Tráfico

AÑO V - N.° 41 - FEBRERO 89

JOVENES: Los riesgos del fin de semana

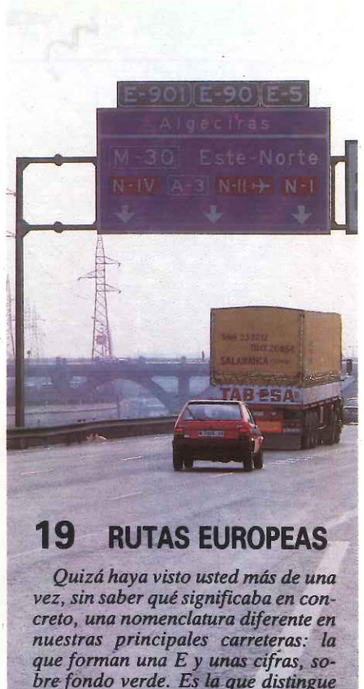
LA ULTIMA COPA

Sumario

12 LA NOCHE ES JOVEN

Nuestro reportaje principal aborda en este número la problemática jóvenes-noche-alcohol. Son los vértices de un triángulo de peligro que se traduce en demasiados accidentes y demasiadas muertes absurdas. Sobre ellos opina un grupo de chicos y chicas que acudieron a un coloquio organizado por esta revista. Y lo hacen con sinceridad absoluta.

Miguel GARROTE



19 RUTAS EUROPEAS

Quizá haya visto usted más de una vez, sin saber qué significaba en concreto, una nomenclatura diferente en nuestras principales carreteras: la que forman una E y unas cifras, sobre fondo verde. Es la que distingue las rutas europeas, las carreteras que unen los rincones del viejo continente, los lazos que estrechan sus cuatro puntos cardinales.

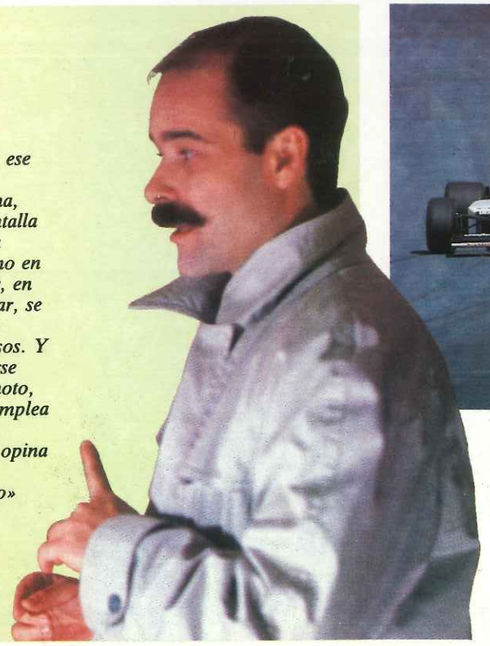
Miguel GARROTE

secciones

La locura del mes	3
Conducir mejor	4
Cartas	6
Editorial	9
Disco verde	10
Mi carril	11
Tráfico del motor	23
Mecánica fácil	26
Taller de opinión	28
TRAFICO Chico (suplemento central)	
Viejas glorias	30
El parque automovilístico, al día	32
Humor	40
Letra pequeña	41
Psicología y tráfico ..	42
El maletero	44
Kilómetro a kilómetro..	45
Primeros auxilios	50
La pluma en el asfalto..	51
Pasatiempos	54

52 UN HOMBRE NORMAL

Antonio Resines, ese actor que es la naturalidad misma, que habla en pantalla como si estuviera charlando con uno en el cuarto de estar, en la calle o en el bar, se acerca a nuestras páginas de famosos. Y bien podría decirse que lo hace en moto, el vehículo que emplea y que adora. Un vehículo del que opina que ofrece a sus usuarios un «algo» especial.



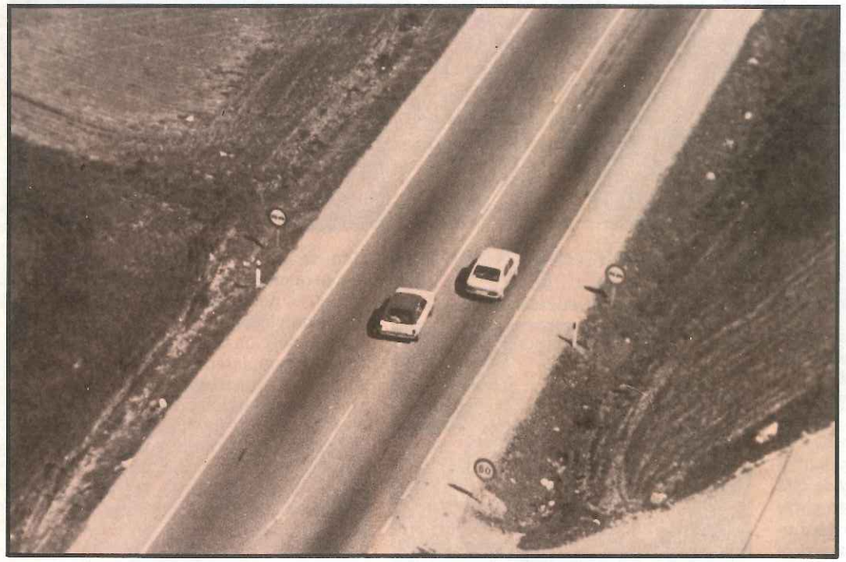
Miguel GARROTE

23 F-1: EN PARRILLA DE SALIDA

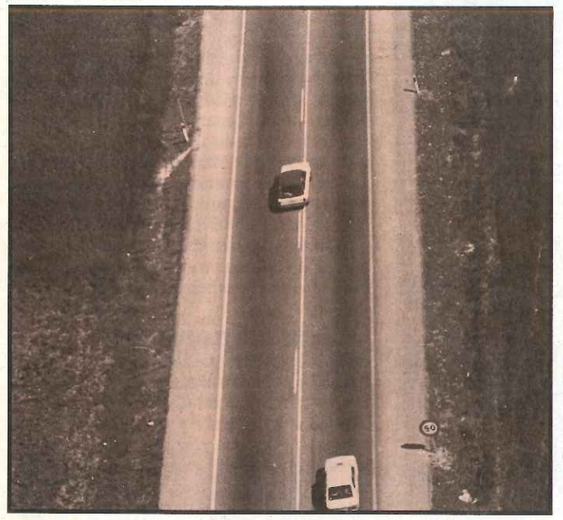
El próximo mes comienza, una vez más, eso que se ha dado en llamar el gran circo de la Fórmula 1. El redactor jefe de Motor 16, Gigi Corbetta, nos ofrece una perspectiva de lo que será el Mundial, con Senna y Prost como favoritos y el turbo ya en el cajón de los recuerdos.

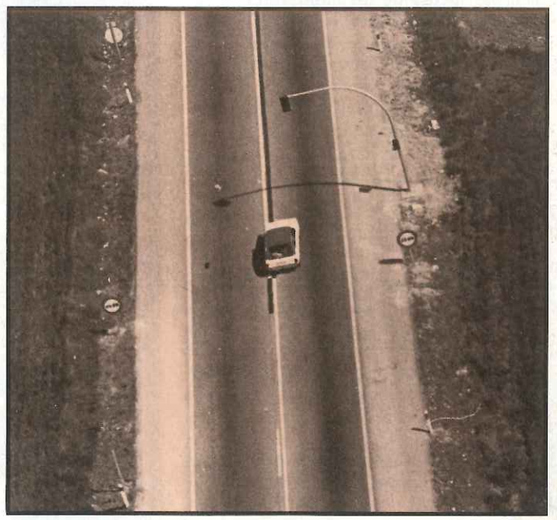
LA LOCURA DEL MES

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



ADELANTAMIENTO absolutamente incorrecto, típico de un conductor que parece creer que las señales sólo están para orientar o «para que las cumplan los otros». Comienza su maniobra justo en el momento de cruzar delante de una señal de prohibido, situada a ambos lados de la carretera, probablemente pensando que se trata de una recta con visibilidad y que, por tanto, no hay peligro.





AUNQUE la secuencia permite observar que, efectivamente, se trata de una recta, presumiblemente con visibilidad, la señal de limitación de velocidad augura «algo» imprevisible para el conductor, pese a la visibilidad. Por suerte, nadie venía en dirección contraria al infractor.

ESE «algo» imprevisto aparece por fin: un semáforo que podría dar paso a un cruce o a una salida de vehículos —la secuencia no lo permite aclarar—. Por cierto que la reiteración de la señal de prohibido adelantar es innecesaria: ya existía una señal vertical con anterioridad.

La observación (retrovisores) es preceptiva antes de toda maniobra, y previa a su señalización.

Los indicadores de dirección deben accionarse con la antelación suficiente para que los demás prevean nuestra acción.

SEÑALIZACION DE MANIOBRAS

EL hecho de que los demás, los que comparten con nosotros mismos el acto de circular, estén informados de las maniobras que pretendemos realizar antes de que las llevemos a cabo, figura entre los aspectos importantes a la hora de ofrecer a las vías públicas una mayor seguridad vial. ¿Qué forma hay de que reciban esa información por nuestra parte y de que estén prevenidos de nuestros movimientos? Indudablemente, nuestra propia señalización, que hemos de realizar bien por medio de los indicadores de dirección, bien mediante los brazos.

El uso de los indicadores de dirección, esos populares intermitentes que algunos parece como si desconociesen su existencia por el escaso empleo de ellos que suelen hacer, *debe ser siempre:* a) posterior a la comprobación de que podemos realizar la maniobra; b) suficientemente anterior a la realización de la misma, y c) preciso y mantenido durante el tiempo de toda la maniobra, extinguiéndose en cuanto ésta haya concluido.

Para explicar sencilla y gráficamente ese uso en la práctica hemos repasado diversas maniobras con José Antonio García Prieto, asesor técnico de formación vial de la DGT. Son las de iniciación de la marcha, estacionamiento, parada, marcha atrás y avería, en cuyo tratamiento no pretendemos ser exhaustivos. Simplemente, reflejar aspectos importantes que ningún conductor debe olvidar.

El intermitente encendido y/o la mano en esta posición señalizan la iniciación de la marcha desde el lado derecho de la calzada.

El brazo levantado en forma de L, un sistema convencial y práctico para indicar que se va a parar o estacionar a la derecha (o a girar, pero esta maniobra la abordaremos en otro capítulo).

Iniciación de la marcha.

—Una vez comprobado que podemos emprender la marcha (observación = retrovisores), hay que accionar el indicador de dirección correspondiente, «siempre con la suficiente antelación para que los demás prevean nuestra acción, y jamás como hacen algunos, que accionan el intermitente cuando el coche comienza a andar». García Prieto hace unas matizaciones: «No debe señalizarse una maniobra que no puede efectuarse, excepto en el caso de vías muy saturadas de circulación, en las que, para que los demás sepan lo que queremos hacer y colaboren con nosotros, es necesario que se lo demos a conocer previamente».

La indicación de comienzo de la marcha desde el lado derecho de la calzada se puede hacer también extendiendo el brazo izquierdo con la palma de la mano hacia el suelo. Si la incorporación es desde el lado izquierdo —en vías de sentido único, lógicamente—, es imposible utilizar el brazo, porque los demás no lo verían. La única señalización posible son los indicadores de dirección derechos.

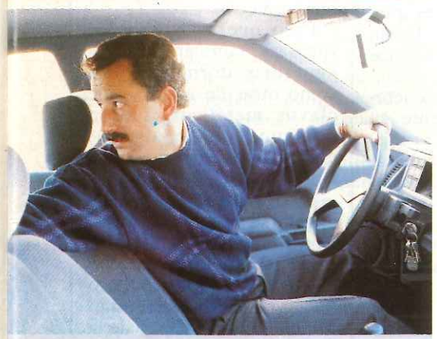
Nunca debemos, por otra parte, señalizar una maniobra antes de mirar, de comprobar que podemos efectuarla. «Muchos lo hacen y lo único que logran es crear en otros usuarios de la vía precauciones innecesarias y perjuicios originados por su mala concepción de la señalización». Por eso, el «primero comprobar y después señalizar» debe tomarse como una regla de oro para esta y otras maniobras.

Si en la vía se ha comprobado que no existen otros usuarios (¡ojo!, conductores y peatones), puede obviarse la señalización. Y es que debe quedarnos muy claro que su único objetivo es advertir a los demás. En consecuencia, si los otros no están... huelga la señalización.

Estacionamiento.

