro francés, Michel Rocard, ha manifestado que una política de mano dura es precisa no sólo por razones filantrópicas, sino económicas: en un país con dos millones de parados, cada francés desembolsa unas 30.000 pesetas para hacer frente a los dos billones de pesetas que representa el coste social de los accidentes.

Según las fuentes oficiales francesas antes mencionadas, la velocidad y el alcohol son las dos principales causas

de los accidentes. Concretamente, al alcohol se le atribuye entre el 35 y el 40 por 100 de los mismos. Sin embargo, las multas y penas por conducir ebrio son bastante más severas que en España: de 40.000 a 600.000 pesetas y entre dos meses y dos años de prisión, que pueden llegar al doble en caso de reincidencia o cuando la infracción esté asociada a un homicidio o heridos involuntarios.

Como penas sustitutorias citaremos la de suspensión del permiso hasta cinco años, prohibición para conducir determinados vehículos por el mismo período, confiscación del vehículo, pena de entre uno y 360 días de cárcel si el infractor no puede pagar la multa, y trabajos de interés social en hospitales desde 40 a 440 horas. Asimismo, puede anularse el permiso de conducir, sin posibilidad de obtenerlo de nuevo hasta pasados tres años, debiendo pasar un examen obligatorio. Parecidas penas se imponen por delito de huida, cuando se causan heridos involuntarios que impliquen una incapacidad transitoria de trabajo o exista homicidio involuntario.

Las multas son, en general, duras en la mayor parte de los países europeos. Al contrario que en España, donde el procedimiento sancionador es administrativo, en el resto es judicial, por lo que es habitual que conductas que en España solamente se

PRINCIPALES DELITOS DE TRAFICO

CAUSA	PENAS PRINCIPALES		PENA SUSTITUTORIA	PENA COMPLEMENTARIA
	MULTA (Pts.)	PRISION (1)		
Alcohol	De 40.000 a 600.000 (El doble en caso de reincidencia o cuando la infracción esté asociada a un homicidio o heridas involuntarias)	De 2 meses a 2 años	Suspensión del permiso hasta 5 años; prohibición para conducir determinados vehículos hasta 5 años; confiscación del vehículo; confiscación de uno o varios vehículos durante 6 meses o más; trabajos de interés general de 40 a 440 horas; de 1 a 360 días de cárcel si el infractor no puede pagar	Trabajos de interés general de 40 a 240 horas; suspensión hasta 3 años del permiso o anulación del mismo, o imposibilidad de volver a obtenerlo. (2)
Huida	Idem	Idem	Idem	Trabajos de interés general de 40 a 240 horas; suspensión hasta 3 años o prohibición de obtenerlo. (3)
Heridos involuntarios que impliquen incapacidad transitoria de trabajo	De 10.000 a 400.000 (El doble en caso de reincidencia)	De 15 días a 1 año	Idem	—
Homicidio involuntario	De 20.000 a 600.000 (El doble en caso de reincidencia)	De 3 meses a 2 años	Idem	—

(1) La prisión irá acompañada, o no, de una prórroga simple o con período de prueba.

(2) En caso de reincidencia, o cuando la infracción esté asociada a un homicidio o heridas involuntarias: anulación obligatoria del permiso; confiscación del vehículo; inmovilización del vehículo durante un año.

(3) Estas penas se elevarán al doble en caso de reincidencia o cuando haya homicidio o heridas involuntarias, o una conducción bajo los efectos del alcohol.
Fuente: Dirección de Seguridad y Circulación Vial del Ministerio de Transportes de Francia.

Italia Freno a la velocidad

También Italia ha puesto freno a la velocidad ante el aumento, cada vez mayor, de muertos y heridos en carreteras y ciudades. El 18 y 19 de julio, 95 italianos murieron en accidente. El ministro de Obras Públicas y Transportes, Enrico Ferri, ha promulgado un decreto en el que durante 167 días al año —coincidentes con las vacaciones— se limita la velocidad máxima en autopistas a 110 km/h. y a 90 km/h. en las demás carreteras. De momento, el resto de los días se puede alcanzar velocidades de 130 km/h. en autopistas. Las autoridades, que han establecido multas de hasta 100.000 pesetas para quien contravenga la norma, basan esta nueva estrategia en los resultados del período de experimentación que ha revelado una reducción de los accidentes en un 9,3 por 100, a pesar de que la intensidad del tráfico se había incrementado en un 4,8 por 100. Asimismo, el número de muertos descendió en un 13,7 por 100 y el de heridos en un 6,7 por 100.

Estas medidas han originado una oleada de protestas entre los usuarios. Los adversarios del decreto argumentan que no se puede viajar con un calendario de fiestas en el coche para saber a la velocidad a que se puede correr hoy. Por otra parte, una asociación de peatones ha conseguido que el Tribunal de Autodisciplina Publicitaria prohíba los anuncios que incitan al placer de la velocidad. Asimismo, el Parlamento italiano acaba de aprobar un proyecto de ley que hace obligatorio el cinturón de seguridad, con lo que deja de ser el último país de la Comunidad Europea que no exigía este requisito. A partir de marzo de 1989, los coches matriculados diez años antes deberán estar ya equipados con este elemento de seguridad, con lo que esperan salvar 3.000 vidas.

Mientras tanto, si comparamos Francia e Italia, con un parque similar de vehículos, en 1987 Francia registró 9.855 víctimas mortales por 6.500 en Italia, así como 22.000 heridos menos en este último país. Esto podría explicarse por la especial dureza de la política italiana, que retiró 180.000 permisos el año pasado, mientras que la francesa retiró 130.000.

sancionan con multa (en la actualidad la máxima es de 29.000 pesetas) y todo lo más privación del permiso, en otros países llevan emparejadas condenas de prisión.

Para este otoño está previsto se reúna el Comité Interministerial de la Seguridad Vial para estudiar los resultados de las medidas implantadas y adoptar otras que se estimen adecuadas y que, en todo caso, se prevé sigan la línea de dureza de este verano. Entre las medidas que se barajan se encuentra el Permiso de Conducir con puntuación —que puede ser retirado por acumulación de infracciones—, las penalizaciones de las compañías de seguros a los malos conductores, la retirada del vehículo junto con el Permiso de Conducir en caso de infracción flagrante y una mayor severidad de los jueces. Asimismo, se tiende a que las penas de prisión firme por infracciones graves se rediman mediante el trabajo gratuito en hospitales donde se encuentran las víctimas de los accidentes, o en tareas de asistencia a los accidentados en carretera.

EL 96 POR 100 ACEPTA LAS MEDIDAS

Sin embargo, apagadas las primeras protestas de algunas asociaciones de consumidores que calificaban las medidas de «fascizantes» y que violaban los derechos del hombre,



JOSE RUBIO

Unos cuatro millones de vehículos franceses tienen más de diez años y sólo es obligatorio pasar una inspección técnica cuando se transfieren a otro.



E. CLASCA

Para 1989 se destinarán 412 millones de francos a la seguridad en las carreteras galas.

parece ser que el ciudadano francés acepta, e incluso apoya, medidas más duras de represión para poner fin a la amenaza de los conductores irresponsables. Según una encuesta publicada recientemente por el semanario *Le Figaro Magazine*, el 96 por 100 de los franceses considera normal que la policía proceda a la suspensión y retirada inmediata del permiso a quienes conduzcan en estado de embriaguez. El 75 por 100 apoya la retirada inmediata del permiso a quienes se salten un semáforo en rojo; lo mismo opina el 67 por 100 para aquellos que se salten un stop, y el 54 por 100 cree que debe retirarse el permiso a quienes no respeten los límites de velocidad.

Por otra parte, según el citado sondeo, el 79 por 100 de los franceses apoyaría la implantación de una legislación que obligara a pasar una revisión, cada dos años, de todos los vehículos; otro 79 por 100 sería partidario de que se limitara por ley, a los fabricantes de automóviles, la capacidad de velocidad de los vehículos por debajo de los 160 km/h. Por último, el 71 por 100 de los encuestados considera deseable que se retire inmediatamente el permiso a los automovilistas que hayan acumulado un número determinado de faltas, delitos o infracción al Código de la Circulación.

Otra medida «chocante» que se está llevando a cabo es la prohibición, en determinadas fechas, de que circulen autobuses que transporten más de 15 personas menores de 16 años. El antecedente de esta medida se remonta al último día de julio de 1982, fecha en la que se produjo un accidente de autobús en Beaune, en el que perdie-

Corresponsales españoles en París

«A los franceses les va la marcha del orden»

Tres periodistas españoles —sufridores del problema circulatorio francés desde hace varios años— han manifestado a esta revista lo que a su juicio marca la diferencia o el parecido con nuestro país en materia de tráfico, así como la reacción del conductor francés ante la severidad de las medidas implantadas este verano para reducir la accidentalidad.

■ JUAN PEDRO QUIÑONE-RO, corresponsal de ABC en París, no cree que los franceses hayan considerado excesivamente duras las medidas adoptadas por las autoridades: «Dios aprieta, pero no ahoga, y los franceses son gente de orden en términos no concebibles en España. Aquí se ponen muchas más multas y son más caras que en España. Por ejemplo, ir sin cinturón por la ciudad —aquí es superobligatorio— te sale por unas 10.000 pesetas. Pero la gente acepta esto y más. Les va la marcha del orden.» Sin embargo, a pesar de la creciente escalada de accidentes, no cree que el conductor francés infrinja más o sea más irresponsable: «Más vino que beben los camioneros españoles cuando paran para comer es imposible. Aquí la gente no bebe tanto, aunque, por supuesto, hay excepciones.»

Cuando compara la circulación de dos grandes ciudades como París y Madrid, el balance es más favorable para la primera: «Hay menos atascos y uno no tiene tanta sensación de angustia. Además, el metro parisiense

funciona mejor y llega a cualquier punto de París. Incluso para un extranjero le resulta bastante sencillo tomar un autobús porque todo está muy bien explicado, a base de planos en todas las paradas.»

■ En parecidos términos se expresa el corresponsal en París de *La Vanguardia*, PEDRO SANCHEZ QUEIROLO, quien, después de diez años, ha renunciado a utilizar su vehículo para los desplazamientos. «Sobre todo de día es una locura, porque es difícil encontrar aparcamiento y si estacionas en el carril del bus, te puede costar 12.000 pesetas, o si te saltas un semáforo en rojo, la multa alcanza las 50.000 pesetas. Es mejor el metro, con sus inconvenientes de malos olores y cierto índice de delincuencia.»

Queirolo considera que las autoridades se han puesto muy duras, han aumentado la vigilancia y los controles nocturnos de alcoholemia, «pero los franceses aceptan estas medidas represivas en tanto en cuanto hayan sido eficaces para reducir los accidentes. Y más cuando el problema

ron la vida 56 personas, 47 de las cuales eran niños.

Sin embargo, un subprefecto que realizaba este verano su trabajo a pie de carretera manifestaba a un periodista del «Ouest-France» que la represión no es suficiente, sino que «debe estar inscrita en un marco coherente: formación, concienciación, mantenimiento y control de los vehículos».

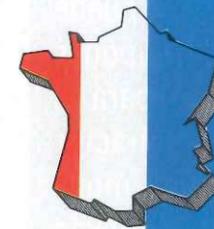
TARIFAS REDUCIDAS PARA LA PUBLICIDAD

Precisamente, según datos facilitados a TRAFICO por la Dirección de Seguridad y Circulación Vial francesa, el gobierno francés dedica a campañas de concienciación de los conductores entre 3.000 y 4.000 millones de pese-

ha sido abordado por las más altas esferas del gobierno, quien ya ha aprobado créditos muy cuantiosos para mejorar las vías y eliminar 70 puntos negros. También es muy probable que ahora establezcan la inspección obligatoria de los vehículos, para lo que las casas Renault y Peugeot han lanzado sus propuestas para hacerse cargo de las mismas. Hay otros aspectos sobre los que se podría actuar, por ejemplo, existen quejas porque las marcas de automóviles anuncian sus vehículos destacando velocidades superiores a las autorizadas. En este sentido se han divulgado teorías sobre la necesidad de limitar la velocidad según el tipo de vehículo, de su capacidad de frenada, etcétera, aunque se mira mucho hacia Alemania, donde no hay limitaciones. Pero también se habla de limitar la velocidad al construir el vehículo. Por ejemplo, hay muchas quejas de que los camiones no respetan los límites de velocidad.»

Después del fragor veraniego se ha entrado en un período de relajamiento, aunque es probable —según Queirolo— que un poco antes de Navidad las autoridades vuelvan a la carga con campañas y medidas severas.

■ ANA JEREZ, de la agencia Efe, es, desde hace tres años, peatón recalcitrante de las calles parisenses. «Es que no tengo permiso de conducir, pero además me apañé bien con el metro y el autobús, mucho mejor organizados que en Madrid.» Ana, que se confiesa lega en materia de tráfico, observa, sin embargo, que «al ciudadano francés, aunque comprende que hay que to-



El gobierno francés ha asumido la seguridad vial como una tarea prioritaria, porque no puede soportar un coste social anual de dos billones de pesetas

tas, utiliza por orden de importancia la televisión, la radio y las vallas publicitarias. Según las citadas fuentes, estas campañas gubernamentales se benefician de una reducción del 65 por 100 en las tarifas de las cadenas públicas de televisión y del 30 al 35 por 100 en las privadas. La reducción en las tarifas de radio es del 20 por 100, y del 30 por 100 en las vallas publicitarias. Por el contrario, en España el organismo homólogo encargado de la seguridad vial —la Dirección General de Tráfico— paga el cien por cien de las tarifas.

Los mensajes de las campañas se orientan hacia tres objetivos: por un lado, recordar al usuario de la carretera la necesidad de respetar las reglas de tráfico. En los últimos años han



Las grandes ciudades francesas también están saturadas, aunque París cuenta con un buen servicio de metro y autobús.

sido enfocadas hacia el problema de la velocidad, el uso del cinturón de seguridad y el respeto a los semáforos. Por otro lado, las campañas intentan informar a los usuarios de la entrada en vigor de nuevas medidas reglamentarias (nueva ley sobre alcoholemia al volante, señalización de cruces giratorios, etcétera), y, por último, sensibilizar a los conductores con los fenómenos de tráfico ligados a ciertos períodos del año, como son la salida de las vacaciones de verano, retorno escolar, etcétera.

Relacionado con esas campañas publicitarias, aunque con distinto signo, existe un convenio Estado-fabricantes

de automóviles sobre el control de la publicidad agresiva que, no obstante, no obliga a los importadores.

Otro aspecto a tener en cuenta es el de la antigüedad del parque de vehículos y su control periódico. De momento, la única obligación de pasar una inspección del vehículo es cuando éste tiene más de cinco años y se transfiere a otro titular. Según fuentes oficiales galas, la media de edad de los 21,8 millones de vehículos que componen el parque total es de algo más de seis años. Sin embargo, el número de vehículos con más de diez años alcanza los cuatro millones y, según fuentes no oficiales, el 19 por 100 de los automóviles actualmente en circulación se consideran peligrosos. Si el gobierno francés se decide a implantar las inspecciones técnicas cada dos años a los vehículos con una antigüedad de más de cinco años, sería necesario revisar el número de estaciones de control actuales (más de 4.500 centros, la mayoría mal equipados), aumentando entre 1.000 y 1.500 los centros muy especializados, para abordar con suficiente rentabilidad un volumen del orden de ocho millones de controles por año.

Así como en España, atendiendo a las recomendaciones de la CEE, las inspecciones obligatorias de vehículos ya son realidad desde hace varios años, hay otro aspecto diferenciador con Francia como es el de la obligatoriedad de pasar reconocimientos médicos al obtener el Permiso de Conducir y, después, periódicamente, en función del tipo de permiso. En Francia sólo pasan reconocimiento médico los conductores de vehículos pesados, transporte escolar, ambulancias y

Conducir bajo los efectos del alcohol es un delito en Francia y puede suponer para el infractor una multa de hasta 1.200.000 pesetas y cuatro años de cárcel



El último fin de semana de julio se cerró con un balance de 170 muertos, un 70 por 100 más de lo que era costumbre.

taxis. Solamente en el caso de que al realizar las pruebas para la obtención del permiso de la clase B (turismos) los aspirantes declaren estar afectados por una enfermedad susceptible de tener consecuencias en la conducción, tendrían que pasar un reconocimiento médico.

CONducir A LOS 16 AÑOS

En cuanto a la obtención del Permiso de Conducir, el Comité Interministerial de la Seguridad Vial —que se reúne una vez al año— acordó en 1987 extender a otros departamentos el aprendizaje anticipado de la conducción (AAC). Esta extensión es efectiva desde mayo de este año y se estaba realizando de forma experimental en

CARRETERAS Y VELOCIDAD EN FRANCIA

Tipo	N.º kilómetros	Velocidad máx. en km/h.
Autopistas	5.700	130
C. nacionales	35.000	90 ó 110 (2 x 2 carriles)
C. comarcales	345.000	90 ó 110 (2 x 2 carriles)
Caminos vecinales	380.000	90

EVOLUCION DE LOS ACCIDENTES EN FRANCIA

AÑO	ACC. CON VICTIMAS		MUERTOS		HERIDOS	
	NUMERO	EVOLUC. %	NUMERO	EVOLUC. %	NUMERO	EVOLUC. %
1983	209.715	-6,0	11.677	-3,5	294.363	-5,9
1984	199.454	-4,9	11.525	-1,3	282.485	-4,0
1985	191.096	-4,2	10.447	-9,4	270.745	-4,2
1986	184.626	-3,4	10.961	+4,9	259.015	-4,3
1987	170.994	-7,4	9.855	-10,1	237.639	-8,3
1988 (4 meses)	54.763	+14,3	3.166	+18,0	75.083	+14,1



Los franceses pueden circular a 130 km/h. por sus 5.700 kilómetros de autopistas.

PROCEDIMIENTO JUDICIAL DE ALGUNAS INFRACCIONES

CONCEPTO	PENAS POSIBLES			PROCESO APLICABLE	
	Multa	Suspensión Permiso	Cárcel	Multa forzosa	Disposición penal o comparenciada ante tribunal de policía
Infracción de peatones y estacionamiento	600 a 5.000	No	No	Sí	No
Cinturón, casco, estacionamiento abusivo o molesto, circular por carril del bus...	5.000 a 12.000	No	No	Sí	No
Estacionamiento peligroso y estacionamiento en el carril del bus	26.000 a 50.000	No	No	Sí	No
Velocidad excesiva, semáforos, stop, prioridad	26.000 a 50.000	Sí 3 años	Sí 5 días	No	Sí
Carecer de permiso de conducir (1.ª infracción) y de seguro	50.000 a 100.000	Sí	Sí 10 días a 30 días	No	Sí
Heridas involuntarias que supongan una incapacidad de trabajo menor de tres meses	50.000 a 100.000	Sí con infracción afín	Sí 10 días a 30 días	No	Sí

Fuente: Dirección de Seguridad y Circulación Vial del Ministerio de Transportes de Francia.

una prolongación de la prueba en tráfico abierto.

PERMISO DE CONDUCIR CON PUNTOS

Otra de las soluciones que se apuntan para controlar mejor al conductor peligroso es el Permiso de Conducir «de puntos». Esta modalidad ya se aplica en países como Alemania, Gran Bretaña, Estados Unidos y Japón y consiste en conservar el derecho de conducir en función de un determinado número de puntos que no debe sobrepasarse. Cada infracción grave está sancionada por un determinado número de puntos. En la República Federal de Alemania, el baremo es de siete puntos por conducir con alcohol, seis por carecer de permiso o de seguro, etcétera. Cuando un conductor ha totalizado nueve puntos, recibe una advertencia. A los catorce debe hacer un examen y a los dieciocho se le retira el permiso. Los puntos negativos se van borrando cada dos años, siempre que en este período no haya cometido una nueva infracción. Únicamente los puntos anotados por conducir bajo los efectos del alcohol no se borran nunca. Llevar a cabo esta experiencia en Francia supondría un período entre dos y tres años, ya que habría que proceder a la informatización de 35,5 millones de permisos.

Por otra parte, los familiares de las víctimas de los accidentes se han dirigido al gobierno para que se impongan restricciones y controles a los constructores de automóviles, entre los que se podría contar la introducción de una «caja negra» en la que quedaría registrada la velocidad del coche en el momento del accidente, o relojes de control en las entradas y salidas de las autopistas que permitieran penalizar a los conductores que hubieran hecho una velocidad media superior a la autorizada.

La preocupación por la seguridad en Francia es tal que el gobierno ha aumentado en un 50 por 100 el presupuesto dedicado a seguridad en carretera, que pasará de los actuales 282 millones de francos a 412 en 1989. Pretenden eliminar 70 de los 85 puntos negros que todavía quedan en el país. Aunque, como señalaba el ministro de Transportes, Michel Delabarre, lo más difícil, pero lo más eficaz, será cambiar la mentalidad de los conductores con medidas educativas y represivas que entrarán en vigor este otoño. ■

algunos departamentos. El sistema AAC consiste en que los jóvenes entre 16 y 18 años están autorizados a conducir automóviles, siempre y cuando hayan tomado veinte horas de lecciones en escuelas de conducción y vayan acompañados de un conductor con permiso válido desde hace más de tres años. Además, no podrán circular a más de 90 kilómetros por hora y nunca por autopista. Con esta experiencia, al cumplir los dieciocho años, los jóvenes han pasado de una tasa de aprobados del 50 por 100, al 80 por 100 y se ha constatado que sufrían menos accidentes, por lo que las compañías aseguradoras han acordado condiciones privilegiadas: reducción a menos de la mitad del recargo aplicable al nuevo conductor y supresión en

el segundo año de todo recargo si no ha tenido ningún accidente.

Por otra parte, un portavoz de la Dirección de Seguridad y Circulación Vial francesa ha manifestado a esta revista que, a partir de ahora «los examinadores tienen la posibilidad de aceptar a dos aspirantes en el mismo vehículo, con lo que no es necesario volver al punto de partida y permite una prolongación significativa y una diversidad más amplia de los circuitos de examen». Asimismo, ha añadido que se está considerando una reforma de la obtención del permiso para conducir vehículos pesados, que podría entrar en vigor en el primer trimestre de 1989, basada en un mayor conocimiento de los órganos mecánicos y de seguridad de esos vehículos, así como



La rehabilitación resulta laboriosa en la mayoría de los casos.



Manolo, 27 años, aún se interesa por las publicaciones del motor.



Ninotschka, una pamplonesa que vio su niñez truncada por un atropello frente a su casa.

CENTRO DE
PARAPLEJICOS
DE TOLEDO:
MAYORIA
DE
ACCIDENTADOS
POR
TRAFICO



Aprendiendo a vivir

UN grupo de jóvenes en sillas de ruedas aguarda en el patio exterior del Centro Nacional de Paraplégicos de la Seguridad Social de Toledo. Esperan al instructor de una autoescuela especializada en la enseñanza a minusválidos. Desean el permiso de conducir, a pesar de que muchos de ellos se ven confinados en la silla de ruedas a causa de algún accidente de carretera. La paradoja se resuelve con claridad en las palabras de Manolo, 27 años, parapléjico por «un fallo de conducción»: «No podemos seguir temiendo al coche —dice—. En nuestra condición actual no nos podemos desplazar en transportes públicos. Y si te acobardas, te tienes que limitar a ir en la silla de ruedas o quedarte en casa. Ahora sí necesitamos un coche adaptado».

De la misma opinión es Nicolás, 54 años, que lleva atado a la silla de ruedas nada menos que veinticinco años tras un aparatoso accidente de moto: «Eso sí —indica—, ahora tienes muy claro que si marcan sesenta de velocidad límite, hay que ir a esa velocidad. En un tramo de cincuenta kilómetros la diferencia entre ir a cien o ciento veinte es de treinta segundos... Y también es muy distinto tener un accidente a noventa que tenerlo a ciento veinte».

En el centro monográfico de To-

ledo son tratados casos que evidencian el peligro que se esconde detrás de cada curva. Ricardo, de 24 años, llevaba una moto a 40 kilómetros por hora. Le acompañaba su novia. Tomó una curva cerrada, apareció un coche y los dos jóvenes cayeron por un terraplén. Ella salió ilesa y Ricardo sufrió una lesión media que le mantiene paralizado de cintura para abajo. «Tengo mucho dolor en las extremidades —dice—, y eso me confirma que la médula sigue viva. Pero aquí nadie te ex-



Carlos, 35 años e inmóvil: «Me estrellé contra un poste al tomar una curva y ser deslumbrado por otro coche».



Vestíbulo de entrada al Centro de Paraplégicos. Los lesionados sueñan con la reinserción en la vida normal.

plica nada.» Para Ricardo aquellos momentos cambiaron su vida. El accidente fue decisivo para su porvenir: «Mi novia no ha vuelto a verme. Todo se ha acabado. Ahora quiero cambiar mi vida. Hace un mes que saqué el carné de conducir, porque un coche adaptado me dará mayor independencia. Y voy a tratar de rehacer mi vida. Es una guerra que no quiero perder».

Manolo, en su silla de ruedas, ojea una revista del motor. «Hay quien después de un accidente como el que yo

sufrió en la carretera se niega a coger de nuevo el volante. Pero si hace eso estará condenado a recluírse en su casa y todo será peor.»

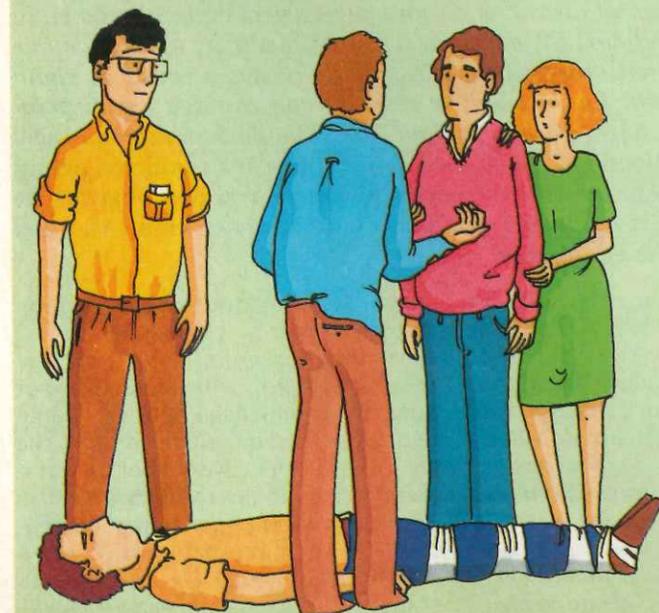
MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA

Se va a crear una unidad específica para atender pacientes en lista de espera en el Centro de Toledo. Habrá una veintena de camas nuevas para dar entrada a esos casos que a diario

van surgiendo y cuya única esperanza es el tratamiento en Toledo. Señala el doctor Jesús Mazaira, subdirector médico del centro, que «hay un treinta por ciento de lesiones incompletas, en las que cabe la recuperación de sus funciones. Luego, están las que denominamos completas, con lesión de minusvalía irrecuperable. Cuando se dan estas lesiones, todo funciona anárquicamente. Las órdenes cerebrales están separadas de la médula y se producen movimientos incontrolados, incluyen-

Cómo actuar con un herido

Un mal traslado, peor que el accidente



LA importancia del traslado de los lesionados medulares es enorme. Lesiones incompletas se vuelven irreversibles a causa de movilizaciones incorrectas. Según el doctor Mendoza, «el diez por ciento de los lesionados medulares presentaría una fractura vertebral sin mayores consecuencias si fueran recogidos y transportados correctamente». Así, resulta una vez más básico y vital el establecimiento de un buen sistema de medicina de urgencia, puesto que —de acuerdo con la citada fuente— más del 60 ó 70 por 100 de los traslados se realiza en condiciones totalmente desaconsejables. Señala el doctor Mendoza que «lo ideal es el transporte en ambulancia medicalizada o en helicóptero; lo menos malo podría ser el remolque de un tractor, la furgoneta o la camioneta..., pero lo que debe evitarse a toda costa es trasladar al lesionado en un turismo, porque al doblarle se le perjudica más que se le ayuda».

Y por si esto fuera poco, fuentes médicas del Hospital de Paraplégicos de Toledo comentan que «no se lle-

gan a conocer entre el treinta y el cuarenta por ciento de las lesiones medulares porque las víctimas mueren antes de que lleguen al diagnóstico. Estamos hablando de entre dos y tres por cada cien mil habitantes, o de cuarenta por cada millón. Pero hay más casos de los que están contabilizados».

De cómo se recoja y traslade al herido va a depender en gran medida el porvenir de éste. Así, conviene advertir al accidentado ya «in situ» de que no se mueva por sí mismo. Mientras se aguarda una asistencia médica en condiciones, un mínimo



do la vejiga, el intestino y los esfínteres. Por eso tratamos de mejorar la calidad de vida de los pacientes, dándoles mayor independencia y rehabilitando estas funciones».

