



AÑO IV NUMERO 38. NOVIEMBRE 1988

Director: Jesús Soria.

Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamo.
Redactores: Alejandro
González Vadillo,
Juan Manuel Menéndez, José
Ignacio Rodríguez y Nono
Hidalgo (Andalucía).
Fotografía: Miguel Garrote,
José Rubio.

Secretaria de redacción: Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext.

Colaboran en esté número: Angel del Aguila, Antonio Arias, M.ª Victoria del Barrio, Charo Laiz, Mena, Vicenta Mestre, Luis Montoro, Eugenio Ocio, Ramón, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Sebastián, José Soler, Francisco Tortosa y Miguel Angel Yáñez.

Colaboración especial:
J. J. Armas Marcelo.
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, Milagro del Arroyo, José

Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Pedro Fernández, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Jacinto Pérez Iriarte, Estrella Rivera, Jaime de la Serna, Jesús Soria y Manuel

Villoria.
Imprime: ALTAMIRA, Ctra.
Barcelona, km. 11,200. 28022
Madrid. Depósito legal:
M-25.988-1985. N.I.P.O.:

129-88-001-2. **Distribución:**Paquebot. Publicidad Directa. C/
Jesús Aprendiz, 21. 28007 Madrid.
(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)

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

> Tirada de este número: 350.000 ejemplares.



8 CONDUCIR DE NOCHE

La circulación nocturna triplica en riesgo a la diurna. Quizá por eso los profesionales prefieren evitarla, ya que, como dice un experto oftalmólogo, se hace realidad el dicho de que «de noche todos los gatos son pardos». En nuestro informe ofrecemos, además de los riesgos, una guía práctica para ser un buen conductor en las horas en que la mayoría descansamos.

17 SEGURIDAD VIAL Y AYUNTAMIENTOS

Los ayuntamientos de las grandes ciudades españolas opinan y esperan que el proyecto de Ley de Seguridad Vial les sirva de apoyo jurídico para el desarrollo de sus competencias, tales como aparcamiento o cobro de sanciones. En definitiva, ayuda para la solución del tráfico urbano.



39 NUEVAS SEÑALES

Es conveniente estar al día en señalización, por nuestra propia seguridad y la de los demás, y no sólo por quedar bien cuando nos pregunte nuestro hijo por alguna señal. Le brindamos la ocasión de que demuestre su puesta al día como conductor y la oportunidad de conocer alguna señal cuya existencia ignoraba.



52 LA EXPERIENCIA DE «MECANO»

«Mecano», el conjunto español que está desde hace años en la cresta de la ola musical, nos cuenta sus experiencias en relación con la carretera. Como todos los grupos de éxito, pasa muchas horas en ella. Tantas que han vivido de cerca accidentes y hasta han perdido compañeros en el asfalto.

secciones

Cartas (pág. 3) • Disco verde (pág. 6) • Editorial (pág. 7) • Humor (pág. 22) • Tráfico del motor (pág. 23) • Así ven el... (pág. 28) • Viejas glorias (pág. 30) • El parque automovilístico, al día (pág. 32) • Kilómetro a kilómetro (pág. 33) • Primeros auxilios (pág. 47) • 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).

GASOLINA SUPER

En un coche que, según el fabricante, está preparado para consumo de gasolina normal, si se echa súper no se obtiene ninguna ventaja en cuanto a rendimiento, ni en velocidad ni en consumo. Pero como se oyen diversos comentarios al respecto, quisiera me aclarasen qué ventajas e inconvenientes podrían derivarse de ese uso de súper.—María Felisa Red. Madrid.

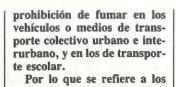
Respuesta: Echar gasolina súper a un vehículo preparado para consumo de gasolina normal no supone ninguna ventaja, ni en rendimiento ni en velocidad, ni en consumo, puesto que ambos tipos de carburante tienen el mismo poder calorífico y el único inconveniente sería el económico. Si no ofrece ninguna ventaja, ¿por qué pagar más?

Ahora bien, cuando el motor no está a punto, y debido al menor octanaje de la gasolina normal, comienzan a producirse unas microdetonaciones en el interior del cilindro que tardarían más en generarse utilizando súper. Por esta razón se oye comentar que el motor va más «redondo» si se utiliza súper. Pero la solución es mucho más económica si se realiza una buena puesta a punto del motor que si se echa gasolina súper.

ACLARAR UNA OPINION

Les agradecería profundamente me publicasen esta carta, cuyo contenido es una nota aclaratoria, con el fin de evitar malos entendidos en relación con la carta que firmé y fue publicada en la revista de julio-agosto 88, en la que hacía referencia a los exámenes de conducir.

Quiero aclarar que nunca me quise referir a personas concretas de lugares concretos, sino que a raíz de otras que habían salido y de opiniones coincidientes, quise decir que con el actual sistema de examen, a la hora de calificar, puede entrar en jue-



Por lo que se refiere a los vehículos de turismo destinado al uso particular, no existe norma que prohiba fumar mientrs se conduce. No obstante, por razones de seguridad, es conveniente no hacerlo.



CASCO EN CIUDAD

En su revista del pasado

mes de junio, dentro de la

sección «De norte a sur», se

alude a una campaña del

Ayuntamiento de Barcelona

destinada a aconsejar e inten-

tar convencer a los conducto-

res de vehículos de dos rue-

das para que circulen con cas-

co por la ciudad, añadiéndo-

se que «muy pronto podría

ser obligatorio dicho uso en

las ciudades de toda Espa-

conductores y pasajeros de

examinador, que, como humano, está sometido a alteraciones. Nunca quise poner en duda

go la parte emocional del

CRITIQUE.

Nunca quise poner en duda la profesionalidad del examinador —mercedor de todo respeto—, sino aportar mi apoyo a la posibilidad del inicio de un estudio mediante el cual un día se pueda conseguir un sistema de examen en el que no haya la posibilidad de que influya el estado de ánimo del examinador que, a mi entender, crea una imagen subjetiva del examen.—Manuel Miguel Fernández. Gijón (Asturias).

PROHIBIDO FUMAR

En el número 22 de su revista, de mayo del pasado año, publicaban ustedes un artículo titulado «Influencia nociva del tabaco en el conductor», a raíz del cual les solicité información sobre la ley que prohíbe fumar a los conductores cuando se encuentran realizando esta labor.

Comprendo la imposibilidad de que contesten a todas las cartas, pero sigo sin encontrar esa ley. Les ruego me hagan el favor de ayudarme a encontrar esa norma.—Miguel Padilla León. Málaga.

Respuesta: Según dispone el Código de la Circulación en su artículo 197, a los conductores de los transportes colectivos de viajeros les está prohibido fumar durante la marcha. Por otra parte, el Real Decreto 192/1988, de 4 de marzo (BOE de 9 de marzo de 1988), en su artículo 6.°, también contiene normas sobre

MULTA A VEHICULO PRESTADO

El pasado mes de julio, y por circunstancias que no vienen al caso, permití que unos familiares míos hicieran uso, durante unos diez días, del vehículo de mi propiedad. Mi sorpresa y desagrado han sido fácilmente comprensibles cuando, al regreso de las vacaciones, me vi en la precisión de efectuar el pago de dos multas, por dos infracciones que se habían cometido con mi coche en el curso de esos diez días apuntados.

de la Circulación, los conduc-

tores de motocicletas de cilin-

drada igual o inferior a 125

c.c. no están obligados a uti-

lizar el casco cuando circulan

por vías urbanas. En conse-

cuencia, es obligatorio para

los que conduzcan motocicle-

tas de más de 125 c.c. Por

otra parte, en vías interurba-

nas es obligatorio el uso del

casco para todos, cualquiera

que sea la cilindrada de la mo-

tocicleta que conduzcan.

Como sé que existe el proyecto de aumentar las sanciones cuando un conductor acumule determinado número de multas, pudiéndose llegar incluso a retirarle el permiso, me permito preguntarles si existe alguna posibilidad de que pueda cubrirme de tal contingencia, teniendo en cuenta que el coche no iba conducido por mí en los casos señalados.—Luis Alamán Santos, Zaragoza.

Respuesta: En los boletines de denuncia que remiten las jefaturas de Tráfico se expresa la posibilidad de que el titular del vehículo haga saber al citado organismo los datos personales del conductor del vehículo en el momento de la infracción, en el caso de que aquél fuera distinto al titular, lo que parece que usted no hizo.

Por otra parte, determinadas infracciones, según la nueva redacción del artículo 289 del Código de la Circulación, pueden dar lugar a una

na».

Sorprendido por tal noticia, mi pregunta es la siguiente: ¿No es ya obligatorio el uso de casco en ciudad para

al citado or personales ovenículo en infracción, aquél fuera

motocicletas de más de 125 c.c.?—José Javier Vizárraga. Zaragoza.

Respuesta: De acuerdo con el artículo 16, IV del Código

suspensión del permiso de conducción por tiempo no superior a tres meses, cuando el infractor hava sido anteriormente sancionado por ciertas infracciones y no hava transcurrido el tiempo que establece el artículo 274. II.

Sentimos decirle que no existe fórmula para eludir la correspondiente responsabilidad, si usted no lo hizo en su día, como parece desprenderse de su carta.

RAFAGA COMO AVISO DE **ADELANTAMIENTO**

Circulando en carretera por la noche, la mayoría de las ocasiones el conductor que va a ser adelantado no se percata del hecho hasta que tiene al vehículo que pretende adelantarle pegado a su costado, a veces peligrosamente cerca. Se debe a que éste no ha avisado su intención de adelantar con la suficiente v necesaria claridad. No basta con encender el indicador de dirección izquierdo, pues el conductor que precede no siempre lo ve, ya que su destello es anulado por el potente resplandor de los faros.

En mi opinión, además de la obligatoriedad de encender el intermitente izquierdo a la hora de adelantar, debería también ser obligatorio un cambio rápido de luces (ráfaga) como señal de aviso. Creo que no es un esfuerzo hacerlo e iría en favor de la seguridad vial.

El Código de la Circulación, en su artículo 149-VI. autoriza el cambio de luces, pero está claro que no le da carácter obligatorio.-Rodolfo Picazo Saiz Sestao (Vizcaya).

Respuesta: Como usted muy bien dice, el artículo 149 del Código de la Circulación no obliga a usar los destellos para avisar al conductor del vehículo al que se pretende adelantar durante la noche, lo cual parece lógico porque no siempre será necesaria dicha utilización. Su sugerencia nos parece adecuada. Por lo que se refiere al uso del intermitente izquierdo, deberá utilizarse para avisar a los conductores de los vehículos que vienen por detrás, v no al que va a ser adelantado.

DISTANCIA DE SEGURIDAD

Soy conductor de profesión y defensor a ultranza de la distancia de seguridad, por lo que quiero discrepar de la carta publicada en el número de junio de este año, firmada por don José Francisco García Navarrete, de Tarragona. Dice este señor que «en muchas ocasiones, al adelantar, se ha visto en la imposibilidad de poder volver a su mano derecha, porque el que le precede no deja la distancia de seguridad».

Pues muy mal por el que le precede. Pero vo creo que el adelantamiento hay que tenerlo más claro que el señor García, y no lanzarse a efectuarlo contando con que el vehículo adelantado lleva la adecuada distancia de seguridad. Yo creo que ésta se mantiene, aunque casi nunca es excesiva, y muchos menos si llega el adelantador de turno a introducirse en esa distancia. Y puede existir el agravante -muchos lo sabemos- de que en más de una ocasión el vehículo que precede a esa distancia de seguridad tiene que frenar por cualquier imprevisto, con lo que el «porrazo» parece asegurado.

Sí, estoy totalmente de acuerdo en lo que dice el señor García respecto a conductores que van haciendo el «panoli» y cuando se dan cuenta de que van a ser adelantados, pisan el acelerador... y ahí te quedas, en medio de la calzada.—Andrés Román Marín. San Sebastián de los Reyes (Madrid).

SEMAFOROS PARA MERIDA

La ciudad de Mérida, por su situación geográfica, tiene una comunicación muy importante con otras regiones. Por eso quiero mencionar el gran problema de semáforos que tenemos entre las barriadas de San Juan y Santa Isabel, divididas por la general

de Cáceres. Sólo hay pintado, desde no hace mucho, un triste paso de peatones y pare usted de contar. Lo que hace falta desde hace muchos años es una buena dotación de semáforos. Los pedimos a gritos, por el peligro constante que este cruce ocasiona, y yo me pregunto si tendrá que morir alguien para que los instalen. Yo pido a las autoridades competentes que estudien el caso ya.-Miguel Infante García, Mérida (Ba-

«PASO DE CEBRA».

El motivo de mi carta es remitirles una fotocopia de un artículo aparecido en el períodico El País, en el cual don Juan Pedro Aparicio escribe sobre pasos de cebra. Como profesor de Formación Vial, me he quedado sorprendido de cómo un profesional del periodismo se permite la arbitrariedad de hacer

existe en el hablar populachero.-A. Canorea Arquero.

SEÑALIZACION DE AVERIA

Según un artículo publicado en esta revista, en su número de mavo de este año, en la sección «Conducir mejor», y refiriéndose a la utilización de la señalización de avería. ésta «deberá utilizarse... tanto si el vehículo se encuentra inmovilizado como en movimiento...».

Ignoro la postura del Código al respecto, pero no la de cierto manual empleado para la obtención del permiso de la clase B-2, según el cual se prohíbe que dicho dispositivo funcione con el vehículo en marcha, pues su finalidad es advertir su inmovilización por avería.

Me gustaría me aclarasen esta cuestión, así como la prohibición o no de salir de un inmueble a la vía urbana dando marcha atrás.



alusión al término «paso de cebra», o, en el caso de que dicho señor no sea profesional del periodismo, cómo la redacción del periódico permite que se dé una información equivocada a sus lectores.

El Código de la Circulación en vigor, en su artículo 174, apartado 2.3, dice «Paso de peatones». Es decir, que no existen los «pasos de cebra», motivo por el cual el señor Aparicio no podrá intentar cambiar algo que sólo

Por último, propongo incluir en su revista un apartado que trate los últimos decretos u órdenes sobre normas de circulación y seguridad vial.-Eduardo Montori Anava. Tamarite (Huesca).

Respuesta: La señalización de avería de que usted habla, según lo dispuesto en el artículo 149, V del Código de la Circulación, deberá utilizarse únicamente para señalar el peligro que constituye momentáneamente el vehículo,

ESPECIAL

Presión mal medida

ción de servicio situada en la autopista Barcelona-Terrassa para comprobar el nivel de los neumáticos de mi automóvil. Al poco rato de circular me percaté de una especial dureza en la suspensión. Paré en la gasolinera siguiente y volví a comprobar la presión de los neumáticos. Estaban más de medio kilogramo por centímetro cúbico por encima de lo normal.

Al día siguiente volví a parar en la primera estación de servicio y les advertí de la anomalía. Los empleados me dijeron que el aparato estaba bien, sin demasiadas contemplaciones. Ante esta situación les pedí el libro de reclamaciones y me dijeron que lo tenía el oficinista, que estaba ausente, y que pasara en otro momento a ver si lo encontraba.

No es la primera vez que, en otras estaciones de servicio, no funciona o no está

El pasado 24 de agosto paré en una esta- correcta la máquina que regula la presión de los neumáticos. Ya que ustedes nos indican oportunos consejos de seguridad, me parece fundamental que velen por este punto, sin duda posible causa de algunos accidentes. Confiando en la gestión de la Administración, reciban un saludo.-Antoni Homs Casulà. Sant Cugat del Vallés (Barcelona).

> Respuesta: Curiosamente, acabamos de publicar en nuestro número de septiembre un amplio informe sobre la situación de los manómetros medidores de la presión de neumáticos. A la vista de los resultados de dicho. informe, la Dirección General de Tráfico determinó dirigirse a los organismos competentes para que se adopten medidas al respecto, puesto que la propia DGT no tiene la competencia en cuanto al control de dichos apa-

tanto si éste se encuentra in- lo que lleva en ocasiones a la más que suficiente para que comparación con la prueba todos los examinadores aplide otro alumno en cuvo exaquen de modo objetivo y real men se dieron aparentemenlos criterios de calificación, iguales para todos, que sirven te las mismas circunstancias. Pero no hay que olvidar que de base para esa unanimidad que todos queremos alcanen el tráfico es quizá más dizar: Sin que, a pesar de todo, fícil que en otras ramas el poder aplicar la máxima «igual se consiga la infalibilidad. trato a igual comportamien-Por eso, a través de la reto», pues el aspirante realiza

vista, quiero instar a todos los profesionales a que no dejen en el tintero nada que pueda avudar a los examinadores a conseguir los resultados más ajustados posibles a nuestra realidad vial. Y que tampoco escatimen esfuerzos, desde su puesto de enseñantes, para conseguir rebaiar esta lacra social que son los accidentes de tráfico.-Teodoro Pérez

García, Examinador Jefatura Provincial de Badajoz.

CAMIONERO PROFESIONAL.

Por mi experiencia en la carretera, como profesional durante 30 años, deseo dar mi opinión sobre una carta aparecida en esta sección sobre si los camiones estorban en la carretera. Dicha carta hace referencia a los camiones que no dejan circular a los turismos por su comportamiento; a que nosotros, los profesionales, tenemos tanto derecho como cualquiera a circular, y expresa que conducimos vehículos que desarrollan velocidades como cualquier turismo. Termina diciendo que se siente muy mal el profesional con las quejas de los conductores de turismo.

Yo digo que, sin desprestigiar nuestro comportamiento en la carretera, la modernización de los vehículos que conducimos da motivos, en muchas ocasiones, a abusos, Espero que no se molesten mis compañeros, pero doy un toque de aviso para que sigamos demostrando nuestro comportamiento correcto a todo aquel que, por circunstancias análogas, tiene que salir a la carretera los días de fiesta para expansionarse un poco de la vida cotidiana.

Hay un caso que se da mucho: en las carreteras con carril para vehículos lentos. al final de este carril hay un «ceda el paso» que nunca respetamos. Y como éste hav varios casos más en los que deberíamos mostrar nuestra profesionalidad.-Lucas Bejarano Rueda. Sevilla.

CRITICAS A LOS EXAMENES Las críticas, objetivas y meditadas, bien venidas sean

movilizado como en movi-

miento, por razón de emer-

gencia. Esta puede ser tanto

una avería como un acciden-

te, caída de la carga sobre la

calzada, malestar físico de los

ocupantes u otra emergencia.

Respecto a la marcha atrás

para salir de un inmueble, tal

maniobra está permitida,

adoptando las debidas pre-

cauciones (artículos 27 y 28

del C.C.).

para todos los que estamos empeñados en conseguir conductores mejor formados. En ello estamos tanto los profesores como los examinadores. Por eso ruego a todos los profesionales de la enseñanza de la conducción que esa objetividad que tan legítimamente demandan para nuestras calificaciones la tengan también ellos a la hora de juzgar a los examinadores.

Es lógico y comprensible que el profesor, en el curso de un examen, no vea la actuación de su alumno del mismo modo que el examinador, consigue una preparación

agosto expresaba su opinión al respecto don Miguel Fernández, el cual habrá podido comprobar, durante su paso por el centro que la DGT tiene en Móstoles (para la obtención del título de Profesor de Formación Vial), que un gran equipo de profesionales prepara a los funcionarios que van a calificar las pruebas para la obtención del permiso. Estos, antes de examinar a los aspirantes, deben superar un intenso curso teórico y práctico, en el que se

el examen entremezclado con

los demás conductores, cuyos

hábitos van a tener repercu-

sión en el desarrollo de la

prueba. Y esto el examinador

lo debe evaluar. Su evalua-

ción, puesto que somos seres

humanos, no siempre coinci-

dirá con la del profesor en to-

En el número de julio-

dos sus extremos.

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y constando el de 20 lineas a dobie espacio. Iran firmadas y constanto el nombre, domicilio, teléfono a ser posible y número de nomore, domicino, teletono a set posible y indireto 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: Josefa Valcárcel, 28, 2,º planta. Sección CARTAS 28027 MADRID



Rafael PINER SALINAS (*)

El peligro de las reparaciones caseras

para salir a disfrutarlo al chalet de la sierra y, olvidado el trabajo cotidiano, coger la caja de herramientas y diagnosticar por su cuenta y riesgo reparación inferior que sí pueda ser realizada por el estado general de su vehículo; usted que normalmente tiene un coche fuera de lo normal, con bastantes años, y está acostumbrado a repararle las pe- va el coche al taller para que le hagan una reviqueñas averías que le van surgiendo, tiene un se- sión. Asegura que está perfectamente y, en el fonsenta por ciento de posibilidades de que le deje, como normalmente se suele decir, tirado en la carretera por culpa de una avería. Y lo que es peor: consigue el «apto» en la ITV por motivos de direcsi se dispone a sustituir frenos o dirección sin previa información, tiene aún más probabilidades para producir un lamentable accidente.

Si usted tiene por «hobby» su vehículo y no es un profesional, es mejor que se asesore por un buen mecánico, porque existen muchos sistemas que son muy importantes a la hora de efectuar una reparación y la mayoría de los usuarios los

desconoce.

Si, por el contrario, tiene usted un vehículo moderno con las últimas tecnologías, es de máxima explicar son la causa de fallos que pueden termiimportancia que sepa cuándo tiene que hacer las revisiones oportunas y todavía más las precauciones que debe adoptar. Por ejemplo, en vehículos provistos de invección de gasolina, hay que tomar una serie de precauciones en la revisión de dicho del vehículo conocen.

A los que disponemos de talleres en carretera no nos es difícil averiguar cuándo el usuario ha intervenido en un vehículo, o cuándo no es totalmente sincero con el mecánico. Siempre opta por la misma disculpa: «Me revisaron el coche a fondo en el taller y no lo comprendo». Siempre se han dejado la factura en casa o la han perdido, pero resulta que lo que han hecho para salir de viaje es regular las luces y lavar el coche. Entonces el mecánico revisa lo que el cliente le pide y éste no tiene más remedio que ser muy claro con él: cierto día quiso poner a prueba su idea y se dispuso a reparar los fre-

STED, señor usuario del automóvil que nos, ahorrando tiempo y dinero. El mecánico, enestá deseando que llegue el fin de semana tonces, comprende la situación, e incluso, revisa alguna otra pieza, y la sustituye si es necesario. Y puede que hasta le asesore para algún otro tipo de el propio automovilista sin riesgo alguno.

> También existe el clásico usuario que nunca lledo, se apoya en la picaresca de esperar a que le toque pasar la revisión obligatoria. Y entonces, si no ción, frenos, etcétera, ¿qué es lo que hace? Cierra el coche en su garaje o en el del amigo, compra los materiales que tiene mal -si puede ser, los más baratos para salir del paso— y los cambia él mismo. De esta forma se ahorra un dinero de mano de obra del taller, muy sustancioso. Pero, ¿quién le dice que ha sustituido esos materiales perfectamente, sin entrar ya en su procedencia, en si son nuevos y originales, etcétera?

> Reparaciones caseras como la que acabamos de nar en una tragedia a la hora de salir a la carretera. Después el usuario se lava las manos —¡si puede!— y las compañías de seguros se harán cargo

del vehículo o los vehículos.

Es difícil decirle al dueño de un vehículo que no sistema, que sólo los concesionarios de la marca toque su propio motor y algunas piezas importantes. Pero ha de ser así, por su propio bien y el de los demás.

> Es un consejo que, más tarde o más temprano, siempre acabará llevando a la práctica. Lo lamentable es que muchas veces ya es demasiado tarde para poner remedios, y no es justo que otros tengan que pagar con su riesgo lo que se ha realizado sin deber hacerlo, sin conocimientos profesionales. Está claro que no se puede jugar con la seguridad propia ni con la de los demás.

> > (*) Maestro de taller y monitor de automoción



Las limitaciones de la noche

como reales, que los muertos por accidente de tráfico aumentan a medida que disminuye la luminosidad en la carretera. Y aseguran también los números que los riesgos durante la noche se multiplican por tres con respecto a la conducción diurna. Estamos, pues, ante un aspecto de la seguridad vial seguramente poco valorado y escasamente tenido en cuenta, pero que tiene suficiente importancia como para que todos empecemos a tomarlo en serio. El famoso dicho de que «todos los gatos son pardos» es una realidad que conviene tener en cuenta.

/ es que la conducción nocturna requiere unas formas distintas a las que habitualmente utilizamos todos. Ya no sólo por la teoría de algún experto, que asegura que el ojo necesita un período de adaptación a la oscuridad que, en el mejor de los casos, es de siete minutos, sino por las conocidas influencias en la conducción de factores como el alcohol, el tabaco, una enfermedad o un medicamento, que complica la, ya de por sí, compleja conducción bajo la «luz» de la luna; ya no sólo por los consabidos deslumbramientos de vehículos que llevan sus faros completamente fuera de lugar; ya no sólo por saber adaptarse a los faros de nuestro vehículo, que no es lo mismo la luminosidad que produce un coche y otro, que no es lo mismo una lámpara halógena que una incandescente; sencillamente, se requiere más prudencia, pues la visibilidad es mucho menor, la apreciación de las distancias no son iguales, más que nunca es tan importante ver como ser vistos y, sobre todo, tenemos que acrecientan ante esta situación.

ICEN las estadísticas, muchas veces tan frías tener en cuenta que siempre que necesitemos de controlar el coche bruscamente —un frenazo obligado—. éste se irá bastantes metros más allá del último punto iluminado por las luces de su coche.

> S obvio que unas carreteras bien señalizadas, pintadas impecablemente, con la ayuda de los captafaros, más conocidos como «ojos de gato», autopistas con mallas antideslumbrantes e, incluso, carreteras sembradas de farolas, mitigarían en gran medida los riesgos de la noche, pero también debe saberse que algunas de estas medidas se están adoptando paralelamente a la puesta en marcha de un plan de carreteras que está mejorando sensiblemente nuestra red, v parece obvio que algunas medidas serían tan costosas que por ahora son impensables y meramente utópicas.

No es tan impensable, sin embargo, que todos tomemos conciencia de una realidad como es la peligrosidad de la conducción nocturna, peligrosidad que por tanto puede ser reconducida en gran manera con la conciencia por parte de quienes por necesidades tienen que coger el volante en estas circunstancias. Por algo son los profesionales del volante que habitualmente conducen por la noche, quienes más medidas adoptan para desarrollar su trabajo y quienes siempre que pueden, lo eluden. Es, sin duda, en materia de seguridad vial, un claro ejemplo de un aspecto en el que más puede hacer la propia actitud de cada conductor. Y es que a las limitaciones propias de la noche debemos añadir las nuestras que, además, se Traising

Enemistades

lo peor algún que otro lector se pone de A uñas conmigo cuando ulga que con-con el concejal del Ayuntamiento de Zaragoza cuando dice que terminar (es decir, impedir que sigan haciendo de las suyas) con los que no pagan las multas, es fundamental en un estado de derecho. Como probablemente se pondrán de uñas aquellos a quienes censuro por aparcar habitualmente en doble fila y ocasionar el consiguiente atasco que sufren muchos más ciudadanos; como probablemente se pondrían de uñas algunos si dijera que a lo mejor Pilar Miró tiene razón a reclamar un vestido -uno, eh- de larjeta oro para ir a una fiesta a la que sólo va porque es la directora general -¿todavía lo es?— de TVE. Incluso alguno se borrará de la lista de suscriptores de la revista. Pues muy bien.