—Tras comprobar (hay que insistir en esta palabra) que podemos estacionar, la maniobra la señalizaremos con el indicador de dirección correspondiente y, después, la ejecutaremos. Hay que recordar que la señalización ha de hacerse siempre con antelación suficiente, aunque no excesiva. Si vamos a estacionar a la derecha, también podemos indicarlo mediante el brazo izquierdo flezionado por el codo (en forma de L); si a la izquierda, con el brazo izquierdo extendido con la palma de la mano hacia el suelo. Esta indicación con los brazos, aunque no la recoja el Código, es considerada por García Prieto como de «uso convencional, muy habitual y práctico».

Recuerda también el experto que «cuando vayamos a reducir la velocidad para parar o buscar estacionamiento, es conveniente avisar a los demás con el brazo izquierdo extendido y efectuando movimientos del mismo hacia arriba y hacia abajo, o mediante el uso a intervalos muy pequeños de las luces de frenado».



Forma de señalizar con el brazo la marcha atrás (foto de la izquierda) y forma más segura de realizar la maniobra, en la opinión autorizada del técnico.

Respecto al uso del brazo hay que recordar que las señales hechas con él prevalecen sobre las realizadas con los indicadores de dirección.

Parada.

—Si no se trata de estacionar, sino de una simple parada (para subir o bajar un viajero, por ejemplo), el Código permite hacerla en doble fila, *pero siempre que no haya espacio libre en las proximidades y no se interrumpa la marcha de otros vehículos* (invadir un carril siempre es entorpecer esa marcha de los otros, como estamos demasiado habituados a contemplar en las ciudades). En tal caso, no es preciso mantener encendido ningún indicador de dirección, ni tampoco las luces de avería, como suelen hacer muchos. La iluminación de avería no está para eso y sólo están obligados a utilizarla en tal sentido —de ahí quizá la confusión de algunos— los vehículos destinados al transporte escolar, cuando estén subiendo o bajando niños.

Marcha atrás.

—La marcha atrás, por su parte, puede indicarse mediante las luces blancas que llevan ya casi todos los vehículos y se iluminan al manejar el cambio, o mediante el brazo izquierdo extendido con la palma hacia atrás. No obstante, para García Prieto, el uso del brazo dificulta la maniobra: «Hoy, que casi todos los vehículos llevan iluminación de marcha atrás, lo más seguro es coger el volante con la mano izquierda y, al tiempo que se mira hacia atrás por la luneta posterior, sujetarse con la derecha apoyada en la trasera del respaldo del asiento del acompañante».

(Hay que tener en cuenta que la marcha atrás es de uso muy retringido. Recomendamos, en tal sentido, consultar el código de la circulación, artículos 27 y 115.)

Avería.

—La señalización de avería (de uso opcional en los vehículos) sólo debe emplearse en caso de avería, tanto con el vehículo inmovilizado como en movimiento, para señalar y advertir el peligro momentáneo que supone el mismo por causa de una emergencia. Su empleo para «justificar» una parada en doble fila es incorrecto, como antes hemos indicado, lo mismo que para avisar *de una reducción de velocidad.*

Para mayor información sobre aspectos de señalización, consultar TRAFICO número 32 (señalización de maniobra, pág. 51) y número 33 (luces de avería y frenado, pág. 50).

Fotos: Miguel GARROTE

Las luces de avería no justifican jamás un aparcamiento en doble fila, interrumpiendo como en la gráfica un carril de circulación.

LO QUE DICE...

José Luis SERRANO
(profesor autoescuela)

José Luis Serrano Santiburcio es profesor de auto-escuela y, por tanto, goza de una posición privilegiada para opinar sobre los defectos en la señalización de las maniobras. Primero, porque tiene que corregirlos en sus alumnos; segundo, porque puede observarlos en los conductores en sus muchas horas de circulación callejera, mientras imparte clases prácticas.

«El primer defecto que he observado —explica— es que los conductores suelen pensar que por señalizar la maniobra ya tienen preferencia de paso, lo que no es cierto». Sin embargo, no piensa que se señalicen poco las maniobras en la mayoría de los casos, sino que «como norma general lo que ocurre es que señalizan tarde». También ocurre que no se aplican —piensa Serrano— las normas de observación en las que tanto insisten la Dirección General de Tráfico y los propios profesores de autoescuelas. Para este profesor, «el mayor problema es la mala señalización o la mala observación por parte del conductor».

Serrano opina que, fundamentalmente, las motocicletas adolecen de señalización, cuestión esta que se agrava en los casos de jóvenes conductores de ciclomotores. Estos, al no tener que pasar obligatoriamente un examen teórico (excepto los qúe se encuentran entre 14 y 16 años), «o no saben señalizar o realizan mal la señalización, lo que induce bastante a error».

Para José Luis Serrano basta con observar y señalizar la maniobra con los intermitentes en los casos de iniciación de la marcha y con la luz correspondiente en la marcha atrás. Igual ocurre en los giros a derecha e izquierda, aunque Serrano apunta que ha observado un defecto bastante habitual en esta maniobra: «En los casos de calles de dos direcciones, pero sin señalización horizontal, suele existir una mala colocación del conductor que va a realizar el giro, que se acerca demasiado a la izquierda, molestando a los que vienen de frente». No así en el giro a la derecha, que no ofrece esta dificultad.

PELIGRO EN LA C-1411

Soy representante de una importante empresa y, debido a ello, utilizo diariamente la carretera comarcal 1411, en dirección a Tarrasa (Barcelona). En ella existe un tramo de unos cinco kilómetros muy peligroso, en el que no pasa una semana que no haya accidentes con víctimas mortales.

En estos cinco kilómetros fatídicos valdría la pena modificar un aspecto que, a mi entender, es bastante absurdo: en dicha carretera hay tres carriles, y tanto el que sube como el que baja puede hacer su adelantamiento, debido a que no se encuentra la línea continua. Y a esto hay que atribuir mi referencia a los accidentes mortales. El tráfico que hoy circula por la C-1411 es de bastantes camiones con dirección a Manresa y de muchos jóvenes que se dirigen a la Universidad de Bellaterra.

Mi sugerencia es que se estudie bien esta carretera y que en un plazo corto de tiempo puedan aportarse soluciones, por la vida de todos nosotros.—**Doménec Ciurò Casas. Manresa (Barcelona).**

ILUMINACION EN TUNELES

Hace unas semanas, en un viaje en automóvil por toda la zona norte de Cataluña, tuve una desagradable sorpresa cuando, al introducirme en el túnel de Viella para acceder a dicha localidad, aparte de las obras de acondicionamiento que se estaban efectuando a la entrada de dicho túnel, tuve que detener totalmente el vehículo a los pocos metros de entrar. La iluminación era inexistente y no había una zona previa de acondicionamiento de la visión que permitiera al ojo ir adaptándose paulatinamente al cambio brusco de iluminación. De la luz solar a las trece horas pasé a la oscuridad total en cuestión de segundos y de manera brusca. Conectar el alumbrado de cruce no sirvió para nada, pues no se notaba su presencia.

Este es un hecho que vengo constatando en bastantes túneles, tanto de carretera como urbanos, y creo que se debería remediar lo antes posible, ya que en dichos túneles se necesita tener una visión perfecta del lugar por el que vas. Aparte de ser bastante estrechos, se pierde en gran parte el sentido de la distancia y de las proporciones, al no existir puntos de referencia y la señalización horizontal prácticamente desaparece de nuestra vista —si es que aquélla existe— cuando nos cruzamos con otro vehículo que viene en sentido contrario.

Espero que esta situación se mejore lo antes posible, ya que considero muy peligroso circular por estos túneles intentando adivinar si vas por tu carril o, por el contrario, estás invadiendo el sentido opuesto, y sin saber si poco más adelante has de girar a derecha o izquierda.—**Antonio Llorens Martínez. Valencia.**

José RUBIO

AURICULARES MUSICALES

No sé cómo la Guardia Civil en carretera, o la Policía Municipal en el caso de las ciudades, consienten que haya conductores que, mientras conducen, llevan auriculares en los oídos, escuchando música.

Creo que estos conductores anulan totalmente su sentido auditivo y se distraen más de la cuenta, pues van ensimismados ajenos a todo cuanto les rodea, poniendo en peligro la vida propia y la de los demás.—**Antonio Esquinas Consuegra. Sevilla.**

Respuesta: **Evidentemente, estamos de acuerdo con usted en que el conductor debe evitar todo aquello que limite su permanente atención a la conducción. Está claro que los aparatos a que usted se refiere no sólo pueden distraer la atención, sino que limitan —cuando no eliminan— la relación auditiva del conductor con el medio ambiente. El hecho podría se constitutivo de una conducción negligente o temeraria y, lógicamente, sancionable.**

«BANDAS SONORAS»

Por decisión municipal se han establecido las llamadas «bandas sonoras» reductoras de velocidad en varias calles de Guadalajara. Como saben, están formadas por lomos rugosos de asfalto, que sobresalen unos centímetros del pavimento, y son colocados en parejas, con unidades separadas entre sí alrededor de medio metro.

Creo que estas «bandas rugosas», también llamadas «guardias dormidos», así como otras de asfalto y de clavos metálicos, fueron una moda hace algunos años en los recorridos de la Costa del Sol y suprimidos —creo recordar— por su ilegalidad en relación con el Código de la Circulación.

He intentado hablar con el concejal de Tráfico, pero no ha querido recibirme. Me ha remitido al jefe de la Policía Municipal, para que me informase de que existe una Orden Ministerial de Gobernación, del año 1961, por la cual las cuestiones de tráfico en las ciudades son de competencia exclusiva de los ayuntamientos.

Me permito consulta si estas «bandas sonoras» son o no legales y si realmente existe esa OM cediendo su jurisdicción a los ayuntamientos en el límite de sus municipios.—**Román García Andrés. Guadalajara.**

Respuesta: **En principio, la instalación de tales bandas rugosas no está prohibida expresamente, pues existe de hecho una laguna legal al respecto en nuestro ordenamiento. El artículo 39 del Código de la Circulación prohibe poner obstáculos en las vías públicas, que entorpezcan la libre circulación de los vehículos. Incluso el hecho de poner obstáculos a la circulación está contemplado como delito en el Código Penal, pero evidentemente, estos preceptos no están pensados para los ralentizadores del tráfico, que sólo en el caso de que su defectuosa colocación crease un peligro, encajarían en dichas normas.**

Por otra parte, los preceptos del Código de la Circulación son obligatorios en todas las vías públicas (aquí están incluidas, claro, las urbanas) en virtud del artículo 1.º del mismo, aunque los alcaldes puedan, con potestad delegada según la Orden de 22 de julio de 1961, ordenar el tráfico en el núcleo urbano de sus poblaciones, pero siempre de acuerdo con lo establecido en el mencionado código.

Buzón especial

Facilitar la circulación

Acabo de leer la carta de don Julio Lorenzana, que publicaban ustedes en su número 37, referida al uso del carril para vehículos lentos, y no puedo por menos que subrayar la respuesta que le dieron en la parte que dice que «se recomienda a los demás vehículos utilizar también este carril, especialmente para facilitar los adelantamientos».

Debe entender el señor Lorenzana que, por encima de las leyes y artículos del Código, hay una norma superior que es, siempre, facilitar al máximo la circulación y la marcha de los otros vehículos; que los conflictos se producen porque todos tenemos los mismos derechos y diferentes intereses, y que debemos solucionar lo mejor posible.

Yo también me he encontrado en ambas situaciones: teniendo que frenar por culpa de vehículos que no ceden el paso mediante la utilización del carril para lentos —a pesar de las advertencias con luces y claxon—, y teniendo que desviarme al carril para lentos para ceder el paso a un vehículo más rápido, aun circulando yo a la velocidad máxima permitida en esa carretera.

Pero hay más conflictos en el uso del carril para lentos: camiones que se ponen a adelantar faltos de aceleración y taponan a una fila de coches, o vehículos parados en medio del carril, con la intención de girar a la izquierda, que te los puedes encontrar circulando tú a 80 ó 90 y en una curva sin visibilidad. Esto es un gran peligro y creo que se debería controlar más.