En la sala de rehabilitación, decenas de lesionados se esfuerzan por mover partes de su cuerpo que están paralizadas. Carlos, de 35 años, se halla boca abajo sobre un colchón de gimnasia. «Entré aquí —dice— sin poder moverme en absoluto. Me estrellé contra un poste al tomar una curva deslumbrado por otro coche. Llevo aquí casi un año.» Ahora, Carlos puede comer con un adaptador que suple sus limitaciones de movimiento. Antes, ni eso.

Los pacientes son entrenados en cursos de terapia ocupacional. La idea es que alcancen un cierto nivel de independencia en actividades de la vida diaria y para fortalecer y potenciar la habilidad de las manos, a menudo bajo los efectos de la parálisis. Una joven, ya madre, trata de vencer las dificultades que suponen sus dedos rígidos. Tuvo un accidente de carretera y ahora sólo puede mover las muñecas. Lleva cinco meses en el Centro de Toledo y ha conseguido utilizar cucharas y tenedores adaptados. Es una batalla segundo a segundo contra la adversidad implícita en este tipo de lesión. Sus armas: esperanza, entrenamiento y enormes dosis de afán de superación.



Maricruz quedó paraplégica tras un accidente en un coche que no conducía. Ahora es animadora de otros discapacitados.

Maricruz tiene 23 años. Lleva un año y siete meses en una silla de ruedas. Maricruz trabaja como ATS y animadora de grupo en el Centro de Paraplégicos de Toledo. En una curva salió despedida del vehículo que conducía un acompañante. Desde entonces se ha sobrepuesto a las circunstancias y trabaja para superarse más cada día, al tiempo que ayuda a los demás en la misma tarea. «Lo pasé muy mal —explica—. Quien conducía el coche no ha venido ni a verme. Esto me ha servido para pensar que si la amistad era así, no quiero más amigos.» Una vida trastocada dramáticamente por un movimiento de volante incorrecto.

«UN INMENSO PAQUETE DE CABLES»

El Centro de Toledo, el único dependiente de la Seguridad Social en su género, cuenta con 226 camas. «Se recibe a los agudos pronto y vienen de toda España, ya que llegan a nuestro helipuerto con urgencia —indica el doctor Mazaira—. Pero los lesionados crónicos tienen que estar en lista de espera durante más de un año.» Un equipo multidisciplinar se ocupa de los pacientes: hay médicos, psicólogos, fisioterapeutas, ATS, en una difícil labor de rehabilitación.

Según el doctor José Mendoza, jefe del Departamento de Rehabilitación del Centro, «hay que tener en cuenta que la médula espinal es como un inmenso paquete de cables telefónicos con microamplificadores, que serían las neuronas, a lo largo de todo el camino. Y estamos hablando de dos o tres millones de neuronas por centímetro cúbico y de unos cuantos millones de cables. Cuando esto se secciona, el problema es prácticamente irrecuperable. No hay forma de suturarlo.»

Según el doctor Mendoza, a mediados de los años 60 los lesionados eran un tercio por accidentes de tráfico y dos tercios por accidentes de trabajo. «Hoy —indica—, el setenta por ciento o más son accidentados de tráfico, el veinte por ciento, por accidentes de trabajo y entre el cinco y el diez por ciento, accidentes casuales. Y lo más frecuente son accidentes de automóvil, seguidos por los de moto, que son más graves. Casi todos producen tetrapléjicos (parálisis en las cuatro extremidades) al romperse la columna cervical. Y, según un estudio que realizamos hace años, está comprobado que el cinturón de seguridad disminuye la gravedad de las lesiones, que el punto más peligroso es el asiento del copiloto y que se producen generalmente en salidas en curvas con vuelcos.»

Esa delicada estructura del sistema



Hay que aprender a conducir de nuevo, con vehículos adaptados, «porque no podemos seguir temiendo al coche».



Después de un accidente de carretera, la paciente ha tenido que volver a aprender a utilizar los cubiertos.



Los doctores Mendoza y Mazaira, del Centro de Toledo, comentan la problemática de las paraplejas al redactor de TRAFICO.

nervioso llamada médula que se aloja en el canal cervical no puede reemplazarse ni unirse cuando resulta seccionada. Es la gran tragedia de estos lesionados. Se dan en España unos 1.200 nuevos casos al año, unos 840 derivados de accidentes de tráfico. Eso supone una incidencia de 24 a 30 nuevos lesionados por cada millón de habitantes. Personas que sufrirán secuelas permanentes, de por vida en una silla de ruedas. Fuentes del Cen-

tro de Toledo estiman en alrededor de 15.000 el número de postraumáticos. Se ha observado que las lesiones cervicales muy altas (y cuanto más altas más graves son) están sujetas a complicaciones respiratorias, lo que dificulta mucho las perspectivas de rehabilitación.

En accidentes de origen traumático se da un 60 por 100 de casos originados por accidentes de tráfico, y destaca el hecho de que van aumentando los le-

siionados cervicales en motocicleta (alrededor de un 40 por 100). Aparte del accidente aparatoso con víctimas despedidas, va siendo cada vez más frecuente la discopatía producida por un frenazo brusco que genera lo que los expertos llaman «movimientos de latigazo».

LA TRAGEDIA DE NINOTSCHKA

El paciente estará una media de seis a siete meses en el centro. Primero, dos o tres meses en cama, mientras se consolida la fractura. Después, en el período de rehabilitación, fuera de la cama, donde se le enseña el manejo de las sillas, aparatos para andar y para valerse en su vida diaria, así como cursos prevocacionales y sesiones de rehabilitación sexual. La reinserción laboral es virtualmente un imposible. Desde noviembre de 1974 el Centro de Toledo trabaja para acercar a los discapacitados a la vida normal en plena integración; un objetivo que dista mucho de estar al alcance de la mano.

Pero lo que mantiene en marcha la máquina es el entusiasmo de un equipo de especialistas que dedican su tiempo al tratamiento y recuperación —dentro de lo posible— de este tipo de lesionados. Y en casos tan complicados como el de Ninotschka, la niña pamplonica que resultó arrollada por un automóvil cuando, con siete años

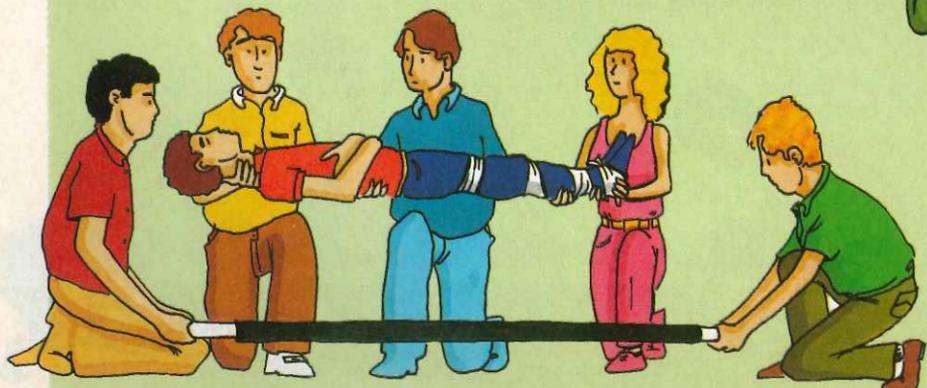
•••

sente que al lesionado hay que manejarlo como un bloque rígido y de forma simultánea por todos los socorristas o personas que lo cojan para cambiarlo de posición o levantarlo en una camilla.

En este sentido, todo accidentado que esté consciente debe ser colocado en posición supina —tendido boca arriba— si había quedado en otra postura, ya que ni de costado ni boca abajo se protege la médula del lesio-

nado. En el caso de que el paciente haya perdido el conocimiento conviene ponerlo en posición lateral, semilateral o semiprona (parcialmente boca abajo) para evitar la aspiración de secreciones por el aparato respiratorio. Pero nunca, estando inconsciente, se le ubicará boca arriba. Los socorristas que asistan al paciente deberán actuar al unísono bajo las órdenes del más experimentado de entre ellos. En las lesiones de cuello, la per-

sona de este grupo que tenga más experiencia tomará la cabeza del lesionado entre sus manos y realizará una ligera tracción cervical, teniendo un exquisito cuidado de no flexionar, doblar o rotar el cuello y la cabeza en ninguna dirección.



LA COLUMNA, SIEMPRE RECTA

El paciente, según los consejos recogidos por el Centro Nacional de Rehabilitación de Paraplégicos de

Toledo, debe tener siempre la columna recta y su cabeza perfectamente alineada con el eje del cuerpo.

La propia chaqueta del accidentado, una almohada o una toalla enrollada servirán para colocarse bajo el lugar donde se sospeche que hay fractura, en orden a restaurar las curvaturas normales de la columna vertebral cuando se ponga al herido en el suelo.

Hay que retirar los objetos duros, tales como llaves o monedas, de los bolsillos del accidentado para evitar que hieran su piel durante el traslado. Durante la espera conviene abrigo al herido con mantas o cobertores, pero jamás poner bolsas de agua caliente que puedan causar quemaduras.

También se aconseja colocar almohadas o algo blando entre los tobillos y rodillas, así como vendar de forma holgada las dos piernas juntas, al tiempo que se pone algo blando debajo de las pantorrillas para evitar que los talones puedan ulcerarse. •••

de edad, jugaba delante de su casa. Hoy Ninotschka cuenta doce años y no puede jugar con las otras niñas. No puede moverse porque tiene quintuplejía, el cuadro más grave que puede presentarse en las lesiones medulares. Para respirar necesita una pila que su madre debe cargar a diario. Porque Ninotschka lleva implantados dos marcapasos diafragmáticos, uno en cada pulmón, que hacen las funciones simuladas respiratorias. Esta pequeña ha entrado en la galería de casos únicos de la medicina a causa de aquel coche que, a 90 kilómetros por hora, se la llevó por delante, machacando parte de su bulbo raquídeo y proyectándola a una distancia de 50 metros. Así le sobrevino el corte de sus funciones respiratorias y la quintuplejía. Su madre, Yolanda Merino, indica que «esto es lo peor que nos ha pasado. Mi hija es una muerta en vida. Sólo un caso entre cien sobrevive. Si fallo un minuto y no atiendo al estado de sus pilas se me muere. No puede hablar y se expresa con mímica. Van a implantarle un marcapasos que le dejará siempre abierta una cánula en el cuello, con un taponcito, para que pueda hablar. Será una voz entrecortada, pero será su voz». Yolanda dice que su hija ha estado dos años en el hospital, que ha pasado siete meses en la UVI, otros seis meses en casa y ahora de nuevo en el Cen-

tro de Toledo. «Mi hija tiene mucha vitalidad, a pesar de que no se puede mover en su silla. Estudia quinto de EGB, pinta con la boca y toca el órgano con un punzón. Ahora esperamos que los programas de ordenador para minusválidos le permitan hacer más cosas.»

Y Ninotschka Moral, postrada en una silla con batería que la dota de movilidad mecánica, mira al cielo y busca el calor del sol sobre su rostro. «No existen las amistades —señala Yolanda, su madre—. Hasta los familiares van fallando. Quedamos ella y yo.»

Quintuplejía más afección bulbo-raquídea más neuronas destruidas. Ese es el diagnóstico de la pequeña de Pamplona, de la niña que aún tiene pesadillas con aquel Seat Panda rojo y la mujer que lo conducía. «¡La mato, la mato!», balbucea Ninotschka cuando despierta de una de estas noches infernales.

«Haría falta un milagro para que mi hija se recuperara —comenta Yolanda con amargura contenida—. Ella tiene mucha vitalidad natural y quiere aprender contabilidad. Pero no es justo que la mujer que la atropelló siga conduciendo.» Un drama vivido a diario por una familia víctima de la carretera.

Juan GIRON ROGER
Fotos: Miguel GARROTE
(Enviados especiales)



ALVELO: Adiós al fútbol

José Manuel Alvelo, jugador del RC Celta, fue una de las noticias tristes del verano. Un accidente en la autopista Pontevedra-Vigo acabó con su carrera de futbolista y cambió radicalmente su vida, que va a continuar unida a una silla de ruedas. José Manuel, de 26 años, se encuentra internado en el centro toledano, afectado de tetraplejía, y su estado anímico «es muy bueno», según explicaba a TRAFICO el doctor Mendoza. Y añadía que «ha mostrado una excelente actitud, sigue el fútbol a través de los medios informativos y se mostró feliz y emocionado cuando hace unas semanas lo visitaron todos sus compañeros de equipo».



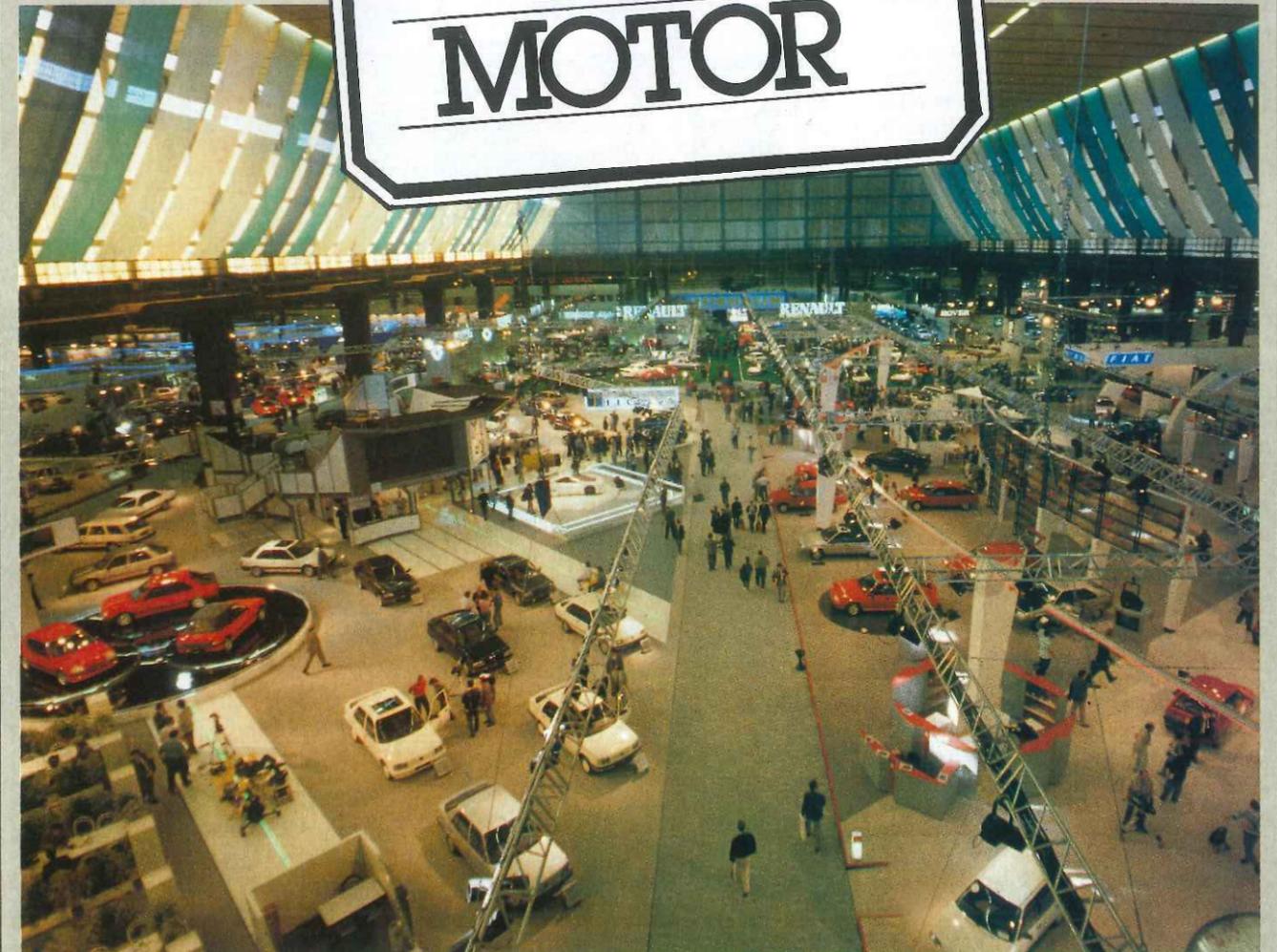
••• La camilla en que será transportado el lesionado medular tiene un papel decisivo en la prevención de complicaciones. Así, el herido deberá ser trasladado en una camilla firme que dificulte que su columna pueda flexionarse. Si no se cuenta con camilla, una tabla, un tablero duro o incluso una puerta sacada de sus goznes pueden hacernos un buen servicio.

Hay que colocar un soporte tipo almohada o rollo debajo del sitio probable de fractura, según el nivel de lesión, con objeto de producir una ligera hiperextensión de la columna en esa zona. En el caso de que no pueda determinarse el sitio de la fractura, se colocarán rollos o almohadas de grosor adecuado para mantener las curvaturas normales de la columna a nivel de la ensilladura lumbar y de la nuca. Del buen traslado se derivará un mejor tratamiento y mayores perspectivas de recuperación.

J. G. R.

Tráfico DEL MOTOR

Salón del Automóvil



Bajo la panorámica del Salón, silueta del Coupé Volkswagen Corrado y microcoches que pueden conducirse en Francia a partir de los 16 años.

La moda pasa por PARIS



Para los fabricantes de automóviles, el comienzo de un nuevo año se fija en los meses de septiembre y octubre. Las gamas 89 de Seat, Ford o Renault son ya realidad y se están vendiendo en los concesionarios. Es el momento de plantearse una nueva compra para aprovechar las mejoras que habitualmente se introducen en todos los modelos. A nivel europeo y en los años pares, es el Salón de París el escaparate elegido por los fabricantes para dar a conocer sus novedades. De él nos habla en este reportaje Alberto Mallo, subdirector de la revista Motor 16.



La moda pasa por PARIS

En el Salón de París, convertido este año por sus organizadores en «Mondial de l'Automobile» para conmemorar su setenta y cinco aniversario, se han podido apreciar desde los nuevos Renault 19, Opel Vectra, Volkswagen Corrado o Audi V-8, hasta el supereconómico Citroën AX diesel, que antes de finalizar el año estará a la venta en España, o el aparentemente invariado Ford Escort, que, sin embargo, tiene un motor capaz de superar las más estrictas normas antipolución y que ya se puede adquirir en nuestro país. Junto a estos coches de producción, el Salón de París ha tenido otros protagonistas: los prototipos futuristas de Citroën, Peugeot y Renault, que adelantan soluciones técnicas a incorporar en sus próximas novedades.

Dos modelos de tipo medio, el Renault 19 y el Opel Vectra (sustitutos del R-11 y del Opel Ascona), se han disputado el interés general. Si los prototipos antes citados han causado estupor entre los visitantes, el Vectra y el 19 son los que han logrado mayor aceptación. En toda Europa han sido 50.000 los pedidos de Opel Vectra, antes de iniciarse su venta a mediados de este mes. En cuanto al R-19, Renault tiene depositadas en él todas sus esperanzas, aunque no va a serle fácil hacer olvidar las cifras récord logradas con el R-11, durante varios años el coche más vendido en España. El 19 tiene una arquitectura similar, una carrocería de nuevo diseño y una nueva familia de motores, entre los que se cuenta uno de dieciséis válvulas y alto rendimiento, que sustituye a los turbo. El Vectra va más allá, con una versión de cuatro ruedas motrices, sistema antibloqueo de frenos y dos tipos de carrocerías, con o sin portón posterior. El R-19, por el momento, sólo ofrece modelos con portón posterior; los equivalentes al R-9, de maletero diferenciado, aún tardarán unos meses en llegar.

Dos modelos exclusivos del grupo alemán VAG eran las otras novedades que se mostraban por vez primera ante el gran público. Uno es un deportivo, el Volkswagen Corrado, y otro un modelo de lujo, el Audi V-8. Ambos estarán a la venta en España en los primeros meses del 89. El Corrado es un coupé de dos puertas y portón posterior, pero con capacidad para cuatro personas y su equipaje. Dispone de un motor sobrealimentado por un compresor tipo G, exclusivo de Volkswagen, con el que de-



Audi V-8



Opel Vectra.



Alfa Romeo 164.

sarrolla una potencia de 160 caballos y puede alcanzar los 225 kilómetros por hora. Pero su precio es de cuatro millones. A España vendrá una versión más barata y menos potente, de 139 caballos de potencia, el mismo motor del Golf GTi 16 válvulas.

El Audi V-8 es prácticamente un Audi 200, con dos motores de Golf 16 válvulas unidos para formar su planta motriz de ocho cilindros en V. Frente a los modelos grandes de las mar-

cas competidoras (BMW Serie 7 o Mercedes Serie 5) tiene la ventaja de sus cuatro ruedas motrices y la desventaja de unas prestaciones menos brillantes.

Las novedades francesas no son tan espectaculares, pero sí muy interesantes. Por ejemplo, el AX diesel es el modelo que menos gasta: sólo 3,6 litros cada cien kilómetros a una velocidad mantenida de 90 kilómetros por hora. Y alcanza una velocidad máxi-



Nissan 200 SX



Renault 19 16 válvulas.

ma de 155 kilómetros por hora, gracias a su nuevo motor de 1.360 centímetros cúbicos. Otra novedad de Citroën es el BX con tracción a las cuatro ruedas. En los Peugeot, destacar los motores TU (los que montan los Citroën AX) en los 205. Una mejora más notable todavía para los usuarios españoles que podrán comprar el 205 con dicho motor en la versión GT. Hasta ahora, los 205 españoles, a excepción del GTI, montaban sólo el motor de origen Simca. Hablando de motores, citar el nuevo 1.300 de Ford para el Escort, un motor de los llamados de «mezcla pobre» con bajo nivel de emisiones de humo. Este motor funciona a medio régimen con 19 partes de aire por una de gasolina. Gracias a ello, no tiene que recurrir al catalizador para superar los valores de contaminación que entrarán en vigor en 1992.

El resto de las novedades han sido obra de carroceros o constructores artesanales que no se verán en España, salvo las nuevas versiones del Seat Ibiza Disco y Confort, versiones baratas de tres y cinco puertas respectivamente, a partir de 930.000 pesetas.

En cuanto a los fabricantes japoneses, esta vez fue sólo Nissan el que

El futuro

Los coches del futuro se llaman Citroën Activa, Peugeot Oxia y Renault Megane. Cada uno en su género son auténticos fuera de serie, modelos cargados de tecnología y soluciones vanguardistas. El Citroën tiene las suspensiones más avanzadas. Al sistema hidráulico ha sumado el control electrónico y el resultado es excelente. El Peugeot es un coche de carreras sin serlo y el Renault es lo más cómodo que pueda pedirse en berlinas de cuatro plazas.

El Citroën Activa tiene también un sistema de dirección a las cuatro ruedas. En maniobras, el Activa es sumamente manejable. Su diámetro de giro es de 8,8 metros frente a los 12 metros de un modelo convencional, de tamaño equivalente. Sus cuatro ruedas son directrices, independientemente unas de otras. Cada una tiene un motor que acciona el giro a través de una central electrónica, en función de diversos parámetros, como la velocidad del coche, la rapidez con que se gire el volante, etcétera. El volante no va unido a una columna de dirección convencional, sino a un cable, que transmite los deseos del conductor a la centralita electrónica. Las suspensiones están controladas electrónicamente y su funcionamiento lo determina una computadora en función de diversos parámetros.

El Peugeot Oxia es un superdeportivo de 680 caballos de potencia. La velocidad máxima es superior a los 300 kilómetros por hora, pero ello no quita para que en su interior haya un teléfono y un ordenador personal para satisfacer cualquier necesidad. El Oxia emplea materiales avanzados como la fibra de carbono o el kevlar y un motor de seis cilindros en V, veinticuatro válvulas, cuatro árboles de levas y doble turbo.

Por último, el Renault Megane ofrece sobre todo un máximo con-



Citroën Activa.



Peugeot Oxia.



Renault Megane.

fort a los ocupantes. Sus asientos son auténticos sillones con amplias posibilidades de regulación y en el techo hay dos pantallas de video. El cambio puede manejarse manual o automáticamente y el conductor dispone de la ayuda del sistema de navegación Atlas para conocer itinerarios alternativos o datos de interés de la carretera por la que circula.

aportó novedades, como un nuevo Prairie y el 200 SX. El Prairie es un vehículo monovolumen, tipo Renault Espace, con tres filas de asientos, puertas correderas y tracción a las cuatro ruedas. Es un vehículo ideal como taxi y seguramente se verá bajo esta configuración en la Barcelona del 92. El 200 SX, de momento, no parece que vaya a venderse en España.

Una pena, porque es un deportivo de gran belleza y avanzada tecnología.

En cualquier caso, el volumen de novedades que aparecerán en el mercado en los próximos meses va a ser considerable. ¡Que usted lo elija bien!

Alberto MALLO
Fotos: A. J. NIETO
(Motor 16)

Luces interiores

EN una hipotética lista de averías por orden de importancia, las luces del interior del habitáculo, motor y maletero casi todo el mundo las pondría en último lugar. Como hacer una pequeña reparación también exige un cierto período de tiempo, cuando deja de lucir una lámpara del interior, o la luz del maletero o del motor (si nuestro coche cuenta con ellas), lo más frecuente es que la avería, por intrascendente, quede sin repararse. Pasados los días, semanas o meses, sin que esta falta nos moleste lo más mínimo, se presentará la ocasión en que tendremos que mirar la hora o consultar un mapa de noche, mirar el nivel de aceite a oscuras, o meter y sacar bultos del maletero cuando se ha fundido la luz del garaje. Para consultar la hora siempre podremos levantar la muñeca en el momento en que nos cruzamos con otro vehículo, pero para ver el mapa tendremos que detenernos. Las luces auxiliares interiores no nos parecen importantes hasta que no podemos contar con ellas. Su presencia pasa inadvertida, pero su ausencia se hace molesta. Prácticamente el cien por cien de los fallos de las luces interiores se producen bien porque se funde una bombilla, o bien porque falle un contacto. Ambas contingencias son de fácil solución, aunque en el primero de los casos necesitamos el repuesto para solucionar la avería. Tampoco es esto un gran problema, dado que en todos los juegos de repuesto de luces se suele incluir una lámpara de este tipo (que hoy están normalizadas en un alto porcentaje y sirven, por ello, para todo tipo de instalaciones y para todas las marcas). Respecto a los contactos, es relativamente frecuente que la bombilla se salga de su encaje como consecuencia de un golpe, bache, etcétera, y lo normal será que el paso del tiempo acumule óxido y suciedad, impidiendo el paso de corriente.

Juan A. DE LA RICA

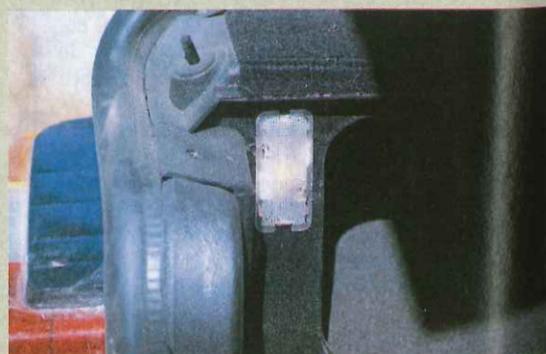
DE forma universal, las tulipas de las lámparas de luces interiores son de plástico translúcido. No es normal que se rompa o deteriore, salvo en el caso de recibir un fuerte golpe, y, por otra parte, se trata de un repuesto barato y fácil de encontrar.

ANTAÑO la sujeción de las tulipas se solía hacer mediante tornillos, pero en los coches modernos se prescinde, por sencillez y coste, de los mismos. La sujeción se hace simplemente por presión; la punta de un destornillador plano suele ser la herramienta ideal para soltarlas.

EN ocasiones encontraremos que la lámpara se ha fundido y en otras veremos que se ha desprendido de sus soportes; esto último, normalmente como consecuencia de algún golpe, paso por un bache, etcétera. Colocar en su posición nuevamente la bombilla es sumamente sencillo.

CON el paso de los años es más frecuente que se deterioren los contactos que encienden las luces que el que éstas mismas se estropeen. El empleo de un desoxidante y una somera limpieza darán nuevos años de vida a la luz.

LA luz del maletero pasa tan inadvertida que muchos propietarios ignoran que su automóvil la posee; por otra parte, se encuentra mucho más expuesta a los golpes que las del habitáculo, por lo que es igualmente más fácil que se estropee.



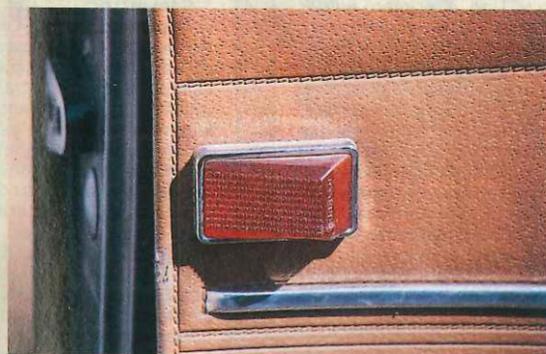
ESTAS luces suelen encajarse a presión mediante un clip, fácil de soltar, pero la operación se debe realizar con cierta prudencia para no forzar y dañar el plástico de la tulipa.