Siempre me he preguntado el por qué tenemos que pagar unos por lo que otros hacen. Es decir, por qué quienes seguramente menos infracciones cometen son precisamente quienes las pagan, mientras que los que más infraccio-



Jesús SORIA

nes —y seguro, las más graves— llevan con ellos a diario, son los que rompen y rasgan las multas. Es, sin duda, una especie denominada «listillos» con los que los ayuntamientos y otros organismos, con la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, piensan acabar. Y tengan en cuenta que todos saldremos ganando.

OMO todos saldremos beneficiados si nos concienciamos de los peligros añadidos de la conducción nocturna. Con datos objetivos en la mano, resulta tres veces más peligrosa que la conducción diurna. Probablemente algún día se llegará a replantear para algunos conductores, evidentemente no aptos para conducir en tales circunstancias. Y como

no es sólo él el que corre el riesgo, sino que son muchos los que se ponen en su camino.

AMPOCO estará de más que busquemos un momento para poner al dia nuestros conocimientos sobre las nuevas señales que se están colocando en las carreteras y que no estaban en los libros de la autoescuela cuando muchos sacamos el permiso -lo digo así porque si no me riñen- de conducir o que sepamos cómo se engaña a las casas de seguro, las cuales denuncian que sólo descubren el treinta por ciento del fraude. Claro que a mí se me antoja que también los asegurados tendrían mucho que decir desde el otro lado del problema. ¿Cuántos de ustedes no han estado de acuerdo con las decisiones de su compañía y han tenido que callar y otorgar? No obstante, ya hablaremos. Por este mes no quiero más enemistades. Y aquí ya saben que, cuando llamas a las cosas por su nombre, acostumbran a salir como las setas. Y uno no está únicamente para eso, aunque algunas se agradecen...

EN PORTADA

La conducción nocturna supone un riesgo tres veces superior a la diurna

CUANDO TODOS LOS GATOS SON PARDOS...

n el último trienio se ha venido constatando que menos del 40 por 100 del total de accidentes con víctimas que tienen lugar durante la noche y el crepúsculo, originan más del 50 por 100 de los muertos y del 40 por 100 de los heridos. En términos relativos, la circulación nocturna durante 1986 supuso un riesgo 2,71 veces superior a la diurna; fue 3,63 veces más elevado su número de accidentes mortales, 2,93 el de víctimas y 3,60 veces mayor el número de muertos. Estos datos configuran el perfil de un riesgo -el de conducir de noche— que es preciso aminorar, no sólo adaptando la velocidad al alcance de nuestros faros, sino teniendo muy en cuenta nuestras propias limitaciones fisiológicas: se dilatan las pupilas, se produce una disminución de la agudeza visual, el campo visual se reduce, se aprecian peor los obstáculos, el relieve y la percepción del movimiento, y el sentido cromático se perturba hasta hacer realidad el dicho de que, de noche, todos los gatos son pardos.

Informe de José Ignacio RODRIGUEZ

AS estadísticas demuestran que el número de muertos por accidente aumenta a medida que disminuye la luminosidad ambiente. Es decir, la gravedad de los accidentes es mucho mayor durante el crepúsculo que durante el día, y superior aún en las horas nocturnas, aunque la circulación nocturna representa aproximadamente un 14 por 100 respecto a la diurna. Un dato constatado es que en los últimos años, durante la noche y el crepúsculo, menos del 40 por 100 de los accidentes originan más de la mitad de los muertos.

En términos relativos, teniendo en cuenta el número de vehículos y los kilómetros recorridos durante 1986 en horas nocturnas, el riesgo fue de 2,71 veces superior al de día; 3,63 veces más elevado el de accidentes mortales, 2,93 superior el de víctimas y 3,60 veces mayor el de muertos.

En carretera, que es el marco físico donde vamos a ceñir este informe sobre la conducción nocturna, las horas más peligrosas coinciden con el crepúsculo vespertino, aunque también destacan las 10 y 11 de la noche y la una de la madrugada, no sólo por el número de accidentes, sino por el de víctimas, tanto heridos como fallecidos.

VELOCIDAD ADECUADA

Según fuentes del Destacamento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de Buitrago (Madrid), la somnolencia como causa de accidentes es más habitual en las autopistas, de 34 metros; la misma, a 90 km/h., mientras que el exceso de velocidad y sería de 66 metros (sobrepasaríamos los adelantamientos antirreglamentarios son más propios en el resto de las carreteras, sobre todo en las de segundo orden, aunque tampoco hay que brepasaríamos la distancia de seguridescartar factores como la fatiga y los dad en 38 metros); a 120 km/h. paradeslumbramientos.

Para conducir de noche hav que tener en cuenta que la visibilidad y la apreciación de las distancias y de los objetos disminuye. De ahí la especial necesidad de ver y ser vistos. Las luces de nuestro vehículo deben iluminar eficazmente una zona de 100 metros como mínimo en el alumbrado ordinario, y de 40 como mínimo para el de cruce. Por tanto, es necesario adecuar la velocidad de tal forma que podamos percibir bien los obstáculos y caz, va que cuanto más potentes sean peligros, tener tiempo y espacio sufi- los focos (los halógenos tienen más cientes para reaccionar y poder dominar y detener el vehículo dentro de la centes), más deslumbran a los que viezona iluminada. Como referencia, se- nen de frente y, por tanto, menos ven ñalaremos que las distancias de deten- ellos, incluso con el alumbrado de cru-



Cualquier punto luminoso, en la oscuridad de la noche, tiene capacidad de deslumbramiento y va minando la resistencia del conductor.

ción a una velocidad de 60 km/h., con ce. Lo mismo pasa con la utilización frenos eficaces y el pavimento seco, es en 26 metros la distancia mínima del alumbrado de cruce); a 100 km/h. detendríamos el coche a 78 metros (soríamos después de recorrer 108 metros, con lo que nos detendríamos después de haber recorrido 68 metros de zona oscura, e incluso 8 metros después de la distancia mínima que debe iluminar el alumbrado de carretera. No obstante, estas distancias de detención hay que multiplicarlas por dos cuando los frenos no son eficaces o el pavimento está húmedo o mojado.

Aumentar la distancia de iluminación no es siempre el remedio más efipotencia que las lámparas incandesde luces blancas (iluminan más) v amarillas (deslumbran menos).

Al margen de los muchos inconvenientes que tiene la noche, señalaremos que, al menos, sabemos cuándo un vehículo nos viene de frente. Pero no siempre, ya que en los cambios de rasante, por mínimos que sean, quedan ocultas las luces y es posible que veamos antes a otros vehículos que vienen mucho más lejos. Por otra parte, saber a la distancia y a la velocidad con que se acerca —cuando pensamos hacer un adelantamiento— es difícil e incluso engañoso, ya que si sus faros son halógenos pensaremos que está más cerca. En general, si lo que vemos es una «mancha» luminosa podemos pensar que está lejos y si apreciamos los dos faros, es que está próxi-

Cuando va cavendo el día, se va produciendo un proceso de adaptación del ojo a la oscuridad relativamente rápido. Para conseguir un 90 por 100 de adaptación necesitamos en-





Una persona puede tener una buena adaptación visual pero ser muy sensible a los deslumbramientos, y al revés.

tre cinco y siete minutos. Para llegar al 95 por 100 de adaptación es necesario que transcurra media hora. A veces, para llegar a una adaptación total en individuos que viven en zonas muy luminosas de tipo desértico, o como puede ser nuestra soleada Andalucía, es preciso que transcurra un mes (se han hecho experimentos). Cuando conducimos nunca lo hacemos en la oscuridad absoluta. El nivel luminoso que utilizamos es intermedio, gracias a los faros del coche, lo mismo que en los crepúsculos matutino y vespertino. Es lo que Mario Esteban de Antonio denomina «visión mesópica».

Las horas

peligrosas

son las del

crepúsculo

vespertino.

así como

las 10 v

las 11 de

la noche

más

El mencionado, especialista en oftalmología, antiguo profesor de la Escuela Profesional de Oftalmología de la Universidad Complutense de Madrid, ex jefe de los Servicios de Oftalmología del Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial y del Hospital del Aire de Madrid, prepara desde hace cuatro años un voluminoso libro que lleva el título genérico de «Visión y tráfico».

«DE NOCHE, TODOS LOS GATOS SON PARDOS»

Según este experto, «cuando una persona conduce de noche se le dilatan las pupilas, se produce una disminución de la agudeza visual, el campo visual se reduce, los obstáculos se ven peor, la visión del relieve empeora, lo mismo que la percepción del movimiento, y el sentido cromático se perturba tremendamente, de tal forma que, cuando el nivel luminoso baja a determinados límites, no se perciben los colores. Lo cual hace realidad el dicho de que, de noche, todos los gatos son pardos».

Hay factores que influyen en el rendimiento visual nocturno del conductor. En primer lugar, la edad, en el sentido de que cuanto más viejo se es, se tiene peor adaptación luminosa, se tarda más. La fatiga es otro elemento distorsionador de la visión. Y es evidente que por la noche estamos más cansados, es la hora en la que fisiológicamente tendríamos que estar durmiendo. Además, según el doctor Esteban, los tóxicos como el alcohol, el tabaco y otros, pero sobre todo el tabaco, contribuyen a una reducción del sentido luminoso, una peor adaptas ción y una pobreza en el rendimiento del ojo.

Por otra parte, hay muchas enfermedades generales y oculares que incapacitan o limitan para la conducción. Por eso, según el doctor, «el papel que juegan los Centros de Reconocimiento Médico en España es fundamental y su labor, aunque hay que mejorarla, está a la cabeza del mundo». Asimismo, señala que podría darse el caso de personas que, aun teniendo perfecta capacidad para conducir durante el día, al llegar la noche tengan muchos problemas. «Tan es así que ha habido quien ha propuesto que las personas que tengan una mala adaptación luminosa no deben conducir de noche. Yo no estoy de acuerdo, porque el número de conductores con ceguera nocturna es muy pequeño, y la mayoría de las alteraciones de los ojos que producen ceguera nocturna tienen otras alteraciones mucho más serias, como es una limitación del campo visual, etcétera. Además, nunca se sabe si la noche nos va a sorprender conduciendo, y el mismo efecto de ceguera nocturna se produciría al entrar durante el día en un túnel.»

LOS FAROS SIEMPRE MOLESTAN ~

Los faros de los vehículos que vienen de frente, aunque no den una luz muy fuerte, siempre molestan. «Nos dan el impacto luminoso y nos desafracciones de segundo implican varios minutos para adaptarnos. El machaqueo continuo de luces de frente origina una fatiga brutal para el ojo.» El doctor se refiere a los deslumbramientos producidos por las luces cortas, «ya que si te deslumbran con unos faros potentes del alumbrado de carretera, incluso te obligarían a parar».

En la oscuridad absoluta los ojos se hacen miopes, aproximadamente en 1,5 dioptrías, aunque para conducir, gracias a los faros del coche, no se produce esta miopía nocturna. «Pero no cabe duda de que una persona ligeramente miope, que no lleva corrección o la tiene menor de la que necesita, lo acusa mucho más de noche. Y, aunque en menor grado, también lo acusa el miope, aunque lleve la graduación adecuada.»

El deslumbramiento por la presencia de fenómenos atmosféricos como la niebla, la nieve y sobre todo la lluvia, se multiplica, ya que los faros se reflejan en el suelo y aumentan los puntos de luz. Asimismo, si no se dispone de un limpiaparabrisas eficaz, las gotitas que quedan en el cristal, al recibir la luz de los que vienen de frente, producen una radiación dispersa y,



dapta en gran parte, y además esas Los crepúsculos son especialmente peligrosos. Es preciso encender con suficiente antelación el alumbrado ordinario, para ser vistos.

Sólo conducen si no hay más remedio

PROFESIONALES EN LA NOCHE

mucha documentación al respecto, por lo que TRAFICO ha considerado valiosa la experiencia aportada por los conductores profesionales, quienes vienen a decir que la noche se ha hecho para dormir, aunque a veces no tienen más remedio que tomar el volante cuando los demás descansamos. Pero, eso sí, van con mucho cuidado.

Ya hace rato que ha oscurecido y se va haciendo hora de cenar. A José Antonio Domínguez le pillamos con «las manos en las luces»: «Al pasar el puerto de Somosierra me han dado varias ráfagas y he supuesto que llevaba las luces demasiado altas y, efectivamente, las estoy regulando porque este camión se levanta de morro con la carga». Una carga de 24 toneladas que transporta desde Bilbao

ONDUCIR de noche tiene sus hasta Aranjuez. «No tengo prisa y por la riesgos. Sin embargo, no existe noche me gusta parar con más frecuen-

> Apenas lleva dos años conduciendo el camión —es muy joven— pero de sus palabras se deduce la prudencia de un profesional veterano: «Sólo salgo por la noche cuando no tengo más remedio, va que te cansas más debido al constante mirar de las luces que te vienen de frente. Se te cansa la vista y cuando se cansa la vista se cansa el cuerpo».

DE DIA TODO ESTA MAS CLARO

Para José Antonio, «conducir de día es más fácil, todo está muy claro, pero de noche hay que estar más pendiente, se ve peor por el espejo, puede haber salidas imprevistas que no ves a tiempo, y

DISTANCIAS DE DETENCION

En el gráfico se representan las distancias que recorrerían los coches si tuvieran que frenar con el suelo en buenas condiciones. La distancia con suelo mojado sería el doble. Obsérvese que sólo a 60 km/h. sería posible frenar a tiempo al surgir un obstáculo dentro del área iluminada. DISTANCIA MINIMA DEL ALUMBRADO DE CRUCE: 40 M A más de 70 km/h. un coche no podrá detenerse dentro de la zona iluminada por el alumbrado de cruce

por tanto, cada gotita es un foco de luz. Esto molesta especialmente a una persona con principios de catarata. Encender un cigarrillo o un alumbrado interior muy fuerte también puede ser motivo de deslumbramiento. En cualquier caso, nunca se debe mirar directamente a los focos de luz.

Según el doctor Esteban, la prueba de deslumbramiento que se hace en los Centros de Reconocimiento Médico para aquellas personas que van a renovar su permiso de conducir, o lo van a obtener por primera vez, debería ser mucho más exigente y selectiva. «Hay aparatos especialmente indicados para hacer el estudio en las condiciones de luz de los faros del coche, aparte de la prueba de deslumbramiento, que son dos cosas relacionadas pero distintas: una persona puede tener una adaptación luminosa perfecta y, sin embargo, tener una prueba de deslumbramiento desfavorable, y al revés.» En este sentido aboga por que los centros adquieran estos aparatos de tipo mesoptómetro, e incluso que la Administración financie en parte esta inversión.

En la lucha para aminorar los riesgos de la conducción nocturna, además de la actuación sobre el alumbrado de los propios vehículos y de los tramos más conflictivos, el doctor Esteban ha señalado a esta revista que tan importante es que un individuo co-

si hay lluvia ya es el remate porque, además, tú ves hasta donde llegan las luces, pero a partir de ahí... y un camión no tiene la frenada de un coche, por eso voy más despacio».

Le gusta facilitar el paso a los que vienen detrás, pero sobre todo por la noche: «Mantengo las largas durante todo el tiempo posible para que el que adelanta vea mejor».

Considera que el remedio básico más eficaz para evitar el cansancio y los deslumbramientos es no mirar las luces de los que vienen de frente, «ya que te pueden llegar a cegar, y lo mejor es mirar a la raya del arcén». «Además -señalahay gente que cuando les viene otro vehículo de frente con las largas, en vez de darle unas ráfagas de aviso, le mete todas las luces que tenga. Y aquí hay una cosa muy lógica, que si él me deslumbra y yo le deslumbro, lo más fácil es que nos la peguemos.» José Antonio sigue regulando sus luces. Antes de cenar quiere comprobar también el nivel del aceite, para tener la seguridad de que al día siguiente estará con su cisterna en Aran-



A José Antonio le pillamos con «las manos en las luces».

UNA BANDURRIA PARA EL DESCANSO

Cuando nos acercamos a Pablo Pérez García, el camionero está encerrado en la cabina de su camión, tocando «Las cintas de mi capa» con una bandurria, y este redactor se ve obligado a tocar unos com-

pases olvidados para que el profesional almeriense se «ablande» y decida conversar: «Lo de la bandurria es para matar el rato: además me relaia v así evito estar tomando copas en el período de descanso». Esto lo afirma un profesional con veinte años de experiencia, en los que jamás ha tenido un accidente.

Tampoco a Pablo le gusta conducir de noche, «porque la noche es para dormir, aunque a veces no hay más remedio que conducir; pero siempre intento hacerlo de día porque me gusta ver el ambiente, la vida».

Aunque considera que de noche no se ve el peligro como, por ejemplo, una placa de hielo, y hay que ir más despacio y con más precaución, «la experiencia hace mucho y eso me permite conducir sin tensión, aunque si durante el día has estado trabajando, el cansancio se arrastra por la noche, y a eso de las once o las doce te da sueño, y lo mejor es acostarse». Y lo sentencia así: «El meior remedio, cuando se tiene sueño, es dormir. No se puede luchar contra el sueño». El lo hace en la propia cabina del camión,



12 Trails 190

nozca las reglas de circulación como saber aprovechar al máximo sus condiciones fisiológicas, saber qué cosas le pueden deslumbrar, lo que tarda en adaptarse a la oscuridad, los problemas que puede plantearle un deslumbramiento y lo que tiene que hacer, lo que pasará si está tomando todo el día el sol (en ese caso debe protegerse con gafas oscuras) y por la noche ha de conducir, etcétera.

Pasar de

luz diurna

o artificial

situación

implica unos siete

minutos

alcanzar

adaptación

del 90 por

para

una

conducción nocturna.

a una

de

LA CARRETERA SE VISTE DE LUCES

Las anomalías cromáticas, es decir, la dificultad para distinguir los colores a causa de la fatiga y por la falta de luminosidad, están ya superadas con la utilización de señales reflectantes, de tal manera que incluso son más llamativas que en pleno día. Es como si la carretera se pusiera cada noche su traje de luces, para guiarnos en la oscuridad.

Todas las señales, tanto las verticales como las marcas viales, carteles, pórticos y balizamientos, van provistos de materiales que las hacen reflectantes. Estos pueden ser de una calidad «normal», con una capacidad de reflectancia asegurada de hasta siete años, o bien de gran poder reflexivo, con una duración mínima de diez años.

ACCIDENTES Y VICTIMAS EN CARRETERA, POR HORAS (1987)

	CARRETERA						
HORA	Acc. cor	víctimas	Víci	timas			
	Total	Mortales	Total	Muertos			
1	2.084	217	4.043	281			
2	1.504	172	2.965	189			
3	1.597	161	3.194	206			
4	1.538	153	3.162	181			
5	1.327	142	2.734	178			
6	1.308	180	2.557	218			
7	1.433	152	2.805	200			
8	1.726	141	3.158	166			
9	1.627	113	2.945	135			
10	1.641	120	3.028	148			
11	1.863	119	3.230	136			
12	2.094	128	3.764	156			
13	2.211	150	4.027	225			
14	2.108	130	3.785	163			
15	2.043	138	3.678	170			
16	2.130	155	4.090	206			
17	2.444	201	4.631	248			
18	2.583	204	4.745	250			
19	2.897	223	5.464	272			
20	2.891	217	5.481	255			
21	2.169	178	4.199	228			
22	2.206	220	4.350	259			
23	2.053	233	4.192	281			
24	971	100	1.951	118			
No especif.	40	4	80	4			
Total	46.488	3.951	88.258	4.873			

ACCIDENTES EN FUNCION DE LA LUMINOSIDAD (1987)

	Total	Pleno día	Crepúsculo	Noche con iluminación pública		Sin iluminación	
				suficiente	insuficiente	pública	
Accidentes mortales	3.951	1.840	244	119	263	1.485	
Acc. con víctimas	46.488	25.983	2.304	1.785	2.821	13.595	



Con lluvia, la luz de los faros se refleja en el suelo y contribuye al deslumbramiento. Además, la capacidad de frenada es menor.

Sin embargo, las marcas viales van

perdiendo esa cualidad muy rápida-

mente debido al rozamiento que ori-

ginan los vehículos al pisarlas. Por

ello, según Luis Antona, ingeniero

iefe del Area de Conservación y Ex-

plotación de la Dirección General de

Carreteras, los tramos con una inten-

sidad media diaria de unos 5.000 ve-

hículos hay que pintarlos todos los

años, mientras que las líneas de los

El doctor Esteban, experto en oftalmología, prepara un libro titulado «Visión y tráfico», en el que la noche ocupa un capítulo importante.

perfectamente habilitada y con buena calefacción.

Pablo nunca va con hora fija a los sitios —«las prisas no son buenas»—, a lo sumo, sí con día fijo, «pero si tengo una avería, no por eso voy a ir más rápido; aviso por teléfono a mi empresa y ya está». Además asegura que respeta los tiempos reglamentarios de descanso: «Sobre todo los que hacemos rutas internacionales porque, de lo contrario, al llegar a Francia te pueden revisar el tacógrafo y denunciarte si en España has circulado indebidamente». Opina que en otros países se conduce igual que en España, aunque «en Inglaterra hay más cultura, y si das un intermitente, la gente espera a que hagas la maniobra».

Pablo Pérez va a pasar la noche en su camión, en el aparcamiento de un hostal situado a las afueras de la localidad madrileña de La Cabrera. Al día siguiente descargará en Madrid y se irá a su pueblo, en Almería, donde le espera su mujer y sus hijos. Y desde allí, para Alemania, para Inglaterra, «o para donde sea».



La bandurria relaja a Pablo en los descansos

EL ANGEL DE LA CARRETERA

José Gómez Estévez, un pacense de 45 años, es, desde hace 20, repartidor de prensa del diario Hoy. Cada madrugada, a las 3, recoge su carga de noticias y las va distribuyendo, a los largo de 400 kilómetros, por la comarca extremeña de



El «Angel de la carretera» -así le llaman en La Serena-, después de recorrer 400 kilómetros, como cada madrugada, para distribuir los periódicos.

La Serena. Esta circunstancia le ha enfrentado en 180 ocasiones con accidentes, en los que, gracias a su intervención, y según los médicos, ha salvado muchas vidas humanas. De ahí le viene el apelativo de «Angel de la carretera». Y le gusta que le llamen así. «No lo hago por las medallas -que ya he recibido varias como la del Mérito a la Seguridad Vial-, sino por un elemental sentido humanitario.»

Antes de que ayudara a un motorista de la Guardia Civil de Tráfico, a quien se le había incendiado su «montura», el capitán va le había regalado unos manguitos reflectantes por el auxilio a tanta gente durante la noche. Y él mismo, cosas, participó en un curso de socorris-

A José le gusta la noche: «Será porque vivo de esto, aunque reconozco que tiene muchos inconvenientes y es más peligrosa». Cuando circula por esas solitarias carreteras de La Serena en las que si se produce un accidente se puede pasar toda la noche sin recibir auxilio, lo hace con precaución. «Si viene alguien de frente v no hace caso a mis avisos para que no me deslumbre, me aparto al arcén y espero a que pase. Nunca he tenido un accidente.» Le da más miedo la llegada del día, esa hora de agobio en la que comienza a intensificarse la circulación y el sol, en la raya del horizonte, hace mucho daño a los ojos.

Además de vigilar continuamente las luces de su furgoneta, ya que con la carga se desajustan, procura dormir un buen número de horas para que el sueño no le sorprenda. Se ha tenido que acostumbrar a hacerlo en dos turnos: desde las dos a las ocho de la tarde v desde medianoche a las tres de la madrugada.

Si algo teme en la noche, es la presenpara asegurarse de que hacía bien las cia de lluvia y niebla, pero sobre todo, los accidentes mortales ajenos. «Como aquél en el que murieron seis personas. de las que tres eran niños. No pude hacer nada. En cambio, en otra ocasión un coche quedó colgado en un puente, sobre el ferrocarril. Rescaté al conductor herido, que me dijo que no sabía qué había pasado porque venía dormido y luego bajé a la vía a retirar el capó y dos puertas que se habían caído. El tren pasó poco después.»

Este ángel de la noche, en el mejor sentido de la palabra, se va a casa, donde le esperan su mujer, tres hijas y una nieta, con la satisfacción del deber cumplido, «aunque me cuesta dinero, ya que cada vez que la ropa se me mancha de sangre, la tiro».

bordes, que sufren menos desgastes, se repintan cada dos años.

Además, todos los sistemas de balizamiento van a constituir un elemento auxiliar de seguridad muy importante, marcando, a medida que las luces de nuestro vehículo inciden en ellos, por dónde va la carretera. Según las citadas fuentes, los hitos de arista se están configurando en toda Europa como los más eficaces, por lo que el MOPU tiene previsto colocarlos en los 20.000 kilómetros de la red estatal de carreteras. En la actualidad va se han colocado unas 200.000 unidades y se calcula que, para cuando fi-nalice el actual Plan de Carreteras, para 1991, se habrán instalado más de un millón de hitos de arista. Estos dispositivos, de gran poder reflexivo, se colocan cada 50 metros, aunque en las curvas se agrupan más en función del radio. Estos hitos reflejarán una luz naranja a nuestra derecha y blanca a la izquierda.

Al contrario que los anteriores, los captafaros, también llamados «ojos de gato», sólo suelen colocarse en zonas de niebla e intersecciones y enlaces.

Su principal inconveniente es que, al estar al mismo nivel que la calzada, se ensucian rápidamente y disminuye su poder reflectante.

Por otra parte, todas las barreras metálicas tipo bionda, popularmente llamadas «quitamiedos», que se instalan en la actualidad en curvas y terraplenes de 3 o más metros, cuentan con elementos reflectantes. Los paneles direccionales de las curvas también son reflectantes y de indudable efi-

El último apartado del que hemos llamado «traje de luces» de la carretera hav que referirlo a la iluminación mediante farolas. La situación ideal sería que toda la red de carreteras estuviera iluminada, pero eso, en un país con dependencias energéticas como España, no parece viable. No

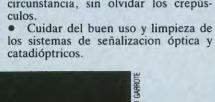
GUIA PARA SER UN BUEN CONDUCTOR NOCTURNO

VER

- Para ver hay que tener buena visibilidad, lo que supone unos cristales limpios para evitar, además, los reflejos de las luces de los otros.
- Al mismo tiempo, son necesarios unos buenos faros, limpios y correctamente reglados.

SER VISTOS

- Usar el alumbrado correcto a cada circunstancia, sin olvidar los crepúsculos.
- los sistemas de señalizacion óptica v catadióptricos.





Cristales y faros limpios, perfectamente regulados, permitirán una mejor

obstante, las citadas fuentes del MOPU han indicado a TRAFICO que «se camina lentamente hacia esa situación». Mientras tanto, el alumbrado existe allí donde los peatones están presentes (travesías y núcleos urbanos), y además en vías con gran intensidad de circulación y accesos a grandes ciudades. En este aspecto, la DGT ha realizado grandes inversiones, no sólo en planes de semaforización de travesías conflictivas, sino también en el alumbrado de las mismas.

Por su parte, la Dirección General de Carreteras quiere instalar barreras antideslumbrantes en las medianas de las autovías, por lo que a principios de 1989 inaugurará un tramo experimental en Cádiz. En la actualidad, la autopista Bilbao-Behobia cuenta con una malla antideslumbrante en la mediana que sólo permite pasar un pequeño porcentaje de la luz de los vehículos que circulan en sentido contrario.