Asimismo, propongo que se dupliquen las señales de velocidad, colocándolas a ambos lados de la carretera, al igual que lo están las de prohibición de adelantamiento. A mí me pusieron una multa en Segovia, cuando no había visto la señal, puesto que me coincidió con el adelantamiento a un camión.—**Quico Souto Martínez. Melide (La Coruña).**

SEÑAL EQUIVOCA

Aprovecho la oportunidad que me brinda su revista para hacerles una pregunta sobre un tema al que nadie, de las personas consultadas por mí, me ha dado una respuesta convincente. En la página 40 de su número 38, y dentro del reportaje titulado «Las nuevas señales», existe una que no es nueva, aunque se le ha dado, eso sí, nueva redacción: *Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías.*

Yo les pregunto: ¿prohíbe la entrada a *todos* los vehículos que estén destinados a este fin? Sin entrar en demasiadas definiciones y tecnicismos, una motocicleta puede estar destinada al transporte de mercancías por sus características, pero ¿le queda prohibida la entrada? Si fuera así, como parece desprenderse del texto, la señal no está nada clara. Y algo así incumple la premisa de toda señal: expresar una idea inequívoca en su texto.—**Francisco Conejo Redondo. Madrid.**

Respuesta: **La referida señal afecta a *todos* los vehículos destinados al transporte de mercancías. En tal sentido, cualquier vehículo con este destino, independientemente de su peso o categoría, tiene prohibido el acceso. Piense que acaso la prohibición pudiera venir como consecuencia no del peso o categoría, sino del destino para el que es utilizado el vehículo. Por ejemplo, en caso de que no se desee que en determinada vía se efectúen labores de carga y descarga de mercancías.**

EN DESACUERDO

Les agradecería publicasen esta crítica o discrepancia, relativa a la respuesta que ustedes daban a una consulta sobre vado permanente, publicada en el número 37 de su revista. Dicha respuesta me parece no fundamentada y no puedo estar en absoluto de acuerdo con ella.

En efecto, el artículo 45, b, en su parte primera, prohíbe la «parada»... «frente a la entrada de vehículos en los inmuebles». No distingue entre calles con o sin aceras, y no indica qué señalización han de tener. En consecuencia, basta que de cualquier forma, pero con la suficiente claridad, se distinga que se trata de un acceso para vehículos. No importa que exista o no la placa municipal de vado, puesto que ésta es una cuestión de carácter fiscal que no todos los ayuntamientos tienen establecida, y de legalidad muy discutible.

Creo que esta cuestión de las placas municipales no existe en ningún país europeo y se respetan a rajatabla las entradas de vehículos.—**José A. Olivert Rodríguez. Cullera (Valencia).**

Respuesta: **Efectivamente, el artículo 45, b nada dice de que la entrada de coches ha de estar señalizada, pero entendemos que para distinguir con absoluta claridad cuándo estamos frente a una entrada de coches en inmuebles, es necesario «algo» que con carácter de permanencia nos dé noticia de ello. Y para eso entendemos que nada mejor que la correspondiente señal.**

CINTURON Y APOYACABEZAS

Como todos los conductores bien sabemos, el uso del cinturón de seguridad es obligatorio en todas las carreteras españolas, según lo señala el artículo 16, apartado III, del vigente Código de la Circulación.

Es muy cierto que este elemento sujeta el cuerpo al asiento del automóvil, evitando así los desplazamientos laterales y hacia adelante en el caso de un posible choque o frenazo brusco. Pero ¿y la cabeza? Esta no está sujeta y tiende a moverse hacia adelante y hacia atrás. De ahí la importancia del apoyacabezas, pues en caso de accidente puede producirse una lesión de vértebras. Y esto en el mejor de los casos, porque incluso puede ser una circunstancia mortal.

Pienso, entonces, que los vehículos que no llevan apoyacabezas no deberían tener tampoco la obligación del cinturón, pues es preferible salir despedido que morir desnucado en el asiento del vehículo. Y, si no puede hacerse esto, hay que hacer obligatorio el apoyacabezas en todos los vehículos.—**Enrique Sánchez Rodríguez. Olmedo (Valladolid).**

ADELANTAMIENTOS JUNTO A GASOLINERAS

Les ruego que, si la estiman interesante, estudien la sugerencia que les ofrece este aficionado al automóvil, con cuarenta y cinco años de posesión del permiso, más de 1.250.000 km. recorridos y —en buena hora lo diga—, con un solo accidente, cuyos daños tuvo que pagar la compañía de seguros del contrario...

Gracias a mi experiencia vengo observando que en las cercanías de las estaciones de servicio no hay señales de prohibición de adelantar, lo que supone un gran riesgo de accidente. El conductor del vehículo que acaba de repostar lo primero que hace es mirar a su izquierda, desatendiendo prácticamente la derecha, al salir de nuevo a la carretera. Esto se hace casi como norma. Y aquí es donde está el peligro de accidente, ya que puede venir otro vehículo adelantando de forma perfectamente reglamentaria y se produce la colisión.—**José de Herrera Amuátegui. Granada.**

Respuesta: **Agradecemos mucho su sugerencia, al tiempo que le recordamos que el conductor que sale de una gasolinera, o de otro inmueble, a la vía pública, debe respetar lo que dispone el artículo 28 del Código de la Circulación. Según éste, el conductor que salga del inmueble se halla obligado a efectuar la maniobra necesaria sin peligro para los demás usuarios de la vía. En consecuencia, deberá efectuar las comprobaciones precisas, *mirando a ambos lados*.**

SEÑAL ESPECIAL PARA TRACTORES

Con ocasión de un viaje por numerosas carreteras francesas, de primero, segundo y tercer orden, he tenido la oportunidad de comprobar un hecho que me ha llamado la atención y que creo debería aplicarse en España.

Miguel GARROTE

Todos los tractores que circulan por esas carreteras, vayan solos o con remolque, cargados o en vacío, sigan la carretera o la crucen, de noche o de día, llevan obligatoriamente un pértiga, elevada unos 150 centímetros por encima del vehículo, y en el extremo superior de la misma una luz intermitente de color amarillo ámbar, en perpetuo funcionamiento cuando el vehículo discurre por caminos. Advertir la presencia de un tractor a una considerable distancia es un alivio considerable para todo conductor.

Expuesto lo anterior, creo que sería un acierto y merecería el aplauso de los conductores españoles el hecho de incorporar esta señal a nuestros tractores, porque emular las mejoras siempre es importante.—**Armando Barredo Vígala. Barcelona.**

RELACION DE COMPRESION

Les escribo para plantearles una cuestión mecánica que hace tiempo me tiene intrigado y no sé si aplicarla a mi vehículo: en un vehículo de motor «cuatro tiempos», ¿hasta qué límite puedo aumentar la relación de compresión?; al aumentarla, ¿disminuye el consumo?, y ¿qué vida consideran ustedes tendría el motor al aumentar la relación de compresión?—**José Roca. Badalona (Barcelona).**

Respuesta: **El gran problema de aumentar la relación de compresión es la tendencia a la detonación, que también aumenta. Luego el límite viene dado por la gasolina que se utiliza: a mayor octanaje, mayor relación de compresión. Existen otros factores que influyen en la detonación y que hay que tener en cuenta a la hora de tocar el motor para variar la relacion de compresión, tales como número de revoluciones, grado de admisión, presión, temperatura, humedad, punto de encendido, temperatura de refrigeración, recorrido de la llama, etcétera. Hoy en día se ha conseguido una relación de compresión 11:1 (gasolina super) con un motor en el que se han estudiado todos los factores referidos. En cuanto al consumo, si se aumenta la compresión, también aumenta. Y, respecto a su consulta sobre la vida del motor, tiene que tenerse en cuenta que al aumentar la relación de compresión, van a aumentar la temperatura y las presiones interiores, así como la fuerza de la explosión, por lo que los desgastes de los materiales serán mayores y, por tanto, la vida del motor disminuirá. Pero no se puede dar un valor cuantitativo a tal disminución de su vida.**

RETROVISORES

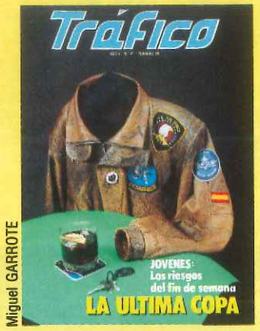
Quiero discrepar de lo expuesto por don José Manuel Blázquez en el número de diciembre sobre los retrovisores. Ni todos los profesores de auto-escuela deben ser considerados incompetentes, ni valen las descalificaciones globales. Es útil observar una pequeña parte del costado del vehículo, a través del retrovisor exterior izquierdo, ya que da idea de la posición de otros vehículos, permitiéndonos calcular su aproximación, velocidad, distancia, etcétera, sobre todo en curvas amplias.—**José Manuel de Delas Gómez, profesor de auto-escuela. Miranda de Ebro (Burgos).**

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

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

NOTA A NUESTROS COMUNICANTES

Dado el elevado número de cartas que, desde los primeros números, llegan a nuestra redacción, nos es materialmente imposible incluirlas todas en esta sección. Todos los meses intentamos hacer la más precisa selección de las mismas, que reflejamos en estas páginas. Rogamos, pues, que nadie se sienta defraudado si no ve publicada su carta, y les aseguramos, por otra parte, que todas ellas son leídas y consideradas.



Miguel GARROTE

AÑO V
NUMERO 41. FEBRERO 1989

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. 285)
Colaboran en este número: Antonio Arias, M.ª Victoria del Barrio, Gigi Corbetta, Charo Laiz, Vicenta Mestre, Luis Montoro, Eugenio Ocio, Pablo, Ramón, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Sebastián, José Soler, Francisco Tortosa y Miguel Angel Yáñez.
Colaboración especial: Basilo Rogado.
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, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, 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.:** 129-89-002-2. **Distribución:** Paquebot. Publicidad Directa. C/ Jesús Aprendiz, 21. 28007 Madrid.
(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)
Está autorizada la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista TRAFICO como fuente.
Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

Editorial

Juventud y fin de semana

RECORDARAN ustedes, como decíamos recientemente, que entre las causas de accidentalidad en las carreteras que más preocupaban a los organismos competentes, entre ellos, lógicamente, a la DGT, estaba en destacado lugar la de los jóvenes. Y muy especialmente esa accidentalidad que se produce los fines de semana. Hay cifras incuestionables que le harán comprender fácilmente esta preocupación: uno de cada tres muertos en la carretera corresponde a jóvenes de menos de 25 años, cifra que es altamente elocuente si tenemos en cuenta que en el conjunto de la población conductora del país representan únicamente el 17 por 100. Además, hay otros datos tan significativos como el ocurrido en las pasadas fiestas navideñas en Cataluña, donde se produjeron 15 muertos en 13 accidentes, siendo esas víctimas menores de 26 años.

EL informe sobre este aspecto de la seguridad vial que publica este mes TRAFICO es suficientemente elocuente, como elocuentes son algunas afirmaciones de determinados jóvenes habituales en las salidas nocturnas, que aun reconociendo su culpabilidad en muchos de los accidentes de los que son responsables y víctimas, hacen afirmaciones tan sinceras como espeluznantes: «Te dan el carné y te crees el dueño de la carretera»; «Pisar el acelerador me tranquiliza» o «Lo peor es cuando, con unas copas en el cuerpo, a alguien se le ocurre decir que a ver quién llega antes». Una postura bastante generalizada que debemos multiplicar por los miles de jóvenes que cada fin de semana, dos días en muchos casos, salen a tomar unas copas con los amigos a la discoteca o el disco-pub de moda.

SON unas salidas en las que además del alcohol y hasta las drogas, está ese indudable peligro que supone coger un coche, a cuya combinación, ya de por sí explosiva, hay que añadir algunas características típicas de este binomio: la inexperiencia de muchos de estos conductores —la mayoría con muy pocos kilómetros de carretera y hasta con desconocimiento bastante pronunciado del coche que llevan entre manos—, sobrevaloración, competitividad, exhibicionismo y unas grandes dosis de inconsciencia.

TODOS estos aspectos son lógicos y absolutamente normales en cualquier juventud que se precie y parece poco menos que imposible pretender hacer una juventud distinta y responsable al máximo hasta en sus momentos de ocio. No obstante, entendemos que sí cabe la adopción de algunas medidas tendentes a hacerles ver los peligros que suponen los desplazamientos cuando éstos se hacen en coches abarrotados y con conductores con varias copas de más y poco preparados en muchos casos. Hay que hacerles ver que los anuncios de determinadas marcas publicitarias están realizados por expertos en la conducción y, desde luego, sin una gota de alcohol en el cuerpo, y que siempre puede haber uno de la pandilla que se abstenga de tomar alcohol y hacer de canguro de los demás. Desde luego, parece claro que no nos podemos quedar cruzados de brazos. Y en esto juegan un papel fundamental los padres cuyos hijos están en tramos de edad en los que se produce este alto índice de accidentalidad. Deben saber valorar realmente si su hijo o hija están preparados de verdad como para dejarles el coche para salir a divertirse con los amigos en estas fechas fatídicas; si son conscientes de que la conducción está reñida con la ingesta de alcohol o si, por el contrario, no sería mejor añadir a su «minuta» semanal algún dinero más para que vaya y venga en taxi. Una cuestión para meditar. Un amigo de uno de los jóvenes que murieron en Barcelona recientemente se salvó precisamente porque, al ver el estado de su amigo, decidió no montar con él y coger un taxi... Tráfico

DISC

Juan José LLUCH DIAZ (*)

Seguridad vial: letra y música

LA Seguridad Vial está de moda. Y no se trata de una ocurrente e ingeniosa frase cargada de frivolidad y exenta de contenido. Su ascenso imparable en las listas de éxitos, como si de un «hit parade» musical se tratase, así lo demuestra. Su estribillo atractivo y su música cadenciosa suenan cada día con más fuerza. Intérpretes de probada categoría la han incorporado a sus repertorios, introduciendo nuevos matices de ejecución que hacen más amplia y variada su audiencia. Un resumen poco exhaustivo de algunas parcelas de la vida social, política, económica y cultural de nuestras ciudades y pueblos, en donde, a un mismo tiempo, han llegado a confluir diferentes aspectos relacionados con el fenómeno circulatorio, ha puesto en marcha una soberbia orquesta que, de forma ordenada, entona un himno triunfal, que alguna de las veces no se corresponde con la realidad.