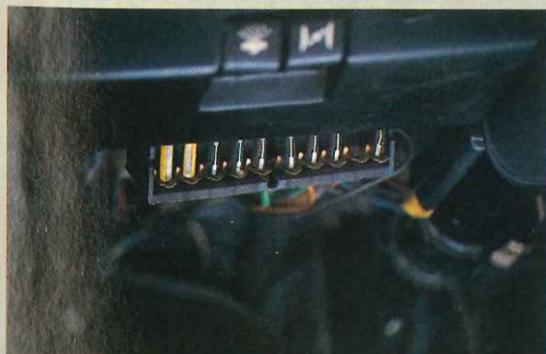
EN algunos vehículos se coloca una luz de cortesía en el capó motor. Su utilidad sólo se pone de manifiesto en ocasiones excepcionales, pero éstas se presentan igual de día que de noche. En este último caso se agradece enormemente esta pequeña ayuda.



UNA de las herramientas más prácticas para llevar en el automóvil es una lámpara portátil conectable a la batería, o simplemente una linterna, aunque en este último caso suele ocurrir que el día que la necesitamos la encontramos sin pilas (no sé por qué es así, pero siempre ocurre).



APARTE de las luces estándar, hay modelos, principalmente los mejor equipados, que cuentan con luces de apertura de puertas, de guantera, etcétera. Si hacemos un repaso general, conviene igualmente no olvidarlas, aunque su importancia sea menor.



Si además de las luces interiores nos encontramos simultáneamente con otros mecanismos eléctricos que no funcionan, antes de realizar ninguna otra operación debemos comprobar que ninguno de los fusibles se ha fundido o está mal conectado.

Transmisión continua

HAN sido muchísimas las ocasiones en que los ingenieros del automóvil se han planteado el empleo de un sistema de variación continua que acople las ruedas y el motor. En las actuales cajas de cambios de 4 ó 5 relaciones existen otras tantas posibilidades, pero con un hipotético sistema de variación continuo, éstas serían casi infinitas. Es necesario advertir que esto último no es lo mismo que una caja de cambios automática, que, en definitiva, es un sistema con tres o cuatro relaciones, en el que es posible que éstas se seleccionen de forma automática.

De las varias e ingeniosas soluciones buscadas para establecer una transmisión continua, a lo largo de la evolución técnica del automóvil ha tenido cierto éxito un sistema consistente en una doble polea (una solidaria con el motor y otra con las ruedas) y una correa que transmite el movimiento de una a la otra. Mediante un sistema automático, las dos paredes que forman cada polea se pueden unir o separar variando el radio de giro de la correa y de esta forma la relación de transmisión.

Actualmente son muchísimas las motos, sobre todo velomotores, que circulan con una transmisión de este tipo, pero cuando se ha ensayado en automóviles se ha comprobado que una correa elástica es difícil que reúna las condiciones necesarias para transmitir una elevada potencia, tanto de tracción como de freno.

Llegados a este punto y dado que el par de poleas móviles sí es sumamente práctico, los investigadores se han centrado en la correa creando una que fundamentalmente no trabaja a tracción, sino a compresión. Con una transmisión de este tipo se encuentran en el mercado en estos momentos varios modelos de pequeño tamaño, dotados de algo mucho más completo aún que las cajas de cambio automáticas y al mismo tiempo más barato.

La correa especial capaz de transmitir un alto par y potencia está formada por un conjunto de diez anillos concéntricos, que unidos forman dos cintas flexibles y 300 piezas de acero solidariamente unidas a las cintas.

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...

Fiat Tipo 1.6 DGT

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

DATOS TÉCNICOS

MOTOR
 Posición: Delantera.
 Cilindros: Cuatro en línea anterior transversal.
 Cilindrada: 1.580 c.c.
 Alimentación: Carburador de doble cuerpo.
 Carburante: Gasolina súper.
 Depósito: 55 litros.
 Potencia máxima: 83 CV a 6.000 r.p.m.

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

FRENOS
 De disco en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras, sistema en X con servofreno. ABS opcional.

SUSPENSION
 Independiente a las cuatro ruedas.

DIRECCION
 Tipo: De cremallera.
 Diámetro de giro: 10,3 m.

RUEDAS
 Llantas: 5B x 13" H.
 Neumáticos: 165/70 R 13.
 Peso: 970 kg.
 Longitud: 3.958 mm.
 Anchura: 1.700 mm.
 Altura: 1.445 mm.
 Maletero: 350 dm³.
 Precio final: 1.735.000 ptas.

La Voz de Galicia

Estética	7	SEGURIDAD	
Acabado	6	Estabilidad	8
Habitabilidad	7	Suspensión	7
Maletero	7	Frenos	7
Confort	8	Dirección	8
Instrumentación	7	Ruedas	8
Equipamiento	9	Luces	7
Potencia	8		
Elasticidad	7		
Cambio	7	NOTA MEDIA: 7,4	
Velocidad punta	8	NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,5	
Aceleración	7		
Consumo	7		

Comentario.—Fiat es, con el Tipo, el primero en dar la batalla en un segmento que va a tener muchos competidores cuando se establezca el mercado único europeo. Está en la gama de los turismos del tipo medio familiar, que en realidad va a ser el sector que dará a cada constructor su peso específico. Fiat, con el Tipo, y concretamente con esta versión 1.6, tiene muchas posibilidades de colocarse en los primeros lugares del ranking europeo, aunque no cabe duda de que aún tiene que cambiar muchas cosas en este vehículo, especialmente en lo que a su presentación interior se refiere. En su exterior se distingue perfectamente de sus competidores porque su diseño es personal y característico y, además, le da un excelente coeficiente aerodinámico, por lo que sus prestaciones, pese a que le sobran kilos, son realmente brillantes. Otros de los factores a destacar son su equipamiento y su precio, realmente bajo.

LO BUENO

- Aerodinamismo.
- Precio.
- Prestaciones.

LO MALO

- Acabado mejorable.
- Presentación interior.
- Peso excesivo.

auto

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

Comentario.—El Fiat Tipo revoluciona dentro del mercado de los turismos de cinco metros. En esta categoría ofrece otro modelo que ofrece tan buenos resultados como los de las plazas traseras, que sólo encuentra superior. Su aspecto exterior es atractivo, especialmente en la parte delantera, donde han adoptado soluciones propias de los caminos tradicionales, mejorando la capacidad interior (aunque el modelo al que sustituye), sino que también ofrece una suspensión mucho mejor diseñada, que le confieren, junto con el motor, un excelente comportamiento. Fiat se ha buscado un motor elástico y la buena respuesta a las peticiones de los usuarios, permitiendo una conducción cómoda y silenciosa, con desarrollos largos, beneficioso para el confort de marcha.

LO BUENO

- Motor elástico.
- Consumo recortado.
- Habitabilidad y confort.

LO MALO

- Dirección dura en parte.
- Estética peculiar.
- Asientos cortos de banco.

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO
 PARA
 ALUMNOS
 Y
 PROFESORES
 NUMERO 19

Coordinación:
 Alejandro G. VADILLO

Periódicos y emisoras incluyen secciones que contribuyen a su enseñanza



LA EDUCACION VIAL, MATERIA DE PRENSA

Distintos medios de comunicación, prensa y radio, vienen interesándose, cada día más, por llevar a los jóvenes, a través de las ondas o del papel, noticias sobre el mundo del tráfico y de la circulación. Por otro lado, el convenio prensa-escuela va permitiendo paulatinamente que desde el colegio se empiece a estimar la

labor difusora del periódico. La Educación Vial ha de valerse de cualquier medio para llegar a su principal destinatario: el niño, presente y futuro de la sociedad. Prensa y radio aúnan sus esfuerzos y aportan su grano de arena, siendo, una vez más, un complemento de apoyo a la enseñanza.

LA EDUCACION VIAL, MATERIA DE PRENSA

La inquietud de las empresas editoras de publicaciones por fomentar la lectura, traída de la mano de aquello tan conocido de que «en España se lee muy poco», hace que surjan convenios como el de prensa-escuela, por el cual dichas editoras confían en introducir el hábito de la lectura entre las generaciones más jóvenes, conocido, además, el hecho de que los escolares que «estudian» el periódico son más participativos y se muestran más interesados en la actividad escolar, según datos del MEC.

Dados estos antecedentes, son variados los medios de comunicación impresos que insertan suplementos escolares, que, de forma monográfica o por medio de entregas, llegan a los centros escolares como un material didáctico más.

TRAFICO-CHICO ha querido conocer la opinión de estos medios, que, además, introducen en su suplemento páginas dedicadas a la Educación Vial, de manera sistemática, como una sección más.

Prensa y Educación Vial

Para Manuel Angel Castañeda, director de «El Diario Montañés», de Santander, «la inclusión de temas de Educación Vial en las páginas del suplemento escolar, que sale todos los miércoles, constituye un hecho muy positivo. Este curso que ahora comienza constituye para nuestro suplemento el tercer aniversario. Ahora consta de cuatro páginas, pero pretendemos duplicarlas y conseguir, además, que sean los centros escolares quienes confeccionen su propio periódico».

En términos similares se pronuncia Fernando Altés, director del diario «El Norte de Castilla», de Vallado-

lado, el programa prensa-escuela consigue que ésta sea más útil y abierta a la realidad».

Formidable acogida de los chavales

Tienen los escolares aragoneses, a través de las páginas de «El Heraldo Escolar», la oportunidad de trabajar tanto en sociales como en matemáticas por medio de las noticias del periódico. José Luis Trasobares, del zaragozano «Heraldo de Aragón», afirma: «Estamos muy satisfechos del suplemento escolar, que va ya por su cuarto año», y añade: «Con el apoyo de los animadores de Tráfico confeccionamos fichas de trabajo para los profesores, que, a su vez, interesan a los alumnos en esta materia. Nos tomamos muy en serio este suplemento didáctico, y la respuesta obtenida es muy satisfactoria».

La buena acogida por parte de los alumnos y el deseo de superación de la prensa constituyen un denominador común en esta relación periódico-educación vial, y así viene a corroborarlo Ignacio Esar-



Los estudios de Radio Alcoy durante el programa «Seguridad Vial Radiofónica». Cientos de escolares participaron activamente.



responsable de las páginas de motor del diario «La Rioja», de Logroño, quien asegura: «Todas las semanas insertamos información sobre la problemática del tráfico y sobre seguridad vial, y el eco alcanzado entre padres y maestros es unánimemente favorable». Iñaki Irizar, de «El Correo Español-El Pueblo Vasco», de Bilbao, destaca, asimismo, la importancia de estos temas de tráfico, y puntualiza: «Nuestro suplemento, denominado «Correo Escolar», tiene muy buena acogida entre nuestros lectores. Trabajamos en estrecha colaboración con la Jefatura de Trá-

fico, y colabora también el Centro de Educación Vial de Salamanca. Tráfico edita, además, anualmente, un número con carácter especial». Disponen los estudiantes gallegos de «La Voz de la Escuela», que cada miércoles destina ocho páginas a los chavales, de las cuales una o dos, según la ocasión, les sirven material de trabajo con motivo de la circulación y sus elementos. Para Soledad Patricio, de «La Voz de Galicia», de La Coruña: «La publicación de este suplemento, que nació hace ocho años, representa un esfuerzo continuado que tiene su premio en el éxito

que consigue en los colegios. En las páginas de Educación Vial colabora el colectivo Padres y Maestros, con sede en esta ciudad».

Doblando el mapa vamos desde Galicia a Málaga, donde cuentan los escolares andaluces con las ocho páginas que cada jueves publica «El Sur Escolar», donde se tratan las actividades y trabajos de la escuela. Francisco Rengel, redactor de «El Sur», nos explica: «De esas ocho páginas, dos como mínimo se emplean en información sobre diferentes aspectos de la Educación Vial. Pretendemos que el suplemento sea elaborado en su totalidad con las colaboraciones de los chavales y el éxito es tremendo. Las cartas de respuesta al concurso de Tráfico que nos llegan al periódico pueden contarse por miles. Nuestra intención se encamina a la motivación de los profesores, y vemos, además, que ellos comparten nuestro interés».

El tráfico en la radio

El hecho de que los medios de comunicación se complementan viene a reflejarse en la labor radiofónica que, con el lema de la Educación Vial, se realiza en diferentes emisoras. A veces en forma de cuñas publicitarias y otras, como en este caso, con la emisión de programas realizados casi en su totalidad por sus protagonistas: los niños.

Informábamos ya en estas páginas de TRAFICO-CHICO, en junio de 1987, que fue Radio Balear, de Inca, la que comenzó esta andadura, ahora ya en su segundo año de «La Educación Vial en el Cole» en antena, de la mano de los animadores de Tráfico balear José Martorell y María del Carmen González.

Martorell confirma el éxito del programa y la alta audiencia alcanzada: «Todo ha funcionado muy bien, y tanto profesores como alumnos están encantados con la experiencia. Se emitieron ocho pro-

gramas de quince minutos de duración, a las 16,30 de los viernes. Cerca de cien alumnos de distintos centros participaban en la elaboración de los programas, y las perspectivas de proseguir con esta idea el curso que comienza son inmejorables».

Con el título de «Educación Vial Radiofónica» se ha venido emitiendo un programa-concurso desde las antenas de Radio Alcoy, de Alicante, de media hora de duración, todos los martes del mes durante el curso lectivo. Eduardo Catalina, policía local, al frente durante años de las labores educativas del Parque Infantil de Tráfico alcoyano, enterado de la iniciativa radiofónica balear, se propuso realizarlo en su localidad y, según su testimonio, «ha sido un verdadero éxito; los chavales participantes, entre 5.º y 8.º de EGB, animaban el programa con sus voces y simpatía». Catalina, auténtico «disc-jockey» de la Educación Vial, promete continuar con ello: «Hasta que el cuerpo aguante».

Por otro lado, los sábados, entre las 12 y las 13 horas, Radio Rioja ha emitido 16 programas encaminados a orientar y distraer a los chavales riojanos en materias y comentarios alusivos a cuestiones de tráfico. José Miguel Esteban, portavoz de la citada emisora, comenta: «Los chavales participantes demostraron un alto porcentaje de conocimientos al contestar los test preparados por la Jefatura de Tráfico. Al mismo tiempo, pudo constatarse el interés demostrado por la audiencia. Es más, a veces los concursantes se desplazaron desde más de 90 kilómetros, al ser el programa de carácter regional».

Los medios son diversos, pero el propósito final consiste en aproximar más y mejor aquellos conocimientos necesarios para el mejor desarrollo humano y social de las nuevas generaciones.

NUESTRO BUZON

Me he decidido a escribirles por- que este verano, viajando con mis padres y mis hermanos, hemos visto en muchas ocasiones animales muertos en la carretera.

Ya hemos hablado en casa de esas personas que en vacaciones abandonan a los perros o gatos que tienen en su casa, y eso es algo verdaderamente horroroso, e impropio de gente que se considera persona.

Nosotros, que viajamos con nuestro perro lobo Job, de ocho años, no entendemos cómo puede haber tantos animales muertos en las carreteras, y lo peor del caso es que seguramente llevan allí días y días. ¿Por qué alguien no los recoge? ¿No existe alguna empresa o personas que se dediquen a esto? **Alberto Torres. Trece años. Sevilla.**

Respuesta.—Coincidimos contigo en que hay dueños de animales que demuestran muy poco sentido humanitario. En cuanto a tu pregunta, la recogida de animales y objetos de las carreteras la realiza la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Chistes

Un señor se pone a trabajar en una empresa de las que pintan las rayas de la carretera. El primer día pinta 15 kilómetros de línea del centro de la calzada. El segundo día, pinta 7 kilómetros. Al otro, 2 kilómetros, y al siguiente, 200 metros. Entonces, le llama el encargado y le dice:

—¡Oiga! ¿Puede usted explicar este bajón en el trabajo?
A lo que replica el pintor:
—¡Pues claro! ¡Comprenda que cada día me pilla el cubo más lejos!
Luis Delgado. Catorce años. Jaén.

Dos galgos, con la lengua colgante, galopan detrás de un vehículo de Servicio Público. Corren como desesperados, y cuando le dan alcance, uno de los perros se vuelve al otro y le dice:
—¿Ves, ves? ¡Mira cómo pone LIBRE y no LIBRE!
Petra Escudero. Doce años. Valladolid.

CHICO-TEST

- a** ¿Qué forma tienen las señales informativas?
1. Triangular.
 2. Cuadrada.
 3. Redonda.
- b** ¿Es siempre obligatorio para los vehículos detenerse ante una señal de stop?
1. No, únicamente si tienen intención de marchar al frente o a la derecha.
 2. La detención siempre es obligatoria.
 3. Únicamente si se aproximan vehículos por la vía transversal.
- c** ¿Qué significa esta señal?
- 
1. La proximidad de una plaza, donde obligatoriamente debo hacer un cambio de sentido.
 2. Peligro, por la proximidad de una intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria.
 3. Que en la próxima intersección puedo girar a la izquierda.
- d** ¿Están autorizados los ciclistas para utilizar una vía señalizada como obligatoria para peatones?
1. Sí, si no hay ningún peatón.
 2. Sí, en todo caso.
 3. No.
- e** ¿Cuándo pueden atravesarse dos líneas longitudinales adosadas, una continua y otra discontinua?
1. Nunca.
 2. Siempre.
 3. Cuando la discontinua es la primera que hay que atravesar.
- f** Si vas conduciendo una bicicleta o un ciclomotor, a la vista de esta señal, ¿puedes adelantar?
- 
1. No, porque indica la prohibición de adelantar a otros vehículos.
 2. Sí, porque a los vehículos de dos ruedas no les afecta.
 3. Sí, porque lo que prohíbe es que adelanten los vehículos de cuatro ruedas solamente.
- g** ¿Está permitido conducir un ciclomotor sin haber cumplido 14 años?
1. Sí, en cualquier caso.
 2. No.
 3. Sí, si mi padre me lo permite.
- h** ¿Está permitido a los ciclomotoristas circular uno al lado del otro?
1. Sí, si las condiciones del tráfico lo permiten.
 2. No.
 3. Sí, si no son más que dos.
- i** ¿Cuándo debe el ciclista hacer un signo con la mano?
1. Solamente antes de girar a la izquierda.
 2. Cuando vienen vehículos en sentido contrario.
 3. Antes de cada cambio de dirección.
- j** ¿Está permitido adelantar a un vehículo que circula por el carril marcado con flecha de giro a la izquierda?
1. No.
 2. Sí, por la izquierda.
 3. Si está haciendo intención de girar a la izquierda, sí, pero solamente por la derecha.

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

«AUTOPISTAS, AUTOVIAS Y CARRETERAS»

Muchas veces, cuando circulas con tu bicicleta, habrás notado que no todas la carreteras son iguales. Unas son más anchas que otras, algunas tienen arcén, otras tienen varios carriles. ¿Pero sabrías decir cuáles son las diferencias que existen entre carreteras, autovías y autopistas? ¿Qué limitaciones de velocidad hay en ellas? ¿Por dónde deben circular las bicicletas y ciclomotores? ¿Cuál de ellas es la más conveniente para realizar una excursión en bici? Haciendo las actividades que te presentamos a continuación lo podrás descubrir tú mismo.

Pedagogo:
Eugenio
S. Ocio
Simo



Muchas cosas se parecen, son casi iguales, pero si nos fijamos encontramos unos «pequeños detalles» que las hacen diferentes.

Fíjate en las ilustraciones y contesta.

- ¿Las autopistas tienen uno o varios carriles?
- ¿A qué velocidad máxima se puede circular?
- ¿Cómo están separadas las calzadas de la autopista?
- ¿Hay semáforos y pasos de peatones?
- ¿Sería posible cruzar una autopista?
- ¿Por qué?
- ¿Pueden circular por ella toda clase de vehículos?
- ¿Las autovías tienen uno o varios carriles?
- ¿A qué velocidad máxima se puede circular?
- ¿Cómo están separadas las calzadas de la autovía?
- ¿Hay semáforos y pasos de peatones?
- ¿Pueden circular por ella toda clase de vehículos?

Escribe un texto en el que se recogen las semejanzas y diferencias que encuentras entre una autopista y una autovía.

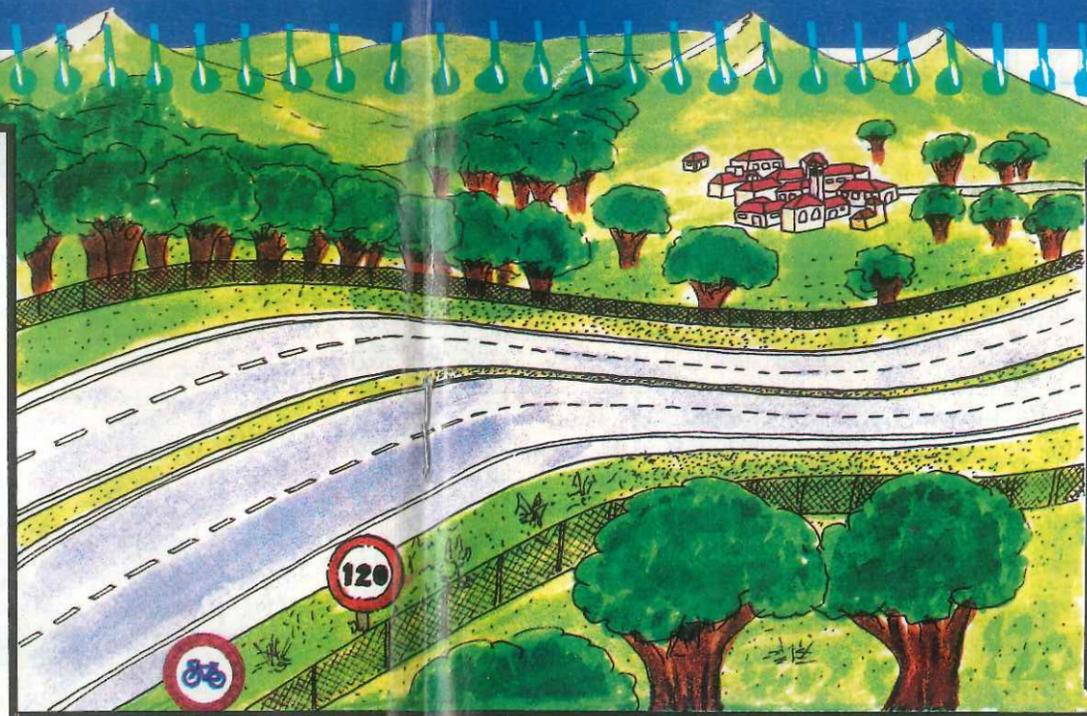
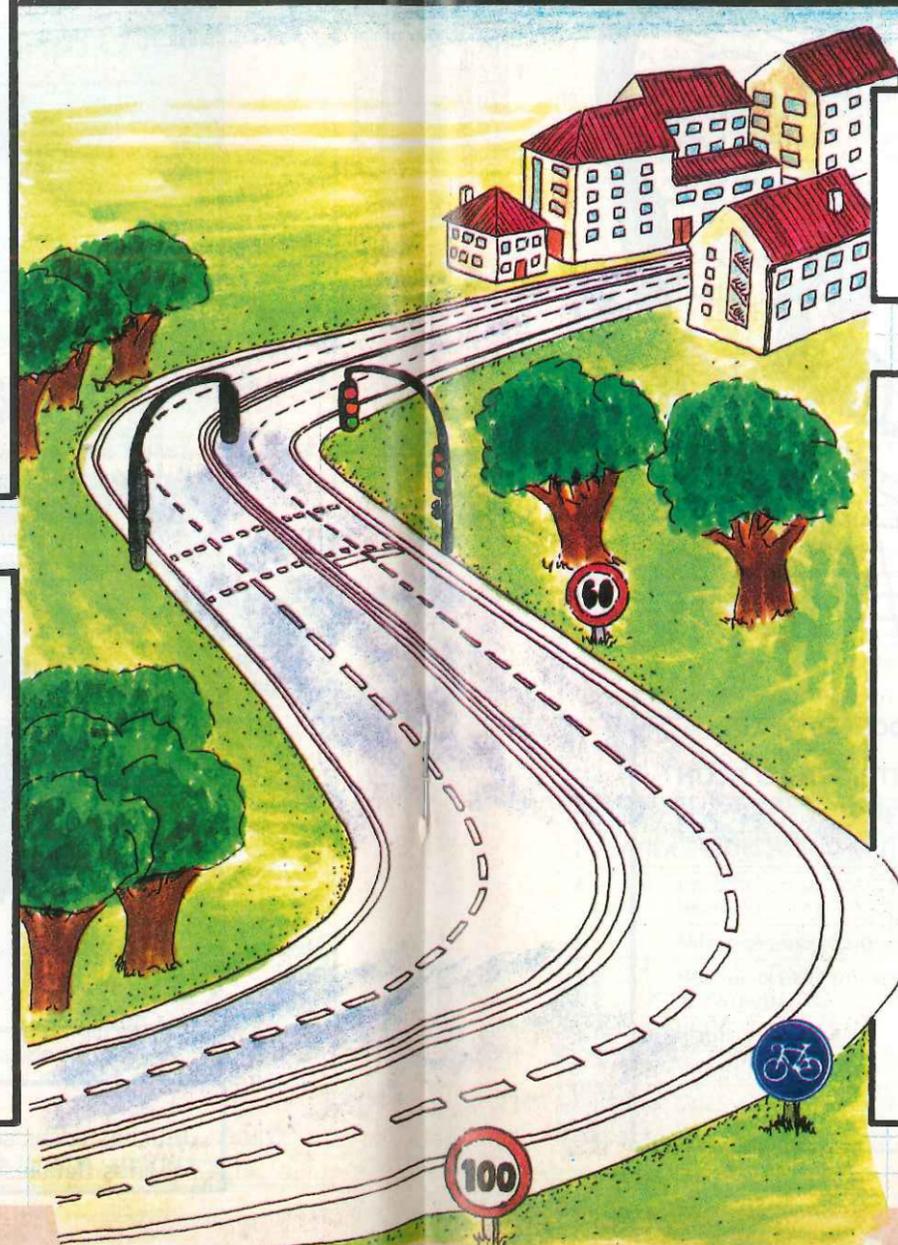


Tabla de las limitaciones de velocidad:

- En zona urbana 60 km/h.
- En carretera 90 km/h.
- En carretera con arcén mínimo de metro y medio 100 km/h.
- En autovía 100 km/h.
- En autopista 120 km/h.



Nuestros amigos ya saben que hay que adaptar la velocidad al estado de la carretera. Pero Juan dice: «si la carretera está bien asfaltada y la autovía tiene doble calzada, ¿por qué no pueden circular los coches a 120 kms/hora?».

¿Podrías explicar a nuestros amigos las razones de la limitación de velocidad en carreteras, autovías y autopistas?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

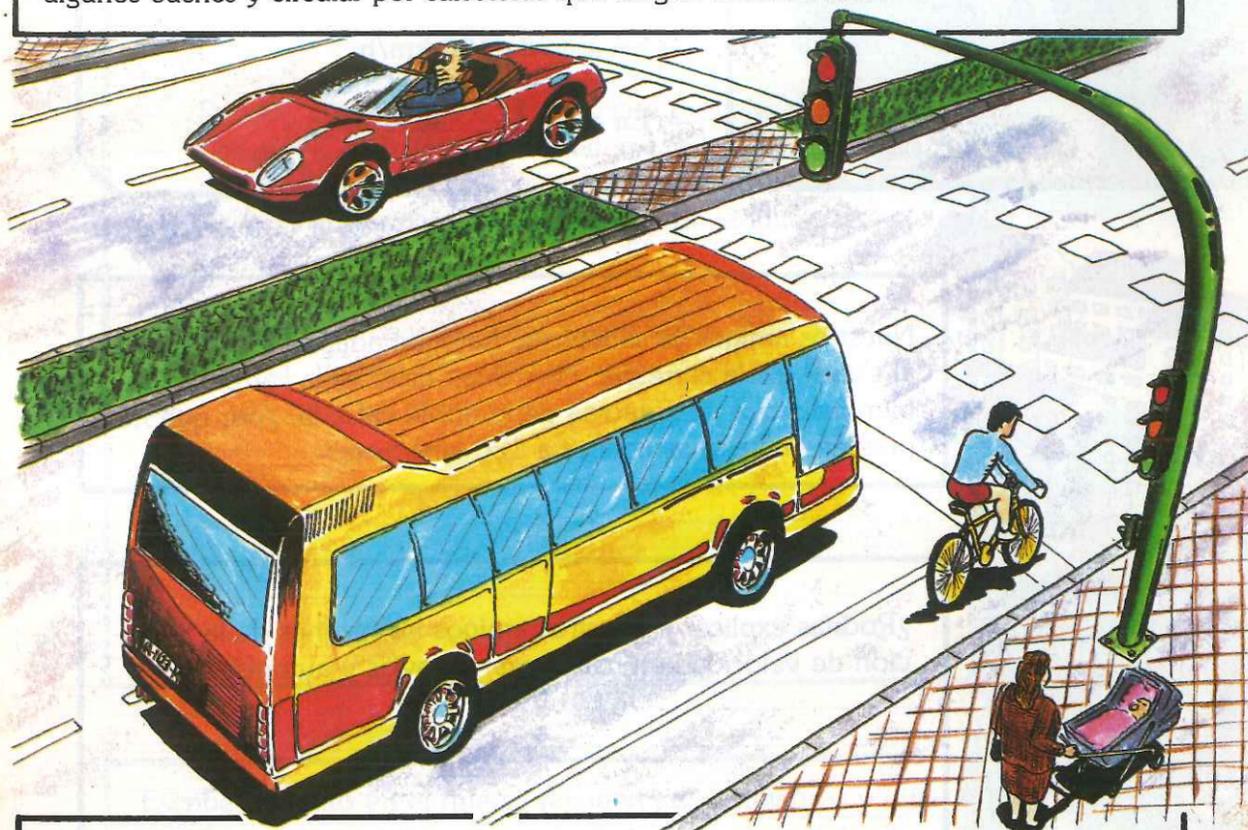
.....