- · No encienda el alumbrado posterior de niebla (es deslumbrante), salvo en presencia del citado fenómeno atmosférico.
- Encienda la señalización de posición cuando se vea obligado a parar o estacionar su vehículo; de avería, cuando proceda, e instale los triángulos de preseñalización de peligro.

VELOCIDAD

• Obligación de circular a la velocidad que le permita detener el vehículo dentro de la zona iluminada. Tener en cuenta la posible presencia de vehículos de tracción animal en zonas agrícolas, y de peatones o ciclistas en las proximidades de núcleos urbanos. En definitiva, no es conveniente circular muy arrimado a la derecha.

DESLUMBRAMIENTO

• No mire nunca directamente a las luces que le vienen de frente, sino hacia la derecha

- Sustituva el alumbrado de carretera por el de cruce cuando aprecie la posibilidad de deslumbrar a los que vienen en sentido contrario, o por el espejo retrovisor si circulan en el mismo
- Avise al contrario con una ráfaga para que ponga las «cortas» pero, en todo caso, no le deslumbre usted y párese si es preciso.
- Regule la carga, o en su caso los proyectores, para no deslumbrar.

ADELANTAMIENTOS

• El vehículo adelantado debe mantener, si es posible, el alumbrado de carretera hasta que el que adelanta está a su altura. En ese momento ambos deben cambiar al unísono: el que adelanta poner las «largas» y el adelantado las «cortas».

CURVAS

- El conductor que encuentra la curva a su derecha, debe ser el primero en poner el alumbrado de cruce, ya que el haz luminoso va barriendo la calzada a medida que gira el vehículo e incide sobre el conductor del vehículo contrario.
- En las curvas a la izquierda se puede retrasar el cambio de luces.

OTRAS PRECAUCIONES

- No use gafas oscuras si conduce de noche, aunque es conveniente que lo haga durante el día si piensa tomar el
- Al menor síntoma de sueño, estacione el vehículo y duerma.
- Si no está acostumbrado a conducir de noche, tendrá dificultades para manejar con soltura los mandos del alumbrado. Practique antes.
- En el crepúsculo vespertino es conveniente que se anticipe poniendo el alumbrado ordinario, para pasar más tarde al de cruce.
- Cuando vea un anuncio luminoso frente a usted, reduzca la velocidad y sepa que encontrará una curva a la izquierda o a la derecha.
- Aunque lo permite el Código, no es conveniente -cuando hay nieblasimultanear el alumbrado de carretera con el de cruce, ya que el primero provoca una pantalla que dificulta la vi-

Los grandes ayuntamientos enjuician el proyecto de Ley de Tráfico y Seguridad Vial



L contenido de la que dentro de muy poco será Ley de Tráfico y Seguridad Vial es considerado como «globalmente positivo» por los responsables municipales de la circulación en las cinco ciudades españolas más importantes, en el sentido de que dotará a los ayuntamientos de competencias y capacidad jurídica suficientes para afrontar con mayor eficacia la ordenación del tráfico en sus calles. En ese efectividad incluyen los aspectos relativos a medidas de aparcamiento, imposición de sanciones y cobro de multas.

El «fuego» de las opiniones municipales en torno al proyecto de Ley de Tráfico y Seguridad Vial, que entrará en vigor en un plazo razonable breve, fue abierto por el concejal de Circulación del Ayuntamiento de Madrid, Eugenio Morales, en el curso de una reunión con los medios informativos. Tras reconocer que la legislación actual hace difícil el cobro de las multas por infracciones a las normas de circulación, Morales anunció el remedio cercano: «La futura Ley de Seguridad Vial será el soporte jurídico que haga posible un instrumento para el cobro efectivo».

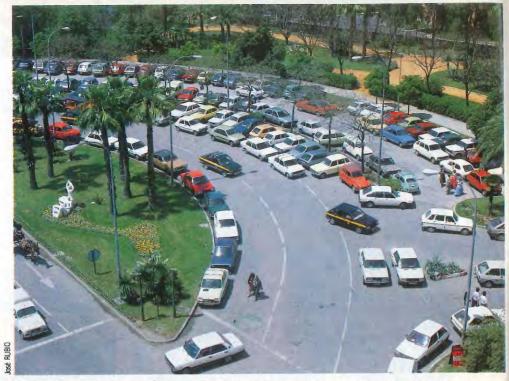
Y es que el problema del impago de multas preocupa al Ayuntamiento capitalino desde hace mucho tiempo. Baste recordar, por ejemplo, las declaraciones que en marzo del pasado año hacía a esta revista Antonio García Horcajo, primer teniente de alcalde: «La Administración no siempre se ha mostrado sensible con los problemas municipales. Es tradicional la opinión de que las multas municipales no se pagan porque no pasa nada. No ha habido una legislación adecuada para corregir esas deficiencias...» (Ver TRAFICO, núm. 20)

Hoy, según datos facilitados por el propio Morales, la situación es grave: de las 20.000 sanciones que se imponen cada día en Madrid, sólo se tramitan 5.000 y se cobran en período voluntario entre un 26 y 30 por ciento. Así las cosas se considera que la nueva ley aportará ese soporte jurídico necesario para proceder al embargo de las cuentas bancarias de los deudores recalcitrantes, medida que los munícipes madrileños tienen «in mente» desde hace prácticamente un año.

«SUSCEPTIBLE DE MEJORAS»

Sin embargo, Joan Torres i Carol, máximo responsable de la circulación en Barcelona y para el que la futura ley «es positiva en términos generales, aunque susceptible de mejoras», reconoce que aquélla «agilizará el tratamiento de las sanciones y multas», pero la acusa de «no lograr la incorporación de la tramitación jurídica de las segundas, cuando en este campo estimo que la justicia debería actuar como elemento resolutivo». La situación parece, desde luego, bastante más grave en la Ciudad Condal. En sus calles se imponen 4.500 multas diarias (un 20 por 100 corresponden al AREA metropolitana), pero en el período voluntario sólo se cobran el 12 por 100. Y en conjunto, incluida la recaudación ejecutiva, entre un 35 y un 40 por 100.

Similar es el caso de *Valencia*. En ella se imponen de 700 a 1.000 sanciones diarias, pero no se recauda voluntariamente ni el 20 por 100 de las multas. Y no lo debe ver muy claro José Antonio Cabrera, delegado de Circulación del Ayuntamiento de la ciudad



En Sevilla se opina que la ley mejorará la disciplina viaria en todos los aspectos.

del Turia, cuando afirma que «la Ley. de Seguridad Vial será muy positiva en cuanto que incrementará las sanciones —y lo digo por su valor ejemplarizante más que por el recaudatorio, porque ojalá no tuviésemos que imponer ninguna—, pero el procedimiento recaudatorio será el mismo». En lo que sí estima Cabrera que se da un paso adelante «es en un aspecto como el de la prescripción de las sanciones, ahora muy complicado de abordar por lo difícil de comunicarlas en tiempo y forma».

El director del Area de Tráfico y Transportes del Ayuntamiento de Sevilla, Miguel Durbán, estima que «la ley supondrá un avance importante en cuanto a la seguridad jurídica del ciudadano en el procedimiento sancionador, y, como contrapartida, el mayor rigor que se pueda derivar de la actuación de la Administración».

En cuanto a Benito Rodrigo, concejal de Tráfico y Transportes del consistorio de Zaragoza, no parece preocuparle demasiado el aspecto recaudatorio y la posibilidad de embargo de cuentas corrientes, «porque aquí los ciudadanos pagan el 70 por 100 de las sanciones que les son impuestas, aunque esto no quiera decir que no tengamos que luchar a diario». Y añade que la ley «supondrá un apoyo jurídico importante, pudiéndose acabar de una vez con esos abogados que defienden posturas contrarias a

ordenanzas especiales de aparcamiento, grúa, etcétera. Se va a reconocer a los ayuntamientos auténtica capacidad legal para èjercer esas medidas y, por fin, no se dará pie a la discusión».

«SEA BIENVENIDA»

Pero la Lev de Tráfico y Seguridad Vial representará en el ámbito municipal —claro está— algo más que lo relativo a imposición de sanciones y cobro de multas, aunque éstos sean los puntos «más ruidosos» para el ciudadano. En la opinión de Torres i Carol, «vendrá a cubrir un vacío legal, que era un imperativo demandado por la Constitución. Creo que el Código de la Circulación quedará perfectamente amparado y todo eso es tan positivo como el que la ley defina claramente las competencias, tanto del Estado como autonómicas y locales». Asimismo, estima que «la normativa de tráfico quedará elevada de categoría, al tiempo que se dará una cobertura legal a asuntos como la regulación de aparcamiento (el AREA barcelonesa), en la que también había lagunas jurídicas». Para el edil barcelonés es también «importantísima la participación municipal en el Consejo Superior de Seguridad Vial, que se convertirá en un auténtico forum de la educación y la seguridad vial».

El valenciano José Antonio Cabre-



El Ayuntamiento de Zaragoza, satisfecho. Allí pagan casi todos. Pero aplicará el ESRO en toda la ciudad.



La nueva ley podrá ser soporte jurídico para el cobro de multas como las del aparcamiento regulado.

ra abunda en criterios similares a los de su colega barcelonés, «porque quedarán respaldadas medidas como la grúa y el aparcamiento regulado», si bien lamenta que este segundo aspecto no afecte en estos momentos a su municipio, dado que la oposición municipal ha impedido la aprobación de la ORA en la ciudad. En términos generales, Cabrera estima que la ley «reconoce las competencias municipales y recoge las inquietudes planteadas por la Federación Española de Municipios, pero veo difícil especificar detalladamente en qué es positiva».

El responsable del tráfico urbano en Sevilla, Miguel Durbán, señaló a TRAFICO la importancia «del registro de conductores e infractores que contempla el proyecto, por su interés de cara a mejorar la disciplina viaria en todos los aspectos», pero dijo echar de menos referencias explícitas a la calidad ambiental «como criterio cada vez más importante a la hora de establecer normas de regulación en la ciudades», o a la conflictividad vehículo-peatón, «estableciendo principios en favor del viandante en determinadas circunstancias». Por otra parte, apuntó que «la futura ley podría ser una buena oportunidad para institucionalizar los «planes de circulación» o «planes de ordenación de la circulación y del estacionamiento», una figura que va existe en otros países».

Más expresivo que ninguno fue el zaragozano Benito Rodrigo, al afirmar: «Sea bienvenida la Lev de Seguridad Vial; la lástima es que no hayamos dispuesto de ella mucho antes». Y no oculta que así tendrá mucha más facilidad para aplicar el pretendido ESRO -similar a la ORA madrileña o al AREA barcelonesa-, «que abarcará gradualmente a toda nuestra ciudad... Sí, sí, incluso a las zonas menos céntricas, pero con la novedad de que se va a ofrecer un auténtico servicio de vigilancia, con un empleado cada 30 coches estacionados. Será una tasa perfectamente justificada y justificable, que además de ofrecer plazas de aparcamiento reducirá notablemente los robos en vehículos». E insistió en que la ley agilizará y simplificará la mecánica recaudatoria: «Vamos a terminar con los que no pagan y esto es fundamental en un Estado de derecho».

A. GUERRA



A inversión en carreteras se convertirá en la «estrella» para el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) durante los próximos dos años. Según el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1989, el MOPU destinará un total de 285.543,1 millones de pesetas para la creación y conservación de infraestructura de carreteras; igualmente, durante el año 1990 la inversión en carreteras se elevará hasta los 331.834 millones de pesetas. Estas cifras suponen un fortísimo incremento de las partidas destinadas a este concepto y que en el próximo cuatrienio rondará el billón de pesetas. Además, durante el próximo año 1989, las inversiones en materia de carreteras supondrán el 58,9 por 100 del total de inversiones del MOPU.

Según el citado Ministerio, «se trata de una inversión sin precedentes» propiciada, sin duda alguna, por la necesidad de adecuar la infraestructura viaria a los acontecimientos que, durante el, cada vez más, próximo año 1992, tendrán lugar en España. De hecho, el Plan de Carreteras preveía una inversión, en el período 1984-1991, de 1.383.525 millones de pesetas, cifra que el propio MOPU califica como «un verdadero hito en la historia de la inversión pública en infraestructuras en nuestro país». Igualmente, durante el próximo cuatrienio, la inversión en materia de carreteras se aproximará al billón de pesetas.

Concretamente, la Ley de Presupuesto Generales para 1989 permitirá al MOPU invertir un total de 244.485,5 millones de pesetas en infraestructura de carreteras durante 1989, lo que supone un incremento del 178 por 100 respecto al año en

curso. Durante el próximo año 89, también se invertirá 41.057,6 millones de pesetas para la conservación, reparación y explotación de las carreteras va existentes en la actualidad. Sin embargo, este capítulo recibe un incremento relativamente pequeño, un 20 por 100, en comparación con el incremento de otras partidas. Además, hay que contabilizar otra cantidad, cercana a los 2.500 millones de pesetas, que se otorgará, en concepto de ayudas v subvención, a las autopistas. Con esta cantidad, la inversión real totalizada en carreteras alcanzará los 288.748,5 millones de pesetas, con lo que el incremento total de las inversiones respecto al año 88 es del 135 por 100.

Con estas cifras, las carreteras se van a convertir, durante 1989, en el principal foco de inversión del MOPU, en una verdadera «estrella». De hecho, durante 1988 las carreteras «únicamente» representaban el 38,9 por 100 respecto al total de inversiones presupuestadas por este Ministerio; en 1989, las carreteras constituirán el 58,9 por 100 de la totalidad de las cantidades destinadas a inversión por el Ministerio de Javier Sáenz de Cosculluela.

ACTUACIONES PREVISTAS EN 1989					
Vía	Tramo	Inversión			
N-II	Guadalajara-Zaragoza	14.495			
N-IV	Madrid-Sevilla	11.413			
N-VI	Adanero-Benavente	8.997			
Autovía Extremadura		6.899			
N-340	Málaga-Algeciras	4.927			
Autovía Alicante-Baza		4.695			
N-634	Santander-Castro Urdiales	3.965			
Circunvalac. Valencia		3.889			
N-340	Alicante-Crevillente	3.976			

UNA INVERSION PRIORITARIA

De la prioridad que se está dando a la inversión para la creación de una buena red de carreteras y autovías da idea el siguiente dato: en el período 1989-1992 se realizarán inversiones por valor de 816.611,5 millones de pesetas en carreteras; la cifra crece espectacularmente en los años 89 (244.485,5 millones) y 90 (290.352,6 millones), estabilizándose en el 91 (213.606,5 millones) y reduciéndose drásticamente durante 1992 (sólo 68.166,9 millones). Por el contrario, el capítulo de inversiones para conservación y explotación se mantiene en torno a los 41.000 millones hasta 1991 y se elevará hasta los 50.000 millones de pesetas en 1992 (con la importancia de que ese dinero será casi la mitad de lo que se invierta en carreteras durante ese período). Por último, otro dato para valorar la importancia que se está dando a la inversión en materia de carreteras: «La inversión prevista sólo para carreteras en 1990 supera a toda la inversión del MOPU en el año

Respecto al programa de conservación 89, se invertirán 15.029,8 millones en conservación ordinaria y 26.027.8 millones en mejora y reposición de la plataforma, mientras que sólo 965 millones serán destinados a «anticipo de autopistas». Se acondicionará el trazado sobre 2.557 kilómetros: refuerzo de firme en 497 kilómetros; señalización vertical sobre 10.000 kilómetros (20.000 señales); se eliminarán tres pasos a nivel, se construirán ocho pasos a distinto nivel y se mejorarán 60 intersecciones, 60 barreras y 20 iluminaciones.

Se invertirán 157.475,8 millones de pesetas en autovías, con lo que se iniciarán 1.536 kilómetros de éstas, se seguirá trabajando en 831 y se terminarán 392 kilómetros. Respecto al acondicionamiento de carreteras, se destinarán 36.090 millones, con los que se iniciarán 965 kilómetros de obra y se terminarán 429. Para actuaciones en medios urbanos se dedicarán 50.918,9 millones de pesetas, comenzándose cinco actuaciones y finalizándose 16 (continuará trabajándose sobre 34 poblaciones).



La mayor inversión, en accesos a grandes ciudades

La DGT también aumenta su presupuesto

Las inversiones de la Dirección General de Tráfico durante 1989, según los Presupuestos Generales del Estado, en materias relativas a la circulación, alcanzarán los 11.575 millones de pesetas. No obstante, estas cantidades podrían incrementarse en cerca de 3.000 millones de pesetas más. En cualquier caso, el incremento, respecto al año 1988, rondará el 12,5 por 100.

buirá en cuatro capítulos fundamentales: ordenación, regulación y control de la circulación; simplificación y racionalización de procesos y trámites administrativos; formación y educación vial, y campañas publicitarias e investigación.

Dentro del primer grupo de inversiones (ordenación, regulación y control de la circulación), la DGT invertirá 1.800 millones de pesetas en accesos a grandes ciudades; 750, en postes S.O.S.; 1.500, en travesías de poblaciones; 500, en regulación de puntos negros, tramos y áreas de descanso; 550, en convenios con diputaciones provinciales; 1.500, en materiales diversos de vigilancia y auxilio; 450, en locales para las fuerzas de vigilancia, y dos partidas para los grandes eventos del próximo año 1992: 1.500 millones de pesetas para Sevilla 92 (Expo) y otros 700 millones para Barcelona 92 (Juegos Olímpicos).

La simplificación y racionalización de trámites y procesos administrativos se llevará 1.500 millones de pesetas. Por otro lado, el capítulo de Formación y Educación

Este volumen de dinero se distri- Vial obtendrá unas inversiones por valor de 225 millones de pesetas. De ellos, 100 irán destinados a parques infantiles; 25, a la adquisición de bienes históricos, y 100 más, a Formación Vial.

> Por último, la Dirección General de Tráfico destinará 600 millones de pesetas a campañas de investigación y publicitarias. Las primeras se llevarán 100 millones de pesetas, mientras que las campañas publicitarias y de sensibilización dirigidas a conductores, o de información en determinadas ocasiones claves (verano, Semana Santa, puentes, operaciones de portugueses y marroquíes), invertirán un total de 500 millones de pesetas.

> A la hora de redactar esta información (aún no había terminado la tramitación parlamentaria de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1989), existían algunas posibilidades de que se destinara a la Dirección General de Tráfico una partida de 3.000 millones de pesetas destinables a inversiones, partida que, caso de obtenerse, aún no se ha acordado cuál sería su destino último.





SEGUROS

Sólo se descubre un tercio de los partes falseados

Las compañías aseguradoras únicamente descubren entre el 10 y el 30 por 100 de los fraudes que se producen en los seguros del automóvil. Aunque resulta difícil evaluar el volumen económico que estos fraudes suponen para dichas entidades, sólo durante el mes de septiembre de este año y en una sola compañía (aunque bastante representativa del sector) se descubrieron 256 casos de fraude, lo que le supuso un ahorro de 16,5 millones de pesetas. De hecho, la previsión de ahorro para esa compañía durante 1988 por fraudes descubiertos se cifra en torno a los 300 millones de pesetas.



ROYLLYV ET ERVANDE TVR ROWLVILIVRZ

Partes de accidentes rellenados de mutuo acuerdo entre ambos implicados, siniestros provocados, modificaciones de algunos datos (hora, conductor, condiciones en que se produjo el accidente, pólizas a nombre de algún familiar cuando el conductor habitual es otro, ocultación o modificación de datos a la hora de contratar el seguro para no sufrir recargos... Estas conductas son cada vez más habituales. De hecho, durante 1987 se lograron descubrir 2.734 casos de fraude en seguros de automóviles, lo que ahorró a las entidades aseguradoras 208 millones de pesetas, según datos de «Socecaser». No obstante, teniendo en cuenta que sólo se descubre entre el 10 y el 30 por 100 de los fraudes, la cifra real de fraudes rondará los 13.500 casos. «Las cifras son asustantes, espeluznantes -señala José María Elguero, abogado de la sociedad de estudios CASER-. Y sabemos que existen más fraudes, pero si no se pueden probar, la compañía puede considerarlo como tal, pero no computarlo así.»

La importancia del fraude en el seguro del automóvil ha alcanzado tal importancia que las Il Jornadas sobre Consumo y Seguro, organizadas por el Centro Informativo del Seguro, se han centrado sobre el fraude. A los 208 millones de pesetas que las compañías se han ahorrado, por descubrimiento de fraude, en el período 1975-1987, hay que añadir la previsión de 300 millones de ahorro para este año 1988.

EL ASEGURADO, PRINCIPAL PERJUDICADO

Frente a las pérdidas por fraude, algunas compañías optan por recargar todas las pólizas con un porcentaje. Las mutuas aseguradoras rabajan o suben las primas de las pólizas de los mutualistas en función de las pérdidas del año anterior. Sea como sea, el principal perjudicado es el asegurado no defraudador.

Este delito de fraude está contemplado por el Código Penal (artículos 528 y 529.4). No obstante, las entidades aseguradoras son bastante reacias a acudir a esta vía. «A nivel jurídico—opina José María Elguero—, el Código Penal ofrece la vía de la querella por estafa, vía que es inoperante. Se trata de un tipo penal mal construido y que, en definitiva, no protege al asegurador. También se trata de un tipo que no da los resultados deseados. Cuando los tribunales condenan, en general lo hacen por falsedad documental, por presentar datos falsos



Las compañías aseguradoras suben o rebajan las primas de las pólizas en función de los resultados del año anterior.

en el parte de accidentes, no por estafa. Y como los resultados no son satisfactorios, las compañías no acuden.»

Además, existen otras razones de tipo comercial, ya que las entidades aseguradoras prefieren que su nombre no se halle envuelto en juzgados ni se diga de ellas que persiguen a los clientes. «Es una política comercial no del todo acertada -señala Elguero-; lo que hay que hacer es concienciar a la sociedad y decirle: "Yo persigo al defraudador porque le está perjudicando a usted",» Igualmente, José María Elguero señala que a la aseguradora «la vía penal les da miedo. Pero nos seguimos encontrando, por el contrario, el artículo 600 del Código Penal y nos seguimos hallando todos los días ante juicios de faltas, que son penales, y con ciudadanos que tienen antecedentes penales por una cuestión de tráfico».

En cuanto a cifras, España se encuentra, más o menos, en línea con los países europeos en cuanto a fraudes de seguros de automóviles. No obstante, nuestro país presenta un problema añadido: que el fraude, sobre todo en pequeños delitos de carácter económico, está bien visto socialmente.

DEL PARTE AMISTOSO AL SERVICIO DE REFERENCIAS

La reciente introducción de la Declaración Amistosa de Accidentes po-



El mayor porcentaje de fraude corresponde al seguro de responsabilidad civil.



España se encuentra en linea con los países europeos en cuanto al fraude de seguros de automóviles.

dría paliar esta situación de fraude, aunque aún es demasiado pronto para valorar su validez, ya que sólo lleva en funcionamiento desde primeros de año. No obstante, existen bastantes esperanzas de que se limite el fraude. De hecho, una de las ponencias de las citadas iornadas, titulada «El parte amistoso de accidentes ante el fraude», fue matizada por su ponente dejándola en un «contra el fraude». Una de las causas principales de fraude es la connivencia «a posteriori» de los implicados. Con el parte amistoso de accidentes esta posibilidad queda mucho más limitada. Cuando alguien se da un golpe en el coche, baja hecho una furia y difícilmente va a admitir una componenda. En la medida en que este parte se rellene «en caliente», dificulta más el fraude. No obstante, la misma filosofía de este parte limita su eficacia, va que debe ir firmado por ambos implicados para tener validez. «Y en España, por nuestro carácter -concluye Elguero-, aunque uno se haya saltado el semáforo no va a querer reconocerlo, con lo que ya no puedes utilizarlo.»

Pese a que los expertos consultados por TRAFICO indican que la mejor solución es redactar de nuevo el artículo dedicado al delito de estafa en el seguro, lo cierto es que las entidades aseguradoras no explotan a fondo esta vía. De hecho, parece que se inclinan más por el denominado Servicio de Referencias, creado al amparo del parte amistoso de acciden-

tes. Este servicio, únicamente utilizado por las entidades aseguradoras intercambiando sus informaciones, ya
es conocido y utilizado en Europa
(Bélgica, Luxemburgo, Holanda, Finlandia, Grecia y Francia, por ejemplo).
Lo que ocurre es que aún es pronto
para valorar si esta iniciativa va a funcionar o si se queda en mera declaración de buenas intenciones.

CAMBIO DE PLACAS

El mayor porcentaje de fraude corresponde al seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria y suplementaria, según un informe elaborado por «Socecaser». El motivo es que, al no tener que facilitar alcance de los daños propios (por no estar cubiertos), no se puede comprobar la correlación frente a los del reclamante. Dentro de ellos, según el citado informe, «el más común es el del reconocimiento doloso de falsa culpabilidad en el accidente por el asegurado, facilitado por relaciones de parentesco, afinidad o laborales con el contrario». También es bastante habitual la contratación de una póliza con posterioridad al momento del accidente o la sustitución de las placas de matrícula de un vehículo por otro igual ya asegurado. Ultimamente se está detectando el cambio de placas de matrículas en vehículos procedentes de flotas empresariales; así, estas compañías aseguran sólo cinco o seis y, cambiando las matrículas, reparan todos. Estos tres casos suelen darse en accidentes sin contrario, por lo que difícilmente pueden contrastarse los datos.

El robo es un capítulo aparte. «Todos los días —confirma José María Elguero— hay en cada entidad once o
doce denuncias falsas por robo de ruedas.» La cuestión es que las ruedas no
se aseguran y las llantas sólo al 80 por
100, mientras que por robo se paga la
totalidad del importe. También se simulan accidentes para que la indemnización cubra a personas accidentadas
que no estaban dentro del vehículo en
el momento de producirse.

Quizá lo más habitual es el fraude en la contratación de la póliza, facilitando datos falsos (respecto a edad, antigüedad del permiso de conducción o del coche, o poniendo éste a nombre de un familiar) para evitar recargos.

El informe antes citado también pone de manifiesto la existencia de fraudes en la sustitución de piezas con carácter previo a la visita al taller del perito, así como «sugerencias» por parte de algunos talleres sobre el modo más conveniente de rellenar el parte, a fin de que unos daños que pudieran estar excluidos de la cobertura pasen a estar cubiertos, o incluir dentro de un solo parte los daños producidos en accidentes anteriores.

INDICADORES DE FRAUDE

Ante estos intentos de fraude, las compañías disponen de lo que ellas denominan «indicadores». Estos son una serie de datos que, por experiencia y casuística, se suelen dar en siniestros con fraude. Por ejemplo, el estudio señala «fecha del siniestro muy próxima a la vigencia o rescisión de la póliza, hora nocturna de ocurrencia del accidente, cercanía de lugares de espectáculos, producción en días festivos, apellidos coincidentes o proximidad de los domicilios. especialmente si el accidente se produce lejos de los mismos, daños en la parte delantera del contrario sin daños en la trasera del asegurado, dañor desproporcionados en ambos vehículos, nerviosismo en declaraciones orales complementarias, ausencia de testigos y lesiones corporales que no se corresponden con los daños del vehículo».