En tono coloquial, y empleando el símil, se le otorga a la Dirección General de Tráfico la misión de llevar la batuta marcando la pauta, ordenando el movimiento, imponiendo disciplina y creando el ritmo más apropiado en cada fase de la obra interpretada. Por otro lado, la Dirección General de Carreteras aporta «el auditorium», habilitándolo para una mejor audición, aun a costa de poner patas arriba el país, realzando su figura un tanto decaída y bastante parcheada. Mostrando una gran ilusión en propagar esta música a través de su nuevo Plan General de Carreteras. El sector de Transporte por Carretera, al igual que el de Fabricantes de Automóviles, se suman a este movimiento «musical» poniendo a punto sus instrumentos, renovando sus flotas los primeros y afinando sus tecnologías los segundos; ofreciendo una mayor seguridad activa y pasiva en la búsqueda de un sonido más armónico de este concierto vial.

Los ayuntamientos, patrocinando campañas de educación vial en Centros Culturales, Asociaciones de Vecinos, etcétera, engrosan la orquestación con aire renovado. Los colegios de EGB, después de un largo letargo, apoyan con sus «Voces Blancas» el buen hacer de los músicos, adquiriendo correctamente los conocimientos y aptitudes necesarios para no ser atrapados por ritmos enloquecidos y fuera de tono que nos invaden. Hasta aquí, todos y cada uno de ellos, con mejor o peor acierto, desarrollan el pentagrama y, arropados por una extraordinaria «coreografía» integrada por conductores y peatones, tratan de culminar con éxito la compleja y difícil interpretación que muchas de las veces suena triste y lenta.

Sin embargo, en esta magnífica partitura se nota la falta de apoyo instrumental de las autoescuelas. Este colectivo está sufriendo una profunda crisis de credibilidad en muchos estamentos sociales y administrativos. Quizá sea nuestra la culpa, o posiblemente no se hayan templado bien las cuerdas y carezcan de resonancia suficiente para estar en la onda. Las autoescuelas deben estar en total sintonía con la más reciente actualidad y participar de lleno en la magna obra que de forma desenfadada he dado en llamar «musical».

Es cierto que durante algún tiempo las autoescuelas vivieron el «boom» de su enseñanza, recreándose en la aurora de sus éxitos y dejando arrinconados un buen número de acordes y compases que les han hecho perder el ritmo. Quizá sea el momento de pedir perdón por ello. Lejos quedan aquellos tiempos y el eco de su música apenas se percibe. Las autoescuelas de hoy se han curado en humildad y es justo reconocer que desarrollan su labor calladamente, sin música ni letra, tocando de oído con firmeza y deseos de agradar.

A pesar de ello, la palabra «incompetencia» suena rotunda cuando se hace mención a cualquier fase de la enseñanza impartida por las autoescuelas. Un mal empleo del espejo retrovisor puede ser motivo suficiente para provocar una mordaz crítica hacia nuestra profesión. Y es así, y nos duele saberlo. Es fácil suponer que, aun siendo tan sólo por exigencias del guión, las autoescuelas se ven obligadas a enseñar todo lo concerniente al correcto manejo de los mandos de un vehículo.

Enseñar a conducir es una tarea ardua y compleja donde no sólo se contemplan los retrovisores, sino un sinfín de aspectos mecánicos, de control, emocionales, afectivos, culturales, sociales y un largo etcétera que configuran a cada hombre y, por consiguiente, a cada alumno que, práctica a práctica, hora a hora, reciben nuestra enseñanza. Sobre la tarea constante del ajuste de estos niveles planea la sombra pertinaz de personas con nombres y apellidos que desde todos los foros, televisión, radio, prensa, etcétera, dado su fácil acceso, dejan caer en sus intervenciones de gran contenido, eso es cierto, alguna que otra alusión a nuestro trabajo, apoyándose, claro está, en esa gran labor que realizan, no exenta de ciertos tintes de «elitismo», en circuitos del Jarama, escuelas de automovilismo, revistas especializadas. ¡Qué lejos está todo esto de la realidad cotidiana! ¿Quiénes de los que así nos califican se acuerdan de los exámenes semanales, de los alumnos difíciles, de los nervios, de los fríos sudores, de los suspensos? Una cosa es predicar y otra dar trigo.

Quiero que nadie olvide que en España existen muchos pueblos sin voz, allá arriba, en los montes, agarrados a una peña, de estrechas callejuelas, hundidos en los valles a los que se llega por tortuosas carreteras, donde también hay hombres y mujeres a los que habrá que enseñar a conducir. Y hasta ellos llegan las autoescuelas, sin bombo ni platillo, sin complejas intersecciones ni modernas autovías, pero con una enorme voluntad que llena el maletero de nuestros vehículos, de hacerles posible el derecho a obtener el permiso de conducir.

Y al final, un solo conductor puede derrumbar nuestra obra y «salirse por peteneras» en contra de la «letra y música» que aprendió en nuestras aulas.

(*) Director y profesor de autoescuela.

Mi CARRIL

BUSQUE, COMPARE, COMPRE BIEN.—Se acerca el 92. A estas alturas dudo si será posible hacer todo lo que pretenden. Naturalmente, mucho menos si quedará algo por hacer después de la fecha. Para entonces —fuera bromas— lo que está claro es que podremos acceder a vehículos que hasta ahora son inasequibles para la mayoría de los bolsillos. No obstante, a tres años vista, la guerra comercial ha comenzado. Y en serio. Aunque la eliminación de los aranceles no será total hasta que esos dos dígitos se pongan por primera vez en el calendario, lo cierto es que determinadas marcas prestigiosas han comenzado a hacer *«rebajas»* y otras se comienzan a poner europeas con ofertas muy ventajosas en el terreno de la financiación y con añadidos como el ABS. Mucha gente comienza a hacer cábalas sobre si esperar con el coche que tienen hasta el 92 o comprar *«lo que sea»* hasta entonces. Una *«guerra»* comercial que beneficia, ya era hora, al usuario, al conductor. No sólo porque tendrá posibilidad de acceder a vehículos indudablemente mejores —aunque, no nos engañemos, no estarán a precio de 600—, sino porque eso comienza a obligar a los demás, hasta ahora con menos competencia, a mejorar sus productos. La ley de la oferta y la demanda. Cada vez tendrá más posibilidades de buscar, comparar y elegir. Hágalo bien. Que no hay gangas que valgan. Ni aunque vengan de países con prestigio automovilístico. Sobre todo con la segunda mano.

Negocio en Montecarlo

El Principado, ya lo saben, es el reducto fiscal para quienes más tienen. Pregúntenselo a famosos y a nuestro antipatiquísimo Ballesteros. Además de ser la patria y lugar de residencia de esas dos preciosidades que son Carolina y Estefanía de Mónaco es, sin duda, un lugar propicio para los grandes negocios. Quizá por eso, también el Rallye de Montecarlo es afamado y prueba en la que las marcas acuden en masa. Así lo ha debido entender el piloto italiano Alessandro Fiorio, que el domingo día 22 había arrollado a varios espectadores, y ello no le impidió seguir en carrera. El día 23 atropellaba de nuevo a otro grupo, accidente del cual resultaron dos víctimas mortales. Fiorio estaba probando un nuevo embrague electrónico. Ante pruebas de tal trascendencia, ¿qué más da un muerto más o menos? Que lo carguen en el debe de la técnica. El prestigio de una marca es, indudablemente, mucho más importante. El próximo contrato también. Por algo el Principado es el santuario de los negocios. Es lo único que vale.

ENFRIAMIENTO DE VENTAS.—Claro que, también es cierto, los fabricantes y concesionarios están temerosos por los efectos que tendrá en los compradores el encarecimiento de los créditos. Porque está claro que las últimas medidas adoptadas en materia económica, enfriamientos y calentamientos al margen, suponen un *«jarro de agua fría para los usuarios de a pie»*. Los bancos y las financieras se ponen más caros y los fabricantes deberán recurrir al máximo ingenio para seguir vendiendo como en los últimos años. Los más pesimistas creen que las medidas de *«choque»* puestas en marcha por el Gobierno harán casi imposible que el *«boom»* del automóvil continúe en la línea ascendente que llevaba. «Subirá, pero menos», me comentan. Si, según dicen, gastamos mucho, es evidente que últimamente se estaba gastando bastante en coches, lo que de forma indirecta estaba propiciando, además de otras cosas, un rejuvenecimiento del parque. Que falta hacía. Si ahora hay que gastar menos, la señora seguro que dirá aquello de *«ni se te ocurra pensar en coche nuevo; lo primero, el garbanzo»*. Y a callar. Todo sea por el enfriamiento económico...

Jesús SORIA
Director

PREDICAR CON EL EJEMPLO.—Me alegro sobremanera que la Administración central haya decidido, a petición del Presidente, poner los medios para solucionar los graves problemas de tráfico que sufre Madrid. Me imagino que más de uno pensará que ya estamos otra vez a vueltas con el centralismo. Creo que es injusto. Mis muchos años como informador municipal me han permitido conocer los entresijos de la *«factura»* que esta capital, esta Comunidad, paga anualmente, que pagamos todos los que aquí vivimos, en *«gastos de representación»*. Por eso, nadie se debe sonrojar si las soluciones vienen a golpe de talonario. Creo que lo han entendido muy bien Leguina y Barranco que, codo con codo, no han dejado escapar esta oportunidad. No obstante, está claro que el peliagudo problema de la circulación no se soluciona solamente con dinero. Buenos proyectos, visión de futuro y lograr calar en el ciudadano son fundamentales. Pero también lo es el concienciar a determinados funcionarios y contratados municipales, pues algunas de sus actuaciones, en ocasiones muy poco edificantes, tienen un efecto mucho más negativo que las realizadas por cualquier ciudadano. Por ejemplo, alguna contrata que se permite el lujo de hacer tareas en calles y horas de máxima afluencia, cuando se podría hacer perfectamente en otros momentos. Por ejemplo, algún que otro policía municipal que debe pensar que cualquier circunstancia y momento es bueno para hacer con los coches lo que le venga en gana. ¡Y no les digas nada! Ya sé, señor Horcajo, señor Morales, teniente coronel Lobo, que sólo tengo que llamarles y denunciarlo. Ya lo sé. ¿Pero que hacemos con los ciudadanos que, aunque sólo sea de tarde en tarde, ven estas cosas como las veo yo?

Los jóvenes hicieron una autocrítica constructiva sobre su comportamiento al volante, en debate organizado por TRAFICO.

ALCOHOL, INEXPERIENCIA Y TEMERIDAD AL VOLANTE, ENTRE SUS PRINCIPALES CARACTERISTICAS

Juventud, ¿divino riesgo?

UNO de cada tres fallecidos en accidente de tráfico tiene menos de veinticinco años, a pesar de que los conductores comprendidos en ese grupo sólo representan el 17 por 100 de la población total con permiso de conducir. Cuando llega el fin de semana y la noche es aún joven, comienzan a dispararse los accidentes en los que se ven involucrados chicos y chicas que van o vuelven de una fiesta. Coches repletos que habitualmente no conducen, inexperiencia, sobrevaloración de la propia capacidad, competitividad, conducta exhibicionista, alcohol y un elevado nivel de riesgo están a menudo presentes en este drama. Así lo ha reconocido, además, un grupo de jóvenes convocados por esta revista para debatir un problema que afecta a toda la sociedad.

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: Miguel GARROTE

A menudo minimizan los efectos del alcohol sobre su capacidad conductora.

Cristina Muñoa, de veintidós años, estudia Informática y hace dos años que se sacó el Permiso. Utiliza el coche de su madre y en todo ese tiempo habrá hecho unos 2.000 kilómetros. Se siente segura como conductora —«las mujeres conducimos mejor»— y cree tener suficiente experiencia: «Deberían impedir que los motores de los coches fueran capaces de sobrepasar la velocidad autorizada».

José Luis Rodríguez tiene veintiún años y es estudiante. En los ocho meses que lleva conduciendo ha hecho unos 10.000 kilómetros en viajes largos, con el coche de su padre. No ha tenido accidentes, se siente seguro y no prueba el alcohol.. «Cuando salimos los fines de semana, el que va a conducir se mentaliza y no bebe».