.....

De la rapidez y de la seguridad de los transportes por carretera dependen el comercio y la industria de un país y por tanto su bienestar social.

Las autopistas unen importantes núcleos industriales. El tráfico en ellas es muy rápido, por eso, para evitar posibles accidentes los peatones, ciclistas y otros vehículos lentos tienen prohibido circular por ellas.

Si en alguna ocasión te ves obligado a andar en bici por una autovía, hazlo por el arcén, sujeta con fuerza el manillar de tu bicicleta para protegerte del «remolino» que producen los vehículos que te adelantan, y recuerda que muchas veces es preferible soportar algunos baches y circular por carreteras que tengan menos tráfico.



Haz una lista con las normas de seguridad para circular en bicicleta por carretera.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

EVALUACION DE LOS CONOCIMIENTOS PREVIOS

- 1 ¿Sales a jugar con tus amigos a la calle?
- 2 ¿Haces recados tú solo a tu madre?
- 3 ¿Cruzas tú solo la calle?
- 4 ¿Te llevan de la mano para cruzar la calle?
- 5 ¿Vas solo al colegio o te llevan?
- 6 ¿Cómo vas? a pie, en autobús o en coche.
- 7 ¿Tienes que cruzar la vía del tren?
- 8 Cuando tienes que cruzar una calle, ¿te paras en la acera, próximo al bordillo, para mirar a los dos lados?
- 9 Si hay un coche aparcado en el lugar por donde vas a cruzar, ¿miras dentro del coche por si hay alguien dentro?
- 10 Si hay alguien dentro del coche, ¿buscas otro sitio para cruzar?
- 11 ¿Te paras en el borde exterior del coche para mirar a los dos lados?
- 12 Antes de cruzar, ¿miras a los dos lados, a la izquierda y a la derecha?
- 13 Cuando cruzas la calle, ¿lo haces corriendo?
- 14 ¿Miras los semáforos antes de cruzar la calle?
- 15 ¿Buscas los pasos de peatones para cruzar una calle?
- 16 Cuando vas a pasar por un cruce de varias calles, ¿te fijas en los intermitentes de los coches?
- 17 Cuando cruzas, ¿pasas en línea recta?

HOJA DE RESPUESTAS DEL CUESTIONARIO DE CONOCIMIENTOS PREVIOS

	PREGUNTAS	NUNCA	A VECES	SIEMPRE
1	Jugar sólo con tus amigos	Nunca	A veces	Siempre
2	Recados a tu madre	Nunca	A veces	Siempre
3	Cruzar solo	Nunca	A veces	Siempre
4	Te llevan de la mano	Nunca	A veces	Siempre
5	Solo al colegio o te llevan	Solo	Me llevan	
6	Cómo vas	A pie	En autobús	Coche papá
7	Tienes que cruzar vía de tren	Nunca	A veces	Siempre
8	Parar próximo al bordillo	Nunca	A veces	Siempre
9	Mirar dentro del coche	Nunca	A veces	Siempre
10	Buscar otro sitio	Nunca	A veces	Siempre
11	Parada borde exterior	Nunca	A veces	Siempre
12	Mirar a los lados	Nunca	A veces	Siempre
13	Cruzar corriendo	Nunca	A veces	Siempre
14	Miras los semáforos	Nunca	A veces	Siempre
15	Buscas pasos de peatones	Nunca	A veces	Siempre
16	Te fijas en los intermitentes	Nunca	A veces	Siempre
17	Cruzas en línea recta	Nunca	A veces	Siempre

PRIMER OBJETIVO: CRUCE CON SEMAFOROS (láminas 1 a 5)

NORMAS A SEGUIR EN LA SITUACION QUE SE ENTRENA

1. Cruzar calle con semáforo
 1. Pararse en la acera, próximo al bordillo.
 2. Mirar el semáforo:
 - Rojo: parar.
 - Verde: mirar a izquierda y derecha.
 - Verde intermitente: parar.
2. Cruzar sin correr y en línea recta.

ENTRENAMIENTO EN CLASE

Cada una de las láminas se va mostrando a los niños, contando el contenido de las mismas y haciendo hincapié en los estímulos relevantes de cada situación. En el reverso de cada ficha figuran las instrucciones verbales que hay que dar a los niños. Para el entrenamiento por observación y ejecución, los semáforos pueden representarse con dos trozos de papel de los colores rojo y verde, portados por los niños. Los coches en movimiento son representados también por niños que van y vienen.

HOJA DE REGISTRO PARA LOS PADRES. ENTRENAMIENTO EN SITUACION REAL

	TAREAS	FECHA 1.º	FECHA 2.º	FECHA 3.º	FECHA 4.º
1	CRUCE CON SEMAFORO				
2	1 Pararse en la acera, próximo al bordillo				
3	2 Mirar el semáforo				
4	2.1 Verde: cruzar mirando a izquierda y derecha				
5	2.2 Rojo: parar				
6	2.3 Verde intermitente: parar				
7	3 Cruzar sin correr y en línea recta				

HOJAS DE REGISTRO PARA LOS PADRES. INSTRUCCIONES

Las hojas de registro que se acompañan con cada una de las partes de que consta el programa, cuya publicación se inicia ahora, son para que ustedes las lleven consigo a la calle cada vez que vayan a enseñar a su hijo conductas de seguridad vial. Deben ustedes tomar nota siempre que realicen estos ejercicios. Esto les ayudará a percibir los progresos de su hijo y a que el niño se tome en serio este tipo de actividades.

En los apartados «Normas a seguir en la situación que se entrena», de cada parte del programa, se enuncian las secuencias que el niño debe realizar para la ejecución de las conductas viales que se imparten en el programa de educación vial en la escuela.

Durante el fin de semana ustedes deben practicar con el niño aquella conducta o conductas que se han aprendido en la escuela: nunca se debe incluir una conducta nueva. Se pretende que la coordinación entre las actividades de educación vial que se llevan a cabo en la escuela y los ejercicios que ustedes realizan en la calle mejore el aprendizaje del niño.

Hay cuatro registros a realizar que corresponden

a las cuatro semanas en las que los niños recibirán el curso en la escuela. Deben cumplimentar siempre, en primer lugar, la fecha en que se lleva a cabo la observación de la conducta en cuestión. A continuación, después de cada una de las secuencias, debe poner un signo + si el niño realiza la conducta correctamente o un signo - si la realiza de manera incorrecta.

Durante la primera semana podrán evaluar las conductas de cruzar calles con semáforos y calle con pasos señalizados para peatones; en la segunda semana se practicarán, además, las conductas de cruzar puertas de garaje y calles sin coches aparcados; durante la tercera semana, el cruce de calles con coches aparcados y el cruce de intersecciones de calles; en la última semana se le enseñará el cruce de la vía del tren, junto con un repaso de todas las conductas anteriores. Este pequeño programa puede servirles de guía para las conductas que deben ir añadiendo sucesivamente en cada una de las evaluaciones.

Si el maestro de su hijo/a organiza el curso con otro ritmo, él mismo les indicará las fechas en las que se realice cada uno de los objetivos del curso.

Lámina n.º 1

Se representa una calle transitada donde un adulto y un niño se disponen a cruzar un semáforo. Se subraya que ambos están parados, que el adulto no lleva de la mano al niño, que es el niño el que tiene que responsabilizarse de la acción de cruzar, que el semáforo está en rojo y que eso significa la prohibición de pasar, es decir, que hay que ¡PARARSE!

Instrucciones para el niño

1. Por la acera no se corre, siempre hay que andar, nunca correr.
2. Hay que pararse siempre en la acera, cerca del bordillo.
3. Hay que mirar el color de las luces.
— Rojo: ¡PARAR!
— Verde: ¡MIRAR! y PASAR.
— Verde intermitente: ¡PARAR!

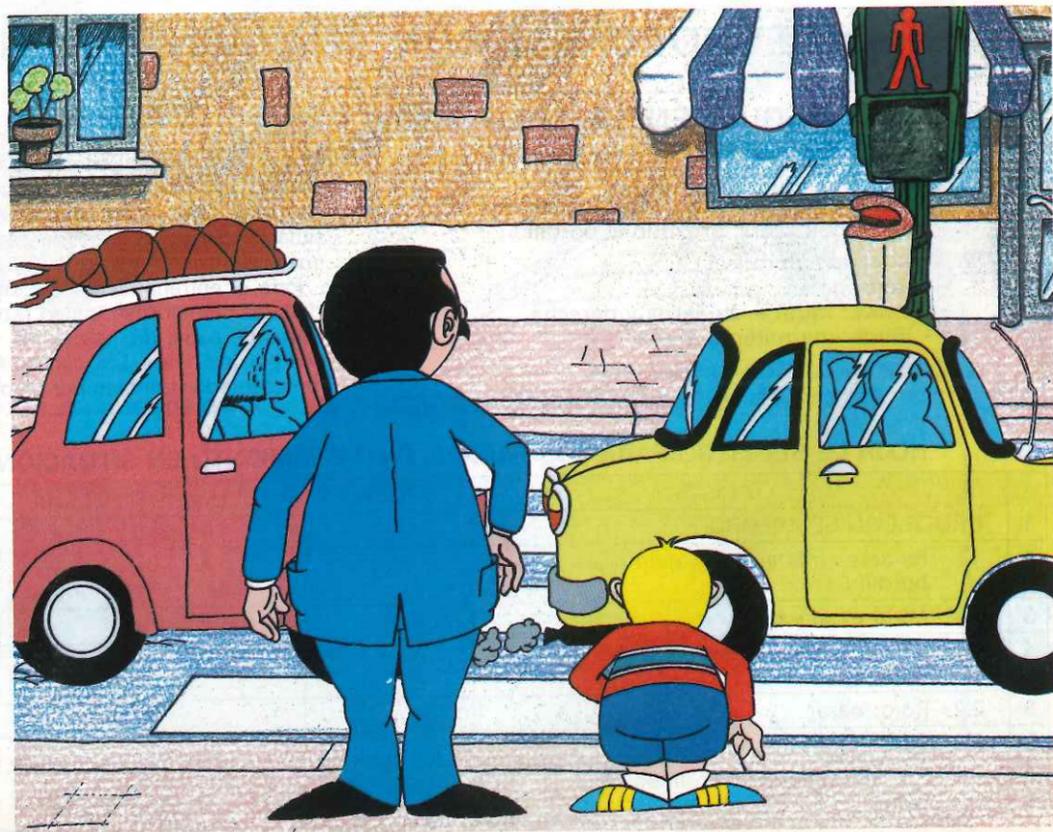


Lámina n.º 2

Se le indica al niño que el color del semáforo ya ha cambiado y que hay que pasar, pero antes se debe mirar para asegurarse de que efectivamente no viene ningún coche.

Instrucciones para el niño

1. ¡MIRA! el color verde.
2. ¡MIRA! a la izquierda.

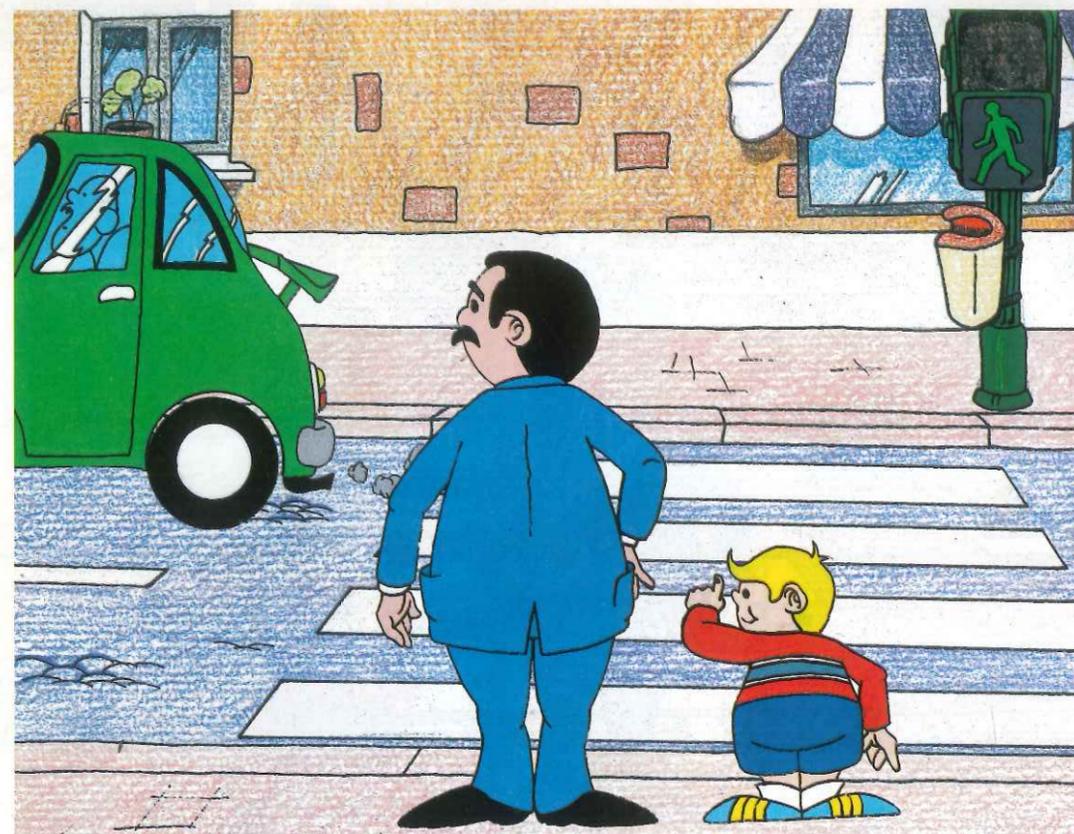
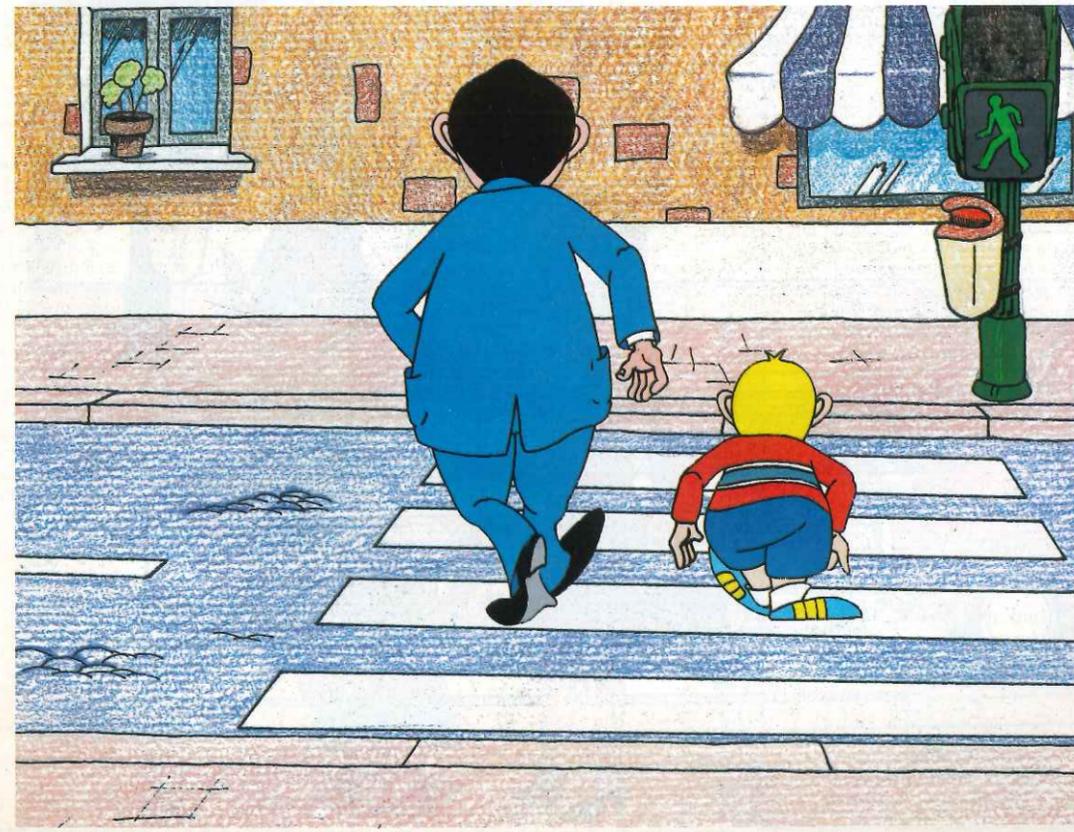


Lámina n.º 4

Se le explica al niño que ésta es ya la situación de cruce, en donde se ha comprobado, como se indicó en las láminas anteriores, que no venían coches, o que los coches están parados y, por tanto, ya se puede cruzar.

Instrucciones para el niño

1. ¡CRUZAR ANDANDO!, nunca corriendo.
2. Cruzar siempre en línea recta, nunca en diagonal.
3. No pararse en medio de la calle.



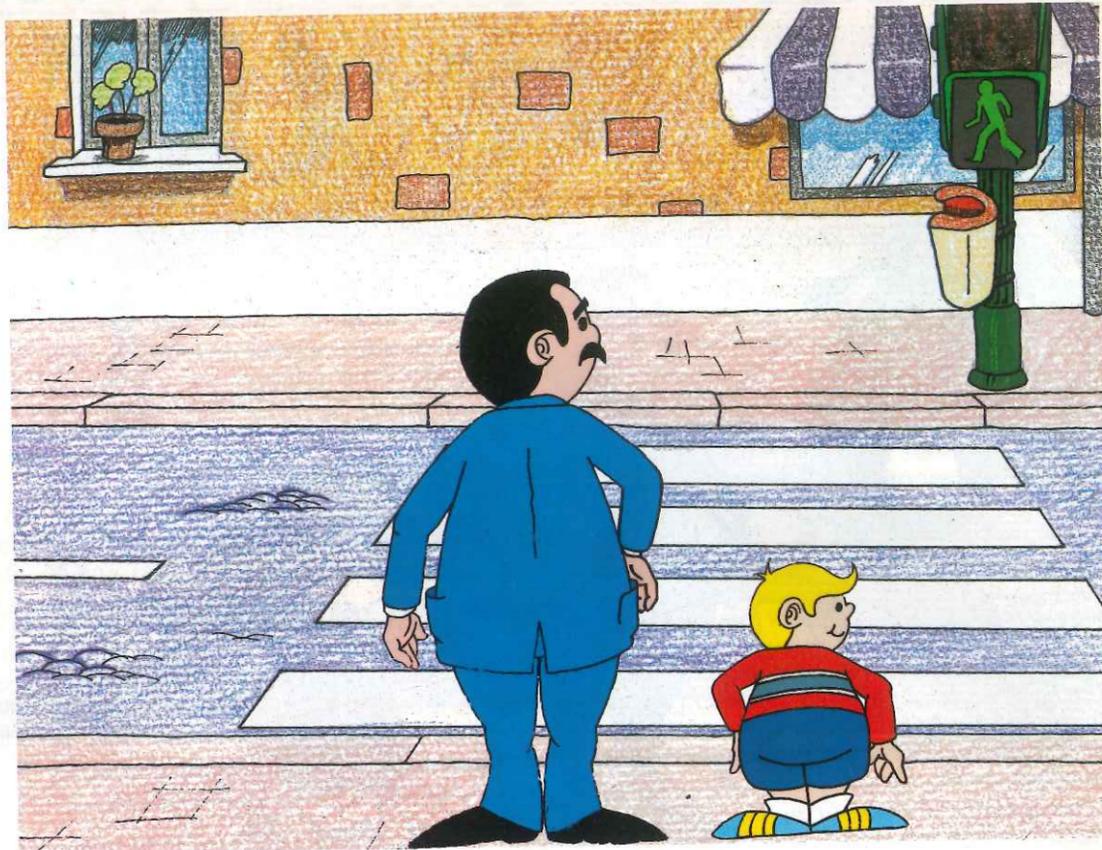
12

Lámina n.º 3

Se le explica al niño que es la misma situación en donde se realiza la comprobación de que no vienen coches por el lado derecho y que el semáforo sigue estando en verde.

Instrucciones para el niño

1. ¡MIRA! el color verde.
2. ¡MIRA! a la derecha.



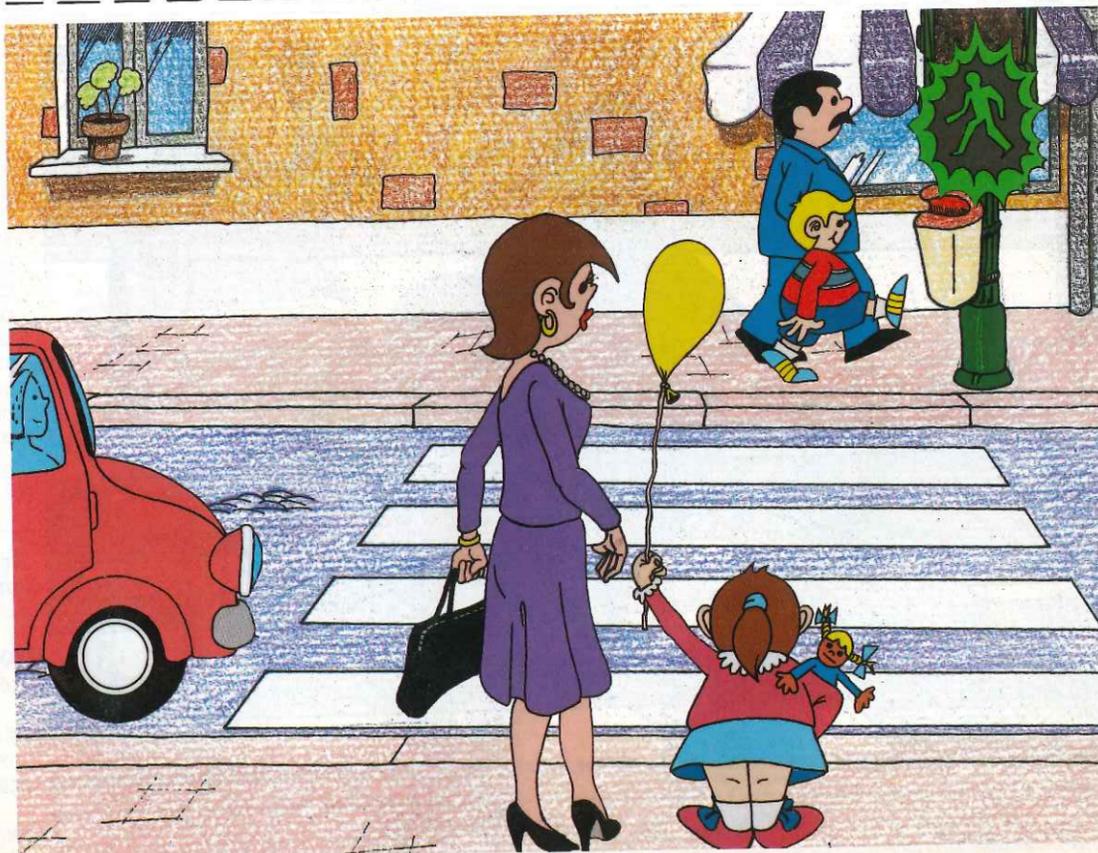
14

Lámina n.º 5

Se indica que la señora y la niña están paradas porque el semáforo está en verde intermitente y se señala que hay que pararse.

Instrucciones para el niño

1. El semáforo está en verde intermitente. Hay que ¡PARARSE! y ESPERAR.



auto

SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	8
Frenos	7
Dirección	7
Ruedas	7
Luces	7
NOTA MEDIA: 7,4	
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,3	

Estética	5	SEGURIDAD
Acabado	7	Estabilidad
Habitabilidad	10	Suspensión
Maletero	8	Frenos
Confort	9	Dirección
Instrumentación	8	Ruedas
Equipamiento	8	Luces
Potencia	6	
Elasticidad	6	NOTA MEDIA: 7,6
Cambio	8	NOTA MEDIA SEGURIDAD: 8,2
Velocidad punta	8	
Aceleración	6	
Consumo	7	

Motor 16

Estética	8	SEGURIDAD
Acabado	6	Estabilidad
Habitabilidad	9	Suspensión
Maletero	9	Frenos
Confort	8	Dirección
Instrumentación	7	Ruedas
Equipamiento	7	Luces
Potencia	8	
Elasticidad	8	NOTA MEDIA: 7,1
Cambio	4	NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,8
Velocidad punta	7	
Aceleración	7	
Consumo	7	

viene a ser una pequeña adaptación de los coches de categoría media. En el espacio interior. Los pasajeros disfrutan de una cota lométrica en vehículos de nivel superior. El Tipo no sólo maneja perfectamente, con una buena sincronización de las marchas. La dirección asistida resulta agradable, y en cuanto a los frenos, no hay problemas. Lo más sorprendente es el interior, con una habitabilidad por encima de lo normal en un vehículo de esta categoría. El confort es bueno y el compromiso entre comodidad y estabilidad también está bien resuelto. En resumen, un coche con el que Fiat quiere repetir el éxito del Uno, y que creemos cuenta con los atributos necesarios para conseguirlo.

Comentario.—Con el Fiat Tipo, los ingenieros de la marca italiana han buscado más la perfección tecnológica que una estética fuera de duda, aunque esto siempre es discutible, ya que «sobre gustos no hay nada escrito». El motor de 1.580 c.c. es una derivación del 1.300 c.c. ya conocido del Uno, que arroja una potencia de 83 CV, que nos parecen algo escasos para las aceleraciones y reprises del coche, notándose menos en la velocidad máxima, que es del orden de los 170 km/h. El cambio, de nuevo diseño, se maneja perfectamente, con una buena sincronización de las marchas. La dirección asistida resulta agradable, y en cuanto a los frenos, no hay problemas. Lo más sorprendente es el interior, con una habitabilidad por encima de lo normal en un vehículo de esta categoría. El confort es bueno y el compromiso entre comodidad y estabilidad también está bien resuelto. En resumen, un coche con el que Fiat quiere repetir el éxito del Uno, y que creemos cuenta con los atributos necesarios para conseguirlo.

Comentario.—El primer fabricante europeo tenía un hueco evidente en el segmento de los coches medios, que el Ritmo ya no cubría. Un ambicioso proyecto técnico e industrial ha dado como fruto el Fiat Tipo, que a los seis meses de su presentación en Italia llega ahora a nuestro país. Con una línea ciertamente revolucionaria, el Tipo acusa algunos defectos de juventud que ya no suelen padecer los automóviles de otras marcas, cuyos productos salen al mercado en su casi completa madurez. Unos frenos demasiado fáciles de calentar y una dirección excesivamente pesada son factores de demasiada importancia como para olvidar los innegables aciertos de un excepcional diseño de carrocería. Con un motor de 83 CV, la versión 1.600, la más alta que por ahora ofrece el modelo, tiene un equipamiento completo en el que destaca un cuadro de instrumentos digital, algo confuso en su interpretación.

LO BUENO

- Extraordinaria habitabilidad.
- Suspensión excelente.
- Confort adecuado.

LO MALO

- Consumo algo alto.
- Línea discutible.
- Falta de potencia.

LO BUENO

- Excelente habitabilidad.
- Comportamiento razonable.
- Consumos ajustados.

LO MALO

- Frenos escasos.
- Cambio poco ajustado.
- Dirección algo dura.