En cualquier caso, las compañías de seguros se han dado cuenta de que el fraude en el ramo del automóvil es una sangría y han decidido declararle la guerra. El gran beneficiado puede ser el asegurado no defraudador, que, caso de ahorrarse esos 300 millones de pesetas por siniestros simulados, podría ver rebajadas las primas de sus pólizas considerablemente.

J. M. MENENDEZ Fotos: José RUBIO

El carburador

A misión del carburador es realizar la mezcla de aire y gasolina que a continuación pasará a los cilindros. El carburador es algo en teoría muy sencillo, pero en la práctica complicado, ya que funciona dentro de unos límites muy precisos y porque el paso del tiempo le ha ido añadiendo funciones y regulaciones. Se podría, por esto, pensar que lo mejor que se puede hacer con un carburador es no tocarlo para nada, pero esto es erróneo. Lo que sí recomendamos al aficionado es que no intervenga en lo que tiene un ajuste difícil, como puede ser la regulación de la riqueza de la mezcla (que además en muchos carburadores modernos se hace de forma automática), o una regulación complicada (como el control de temperatura de los gases de admisión, que igualmente tienen muchos modernos carburadores). Sin embargo, con independencia de la complejidad anterior, decíamos al principio que un carburador es algo teóricamente sencillo, y existen por ello una serie de sencillas operaciones, al alcance de cualquier interesado, que resuelven muchos de los posibles problemas de carburación. Estas intervenciones, mencionadas por orden de importancia, son: ajuste del ralentí, limpieza de chiclés y limpieza de filtro.

El ajuste del ralentí es quizá la operación más sencilla que se puede hacer en la mecánica del automóvil v, al mismo tiempo, la más agradecida. En muchísimas ocasiones en que el motor se para y aparentemente no carbura bien, lo único que sucede es que el ralentí está bajo. Esto es muy molesto en tráfico urbano, pero no tiene importancia ninguna. A la inversa, si el ralentí se encuentra muy alto, se nos dispara el consumo, lo que es igualmente fastidioso. Para solucionar una y otra cosa nos basta normalmente un destornillador y dar un giro, en uno u otro sentido, al tornillo de ajuste del ralentí, que suele encontrarse en un lugar muy visible y de fácil acceso.

Si las paradas o el mal funcionamiento de la carburación no tienen nada que ver con el ralentí, porque éste vemos que es el adecuado, existe un elevado porcentaje de probabilidades de que la causa resida en la suciedad del filtro y principalmente en la de los chiclés (sobre todo en el chiclé de baja, que es el paso más fino). Limpiar estos chiclés, o el filtro, también es muy sencillo y no exige ni herramientas ni conocimientos especiales.

Juan Antonio DE LA RICA

N carburador es tanto más complejo cuanto mayores son las prestaciones del modelo; pero con independencia de ello, en todos es posible intervenir en unos parámetros básicos (ralentí, limpieza), para lo que sólo es necesario un destornillador y en todo caso alguna llave plana.

L tornillo del ralentí suele encontrarse en lugares de fácil accesibilidad, porque se supone que se actuará sobre él con frecuencia. Para identificarlo, lo mejor es seguir el cable del acelerador sin confundir éste con el del aire.

LEGAR hasta el ralentí de alta es algo más complicado; se encuentra en el interior y para dejarlo accesible, y con independencia del modelo que tengamos, es necesario quitar la tapa del filtro de aire.

A estanqueidad del conducto de alimentación exige el empleo de una abrazadera que normalmente es muy fácil de retirar; a continuación quitamos a mano la tapa. En algunos modelos esta operación exige retirar el filtro de aire, pero esto no es norma general.

L chiclé de alta no es fácilmente visible, pero mirando el carburador desde arriba, se encuentra muy bien. Este chiclé es el que menos se ensucia, por ser su paso mucho más grande que el de baia.





















ARA acceder al filtro del carburador quitamos el conducto de alimentación. El filtro siempre se encuentra al final de éste, por lo que la situación del mismo es fácilmente localizable con independencia del tipo de carburador.

NA vez retirado el conducto de alimentación, se quita el macho en el que generalmente termina. Es norma casi general que en todos los carburadores esta pieza se fije mediante una tuerca de gran diámetro y que siempre será de metal dorado.

L filtro del carburador conviene limpiarlo cada cierto tiempo, porque la gasolina siempre tiene alguna impureza que puede proceder de la propia gasolina, del depósito de combustible o de los tubos de llenado, etcétera.

L chiclé de baja es responsable de muchas de las anomalías en el funcionamiento del carburador. Limpiarlo es una tarea sencilla en la que la única dificultad suele consistir en encontrarlo (se identifica por ser de distinto color, dorado).

L chiclé de baja tiene unos pasos muy finos, que fácilmente pueden obstruirse con las impurezas de la gasolina. Normalmente, éstas desaparecen con un fuerte soplido. Si esto no basta, podemos recurrir a un cable eléctrico muy fino y blando para que no dañe el chiclé.

Cuatro válvulas

A respiración de los cilindros -es decir. la entrada de aire mezclado con gasolina- y la salida de los gases residuales después de la combustión de la mezcla se ha venido realizando durante mucho tiempo a través de dos válvulas por cada cilindro: una de admisión y otra de escape. No es ésta, sin embargo, la única posibilidad, ya que también se han utilizado tres, cuatro e incluso cinco válvulas por cilindro, aunque sobre la fecha y la paternidad del invento de lo que hoy está de última moda (los motores multiválvulas v. sobre todo, los de cuatro válvulas por cilindro), no existe acuerdo universal. Normalmente, y dependiendo de la nacionalidad del que escribe, el primer motor de cuatro válvulas por cilindro se construvó en Alemania, en Italia, Francia, Inglaterra o Estados Unidos. Con independencia de esta discusión de paternidad, la realidad histórica es que entre los años 1910 y 1920 se pudo ver, sobre todo en competiciones, a numerosos vehículos de muy distinta procedencia, pero todos con la característica de contar con dos válvulas de admisión y dos de escape.

Por qué se pone nuevamente de moda el utilizar este sistema de respiración? La respuesta es sencilla: por la mejora en el rendimiento. Con dos válvulas para efectuar el llenado, éste puede hacerse de forma más rápida y completa, creándose más fácilmente la turbulencia adecuada a un rendimiento óptimo. Al suceder exactamente lo mismo con el escape, lo que se consique es que con una misma cantidad de gases introducidos en el pistón, y por ello con un mismo consumo, se mejore el rendimiento y se aumente la potencia. Por otra parte, al colocarse estas cuatro válvulas simétricamente, deian en el centro un espacio que es el ideal para colocar la bujía, que propaga la llama también simétricamente a todo el interior de la cámara de combustión.

No todo son ventajas, sin embargo, por contar con cuatro válvulas, porque su aplicación ideal se encuentra en los motores de alto rendimiento (razón por la que nació el sistema para la competición). A bajo régimen de giro se puede plantear algún problema de fluido de gases, pero la realidad es que actualmente la ingeniería de motores ha superado esta desventaja y por ello se puede dotar a cualquier turismo de este sistema.

Asi ven el... **OPEL VECTRA 2.0i CD**





DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: Delantera transversal.

Cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.998 c.c. Alimentación: Invección. Carburante: Súper. Depósito: 61 litros.

Potencia máxima: 115 CV a 5.200 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual

de cinco velocidades.

Embraque: Monodisco en seco, sin amianto, con muelle tipo Belleville.

FRENOS

Doble circuito con servofre-

SUSPENSION

Independiente, tipo McPherson, en las delanteras. v semiindependiente de rueda tiradas en la trasera.

DIRECCION

Tipo: De cremallera. Diámetro giro: 10,95 metros.

RUEDAS

Llantas: 5,5" × 14". Neumáticos: 195/60 × 14.

Peso: 1.645 kg. Longitud: 4,3/4,4 m. Anchura: 1,7 m.

Altura: 1,4 m. Maletero: 460/530 dm³. Precio final: 2.250.000 ptas. (IVA incluido en versión 4p.)

autopista

Estética	Sec.	SEGURIDAD
Acabado	1000	F . 100 1 0
Habitabilidad	8	Estabilidad 8
Maletero	9	Suspensión 8
Confort	9	Fenos 8
Instrumentación		Dirección 8
Equipamiento		Ruedas 9
Potencia		Luces 8
Elasticidad	9	
Cambio	8	NOTA MEDIA: 8,3
Velocidad punta	8	NOTA
Aceleración	8	MEDIA
Consumo	9	SEGURIDAD: 8,1

Comentario.-El Opel Vectra sustituye al Ascona, mejorándolo prácticamente en todos sus apartados. Al aumentar ligeramente de tamaño y de distancia entre ejes, se dispone de mavor espacio para los pasajeros y de un maletero con una capacidad impresionante. Otro punto en el que hay una mejora notable es en la aerodinámica, disminuyendo el CX con respecto al Ascona en un 23 por 100, siendo el responsable del aumento de la velocidad máxima y de la disminución del con-

El motor de dos litros y 115 caballos ha sido ligeramente retocado. Con idéntica potencia, se dispone de mejor elasticidad, lo que hace que su utilización sea realmente agradable, enmascarando en gran parte los desarrollos claramente largos de la transmisión.

Por dos millones doscientas cincuenta mil pesetas. Opel ofrece una de las mejores berlinas dentro de la categoría de dos litros.

LO BUENO

- Mecánica agradable.
- Excelente acabado y ajuste.
- Comportamiento en buen firme.

LO MALO

- Desarrollos largos.
- Mandos de los elevalunas. Amortiguación floja.

Estética	8	SEGURIDAD
Acabado	9	
Habitabilidad	8	Estabilidad 8
Maletero	8	Suspensión 8
Confort		Frenos 8
Instrumentación	7	Dirección 6
Favioremiente	0	
Equipamiento		Luces 7
Potencia		LUCES /
Elasticidad	9	
Cambio	7	NOTA MEDIA: 7,8
Velocidad punta .	8	NOTA
Aceleración		
	8	
CONSUMO	0	SEGUIDAD. 1,3

Comentario.-El Opel Vectra es el sustituto del Ascona, pero con mayores ampliaciones que éste. Para ello se ha mejorado de forma sustancial la carrocería, haciéndola más aerodinámica, y se han aumentado las prestaciones, gracias a motorizaciones nuevas, a la vez que se ha cuidado con dede los pasajeros. El modelo que analizamos esta vez es el Opel Vectra 2.0 i, cuvo motor resulta suficientemente potente para arrastrar el vehículo; el camlargos, especialmente para la conducción en nuestro país; los frenos se muestran suficientes en todo momento, sin síntomas de fatiga, a lo que ayuda el sistema ABS que monta esa unidad; la dirección, por su parte, resulta demasiado suave, pero todo es probleha mejorado considerablemente con respecto a su antecesor.

cluir la disposición de los mandos, típi-General Motors puede aumentar el éxi-

LO BUENO

- Mecánica excelente.

LO MALO

- Mandos típicamente alemanes.
- Dirección mejorable.
- Desarrollos del cambio largos.



talle el interior para un mayor confort bio tiene unos desarrollos demasiados ma de acostumbrarse, y la suspensión

Como cosas negativas podríamos incamente alemana, y la falta de eficacia de la ventilación. Sin embargo, se tratra de un excelente coche con el que to ya conseguido con el Ascona.

- Acabado muy cuidado.
- Compromiso estabilidad y confort.

Ponferrada (León), ha tenido entre los escolares

La Primera Semana del Peatón, celebrada en

Policía Municipal imparte en los centros escolares desde hace varios años. Colegios como el de La de esta población una acogida ferviente. Han Asunción o el MSP tienen como norma el realizar demostrado estar al día en el conocimiento de trabajos en materia de educación vial. Una visita a normas y señales, atentos a las enseñanzas que la los centros así lo demostró.





MSP, con su pancarta nanadora se preguntan si respetamos las

La rubita nos recomienda que para cruzar tranquilos, primero hay que asegurarse.



TODOS LOS COLEGIOS. CON LA EDUCACION VI

Como publicábamos en nuestro número anterior, se celebró en Ponferrada la Primera Semana del Peatón, y a raíz de esta actividad la población entera fue protagonista a través de los distintos seminarios que le fueron dedicados. Pero, quizá como siempre, fue la población infantil quien vivió de modo más directo y participativo el desarrollo de estas jornadas peatonales.

«La cifra de escolares en Ponferrada ronda los cinco mil alumnos, repartidos en veintitrés centros, y a todos ellos llegamos dentro del calendario escolar -comenta José Manuel Ezquerro, policía local y responsable de educación vial-; a través de visitas a los colegios o por medio de las actividades que se desarrollan en el parque infantil fijo de la localidad, procuramos mantener en los chicos el respeto y el conocimiento de las normas de la circulación.» María José Rodríguez, compañera de Ezquerro en estas tareas educativas, expone: «La educación vial, muy bien acogida por los niños en la escuela, debería potenciarse más aún, porque entendemos que los chavales de ahora muy pronto serán quienes formen parte activa de la vida de la ciudad».

En nuestro recorrido por distintos colegios, TRAFICO CHICO pudo constatar que, efectivamente, los escolares ponferradinos trabajaban en sus clases sobre temas y problemas de educación vial, pero no sólo por motivo de la celebración de la Semana Peatonal, sino que este «venenillo» se arrastraba de antiguo.

Como ejemplo de este buen quehacer vial, queda el realizado por el centro La Asunción, de las religiosas del mismo nombre. Su directora, Ana Pilar García, mostraba orgullosa en nuestra visita las labores que desde preescolar a EGB se habían realizado, mientras comentaba: «Creemos que o la educación vial es una materia de gran importancia, y de gran utilidad para cuando salgan a la calle, como ban sus preparativos. Está claro.

conductores o peatones». Maquetas de ciudades en plastilina, hechas por los pequeños, con gigantescos guardias municipales, convivían en estrecha hermandad con señales de tráfico rotuladas en inglés: «Es que se marchan de viaje a Gran Bretaña -explicaba Ana Pilar- y quieren irse preparando».

Rafael Cascante «Indio», profesor de EGB v animador cultural, escenificaba para los pequeñines un diálogo entre semáforos y señales, desde la ilusión de un «guiñol». Los chavales, sin parpadear, coreaban a gritos las peripecias de los personajes. Luego, Rafael nos comentaba: «Es maravilloso observar sus reacciones y trabajar con ellos».

Pilar Moreno, madre de un alumno, y Eduvigis Voces, presidenta del APA



Ciudad de plastilina y cartón, con leyenda incorporada. Así ven el tráfico los pequeños de La Asunción.



Los de 8.º, que proyectan un viaje a Inglaterra, mostra-

de La Asunción, se referían a «la necesidad de hacer llegar a los niños el convencimiento de los peligros que acarrea no hacer caso a las normas y señales de tráfico».

De modo similar se manifestaba José García, director del CP Virgen del Carmen, que con palabras de elogio hacia la Semana Peatonal centraba el valor de éstas en «el aprendizaje del respeto a las normas por parte de los chavales, lo que en definitiva representa un respeto hacia los demás».

Otro centro escolar destacado, por sus actividades y trabajo realizados por los alumnos en temas viales, es el MSP (Minero Siderúrgica de Ponferrada), que además obtuvo el primer premio a la pancarta más original, tras la marcha peatonal que cerró la semana de Ponferrada. La directora del MSP, María Milagros Alonso, mostraba su satisfacción y señalaba: «Los chicos han puesto un gran empeño en la confección de las pancartas: ellos se lo merecen todo. El colegio se ha volcado en la celebración de estas jornadas, con trabajos en clase y dando a la educación vial la importancia que merece».

La delegada de 8.º, Rosa Delgado, con la alegría pintada en la cara y rodeada por sus compañeros, exclamaba: «Estamos todos muy contentos con el premio, y todos hemos participado en el trabajo. La educación vial nos interesa».

Cabe destacar, por otro lado, las manifestaciones hechas por Eladio Almarza, representante del Ministerio de Educación y Ciencia, en la charlacoloquio sobre el tema «La seguridad vial en la escuela», celebrada dentro de las jornadas peatonales. Almarza aseguró que era intención de este departamento «potenciar y afianzar en la escuela esta labor ya iniciada por los maestros, pero que requiere el apoyo de todas las instituciones y con todos los medios».

Alejandro G. VADILLO

ENTREGADOS LOS PREMIOS DEL IV CONCURSO NACIONAL DE EDUCACION VIAL

Salamanca reconoció el esfuerzo escolar

El Concurso Nacional de Educación Vial, este año en su cuarta edición, consiste en la presentación de un trabajo a modo de periódico o publicación, en el que un equipo de escolares, orientados por su profesor, ponen de manifiesto sus conocimientos en materia de tráfico, con sus personales enfoques y soluciones a los problemas del mismo.

En el último concurso ha resultado ganador, en la modalidad de ciclo superior, el colegio Nuestra Señora de los Dolores, de Quintanar de la Orden (Toledo), cuvo profesor y asesor del trabajo, Angel González Nuevo, que también fue galardonado en la pasada edición, mostraba su satisfacción y, rodeado de sus pupilos, hablaba de «la s necesidad de la mayor formación vial en los niños y jóvenes» y brindaba su colaboración «con los empeños que en este sentido realiza la DGT»

La entrega de premios v diplomas se realizó en el salón de actos del Centro Superior de Educación Vial, donde tanto el director general de Tráfico como las autoridades provinciales dirigieron palabras de ánimo a los escolares, profesores y padres que asistieron al acto.

Rosa María Calvo, profesora del colegio Sagrado Corazón, de Venta de Baños

A ciudad de Salamanca se convirtió en la «capital de la educación vial» durante los días 20 y 21 del pasado mes de octubre, con motivo de la entrega de premios del IV Concurso Nacional de Educación Vial. Escolares de Palencia, Toledo, Murcia, Valencia, La Coruña y Baleares recibieron el premio a sus trabajos y convivieron durante las jornadas hermanados por el vínculo del estudio y su conocimiento de la temática del tráfico.



Después del trabajo, la recompensa merecida. El equipo de Quintanar de la Orden demostró su valía en la Educación Vial.

sus alumnos el primer premio correspondiente al ciclo medio por su trabajo titulado «Pasos». «Estov muv contenta y a la vez orguliosa por el trabajo que han realizado los chicos —comentaba Rosa María- y por llevar a Palencia el premio, ya que además fue en esta provincia donde se gestó en sus días la idea de este concurso.» Los dos primeros premios en el ciclo superior y (Palencia), recibió junto a medio recibieron como re-

compensa adicional un viaie por España, amén de los regalos obtenidos por alumnos, profesores y colegios, consistentes en ordenadores personales, videos y material escolar.

El segundo premio del ciclo medio recayó en el colegio Almaza F., de Almusafes (Valencia), y tanto la profesora Inmaculada Martí como los chavales autores del trabajo mostraban su contento, de ahí que Ricer Herance y

Daniel Díaz, miembros del equipo, manifestaban: «Nos ha gustado todo: el viaje, Salamanca..., todo». Remedios Viseras, profesora del colegio San Fernando, de Lorca (Murcia), que obtuvo el tercer premio de ciclo medio. comentaba a TRAFICO CHI-CO: «La ilusión de los niños es muy grande; estas experiencias son difíciles de olvidar».

El segundo premio del ciclo superior recayó en el ya veterano colegio Ordes-Campomaior, de Ordes (La Coruña), que el pasado año también alcanzó su galardón. Luis López, profesor del centro, apuntaba: «Todo se lo merecen los chavales, que han trabajado con gran entusiasmo». Mientras Catalina Balaguer, profesora del colegio Arenal de Llucmajor, de Llucmajor (Baleares), que obtuvo la tercera plaza en el ciclo superior, comentaba: «Trabajamos con gran ilusión y ahora tanto los niños como vo nos encontramos realmente satisfechos».

Tanto profesores como escolares vivieron en Salamanca unas jornadas inolvidables, protagonistas y ganadores de un concurso difícil de fallar, pues los miles de trabajos presentados muestran la calidad e interés de los escolares por la Educación Vial.

A. G. VADILLO

Convocatoria del V Concurso de Educación Vial Escolar y del XXIII de Dibujo Infantil y Juvenil

Otro nuevo año, la DGT, en colaboración con la Dirección General de Educación Básica y las Consejerías de Cultura y Educación de las Comunidades Autónomas, invita a los escolares interesados en el tráfico a la convocatoria del V Concurso Nacional de Educación Vial Escolar, para el curso 1988/89, v simultáneamente se convoca el XXIII Concurso de Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial.

La modalidad de dibujo infantil y juvenil está abierta a todos los alumnos de EGB, los trabajos serán individuales v cada escolar podrá enviar cuantos desee. En cuanto a las características del Concurso de Educación Vial Escolar, dirigido al ciclo medio y su-

perior, consistirá en trabajos realiza-La escuela concursa dos por grupos y asistidos por su profesor. Este trabajo colectivo consistirá en la elaboración de una publicación en forma de periódico o revista, de tamaño inferior a 35 × 50 cm., y con una extensión máxima de 100 páginas. La remisión de dibujos y trabajos

se hará a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, teniendo en cuenta que el plazo de entrega finaliza el día 1 de marzo de 1989.

La selección pasará por diferentes fases: provincial, autonómica y nacional, pudiendo obtenerse en cada fase premios y regalos para los colegios, profesores y alumnos participantes. Animo y suerte.



¡Hola!, me presento: Soy una chica de Zamora, tengo trece años, estoy en 8.º de EGB y me llamo Rosa. Les escribo para pedirles que no dejen nunca de publicar la revista, ni el suplemento de TRAFICO CHICO, pues a mí me gusta y me sirve de mucha avuda.

Además me gustaría decirles que me gusta mucho la educación vial, pero en mi colegio no hacen nada de ello. He montado en kart en un parque que hay en Zamora, porque en la radio hicieron un programa sobre educación vial y hacían preguntas sobre peatones y conductores de bicicletas y el que acertaba podía ir.

Pero desde entonces ya no he tenido oportunidad de hacer nada más. Rosa María García Ferraz. Zamora.

Respuesta.—En primer lugar, gracias por tu atención y después decirte que el interés que demuestras por la educación vial va es algo positivo. Ten en cuenta que tu ejemplar comportamiento como peatón o conductora (de bici en este caso) ya implica educación vial. Lamentamos que en tu colegio no interese este asunto, pero con alumnos responsables como tú la educación vial tendría mucho camino recorrido.

Un conductor circula por una carretera a bordo de un deportivo, y encuentra un cartel indicador que reza: «Reduzca a 80 km.». El conductor, respetuoso, reduce la velocidad. Poco después aparece otro indicador que dice: «Reduzca a 60 km.». «Eso es que hay obras», piensa el conductor.

Al rato, «Reduzca a 40 km.»; en seguida, «Reduzca a 20», a 10 km. El conductor, atónito, con el coche ahogado, sin saber qué ocurre...

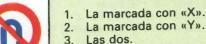
Y otro indicador: «Bienvenidos a Reduzca».

Alvaro Valdivieias, Doce años Coslada (Madrid)

CHICO-TEST

¿Cuál de estas señales me prohíbe dar media vuelta?





Ante esta señal, ¿qué vehículos podrían circular?



- 1. Los coches y los camiones.
- 2. Las bicicletas.
- 3. Los autobuses y las bicicletas.

Esta señal se llama de...



- 1. dirección obligatoria.
- plaza próxima. sentido giratorio obligato-

Las señales circulares son..



- preceptivas. informativas.
- de peligro.

Esta señal es de...



- 1. prohibición.
- peligro.
- información.

Esta es la señal de..



- circulación prohibida.
- sentido obligatorio.
- entrada prohibida.

9 Esta señal



- 1. peligro, por la existencia de tres curvas peligrosas.
- 2. peligro, por circulación giratoria.
- 3. obligación de circular en sentido giratorio.

h Esta señal la llevan...



- 1. los vehículos de escuela de conductores.
- 2. los vehículos destinados a servicio público.
- 3. vehículo con conductor

Esta señal indica...



- peligro, paso de peatones. proximidad de un colegio.
- vehículo de transporte escolar.

20FNCION: 9' A' P' 1' c' 3' q' 1' 6' 3' 1' 3' 6' 5' 1' 3' 1' 3'

Ya sabes que al circular en bici hay que tener en cuenta el estado de las carreteras, el tráfico v mantener una distancia de seguridad con el vehículo que nos precede. Pero también es muy importante fijarnos en los vehículos que nos adelantan o con los que nos cruzamos. Sigue leyendo y verás lo que les ocurrió a Daniel, el Mochuelo, y a sus amigos.



«UN TREN DEMASIADO RAPIDO»

Tampoco Roque, el Moñigo, acertaría a explicarse en qué región de su cerebro se generó la idea estrambótica de esperar al rápido dentro del túnel con los calzones bajados. Otras veces habían aquantado en el túnel el paso del mixto o del tranvía interprovincial. Mas estos trenes discurrían cachazudamente y a su paso, en la oscuridad del agujero, apenas si les producía ya emoción alguna. Era preciso renovarse. Y Roque, el Moñigo, les exigió este nuevo experimento: aquardar al rápido dentro del túnel y hacer los tres, simultáneamente, de vientre, al paso del tren.

Daniel, el Mochuelo, antes de aceptar, apuntó algunos sensatos inconvenientes.

¿Y el que no tenga ganas? —dijo—.

El Moñigo arguyó, contundente:

Las sentirá en cuanto oiga acercarse la máquina.

El detalle que descuidaron fue el depósito de los calzones.

¿Quién pensaba, en ese momento, en la suerte de los calzones estando en juego la propia suerte? (...). Trataban únicamente de autoconvencerse de su propio valor (...). El rápido entró en el túnel silbando, bufando, echando chiribitas, haciendo trepidar los montes y las piedras. Los tres rapaces estaban pálidos, en cuclillas, con los traseritos desnudos a medio metro de la vía. Daniel, el Mochuelo, sintió que el mundo se dislocaba bajo sus plantas, se desintegraba sin remedio y, mentalmente, se santiquó. La locomotora pasó bufando a su lado y una vaharada cálida de vapor le lamió el trasero. Retemblaron las paredes del túnel, que se llenó de unas resonancias férreas estruendosas. Por encima del fragor del hierro y la velocidad encajonada, llegó a su oído la advertencia del Moñigo, a su lado:

¡Agarraos a las rodillas!

Pedagogo:

S. Ocio Simó Y se agarró ávidamente, porque lo ordenaba el jefe y porque la atracción del convoy era punto menos que irresistible. Se agarró a las rodillas, cerró los ojos y contrajo el vientre. Fue feliz al constatar que había cumplido ce por be lo que Roque les había

Se reían aún cuando Roque, el Moñigo, dio la voz de alarma.

No están aquí los pantalones — dijo — .

Cedieron las risas instantáneamente.