EL trinomio juventud-madrugada-accidente está ocupando cada vez más, y por «mérito» propio, un destacado lugar en las tablas estadísticas de accidentes. Quizá el ejemplo más claro se ha registrado en las carreteras catalanas durante las pasadas Navidades (15 muertos en 13 accidentes, desde la noche del día 23 a las cero horas del día 26), en las que la totalidad de los conductores fallecidos respondían al mismo patrón: tenían menos de veintiséis años, iban deprisa y todos murieron de madrugada. Incluso tres de los cuatro peatones muertos fueron atropellados a esas horas. También hay que destacar la violenta colisión de dos ciclomotores, a las once de la noche, que costó la vida a uno de los conductores, de catorce años. En cada uno de estos vehículos viajaban, antirreglamentariamente, dos personas. Y no falta la anécdota del compañero de una de las víctimas que salvó la vida, porque decidió regresar en taxi a su casa, debido al deplorable estado en que se encontraba su amigo.

En definitiva, la noche-madrugada se configura como el escenario temporal de la muerte de los jóvenes conductores. Sin salirse del ejemplo catalán, que no es excepcional, el 78 por 100 de los menores de veinticinco años accidentados y muertos en 1988, durante los fines de semana, lo fueron entre las 20 horas y las 6 de la mañana. Un horario que, es evidente, coincide con los hábitos de diversión y esparcimiento de la población juvenil.

Un estudio más general de los accidentes, exclusivamente mortales, acaecidos durante 1988 en España, constata el grado de implicación del tramo de edad de dieciocho a veinticinco años, de modo especial en los conductores presuntos responsables: el 31,45 por 100 en el conjunto del año y el 31,97 por 100 a lo largo de los fines de semana. Igualmente, se observa un fortísimo incremento, durante los fines de semana, entre los menores de dieciocho años, pasando del 2,49 por 100 en su presunta responsabilidad en accidentes mortales en el conjunto del año, al 8,20 por 100 en los fines de semana.

Otro aspecto de los accidentes de fin de semana, además de que tienen como protagonistas a menores de veinticinco años, muchas veces con importantes dosis de alcohol, en vehículos ocupados por otros jóvenes de similares edades, y en horas nocturnas o de madrugada, es que doblan en número a los que se originan en días laborales.

En cualquier caso, uno de cada tres muertos en accidente de tráfico es menor de veinticinco años, a pesar de que el grupo de conductores con esa edad tan sólo representa el 17 por 100 del total de conductores. Llama la atención —aparece el concepto de inexperiencia— que los conductores menores de veinticinco años, con una antigüedad del permiso de conducir de un año o menos, lo mismo que entre uno y dos años, tuvieron un índice de implicación en los accidentes superior al del resto de conductores.

Opinan los jóvenes

La revista TRAFICO ha querido conocer, de boca de los propios protagonistas, lo que los jóvenes piensan de sí mismos como conductores. Para ello ha seleccionado aleatoriamente, con la ayuda de varias autoescuelas, a jóvenes de uno y otro sexo, que obtuvieron el permiso de conducir en fechas no lejanas, procedentes de distintos barrios madrileños y de su área metropolitana, y los ha sentado alrededor de una mesa para debatir un problema que no es otro que el de sus salidas en la madrugada los fines de

Elena Victoria, de veinte años, trabaja como secretaria en una autoescuela, por lo que tiene una sensibilidad especial en todo lo concerniente a seguridad vial. No ha tenido ningún accidente —«algún susto sí me han dado»—, a pesar de que utiliza mucho el coche. «Cuando llevo pasajeros, voy más despacio, sobre todo cuando nos desplazamos varios coches a otro pueblo, de fiesta, y el viaje se convierte en un rallye».

David Lagunilla, veinte años, compagina el estudio con el trabajo. En enero obtuvo el Permiso, «a la segunda», por lo que aún no ha tenido ocasión de conducir. «Yo creo que el problema de los fines de semana es la mezcla de alcohol y drogas». Y añade: «Se hace más caso a la señal de velocidad aconsejable que a un límite prohibido».

Rosa María Rodríguez tiene veinte años. Obtuvo el Permiso «a la primera» hace dos años y utiliza el coche a diario. Ha tenido algún pequeño golpe de chapa, uno de ellos con la Policía, «porque se saltaron un semáforo». Se confiesa de carácter nervioso, «y lo pago con el coche, pisando el acelerador».

Luis Donoso Rodrigo es, con sus veintiséis años, el más experimentado. Tiene carné desde hace ocho años y suma unos 38.000 kilómetros anuales. Ahora está en paro. En un par de ocasiones ha regresado a casa en taxi, «porque había bebido y me sentía mal». Ha probado la sensación de los 200 por hora como pasajero, «obligado y asustado», y los 150 conduciendo él.

María Teresa García tiene veintitrés años y es universitaria. Obtuvo el Permiso hace tres años y utiliza a menudo el coche que le deja su padre. Se siente segura cuando conduce y además le relaja, pero tiene amigos que «en unos pocos metros pegan un acelerón y se clavan detrás de otro coche..., no sé si se quieren exhibir o es que son así».

«Somos más irresponsables, pero menos agresivos»

UNA encuesta reciente, realizada por la empresa EDIS para la Dirección General de Tráfico sobre «Tráfico y Sociedad en España» (ver TRAFICO, números 36 y 37), aborda el tema de la juventud como factor de riesgo, partiendo de la hipótesis de la coincidencia de una fase de aprendizaje y de una mayor aceptación del riesgo.

El trabajo presenta dos perspectivas derivadas de un diálogo generacional, en el que los hijos se muestran autocríticos y asumen una destacada participación de los jóvenes en los accidentes, que podría resumirse en la frase «somos más irresponsables, pero menos agresivos». El diálogo de la población adulta es paternal: comprensión junto a acusación, rigidez junto a tolerancia. No obstante, las afirmaciones más comprensivas son de origen maternal y las más acusatorias, de procedencia paterna.

En general, la peligrosidad potencial de los jóvenes se asocia a situaciones específicas, muy ligadas a su edad, como diversión, menor control, atrevimiento, inconsciencia, etcétera, mientras que otras serían asociables a características personales, sin límites ni matizaciones de edad.

Por otro lado, el 73 por 100 de los encuestados cree en la existencia de conductores especialmente dados a provocar accidentes, y se cargan las tintas sobre los jóvenes, aunque las estadísticas demuestran que, más que a la edad, los encuestados asocian al conductor-accidente con cuestiones como el alcohol, las personas nerviosas, la juventud y el alcohol, la agresividad, la falta de respeto, la imprudencia, la falta de educación, la inexperiencia o la tensión.

Asimismo, conviene recordar (ver TRAFICO, núm. 30), cómo están ordenadas las causas que los encuestados atribuyen como origen de la accidentalidad de los jóvenes, en la encuesta nacional de Tráfico-85: suelen correr más, consumen más alcohol y drogas, suelen ser más irresponsables, respetan menos las normas, son novatos, conducen vehículos más viejos, conducen más de noche, hacen más kilómetros y, por tanto, están más expuestos y, por último, tienen peor suerte.

semana, aliñado con factores tan negativos como el alcohol, la inexperiencia, la velocidad, su conducta exhibicionista en grupo y su predisposición para asumir un alto nivel de riesgo.

Todos coinciden en señalar que el alcohol, en mayor o menor grado, está presente en sus esparcimientos de fin de semana; si no en algunos casos personales, sí en el grupo en el que están integrados y en el ambiente general en el que se mueven. «Sobre todo salimos los fines de semana —señala Rosa María Rodríguez— y nos montamos incluso siete y ocho personas en el mismo coche..., y se bebe, aunque procuramos que lo conduzca el que está más sereno». Este mecanismo de autoprotección lo suscriben todos, aunque no siempre da resultado. Según David Lagunilla, «salimos en panda y bebemos todos, pero los conductores insisten en que van bien y, aunque hemos intentado disuadirlos diciendo que no nos vamos a montar, ellos no ceden, se encierran y no lo aceptan. Al final no tienes más remedio que montarte y asumir el riesgo. Pero el principal problema viene al mezclar alcohol y drogas junto con el cansancio».

Pero hay más soluciones, aunque quizá hace falta una cierta dosis de hu-

mildad y buen criterio para saber cuándo hay que renunciar al volante. A Luis Donoso no le duelen prendas al confesar que en dos ocasiones, «aunque no acostumbro a beber mucho, estaba hecho una pena y he regresado a casa en taxi». He aprendido una dura lección: «El día de Nochebuena, un amigo íntimo conducía bebido, se salió de la carretera y se mató..., esto te hace pensar».

Elena Victoria no bebe, pero considera que, en general, no se da la suficiente importancia al alcohol en la conducción, además de que a todos nos les afecta por igual. «En una chica es más normal que no beba, pero si un chico va a una fiesta y pide simplemente una coca-cola, dices: «Pero bueno, chico, ¿qué pasa? Y termina bebiendo, a pesar de que después tiene que conducir, porque no siempre hay taxi». También conoce experiencias de gente cercana, como aquellos seis amigos que regresaban de madrugada y se mataron dos.

«Yo debo ser un caso excepcional —señala José Luis Rodríguez—, porque no bebo nada; pero no porque tenga que conducir, sino porque no me gusta». En su grupo, el que va a conducir se mentaliza y no bebe «porque no gusta dejar el coche a otro».

A Cristina Muñoa no le gusta llevar su coche cuando salen los fines de semana, «porque es una responsabilidad más y porque el que lo lleva tiene que hacer al final de chófer, llevando a todo el mundo a casa». Y narra una anécdota aleccionadora: «El amigo que conducía se encontraba muy mal; le dijimos que no íbamos a montar con él, pero esperamos una hora a ver si se le pasaba; el tío sabía que no podía conducir, así es que al final presionamos mucho y el coche lo llevó otro. Con ese chico no se ha vuelto a repetir esa situación, porque se dio cuenta de que quedó en ridículo..., daba pena».

La pasión de la velocidad

Muchas veces es imposible separar la velocidad del alcohol, aunque los jóvenes admiten que les gusta correr. A Rosa María no le hace falta beber para pisar el acelerador: «Soy una persona muy nerviosa y lo pago con el coche; pisar el acelerador me tranquiliza». Confiesa que a veces pone su coche a 160, y es que «te dan el carné y te crees la dueña de la carretera; me gusta correr porque soy así».

Luis, aunque no es habitual, ha puesto el coche a 150, «porque la máquina te lo pide; pero lo peor es cuando se viaja en varios coches, de madrugada, con unas copas y a alguien se le ocurre decir que a ver quién llega antes».

Para David todo depende de cada persona: «Uno que tenga buen dominio del coche, por ejemplo, con un deportivo, corre igual en carretera que en ciudad, va haciendo virguerías; además, yo creo que se hace más caso a la señal de velocidad aconsejable que a un límite prohibido». Esta observación la suscriben también sus contertulios. Señala Elena: «Si te ponen un aconsejable a 60 dices: "por algo será", pero si te ponen un prohibido, como te ponen tantos prohibidos a lo largo de la carretera, ya no haces ni caso». Incluso José Luis cree que los límites están a posta, que dan por hecho que te los vas a pasar. «Saben que si te prohíben una cosa, por regla general, no la respetas». La misma consideración hace María Teresa Rodríguez: «Estás en una recta y te vas encontrado un semáforo rojo y otro y otro, y al final terminas no haciendo caso».

Estas manifestaciones corroboran algunos rasgos del perfil psicológico de los jóvenes, que, según Teresa Pérez-Fragero, psicóloga de la DGT, se traduce en una fuerte necesidad de autoafirmación, expresada, entre otras formas, en el enfrentamiento y negación de las normas y la autoridad que ellas suponen. Sin embargo, resulta curioso comprobar que algunos —como José Luis— digan que es necesaria una mayor presencia de la Guardia Civil en carretera: «Y en sitios distintos a los de siempre, que ya nos los sabemos». Y es que, como señala Elena, la única forma de que la gente se controle más es el miedo: «No es igual que te saltes una prohibición a que te pillen borracho, te quiten el carné y te la puedas cargar; el miedo no es el mismo». Incluso, Cristina sugiere que deberían limitar la potencia de los motores, para que no se corriera tanto, «así habría menos riesgo».

Las chicas no quieren exhibicionistas

Aunque para Cristina el respeto a la velocidad no es sólo un problema de los jóvenes, «éstos quieren demostrar que aquí estoy yo, que puedo más, que es un coche que puede». Y María

En coches a los que no están habituados, a plena capacidad, van de fiesta en fiesta.

La conducta en grupo suele ser exhibicionista.

En este grupo, la conductora bebe agua.