VIEJAS GLORIAS

El crack de la Bolsa de Wall Street de 1929 tuvo un efecto devastador en la economía del mundo entero, pero tuvo igualmente algún aspecto positivo. El disminuido poder adquisitivo de sus clientes obligó a las fábricas de automóviles a acelerar la renovación de la gama de sus modelos con la vista puesta en los que serían unos difíciles años treinta. En el caso de algunas firmas, este empeño renovador supuso un decisivo paso adelante en la búsqueda de un automóvil más eficiente, aun cuando se plantease reducir las cilindradas. Este fue exactamente el caso del Lancia Astura, destinado a suceder al Diambda como vehículo almirante de la flota Lancia en 1931. La reducción de cilindrada fue drástica —de 3.960 a 2.604 c.c.—, pero al mejorar la potencia específica y el

LANCIA ASTURA Cabriolet Pininfarina

rendimiento, se consiguió una mejor relación peso/potencia y con ello un ligero incremento en las prestaciones. Más adelante se aumentó la cilindrada hasta los tres litros, que más o menos puede considerarse como la estándar de los coches de lujo en Europa en esas fechas. Sin embargo, los

ejemplares históricamente más interesantes son los de menor cilindrada.

El Astura que vemos en la fotografía es un cabriolet con carrocería construida por Pininfarina, aunque era vendido directamente por la fábrica, como si saliera de sus talleres. Posee una sobria elegancia y un estilo señorial que hoy día es cada vez más apreciado y, sin embargo, no es un vehículo caro, habiéndose realizado transacciones del mismo en cifras entre el millón y millón y medio de pesetas.

Juan A. DE LA RICA



MUNDO HISTORICO

■ **Mercado millonario.** Ocasionalmente trasciende hasta la prensa diaria la noticia de alguna venta millonaria de vehículos históricos de singular interés. Son muy conocidos los casos de los dos Bugati Royal vendidos en mil y mil doscientos millones de pesetas, y aunque estas cifras de vértigo sólo se han alcanzado en dos ocasiones, ya son relativamente frecuentes las subastas en que modelos Mercedes, Ferrari, Cadillac, Alfa-Romeo, etcétera, llegan a cotizarse por encima de los doscientos millones de pesetas.

Lo que hace que se dispare la cotización en las subastas es el interés de grandes colectividades (museos, ayuntamientos, corporaciones, fábricas, asociaciones profesionales, etcétera), detrás de las cuales es fácil adivinar que existe un interés popular que empuja a sus directivos a adqui-

rir lo que cada vez es considerado con más razón como un objeto cultural de especial importancia.

■ **XXV Aniversario.** Es grato poder felicitar a los organizadores de un rallye que cumple sus bodas de plata con los aficionados. Esto es lo que ha logrado el Motor Club de Gerona con su Rallye Costa Brava.

Recorriendo puntos de la costa tan conocidos como Lloret de Mar o Playa de Aro, y del interior de Gerona, como Pals o Figueras, a lo largo de cuatro días una caravana de 43 coches históricos, todos en excelente estado de marcha y presentación y con ejemplares de gran interés, los participantes acometieron un recorrido no muy extenso, pero con puntos particularmente sufridos.

En un septiembre meteorológicamente extraño, el rallye se celebró con sol y un calor más propio de ju-

lio, aunque nada más terminar cayó una tromba de agua, que de adelantarse 24 horas hubiera convertido en bañeras a numerosos cabriolets.

■ **Rallyes de octubre.** Como hemos comentado en otras ocasiones, el mes de octubre es pródigo en concentraciones y pruebas de vehículos históricos, éstas son algunas de las que se celebrarán:

■ **VI Concentración Internacional de Automóviles Clásicos Deportivos**, en Zaragoza, 30 de septiembre, 1 y 2 de octubre. ■ **Concentración Internacional de Clásicos Deportivos**, en Andorra, 7, 8 y 9 de octubre. ■ **Rallye Financiera de Vehículos Históricos**, en Madrid, 8 y 9 de octubre. ■ **Encuentro Anual en la Sierra de Prades**, Clubs de Lérida y Reus de Vehículos Históricos, 23 de octubre. ■ **Autoretro**, en Barcelona, 29 de octubre al 6 de noviembre.

TRAS LAS VICTORIAS CONSECUTIVAS DE PROST EN PORTUGAL Y JEREZ

El título de F-1 sigue en el aire

Alain Prost puso todo de su parte en los Grandes Premios de Portugal y de España y aún mantiene aspiraciones para obtener su tercer título mundial de pilotos en Fórmula-1. Mientras tanto, el brasileño Ayrton Senna sólo pudo ser sexto en Portugal y cuarto en España. Quedan dos grandes premios, Australia y Japón, y al brasileño Senna le basta únicamente con ganar uno de los dos para obtener el título, independientemente de lo que haga Prost. El francés necesita las dos victorias, que, tras ganar en Portugal y Jerez, no parecen tan difíciles. En el plátano del francés pesa la experiencia y su frialdad como piloto; en el del brasileño, su velocidad: Ayrton Senna es el piloto más rápido del Mundial, con record de «poles position» no sólo en el Campeonato de este año, sino de la historia.



La emoción del desenlace correrá a cargo de estos dos hombres: Prost y Senna. Entre dos compañeros anda el título.

En Portugal, Prost se impuso por delante de un sorprendente Ivan Capelli (March) y Boutsen (Benetton). Sobre el circuito de Estoril, Pérez Sala logró el mejor resultado de su Minardi, al clasificarse octavo, la mejor clasificación de un piloto español desde 1958. En Jerez, Luis Pérez Sala sólo pudo ser duodécimo, mientras que Alain Prost «jugó» con Nigel Mansell, que se mostró totalmente recuperado de cara a su fichaje en el 89 por Ferrari. Por detrás, Nannini, ex-compañero de Adrián Campos en Minardi, logró su primer podio y Senna tenía que hacer grandes esfuerzos en las últimas vueltas para adelantar a Berger y a Patrese.

El título de pilotos se decidirá en Australia y Japón entre los conductores de McLaren. El Mundial de Constructores ya es de McLaren (que tendrá el año que viene el motor Honda en exclusiva).

MOTOCICLISMO: ALCANZARON UN EXITO HISTORICO EN 250 C.C.

Pons y Garriga ya piensan en los 500

Los pilotos españoles han dominado el Mundial de Motociclismo 88 de forma casi total. Sólo la categoría de 500 c.c. se ha escapado a su asalto. En las restantes, los pilotos españoles obtuvieron el título: doblete de Jorge Martínez «Aspar» en 80 y 125 c.c. y «Sito» Pons en 250 c.c., con emoción hasta el último gran premio. Alex Crivillé y Juan Garriga fueron subcampeones en 80 y 250 c.c. respectivamente.

«Sito» Pons obtuvo un resultado histórico, ya que fue el primer español que logra un título en la categoría «reina», si no por cilindrada sí por competitividad entre pilotos y máquinas. Curiosamente, el máximo rival de Pons para obtener el título fue otro español, Juan Garriga, quien tenía opciones hasta la última prueba de ganar el Mundial. En Brasil, última prueba tras la desaparición de G.P. de Argentina, Garriga sólo pudo hacer un quinto puesto —perjudicado por una maniobra de Martin Wimmer— mientras que «Sito» Pons hacía su carrera con comodidad y ganaba la prueba y el título.

Ambos pilotos fueron recibidos

en olor de multitudes en Barcelona, a donde llegaron procedentes de Brasil. Igualmente, los dos han tenido la tentación de pasarse, o simultáneamente, a los 500 c.c., prueba verdaderamente reina; en esta categoría, Juan Garriga ya tiene experiencia, aunque Yamaha quiere un piloto de garantías en los 250 c.c., donde quiere presentar batalla a su eterno rival, Honda. «Sito» Pons quiere pasarse a los 500 c.c., pero también ha declarado que «me hace mucha ilu-

sión lucir el número 1 en el carenado de mi moto». En cualquier caso, ambos desean hacer un papel importante en una categoría en la que ningún español ha tenido el papel destacado, una vez que han demostrado que a los pilotos españoles sólo les hace falta tener motos competitivas para estar «arriba».

El año malo ha sido para «Tiriti» Cardús y «Champi» Herreros. Los dos han tenido muchos problemas de lesiones durante las primeras pruebas y nunca ha podido sacar el máximo rendimiento a sus monturas. En 80 c.c., Alex Crivillé aprovechó la situación para hacerse con el subcampeonato, al que estaba «abonado» Herreros. Cardús, tras el accidente en su cabeza en el Jarama, ha terminado por romper con el equipo de Nieto. Tampoco ha sido buen año para Luis Miguel Reyes, a quien su máquina no ha respondido nunca. Regular, por el contrario, para Julián Miralles, quien ha alternado buenas carreras con resultados regulares, sobre todo en las últimas pruebas.



El título de «Sito» en Brasil completó una temporada sin parangón para nuestros pilotos.

J. M. M.

PARQUE AUTOMOVILISTICO AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados septiembre 88	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas agosto 88	Últimas matrículas septiembre 88			
Alava (VI)	8827-J	9508-J	681	476	68
Albacete (AB)	5152-I	5728-I	576	677	286
Alicante (A)	2622-BF	6433-BF	3.811	3.004	1.623
Almería (AL)	7710-L	8695-L	985	579	336
Asturias (O)	3662-AP	5694-AP	2.032	1.849	355
Avila (AV)	1062-E	1351-E	289	481	80
Badajoz (BA)	6829-L	7755-L	926	1.184	420
Baleares (PM)	4899-AV	7635-AV	2.736	1.630	1.012
Barcelona (B)	5207-JK	8786-JL	13.576	9.095	3.480
Burgos (BU)	9999-K	0800-L	801	713	77
Cáceres (CC)	8848-H	9439-H	591	690	182
Cádiz (CA)	6038-Z	8285-Z	2.247	1.837	1.284
Cantabria (S)	6978-S	8276-S	1.298	1.038	315
Castellón (CS)	2124-T	3502-T	1.378	951	567
Ciudad Real (CR)	3478-K	4240-K	762	755	304
Córdoba (CO)	0921-U	2288-U	1.367	1.049	676
Coruña, La (C)	1805-AL	4043-AL	2.238	2.474	620
Cuenca (CU)	7084-E	7477-E	393	301	66
Gerona (GE)	8150-AD	0410-AF	2.260	1.230	800
Granada (GR)	8401-P	0054-S	1.653	1.339	697
Guadalajara (GU)	8226-D	8514-D	288	216	64
Guipúzcoa (SS)	5876-AC	7572-AC	1.696	1.392	281
Huelva (H)	3441-K	4150-K	709	548	281
Huesca (HU)	5606-H	6161-H	555	427	151
Jaén (J)	1793-L	2714-L	921	1.119	447
León (LE)	5512-O	6357-O	845	1.046	193
Lérida (L)	3493-O	4506-O	1.013	768	194
Lugo (LU)	0754-K	1397-K	643	505	183
Madrid (M)	1503-JC	4050-JD	12.547	5.935	1.598
Málaga (MA)	3039-AM	5995-AM	2.956	2.039	1.147
Murcia (MU)	4482-AG	7034-AG	2.552	1.743	1.347
Navarra (NA)	2562-W	4173-W	1.611	1.301	222
Orense (OR)	5146-J	5837-J	691	513	168
Palencia (P)	2422-F	2799-F	377	402	49
Palmas, Las (GC)	2964-AJ	5795-AJ	2.831	1.619	339
Pontevedra (PO)	0324-AD	2176-AD	1.852	1.570	702
Rioja, La (LO)	6388-I	6992-I	604	545	149
Salamanca (SA)	5804-J	6378-J	574	767	84
Sta. Cruz Tenerife (TF)	4702-AF	7388-AF	2.686	1.561	200
Segovia (SG)	3427-E	3734-E	307	452	70
Sevilla (SE)	0911-AW	4300-AW	3.389	2.480	1.351
Soria (SO)	0811-D	1046-D	235	230	33
Tarragona (T)	5401-W	7115-W	1.714	836	517
Teruel (TE)	1783-E	2025-E	242	262	74
Toledo (TO)	6621-L	7531-L	910	778	289
Valencia (V)	5673-CS	1076-CT	5.403	3.831	2.553
Valladolid (VA)	4250-P	5179-P	929	831	112
Vizcaya (BI)	3577-AW	5764-AW	2.187	1.511	314
Zamora (ZA)	2986-F	3337-F	351	520	67
Zaragoza (Z)	7661-AC	9635-AC	1.974	1.232	299
Ceuta (CE)	1411-D	1613-D	202	193	33
Melilla (ML)	2375-C	2467-C	92	169	42
TOTALES			94.489	68.693	26.801

Los manómetros preocupan a la DGT

La Dirección General de Tráfico está preocupada por los resultados de la investigación sobre los infladores de neumáticos de las gasolineras, llevada a cabo por esta revista en un informe publicado el pasado mes de septiembre, en el que se demostraba que el 76 por 100 de los mismos no eran fiables.

Debido a su trascendencia en la seguridad de los vehículos y a pesar de que se trata de un ámbito en el que no tiene competencias, la DGT se ha dirigido a la Asociación Nacional de Empresarios de Estaciones de Servicio para mostrarles los resultados y pedir una especial atención en el cuidado de los manómetros. Asimismo, se ha puesto en contacto con el Centro Español de Metrología —dependiente del MOPU—, para que acelere la publicación de la normativa que regule los citados infladores.

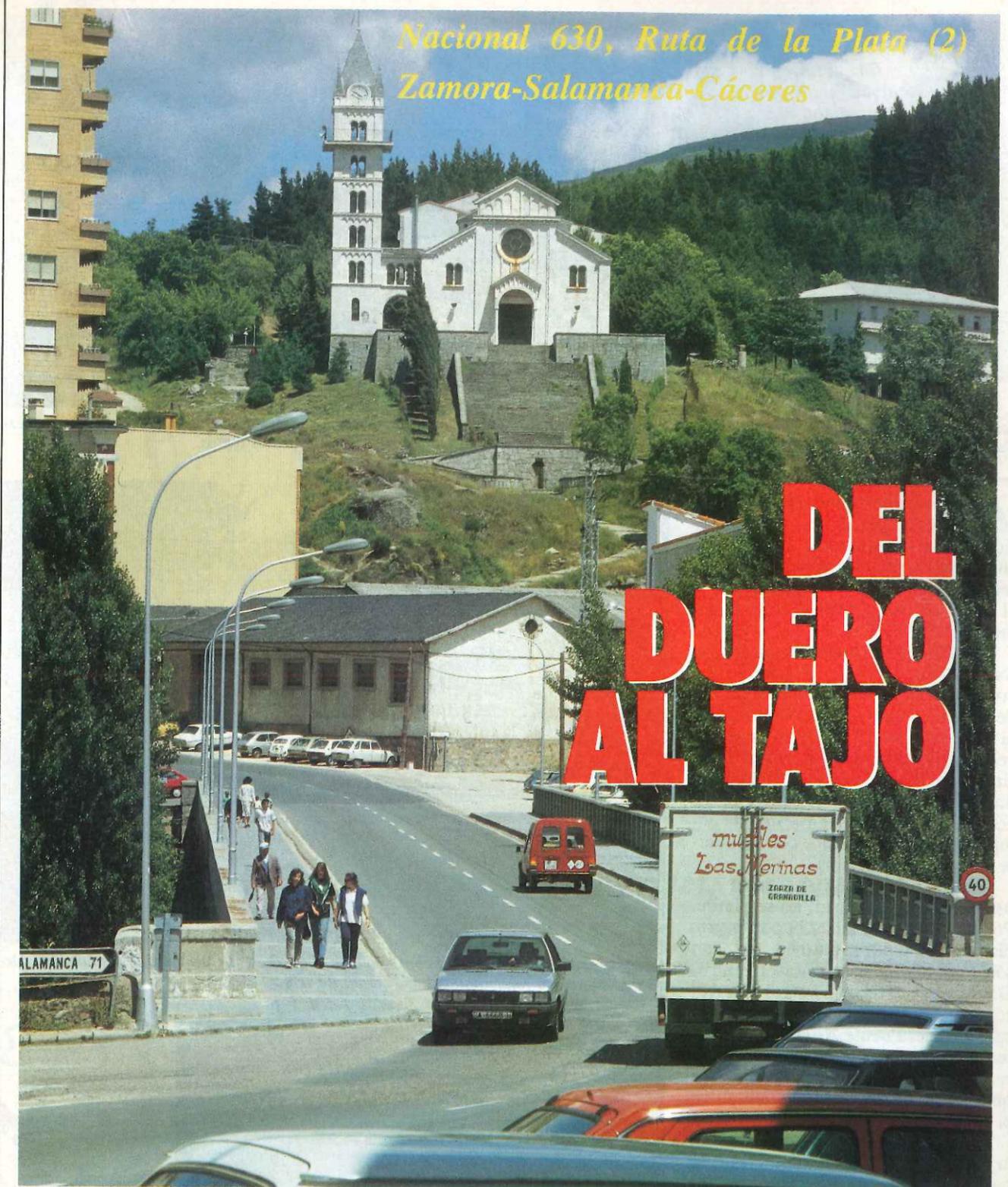
Por otra parte, en el informe a que aludimos se deslizó un pequeño baile de cifras (cuadro pág. 15). Por lo que se refiere a la marca Istobal, donde dice «se ajusta» 1 debe decir 0, y donde dice «no se ajustan» 3 debe decir 4, y en la marca Inflamatic, donde dice «se ajusta» 1 debe decir 2, y donde dice «no se ajusta» 1 debe decir 0. Tales errores no varían, no obstante, los resultados.

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 Edad
 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,



Nacional 630, Ruta de la Plata (2)
 Zamora-Salamanca-Cáceres

DEL DUERO AL TAJO

Continuando con la Nacional 630, la conocida Ruta de la Plata, partimos desde Zamora capital para atravesar, más adelante, Salamanca y terminar en Cáceres. En total, doscientos setenta kilómetros, en los que, ciertamente, hemos encontrado de todo: desde rectas con buen pavimento y perfecta señalización hasta curvas muy pronunciadas en zonas donde el piso no era el más deseado por el automovilista. En el

camino, también, maravillosos monumentos que hay que visitar casi forzosamente y, por qué no decirlo, excelentes productos de la tierra que hay que degustar. Poblaciones famosas, caso Béjar o Plasencia, están en ruta y no hay que olvidar el pantano de Alcántara, donde se dan la mano el Tajo y el Almonte. En resumen, una bonita zona que merece la pena recorrer.



Salida de Zamora, por el peculiar Puente de Hierro sobre el río Duero.



Salamanca está cerca. La carretera, como puede apreciarse, es perfecta, con carriles para vehículos lentos.

ZAMORA, que forma parte de la Comunidad de Castilla-León, situada en la zona occidental de la submeseta superior, al NO de la península Ibérica, con unos setenta y cinco mil habitantes, ha sido el inicio de este reportaje, que ya comenzara en Gijón.

Km. 275.—La capital zamorana va forzosamente ligada al río Duero, que cruza la ciudad de Este a Oeste, bordeándola. Constituye la primera escala para los emigrantes de los pueblos vecinos. Su vida urbana está caracterizada por la estabilidad social y productiva de una economía basada en las actividades terciarias, básicamente administración y comercio, con un fuerte componente agrícola.

Atravesando la capital salimos a la 630, que, bien es cierto, no se pierde. Podemos llegar al km. 279 por la propia nacional o por la autovía, que, con sólo tres kilómetros, evita el centro. Desde el Puente de Hierro, que recorreremos para enfilar hacia Salamanca, vemos el Puente Romano. Se pretende que la autovía se complete y así se evitará totalmente pisar la ciudad a quien no lo desee, ganando tiempo en el recorrido.

A raíz del km. 281, en que se señala la «Salamanca, 60», el kilometraje es correcto y está ya marcado con los nuevos postes. Sin embargo, en la provincia salmantina hemos encontrado dificultades al existir muchas zonas sin los puntos concretos y otras todavía con la vieja señalización.

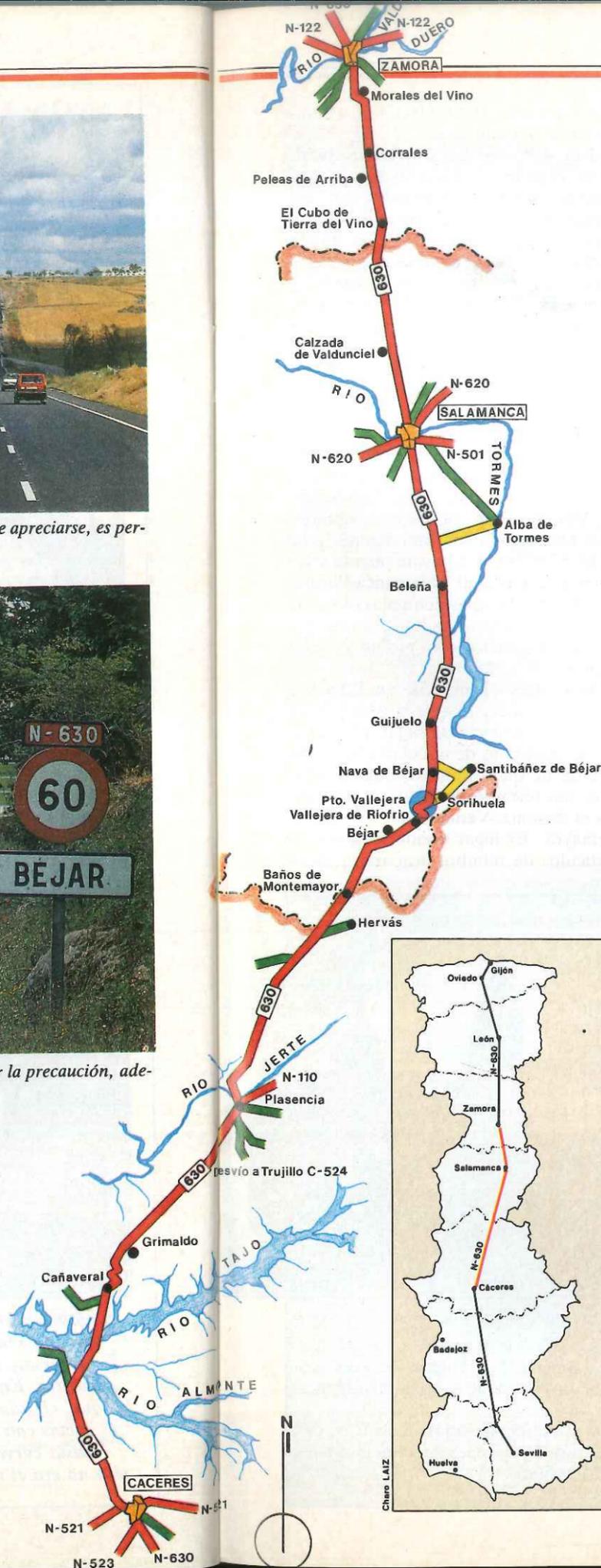
Km. 285.—Morales del Vino. Desde su entrada ya vemos limitaciones de velocidad a 80 y 60, lo que es lógico teniendo en cuenta que vamos por una travesía con rectas, piso en buen



La travesía de Béjar, un punto conflictivo en el que hay que extremar la precaución, además de cumplir a rajatabla las limitaciones de velocidad.



El tránsito de maquinaria agrícola, un inconveniente añadido en la zona del puerto de Vallejera.



estado e, incluso, quitamiados en determinadas curvas. Los mojones que indicaban el antiguo kilometraje están pintados de blanco para no confundir al automovilista.

Km. 295.—Corrales del Vino. Continúan las rectas, pero ahora con subidas y bajadas que nos hacen caminar con precaución.

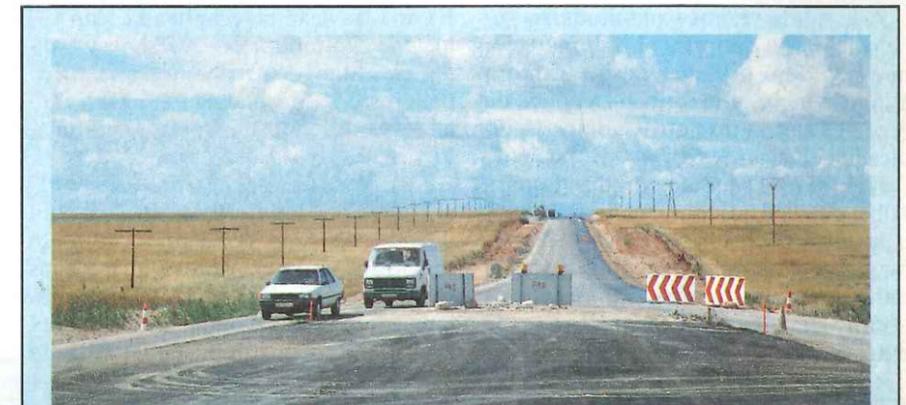
Km. 299.—Peleas de Arriba. A la salida tenemos un carril para lentos, que es el primero que nos encontramos desde la partida de Zamora.

Km. 307.—Cubo del Vino. Otra travesía en ruta. Aquí comienzan las obras de la variante. Son, desde luego, necesarias. Dos kilómetros más adelante, en el p.k. 309,400 comienza la provincia de Salamanca y para llegar a la capital nos restan solamente 31 kilómetros. Advertimos ya los

campos de pastos y se ven reses a derecha e izquierda de la carretera. Las obras nos han hecho ver kilometraje antiguo y más adelante, ninguno. Pero se da por bien empleado, porque la zona va a quedar de dulce. Llegando a la ciudad, antes de ver el estadio Helmántico y un cementerio de coches, el piso es muy bueno, con carril para lentos incluido. Y ya en la capital, control de velocidad. Si usted va a más de la permitida, se le enciende el semáforo en rojo. ¡Cuidado!

RAIGAMBRE UNIVERSITARIA

Km. 341.—Situada en la orilla derecha del río Tormes, Salamanca es ciudad universitaria de raigambre his-



Obras de mejora en la provincia de Salamanca, poco después de abandonar la de Zamora.

Accidentalidad y mejoras

Partiendo desde la capital zamorana, en su provincia los balances no son todo lo buenos que se desea, aunque bien es cierto que el tráfico es tan fuerte que sus cifras están en la media de los países europeos. La intensidad es de 2.998 vehículos-día. Por tanto, los 36 accidentes, con un total de siete muertos, preocupan, pero, repetimos, son balances de acuerdo con ese movimiento. Las obras no afectan a la circulación y la más importante es la variante del Cubo del Vino, que no molesta al conductor.

Atravesando Salamanca, enfilando el camino de Cáceres, hay aforos que demuestran bien a las claras la intensidad en esta Nacional 630, conocida por la Ruta de la Plata. En Guijuelo los vehículos están en los 4.709, pero la mayor cantidad está en el km. 344, con 8.965. Luego, en otros puntos, las cantidades van desde los 3.226 de Cantagallo hasta los 2.697 del cruce de Hervás. Y en cuanto a las mejoras, necesarias a todas luces, ya existen diversos

proyectos. La variante de Guijuelo y el acondicionamiento con modificación de trazado y variantes en Nava de Béjar, Vallejera, Béjar y Cantagallo son lo más importante.

Por último, el tramo desde el límite de la provincia de Salamanca hasta Cáceres capital también lleva sus mejoras. Al final, ya lo verán, la 630 estará a la altura exigida. Para ello se pelea. Y si no, vean: ensanchamientos de calzada, reparaciones y escalones laterales. Estas son por poblaciones: Baños de Montemayor, Plasencia y Cañaverál. No hay muchos problemas de circulación, aunque, estando de obras, es lógico pensar que a veces nos entorpecen.

La intensidad de este tramo va desde los 11.000 vehículos de Plasencia hasta los 2.777 del kilómetro 83,200, sin olvidar, aunque no entran en la zona, los casi 20.000 del cruce de Badajoz. Para cerrar, otros datos: 15 puntos negros con un total de 122 accidentes.



Plasencia. Las modernas edificaciones contrastan con la línea de su hermoso acueducto.

tórico que ha conservado el sabor y tono que le imprimieron a sus antiguas edificaciones los maestros del arte plateresco. Conserva su tipismo.

A la salida vemos ya la moderna señalización. Continúa el kilometraje, que nos dejó al llegar desde Zamora a la provincia salmantina. Después de recorrer siete kilómetros vemos la indicación «Cáceres, 207» y «Béjar, 66».

Km. 357.—Tenemos un desvío para Alba de Tormes que vuelve a tener otra entrada posterior. La carretera es buena, con amplios arcones y carril para lentos. Vamos por travesías—caso Beleña— y vemos desvíos de entrada a poblaciones como Buenavis-

ta, Fresno, Pedrosillo, Montejo y Pizarral.

Km. 388.—Guijuelo. Famosa por sus embutidos, sobre todo el jamón. Es una travesía bien indicada, con velocidad limitada a 70 y 50. A su salida, en el km. 392, tenemos una curva peligrosa, sobre un puente. Más adelante, Santibáñez de Béjar, Sorihuela, Piedrahita, Nava de Béjar...