- Ahí tenían que estar - corroboró el Mochuelo, tanteando en la oscuridad-

El Tiñoso dijo: - Tened cuidado, no piséis... El Moñigo se olvidó, por un momento, de los pantalones. - ¿Lo habéis hecho? - inquirió -. Miguel Delibes utiliza en el texto imágenes sensoriales para Se fundieron en la tenebrosa oscuridad del túnel las afirmaciones satisfechas del Moque los lectores podamos darnos cuenta del paso del tren, chuelo v el Tiñoso. como si lo estuviéramos oyendo, viéndolo, sintiendo el mo-- iSí! - También yo -confesó Roque, el Moñigo-; y rió en torno al comprobar la rara vimiento del aire... unanimidad de sus vísceras. - Busca en la lectura algunas imágenes sensoriales y escri-Los pantalones seguían sin aparecer. Tanteando llegaron a la boca del túnel. Tenían los traseros salpicados de carbonilla y el temor por haber extraviado los calzones plasmaba be a qué sentido hacen referencia. en sus rostros una graciosa expresión de estupor. Ninguno se atrevió a reír, sin embargo. El presentimiento de unos padres y un maestro airados e implacables no dejaba mucho * El rápido entro silbando = oído. lugar al alborozo. De improviso divisaron, cuatro metros por delante, en medio del senderillo que blanqueaba la vía, un pingajo informe y negruzco. Lo recogió Roque, el Moñigo, y los tres lo examinaron con detenimiento. Sólo Daniel, el Mochuelo, osó, al fin, hablar: - Es un trozo de mis pantalones -balbuceó con un hilo de voz-. El resto de la ropa fue apareciendo, disgregada en minúsculos fragmentos, a lo largo del sendero. La onda de la velocidad había arrebatado las prendas, que el tren deshizo entre sus hierros como una fiera enfurecida. MIGUEL DELIBES: «El Camino» ¿Cuál fue la causa de que los pantalones desaparecieran? COMPRENSION: - ¿Quiénes son los personajes de esta historia? ¿Crees que lo que cuenta en el texto sucedió o puede suceder ¿Qué decidieron hacer? realmente o es del todo fantástico? - ¿A quién se le ocurrió la idea? - ¿Qué querían demostrar? Explica lo que has notado cuando has sido adelantado o te has cruzado con un autobús o un camión. – ¿Cómo acabó su aventura?

VI Traistra

Traingo VII

Normas de seguridad para conducir bicicletas.

Roque, el Moñigo, y sus amigos tenían miedo de ser castigados. ¿Tú qué crees que les sucedería al llegar al pueblo? Escribe un final a esta narración.

Segundo objetivo: cruce con pasos de peatones señalizados (láminas 6 a 10)

15

NORMAS A SEGUIR EN LA SITUACION QUE SE ENTRENA

Cruzar pasos de peatones señalizados.

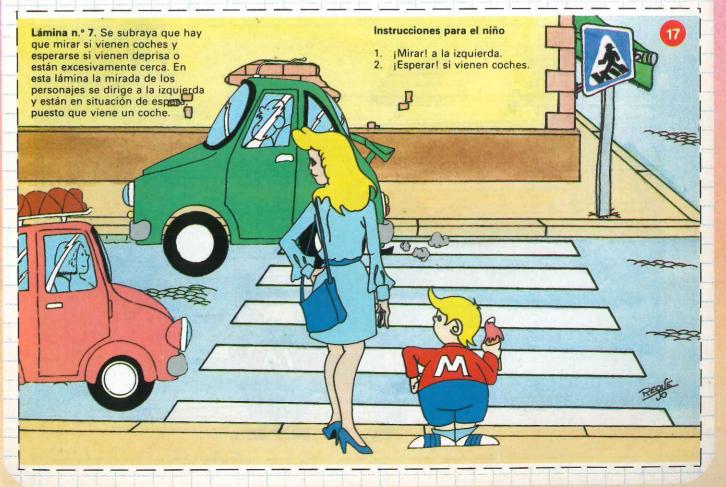
- 1. Pararse en la acera, próximo al bordillo.
- Mirar a la izquierda, derecha e izquierda.
- Esperar si viene algún coche, autobús, camión, moto o bicicleta.
- 4. Volver a mirar.
- 5. Cruzar sin correr y en línea recta.

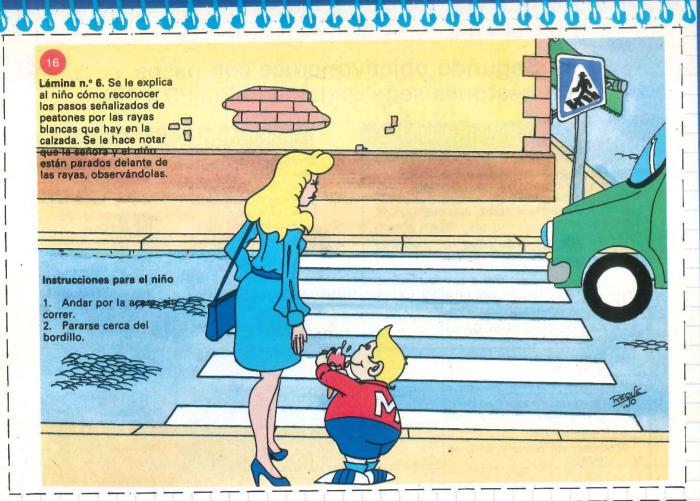
ENTRENAMIENTO EN CLASE

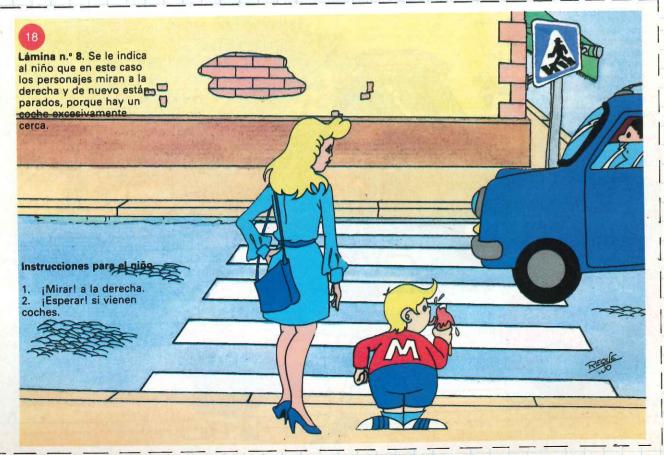
El objetivo concreto de esta situación es aprender a cruzar en ausencia de semáforos, pero por el paso señalizado para peatones con rayas

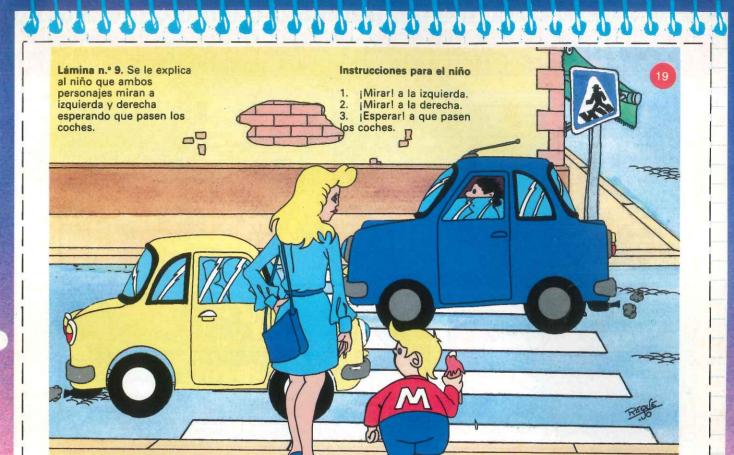
blancas de gran anchura. Se le debe explicar al niño que este paso es seguro, pero menos que el anterior, puesto que los coches no tienen una luz que les obligue a parar, sino que paran cuando ven que alquien va a pasar. Es esencial que el niño sepa que el conductor del coche tiene que ver al niño que va a cruzar. Los pasos señalizados para peatones se representan poniendo tiras blancas de papel en el suelo en donde está pintada la calle. Los coches en movimiento son representados por niños que van y vienen.

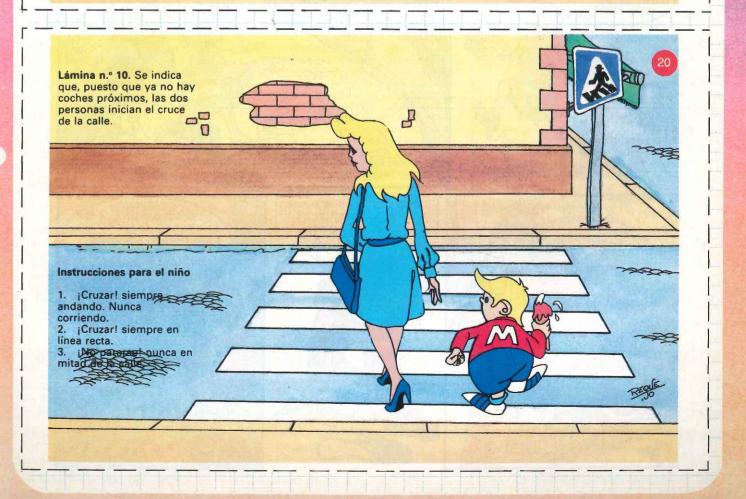
HOJ	A DE REGISTRO PARA LOS PADI	RES. ENTRI	ENAMIENTO	EN SITUAC	ION REAL
	TAREAS	FECHA 1.º	FECHA 2.ª	FECHA 3.ª	FECHA 4.º
8	CRUCE POR PASO SEÑALIZADO PARA PEATONES				
9	 Pararse en la acera, próximo al bordillo 				
10	2. Mirar a izquierda y derecha				
11	Pararse si viene un coche u otro vehículo			•	
12	4. Volver a mirar				
13	5. Cruzar sin correr y en línea recta				











Stopy

FANTASMITA CALLEJERO



LAS PRISAS DE MAMA Por REQUEJO





















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.

Motor 16

Estética		SEGURIDAD	
Acabado	7		
Habitabilidad	9	Estabilidad	
Maletero	9	Suspensión	
Confort	R	Frenos	9
Instrumentación	8	Dirección	7
ouinamiento	9	Ruedas	8
Potencia	8	Luces	8
Elasticidad			
		NOTA MEDIA: 8.3	
Velocidad punta			
Aceleracion			
		SEGURIDAD: 8,1	

Comentario.-El nuevo Opel Vectra 2.0 i CD es un familiar de la categoría media/alta que llega al mercado español con dos argumentos claves: su equipamiento completo y su facilidad de conducción, dos argumentos que agradarán al usuario experto que busca un coche ágil y de consumos recortados, un coche cómodo y con una gran amplitud tanto en el espacio habitable como en el maletero. El Vectra 2.0 i CD, el más lujoso de la gama, sale al mercado con un precio próximo a los dos millones doscientas cincuenta mil pesetas, en el que se incluyen de serie elementos tales como el sistema antibloqueo de frenos (ABS) o el aire acondicionado. El comportamiento del Vectra es muy bueno y da plena confianza a la persona sentada ante su volante. Las suspensiones son algo blandas, pero eficaces. Los consumos del último Opel son bastante recortados para el buen andar del conjunto y los ciento quince caballos mecánicos tiran con fuerza en ocasiones. El carácter del cambio es demasiado ahorrativo y eso resta cierta vivacidad a las respuestas del acelerador.

LO BUENO

- Motor excelente.
- Bajo consumo.
- Comportamiento.

LO MALO

- Tacto del pedal del freno.
- Exceso de asistencia en la dirección.
- Detalles de acabado.

EL PERIÓDICO

Estética	8	SEGURIDAD	
Acabado	8		
Habitabilidad	9	Estabilidad	8
Valetero	R	Suspensión	
Confort	R	Frenos	7
octrumentación	7	Dirección	7
Equipamiento		Ruedas	7
Potencia		Luces	8
Elasticidad	150		
Cambio	8	NOTA MEDIA: 7,8	
Velocidad punta.			
Aceleración			
		SEGURIDAD: 7.5	

Comentario.—El Opel Vectra es el último recién llegado a la producción de General Motors con la finalidad de sustituir al Opel Ascona, que tanta aceptación ha tenido en todo el mercado. La tarea no será difícil, por cuanto el Vectra guarda una total correlación con el Ascona en cuanto a cotas, aunque siempre sale ganando aquél, más estudiado para ofrecer al usuario mayor habitabilidad y capacidad volumétrica.

En el caso que nos ocupa, el motor dos litros de inyección es el intermedio de la gama, destacando por su notable elasticidad, aunque se ve también penalizado por unos desarrollos muy largos con el fin de conseguir que los consumos sean más interesantes, cosa que se ha logrado plenamente. General Motors ha puesto especial énfasis en los materiales y acabados, sabiendo que el segmento en el que se encuentra inscrito el Vectra es tremendamente competitivo.

LO BUENO

- Comportamiento en carretera.
- Elasticidad del motor.
- Excelente habitabilidad.

LO MALO

- Desarrollos muy largos.
- Emplazamiento de algunos dispositivos
- Tacto del freno.

Sa Voz de Galicia

Estética	8	SEGURIDAD
Acabado	6	
Habitabilidad	7	Estabilidad 6
Maletero	7	Suspensión 7
Contort	7	Frenos 7
Instrumentacion	6	Dirección 6
	7	Ruedas 7
quipamiento	1	
otencia	8	Luces 7
Elasticidad	8	
Cambio	8	NOTA MEDIA: 7,3
Velocidad punta	8	NOTA
Aceleración	9	MEDIA
Consumo	9	SEGURIDAD: 6,7

Comentario.—Opel-General Motors necesitaba con urgencia un vehículo que ocupase el espacio disponible en su gama media/alta y que sustituyese al legendario Ascona. Esto, creemos, lo consigue perfectamente con el nuevo Opel Vectra, que llega a nuestro país en versiones de 4 y 5 puertas, con motores de gasolina y diesel y versiones de CD con terminación de lujo y cambio automático, además de un modelo de inyección de 129 caballos de potencia. Luego, a partir de los primeros meses del año próximo, la gama se ampliará con los modelos de tracción integral y dieciséis válvulas, que se comercializarán sólo con motores provistos de catalizador.

El Vectra es un modelo para competir directamente con los R-21, Peugeot 405 y Ford Sierra, aunque, sin duda, jugará a favor de este coche el gran abanico de posibilidades de elección e, indudablemente, su precio.

LO BUENO

- Motor.
- Consumos.
- Precio.

LO MALO

- Dirección.
- Acabado.
 Sensibilidad al viento lateral.

RAEMOS hoy a nuestras páginas una vieia gloria particularmente significativa en la historia del automovilismo italiano: el «Flecha de Oro», que fue quizá el mejor producto Alfa Romeo en los difíciles años de la posquerra. Para la industria del automóvil, los años del 39 al 45 fueron un período en blanco en cuanto a la creación y desarrollo de nuevos modelos. Superado el período bélico, se reinició la producción montando las unidades de antes de la guerra, de las que se disponía de «stock» de piezas, como era el caso del 6C, del cual Alfa tenía abundante material.

Sorprendentemente, el mercado de la posguerra recibió estupendamente al 6C 2500 y, en particular, las versiones deportivas del mismo, sector en el que Alfa Romeo tenía una clientela fiel y tradicional. De esta forma, el modelo siguiente se realizó para este sector del público, montando una nueva carrocería sobre partes mecánicas ya existentes.

VIEJAS GLORIAS

Alfa Romeo 6C 2500 «Flecha de Oro»

Con una forma más aerodinámica y el maletero inclinado y redondeado, la nueva versión del 6C tenía una línea moderna para su época (1948), y fue bautizada con un nombre que simbolizaba una total ruptura con el pasado: «Flecha de Oro».

La unidad que presentamos es un precioso cabriolet dotado con uno de los motores de la primera serie, lo que le hace aún más interesante. Su actual propietario es un genovés

afincado en España desde hace muchos años, Pietro Navonne, que es un particular enamorado de la marca del bestionne.

El coche apareció, ya hace años, en pésimo estado de conservación, pero entero y restaurable, en un gallinero en Alhama de Aragón, y en principio perteneció al agente de bolsa del ministro Arburúa (por lo que suponemos que su comprador no tuvo muchos problemas a la hora de importarlo).

Después de una primera restauración a fondo hace ya cinco años, su propietario está realizando actualmente un segundo repaso a fondo para dejarlo en 100 puntos. Desde luego, el modelo se merece la inversión, aunque ésta resulte elevada, como por desgracia es inevitable.

J. A. DE LA RICA



MUNDO HISTORICO

■ Primer Trofeo Finamersa de coches antiguos.—El mundo de los veteranos siempre recibe bien una nueva celebración, sobre todo si ésta se realiza con una buena organización, lo que es garantía de continuidad y asistencia. Lo primero, porque los patrocinadores suelen quedar sorprendidos por la capacidad de convocatoria popular de los automóviles veteranos, y lo segundo, porque los participantes, para quienes supone un esfuerzo importante acudir a estas citas, no dudarán en realizarlo nuevamente.

El recorrido de esta concentración partía de Madrid hacia la provincia de Segovia, pasando por lo alto del puerto de Navacerrada, cuyos más de mil ochocientos metros de altura supusieron un duro esfuerzo para los motores, anteriores todos al año cuarenta. Superada la cuesta arriba por el motor y la cuesta abajo por los frenos, se visitó el Palacio de Riofrío, y de nuevo se volvió a cruzar la Sierra, esta vez por el puerto de Los Leones, para llegar a El Escorial, y de allí; al día siguiente, regresar a Madrid. Un recorrido duro para algunos y muy bonito para

El premio a la regularidad lo obtuvo

Luis Aragonés, con un Renault del 35, seguido por Miguel Antequera, con un Wolseley del 36, y Carlos Brooking, con un Rolls-Royce del 29. El premio al mejor estado original lo ganó José Luis Bravo (Packard). El participante que vino de más lejos fue igualmente premiado: Luis de Ballester, con un Ford, y además ganaron premio especial el mejor Ford, el de Manuel González, y el mejor utilitario, un Fiat 509 de Hernando Bolívar.

■ I Concentración Internacional de Classics Esportius Andorra'88.—Hacer una concentración internacional de clásicos en Almería no es nada fácil, porque la frontera más cercana está a muchos cientos de kilómetros. Los andorranos no tienen este problema, y al vivir a caballo entre España y Francia tienen asegurada la participación de aficionados de los dos países. Esta viene a sumarse a la suya propia, ya que Andorra, aunque con una extensión muy pequeña, tiene una afición muy grande. Se dieron cita así más de sesenta clásicos, entre ellos quince madrileños, a pesar del largo desplazamiento que suponía llegar a Andorra y, sobre todo, regresar luego, que es lo que

en estos casos se hace verdaderamente pesado, ya que a la ida espera la aventura y a la vuelta el regreso a la monotonía y el trabajo.

Se celebraron diversas pruebas con los siguientes ganadores: Slálom: primero, Luis Gallo (Fiat Dino); segundo, Antoni Riba (Lotus Super Seven), y tercero, Enrique Echegoyen (Mercedes 230). Aceleración y frenada: primero, Manuel Díez Alegría (Lotus Europa); segundo, Joan Enric Kuss (Maserati Frua), y tercero, Gelip Riera (Mercedes 280). Proba «Acompanyant»: primeros, Pilar Minguillón y Enrique de Val; segundos, Mery Pons y Roger Sangenis, y terceros, Natalie Argente y Carles Beltrán.

Plaga en Sitges.—Una plaga nada menos que de escarabajos. Afortunadamente, no fue ni molesta ni dañina, sino todo
lo contrario. Hasta 125 escarabajos
Volkswagen se dieron cita en esta ciudad, siguiendo la convocatoria del Grupo de Amigos del VW Escarabajo, de Barcelona. Además de diversos actos festivos, se celebró una gymkana para poner
a prueba los tradicionalmente duros motores de los escarabajos.

Fórmula 1: Su arrojo en el GP de Japón acabó con las posibilidades de Prost



El brasileño de McLaren dejó va de ser una eterna promesa.

L brasileño Ayrton Senna (McLaren) ganó el Campeonato del Mundo de Pilotos de Fórmula 1 al ganar el Gran Premio de Japón (Suzuka), pese a realizar una pésima salida. La lluvia, que cayó en gran cantidad mediada la carrera, se conjuró con el mejor conductor de la temporada para que el piloto francés Alain Prost (McLaren) no alargara el suspense hasta la última prueba, el G.P. de Australia, en Adelaida. Una vez comenzó a llover. Alain Prost - quizá demasiado técnico y demasiado cerebral- tuvo excesivos problemas y dudas para realizar los doblajes, lo que permitió a Senna darle alcance. El brasileño no dudó ni en los adelantamientos ni en los datos que le suministraba el ordenador sobre el consumo de gasolina; arriesgó más que el francés y obtuvo mejor resultado: un título que le aparta de quedarse en «eterna promesa». Hasta en el adelantamiento a De Cesaris dudó Prost, mientras Senna, que aprovechó la indecisión, pasaba a los dos de una «tacada».

Previamente, Jean Marie Ballestre había exigido de los fabricantes japoneses de Honda que suministraran idénticos equipos (motores) a ambos pilotos para los siguientes grandes premios. Con esta petición del presidente de la FISA se acrecentaron los rumores acerca del presunto suministro de mejores equipos para Alain Prost, de cara a igualar el título hasta el último momento. Los menos suspicaces pensaban que Alain Prost había dejado de «pasar» información a Senna sobre sus pruebas en los distintos circuitos (de hecho, Senna siempre suele adoptar los mismos reglajes que

Pérez Sala muy bien en Suzuka, seguirá el próximo año en la nómina de Minardi.

Prost, por lo que dejar de suministrarle esta información era dejarle en condiciones de inferioridad).

UNA MALA SALIDA

Respecto a lo puramente deportivo, Ayrton Senna ganó su duodécima

CLASIFICACIONES

MUNDIAL DE PILOTOS

1	Ayrton Senna (McLaren)	07 5
		87 p.
2.	Alain Prost (McLaren)	84 p.
3.	Gerhard Berger (Ferrari)	41 p.
4.	Thierry Boutsen (Benetton)	29 p.
5	Michele Alboretto (Ferrari)	24 n

MUNDIAL DE CONSTRUCTORES

1.	McLaren Honda	184 punto
2.	Ferrari	65 punto
3.	Benetton Ford	44 punto
4.	Arrows Megatron	20 punto
	March Judd	19 punto

«pole position» de la temporada (de las quince carreras disputadas hasta Japón), con lo que ha demostrado que es el piloto más rápido, con el permiso de Nigel Mansell. Pese a ello, y a que el austríaco Gerhard Berger retrasara a Alain Prost hasta el tercer lugar de la parrilla de salida, Ayrton Senna volvió a cometer un fallo y su coche no arrancó en la salida, quedándose muy retrasado. Tras este hecho, parecía que Prost ganaría la prueba y deiaría toda la emoción del título para la última prueba en Australia. No obstante, apareció la lluvia, que para el brasileño resultó providencial: no sólo arriesgó más y alejó de su automóvil el fantasma del excesivo consumo, sino que frenó al cerebral Prost, que dudó en los adelantamientos a doblados, con lo que acabó con sus posibilidades.

Mientras tanto, Senna, desde la cabeza, pedía la suspensión de la carrera por el exceso de agua. Como el director de carrera no suspendió la prueba, Senna se dedicó a poner cuantos doblados pudo de por medio y sacó a Prost 11 segundos. Por detrás, Capelli, que está destacando como uno de los grandes, rompía el motor, mientras el Benetton de Boutsen podía con el Ferrari de Berger.

EXCELENTE PEREZ SALA

Pese a lo poco competitivo de su Minardi, Pérez Sala obtuvo un decimoquinto lugar, excelente para sus posibilidades. De hecho, los máximos responsables de Minardi han asegurado que, aunque Lois deje al equipo (se ha dicho que va a reducir su inversión en F-1 para el año próximo), Luis seguirá en el equipo.

Tras este resultado, el Gran Premio de Australia queda únicamente como una carrera espectáculo, en la que nadie se juega nada. De hecho, Ayrton Senna, aun sin puntuar y ganando Prost, se adjudicaría el título de pilotos por mayor número de pruebas ganadas. Igualmente, el título de constructores está en poder de McLaren desde hace tiempo...

De cara a la próxima temporada, la primera sin turbo y en la que presumiblemente habrá más igualdad, ya han comenzado los fichajes. Nigel Mansell sustituirá a Michele Alboretto en Ferrari que, por primera vez desde hace tiempo, no tendrá un piloto italiano en sus filas. Honda únicamente equiparará a McLaren y Lois podría dejar, prácticamente, la F-1.

J. M. M.

	Matriculas o	oncedidas		*		
Provincias	Ultimas matrículas septiembre 88	Ultimas matrículas octubre 88	Total vehículos matriculados octubre 88	Total permisos expedidos	Licencias de conducción	
Alava (VI)	9508-J	0244-K	736	519	44	
Albacete (AB)	5728-1	6467-1	739	723	208	
Alicante (A)	6433-BF	1026-BG	4.593	1.269	315	
Almería (AL)	8695-L	9954-L	1.259	1.269	315	
Asturias (O)	5694-AP	8151-AP	2.457	1.900	282	
Avila (AV)	1351-E	1676-E	325	382	33	
Badaioz (BA)	7755-L	8829-L	1.074	1.199	362	
	7635-AV	0751-AW	3,116	1.781	798	
Baleares (PM)	8786-JL	6788-JN	18.002	9.524	2.928	
Barcelona (B)	0800-L	1701-L	901	740	47	
Burgos (BU)		0130-I	691	734	152	
Cáceres (CC)	9439-H	0844-AB	2.559	1.936	1.082	
Cádiz (CA)	8285-Z		1 447	1.014	244	
Cantabria (S)	8276-S	9723-S		1.014	369	
Castellón (CS)	3502-T	5243-T	1.741		227	
Ciudad Real (CR)	4240-K	5169-K	929.	973	487	
Córdoba (CO)	2288-U	3898-U	1.610	1.308		
Coruña, La (C)	4043-AL	6501-AL	2.458	2.701	484	
Cuencà (CU)	7477-E	7877-E	400	. 602	45	
Gerona (GE)	0410-AF	2973-AF	2.563	1.316	828	
Granada (GR)	0054-S	1850-S	1.796	1.595	554	
Guadalajara (GU)	8514-D	8846-D	332	263	70	
Guipúzcoa (SS)	7572-AC	9522-AC	1.950	1.500	200	
Huelva (H)	4150-K	5293-K	1.143	612	203	
	6161-H	6711-H	550	381	81	
Huesca (HU)	2714-L	3776-L	1.062	1.089	269	
Jaén (J)	6357-O	7472-0	1,115	987	103	
León (LE)		5738-0	1.232	906	178	
Lérida (L)	4506-O		776	693	172	
Lugo (LU)	1397-K	2173-K	16.576	7.977	1,107	
Madrid (M)	4050-JD	0626-JG	3.390	1.688	861	
Málaga (MA)	5995-AM	9385-AM	2000	2.234	1.097	
Murcia (MU)	7034-AG	9873-AG	2.839		163	
Navarra (NA)	4173-W	5799-W	1.626	1.255		
Orense (OR)	5837-J	6594-J	757	699	103	
Palencia (P)	2799-F	3211-F	412	439	16	
Palmas, Las (GC)	5795-AJ	8908-AJ	3.113	1.575	363	
Pontevedra (PO)	2176-AD	4340-AD	2.164	2.600	560	
Rioja, La (LO)	6992-1	7688-1	696	619,	102	
Salamanca (SA)	6378-J	7144-J	766	904	69	
Sta. Cruz Tenerife (TF)	7388-AF	0415-AG	3.027	1.575	363	
Segovia (SG)	3734-E	4113-E	379	366	61	
	4300-AW	8619-AW	4.319	2.875	1,077	
Sevilla (SE)	1046-D	1305-D	259	131	19	
Soria (SO)	7115-W	9181-W	2.066	1.234	509	
Tarragona (T)	2025-E	2330-E	305	270	42	
Teruel (TE)		8712-L	1.181	748	189	
Toledo (TO)	7531-L	7620-CT	6.544	4.425	2.106	
Valencia (V)	1076-CT	6344-P	1.164	895	78	
Valladolid (VA)	5179-P		2.745	1.653	161	
Vizcaya (BI)	5764-AW	8509-AW		402	41	
Zamora (ZA)	3337-F	3696-F	359	1.293	230	
Zaragoza (Z)	9635-AC	1804-AD	2.169	1,000	230	
Ceuta (CE)	1613-D	1826-D	213	176		
Melilla (ML)	2467-C	2635-C	168	131	32	
TOTALES			114.793	76.749	21.172	

Estrella Rivera



Nueva subdirectora general de Tráfico

Estrella Rivera es la nueva subdirectora general de la Dirección General de Tráfico, en sustitución de Miguel Muñoz Medina, que en septiembre fue nombrado director general de este organismo.