Perfil psicológico del joven

Un equipo de investigación de seguridad vial de la DGT está realizando un análisis profundo de las múltiples causas que intervienen en los accidentes, y ha elaborado un perfil psicológico del grupo joven, comprendido entre los dieciocho y veinticinco años, después de numerosas entrevistas con conductores accidentados. Es el siguiente:

- **Necesidad de autoafirmación,** que expresan siendo competitivos, enfrentándose y negando las normas y la autoridad. Temen mucho al fracaso, porque les confirmaría su inmadurez.
- **Sobrevaloran su propia capacidad,** precisamente para compensar su inseguridad, poniéndose metas altas que rayan con la temeridad. Una forma de sobrevaloración sería minimizar los efectos del alcohol y/o drogas sobre su forma de conducir.
- **Conducta exhibicionista en grupo.** En su fantasía, el grupo espera de él que sea el mejor, el más capaz, y necesita demostrarlo usando la temeridad, afrontando riesgos. Esta temeridad la autoafirma de nuevo ante el grupo y ante sí mismo.
- **Sensibles al mensaje publicitario** de los fabricantes de vehículos, puesto que dicho mensaje refuerza su necesidad de autoafirmación (le están diciendo que será un triunfador).
- **Asumen un alto nivel de riesgo.** Psicológicamente, están más predispuestos que ningún otro grupo de edad para asumir un alto nivel de riesgo.

Se les aguó la fiesta

DE los distintos accidentes investigados por el equipo de seguridad vial de la DGT hemos apartado aquellos protagonizados por menores de veinticinco años y relacionando los más representativos. Todos venían de disfrutar de una fiesta, finalmente aguada por el accidente; era fin de semana, de noche o madrugada, había alcohol y velocidad de por medio, pero, afortunadamente, lo pudieron contar.

Y lo que le contó el primero de nuestros protagonistas a la psicóloga de la DGT, con la premisa de la confidencialidad de la investigación, es que en la noche de aquel sábado regresaba de una discoteca con dos amigas y un amigo, que no tomó más de dos cervezas, que no conocía la carretera y por esa razón no iría a más de 40, y que, al tomar una curva, el coche le derrapó y volcó. No llevaba cinturón y sufrió una ligera conmoción. Como causa del accidente cita todo tipo de motivos, como la mala señalización, sin hacer nunca referencia a su impericia (un mes de permiso de conducir), ni a nada que le implicase a él mismo. La impresión de la psicóloga es que miente con descaro y la observación de sus pupilas y brazos indican una toxicomanía por opiáceos. Además de estas circunstancias, otra probable causa coincidente es el mal estado del vehículo y de las ruedas, todas de diferentes marcas y desgastadas.

Con dos «cubatas» y un amigo regresaba otro de nuestros protagonistas desde un «pub» de la sierra madrileña, e iría a 130, «por lo menos»; notó que el coche se le iba de atrás al iniciar una curva limitada a 80 y le dio tiempo a ver el brillo de los ojos de un animal que cruzaba la carretera. Quedó conmocionado debajo del coche (no llevaba cinturón), después de que éste diera varias vueltas de campana. Parece divertirle la entrevista y sólo le incomoda su pierna escayolada, «porque me mantiene en casa y es aburrido». Le gusta mucho correr y no siente ningún temor tras el accidente: «Como no recuerdo nada, es como si nada». A juicio de la psicóloga, las causas coincidentes del accidente, además del exceso de velocidad, el desconocimiento del coche, con el que sólo había recorrido 900 kilómetros, y el punto negro que representa la curva tras una larga recta, eran la ingesta de copas y estimulantes.

ALCOHOL: UNA CONSTANTE

El alcohol sigue siendo una constante, como en este otro accidente de un muchacho de dieciocho años, a las 5 de la madrugada, acompañado de cuatro amigos con los que se había tomado «siete copas», aunque no cree que eso le afectara a su forma de conducir. Entró a demasiada velocidad en una curva «porque no sabía que era tan pronunciada», frenó y el coche se estrelló contra la bionda. Considera que el coche estaba en buen estado, aunque no sabía que una de las ruedas estaba completamente lisa. No era el primer accidente. En el anterior, conducía sin permiso.

«Mi mejor amiga me hizo una faena con el chico con el que asistí a la fiesta; había tomado cuatro copas y me fui completamente furiosa, fuera de mí; eran las cinco de la madrugada y había estado lloviendo, pero no pensé en nada, ni en mi inseguridad ni en nada». A partir de ahí, esta joven de algo más de veinte años no recuerda más; sólo que en el hospital le daban tortas en la cara y le hacían preguntas. Las causas de este caso parecen ser: estado emocional, inexperiencia en la conducción, mal estado de un neumático trasero y, presumiblemente, la utilización del freno de mano con rotura de uno de los cables y, por tanto, su acción en una sola rueda, que provocó el trompo.

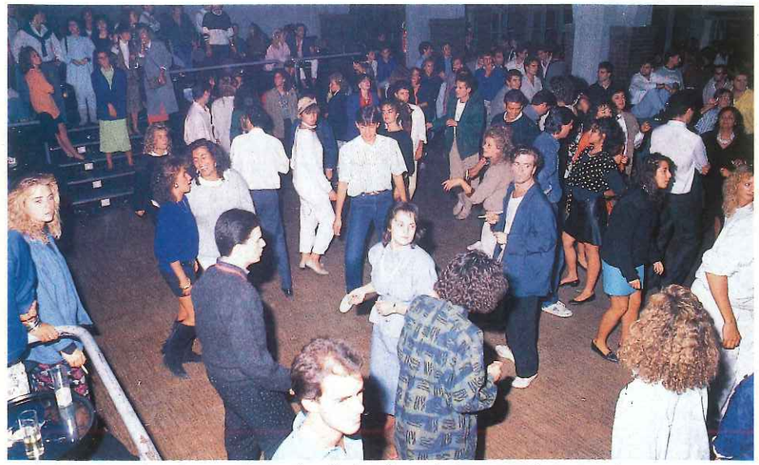
Todos los casos se parecen mucho. En otro serían las seis de la madrugada y el conductor volvía a casa después de tomar unas copas en una fiesta. «Iría a 120 y se me quedó la mente en blanco». No recuerda nada más del accidente. Llevaba despierto veintidós horas y el suelo estaba mojado cuando se salió de la calzada y arrancó una farola, quedando empotrado contra un árbol siete metros más adelante.

Las causas coincidentes que presumiblemente provocaron este accidente fueron: exceso de velocidad para las condiciones ambientales, que pudo provocar el «acquaplaning», el estado de cansancio y somnolencia del conductor, aunque insiste que «no se durmió», así como el alcohol ingerido y, todo ello, agravado por el exceso de confianza derivado de su perfecto conocimiento de la carretera.

La edad en los conductores accidentados

(Accidentes de carretera, 1987)

Edad (años)	Conductores		Censo conductores		Tasa por mil censados	
	Víctimas	Muertos	Número	%	Víctimas	Muertos
De 16 y 17	1.068	53	24.029	0,18	44,44	2,20
De 18-24	12.915	614	2.148.031	16,79	6,01	0,28
De 25-44	19.341	1.100	6.903.870	53,98	2,80	0,15
De 45-64	8.034	578	3.254.441	25,44	2,46	0,17
De 65-74	1.099	102	409.731	3,20	2,68	0,24
De 75 y más	281	34	50.501	0,39	5,56	0,67



Alcohol y música en las madrugadas de los fines de semana. Pocos se dan cuenta que fuera espera el coche y, con él, el riesgo.

Responsables de accidentes mortales (1988)

Edades	Conductores responsables	
	Todo el año (%)	Fin de semana (%)
No especificada	2,86	3,28
Menores 18 años	2,49	8,20
De 18 a 25 años	31,45	31,97
De 26 a 30 años	15,02	15,57
De 31 a 40 años	19,46	13,11
De 41 a 60 años	22,51	19,67
Más de 60 años	6,20	8,20
TOTALES	100,00	100,00

Teresa asegura que tiene amigos que «en unos pocos metros pegan unos acelerones tremendos y se clavan detrás del coche que está delante; no sé si se quieren exhibir o es que son así, pero en cualquier caso que no piensen que así van a impresionar favorablemente a una chica». Al menos no es así como la ha conquistado su novio, ya que «no hace ese tipo de tonterías; incluso, como tiene más experiencia, prefiere que conduzca yo y así corregir fallos».

Luis reconoce que se presume de coche deportivo, de que corre más, de que se tiene más valor. «Un amigo se empeñó en que tenía que poner, por narices, su GSI a 200 por hora; le decíamos que no, pero no íbamos a quitarle el volante; casi me cuesta una enfermedad del susto y le dije que no volvería a montarme con él».

Elena, que vive en el extrarradio madrileño, se suele desplazar los fines de semana a otros lugares: «A veces vamos toda la panda en diez o quince coches, y es horrible, porque aquello se convierte en un rallye, entonces yo siempre me quedo la última, porque, sobre todo, si llevo gente, me gusta ir más despacio.

¿Cómo se puede llegar a los jóvenes, cómo persuadirles de los riesgos que implican determinadas conductas? José Luis es categórico en su respuesta: «La publicidad no llega, ni siquiera aunque se utilizara a otro joven para transmitir el mensaje». «Que pongan el número de muertos en anuncios, a ver si así nos damos cuenta del peligro que hay», señala Elena. Para Luis, todo depende de cada uno, de su forma de ser: «Si eres agresivo en la vida, al coger el coche lo eres más; pero, aunque no lo seas, el coche te transforma. De todas formas, aunque la publicidad no nos "llegue" mucho, hay que seguir haciendo hincapié».

David considera que el mensaje de la publicidad se pierde pronto: «Incluso si has oído que un amigo ha tenido un accidente y te cuentan que iba bebido, que iban un montón en el coche, piensas y te das cuenta del peligro de la situación; pero dices: a mí nunca se me va a dar esa situación de ir bebido; sin embargo, cuando llega el momento ni te lo planteas». Recuerda perfectamente las campañas de verano, el niño en una silla de ruedas, la serie sobre gente importante que iba contando su accidente..., «a la gente eso le llegaba mucho y te lo comentaban, pero en seguida se te olvida».

Para Cristina es como cuando te hablan de los niños que se están muriendo de hambre en Etiopía: «Desgraciadamente no te llega, quizá porque lo ves muy lejano».

Sin embargo, Rosa María opina que, aunque te pille de cerca, no sirve: «Mi cuñado sufrió un accidente hace dos meses; iba bebido y aseguró que no volvería a correr con el coche; ahora ha llegado un momento en que sigue pisando el acelerador, y, yo misma, que podría estar influida por ese caso cercano, no he cogido miedo y digo: "Porque le haya pasado a él no me va a pasar a mí..."». ■

Una nueva señalización identifica nuestras principales carreteras con las de todo el continente

POR LAS RUTAS DE EUROPA

Se habrá preguntado usted, o quizá fue su hijo, qué significado tenía esa señal con fondo verde y números misteriosos. No hay tal. Se trata únicamente de indicar que esa ruta por la que viaja se incluye dentro de un recorrido europeo, que quizá tenga su final en Bulgaria, o procede de Gran Bretaña. En un mapa trataremos de explicárselo, pero desde luego todas las fuentes consultadas coinciden en afirmar que tal señalización redundará en una mejora del viaje, tanto de asueto como profesional. Y otro paso más para el hermanamiento europeo.

De un tiempo a esta parte han «florecido» en algunas de nuestras carreteras más importantes unas señales de orientación que, si bien no tienen nada de novedosas, pues nuestro Código de la Circulación las contempla, sí implican cierta extrañeza ante el significado de unos guarismos de color blanco sobre un fondo verde, acompañados de la letra E, que se superpone a la señalización convencional.

Se trata, en definitiva, de una señalización que indica que esa carretera, o ese tramo, corresponde a un itinerario internacional, y en este caso más concretamente de un recorrido europeo. Arranca esta señalización de un acuerdo europeo celebrado en Ginebra en 1975, que trata los principales itinerarios del tráfico internacional. La primera enmienda de este acuerdo establece que este tipo de señalización entrará en vigor en septiembre de 1986.

En el mapa europeo aparecen cerca de 180 rutas con denominación internacional, que a veces pueden ser de enlace y, por tanto, muy locales, pero en otros pueden ser de largo recorrido, atravesar diversos países y llegar a los cuatro o cinco mil kilómetros de longitud.

Por lo que respecta al mapa de carreteras español, encontraremos que algunos de nuestros ejes de comunicación principales, y otros de enlace, ostentan denominación europea, hasta un total de trece carreteras internacionales. Tal sería el caso de la denominada carretera E-15, que partiendo de Greenock, en Gran Bretaña, desciende por Francia y entra en España por San Sebastián, buscando Algeciras, donde muere después de recorrer nuestro litoral mediterráneo. Otro ejemplo lo constituye la carretera E-901, que sirve de enlace entre Madrid y Valencia, o lo que en términos europeos sería enlazar la E-90 y la E-15.