Km. 405.—Comenzamos la subida al puerto de Vallejera, con una altitud de 1.202 metros. Todo perfectamente señalizado, con consejos. Las curvas son muy pronunciadas, tanto las de subida como las de bajada. Es zona muy transitada por maquinaria agrícola, lo

que entorpece la circulación. La bajada tiene quitamiedos.

Km. 412.—Béjar. Con anterioridad a la llegada de los romanos, estas tierras estuvieron habitadas por los vettones, pueblo de origen indoeuropeo, cuya principal ocupación era la ganadería. De la denominación romana nos quedan como muestra más significativa los restos de la Calzada de la Plata, vía de comunicación que unía Mérida con Astorga y atravesaba esta comarca de Norte a Sur, siguiendo un trazado más o menos paralelo a la actual Nacional 630, Gijón-Sevilla. Durante la dominación árabe, Béjar fue una plaza fuerte muy importante, rodeándose de una gran muralla que aún se conserva en su parte occidental.

Abandonando ya Béjar, seguimos con una bajada con limitaciones a 60 y 40. El el km. 415 hay un puente y vemos el ferrocarril Salamanca-Plasencia. En el 423, unas pequeñas obras de arreglos y numerosas líneas continuas sobre el asfalto nos prohíben adelantar.

Km. 425.—Provincia de Cáceres. Desde el inicio hay peligrosas curvas cerradas. Anuncio de radar a 40, pero la obligación es de circular a 30. Indicación de que estamos a 127 kilómetros del término del trabajo. Cáceres es el destino. Vemos Baños de Montemayor. Es lugar donde la venta de artículos de mimbre acapara la aten-



La N-630, a su paso sobre el pantano de Alcántara.



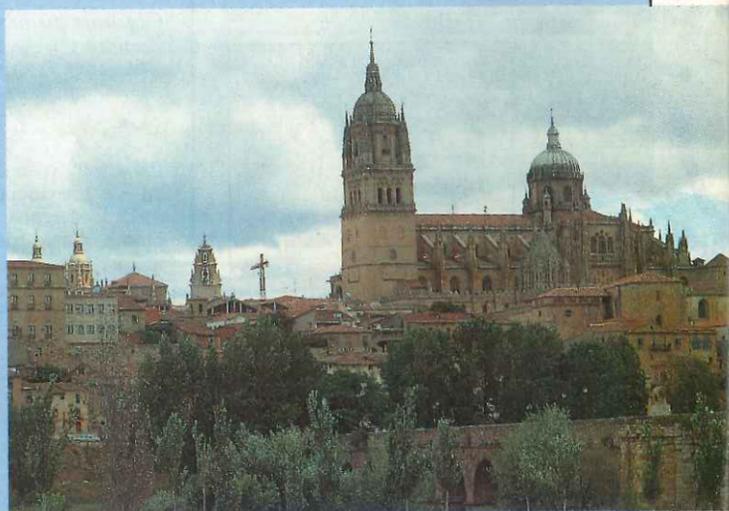
Acceso a Cáceres, final de este segundo tramo de nuestro recorrido por la Ruta de la Plata, que concluirá el mes próximo en Sevilla.

Hay que visitar...

La génesis y evolución de Zamora medieval se desarrolla entre los siglos X al XIII, por lo que siendo éste el auge del románico, es el estilo más representativo de la ciudad. En el recorrido no podemos dejar de ver su catedral, cuya fundación e inicio de obras corresponden al obispo Bernardo, aunque el grueso de su ejecución es del obispo Esteban, que la consagró sin estar terminada. Hay que visitar la iglesia de San Claudio, de Santiago el Viejo, de San Isidoro, de San Pedro y San Ildefonso, de la Magdalena, de Santa María la Nueva, San Cipriano, Santiago el Burgo, San Juan, el Palacio de los Momos y el Ayuntamiento viejo.

Salamanca es toda ella monumental, por lo que ciertamente no sabemos qué recomendar. Dos catedrales, tres universidades... Bueno, por citar algo más concreto, la iglesia de San Marcos, la Casa de Santa Teresa, Palacio de Monterrey, Plaza Mayor, Casa de las Conchas, Universidad, catedral vieja, Casa Museo de Unamuno, catedral nueva, puente romano... Ya decimos, interminable.

En Cáceres no hay que dejar de ver, entre otros, la Casa de las Veletas (Museo Provincial), el Palacio de las Cigüeñas, Casa de Toledo Moctezuma, Palacio Episcopal, Torre del Horno, del Postigo, Redonda, de la Hierba, Puerta de



Salamanca, ciudad monumental donde todo es digno de ser visitado.

Mérida, Hostería del Comendador, Palacio de Justicia, Arco del Cristo, del Socorro, Casa de la Generala, de los Pereros...

La ruta es conflictiva en cuanto al tráfico. Es la Ruta de la Plata, una vía muy transitada. Pero los monumentos merecen la pena cualquier sacrificio.

Hay que degustar...

Múltiples son los platos típicos de la zona. Vamos, que es casi imposible degustarlos por más tiempo que se eche. Por ello vamos a enumerar algunos de los más sobresalientes.

En Zamora, la sopa de boda, con ajo, pan frito y huevo escalfado; el monje de Aliste, con tomate, atún, pimientos rojos, cebolla, aceitunas y huevos cocidos; los «dos y pingada», con huevos fritos y jamón; la Salantonada, con judías blancas estofadas, tocino y chorizo; el bacalao a la tranca, cocido en salsa de pimentón, ajo y huevo duro, y el asado «Dios nos libre», con pierna de cabrito en su jugo. Para postre, el rebojo sasdro, con bizcocho casero en almíbar, azúcar glasé y canela.

Por lo que respecta a Salamanca, éstas son parte de sus especialidades: la chanfaina, el calderillo, los huevos fritos con farinato, el asado

de cochinillo, el cabrito, el hornazo y los quesos de Hinojosa del Duero.

Para cambiar el sabor de la boca, los «chochos», el maimón, las almendras de Alba de Tormes y las rosquillas de Ledesma. Los mejores vinos son, aparte el de Toro, en Zamora, el tinto de la Sierra y el clarete de la Ribera, sin olvidar más adelante los de la Tierra de Barros, Montánchez, Miajadas y un largo etcétera.

En la extremeña Cáceres, los guisos hacen mella. Su eje básico es el cerdo ibérico. En torno a él gira su famosísimo embutido. Pero no olvidemos el gazpacho, con sus especialidades, como el ajo blanco, la trincaya y el cojodongo. Los quesos son de primera fila. Y para relamerse, un buen postre: desde la tégula de Olivenza hasta las monmenteras de Alcántara. ¿Hay quien dé más?

ción. Pero no podemos decir lo mismo del nuevo kilometraje. No hay quien lo vea; pero como la vía del ferrocarril acompaña, se da por bueno el viaje. Eso sí, hay que tener cuidado con los puentes.

TIERRA DE TOROS

Km. 130.—Plasencia. No nos hemos equivocado al poner el 130. Es sencillamente que sólo tenemos kilometraje antiguo. Y corresponde a este número. Estamos en Plasencia y dejamos el desvío a Trujillo. La perspectiva es maravillosa, con dos carriles, que desde luego van a durar poco. Si acaso, medio kilómetro. Y a continuación, el ferrocarril Salamanca-Cáceres, con su paso a nivel y todo. Es tierra de toros, donde seguimos viendo el kilometraje antiguo y pueblos importantes: Grimaldo, Ciudad de los Castaños, Cañaveral... Las recomendaciones de velocidad son cada vez más ínfimas: 60, 40, 20... Un puente, de construcción moderna, el cruce de Coria, Arroyo Guadancil de la Cabrera, Arenero, antes Caracera, y en el km. 180 indicación de sólo 31 km. para llegar a Cáceres y desembocadura de estos arroyos al Tajo, que se da la mano, en el pantano de Alcántara, con el Almonte.

Cáceres.—En el km. 209,500 está, siempre y cuando nos guiemos por el kilometraje antiguo, el estadio Príncipe Felipe. Por tanto, abandonados los kilómetros anteriores, con sus numerosos arroyos, entramos en la capital. Hay un cartel anunciador de Sevilla y Portugal y, por supuesto, señales que nos prohíben circular a más de 80 para pasar luego a 60. Es lo lógico. Estamos en la capital, Cáceres, famosa por múltiples razones, pero sobre todo por su Ciudad Medieval. Es algo que no se puede narrar. Hay que verlo, pero con detenimiento y sosiego. El mismo que debemos usar en carretera para arribar a este punto, el de llegada, que nos situaba en Cáceres, a 493 metros de altitud y con una población cercana a los 75.000 habitantes. Si mezclamos su parte moderna con la ciudad monumental, llena de palacios, iglesias y casas solariegas, estamos ante una verdadera reliquia artística en una tierra llena de historia. Sus gentes lo saben, y el mundo también. Por eso es patrimonio de la Humanidad.

Nono HIDALGO
Fotos: José RUBIO
(Enviados especiales)

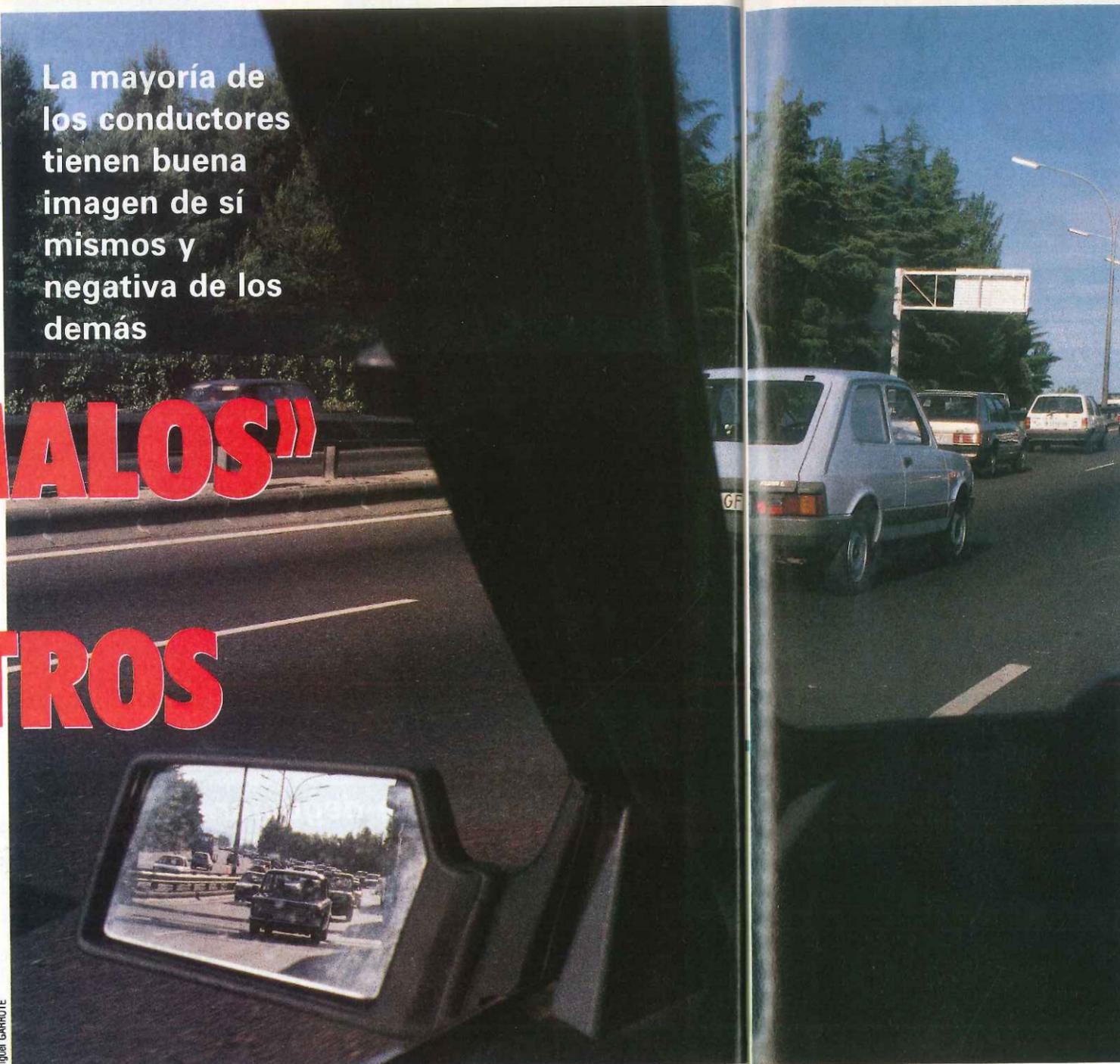
Resultados de la encuesta de la empresa EDIS sobre «Tráfico y Sociedad en España» (y 2)

La mayoría de los conductores tienen buena imagen de sí mismos y negativa de los demás

LOS «MALOS» SON LOS OTROS

En esta segunda parte del estudio elaborado por la empresa EDIS, los conductores españoles se autoanalizan y expresan sus opiniones sobre sí mismos. Los resultados contrastan fuertemente con la imagen que tienen de los demás conductores: mientras se juzgan a sí mismos con bastante benevolencia e, incluso, generalizan un calificativo de muy bueno sobre su comportamiento al volante, a los restantes conductores los consideran agresivos, violentos y poco hábiles. También hablan, estos conductores, de infracciones graves, leves, ciclomotores, cascos...

Miguel GARROTE



El prototipo de conductor español lleva más de diez años al volante y realiza más de 13.000 kilómetros al año, indistintamente por ciudad y carretera, circulando mayoritariamente en turismos. Es significativo, sin embargo, que los conductores con menos de un año de experiencia no sólo sean quienes menos kilómetros recorren al año, sino que los hacen principalmente en ciudad, mientras que la mayor experiencia al volante lleva aparejado un mayor número de kilómetros anuales. En general, la mayoría (62,3 por 100)

gusta de conducir, aunque al segundo colectivo más importante (17,6 por 100) no le gusta en ningún caso, siendo la resistencia a conducir mayor entre las mujeres que entre los hombres. Los jóvenes, los que recorren más de 30.000 kilómetros al año y los conducen indistintamente por ciudad y carretera, son quienes más disfrutan conduciendo. También se demuestra que los conductores tienen un mayor nivel de estudios que la población en general.

El conductor medio español se considera bastante bueno. Esta encuesta

puso de manifiesto que la mayoría se otorgaba una calificación de 7,54 sobre 10 en corrección y respeto hacia los demás; de 7,96 en respeto al Código; de 7,41 en experiencia y habilidad, y de 8,01 en seguridad. Por regla general, las mujeres se consideran más respetuosas que los hombres, tanto respecto a los demás como al Código; los hombres se ven más expertos, hábiles y seguros que ellas.

La juventud y los años de experiencia van modificando esta autoimagen. De hecho, los jóvenes suelen ser más

Los conductores se autodefinen

	CORRECTO Y RESPETUOSO CON LOS DEMÁS %	RESPETUOSO DE NORMAS Y CODIGO %	EXPERTO Y HABIL %	SEGURO %
CERO	0,2	0,3	0,2	0,3
UNO	0,0	0,1	0,0	0,3
DOS	0,3	0,2	0,2	0,1
TRES	0,2	0,7	1,1	0,4
CUATRO	1,5	1,6	2,6	1,4
CINCO	10,4	6,0	11,2	5,9
SEIS	13,7	10,5	12,7	9,5
SIETE	20,5	14,2	21,7	15,9
OCHO	24,2	24,9	22,2	21,3
NUEVE	13,1	18,9	14,2	22,5
DIEZ	15,4	22,2	13,4	21,9
NS/NC	0,4	0,3	0,4	0,4
MEDIA	7,54	7,96	7,41	8,01
COEFICIENTE VARIABILIDAD	0,221	0,216	0,235	0,213

críticos consigo mismos, reconociendo menor respeto hacia el Código; los demás, menor habilidad y seguridad, aunque, conforme avanzan en edad, van acercándose a los valores medios.

LA PAJA EN EL OJO AJENO

Curiosamente, esta autoimagen sumamente positiva del conductor español contrasta con la imagen bastante más negativa que tiene de los restantes conductores. Utilizando el refranero, sería aquello de «la paja en el ojo ajeno y la viga en el propio». Respecto a los demás conductores, los encuestados consideran que son «muy agresivos y desconsiderados con los demás» (32,8 por 100), o «más desconsiderados que respetuosos» (32,3 por 100). Sólo un 18,2 por 100 considera que los conductores son «mayoritariamente respetuosos y considerados». La encuesta señala que estas diferencias entre la valoración propia y la ajena «parecen ser reflejo de un mecanismo de autoexclusión comúnmente generalizado». Es curioso que los juicios negativos sobre los restantes conductores provengan, principalmente, de colectivos como las mujeres, los no conductores, los jóvenes o aquellos que hicieron menos de 3.000 kilómetros el último año.

La buena imagen que los conductores tienen de sí mismos se proyecta también sobre las revisiones que hacen a sus vehículos. De hecho, casi el 25 por 100 considera que hace perfec-

Autovaloración de los conductores en cuanto a las revisiones del vehículo

Nota media

Niveles de aceite y agua: 7,74



Estado de los neumáticos: 7,46

Sistema de frenado: 7,76



Estado de las luces: 7,30

Puesta a punto (en general): 7,61



tas las revisiones (al menos de niveles de aceite, agua, neumáticos, sistema de frenado, luces y puesta a punto general). Esta imagen contrasta con el estado real de los vehículos. La mayor preocupación parece ser por el sistema de frenado, aunque esta variable adquiere especial importancia entre los conductores de vehículos de dos ruedas. En general, el cuidado de vehículos parece asociarse a largos desplazamientos y a «profesionales del volante», incluido el mayor número de kilómetros realizados por año.

Un apartado de la encuesta destaca los motivos por los que el usuario escoge su vehículo. La mayor preocupación es por la cuestión de estabilidad:

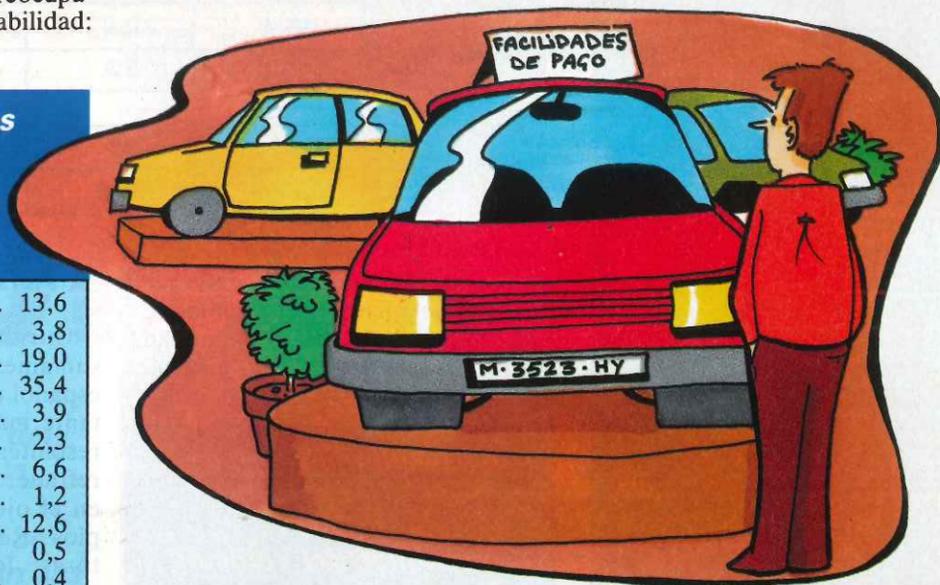
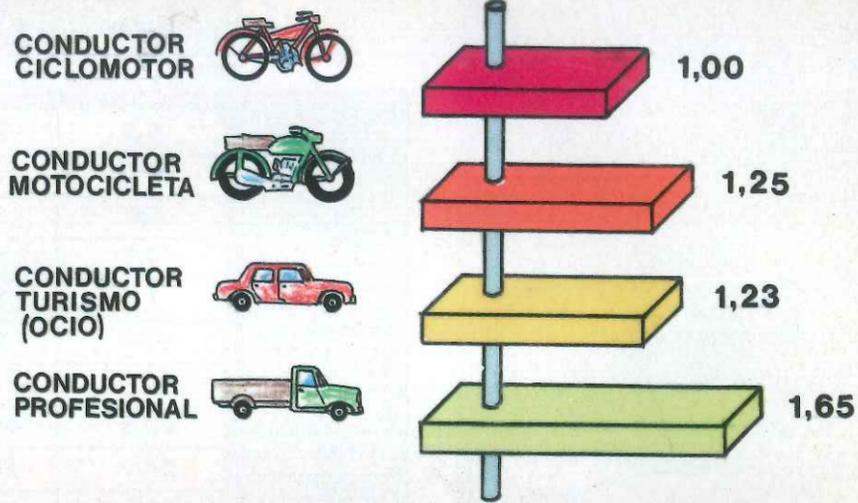
¿Qué característica es más importante para elegir un vehículo?

Comodidad	13,6
Calidad	3,8
Robustez	19,0
Estabilidad	35,4
Línea deportiva	3,9
Elegancia	2,3
Manejables en ciudad	6,6
Gran tamaño	1,2
Bajo consumo	12,6
Que sean de importación	0,5
Originalidad	0,4
NS/NC	0,7
Total	100

un 35,4 por 100 se decantó por este factor como fundamental a la hora de elegir un coche determinado. Por detrás, y por orden de preferencia, están la robustez (19 por 100), la comodidad (13,6 por 100), el bajo consumo (12,6 por 100) y la manejabilidad en ciudad (6,6 por 100). Es curioso, por ejemplo, que el factor calidad sólo sea prioritario en un 3,8 por 100 de los casos.

En cuanto a las situaciones con probabilidad de convertirse en causas de accidente, los encuestados dieron mayor importancia a deficiencias de sueño o presiones de tiempo para alcanzar el destino más que a determinados estados de alteración emocional (discusiones, etcétera). Los factores ex-

Número de accidentes según vehículos/conductor



Grado de peligrosidad atribuido a diversas situaciones de tráfico (En porcentajes y puntuación media)

	Poco o nada peligroso	Bastante y muy pelig.	Calificación media (*)
Conducir durante largo tiempo en caravana	38,7	61,3	2,67
Conducir después de una gran comida	38,2	61,8	2,69
Conducir después de todo un día sin dormir	2,2	97,8	3,65
Conducir después de una grave discusión con su familia o en el trabajo (muy alterado emocionalmente)	25,7	74,3	2,97
Tener que realizar un trayecto largo en un tiempo limitado o teniendo que llegar a una hora fija	12,0	88,0	3,27

(*) Para establecer la calificación media se utilizan las siguientes equivalencias: Nada = 1, Poco = 2, Bastante = 3, Mucho = 4.



Opinión sobre el deber de cumplir las normas de tráfico

Se deben cumplir todas las normas de la circulación, aunque no se esté totalmente de acuerdo con ellas	80,4
Hay normas que son absurdas. Sólo se deben cumplir aquellas que tienen una explicación clara y lógica de acuerdo con la seguridad vial	17,6
Cumplir las normas tiene muy poco que ver con la seguridad. Cada uno debe buscar la forma de adaptarse al tráfico lo mejor posible en cada circunstancia	2,0
Total	100

ternos, como caravanas, inquietan en menor medida que aquellos otros aspectos que limitan el perfecto estado físico o anímico.

INFRACCION GRAVE, INFRACCION LEVE

Aunque en teoría la mayoría de los encuestados se muestra partidaria

TAL vez uno de los aspectos más destacables, entre otros muchos, del informe cuya segunda entrega se publica en este número, sea el de la escasa capacidad autocrítica de los conductores españoles respecto a su práctica de conducción.

Mientras se describen a sí mismos como expertos, seguros y cumplidores de las normas, valoran negativamente el comportamiento de conducción de los demás.

No es éste, por otra parte, un dato aislado. El análisis factorial, derivado de los resultados sobre las posiciones de la población general (conductores y no conductores) ante los accidentes de tráfico, mostraba que si bien existe una actitud generalizadora o universalizadora («me puede ocurrir a mí, como a cualquier otro»), buena parte de los entrevistados se autoexcluyen de la posibilidad de accidente. Parece subyacer una interpretación, según la cual esto de los accidentes de tráfico fuera una especie de lotería en la que, afortunadamente, a uno nunca le va a tocar.

Esta posición, además, contribuye fuertemente a la normalización y asimilación de la accidentalidad de tráfico como un fenómeno inevitable ante el que poco se puede hacer.

La tolerancia social de los accidentes de tráfico se sustenta, por ello, no sólo en la aceptación de un fenómeno que se produce de manera regular y en una interiorización fatalista de su inevitabilidad, sino en una asimilación por

(80,4 por 100) de cumplir las normas, la distancia entre la teoría y el cumplimiento efectivo de las mismas es importante.

La experiencia en conducción hace incrementar la convicción de cumplir todas las normas; sin embargo, conforme crece el nivel de estudios desciende el cumplimiento de estas normas cuando no presentan una clara ló-



Conductores poco autocríticos

(*) Javier ANGULO URIBARRI

medio del rechazo, en el sentido de considerar ajeno lo que no se desea.

Estas, aunque a primera vista lo parezcan, no son reflexiones de carácter más o menos teórico, sin consecuencias de orden práctico; afectan, sobre todo, a las campañas de sensibilización de la Dirección General de Tráfico y a sus programas de educación vial.

En general, de las diversas consultas realizadas se deduce que existe poca confianza en la efectividad de un incremento o endurecimiento de las sanciones por infracción de las normas de circulación, insistiéndose, por el contrario, fuertemente en la necesidad de educación vial, valorándose positivamente la actuación de la Administración en este campo.

Pero, en materia de comunicación, más importante que el mensaje que se transmita es la caracterización del público objetivo a que el mensaje vaya destinado. Y el problema reside en que los mensajes encuentran un colectivo de conductores, del que una buena parte son autocomplacientes con su práctica de conducción.

Tal vez, además de las que están en marcha, habría que pensar en otras campañas destinadas a incrementar la propia autocrítica y orientadas a convencer a los conductores españoles de que —todos y cada uno— no somos tan expertos, tan seguros y tan cumplidores de las normas como creemos.

(*) Director del Equipo de Investigación Sociológica EDIS

provisional) y «leve» (amonestación o pequeña multa). En el grupo de «muy graves», y por orden de gravedad, se incluyen: conducir en sentido contrario, conducir después de haber bebido en exceso, no respetar los «stop», adelantarse en cambio de rasante y circular a velocidad muy superior a la permitida en población y travesías urbanas. Entre las «graves» los encuestados incluyeron: impedir o dificultar el adelantamiento y circular a velocidad muy superior a la permitida en carretera. Por último, en el apartado de «leves»: velocidad muy reducida y dificultando la circulación y circular por el arcén.

Es curioso que los conductores con mayor número de kilómetros se muestran más exigentes con las infracciones incluidas en el apartado de «graves».

Dos de cada diez españoles se han visto implicados en algún accidente (y siete de cada diez accidentados, en un accidente grave). Quienes mayor incidencia sufren son los «profesionales», con una incidencia proporcionalmente

Opinión sobre la necesidad de introducir determinados requisitos para el uso de ciclomotores

	Utilizar un casco ligero	Pasar una pequeña prueba/examen	Registrar oficialmente el ciclomotor
Poco o nada conveniente	22,8	12,8	23,2
Bastante o muy conveniente	58,0	63,4	53,8
Imprescindible	19,2	23,8	23,0
Total	100	100	100
Puntuación media*	3,30	3,59	3,35

(*) Para obtener la puntuación media, las equivalencias son las siguientes: Nada = 1, Poco = 2, Bastante = 3, Mucho = 4, Imprescindible = 5.

grave en los vehículos de dos ruedas. No obstante, no es posible distinguir nítidamente entre el número de accidentes y la seguridad del conductor. Sin embargo, según los datos de la encuesta, los conductores que mayor número de accidentes sufren tienden a autocalificarse más alto en baremos de seguridad. Por supuesto, en esta línea, el 58,7 por 100 de los accidentes sufridos son, a su juicio, culpa de otros. Igualmente, los accidentados consideran que la causa de aquél fue una distracción momentánea (23,7 por 100) o el exceso de velocidad (11,5 por

100); curiosamente, el alcohol no es responsable, a su juicio, de más del 1,7 por 100 de los accidentes.

En cualquier caso, cabe preguntarse si estos accidentes han servido para modificar la conducta al volante de quienes los han padecido. El 37,6 por 100 considera que no han influido de ninguna forma o, simplemente, ahora procura conducir más despacio (17 por 100), procura no distraerse (22,6 por 100) o respetar más las señales de tráfico (4,8 por 100).