Estrella Rivera tiene una dilatada carrera en la DGT, en la que comenzó a trabajar en 1965, fecha en la que ingresó por oposición en la escala ejecutiva, para un año después hacerlo en la escala técnica. Desde 1979 a 1983 fue jefe del Servicio de Normativa, que incluía el Gabinete Jurídico y el de Estudios, y posteriormente fue nombrada jefe del Servicio de Formación Vial, cargo que ocupó hasta 1986. A partir de esa fecha pasó a ser consejera técnica de formación vial (en el que estuvo hasta su reciente nombramiento), departamento del que dependían el Servicio de Formación Vial, la Dirección de Programas de Investigación de la Conducción de Móstoles y el Centro Superior de Educación Vial de Salamanca.

Entre sus actividades se encuentra la representación de la DGT y la propia Administración en distintos organismos internacionales, reuniones, congresos, etcétera, dada su experiencia en materia de seguridad vial.

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.

- (105		núm
Don/don	d	, num
calle o p	laza	noblación
código p	ostal	población Edad
provincia		Direcció
Canora	I de Tratico, a pu	TRAFICO, editada por la Direcció
General	1 40	de 198
		de
	, a	de de 198 Firma,
		==
	The state of the s	



ACERES, con sus palacios, iglesias y casas solariegas, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, es el punto de arranque del último tramo de la Ruta de la Plata, que, en el número 36 de nuestra revista, iniciáramos en Gijón. Tierras extremeñas de Cáceres y Badajoz y andaluzas de Huelva y Sevilla nos aguardan en este recorrido. Los 45 primeros kilómetros sufren obras y en ellos se produjeron el año pasado 39 accidentes con 10 heridos graves.

LA HERIDA DE LAS OBRAS

sa circulación a primeras horas de eliminar una curva.



Km. 212.—Se observa una inten-





Puntos múy conflictivos a la entrada y salida de Mérida.

la mañana en esta Cáceres monumental. Ya en la salida nos vamos a encontrar con obras en la carretera que se van a prolongar durante todo el recorrido por la provincia. Es una herida alargada, la de las obras de acondicionamiento, que tarda en ser cerrada. Según Roberto Díaz, responsable de las Obras Públicas en Extremadura, «podrían estar culminadas para el verano de 1989, si las lluvias no lo impiden, como ocurrió el año pasado». Se trata, en primer lugar, del desdoblamiento, durante 2,5 kilómetros, desde la estación del ferrocarril hasta la intersección con la N-523. El resto de la carretera, hasta el límite de provincia, está sufriendo obras de acondicionamiento y supresión de algunas curvas.

Km. 220.—Travesía de Aldea del Cano, con velocidad limitada a 40 km/h. Circulamos por terrenos llanos, aunque las obras dejan poco

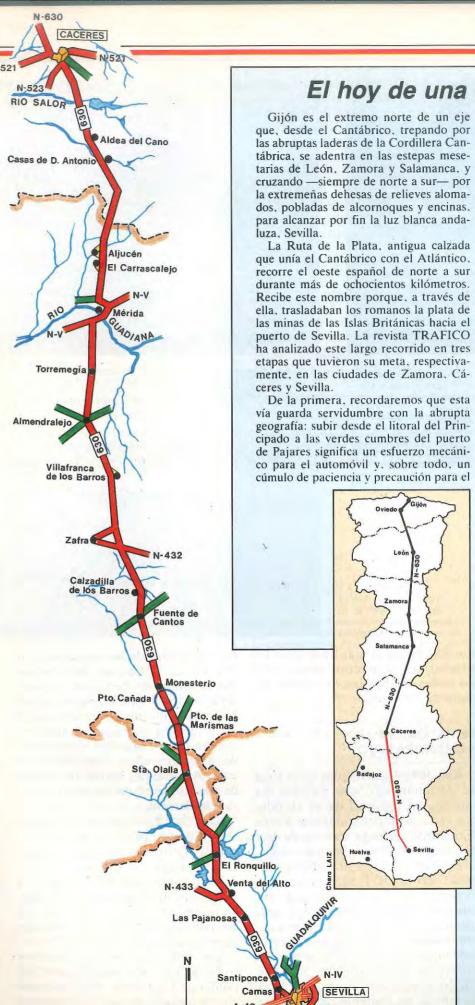


La travesía de Almendralejo va a ser regulada, en breve, por semáforos.

sitio para el discurrir de los vehículos. Incluso en los cortos tramos donde no se trabaja, la carretera es angosta, sin arcenes, y el pavimento en muy mal estado. Por si acaso, las autoridades competentes en la señalización han instalado carteles que, intermitentemente, recuerdan que se circula por una zona en obras y que el límite de velocidad es de 60 km/h. Además, hay que tener especial cuidado con los escalones laterales, que en algunos sitios alcanzan casi un metro de desnivel.

Km. 240,5.—Estamos en Casas de Don Antonio. Desde la anterior travesía hemos encontrado un tramo con el pavimento nuevo, aunque el arcén es de grava. No hay marcas viales en la calzada; sólo puntos diminutos de pintura que delimitan la misma, aunque sí existe señalización vertical.

Km. 257,2.—Llegamos a la divisoria con Badajoz, donde la carretera cambia muy favorablemente de aspecto: excelente pavimento, buena señalización horizontal y vertical y un generoso arcén de algo más de un metro que permite descansar un poco del sufrimiento an-



El hoy de una calzada romana

ha analizado este largo recorrido en tres

De la primera, recordaremos que esta

seguridad de la carretera (arcenes, carriles para lentos, protecciones laterales y pavimento), más fiables. Después de dear atrás la que fuera capital del reino de León, se discurre por grandes rectas junto al Esla, v por un pavimento que, salvo en zonas puntuales, está bien conservado. No obstante, el MOPU prevé la eliminación de seis travesías peligrosas en este tramo. En la segunda etapa hay que arrancar desde Zamora, aunque la circunvalación. próxima a completarse, permite rodear la variante de Cubo del Vino o en la de Guijuelo (en provecto), así como en los

conductor. No obstante, la autopista

León-Campomanes permite la alternati-

va de dulcificar el esfuerzo de conducir

por una zona húmeda, batida por las nie-

ves v hielos. La vertiente leonesa del

puerto es más suave y los elementos de

a ciudad. Las obras están presentes en acondicionamientos con modificaciones de trazados y variantes en Nava de Béjar, Vallejera v Cantagallo. Desde el límite de Salamanca hasta la ciudad de Cáceres se realizan obras entre las que vamos a destacar la eliminación del paso a nivel del ferrocarril en Fuentidueñas.

Las obras van a estar también presentes al comenzar la andadura de la tercera v última etapa. Desde Cáceres hasta el límite de la provincia de Badajoz se está procediendo al acondicionamiento de la carretera y eliminación de algunas curvas, por lo que es necesario circular con mucha precaución. Al llegar a la divisoria entre las dos provincias extremeñas las carreteras cambia de fisonomía: buen pavimento, arcenes de más de un metro, buena señalización y, en general, grandes tramos rectos. Quizá echamos en falta elementos auxiliares para la conducción nocturna, como son los «ojos de gato» o captafaros.

Sin embargo, conviene extremar la precaución en Mérida, donde durante varios kilómetros nuestra N-630 comparte el mismo lecho que la N-V. Precisamente, al despedirse de su hermana mayor se crea un punto muy conflictivo, lo mismo que en los accesos a Sevilla.

Las autoridades de las comunidades de Asturias y Castilla y León se han reunido recientemente en Pajares para asumir compromisos y fijar calendarios para convertir la Ruta de la Plata en la tercera vía de penetración en Europa, a través de una combinación de transporte marítimo y terrestre que uniría el occidente español con la franja atlántica francesa y una posterior derivación hacia Gran Bretaña.

Esta tercera vía a Europa, que supondría una inversión de unos cien mil millones de pesetas, potenciaría el eje Gijón-Sevilla, que sería utilizado por unas 70.000 personas y 23.000 vehículos y permitiría un ahorro del 25 por ciento en los costes de transporte.



terior. Por esta provincia vamos a recorrer 142 kilómetros en medio de una intensidad media diaria de 2.000 vehículos, con un componente alto de tráfico pesado.

Km. 266.—Debido a que el terreno es ligeramente sinuoso, existen varios carriles para vehículos lentos. Después de los cruces a Nava de Santiago y Aljucén, iniciamos la subida de un carril para lentos que, en el punto que reseñamos, finaliza con cierto riesgo en pleno cambio de rasante.

Km. 278,9.—Es el primer punto especialmente conflictivo en la provincia de Badajoz. Se trata de una amplia rotonda con desviaciones, primero por la C-537 Montijo, una zona donde se asienta la mayor parte de las industrias conserveras de la zona, a La Garrovilla, con una importante fábrica azucarera. En segundo lugar, desviación a Mérida, muy cercana. Este punto fue escenario, el pasado año, de seis accidentes. Un kilómetro más adelante, nuestra carretera se va a solapar con la N-V durante cinco kilómetros, que corresponden a la travesía de Mérida.

Km. 285,2.—Aquí, N-V y N-630 se divorcian para seguir rumbos distintos. Es un nudo conflictivo que registró tres accidentes el año pasado y dos en lo que va de éste. Frecuentemente es regulado por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

culación, sobre todo de tráfico pesa- que continuamente entran y salen





es el segundo más negro

accidentes en 1987. En la

inaugurado que evita ese

conflicto además de la

Cuesta de la Media

de toda Sevilla: 19

foto de la derecha,

viaducto recién

do. El terreno es más llano y menos sinuoso que la anterior etapa, y en las lindes se aprecian los tonos otoñales de los viñedos.

peligrosas.

Intersección a la

izquierda a La Algaba,

camino obligado de los

camiones con mercancías

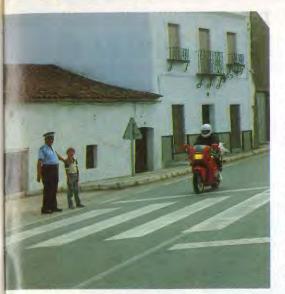
SEMAFOROS PARA **ALMENDRALEJO**

Km. 309.—Los viñedos de la zona de Almendralejo, «los mejores del mundo» en palabras de su alcalde, nos van a acompañar durante varios kilómetros. La larga travesía de esta población, es especialmente conflictiva; tanto que se ha firmado un convenio con la DGT para proceder a la semaforización de la misma. Un muerto y cuatro heridos graves es el balance de los ocho accidentes contabilizados el año pasado. Según José García Bote, alcalde de esta in-Km. 298.—Limitación a 60 km/h. dustriosa población de más de en la travesía de Torremejía. Se 25.000 habitantes, existe una flota aprecia una intensificación de la cir- de más de un centenar de camiones

por cualquiera de las numerosas calles. Cruzar la travesía, sin semáforos ni pasos de peatones, supone para los 1.000 habitantes que viven al «otro lado» una aventura que a veces termina en tragedia, como sucediera hace tres meses a una joven de diecisiete años, que perdió la vida. A la salida, existe un cambio de rasante, que culmina con una curva a la derecha.

Km. 344,2.—Después de dejar atrás Villafranca de los Barros, llegamos al cruce de la N-432 que lleva a Badajoz y Granada. Se trata de otro punto conflictivo con tres accidentes ocasionados en 1987 por no respetar el «stop». El cruce está limitado a 60 km/h y hay bandas rugosas en el suelo.

Km. 356.—Travesía, limitada a 40 km/h. y bandas rugosas, de Calzadilla de los Barros. Hay un cambio de rasante. A partir de aquí se observan, de trecho en trecho, unos



La Policía Municipal de Monesterio cuida el paso de los niños a la salida del colegio.

carriles auxiliares muy cortos que pueden servir no sólo para que un vehículo averiado se retire de la calzada, sino para que la maquinaria agrícola facilite el paso a los más ligeros.

Km. 361.—Travesía de Fuente de Cantos e intersección de la C-437 v varias locales. Fue la cuna de Zurbarán.

Km. 381.—Travesía de Monesterio, de casi dos kilómetros. Está limitada a 50 y hay bandas rugosas. La Policía Municipal regula la salida de los niños de los colegios. Finaliza con bajada y curva.

Km. 385,4.—Aguí se produjo en 1987 un accidente por exceso de velocidad, en el que perdieron la vida tres personas. Es una zona de bajada, llamada Puerto Cañada, con un desnivel del 8,7 por 100 y velocidad recomendada a 60.

Km. 407.—Desde hace siete kilómetros rodamos por tierras onubenses, y quedan trece para entrar en la provincia de Sevilla. En este tramo se produjeron veintiocho accidentes, con dos muertos y diez heridos graves. El punto que referenciamos corresponde a la travesía de Santa Olalla, con curvas peligrosas en la salida.

Km. 427.—Cruce con la C-421 a Almadén de la Plata, y anuncio de carretera en mal estado durante veinte kilómetros. Cinco kilómetros más adelante está El Ronquillo, limitado a 40 y, a la salida, desnivel del 9 por 100.

Km. 437,5.—Cartel de curvas peligrosas y desvío provisional por

obras. En este punto se produce el para dirigirse a Sevilla centro, Macomienzo de la variante de la Cues- drid y Málaga. Es, además, único ta de la Media Fanega, en la que se itinerario para el transporte de han invertido 542 millones de pese- mercancías peligrosas. tas y que a finales de octubre, días cuesta, sino la bajada que la preceen el punto kilométrico 438, se registraron diecinueve accidentes con diez heridos graves (el segundo punto más negro de toda Sevilla).

en el que se han registrado seis ac- Plata. cidentes. A la derecha están las ruinas de la ciudad romana de Itálica. con un precioso anfiteatro. A la izquierda, La Algaba y conexión

Km. 477.—Nudo semafórico después de que TRAFICO la re- muy conflictivo, en el que se procorriera, ha sido inagurada. Con dujeron cinco accidentes. Nos enello no sólo se evita esa «odiosa» contramos en los accesos a Sevilla. A la derecha la N-431 y la A-49 a de, en la que se han producido mu- Huelva. Rendimos fin de viaje en chos accidentes. Concretamente, el puerto de Sevilla, hasta donde otrora llegaba la plata de los romanos procedente de las Islas Británicas, a través de la calzada que, desde Gijón, atravesaba el oeste espa-Km. 469,4.—Nudo conflictivo, ñol de norte a sur: el Camino de la

> Texto v fotos: José Ignacio RODRIGUEZ (Enviado especial)

Historia y arte en el camino

La importancia de la región extremeña en la historia cobra relieve mucho antes de que fuera cuna de conquistadores. Cáceres fue fundada por los romanos, fortificada de nuevo por los mulsumanes y muy disputada hasta su definitiva conquista por Alfonso IX de León. Su casco antiguo, rodeado de murallas, constituve un conjunto histórico sin parangón.

De nuevo, los romanos, ingenieros de la calzada de la Plata, vuelven a estar presentes como fundadores de la Augusta Emérita, la Mérida de hov que antes fue una especie de pequeña Roma con teatro, anfiteatro, circo, templos y otros monumentos que nos dan cuenta de aquel esplendor, al que contribuveron, posteriormente, los árabes.

Siguiendo nuestra ruta llegamos a Almendralejo, que amamantó a la poetisa Carolina Coronado. El romántico Espronceda también dice ser de allí en los últimos versos de un poema dedicado a aquélla: «... en el mismo valle hemos nacido... de un aura al mismo arrullo... para ser, vo, el insecto, v tú, la flor.» Además del colorido de las fiestas de esta población, que recibe el título de «Ciudad de la Cordialidad», cuenta con una biblioteca con un fondo de más de 22.000 volúmenes sobre temas extremeños.

La romana Itálica y Sevilla, conocida en la antigüedad como Hispalis, recobró su enorme importancia en el siglo XV con el descubrimiento de América, al canalizar a través de su puerto el comercio colonial. Posee un inmenso patrimonio artístico, del que vamos a destacar la catedral gótico-renacentista, construida sobre una mez-





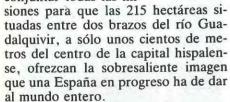
La Giralda de Sevilla y el Teatro Romano de Mérida dos hitos de la historia

quita de la que se conserva la torre de la Giralda, Cerca, además del palacio arzobispal y el Archivo de Indias, se encuentra el Alcázar, con unos jardines bellísimos. Además, de interés para el viajero son el Hospital de la Caridad. decorado por Murillo y Valdés Leal, el Avuntamiento, la Universidad, la casa de Pilatos, la iglesia de La Magdalena, los barrios de Santa Cruz, La Macare-

QUE LLEGAR A LA «EXPO» NO SEA UN CAOS

OMO se sabe, para conmemorar el V
Centenario del Descubrimiento de América, Sevilla va a organizar en 1992 una Exposición Universal que en su día fue aprobada por la Oficina Internacional de Exposiciones (BIE), un organismo intergubernamental que tiene su sede en París.

Ahora, «La era del Descubrimiento», que comenzará en la isla de la Cartuja de Sevilla el 20 de abril de 1992 y goncluirá el 12 de octubre del mismo año, cobligará a la organización de esa Expo-92 a conjuntar todas las mi-



REGULACION DEL TRAFICO

Hasta Sevilla habrá que llegar por ferrocarril, avión y, sobre todo, por carretera. Por ello cambiará la red andaluza, en la que ya se trabaja a todo ritmo, al igual que en los nuevos accesos urbanos, que permitirán en muchos casos llegar al recinto a pie. Pero el grueso de los visitantes, sin duda, se desplazará en coche, por lo que el tema del tráfico ocupa y preocupa. Por de pronto, el Ayuntamiento de Sevilla, por medio de su alcalde, Manuel del Valle, y la Dirección General de Tráfico, representada por su director general, Miguel Muñoz, han firmado un convenio de colaboración que contempla entre sus aspectos fundamentales el sistema de ayuda a la explotación de los autobuses urbanos en conexión con la regulación integral del tráfico, que se complementa con un conjunto de actuaciones para la ordenación de los accesos a la ciudad, así como a la propia isla de la Cartuja, donde se ubicará la Expo-92.



ción de esa Expo-92 a El acuerdo incluye el sistema de control de accesos a la ciudad de la Giralda.

Bilbao: sistema centralizado

El Avuntamiento de Bilbao firmó también un convenio de cooperación con la Dirección General de Tráfico para la instalación de un sistema de regulación centralizado de tráfico, que actuará sobre 92 intersecciones y 292 puntos de medidas. Para la realización de este acuerdo habrá que instalar una sala de control incluido un panel mímico, ordenador central y periféricos asociados (que podrá incluso trabajar con estrategias de tráfico). También supondrá la instalación de un sistema TV de circuito cerrado, con un mímino de 18 cámaras. Dentro de este convenio, está prevista la eliminación de aquellos reguladores que no puedan ser integrados en este sistema y el acondicionamiento de las actuales instalaciones para integrarlas en él.

Hasta este acuerdo se ha llegado tras numerosos estudios realizados acerca de la gestión del tráfico rodado y del sistema de transporte colectivo en Sevilla y zonas de influencia, que pusieron de manifiesto la necesidad de llevar a cabo un conjunto de planes que haga frente en esas fechas a la demanda de desplazamientos previstas para los próximos años.

El convenio de cooperación, que obliga tanto al Ayuntamiento sevillano como a la DGT al desarrollo de las actuaciones previstas, tiene sus puntos

más interesantes en la financiación y coordinación de las cláusulas, entre las que destacan la programación de las obras e instalaciones, que contarán con técnicos especialistas, que llevarán a cabo la redacción de proyectos y su realización.

El Ayuntamiento de Sevilla ejecutará la obra civil para la instalación de los dispositivos de gestión y regulación de tráfico.

Igualmente, correrá con las inversiones para la renovación tecnológica y operativa del Centro de Control de Tráfico Urbano en sus fases funcionaloperativa y de desarrollo-simulación, entre otros.

Por lo que respecta a la Dirección General de Tráfico, hay que señalar que tiene a su cargo la inversión para el sistema supervisor del funcionamiento y explotación de la red, integrando los accesos, la red de tránsitos, la red viaria básica y los estacionamientos; ampliación del sistema de gestión integral del tráfico y transporte en el ámbito de la ciudad, integración del subsistema de explotación del transporte colectivo en el sistema de gestión de tráfico y transporte de la ciudad, y la inversión necesaria para el sistema del control de accesos a Sevilla y a la isla de la Cartuja más concretamente, estableciendo para ello los oportunos convenios de cooperación con los titulares de las vías afectadas.

ESTAN SIENDO INSTALADAS POR EL MOPU EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS



APA, ¿qué significa esa señal?». El conductor, quizá con muchos años de experiencia al volante, mira y remira la señal, pero es incapaz de responder tan simple pregunta. ¿No la reconoce o quizá es que no la recuerda? ¿O será que no existía cuando él obtuvo su permiso de conducción? Lo cierto es que un buen número de conductores dudan sobre el significado de alguna señal o no la interpretan correctamente, lo que puede dar pie a cometer algunas infracciones o, incluso, a sufrir algún accidente. En los últimos tiempos, el MOPU ha comenzado a instalar en las carreteras españolas una serie de

En los últimos tiempos, el MOPU ha comenzado a instalar en las carreteras españolas una serie de señales nuevas. Como quiera que los conductores no están sujetos a ningún tipo de reciclaje o puesta al día de conocimientos, muchas de estas señales —sobre todo aquellas más escasas o raras— le cogen de sorpresa. No obstante, estas señales no son tan nuevas. El Ministerio de obras Públicas y Urbanismo

(MOPU), que es el organismo con competencia en materia de señalización de carreteras, editó un catálogo de señales de tráfico, cuya última edición se realizó en diciembre de 1986. Desde entonces, únicamente se ha modificado la normativa respecto a la señalización de tramos con obras, que data de septiembre de 1987 (ver TRAFICO, números 23 y 26), cuya única novedad es añadir, en algunas señales, un fondo amarillo para indicar las obras.

Sin embargo, ya en aquel catálogo de 1986 figuraban señales que no se encuentran recogidas por el Código de la Circulación, por lo que cabría señalar como nuevas.

Por último, desde hace algunos meses se vienen oyendo comentarios sobre una modificación profunda del Código de la Circulación que, consecuentemente, incluirá cambios en la señalización vial. Pero esto, como diría Ruyard Kipling, es otra historia... Y deberá ser contada en otro momento.



INTERSECCION CON PRIORIDAD SOBRE LA VIA DERECHA/ **IZQUIERDA**

Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la derecha (o izquierda), cuyos usuarios deben ceder el paso.



SITUACION DE UN PASO A NIVEL SIN BARRERAS DE MAS DE UNA VIA FERREA

Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras con más de una vía férrea.



AEROPUERTO

Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente vuelan aeronaves a baja altura sobre la vía, y para evitar sobresaltos por el ruido que pudieran producir.





RESALTO Y BADEN

Peligro por la proximidad de un resalto o un badén en la vía. Desarrolla la anterior señal de perfil irregular que agrupaba ambos casos.



SUBIDA CON FUFRTE PENDIENTE

Peligro por la existencia de un tramo de vía con fuerte pendiente ascendente. La cifra indica la pendiente en porcentaje. (Hasta ahora sólo existía la de «bajada peligrosa»).



CONGESTION

Peligro por la proximidad de un tramo en el que la circulación se encuentra detenida o dificultada por congestión del tráfico.



OBSTRUCCION EN LA CALZADA

Peligro por la proximidad de un lugar en el que hay vehículos que obstruyen la calzada debido a avería, accidente u otras causas.



VISIBILIDAD REDUCIDA

Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se ve dificultada por una pérdida notable de visiblidad debida a la niebla, lluvia, nieve, humos, etc.



PAVIMENTO DESLIZANTE POR HIELO O NIEVE

Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuvo pavimento puede resultar especialmente deslizante a causa de hielo o nieve.



ENTRADA PROHIBIDA A CICLOMOTORES

Prohibición de acceso a ciclomotores.



ENTRADA PROHIBIDA A VEHICULOS **DESTINADOS AL** TRANSPORTE DE **MERCANCIAS**

Prohibición de acceso a vehículos destinados al

transporte de mercancías.



OBLIGACION DE ALUMBRADO DE CORTO ALCANCE

Obligación para los conductores de circular con el alumbrado de corto alcance con independencia de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía, desde el lugar en que esté situada la señal hasta otra de fin de esta obligación. (Esta señal es rectangular, con el fondo azul, el mismo signo más un interrogante.)





FIN DE VELOCIDAD MINIMA

Señala el lugar desde donde de la de ser obligatoria una anterior señal de velocidad mínima.



FIN DE VELOCIDAD MAXIMA ACONSEJADA

Indica el fin de un tramo en el que se reco-

mienda circular a la velocidad indicada en la señal.





INTERVALO ACONSEJADO DE **VELOCIDADES**

Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados. siempre que las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía v la circulación sean buenas. La señal correspondiente al fin de estas recomendaciones es exactamente igual. pero cruzada por una banda transversal roja.



ZONA DE FRENADO DE EMERGENCIA

Indica la situación de una zona de escape de la calzada, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado.

TRANSITABILIDAD EN TRAMO O PUERTO DE MONTAÑA

Indica la situación de transitabilidad del

puerto o tramo definido en la parte superior de la señal. El panel 1 llevará una de estas dos indicaciones: «abierto» o «cerrado». El panel 2 podrá ir en blanco, en cuvo caso no indica prescripción alguna; o bien, indicar que el uso de cadenas para nieve es obligatorio (2b), o está recomendado (2c). Cuando el panel 1 indica «cerrado», el panel 3 podrá ir en blanco o llevar la indicación

PAJARES

1.a ABIERTO

1.0 CERRADO

3.a

3.b BUSDONGO

del lugar hasta el que la

carretera esté transita-

ble (3b), en las condi-

ciones en que se indi-

que en el panel 2.



CARRIL CERRADO A LA CIRCULACION

Preseñaliza el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando el cambio de carril preciso.



OTROS SERVICIOS

Señal genérica para cualquier servicio, que se inscribirá en el recuadro blanco.





DESVIO

Indentifica el itinerario provisional de desvío que debe seguirse para alcanzar un determinado destino, definido por la letra D y el número que la sigue o, en su caso, por el nombre de la población.