Mapa de las trece rutas europeas que afectan a España. En la foto inferior, otro aspecto de la señalización.

J.I.R.

Descifrando los dígitos

La distribución y clasificación de las carreteras europeas empieza por fijar la importancia de las mismas como grandes rutas, pasa por otras que serán denominadas intermedias, y llega, finalmente, a las carreteras de enlace o bifurcación. Después vendrá la nomenclatura de las mismas, verdadera tarjeta de identidad, y que servirá para ubicar la carretera dentro del mapa europeo.

Comenzaremos hablando de las carreteras principales o recomendadas, que tienen orientación Oeste-Este. Su matrícula constará de dos dígitos y terminará en cero y dicha cifra se irá incrementando en dirección Norte-Sur. Tendríamos así que la carretera que nace en Calais (Francia) y se dirige hacia Bruselas —es decir, hacia el Este— tiene denominación E-40; mientras que la carretera que nace en Lisboa y se encamina hacia Barcelona se denomina E-90, al tener una latitud Sur mayor que la anterior.

Veamos ahora el caso de las carreteras también principales, pero que discurren en dirección Norte-Sur: Su numeración contará también dos dígitos, y tendrá terminación en 5. Su cifra irá en aumento a medida que el eje de la carretera se sitúe más hacia el Este. Aclararemos con un ejemplo: la carretera denominada E-05 desciende, hablando en términos de mapa europeo, desde Gran Bretaña hasta España; citaremos, sin embargo, el caso de la carretera que figura como E-55, que desciende desde los países nórdicos hasta Italia, y tiene, por ser su eje más próximo al Este, una numeración mayor.

Vendrán después las rutas intermedias, que, sin dejar de ser principales, constarán también de dos dígitos, pudiendo acabar en número par o impar, dependiendo de la carretera de la que toman referencia. Así cabe hablar entonces de la carretera E-82, que discurre entre Oporto (Portugal) y Tordesillas (Valladolid), o de la E-07, que desde Pau (Francia) llega hasta Zaragoza.

Para terminar, resta hablar de las carreteras de enlace o bifurcación. Estas figurarán con tres dígitos, estando compuestos del siguiente modo: el primero de los números lo tomará de la ruta principal que tenga más cerca por el Norte; el segundo, de la principal más cercana que tenga por su Oeste, y el tercer dígito es un número de serie. Tal sería el caso de la E-901 entre Madrid y Valencia.

El cartel verde de carretera internacional sirve de gran ayuda al turista o al camionero.

Viajes mejor planificados

Se ha escrito mucho acerca de la bondad y el apoyo que representa para cualquier conductor encontrarse en el camino una señalización adecuada. Cabe insistir ahora en ello al tratarse de recorridos a través de diferentes países, con variados idiomas y diversas costumbres, pero con un nexo común que proporciona la placa verde y la letra E.

Cualquier excursión o viaje podrá planificarse mejor y realizarse más cómodamente. Podríamos así escoger un viaje a Bulgaria para practicar ese idioma. Arrancaríamos por ejemplo de La Coruña, comienzo de nuestra ruta internacional E-70 hacia Bilbao y San Sebastián, para dejar España atrás por la frontera de Irún. Atravesando Francia, una parada en Bordeaux para llevarnos un «souvenir», una botellita de vino después, en Lyon, una fotografía junto al Ródano. Ya en Italia, un breve alto en Verona, donde resuena el eco de Montescos y Capuletos. Luego, Yugoslavia; en la Croacia, Zagreb y pronto Belgrado, la capital de la república servia. Ahora en Rumania, y hacia Bucarest, recordando la Transilvania del cine. Por fin, Bulgaria, y en seguida Varna, donde procede un baño a la

La señalización europea, superpuesta a la nacional, confirma la ruta a seguir y evita despistes.

Carreteras españolas con denominación europea

Orientación Oeste-Este

E-70.—(E) La Coruña. Bilbao. San Sebastián. (F) Bordeaux. Lyon. (I) Turín. Verona. (YU) Zagreb. Belgrado. (R) Craiova. Bucarest. (BG) Varna.

E-80.—(P) Lisboa. Coimbra. (E) Salamanca. Burgos. San Sebastián. (F) Toulouse. Niza. (I) Génova. Livorno. Roma. Pescara. (YU) Dubrovnik. Titograd. (BG) Sofía. (TR) Estambul (para terminar en Irán).

E-90.—(P) Lisboa. Setúbal. Elvas. (E) Badajoz. Madrid. Zaragoza. Lérida. Barcelona. (I) Palermo. Messina. Regio Calabria. Brindisi. (GR) Igoumenitsa. Alexandropoulos. (TR) Ipsala (para terminar en Iraq).

Carretera intermedia

E-82.—(P) Oporto. Bragança. (E) Zamora. Tordesillas.

Orientación Norte-Sur

E-05.—(GB) Greenock. Glasgow. Birmingham. Southampton. (F) Le Havre. París. Poitiers. Burdeos. (E) San Sebastián. Burgos. Madrid. Córdoba. Sevilla. Cádiz. Algeciras.

E-15.—(GB) Invernses. Edinburgo. Londres. Dover. (F) Calais. París. Lyon. Narbonne. (E) Gerona. Barcelona. Tarragona. Castellón de la Plana. Valencia. Alicante. Murcia. *(Almería. Málaga)*. Algeciras.

Carreteras intermedias

E-01.—(GB) Larne. (EIR) Dublín. Rosslare. (E) La Coruña. Pontevedra. (P) Oporto. Coimbra. Lisboa. Faro. (E) Huelva. Sevilla.

E-07.—(F) Pau. (E) Jaca. Huesca. Zaragoza.

E-09.—(F) Orleans. Limoges. Toulouse. (E) Barcelona.

Carreteras de bifurcacion o enlace

E-803.—Salamanca. Mérida. Sevilla.
E-804.—Bilbao. Logroño. Zaragoza.
E-901.—Madrid. Valencia.
E-902.—Jaén. Granada. Málaga.

La ayuda de la señalización

En el hecho de que una buena señalización supone una ayuda y una mejora en la conducción, han venido a coincidir las fuentes consultadas. Mariano Gullón, ingeniero jefe de la Dirección General de Carreteras del MOPU, apunta hacia la seguridad que se alcanza al discurrir por una vía bien equipada de señalización, ya que toda ayuda o información prestada al usuario es algo prioritario.

De igual modo se pronuncian los profesionales ruteros, como José Luis Olivella, apoderado de una empresa de transporte, quien muy frecuentemente viaja a Italia a lo largo de la E-80; aunque José Luis llega a matizar: «No se puede negar que esta señalización contribuye a una mejora del viaje, pero el caballo de batalla está en la carretera; quizá como profesionales, preferiríamos una mejora en las carreteras y después este tipo de señales».

Otro profesional, con miles de kilómetros a sus espaldas —por las rutas turísticas de Europa— es Jesús Chamizo, quien comentaba: «Sin duda que esta señalización supone una gran ayuda. Si en algún momento estás dudoso del camino, la señal te confirma la ruta. Es una buena cosa».

Si esta confirmación de la ruta a lo largo de grandes recorridos internacionales sirve de ayuda al viajero de ocasión o de profesión, no le será de menos utilidad a la colonia de trabajadores emigrantes, marroquíes o portugueses, que cada año regresan a sus país en la época estival. Así lo ve Ahmed Mejdoubi, agregado para Asuntos Sociales en la Embajada de Marruecos, quien augura: «Puede colaborar a un mejor tránsito de nuestra colonia y ayudarles en su largo recorrido», y añade: «Cuando dispongamos de una información más puntual, la comunicaremos a nuestras embajadas, para que conozcan la posibilidad de mejorar de este modo el trayecto». La puesta en marcha de esta señalización supone un paso más en la unión de la Europa sin fronteras.

Alejandro G. VADILLO
Fotos: Miguel GARROTE

Miguel GARROTE

El 26 de marzo, en Brasil, comienza el primer mundial sin turbo

Una F-1 más racional

La temporada de 1989 marcará un hito en la historia de la Fórmula 1 y pasará a los anales de este peculiar deporte como el principio del regreso a lo humano, a lo razonable y, sobre todo, los coches no serán tumbas de millones de dólares. A partir de ahora y durante por lo menos diez años, el turbocompresor descansará en las vitrinas de los museos como símbolo de potencia y de lo irracional. Los pilotos no volverán a correr teniendo a sus espaldas dos masas incandescentes, sinónimos de la potencia brutal y del peligro extremo.

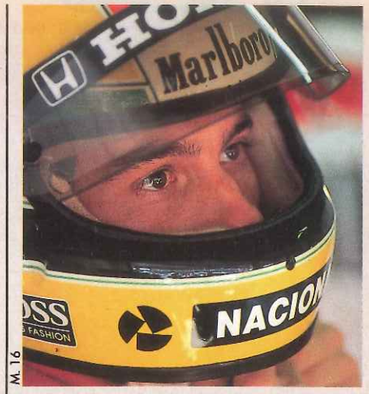
Según el parecer de muchos, el abandono del sistema de alimentación con turbocompresor ha significado un paso atrás; sin embargo, eso no es cierto, ya que la era «turbo» hubiese terminado por convertir la Fórmula 1 en un deporte imposible de soportar económicamente. Sólo el binomio Honda-Senna era partidario del motor turbo. Todos los demás deseaban perderlo de vista como el gato al agua.

Una F-1 más racional

En repetidas ocasiones se ha vaticinado que el regreso a los motores aspirados devolvería cierta igualdad entre los equipos que luchan en la Fórmula 1. Sin embargo, el tiempo demostrará que los «grandes» seguirán siendo más grandes y los «pequeños» seguirán siendo pequeños, aunque ambos a un nivel razonable, en el que los costes no se calcularán en miles de millones.

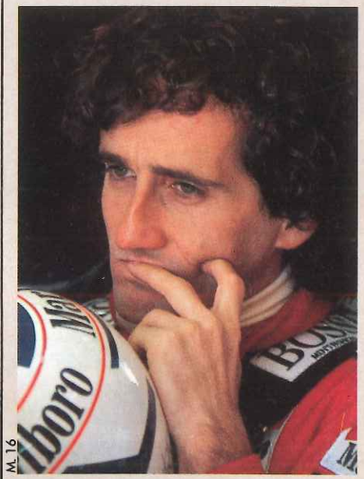
A pesar de los rezos por parte de todas la escuderías y de los muchos cirios encendidos a San Cristóbal, la McLaren seguirá siendo el equipo a ganar en 1989 y, a la vista de los primeros ensayos, su superioridad se presenta como un espantapájaros invencible a los ojos de los demás equipos.

El trabajo de Neil Oatley —responsable del McLaren MP5— se ha visto reforzado por Steve Nichols y, a la vez, supervisado por Gordon Murray. Al alcance de estos tres ingenieros se han puesto todos los medios necesarios para que el MP5 sea un monoplaza tan invencible como su antecesor el MP4. Por si esto fuera poco, la colaboración con Honda ha fortalecido a la McLaren de forma definitiva. En la actualidad, el trabajo de Senna y Prost consiste simplemente en buscar la máxima perfección en el coche y elucubrar sobre los posibles retoques para alinearse en la parrilla de salida de Jacarepagua a los mandos de un coche decididamente superior a todos los demás. A un mes vista del inicio de la temporada, ya nadie se plantea la duda de si McLaren volverá a ser campeón del mundo, sino que se preguntan sobre quién de los dos campeones del mundo volverá a revalidar su título. Frente a la fogosidad de Senna está el pragmatismo de Prost, que encuentra su peor rival en el talento desmesurado del joven brasileño.



M. 16

Ayrton Senna, vigente campeón del mundo, se perfila de nuevo como candidato número uno... con permiso de Prost.



M. 16

Alain Prost, un favorito del gran dúo de McLaren. Sólo la fogosidad de su compañero Senna puede vencerle.

FERRARI, DE NUEVO SEGUNDON

A la vista de los ensayos llevados a cabo en Jerez de la Frontera y en el circuito de Paul Ricard, está claro que a Ferrari le vuelve a tocar el papel de segundón, siempre y cuando Williams o Benetton no se saquen un as de la manga.