EL PELIGRO SE LLAMA CICLOMOTOR

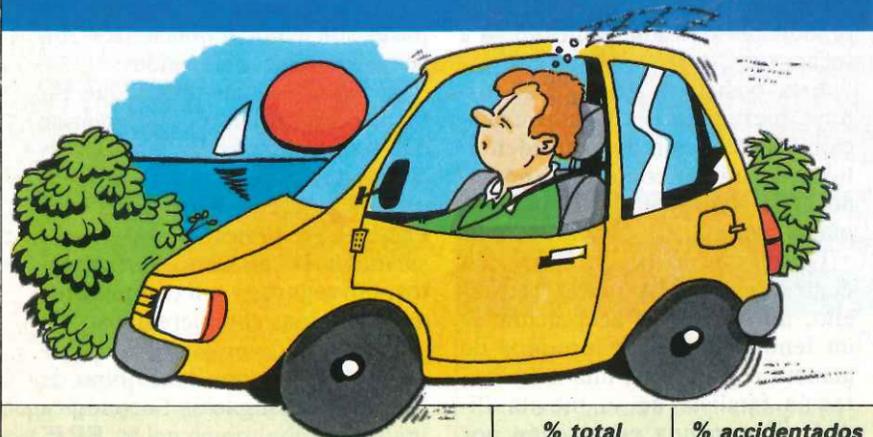
Tanto la parte estadística como las entrevistas personales han detectado un importante movimiento de opinión favorable a determinados cambios en el tema de los ciclomotores. Desde afirmaciones como «eso de que con la vespino no se necesita carnet es una burrada» hasta un 87,2 por 100 de opiniones favorables a un examen para conducir estos vehículos (un 23,8 por 100 lo considera imprescindible), la mayoría de las opiniones se muestran favorables a introducir la utilización de un casco ligero obligatorio, el paso por un pequeño examen y el registro oficial del ciclomotor.

La verdad es que estos datos se matizan de diversas formas, según el encuestado y su estado, pero el 77,2 por 100 es partidario de la utilización obligatoria del casco ligero, un 87,2 por 100 del pequeño examen y un 76,8 por 100 del registro oficial del vehículo.

J. M. M.

Gráficos: Charo LAIZ
Dibujos: Sebastián

Circunstancias presentes en el accidente más grave



	% total accidentados	% accidentados responsables
Cansancio excesivo (por llevar mucho tiempo conduciendo)	4,9	9,4
Falta de sueño	3,5	6,8
Distracción momentánea	23,7	45,9
Exceso de velocidad	11,5	22,3
Imprudencia temeraria (saltarse un STOP, adelantar en cambio de rasante, etcétera)	3,5	6,8
Exceso de alcohol	1,7	3,3
Situación personal de gran tensión y ansiedad	2,8	5,5
No fue responsable/no contesta	48,4	—
Total	100	100

FRACTURAS DE CLAVICULA Y DE BRAZO

VAMOS a comenzar a ocuparnos este mes de las fracturas de los miembros superiores, que, si bien no suelen representar en general un gran riesgo para la vida, sí son muy importantes por la frecuencia con que se dan y porque, si dejan secuelas, éstas son de mucha trascendencia por las invalidaciones de tipo laboral y social que producen.

FRACTURAS DE CLAVICULA

Las fracturas de clavícula se producen por una caída sobre el hombro o por un golpe directo sobre ella, siendo muy raro que dicho tipo de fracturas presenten complicaciones.

Los síntomas que denuncian la presencia de una fractura de clavícula son: un dolor intenso, la imposibilidad de mover el hombro y una apreciable deformidad de la propia clavícula.

En cuanto a la forma de actuar, diremos que lo primero es aliviar el dolor inmovilizando el hombro. Esto lo podemos conseguir:

- Pasando un palo por la flexura de los codos y la espalda (ver fig. 1).
- Pasando un pañuelo o toalla por las axilas y por los hombros, para anudarlo finalmente a la espalda (ver fig. 2).
- Con un pañuelo sujeto al cuello, sobre el cual descansará el peso del brazo para que éste no tire de la clavícula fracturada.

Lo fundamental es conseguir que los hombros queden inmovilizados y, si es posible, llevarlos hacia atrás, con el fin de que tiren de la clavícula rota y ésta no se mueva. De este modo se evitará el dolor.

Precauciones.—Una vez inmovilizado el herido, hay que trasladarlo a un servicio médico, pero antes hay que comprobar los pulsos en las dos muñecas, ya que si no hay pulso, es posible que exista una lesión de los vasos sanguíneos, lo cual es un indicio de gravedad y hay que trasladar al herido urgentemente a un hospital.

Otras veces podemos ver que las manos empiezan a ponerse moradas y que el herido nota hormigueos en los dedos. Esto puede ser debido a que el vendaje está muy apretado, por lo que hay que aflojarlo un poco, y si los síntomas no desaparecen, hay que llevar al enfermo al hospital lo antes posible.

Por regla general, siempre debemos tener la precaución de no suministrar comida ni bebida a los heridos, ya que, una vez en el hospital, podrían precisar una operación, que se vería dificultada simplemente por haber bebido agua. Es conveniente saber a qué hora ha tomado la última comida o bebida, pues es una pregunta que posiblemente nos hagan en el hospital.

FRACTURAS DEL BRAZO

También se dan con frecuencia las fracturas en los brazos, bien por un golpe directo o por caída sobre los mismos. Los síntomas son: dolor en la zona de fractura, imposibilidad de mover el brazo y, por lo general, gran deformidad.

Hay que actuar con mucho cuidado para no mover el brazo. Si es posible, colocar algodón o un almohadillado blando en la axila y otro en el brazo, para evitar que toque la piel una tablilla que colocaremos en la cara exterior o posterior del brazo. Dicha tablilla irá desde el hombro al codo y fijaremos el brazo sobre el almohadillado. El antebrazo se flexiona 90 grados y se coloca sobre el pecho, descansando sobre un pañuelo fijo al cuello de la forma más cómoda para el herido.

Precauciones.—En estas fracturas, dado que la arteria y los nervios discurren casi pegados al hueso, el riesgo de lesionarlos es elevado, por lo que no hay que tocar nunca las referidas fracturas, ni intentar reducir las.

Siempre debemos comprobar el pulso, y si éste no se coge, el traslado al hospital debe ser inmediato. Si hay pulso, la urgencia es menor.

Dibujos: Sebastián

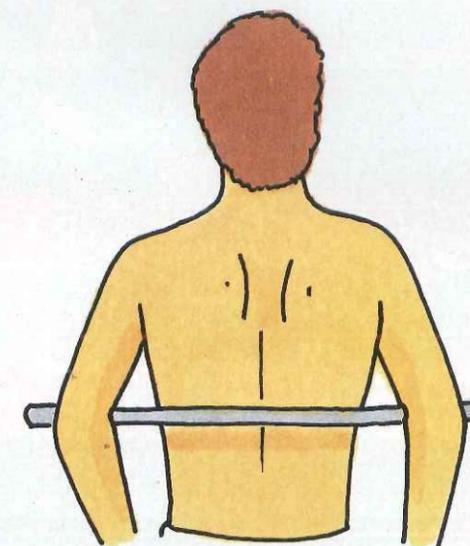


Fig. 1

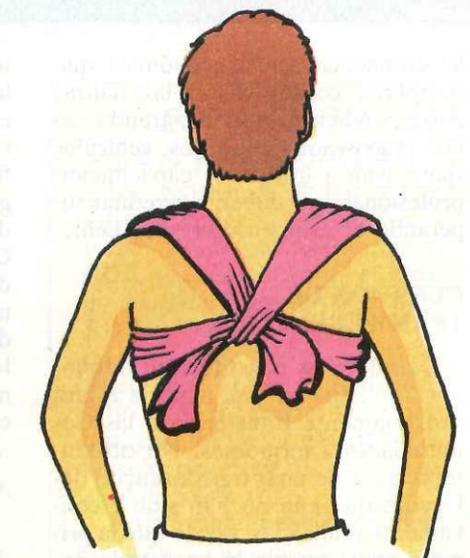


Fig. 2

El Ministerio convoca nuevos exámenes de capacitación en noviembre

El próximo mes de noviembre, el Ministerio de Transportes realizará la segunda convocatoria de exámenes para que aquellos que quieran acceder, por primera vez, a la profesión de transportistas superen el requisito de capacitación profesional. Previamente, el BOE habrá publicado la fecha exacta del examen y habrá dado un plazo de quince días para presentar la instancia y los documentos necesarios para realizarlo.

Este requisito de capacitación profesional viene exigido por nuestra incorporación a la CEE. Dos directivas comunitarias (74/561 y 74/562), que obligan a ajustarse a ellas a la norma-

Los transportistas españoles se adaptan a Europa

tiva de los países miembros, incorporaban este requisito para aquellos transportistas que desearan acceder, por primera vez, a esta profesión. Sin embargo —y esto es importante—, aquellas personas que ya estuvieran trabajando en esta actividad a la fecha de entrada en vigor de la Ley de Transportes (es decir, el 1 de agosto de 1987) no tienen que pasar ninguna prueba. Automáticamente se les reconoce este requisito.

A partir de este año —que se ha realizado la primera tanda de exámenes— todos los que quieran ser transportistas, entendiéndose por esto a quienes vayan a trabajar con vehículos pesados (de más de 6 toneladas de peso máximo autorizado ó 3,5 toneladas de carga útil), deberán superar tres requisitos: honorabilidad, que se

les supone; capacidad económica, que cumplirán constituyendo las fianzas correspondientes y demostrando tener disposición sobre los vehículos que vayan a utilizar; y capacitación profesional, que deberán acreditar superando el examen correspondiente.

CUESTION DE TRANSFERENCIAS

Debido a la constitución autonómica de España, esta materia estará próximamente transferida a las Comunidades Autónomas. No obstante, se trata de unas transferencias delegadas que aún no han sido efectivamente realizadas, por lo que la primera convocatoria la ha debido hacer el Ministerio de Transportes.

Incluso en esta primera convoca-

toria, Transportes ha tratado de que las autonomías participasen en estos exámenes. El Ministerio únicamente realizó una base de preguntas, clasificadas en fáciles y difíciles, y exigiendo que hubiera un porcentaje determinado de cada categoría. Las Comunidades Autónomas han elegido las preguntas, formando los tribunales, etcétera. Más adelante, cuando la materia esté efectivamente delegada, Transportes únicamente marcará las pautas generales y ellas correrán con todo.

ASI ES EL EXAMEN

Las preguntas del examen se sacan del Programa de Capacitación, publicado en el BOE el 16 de marzo de 1988 (Real Decreto 216/1988). La

prueba se realiza por escrito y consta de cincuenta preguntas tipo test (de respuesta marcada o corta) y diez cuestiones más amplias. Según fuentes del Ministerio de Transportes, «no hay que tener una formación anterior muy fuerte. Lo único que pedimos es que demuestren que, si van a dirigir una empresa de transportes, aunque sea de un solo camión, sepan de qué va la cosa, que cada vez es más compleja».

Según regula una orden ministerial, los exámenes deberán realizarse «una vez al año, al menos, en cada Comunidad Autónoma». No obstante, al ser éste el primer año en realizarse estas pruebas, el Ministerio de Transportes ha convocado dos exámenes.

La primera convocatoria, realizada en junio pasado, ha arrojado aproximadamente un 56 por 100 de aprobados en la Capacitación Profesional de Transportistas, y porcentajes algo más bajos en Agencias y Transitarios. Según Pilar Garrido, directora de programas de la D. G. de Transportes Terrestres, «se ha notado mucha diferencia en las Comunidades Autónomas en las que las asociaciones se han preocupado y han impartido cursillos preparatorios». No obstante, su opinión es que los porcentajes de aprobados se igualarán en todos los territorios, ya que actualmente se han generalizado los cursillos preparatorios facilitados por las asociaciones y porque el propio Ministerio ha publicado un librito sobre esta capacitación.

En realidad, lo que Transportes pretende lograr es que los transportistas «conozcan todo aquello que les incumbe: normativa sobre transportes, derecho civil, derecho fiscal, impuestos, derecho del trabajo, legislación mercantil, algo de contabilidad, etcétera». Cuando se abran las fronteras europeas, teóricamente en 1992, las empresas españolas deberán competir con empresas muy fuertes, empresarialmente hablando, especialmente de Holanda y Alemania. Mientras tanto, las estructuras de las empresas españolas son pequeñas, generalmente autopatronales. De hecho, desde instancias oficiales se han facilitado vías para la unidad de estos transportistas, agrupándose en cooperativas, por ejemplo. Como dato, señalar que las empresas europeas de transporte tienen que cumplir estos requisitos desde el año 1974.



Los que trabajaran en esta actividad antes del 1 de agosto de 1987 no tienen que pasar ninguna prueba.



La convocatoria de junio fue aprobada por un 56 por 100 de los aspirantes a capacitación profesional.

ESTAS SON LAS PREGUNTAS

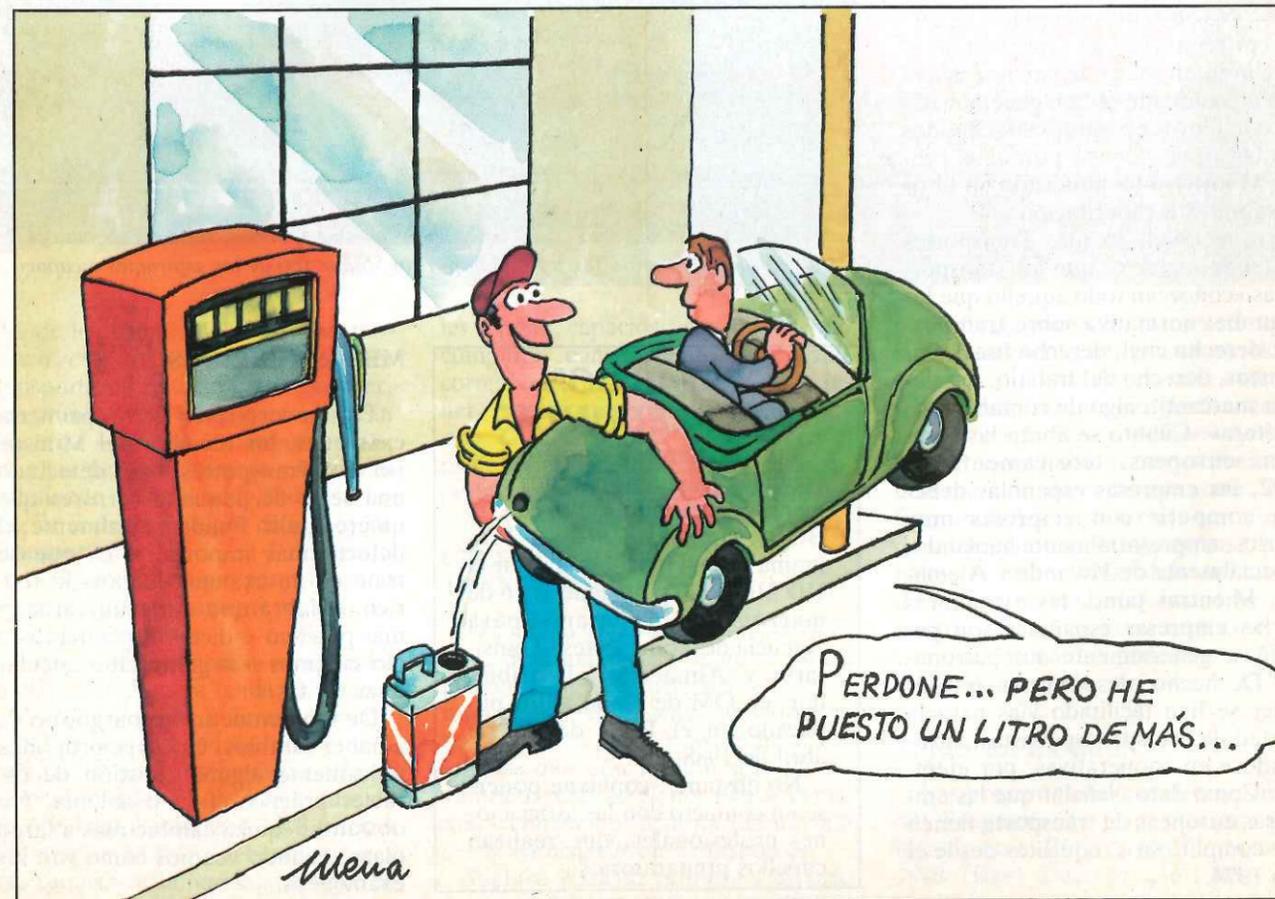
Los programas de los que se sacan las preguntas para los exámenes están publicados en el BOE. Concretamente, el Programa para Transportistas en el RD 216/1988, publicado el 16 de marzo; y el Programa para Agencia de Transportes, Transitario y Almacenista-Distribuidor, en OM de 21 de abril, publicado en el BOE del 27 de abril de 1988.

No obstante, conviene ponerse en contacto con las asociaciones profesionales, que realizan cursillos preparatorios.

MENOS TEORICOS

Tras la corrección de los primeros exámenes, los técnicos del Ministerio de Transportes han detectado una serie de pequeños errores que quieren pulir. Fundamentalmente, el defecto más importante es que se trata de un examen demasiado teórico. «Habría que darle un carácter más práctico —dice Pilar Garrido—. No sabemos si la gente sabe calcular unas tarifas.»

De momento, sin embargo, no va a haber cambios. Quizá se proponga únicamente alguna cuestión de carácter práctico, tipo problema. No obstante, «quizá cambie más a largo plazo, cuando veamos cómo van los exámenes».



PONFERRADA: UNA MARCHA POPULAR CERRO LA PRIMERA SEMANA DEL PEATON

Ponferrada, capital del Bierzo, ha celebrado su Primera Semana del Peatón, durante los últimos días de septiembre. Las jornadas, organizadas por la Jefatura de Tráfico de León y el Ayuntamiento ponferradino, han contado con la colaboración de diferentes estamentos

oficiales y locales. La Casa de la Cultura ha sido la sede, durante la Semana, de charlas-coloquio dirigidas a padres, niños, jóvenes y tercera edad. Los escolares ponferradinos realizaron una marcha peatonal como cierre colorista de las jornadas.

Durante los días 26 de septiembre al 1 de octubre se ha celebrado en la localidad de Ponferrada la Primera Semana del Peatón, organizada por la Jefatura Provincial de Tráfico de León y el Ayuntamiento ponferradino, contando asimismo con la colaboración de diferentes asociaciones, Educación y Ciencia, Inerso, Cruz Roja y del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca, haciéndose eco de los actos los diversos medios de comunicación locales y provinciales.

Para Emérita García, animadora provincial de Educación Vial, «la alta participación escolar y el apoyo de las autoridades locales nos hacen pensar en el éxito de esta semana; pero no debe quedar sólo en esto, sino en la progresiva concienciación de los ciudadanos en la problemática de la Seguridad Vial.»

Ponferrada, capital del Bierzo, supera los 60.000 habitantes y posee un parque automovilístico cercano a los 22.000 vehículos, lo que arroja una cifra de un vehículo por cada 2,4 habitantes, que supone una media alta. En 1987 registró 230 accidentes en el casco urbano, con 30 atropellos de los que resultaron 3 muertos y 29 heridos de carácter leve.

José Luis Iglesias, concejal coordinador de Transportes, Policía Local y Protección Civil, demuestra su satisfacción por el desarrollo de estas jornadas y añade: «Ponferrada es una ciudad de mucho paso, lo que agrava nuestros problemas. Las obras que vamos a realizar para evitar el paso de camiones por la población aliviarán nuestra circulación.»

La Primera Semana del Peatón en Ponferrada



La calle fue de todos



da se ha caracterizado por la gran asistencia de escolares a la Casa de la Cultura, donde más de 5.000 alumnos de diferentes centros, acompañados de sus maestros, contemplaron la exposición de carteles y fotografías alusivas a la Educación Vial, remitidas a concurso desde diferentes regiones españolas. Al mismo tiempo, podían asistir a proyecciones de videos y visitar las instalaciones del Parque Infantil de Tráfico situado en las inmediaciones.

Todas las tardes se celebraron en la Casa de la Cultura charlas-coloquio dirigidas a todos los estamentos de la población: padres, niños, jóvenes y tercera edad tuvieron su mesa redonda a la que asistieron expertos en cada materia a tratar.

«Podemos sentirnos satisfechos con el desarrollo y la acogida vecinal hacia estas jornadas», comenta Celia Isabel Rodríguez, pedagoga del Centro de Salamanca, que añade: «Los escolares han participado

en gran número y con mucha ilusión. No obstante, es una actividad que debe repetirse y trasladarse a otras muchas poblaciones.»

Bajo el lema «Peatón: la calle es de todos», se cerraron estas jornadas con la realización de una marcha peatonal a la que asistieron más de 600 escolares, acompañados de padres y miembros de asociaciones de vecinos, que recorrieron las principales vías de la ciudad, portando carteles y pancartas. La originalidad de éstas fue premiada con obsequios y trofeos entregados al final del itinerario ante la fachada del Ayuntamiento.

Alejandro G. VADILLO
Foto: José RUBIO
(enviados especiales)



Psicología y tráfico (15)

Conducir es una compleja actividad humana en la que intervienen la casi totalidad de las capacidades físicas y psíquicas de los individuos. Si la ejecución fuera perfecta, no habría problema, pero esto no es así siempre. Múltiples son los factores que provocan los errores humanos que preceden al siniestro. De entre ellos, la fatiga del conductor se ha demostrado que es la cara oculta que explica miles de muertos y heridos en las carreteras.

Los peligros de la fatiga

La actividad de la conducción no sólo está afectada por las condiciones de la situación y del vehículo, sino también por el estado físico y las funciones psicológicas del propio conductor. Para conducir con seguridad el sistema nervioso tiene que estar bastante activado, pero el conductor no dispone de un caudal de energía ilimitado, por lo que debe racionarlo. La fatiga es, precisamente, un estado psicofísico que produce una *disminución de la capacidad energética* por la acción de cansancio, y que se manifiesta claramente en toda una serie de síntomas, de los que posteriormente hablaremos. La fatiga normalmente está asociada a un trabajo prolongado y monótono, y tiene efectos nocivos sobre la calidad y precisión de las maniobras. Existe por ello un grave peligro potencial para la persona que, fatigada, continúa ejecutando una actividad tan compleja como conducir.

FACTORES QUE POTENCIAN LA APARICIÓN DE LA FATIGA

Muchos de los errores —tanto en la búsqueda y selección de la información pertinente como en el subsiguiente proceso decisional y en la ejecución de la respuesta— que pueden llevar a un accidente tienen en su base ese peculiar estado psicofísico de carácter transitorio que produce la fatiga. Esta puede verse facilitada por una serie de **factores externos o situaciones**, como la monotonía de la carretera y la carencia de estímulos de exteriores, firme defectuoso, elevada densidad de tráfico y retenciones, las obras en la carretera, los cambios de luces del amanecer o atardecer, la lluvia, niebla o nieve, etcétera. La fatiga también está ligada a **factores relacionados con el vehículo** que se conduce: ruido excesivo del motor, deficiente diseño ergonómico de los mandos y asientos, problemas en la dirección o suspensión, defec-

tuosa ventilación, exceso de calefacción, acumulación de humo provocado por cigarrillos o escape de gases, defectuosa iluminación, vibraciones en el vehículo, etcétera. También depende de **factores relacionados con el propio conductor**, como una atención y concentración permanente, largos períodos de conducción, mala colocación en el asiento del vehículo, períodos prolongados de excesiva activación y alerta, mantener constantemente una velocidad elevada, necesidad imperiosa de cumplir un horario, existencia de alteraciones físicas o psicológicas, conducir con hambre o sueño, alteraciones del ritmo vital habitual, ejecución previa a la conducción de tareas monótonas o que exigen un elevado gasto energético —físico o mental—, ingerir alcohol o realizar comidas copiosas, etcétera.

ALTERACIONES PSICOFISIOLÓGICAS PRODUCIDAS POR LA FATIGA

La fatiga está producida —como se ha visto— por intermedio de una amplia variedad de factores fisiológicos y psicológicos que actúan sobre el ser humano, bien aisladamente, bien en combinación. Una vez que ésta aparece, causa un cambio global importante en la eficacia de la ejecución de maniobras, debido a los desgastes nerviosensoriales y psicológicos que produce. Entre los síntomas más importantes a que da lugar la fatiga y que *deben ser tomados como serio aviso por los que manejan un vehículo*, cabría destacar los siguientes:

1. Cambios fisiológicos transitorios. La fatiga se manifiesta por la aparición de cambios corporales, ajustes de posturas y una cierta estereotipación de los actos, que se traducen en continuos movimientos y cambios de postura, así como parpadeo constante, sensación de pesadez de cabeza, cefaleas, restregarse la



Miguel Garrote

cara, estirarse, etcétera, a la vez que hay una mayor tensión muscular, rigidez con falta de flexibilidad y fluidez en los movimientos.

2. Deterioros en la actividad útil, o, lo que es lo mismo, reducción en la cantidad, calidad o eficacia en la ejecución de maniobras. A nivel observable se puede apreciar torpeza, una cierta dificultad para mantener y concentrar la atención, menor número de correcciones de dirección, aumento del tiempo de reacción de las respuestas, lentificación del pensamiento, dificultad para integrar y evocar ideas, hay lentitud en la recogida y procesamiento de la información, disminuye la capacidad para realizar dos tareas simultáneamente, etcétera. Suele aparecer también un fuerte decaimiento, que puede acabar en somnolencia o sueño profundo.

3. Surgimiento de estados personales desagradables, tales como: aburrimiento, ansiedad, inestabilidad, aturdimiento, mayor aceptación del riesgo, etcétera. En definitiva, toda una constelación de factores que originarían actitudes negativas y agresivas, experimentadas, a menudo, en términos de sentimientos de hostilidad, disconformidad y antipatía hacia los demás conductores, llegando incluso en ocasiones a estados de cólera. Todos estos síntomas aumentan progresivamente en frecuencia e intensidad conforme el conductor se aproxima a su destino.

Precisamente hace unos años el profesor **Dantín Gallego** comentaba los curiosos datos obtenidos en una encuesta, aplicada a un amplio grupo de conductores de camión, con el fin de averiguar cuáles eran, en su opinión, las alteracio-

nes psicofisiológicas más importantes que producía la fatiga. Los profesionales del volante destacaban, entre otros, los siguientes síntomas: **Ojos:** parpadeo, dolores, pesadez, vista turbia, disminución de la agudeza visual, mala fijación, visiones alteradas de objetos y peatones, troncos de árbol, anillos, luces veladas, sombras extrañas, una cama recién hecha, la carretera «flotando». Mencionaban también alteraciones en los **oídos**, como ligero resonar, fallos de audición, sensibilidad a los ruidos y zumbidos anómalos. Existían también, según ellos, **otro tipo de alteraciones**, como aumento de la presión arterial, presión en cabeza y sienes, sed, cansancio de espalda, brazos dormidos, bostezos, hambre, dolor de estómago, dolor de nuca, picor de nariz, sensación de frío, pies fríos, cabeza pesada, picores en la cabeza, imposibilidad de mantener la cabeza erguida, cansancio corporal, rigidez, calambres, falta de aire, cansancio de estar sentado, oleadas de calor, latido doloroso de sienes, somnolencia, sudor en las manos, sentirse rígido, tirantez en la nuca, reacciones dolorosas, estado contractual, sobresaltos injustificados. A **nivel psíquico** describían síntomas como divagación de pensamiento, disminución de la concentración, sentirse ausente y desatento, fatiga mental, excitabilidad, indiferencia, nerviosismo, pérdida de interés, tristeza, falta de atención, intranquilidad, impaciencia, falta de voluntad, asustarse. También hablaban los conductores de camiones de **otros efectos** relativos a la marcha del viaje: reacciones lentas, automatismo, no ir recto, disminución o aumen-

to injustificado de la velocidad, pérdida de la sensación de velocidad, no ver adecuadamente las señales de circulación, tendencia a ocupar el centro de la calzada o a torcerse a la izquierda, infravaloración de las distancias, cansancio en el cambio o no cambiar a tiempo, circular en zig zag, etcétera.

Estos datos obtenidos de hombres que posiblemente han conducido muchas horas bajo los efectos de la fatiga son lo suficientemente explícitos. Todas las alteraciones y cambios descritos, y algunos otros que se podrían añadir, muestran el enorme desajuste a que el individuo se ve sometido en las situaciones de cansancio con conducción prolongada y explican de manera evidente la predisposición al accidente del conductor fatigado.