PELIGRO O **PRESCRIPCION**

Indica la distancia desde el lugar donde está la señal a aquel que comienza el peligro o comienza a regir la prescripción de aquélla. En caso de que esté colocada bajo la señal de advertencia de «peligro. estrechamiento de la calzada», puede indicar la anchura libre del citado estrechamiento.

150 m

DISTANCIA AL

COMIENZO DEL

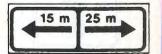


LONGITUD DFI TRAMO PELIGROSO O SUJETO A PRESCRIPCION

Indica la longitud en que existe el peligro o en que se aplica la prescripción.







EXTENSION DE LA **PROHIBICION**

Colocada bajo una señal de prohibición, indica la distancia en que se aplica esta prohibición en el sentido de la flecha. Puede encontrarse, también, hacia ambos lados simultáneamente.

STOP 150 m

PRESEÑALIZACION DE DETENCION OBLIGATORIA

Colocada bajo la señal de ceda el paso, indica la distancia a que se encuentra la señal de ceda el paso o de stop (detención obligatoria) de la próxima intersección.









ITINERARIO CON PRIORIDAD

Panel que aparece junto con la señal de calzada con prioridad, que indica el itinerario con prioridad.

PUEDEN

RESULTAR

DUDOSAS

Muchos conductores, pese a haber obtenido el permiso de conducción, confunden el significado de algunas señales. Igualmente, los errores en los exámenes para la obtención del popular «carnet» de conducir se dan en torno a un grupo de señales que, bien por ser poco habituales o bien por tener un significado confuso, polarizan los fallos de aspirantes y conductores expertos. Un repaso a estas señales «conflictivas» no vendrá mal a los conductores y podrá evitar algún suspenso (disgusto incluido) entre aquellos que desean superar las pruebas y obtener el permiso de conducción.

EMPALME. INCORPORACION POR LA DERECHA/ IZQUIERDA

En esta señal existe una diferencia entre el texto explicativo facilitado por el MOPU y el que figura en el Código de la Circulación. Este último señala: «Este símbolo advierte a los conductores del peligro que supone la posible incorporación por la derecha/izquierda de otros vehículos y les impone, además, la

obligación de permi-





tir y facilitar esta incorporación modificando sin brusquedad la dirección o la velocidad de sus vehículos, si ello fuese necesario.» (Artículo 170-I-23 y 24 del Código de la Circulación). Por su parte, el MOPU dice: «Peligro por la proximidad de una incorporación por la derecha/izquierda, de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.»



PROXIMIDAD DE UN PASO A NIVEL O DE UN PUENTE MOVIL

Esta señal indica la proximidad de un paso a nivel o puente móvil, y va acompañada de las señales de peligro de Puente Móvil, Paso a Nivel con Barreras o Paso a Nivel sin Barreras. Las barras rojas inclinadas hacia la derecha o izquierda sólo indican a qué lado se encuentra la señal respecto a la carretera, pero nunca -y esto suele ser un error bastante habitual-estas barras indican el hecho de que exista o no barrera en el obstáculo.



PAVIMENTO DESLIZANTE

Esta señal, cuando no lleva ningún cartel complementario, indica «peligro por la proximidad de una zona de la calzada, cuyo pavimento puede resultar muy deslizante». El error más común consiste en pensar que el pavimento de este tramo sólo será deslizante durante días en los que haya hielo, nieve o similares; lo cierto es que, por la razón que sea, el pavimento puede ser deslizante durante cualquier día. (Además, existe otra señal nueva que indica esta eventualidad del deslizamiento por hielo o nieve. Ver explicación sobre «pavimento deslizante por hielo o nieve»).



DETENCION OBLIGATORIA

Pese a lo habitual y frecuente de esta señal en la vías, sigue estando no perfectamente comprendido su significado. Reiteramos una vez más su significado: «Obligación para todo conductor de detener (siempre) su vehículo

ante la próxima línea de detención o, si no existe, inmediatamente antes de la intersección, y ceder el paso en la misma a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime». Un error muy extendido es, en cruces de mucha visibilidad, no detener el vehículo, sino viendo que nadie se aproxima, salir a la otra vía sin más. Mal hecho v merece la consiguiente sanción.



ENTRADA PROHIBIDA A VEHICULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCIAS PELIGROSAS

Este símbolo prohíbe el paso «a toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas y que deben circular de acuerdo con su reglamentación especial».



ENTRADA PROHIBIDA A VEHICULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCIAS EXPLOSIVAS O INFLAMABLES

Esta señal es poco conocida, por lo infrecuente. Prohíbe el paso a «toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables y que deben circular de acuerdo con su reglamentación especial».



ENTRADA PROHIBIDA A VEHICULOS QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS CONTAMINANTES DEL AGUA

Igual que lo anterior, desconocida por lo inhabitual. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten más de tres mil litros de productos capaces de contaminar el agua.



ENTRADA
PROHIBIDA A
VEHICULOS DE
MOTOR CON
REMOLQUE, QUE
NO SEA UN
SEMIRREMOLQUE
O UN REMOLQUE
DE UN SOLO EJE

La inscripción de una cifra de tonelaje, ya sea sobre la silueta, ya en una placa suplementaria, significa que la prohibición de paso sólo se aplica cuando el peso máximo autorizado del remolque supere dicha cifra.

SEPARACION MINIMA



Tampoco es una señal que se encuentre habitualmente. Indica la «prohibición de circular sin mantener con el vehículo precedente igual o mayor separación a la indicada en la señal».



CARRIL OBLIGATORIO PARA TRAFICO LENTO

«Indica que los vehículos que circulen a velocidad inferior a la que figura en la señal deben utilizar obligatoriamente el carril de la derecha. Recomienda a los conductores de los demás vehículos utilizar también este carril, especialmente para facilitar los adelantamientos.» En este sentido, puntualizar que un vehículo que circule a velocidad superior a la indicada en la señal no tiene obligación de circular por ese carril, pero resulta conveniente hacerlo.

CARRIL RESERVADO PARA AUTOBUSES

Tampoco es una señal que se haya en-



contrado con excesiva frecuencia en nuestras vías, «Indica la prohibición a los conductores de los vehículos que no sean de transporte colectivo de circular por el carril indicado. La mención "taxi" autoriza también a los taxis la utilización de este carril. En los tramos en los que la marca blanca longitudinal esté constituida, en el lado exterior de este carril, por una línea discontinua, se permite su utilización general exclusivamente para realizar alguna maniobra, que no sea la de adelantamiento. dejando siempre preferencia a los autobuses y, en su caso, a los taxis.»





ITINERARIO EUROPEO

Esta placa identifica un itinerario de la red europea de carreteras. La vía puede llevar, además, la placa de identificación española, según la categoría de la vía (es decir, autopista, de la red de interés general, y autonómica de primer, segundo o tercer nivel).

J. M. MENENDEZ

SEÑALIZACION DE ENCAUZAMIENTO DE CALZADAS

A señalización de carreteras, autovías v autopistas descansa, en la actualidad, salvo raras excepciones, en la utilización de las normas viales o señalización horizontal sobre el pavimento y en las señales verticales sobre postes o pórticos. Tal señalización, horizontal y vertical, imprescindible desde el punto de vista de la regulación del tráfico, presenta, sin embargo, serios problemas de visibilidad en condiciones climatológicas adversas o, cuando del específico tráfico nocturno se trata, al ser el efecto reflectante de la luz del vehículo por la marca o señal el que advierte al usuario acerca de la variación correspondiente.

Esta limitación de la distancia de visibilidad ha ocasionado y ocasiona múltiples y diversas distorsiones para el usuario, para el vehículo y para la sociedad misma, traducidas en colisiones y accidentes, cansancio y envejecimiento de vehículos, pérdidas en tiempos y mayores costes en los transportes, sin olvidar otros deterioros sobre los pavimentos y la propia señalización.

Por otra parte, el concepto confort y seguridad vial, así como el papel predominante que en el transporte de viajeros y mercancías tienen las vías rodadas, son soporte más que suficiente y holgado y justifican ampliamente la implantación de nuevas formas o medios dirigidos al incremento de tales conceptos.

SENALIZACION QUE SE PROPUGNA

La señalización que se propugna trata de solucionar esa limitación espacial de la visibilidad, aumentándola hasta los límites de la visión misma.

Para ello proponemos la utilización de encauzadores de la vía de rodadura como si de reflectores o captafaros se tratara, pero, a diferencia de aquéllos, estos nuevos encauzadores no entrarían en acción discontinua bajo los efectos de la luz del vehículo de paso, sino que su acción encauzadora sería continua y constante.

De este modo el usuario no sólo puede ver, como sucede en la actualidad, hasta el ámbito de alcance de la iluminación de los faros de su vehículo al ser reflejados por los captafaros, sino que sería capaz de vislumbrar más allá de los mismos y prevenir posibles cambios.

A modo de gráfico podemos ejemplarizar con el recorrido que en alguna ocasión podemos haber realizado tras otro
vehículo, que, circulando a una velocidad similar al nuestro, «nos ha ido llevando», y hemos terminado el recorrido
con una conclusión similar a algo así
como «ha sido un viaje muy cómodo».
Por si este ejemplo no es suficiente, añadiremos un segundo recordando las «calles luminosas» de aterrizaje de las pistas
de los aeropuertos.

Es obvio que los obstáculos físicos li-



mitan el aumento de visibilidad que se persigue, pero no es menos cierto que, mientras que la actual señalización advierte de las variaciones cuando se está en la distancia de alcance de captación, la señalización por encauzadores luminosos permite conocerlo mucho antes y tomar las oportunas precauciones.

Estos encauzadores luminosos no serían otra cosa que balizas de diferente color, según el sentido de avance, ubicadas en el borde exterior del arcén o berma, y su potencia de iluminación no debe ser superior a la necesaria para ser vista, pues no han de cumplir función de iluminación de calzada, sino de delimitación a distancia de las características geométricas de la misma.

Se puede aducir que tal función es posible conseguirla mediante una iluminación de altura en forma de farolas o báculos tradicionales, lo cual es cierto; sin embargo, es fácilmente comprensible que cuando no se trata de obtener una iluminación, las balizas encauzadoras son mucho más económicas. Pero de sus ventajas e inconvenientes y posibles campos de aplicación trataremos en el apartado siguiente.

VENTAJAS E INCONVENIENTES

La actual reglamentación española establece que los vehículos de cuatro o más ruedas han de llevar su iluminación propia cuando se produce el anochecer y hasta que amanece, y que los vehículos de dos ruedas la han de llevar constantemente.

Establecido esto, se puede deducir que, aun en el caso de la existencia de iluminación de altura sufiente, es obligatorio el uso de la luz propia del vehículo; por tanto, se podrá aseverar que es posible operar en el sentido de disminuir el número de báculos y sustituirlos por otro elemento de menor coste y similar función: las balizas de encauzamiento.

Consideramos que estas balizas pueden ser remontables (empotradas en el pavimento) o no remontables (emplazadas en los márgenes de la plataforma).

El consumo de estas balizas, al perseguir sólo indicar las vías y no iluminarlas, es menor, lo que genera un ahorro de energía eléctrica, aunque éste sea en horas nocturnas, lo que permitiría que ésta fuera consumida en otros centros demandadores de energía.

Los costes de instalación son similares con respecto a los báculos y no muy diferentes por baliza colocada que el de los reflectores o captafaros, pues pueden distanciarse más.

En caso de alcance por un vehículo la baliza difícilmente quedaría destruida, caso de ser empotrada, y aquél, generalmente, no se vería afectado merced a la diferencia de masas, contra lo que actualmente puede suceder en la colisión contra una farola, la cual, en la mayoría de los casos, es preciso sustituir y, además, es foco potencial generador de daños tanto para el vehículo como para sus usuarios.

Respecto a la instalación y manteni-

miento, ambos son ejecutados en los bordes de la calzada, lo que no impide la normal circulación, contra la necesidad de una ocupación de calzadas cuando de la realización de marcas viales y/o implantación de báculos se trata.

En vías de doble sentido sería necesario colocar balizas a ambos lados de cada sentido de circulación.

Los costes de conservación y mantenimiento son superiores a los de la actual señalización, pues, en todo caso, puede deteriorarse la baliza visible y la instalación eléctrica subterránea, aunque ésta en menor grado.

Un gran inconveniente es el coste unitario de la baliza, caso de ser remontable o empotrada en tierra.

El menor tamaño de estas balizas luminosas se puede prestar a que sean sustraídas o arrancadas, inconveniente este que, de no ser masivo, no reviste especial gravedad y que, no obstante, puede ser fácilmente subsanable por el sistema de anclaje al dado de hormigón sobre el que se soporta.

Otro inconveniente de estas balizas es que en vías de más de tres carriles es posible que no significaran un ahorro en el número de báculos, pero más por la necesidad de iluminación de calzadas que por delimitación de bordes.

APLICACION

En cuanto a sus posibles aplicaciones, distinguiremos tres casos:

BALIZA EMPOTRADA

BALIZA AEREA

- Vías urbanas.
- Vías de acceso a centros urbanos.
- Vías interurbanas.
- a) Vías urbanas.

Consideramos que no son, en general, de especial aplicación, merced a la necesaria existencia de la iluminación propia urbana, suficiente, por otro lado, para delimitar las vías en toda su sección transversal.

No obstante, en determinados tramos, tales como, por ejemplo, pasos elevados, isletas, pasos de peatones u otros puntos de importancia tanto para usuarios de vehículos como para peatones, pueden tener una implatación de cualificado servicio.

En vías corredor consideramos que la implantación de las balizas de encauza-

miento es de muy especial interés en detrimento o como complementación de la iluminación a base de báculos.

b) Vías de acceso a centros urbanos. La transición de la zona oscura a la iluminada suele presentar, en muchas ocasiones, problemas de adaptación para el usuario, el cual, por reducción de bácu-

los e implantación de balizas, podría ser subsanado.

Es de observar que la iluminación por medio de báculos, en la casi totalidad de estos accesos, no es absolutamente precisa por tratarse de vías de circulación rápida rodada y, en modo alguno, peatonal. Por esta razón las balizas se presen-

tan frente al báculo como de un más ade-

cuado uso, merced a las ventajas en otro

apartado indicadas.

Pequeñas inversiones permitirán alargar los tramos de vías de accesos con balizas de encauzamento hasta alcanzar en un futuro la total señalización a determinados corredores de especial interés y/o elevada intensidad.

c) Vías interurbanas.

En este tipo de vías las balizas de encauzamiento supondrían, de ser implantadas, un cambio radical tanto en el aspecto del incremento de seguridad vial como en el de la mejora de confort o de optimización de tiempos de recorrido, etcétera.

Es posible aún ampliar su aplicación a otros múltiples aspectos como:

- Establecimiento de medianas.
- Señalización en túneles.
- Implantación de carriles reversibles.
- Separador de vías de aceleración y desaceleración.

CONCLUSIONES

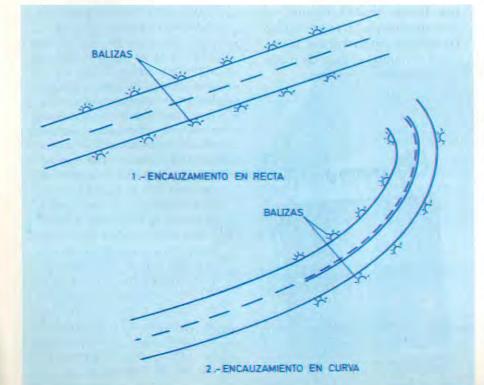
Es, sin embargo, una inversión cuantiosa y elevada, aunque pensamos que es o sería rentable en no muy elevado plazo de tiempo.

Es posible aducir que dado que en un muy elevado porcentaje de vías interurbanas el tendido eléctrico discurre próximo o por sus aledaños, sería factible realizar, al menos a corto plazo, determinadas implantaciones de balizas luminosas de encauzamiento en aquellos tramos o lugares de especial peligrosidad. Pensamos en tramos de vías con características de largo recorrido en las que, ya sea por causas meteorológicas, ya sea por trazado o bien por su elevada intensidad, presentan tramos de incertidumbre para el usuario.

No obstante todo lo anterior, la gran incógnita es la alternativa ¿baliza empotrada o aérea?

Angel J. Muñoz Suárez Ingeniero de Caminos (DGT)

*जिलं*डी की 45



Los jóvenes belgas no conducirán el fin de semana

Bélgica podría prohibir a los jóvenes de entre dieciocho y veinte años que conduzcan durante los fines de semana. Esta medida forma parte de una serie de reformas sobre la concesión de permisos de conducir que pretenden reducir el número de muertes por accidentes de tráfico durante los fines de semana. Se considera que el incremento de la accidentalidad en estos cortos períodos festivos es debido a la inexperiencia al volante de muchos adolescentes, que conducen con exceso de alcohol, velocidad y pasajeros.



Bienvenida «Ganvam»

La Asociación Española de Vendedores de Automóviles ha lanzado el primer número de la revista que, con las mismas siglas con las que se conoce la asociación - Ganvam-, se dirige al mundo profesional del automóvil, con información específica sobre temas fiscales, laborales, organizativos, internacionales, comunitarios, etcétera. Los concesionarios y vendedores libres de toda clase de vehículos ya tienen su revista.



Lluvia de billetes colapsa la M-30

Tal vez pudo tratase de un loco generoso agraciado por cualquiera de nuestras millonarias loterías, pero nadie sabe ni su nombre ni los motivos que le impulsaron a lanzar por la ventanilla de su coche puñados de billetes de 1.000 y 5.000 pesetas. Los conductores que circulaban aquel mediodía por la M-30 salieron muy pronto de su asombro. Se apearon rápidos de sus monturas y barrieron, literalmente, el asfalto de tan preciosos papelitos. Este atasco, de media hora, fue para algunos el más estupendo de los atascos.

La mili, más cerca

El Ministerio de Defensa tiene previsto que el 74 por 100 de los mozos llamados a filas cumplan el servicio militar en la misma región de procedencia. Con ello se reducirán los riesgos de la preocupante accidentalidad que se estaba registrando en estos jóvenes al tener que efectuar largos travectos, durante los fines de semana, para desplazarse desde el cuartel hasta sus domicilios.

Se van a eliminar 74 pasos a nivel

Renfe tiene prevista la eliminación de 74 pasos a nivel en la línea férrea Madrid-Alicante, lo que aumentaría la seguridad de las distintas carreteras que la cruzan y permitiría el paso de trenes a 200 kilómetros por hora.



Predicar con el ejemplo

La Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) ha firmado un convenio con la DGT por el que ambas entidades intercambiarán la información necesaria en materia de inspección de vehículos. Asimismo, aunque los vehículos de la DGT no están sometidos a estas revisiones, este organismo ha querido predicar con el ejemplo y pasará inspección de los mismos gracias a la oferta de AECA.

Por otra parte, esta entidad ha suscrito al mismo tiempo un acuerdo con el Patronato de Laboratorios Industriales de la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid sobre la influencia de los puntos de inspección en la siniestralidad, auditorías en las ITV y homologación de equipos de inspección.

AS de codo son un tipo de fracturas muy peligrosas, ya que afectan a la articulación y, con cierta frecuencia, dejan incapacidades para la extensión del brazo.

En cuanto a cómo actuar ante este tipo de fracturas, hay que tener en cuenta lo siguiente:

a) Si al producirse la fractura se queda el antebrazo en flexión, se pega éste al pecho y se fija con un pañuelo al cuello, o desabrochando la ropa del accidentado, se mete el antebrazo entre ella, dejándolo sujeto. Así se lleva a un hospital.

b) Si el antebrazo queda en extensión, no hay que intentar nunca doblarlo. En esa postura se almohadilla y se pone una tablilla sujeta con cinta adhesiva o atada con pañuelos a distintas alturas, desde el brazo a la muñeca.

El transporte se debe hacer con el herido tumbado y el brazo extendido hacia arriba. En las maniobras para introducir al herido en el vehículo hay que tener sumo cuidado, porque un movimiento intempestivo puede agravar las lesiones.

Precauciones.—Estas fracturas son de las que más gravedad pueden revestir, ya que con mucha frecuencia se lesionan los vasos sanguíneos o los nervios. Por eso nunca se debe intentar mover el codo, ya que el riesgo de lesionar esos vasos y nervios, si no lo están ya, es grandísimo. Tampoco hay que olvidar la comprobación del pulso; si no se puede coger, el riesgo es mayor y se debe trasladar al herido lo más rápido posible al hospital. Por el contrario, si se puede tomar el pulso, la situación nos debe tranquilizar más, aunque la mayoría de las veces estas fracturas hay que reducirlas en el quirófano. Por eso no debemos administrar agua ni ningún alimento al herido.

FRACTURAS EN ANTEBRAZO Y MUÑECA

Las fracturas de antebrazo y muñeca no revisten, por lo general, la gravedad de las del codo, ni de las que expusimos el mes pasado (clavícula y brazo). Los síntomas se pueden resumir en: dolor intenso, imposibilidad de girar la mano (lo que debe intentar el herido, pero nunca ser forzado por otra persona) y posible deformidad.

En cuanto a los primeros auxilios a adoptar, hay que proteger el antebrazo con un vendaje o algodón, poniendo sobre éste dos tablillas -una por delante y otra por detrás-, que se fijan con pañuelos o con cinta adhesiva. También puede utilizarse, en lugar de las tablillas, un paquete de revistas en forma de «U», colocando dentro el antebrazo.

El siguiente paso es descansar el antebrazo sobre el pecho con un pañuelo sujeto al cuello. Este pañuelo debe ir desde el codo a la base de los dedos, procurando siempre que la mano quede más alta que el codo. Y

FRACTURAS DE

Los primeros auxilios han de consistir en colocar la mano sobre una tablilla ancha y almohadillada, sobre la que debe descansar la mano, sujetando aquélla con pañuelos. La referida tablilla debe ir desde la base de los dedos hasta el antebrazo, así como con un pañuelo al cuello para sujetarla, procurando siempre que la mano quede más alta que el codo.

Respecto a los dedos, hay que actuar del mismo modo, pero los dedos sanos nos pueden servir de tablilla o férula. Hay que poner un poco de algodón o pañuelo entre los dedos, para que no estén en contacto piel con piel, y con tiras finas de cinta adhesiva se sujetan los fracturados a los sanos.

Hay que tener la precaución de fijarse si la punta de los dedos toma un color violáceo o muy pálido, que-



tras comprobar los pulsos, se lleva al accidentado a un centro médico. Si no se pueden coger los pulsos, es preciso un traslado urgente al hos-

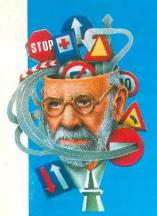
FRACTURAS DE LA MANO Y DEDOS

Las fracturas de la mano se suelen producir por un golpe directo sobre la misma. Han de citarse como síntomas un posible dolor fortísimo, la dificultad de mover los dedos y una también posible deformidad.

ladar urgentemente al herido a un hospital.

Hay una recomendación útil para todas las fracturas: el hielo aplicado sobre la zona fracturada (pero no directamente sobre la piel, sino protegiendo ésta con un algodón o una toalla) disminuye la inflamación y alivia el dolor.

Muy importante: En los casos de amputación, la extremidad amputada se debe cubrir con prendas de algodón y, recubierta con hielo, transportarla junto al herido. En ocasiones se están logrando reimplantes de la extremidad con mucho éxito.



En materia de seguridad vial, son muchos los esfuerzos, trabajos e inversiones realizados en todo el mundo encaminados a evitar los accidentes. Expertos de diversos países han propuesto, a lo largo de los años, polémicas teorías y han llevado a término numerosas investigaciones para determinar un problema clave: intentar demostrar si existe o no en las personas una predisposición al accidente y poder tomar las pertinentes medidas preventivas.

responder a este importante interrogante se acuñó el concepto de «propensión al accidente». Algunos autores consideraban que las personas «propensas» estaban en posesión de ciertos rasgos, características o atributos innatos, que son estables v se mantienen a lo largo del tiempo, y que son los responsables del hecho de que determinadas personas tiendan a causar o sufrir accidentes con una mayor frecuencia que otras. Según este planteamiento, cabría incluso considerar a ciertos individuos como predestinados genéticamente a sufrir o provocar el accidente, sin que ellos mismos puedan evitar ese destino recibido en el mismo momento de su gestión. Plantea-

sensibilidad motora, todo un conjunto de factores que facilitan la aceptación de riesgos, por una parte, pero dificultan la capacidad de respuestas adecuadas, por otro. Todo ello parece mostrar que la propensión al accidente, más que un rasgo separado misteriosamente presente en algunos individuos -como propugnaba el innatismo—, es más bien un patrón de respuestas característico de un individuo frente a cierto tipo de situaciones; un patrón que puede tener causas diversas, pero siempre referidas a la condición de la persona en un momento determinado, o relacionadas con su propia biografía —una niñez desgraciada, una educación represiva, quere-

PROPENSION TEMPORAL

En este mismo sentido. McGuire (1976) señalaba que el concepto clásico de «propensión al accidente» es insostenible, pero que efectivamente los datos muestran con claridad que algunas personas tienen más accidentes que otras o que son más proclives al accidente. Lo que este fenómeno parece indicar, según el investigador, es que determinados individuos pueden ser propensos durante períodos de duración variable, por causas diversas, y que una misma persona puede pasar a lo largo de su vida por diversas etapas de propensión al accidente, también por circunstancias diferentes En este nuevo sentido, McGuire propone una distinción entre propensión al accidente a corto y a largo plazo. En el primer grupo se inscribirían aquellas conductas surgidas en situaciones y momentos de crisis personal -por ejemplo, divorcio, problemas laborales, financieros o familiares, etcétera- o las relacionadas con condiciones psicofísicas pasaieras -por ejemplo, fatiga, ingesta de alcohol, drogas, fármacos, etcétera-. En el segundo grupo encontraríamos aquellas situaciones provocadas por factores tales como conducta antisocial, fuertes limitaciones fisiológicas, trastornos psicológicos y alteraciones de personalidad como depresión, esquizofrenia, para-

noia, etcétera. Efectivamente, un conductor o peatón puede estar tramitando su divorcio, estar gravemente presionado por problemas financieros, acabar de tener una fuerte disputa o una discusión grave, haber recibido un diagnóstico médico negativo, estar sometido a una cura de deshabituación a drogas, etcétera. En estos casos, dependiendo de su estructura básica de personalidad y del apoyo y ayuda que pueda encontrar en los demás durante ese período, lo más probable es que la persona pueda manifestar todo un conjunto de conductas peligrosas para la conducción, tales como descuido, desatención a las señales, ideas obsesivas y recurrentes totalmente ajenas a lo que se está haciendo en el coche, desobediencia a las normas, irritabilidad inusual con hostilidad manifiesta y altas velocidades,

No obstante, toda esa peligrosa constelación de factores tiende normalmente a desaparecer una vez que la persona ha superado la crisis, con lo que la persona vuelve a su estado habitual de ajuste y, consecuentemente, desaparecería su propensión al accidente. Este período de tiempo, obviamente, es de duración muy variable, según las personas y situaciones concretas.