ALGUNAS RECOMENDACIONES

Un conductor fatigado es un riesgo para sí mismo y para los restantes usuarios de las vías, ya que la fatiga produce, como se ha visto, un significativo incremento en el número y amplitud de errores en la conducción, con disminución de la atención e importante decremento en el nivel de activación necesario para manipular un vehículo. De hecho, numerosos estudios han demostrado de manera rigurosa que **aproximadamente el 40 por 100 de los accidentes de circulación tienen su explicación, entre otros factores, en una excesiva acumulación de fatiga.**

La mejor manera de evitar la fatiga es descansar y en todo caso conocer que existe una amplia serie de factores que

Una buena postura, que favorezca la circulación sanguínea, es fundamental para evitar la fatiga.

pueden paliar sus perniciosos efectos. Veamos algunos.

- Interrumpir el viaje como mínimo cada 150 ó 200 kilómetros y pasear durante unos quince minutos, tomando refrescos o agua fresca.

- Realizar una alimentación adecuada, para no potenciar la fatiga o favorecer el sueño.

- Lavarse con agua fría o incluso dormir si la fatiga es intensa.

- Tener en cuenta que determinados estados emocionales como los disgustos, la excitación, las preocupaciones, etcétera, facilitan la aparición de la fatiga.

- No recurrir a la ingestión de tóxicos como alcohol, tabaco, estimulantes, etcétera.

- Abrir las ventanillas del vehículo para que haya ventilación y entre aire fresco, ya que la temperatura elevada aumenta la fatiga.

- Tener un especial cuidado con los largos recorridos a los que no se está habituado: fines de semana, puentes y vacaciones.

- Evitar en el vehículo los ruidos y vibraciones, sobre todo de las ruedas.

- Tener presente que la fatiga se multiplica con la edad.

- Evitar que las emanaciones de gases queden retenidas dentro del vehículo.

- Prever que entre la media hora y la hora de conducción la atención se relaja y comienza a aparecer la fatiga.

- Evitar las malas posturas, dejando separación entre el asiento y los muslos para que se favorezca la circulación, procurando no llevar los brazos y dedos excesivamente rígidos y teniendo bien apoyada la parte baja de la espalda. Esto es especialmente importante para los profesionales del volante, ya que las posturas inadecuadas, aparte de tener repercusiones sobre la fatiga, pueden dar lugar a otros problemas. De hecho, sabemos que más del 30 por 100 de los camioneros y el 65 por 100 de los taxistas tienen lesiones de espalda y de columna.

En la actualidad los efectos de la fatiga están muy paliados por los avances ergonómicos en el diseño de los vehículos o por el supuesto buen estado de las vías, dos de los principales responsables del surgimiento de la fatiga. Sin embargo, en muchas ocasiones es el propio conductor el que con sus prisas no pone los medios adecuados para evitar la fatiga, sin tener en cuenta que la vida no es una carrera continua contra el reloj. El precio que se puede llegar a pagar por alcanzar la meta cuanto antes puede ser demasiado elevado. Posiblemente un «descanso obligado» más prolongado de lo previsto.

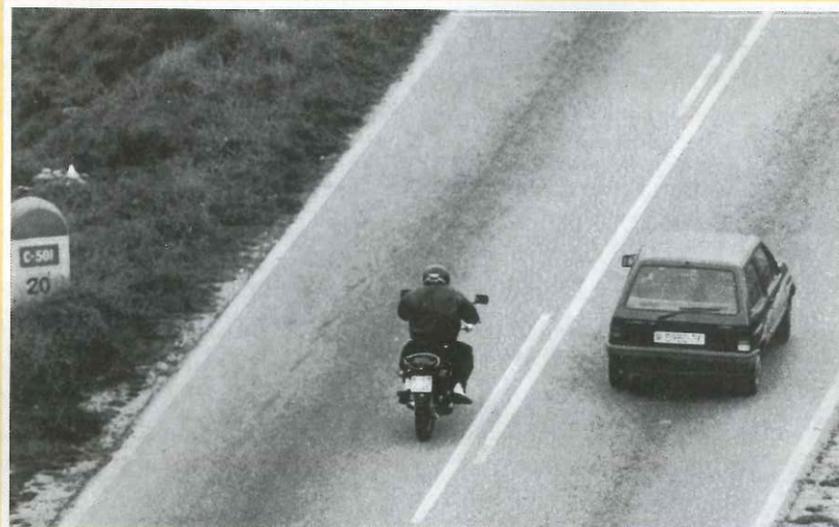
Dr. Luis Montoro
Dr. Francisco Tortosa
Dr. José Solar

Unidad de Investigación en Seguridad Vial. Facultad de Psicología (Universidad de Valencia).



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.



Reformas de importancia en vehículos

Con objeto de actualizar la tramitación de las reformas que se efectúan en los vehículos, remolques o semirremolques, previas o no a su matriculación, el Real Decreto 736/1988, de 8 de julio, del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno, publicado en el «BOE» de 16 de julio de 1988, viene a modificar el artículo 252 del Código de la Circulación, tipificando el carácter de las reformas y haciéndolas extensivas a los ciclomotores.

El titular de un vehículo que desee efectuar en el mismo una reforma o reparación de importancia deberá solicitarlo previamente a la Delegación de Industria de su provincia, aportando la documentación necesaria. Una vez realizada la reforma en el vehículo, éste deberá pasar una inspección técnica para comprobar la correcta ejecución de la obra.

La Delegación de Industria, tras la inspección favorable, remitirá la tarjeta de Inspección Técnica de Vehículos a la Jefatura de Tráfico provincial, donde será recogida por el interesado. Tráfico expedirá, si procede, un nuevo Permiso de Circulación a la vista de las anotaciones en la tarjeta ITV.

En cuanto a las reformas o reparaciones de importancia, el Real Decreto contempla hasta 32 casos, tales como la sustitución del motor por otro de distinta marca o tipo, o su modificación; cambio total o parcial del bastidor; variaciones en pesos, capacidades o uso al que se destina el vehículo, y, en general, cualquier reforma o reparación que pueda afectar a las condiciones de seguridad o modifique las características técnicas del vehículo.



Enrique MIRET MAGDALENA

DESDE

El mito de la velocidad

EL hombre difícilmente está en reposo. Y menos lo está en nuestra época.

Desde que se descubrió que la velocidad de la luz era de 300.000 km. por segundo, y que —según el sabio Einstein— no se puede sobrepasar, parece enteramente que el hombre no para en su afán de acercarse a esa meta casi imposible.

Los anunciantes del automóvil saben que uno de los acicates mayores para su compra es la velocidad. Y lo mismo les ocurre a los fabricantes. Por eso inventan y desarrollan los mayores avances de la técnica, para hacer que esté al alcance de cualquier bolsillo la velocidad creciente de nuestros vehículos. Incluso el conductor cada vez tiene menos miedo al riesgo de la velocidad, y parece que vive engañosamente protegido por la coraza de la carrocería de su automóvil, y casi llega a imaginarse que nada le puede pasar porque se siente dentro de su coche como un «superman».

El gran sociólogo Mircea Eliade, lo mismo que Andrew Greeley, hablan «del culto al coche sagrado». El auto se ha convertido en algo que tiene su culto y el salón del automóvil —o el anuncio— es casi una manifestación religiosa con sus colores, música, imágenes llamativas, la pompa con que se presenta y las sacerdotisas del culto, que son las maniqués

femeninas que rodean esa deslumbrante presentación casi cultural.

Estamos en la época del adorador del automóvil. ¿Por qué? Porque dentro de él, el ciudadano del mundo presente, aplastado por la competencia inhumana, la violencia, su soledad, sus frustraciones, supera todo esto engañosamente, sintiéndose poderoso dentro de él, ya que lo puede manejar a su antojo, y alcanzar unas cotas que él no puede alcanzar en su vida corriente o profesional.

TODO esto tiene su lado bueno y su lado malo. Porque la velocidad puede embriagar, lo mismo que la sensación de poderío que siente dentro del auto, y entonces el hombre que posee y conduce un coche es dominado por él, en vez de ser él quien domine a la poderosa técnica del avanzado vehículo de nuestro tiempo.

Que nosotros tengamos la satisfacción de disfrutar de ese poder técnico que da el coche, con su rapidez desconocida hace pocos años, es bueno. Pero que esto nos lleve a la embriaguez de correr por correr y de arriesgarnos irresponsablemente, es malo. El hombre debe usar y disfrutar de los avances técnicos, pero no puede ser que la técnica se apodere de nosotros y nos haga víctimas de ella.

La técnica debe ser para el hombre; y su gran conquista, que es la velocidad, también. La antigua sabiduría bíblica lo dijo con el lenguaje de su tiempo: «no es el hombre para el sábado, sino el sábado para el hombre». Y hoy podíamos decir: «no es el hombre para el automóvil y su técnica, sino el

automóvil y sus cualidades técnicas para el hombre».

EL olvido de estas sencillas reflexiones nos está llevando no al desarrollo del hombre, sino a su desaparición. Porque el número de accidentes que esta obsesión por la velocidad produce es cada vez mayor. Y si bien se ponen medidas para evitar en parte sus excesos y peligros, sin embargo, no todo está en frenar externamente esa neurosis de la velocidad y ese mito engañoso del poderío técnico del automóvil.

Se trata de que sea el hombre mismo educado para saber usar de su aumento de poder material y de su escape de la realidad. De nosotros depende que haya el necesario equilibrio entre técnica y sentido humano, entre afán de velocidad y respeto a la vida, entre poder mecánico y equilibrio del espíritu.

Quizá sea ésta la mejor campaña que se puede hacer desde arriba, la de educar el sentido responsable del que conduce y hacerle ver que nada impide más su propio afán de velocidad, que el sentirse desbocado por nuestro afán incontenido de ser más que el otro o de ir más deprisa que el otro.

Velocidad sí, pero sin peligro para uno mismo ni para los demás.

A los presentadores de «Sábado noche» no les gustan las carreteras españolas



A punto de «divorciarse», como pareja televisiva, Bibi Andersen y Carlos Herrera han llevado a la pequeña pantalla, desde el mes de abril, una fórmula de presentación atípica, en la que la ironía desplegada ha sido el hilo conductor de un espectáculo musical como «Sábado noche».

Bibi y Carlos, que ya planifican nuevos proyectos para televisión, consideran en cuanto al tráfico que en España tenemos muy malas carreteras y que las infracciones difícilmente desaparecerán por el efecto de las multas.

En «Sábado noche» sorprendió la fórmula con que Bibi Andersen y Carlos Herrera presentan las actuaciones con desapasionamiento y una gran carga de ironía: «Es que yo concibo la vida con ironía y sarcasmo; es decir, con distanciamiento y escepticismo», afirma Carlos Herrera, quien se crió en Mataró y estudió Medicina, aunque su objetivo fue siempre dedicarse a la comunicación: «A mí me gusta contar cosas y para eso éste es el mejor trabajo que hay. Existen otros, como portero o bedel, que están a la misma altura, pero elegí éste porque está mejor pagado».



ANTENA SEMANAL

BIBI-HERRERA: adiós en diciembre

BIBI, DE «VEDETTE» A PRESENTADORA

Bibi, Bibí o Bibiana (como la llaman algunos de sus amigos —entre ellos Carlos—) nació y pasó su infancia en Tánger: «Es una ciudad cosmopolita en todos los sentidos, con un carácter muy abierto, lo que me marcó mucho. Luego, en mis prime-

ros años de adolescencia, llegué a Málaga y allí me impregné de la idiosincrasia del carácter andaluz: alegre y abierto, aunque poco trabajador, como me sucede a mí. A los veintiún años entré en el mundo del espectáculo, aunque hasta entonces no me lo había planteado».

Bibi Andersen, que se inició en televisión precisamente con «Sábado

noche», se muestra muy contenta con el balance de su paso por el programa, que finaliza para ambos presentadores en el mes de diciembre: «Siento preferencia por el directo y por la sala; aunque televisión tiene la posibilidad de crear una mecánica para romper la frialdad que existe y llegar, por supuesto, a un número infinitamente superior de personas; lo

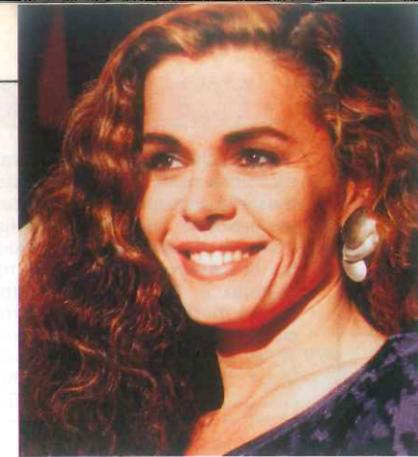
que es muy estimulante. He trabajado en equipo, cosa a la que no estaba acostumbrada, y con un magnífico profesional como es Carlos. Cuando terminemos en diciembre, me tomaré unas vacaciones y me gustaría volver más tarde a televisión para hacer un programa magazine».

HERRERA, COMUNICADOR DE RADIO

Carlos Herrera llegó a «Sábado noche» con cierta experiencia televisiva, y principalmente radiofónica, que irónicamente apunta el presentador: «Hacer telediario era una referencia, porque ya se sabe que no daba tuerca, ni con granos, ni tengo una imagen insultante. Sirvió también haber hecho "La tarde"; pero sobre todo, la radio». En radio, Carlos Herrera obtuvo en 1987 el Premio Ondas, con «Coplas de mi Ser»: «No tengo inconveniente en decir que estoy más ligado por raíces a "La Lirio" que a las canciones de Bob Dylan, y además me gusta la copla porque soy un recreador de la ironía; y no hay mayor ironía que relanzar "No te mires en el río", en 1988. La televisión te legitima, me ha aportado que mi portera me llame de don, cosa que no ocurría antes, y constituye una aventura playera, de verano; pero lo que pasa es que tu señora es tu señora y a mí me gusta mucho la radio».

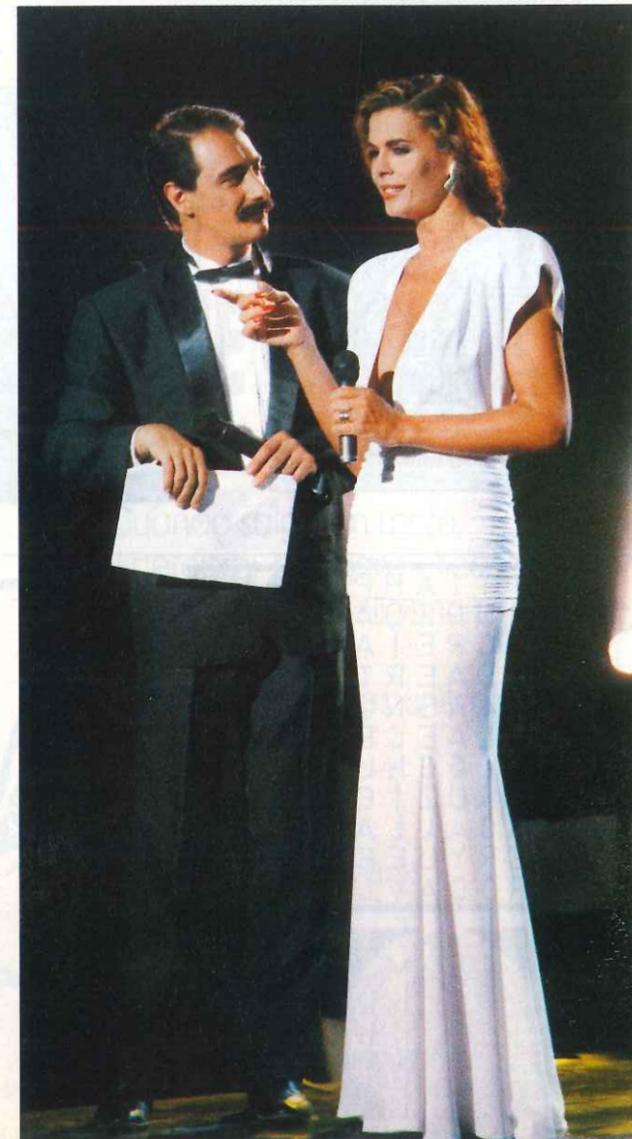
Tras la pareja Bibi-Carlos se encuentra un tercer vértice, Antonio Guerrero, el guionista de «Sábado noche» que ha aportado una fórmula chocante en la presentación de programas musicales. Es el complemento de una pareja atípica a la que Carlos considera que «hace años era imposible que encajase, porque estábamos todavía en el pleistoceno. Ahora estamos ya en el paleolítico y aunque hay quien se cuestiona determinadas tonterías, creo que con tiempo y un poco de esfuerzo estaremos a una altura normal en moral y libertades».

Conductor desde los dieciocho años, Carlos Herre-



ra sufrió en Barcelona, en 1979, un tremendo accidente a consecuencia del cual ha padecido ya dos operaciones de cirugía estética en la cara y aún le queda otra: «Fue por la imprudencia de otro conductor y a la persona que venía conmigo le pusieron doscientos puntos en la cara».

Carlos considera que existen varios elementos fundamentales en la



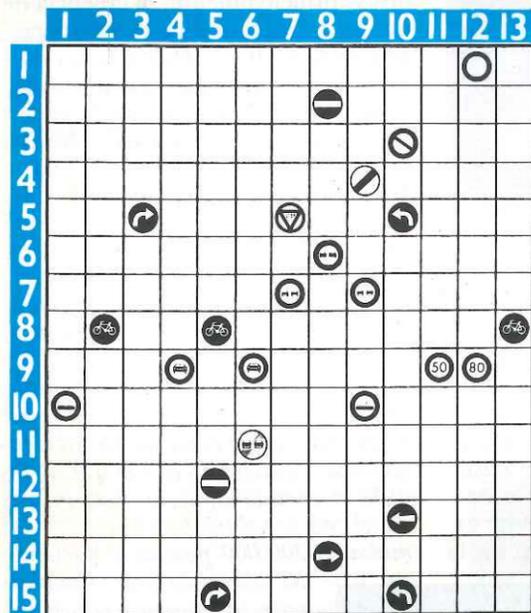
problemática del tráfico: la existencia de ciertas normas, carreteras en mal estado, adelantamientos indebidos y, principalmente, la creencia de que las infracciones no se solucionan poniendo multas: «Hay algunas normas que las considero muy absurdas, como limitaciones de velocidad a cuarenta en una carretera de dos carriles, algo que es de risa. Por otro lado, en la mayoría faltan carriles, separación de ambos sentidos, y están en muy mal estado. Los responsables de Obras Públicas han tenido veinte años para prever esto. La invasión de calzada, y eso lo dicen las estadísticas, es lo que produce más accidentes y la separación en ambos sentidos debería existir en todas las autopistas y autovías; así se evitarían los adelantamientos indebidos en los que se invade el sentido opuesto. Las infracciones no se solucionan poniendo multas a 200.000 pesetas y haciendo del agente de tráfico una especie de juez, una jurisdicción paralela, administrativa.»

Bibi Andersen nos señala que, al no conducir, su perspectiva sobre los temas de tráfico es más distante: «Pero debido a mis constantes viajes observo ausencia de civismo en el automovilista español; posiblemente porque, masivamente, se incorporó hace tan sólo una década o dos. Por eso, la intolerancia entre los propios conductores es lo peor. Luego, hay cosas que están desmesuradas; como, por ejemplo, las enormes cantidades por infracciones, que creo que en modo alguno servirán como medida para que baje el índice de mortalidad. Y hay cosas muy deficientes, como son las carreteras».

Los focos se encienden. En «Estudios Roma» comienza una de las últimas grabaciones de «Sábado noche», cuya presentación finalizan en el mes de diciembre Bibi Andersen y Carlos Herrera, una pareja que ya piensa en nuevos proyectos; aunque como ellos mismos dicen; «Sin prisas, con el acelerador a medio gas».

Luis NIETO

CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.—1: Sorprendente, asombrosa. Consonante. 2: El que está encargado de la administración de una casa. Reparar, advertir. 3: Demasiado escrupulosos. Rodete de lienzo que se pone en la cabeza para llevar pesos. 4: Dáños los colores del arco iris. Emplead, utilizad. 5: Símbolo químico del tántalo. Adverbio de lugar. Lengua provenzal. Nombre de letra. 6: Género de insectos himenópteros euménidos. Dícese del hueso del pómulo. 7: Peñascosa. Preposición. Cuerpo flotante usado para la señalización marítima. 8: Vocal. Símbolo químico del osmio. Mujer que padece cierta enfermedad contagiosa de la piel. 9: Municipio de Filipinas en la provincia de Albay. Consonante. Hijo de Adán y Eva. Vocal. 10: Pulieran, bastarían con la lima. Quinto hijo de Sem. 11: Cuerno del toro. Armonía física que produce placer. 12: Querer, estimar. Dícese de los días de descanso. 13: Venciéralos. Altar, piedra consagrada. 14: Echame de menos. Ir caminando de un lugar a otro. 15: Raleza de un tejido. Dioses bienhechores en la mitología escandinava. Agarradero.

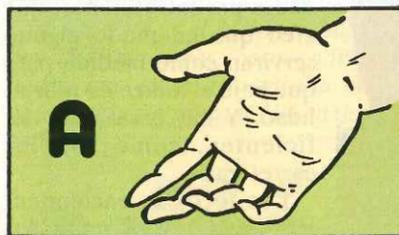
VERTICALES.—1: Digno de premio. Dar a uno lo que se le debe. 2: En sentido figurativo, fuerte, resistente. Animal dañino para la caza menor. 3: Azacán bastardo. Naturales de una antigua ciudad africana, hoy Argel. 4: Echamos en el agua cierto licor para darle su sabor. Habitar, residiera. 5: Que devoran con avidez. Alimento básico. Divinidad egipcia. 6: Imantaras, magnetizaras. Consonante. Reputación, voz pública de una cosa. 7: Barro que forma la lluvia en el suelo. Vocal. Termíneles, finalíceles. 8: Letra numeral romana. Animal plantigrado. Tramposo, embustero. Vocal. 9: Isla adyacente a la provincia de Pontevedra. Símbolo químico del curio. Conjunción copulativa. Llanas, sin obstáculo. 10: Matrícula española. Vocal. Acreditála, dála por buena. Abreviatura de punto cardinal. 11: Ligáselos con cuerdas. En sentido figurado, y familiarmente, grupo de maleantes que se apresan de una vez. 12: Torre en lugar alto para vigilar. Conturbas, sobresaltas. 13: Prado muy fértil que se puede segar. Hiciera masa de harina, yeso o tierra con algún líquido.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

Trate de descubrir los nueve errores que diferencian a estos dos dibujos, aparentemente iguales.



JEROGLIFICO



¿Qué puerta es del pasillo?

SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales. 1: Maravillosa. P. 2: Economía. Nota: 3: Remiendos. Aíes. 4: Iransos. Usad. 5: Ta. Aca. Oc. Eie. 6: Odinero. Maler. 7: Hocosa. A. Boya. 8: l. Os. Sarmosa. 9: Os. F. Cahn. A. 10: Limaran. Aram. 11: Prón. Beliza. 12: Amar. Ferados. 13: Gandarlos. Ara. 14: Anorame. Añder. 15: Raza. Aes. Asa.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: El Arca. 2: Su re- fiño en el agua. 3: Gota de lluvia. 4: Las nubes. 5: La car- tera. 6: La manga. 7: La bamba. 8: Una roca. 9: El bigote.

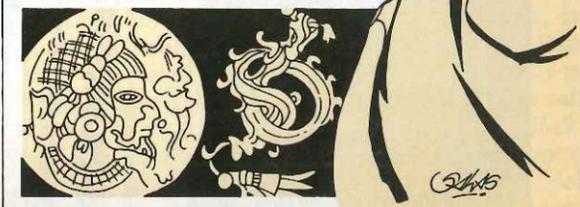
AL JEROGLIFICO: Una a mano derecha (una a: mano derecha).

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, El Salvador, Haití, Panamá, Perú y Uruguay. Frase: «La moneda oficial de Brasil es el cruzetiro; la de Perú, es el sol».



SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

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

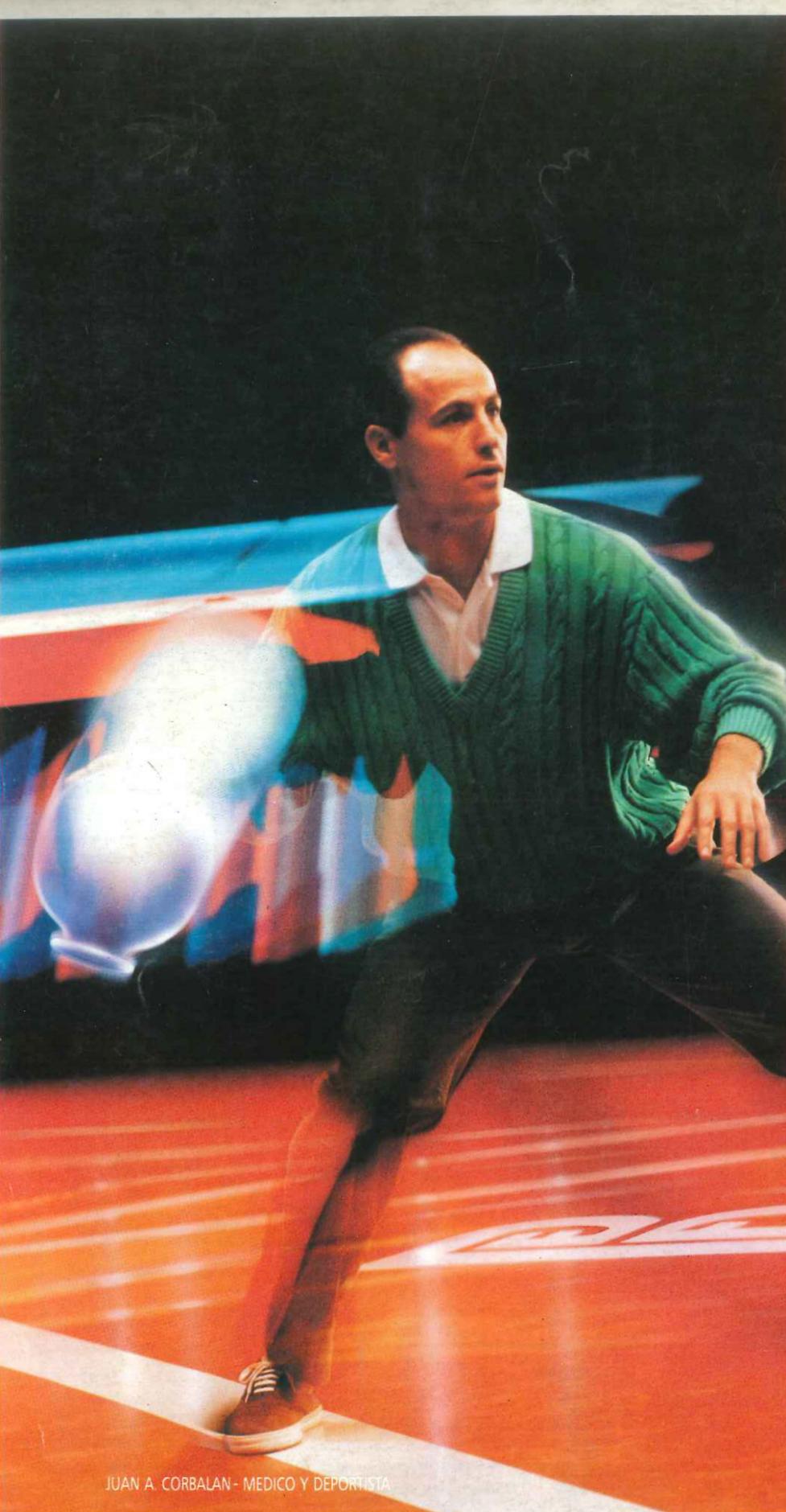


USTED TIENE CEREBRO, USELO.

Quando salga en moto, use el cerebro: póngase el casco. Es un signo de inteligencia; De saber. Porque el casco es una pieza imprescindible para viajar en moto. Para llegar lejos. Y evitar que los pelos se pongan de punta.

Dirección Gral. de Tráfico
MINISTERIO DEL INTERIOR

UTILICE EL MEJOR SEGURO DEL AUTOMOVIL: LA PRECAUCION.



**FORMULAS
PARA RENTABILIZAR
SU DINERO CON
EL BANCO EXTERIOR:
DEFENSA Y JUEGO
PARA SU AHORRO.**

Saque rentabilidad a su ahorro o al de su empresa en el Banco Exterior de España: con **Renta Rápida**, para cobrar fuertes intereses mensuales y poder retirar rápidamente su dinero. Con una **Cuenta Vivienda**, para obtener altos intereses y ventajas fiscales en la compra de su piso. Con **Depósitos a Plazo** o **Super Renta**, para conjugar seguridad y rentabilidad.

O, a través de la **Gestión de su Patrimonio**, para encontrar inversiones a su medida. Conozca todas las opciones y alternativas en la oficina más próxima del Banco Exterior.



¡EL EXTERIOR TE DA JUEGO!



JUAN A. CORBALAN - MEDICO Y DEPORTISTA

BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA

A.B.E. 16.801