Las críticas a algunas investigaciones expuestas sobre la propensión al accidente se han centrado en los procedimientos metodológicos - método de los porcentajes, comparación de las frecuencias

reales con las frecuencias teóricas debidas al azar, y comparación del número de accidentes de conductores en períodos consecutivos de conducción- utilizados para demostrar que este «rasgo individual» se da realmente. Incluso el mismo concepto de propensión al accidente se ha visto cuestionado en ocasiones por equívoco; de hecho, en la literatura especializada podemos encontrar numerosas y distintas definiciones del mismo. que fluctúan desde concebirlo como una característica innata hasta un rasgo unitario de personalidad, pasando por distintas constelaciones de rasgos individuales, pero sin un consenso claro respecto de su significado último; prescindiendo, además, de la consideración de los antecedentes psicofísicos y socioambientales que confluyen en las personas poliaccidentadas. Consecuentemente, su valor heurístico y su utilidad, tal y como se venía planteando, parecen ser escasos, pese a su indudable aceptación, especialmente entre el público lego. Es decir, si bien la existencia de una predisposición a los accidentes no parece que pueda ser contradicha totalmente, es necesario tener en cuenta en los estudios a realizar otras diversas variables, tanto exógenas como endógenas.

En definitiva, el problema ha pasado por muy distintos enfoques y etapas -de los que hemos puesto algunos ejemplos representativos— debido a que, como muy bien señala Pinillos (1985), la conducción es un problema social y personal sumamente complejo, que desborda los planteamientos psicométricos y predictivos de aquellos primeros tiempos de investigación. La conducción hunde sus raíces en diversos estratos - biológicos, psicológicos, biográficos y socioculturales— del ser humano, considerado como un ser bio-psico-social, a cuyo servicio quedan los rasgos habitualmente medidos por los test más tradicionales. Todos esos complicados factores modulan las coordinaciones psicofísicas de la conducción y las «propensiones» temperamentales. con lo que el problema adquiere una luz nueva, mucho más compleja que la existente en el viejo problema de la «propensión al accidente». El análisis predictivo que va de la personalidad a la conducción - dice Pinillos - es insuficiente y debe complementarse con una investigación ecológica que, partiendo del medio ambiente y de las circunstancias vitales o existenciales de la persona,

tome en consideración la importante me-

diación que supone el propio vehículo.

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

La propensión al accidente

los individuos difieren ampliamente entre sí, tanto biológica como psicológicamente. Estas diferencias individuales, producidas por variables y factores endógenos y exógenos, constituyen determinantes básicos de la conducta. Unos investigadores han concedido considerable atención al alcance de la influencia de los factores hereditarios sobre la conducta, mientras otros resaltan la importancia de los factores socioambientales.

tes de tráfico se han dirigido al estudio de la persona individual como elemento imprescindible para controlar el tema de los accidentes, ya que se ha venido estimando que casi en el 90 por 100 de los casos la responsabilidad es del ser humano. Así, el llamado «factor humano», mucho más que el tecnológico -para el que existen soluciones aparentemente o menos complejas y peligrosas en sí— y más fáciles, derivadas del incremento en los factores ambientales —iluminación, la inversión-, parece ser la «piedra angular» del problema, y de ahí el enorme volumen de investigaciones que ha generado

el ámbito de la seguridad vial es aquella en que se estudian las características personales que permiten distinguir al conductor «seguro» del «proclive al accidente». El objetivo es evidente: identificar a los conductores de «alto riesgo» y tomar medidas que erradiquen o moderen este riesgo, una pretensión a la vez preventiva —detección precoz del posible conductor peligroso-, e interventiva -- modificación de aquellos factores que resul- ninguno. Todo indicaba, pues, que estatan ser un problema para la seguridad—. En esta precisa dirección, un tema que ha provocado abundantes investigaciones, encendidas polémicas, agrias disputas y torrentes de tinta es el de la llamada «propensión al accidente». Lógicamente, si se pudiese identificar con facilidad a las personas «propensas» al acci-

N hecho incuestionable es que dente, o determinar de manera clara todos los factores que las hacen proclives a ellos, podría reducirse drásticamente la tasa de los mismos. Pero aunque se saben muchas cosas, el problema de los accidentes no es sencillo, por lo que ha requerido y requerirá todavía muchos esfuerzos de investigación, tal como muestran las teorías que se reflejan seguidas mente y que ponen de manifiesto la enorme polémica existente y la complejidad de un problema que es clave para evitar miles de muertos y heridos en las ciuda-Las investigaciones sobre los acciden- des y carreteras del mundo.

PRIMERAS INVESTIGACIONES

Las primeras investigaciones sobre ac-

cidentalidad se realizaron en el ámbito de la industria. Allí se generó la convicción de que, más que las máquinas —más ruido, espacio vital, etcétera-, eran precisamente los operarios los responsables máximos de la aparición de los accidentes, y así precisamente, se acuñó el con-Una línea de investigación habitual en cepto de «propensión al accidente». Efectivamente, este concepto es ya antiguo y surgió de los trabajos realizados por Greenwoodm, en Inglaterra, sobre la distribución de los accidentes entre las trabajadoras de una fábrica de municiones durante la Primera Guerra Mundial. Se constató que los accidentes no se distribuían aleatoriamente entre las trabajadoras, sino que algunas tenían muchos accidentes, mientras que otras no sufrían dísticamente unas personas tenían mayor probabilidad y proclividad al accidente que otras, o, lo que es lo mismo, tenían más facilidad para cometer errores o no adoptar las precauciones necesarias en su tarea.

¿Por qué se daba ese fenómeno en determinadas personas y no en otras? Para

da radicalmente esta vieja idea con caracteres de predestinación, de tanto carisma popular, se ha demostrado que es anticuada y que carece de fundamento científico.

Frente a esta concepción surgen otros planteamientos - por ejemplo, en nuestro país, Germain (1961) o más recientemente Blasco y Casas (1985)- que muestran que las «personas predispuestas al accidente» lo que tienen es una disminución en la aptitud de atención y dificultades para controlar la conducta motora, en la mayoría de los casos como resultado de una mala coordinación perceptivo-motriz. Asimismo, serían sujetos que manifiestan impulsividad, impaciencia, indeterminación en la actividad y dificultades de concentración, falta de control de la tensión, escasa capacidad de respuesta frente a situaciones imprevistas y una especie de hiperllas familiares, falta de respeto a las normas, problemas laborales, defectuosas relaciones humanas, etc.

Otros autores, por ejemplo McKenna, prefieren hablar de «implicación diferencial en los accidentes», y postulan el estudio exhaustivo de las diferencias individuales involucradas en las situaciones de accidente, en el convencimiento de que un adecuado conocimiento de esos factores diferenciales llevaría a un mejor conocimiento de los procesos psicológicos y concomitantes personales, sociales y ambientales que pueden facilitar el error humano. Todo parece apuntar a que el problema clave sería la identificación de la constelación de factores que pueden hacer que un determinado individuo sea más vulnerable al accidente, y los momentos o períodos temporales en los que es más fácil que una persona pueda verse involucrada en accidentes.

48 7770151130

A LOCURA DEL MES

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









SOLICITUD DE DATOS DE UN VEHICULO

Cuando esté usted interesado en la adquisición de un vehículo de segunda mano, o necesite conocer datos sobre el dueño del vehículo que le golpeó cuando estaba aparcado y únicamente posee el número de matrícula que algún testigo le deió podrá, dirigiéndose a la Jefatura de Tráfico de su provincia v tras cumplimentar un impreso de solicitud de datos y abonar la tasa correspondiente, conseguir los siguientes antecedentes relativos a la matrícula solicitada:

- Fecha de matriculación.

Filiación del titular actual y cotitulares, si los hubiere

Datos técnicos del vehículo, así como marca y modelo número de bastidor, servicio que realiza, etcétera.

 Número de transferencias o cambios de titularidad que hava tenido.

- Historial de duplicados del permiso de circulación.

Historial de gravámenes que puedan pesar sobre dicho vehículo, tales como embargos, precintos, reservas de dominio, leasing e hipotecas.

INSPECCIONES DE ITV

Recordamos a nuestros lectores que antes del 31 de diciembre de este año deberán pasar revisión en las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos aquellos que fueran matriculados en 1975 y 1976. De igual manera. los vehículos matriculados entre 1977 y 1980, ambos incluidos, pasarán su revisión durante el año 1989, según dispone el Real Decreto 2344/1985.

LA CUNETA



Un accidente evitable

OS desastres de la carretera pueden ser muchas veces evitables. Hay múltiples razones que originan las muertes que luego lloramos desconsolados por no haber tomado una prudente precaución en el momento adecuado. La literatura se puebla cada vez más de esa crónica diaria de sucesos en la que beben los escritores comprometidos con el tiempo que vivimos. Es tópica y reconocida la historia —la levenda, más bien de la aparición que pulula silenciosa en las noches de bruma en ciertos lugares. Haciendo auto-stop invitará más tarde a matarse a quienes la invitaron a subir al automóvil. Váguez Montalbán realizó un buen quión para televisión de ese caso que se repite en tantas pareias con la carretera al fondo. Yo mismo gané un premio de cuentos relatando mi versión particular - Fantasía del caminante- de esa levenda que gana terreno en el colectivo popular.

N Estados Unidos, una vez, un camionero tuvo un accidente mortal atravesando uno de los enormes desiertos que cortan la gran nación de parte a parte. Una noche, en un cierto lugar de la carretera, vio que se cruzaba ante él una sombra como de una persona. Frenó a tiempo y pudo evitar el desastre. A la noche siguiente, haciendo el viaje de regreso, en el mismo lugar debió cruzársele la misma sombra de la noche anterior. Volvió a frenar con el corazón desbocado por la intuición. A la tercera noche, sin embargo, cuando volvía a hacer el viaje del primer encuentro con el espectro, su intuición salvadora no le ayudó esa vez y terminó atropellando al fantasma, que no era otra cosa que una persona extraviada en la carretera y deslumbrada por los focos del camión. ¿Verdad o simple defensa de un abogado pícaro ante un jurado amenazador y un juez no menos rígido?

UIENES hemos tenido accidentes sin mayor importancia en las carreteras de nuestras vidas, solemos decir que hemos vuelto a nacer una vez que nos sentimos recuperados. No es para menos. Demasiados muertos pueblan ya nues-

tras carreteras y demasiados fantasmas las supersticiones de los conductores del mundo entero. De modo que va hav, como digo arriba, toda una literatura de la soledad y toda una literatura de las carreteras que nos influyen a la hora de la prudencia. Las prisas, el stress y la presión social suelen ser factores que acompañan al accidente a la hora de los despistes. Por eso. toda precaución es poca a la hora de ponerse al volante y correr hacia el futuro impredecible de cualquier carretera. Hay también carreteras malditas, citadas por la voz popular como asesinas, y que hacen que los conductores las eviten a la hora de realizar ese travecto que puede volverse traicionero en la vida de cualquier persona. Pero, ¿qué hacer cuando tal tipo de carretera es inevitable? Lo mejor es calmarse y dejar que la superstición pase por nuestro lado como si estuviera pasando simplemente un soplo de malaventura.

L caso de un amigo salvado en última instancia por su instinto de supervivencia ilustra meior que cualquier hipótesis o conseio la evitación de un accidente. En aquella carretera se habían señalado con cruces en las laterales los accidentes que el monstruo macabro de un alma en pena había provocado allí mismo. Se lo habían advertido a mi amigo que, de noche, tendría que atravesar la carretera antes de llegar a la ciudad de su destino. Mi amigo, un ingeniero electrónico, nada dado por otro lado a las florituras de la imaginación y a las fantasías de los caminantes, inició el recorrido de regreso a su casa pensando en el lugar exacto en el que las luces de su coche alumbrarían las cruces que recordaban los accidentes. Había decidido no mirar hacia la parte derecha del camino al llegar al trecho maldito, porque, según le habían contado, el fantasma saltaba dentro del coche, golpeaba con un saludo mortal en el muslo al conductor, lo despistaba y éste terminaba derrapando y perdiendo la vida en aquel pantano legendario. Agnóstico de toda la vida, Humberto —que así se llamaba mi amigo— iba. sin embargo, pensando en todo lo que a la hora del café vespertino le habían

contado sus anfitriones de aquel paraje maldito. Y allí estaba, al borde mismo de la aventura, todavía a ciento ochenta kilómetros de distancia de la ciudad de su destino. Cuando sintió un fuerte golpe a la altura del muslo, pudo reprimirse. Sin darse por aludido siguió conduciendo, temblando, pero dueño de todas sus fuerzas y atenciones de conductor experto. Pasados algunos kilómetros, aún sentía el calor del golpe en su muslo derecho. Se detuvo, luego de ir aminorando la marcha, y salió fuera de la carretera para observar lo que había pasado. No había tomado la precaución necesaria a la hora de iniciar el viaje y había dejado, en el asiento de su derecha, la caja de piezas de ajedrez de marfil con la que habían estado jugando durante la tarde. Ese era el obieto, y no el fantasma de la carretera, que había golpeado su muslo en una de aquellas curvas malditas, cuando el automóvil hizo desplazarse la caja desde el asiento hasta su muslo. No hubo, pues, contacto maldito entre el fantasma de la carretera y Humberto, que llegó sano y salvo a su casa, lleno de humor v de vida algunas horas más tarde.

OY cuenta con cierta prudencia aquella anécdota de la caia de ajedrez. Sabe que si no hubiera sido por el instinto de conductor y por una natural llamada de su naturaleza a la precaución inmediata, quizá hubiera sufrido un terrible percance. Así rezaba la leyenda de las cruces que se observaban al paso por aquella latitud perdida de la vida. Y es que algunos -y muchos— accidentes podrían evitarse con un mínimo de sentido común y respeto por la vida. Lo que ocurre es que la prisa, el stress, el exceso de preocupaciones y los nervios, junto al peligro del cansancio, hacen que los conductores añadan factores de riesgo a una acción la de conducir, que no requiere ninguna complejidad intelectual a la hora de llevarla a cabo. Casos hay, como es evidente, en que una tontería ha provocado muchas muertes en carretera. Pero, agraciadamente, todavía podemos contar sucesos amables como éste para tener la certeza moral de que muchos de los accidentes que sufrimos pueden ser evitables a poco que seamos nosotros mismos quienes decimos ser.

ECANO: «Juguete de varias piezas que se acoplan para lograr la forma de distintos objetos». Esta es una de las definiciones o significados que podemos encontrar en cualquier diccionario básico de la lengua española. Pues bien, este juguete representa bien al grupo Mecano, quienes están tan bien acoplados y ensamblados, desde hace va tiempo, que fruto de esta unión es el encontrarse y mantenerse en la cresta de la ola de la popularidad y de la calidad artística, creativa y musical.

Ellos son tres jóvenes que viven y sienten el mundo y la sociedad que les ha tocado vivir, y comparten los mismos gustos, aficiones, inquietudes e incluso ansiedades que muchos de nosotros. Este trío, en el que reina un gran ambiente, está compuesto por Nacho Cano, un joven con aire y aspecto inquieto, avispado, algo extravagante o simplemente distinto, y con el arte rezumándole por todos los poros de su cuerpo. Un hombre apasionado y con el que la conversación rápidamente toma calor y hace subir el termómetro de la dialéctica. Persona preocupada por las injusticias o el mal funcionamiento de instituciones, estamentos o personas, y que no puede com-

prender la falta de reflejos o capacidad de reacción en ciertas situaciones. Así dice: «Por encima de cualquier institución está el ser humano».

Ana Torroja, pelo muy

MECANO, un trío que conoce palmo a palmo las carreteras de España

simpática, reservada, observadora y con una gran habilidad para ser protagonista indiscutible en las actuaciones de Mecano, y, por el contrario, convidada de piedra o simple oyente en algunos momentos de la charla que mantenemos con los componentes de Mecano. Pero también preocupada, especialmente, por los retrasos de las asistencias en carretera, a la hora de atender a los heridos de un accidente. Nos comentaba que «no entiendo cómo se puede llegar a demorar, incluso en horas, la llegada de los auxilios en carretera cuando se produce un accidente, dando pie a que llegue a perder la vida alguna de las víctimas, como le ha ocurrido este verano a un familiar mío».

corto y negro, menuda, dulce, educada,

José María Cano, el tercero en discordia o, mejor dicho, en concordia. Alto, con el pelo peinado hacia atrás, con cierto aire de -permítanme la expresión- «guaperas» y con una mínima preocupación, cada vez que posa junto a sus compañeros para aquello de las fotos, de si le sentará mejor aparecer en la instantánea con el cuello de su cazadora subido o bajado. Y que cuando se le pregunta por la necesidad de la imagen, tanto él como Ana contestan: «Es muy importante la imagen y evoluciona con los tiempos y con la música». Pero que nadie piense que es una persona banal o superficial, sino todo lo contrario; es profundo, pausado y serio en sus con-

testaciones y razonamientos, tanto si habla de música, de tráfico o de funda y su forma de hablar sosegada y convincente le hace parecer -quizá también lo sea- un intelectual.



UN PAIS DE CARRETERA

Tres personas que por la profesión que ejercen en algunos momentos tienen que forzar la máquina e ir a tope de revoluciones. Tres jóvenes que conducen sus propios coches, pero siempre con las debidas precauciones y ajustándose a las normas, y que cuando se les pregunta por la situación de las carreteras en España, precisamente a ellos, que se las conocen casi palmo a palmo con motivo de los desplazamientos veraniegos de sus galas, saltan como si de un resorte se tratara y se rebelan. Motivos no les faltan. Este año han perdido en la carretera a un miembro de su equipo. Y la contestación a nuestra pregunta no se hace esperar: «Pensamos que España, por su dimensión geográfica y por su forma de ser -especialmente para la gente que vive en Madrid-, es un país de carretera, ya que no hay otra manera lógica de viajar que no

sea por carretera o por tren; las distancias, normalmente. no son más de cuatrocientos kilómetros. Las carreteras dejan mucho que desear y es una estupidez que en Espana todavía haya carreteras generales con tan sólo dos carriles para ambos sentidos, cosa que ya no existe en ningún país de Europa, si exceptuamos Portugal. Y que, por ejemplo, entre Madrid y Barcelona, las dos ciudades más grandes de España, siga habiendo un tramo de trescientos kilómetros entre Madrid y Zaragoza en estas circunstancias. Nos parece una estupidez, aunque evidentemente se está mejorando y ya se ve en algunos tramos que se está haciendo la autovía». Y siguen apostillando: «Nosotros vivimos un peligro constante. Cuando la gente comenta da-

tos..., si mil muertos en las carreteras, nosotros, en verano, de los mil debemos ver auinientos».

-Mira, me alegro muchísimo que haya una revista como TRAFICO y que se ocupe del mismo, ya que nunca nos habían hecho estas preguntas, desgraciadamente. Pero nos parece indignante cómo se ensaña la Hacienda pública con los artistas; no es que no nos parezca bien, pero bueno, por lo menos alguna compensación deberían tener. Pero que existan las carreteras que hay para que se vayan matando los artistas, como tradicionalmente se matan... Mueren muchísimos más artistas que toreros; es mucho más peligroso ser artista que torero; desde que la música existe han muerto muchos más artistas en las carreteras que toreros delante del toro.

desaparición de uno de sus hombres en accidente de coche: «Bueno, nos lo to-

mucho ya en esta situación. La que se lo tomó muy mal, lógicamente, fue la madre del chico. Sabemos que pusimos todo de nuestra parte para que no estuviese cansado y lo único que pudimos hacer es lo que cualquier persona haría: ser sensibles con la familia».

UN RESCATE DANTESCO

-Al margen de este hecho va conocido, ¿habéis tenido más accidentes?

-Sí, hemos tenido más accidentes; hemos visto muchos y hemos tenido posibilidades de tener más. Hemos participado en accidentes e incluso hemos llegado a rescatar a un niño de entre los hierros del coche en el que viajaba cuando sufrieron él y su familia un accidente a la altura de Albacete. Le cortó el motor los dos pies y tardamos como una hora en sacarle. La situación era dantesca -- nos cuenta Na-

acaban de relatar, por parte de los ciudadanos en general; e incluso de deshumanización en algunas situaciones. También lo achacan a que existe una desinformación, o mejor, una mala información. Y creen que se debería llevar a cabo una campaña o política de educación, con objeto de que todos supiésemos saber qué hacer en ciertos momentos, porque ese «¿qué hacemos con él?» es dramático y se pierde un tiempo pre-

para hacerlo había que tener un estóma-

Asimismo, comentan que existe falta

de reacción y de medidas resolutivas en

los casos extremos, como en el que nos

go de acero inoxidable».

Nacho, de todas maneras, dice que «si alguien se encuentra con una de estas situaciones, la pregunta que se debe formular a sí mismo es que cómo reaccionaría si la persona herida fuese un hijo suvo o un familiar, y poner inmediatamente en

práctica la respuesta que uno mismo se ha contestado».

Y estos son, a muy grandes rasgos, los componentes de Mecano, no sólo ángeles en el mundo de la canción y la música, sino que también ejercen de ángeles de la carretera como hemos podido comprobar con su relato.

También se ven obligados a utilizar otros medios de transporte como el avión, ya que su proyección en el mundo de la música, tanto a nivel nacional como internacional, así lo requiere. Por ejemplo, para ir y volver a Australia, donde han dado dos conciertos a finales de octubre, en Brisbane, participando de esta manera en los actos que se

están llevando a cabo durante todo este año en este país en conmemoración de los doscientos años de nación independiente. Y de nuevo tendrán que embarcar y dar el salto, ahora al Atlántico, para hacer una gira por México, donde compiten, e incluso ganan en ventas, con ídolos tales como Michael Jackson y Bruce Springs-

Todo esto viene cuando una vez más han vuelto a conseguir récord de ventas, más de 500.000 ejemplares, con su último LP «Descanso dominical», con el que intentan abrir nuevos mercados y fron-

Lo han grabado en italiano para introducirse en el país transalpino, ganarse al público de Italia y a los de su radio de influencia, tales como Alemania, Suiza y Austria.



cho-, ya que José llevaba al niño mien-

sado, y la gente decía que no le sacára-

mos y que esperásemos a que llegasen las

asistencias. Se quedó con las piernas atra-

padas, y una de ellas la tenía por encima

y con el pie colgando, y el niño estaba

viendo que le sosteníamos el pie. Y la otra

pierna..., él pensaba que tenía el pie, pero

también se le había cortado, y pedía que

le quitáramos la zapatilla, pero no podía-

mos, ya que el pie estaba colgando sola-

mente del tendón y con la zapatilla pues-

ta. Esta era la que tenía atrapada y no ha-

bía manera de sacarla. Mientras seguia-

mos tratando de ayudarle, la gente seguía diciendo que lo dejáramos, que iban a ve-

nir los bomberos, que no le moviésemos;

pero el niño se estaba desangrando y

blanco como la pared. Nosotros seguimos

hasta que pudimos rescatarle de allí. Na-

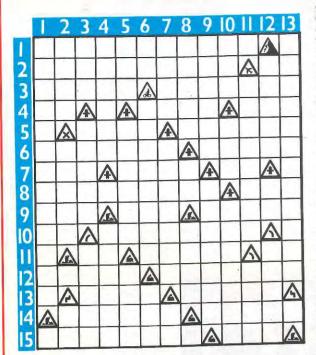
Y continúa José María: «Fue el año pa-

tras yo le sujetaba los pies.

Les preguntamos qué tal encajaron la mamos como vino; no podíamos hacer die se atrevía a sacarle; la verdad es que

Miguel Angel YANEZ

CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.—1: Dícese del terreno que contiene carbón mineral. Vocal.—2: Planta umbelífera llamada perejil de monte. Símbolo químico del americio.—3: Pajar recubierto con retamas. Cierta figura gramatical.—4: Matrícula española. Consonante. Alaban, elogian. Coloca.—5: Vocal. Indígena de las montañas de Filipinas. Se restableciera de una enfermedad.—6: Espiga apretada de maíz. Recreo, diversión.—7: Municipio de la provincia de Alicante. Nombre de letra. Reflexivo. Vocal.—8: En femenino, que se disponen según el tema. En plural, nombre de letra.—9: Ligo con cuerdas. Criada de un clérigo. Dé noticia de algún hecho.—10: Negación. En sentido figurado, tostábalos, abrasábalos. Consonante.—11: Consonante. Matrícula española. Pequeña mancha natural de la piel. Pronombre personal.—12: Parte posterior de una cosa. Especie de chaqueta hecha de piel con su lana.—13: Consonante. Firma con que se garantiza un pago. Miembro de una sociedad.—14: Arar muy superficialmente. Oblicuidad de una cosa hacia un lado.—15: Dieran algo por cierto. Labiérnago, planta oleácea.

VERTICALES.—1: Que acompañan o cooperan con otras personas. Vocal.—2: Composición musical para una sola voz. Conífera siempre verde de copa cónica. Consonante. Matrícula española.—3: Uno de los nombres de Cibeles. Dícese del pan hecho sin levadura. El que atesora riquezas y no las usa.—4: La mayor de las islas del archipiélago de la Sonda, en Malasia. Vocal. Cría de peces que se echa en los estanques para poblarlos.—5: Se atreve. Engaños hechos con astucia. Saco grande para la correspondencia.—6: Símbolo químico del neón. Perteneciente a las lágrimas. Hogar.—7: Cierta enfermedad intestinal aguda. Antigua arma de fuego semejante al fusil. Divinidad egipcia.—8: Delgadas, sutiles. Interjección de estímulo. Nombre latino del río Guadiana. Consonante.—9: Pequeñas en su especie. Sazonamos los alimentos.—10: Lista, nómina. Forma pronominal. Dícese de los que comen mucho y con ansia.—11: Vocal. Sacudís con vara. Acción y efecto de reír.—12: En Grecia, plaza pública donde se celebraban asambleas. Existe. Distribuyo, reparto bienes.—13: Infundiésenla temor. Vocal.

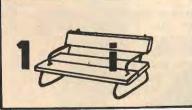
JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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









¿Qué vas a regalarle?

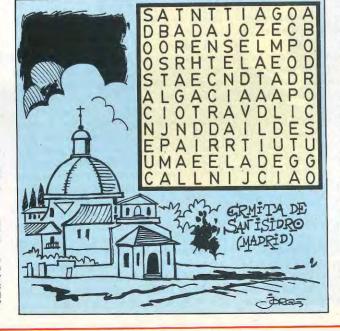
SOLUCIONES

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Badajoz, Córdoba, Cundo, Jafíva, Lérida, Lugo, Mardid, Orense, Tarragona, Josépa, Prese: «Santiago de Compostela osfenta la capitalidad espiritual de Galicia».

AL JEROGLIFICO: Un abanico (una; ban-i-co).

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: La ventana.—2: ra.—5: Nudo en la madera.—6: La bota.—7: Funda del sa. ra.—6: El polsillo.—9: El pantalon.

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.—1: Carbonifero.
A.—2: Oreoselino. Am.—3: Nisra. Enalage.—4: Sol. Loan.
Pon.—5: O. Aets. Sanata.—5: Masorcas. Solas.—7: Ibi. Erre.
Asábalos. (A.—11: T. Al. Lunar. El.—12: Envés. Zamaria.—13: S. Aval. Socio.—14: Articar. Sesgo.—15: Abonaria.



SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En este cuadro de letras figuran los nombres de doce conocidas ciudades españolas. 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



APRIETESE EL CINTURON.

Viaje. Pero relajado. En este país lo tiene todo a su alcance. No se prive de nada. Pero apriétese el cinturón. El cinturón

de seguridad de su automóvil. Lo contrario es muy peligroso.

Un ejemplo:

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

Apriétese el cinturón. Llegará muy lejos en la vida.



UTILICE EL MEJOR SEGURO DEL AUTOMOVIL: LA PRECAUCION.