El coche diseñado por Barnard no es revolucionario, pero sí muy raro. Al parecer, en el túnel de viento ha dado unos resultados satisfactorios y el mismo Barnard, con su característica austeridad, dijo: «Estoy dichoso con este coche, sólo queda trabajar mucho». Aparentemente, el «invento» del cambio automático presenta gran número de ventajas; sin embargo, Nigel Mansell lo detesta y Gerhard Berger no se aclara con él. A todo esto se suma el bajo rendimiento del motor que, a pesar de la invención de Ralph Hahn —ex Porsche— sigue sin ser potente ni fiable. A la vez, éste está diseñando un nuevo propulsor con diez cilindros por considerarlo más competitivo, cosa con la que no coinciden los técnicos de Honda, que están también trabajando en el proyecto de un doce cilindros. Después de los primeros ensayos con el F-1/89, Mansell dijo: «No me podía imaginar que este coche estuviese tan lejos de ser campeón del mundo». Y añadió: «Todavía nos queda una montaña de trabajo».

Una vez terminada la cuaresma por la que Williams se vio obligada a pasar por estar sin motores Honda, todo parece indicar, por su contrato con Renault, que las musas del éxito vuelven a la factoría de Ducot. Actualmente Patrick Head —director técnico de Williams— está diseñando un coche totalmente diferente al FW-12. No se sabe nada al respecto, aunque los ensayos llevados a cabo por Thierry Boutsen y Riccardo Patrese con el FW-12, «laboratorio» equipado con el motor Renault RS-V10, han sido totalmente satisfactorios. El propulsor galo de diez cilindros, «relleno» de la más avanzada tecnología, es la baza que a Williams le faltaba a raíz de su divorcio con Honda.

EL ABURRIMIENTO DE PIQUET

Lotus fue el gran enfermo de la pasada temporada. El quehacer de su director técnico, Gérard Ducarouge, desquició los nervios de Peter Warr, director deportivo, y aburrió a Nelson Piquet hasta el punto de que bromeando dijo: «Este coche no funciona y he pensado hacer un hijo a Catherine para no aburrirme».

Ducarouge se ha marchado a la escudería Lola y Piquet ha logrado arrancar a Williams el apreciado ingeniero Frank Dernie, que además de diseñar un nuevo coche dispondrá del motor Judd con culatas de cinco válvulas por cilindro construido por Tickford.

Si no se rompe la buena racha que dura desde hace cuatro temporadas, Benetton volverá a dar guerra y Rory Byrne —director técnico— volverá a demostrar que sus teorías aerodinámicas son originales y acertadas. Por una parte cuentan con el apoyo oficial de Ford, que significa disponer de motores Cosworth oficiales. Al respecto, los Benetton estrenarán un nuevo propulsor de ocho cilindros dispuestos en V a sesenta y cinco grados, conservando las cuatro válvulas por cada cilindro. A los mandos de los dos Benetton estarán el rapidísimo Alessandro Nannini y el novel Johnny Herbert, que se ha repuesto totalmente de su accidente, sufrido en Brands Hatch.

El viejo Ken Tyrrell, «el tramposo», ha logrado atraer a los «cerebros» huidos de la quema de Ferrari. Harvey Postletwaite y Claude Midgeot están trabajando duramente para realizar el nuevo monoplaza, a los mandos del cual estarán Jonathan Palmer y Michele Alboreto. Por lo visto, en la sede de la escudería Tyrrell disponen de más medios que nunca y el tándem Postletwaite-Midgeot pone en práctica lo que han visto del Ferrari de Barnard. Puede que les visite el éxito.

El March 881 constituyó la mayor sorpresa de la pasada temporada y dio a Ivan Capelli la oportunidad de demostrar su valía. Para 1989, todo parece perfilarse a favor de la escudería anglo-japonesa y Adrian Newey —director técnico— dispondrá del nuevo motor Judd con los cilindros dispuestos en V de ángulo sumamente estrecho y que permitirá hacer un coche muy afilado en la parte trasera. A la vista de los éxitos cosechados en la pasada temporada, se han confirmado Ivan Capelli como primer piloto y Mauricio Gugelmin como segundo.

Miguel GARROTE

Nuestro Pérez Sala ensayará con Martini el nuevo propulsor diseñado por Carlo Chiti.

CALENDARIO '89

Fecha	Gran Premio
26 de marzo	Brasil
23 de abril	San Marino
7 de mayo	Mónaco
28 de mayo	México
11 de junio	Canadá
9 de julio	Francia
16 de julio	Gran Bretaña
30 de julio	RFA
13 de agosto	Hungría
27 de agosto	Bélgica
10 de septiembre	Italia
24 de septiembre	Portugal
1 de octubre	España
22 de octubre	Japón
5 de noviembre	Australia

M. 16

No parece que Berger esté satisfecho con el «invento» del cambio automático de Barnard para Ferrari.

LA LABOR DE PEREZ SALA

También parece que soplan vientos de buen augurio en la escudería Minardi, en cuyo plantel figura el técnico británico Nigel Copertwaite —ex Lotus—, que ha diseñado unas nuevas suspensiones y modificado ampliamente el Minardi M188. Por el momento se utilizarán motores Cosworth DFR y, a su vez, Luis Pérez Sala y Pierluigi Martini ensayarán con el nuevo propulsor Subaru-Motori-Moderni de doce cilindros contrapuestos, diseñado por Carlo Chiti. Si dicho motor se mostrara más competitivo que el DFR, será sustituido para 1990. Actualmente, en el seno de la escudería, Luis Pérez Sala desempeña la labor de probar los nuevos coches, ya que es sabida su capacidad para la puesta a punto. Por otra parte, Pérez Sala ha roto su contrato con la multinacional Philip Morris, que durante años figuró como su fiel patrocinador, y ha pasado a defender los colores de Camel.

Después de un año de ausencia, la escudería Brabham volverá a los circuitos. Con la ayuda económica de un anónimo millonario suizo, el equipo británico alineará dos coches en la próxima temporada, que serán pilotados por Stefano Modena y Martin Brundle. Al frente del equipo figuran Jock Brabham, John Windsor y Walter Brun, que desempeñará el papel de asesor financiero. Como director técnico vuelve a ocupar el sitio Sergio Rinland, que ha dejado su puesto en BMS Dallara para regresar a la Brabham. A su vez, Walter Brun seguirá conservando su escudería, la Eurobrun, en la que figura como piloto Gregor Foitek.

A pesar del mal papel desempeñado la pasada temporada, Guy Ligier ha logrado mantenerse con la presencia de René Arnoux y del debutante Olivier Grauillard, que por primera vez entra a formar parte de la Fórmula 1.

Pocas novedades en el seno de Arrows, donde Ros Brown se ha mantenido como director técnico y Eddie Cheever y Derek Warwick como pilotos, con iguales condiciones para ambos.

Con la llegada de Aguri Suzuki a Zakspeed ha aumentado la presencia japonesa entre los conductores. Después del divorcio con Ferrari y posteriormente con Rial, Gustav Brunner ha pasado a ser el responsable técnico de Zakspeed, cuyos monoplazas se verán equipados con motores Yamaha OX88 de ocho cilindros y cuarenta válvulas.

Milagrosamente, Ezio Coloni ha logrado encontrar una seria financiación para su equipo, hasta tal punto de poder alinear dos monoplazas que pilotarán Roberto Moreno —probador de Ferrari hasta primeros de año— y el francés Pierre Henri Raphanel. Algo similar ha ocurrido en AGS, donde dispondrán de dos monoplazas. Después de la ruptura con Philippe Streiff serán Christian Danner y Joachims Winkelhock los nuevos pilotos. Contra viento y marea, Enzo Osella seguirá en el «Gran Circo» con un coche diseñado por Antonio Tommaini —ex Ferrari— y que será confiado a Nicola Larini. Vistos los pocos medios de que dispone habitualmente esta escudería, se puede suponer que los esfuerzos de Tommaini se verán mermados seriamente.

Después de mucho «vagabundear», Andrea de Cesaris será compañero de Alex Caffi con el BMS Dallara. Al parecer, los componentes del equipo no temen por la seguridad de los coches, y han situado a De Cesaris en el lugar de primer piloto.

Si por un lado el regreso de los motores atmosféricos va a significar una reestructuración económica para todos los equipos, el hecho de tener que pasar por la preclasificación, a la que se tendrán que someter todas las nuevas escuderías y pilotos, ha condicionado de forma drástica la confianza de muchos patrocinadores. Para todos los que se tienen que preclasificar se plantea el riesgo de no poder tomar la salida en la mayoría de los dieciséis grandes premios, ya que el nivel de dichos equipos suele estar bastante equiparado.

Gigi CORBETTA
(Redactor jefe de «Motor 16»)

Medición de compresión

EL punto neurálgico de un automóvil es su motor y dentro de éste sus cilindros. En el interior de los mismos es donde tiene lugar el proceso de combustión del combustible y por ello se encuentran sometidos a las mayores presiones y temperaturas. Para comprobar, por tanto, el estado del motor, una de las operaciones más interesantes es verificar la compresión de cada cilindro. En cuanto que una válvula cierre mal, alguno de los segmentos esté roto, pegado o simplemente gastado, la estanqueidad del cilindro se verá afectada, disminuyendo el valor de la compresión medida en ese cilindro. Por el contrario, si todo funciona correctamente en los cuatro (o seis, etcétera) cilindros, la lectura de la compresión será muy parecida en todos ellos. Esta uniformidad de lectura es lo que nos da principalmente el estado del motor. En un motor sano, aunque tenga muchos kilómetros, todos los cilindros deben dar valores parecidos. Luego si estos valores son altos, ello indica que el motor está nuevo. Si los valores son medianos o bajos, ello significa que el motor tiene ya muchos kilómetros, aunque está en buen estado, so pena de que las mediciones sean anormalmente bajas, lo que indicaría que todos los cilindros están mal.

Para medir la compresión conviene que la batería esté en buenas condiciones y que desconectemos el sistema de encendido, aunque con independencia de ello quitemos todas las bujías. De esta forma descargamos de trabajo a la batería y evitamos posibles chispazos molestos. Otra precaución interesante, aunque no imprescindible, es que numeremos los cables de las bujías para montarlos luego en el orden correcto, pues puede ser relativamente fácil cometer errores en el montaje.

En cuanto a los valores, cada modelo tiene su propia relación de compresión teórica, y los resultados que el compresímetro nos dará serán los reales, que deben estar dos o tres kilos por encima. De esta forma, con una relación de compresión teórica de 9:1 es normal que obtengamos una medición de 12:1. Es importante resaltar que cuanto mayor es la compresión teórica, más alta es la diferencia, aunque esto hay que decirlo entre comillas y a título orientativo simplemente.

Juan Antonio DE LA RICA

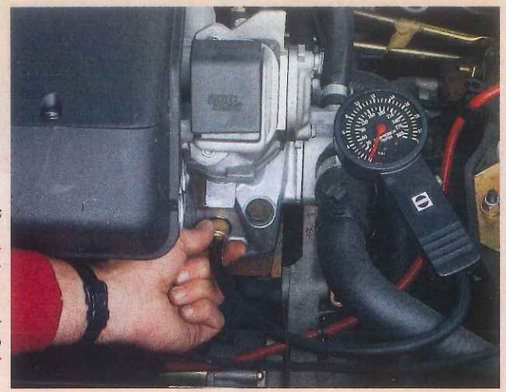
PARA medir la compresión de los cilindros es necesario contar con un compresímetro, aparato que no es caro y dura mucho tiempo, y una llave cualquiera de bujías. No todos los coches tienen las bujías iguales, por lo que en caso de comprarla se debe comprobar que es la adecuada a nuestro modelo.

LA compresión se mide sin que se produzcan explosiones ni en el cilindro medido ni en todos los demás. Para ello podemos desconectar previamente el cable de alta de la bobina al distribuidor, aunque posteriormente desconectemos los cables de bujías.

LOS buenos mecánicos jamás confían en su memoria y por ello antes de extraer las bujías numeran los cables, si es que en el propio vehículo no figura ya esta numeración. En muchos modelos la longitud de cada cable es distinta y no es posible el error, pero esto no ocurre en todos.

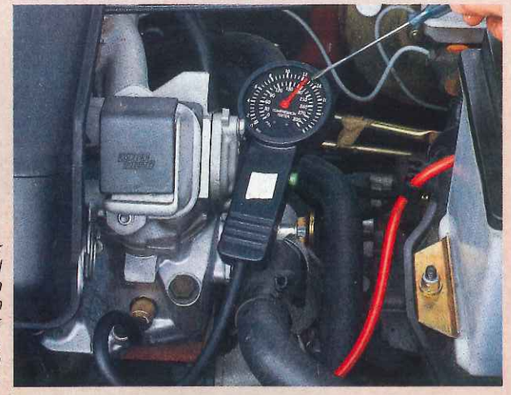
SACAR una bujía puede costarnos cierto trabajo, sobre todo porque en muchas ocasiones se aprietan más de lo debido. La colocación de las bujías impide, además, la soltura de movimientos. En estos casos siempre podremos recurrir a aumentar el brazo de palanca de la llave prolongándolo con lo que tengamos a mano, como por ejemplo con dos llaves de estrella.

YA que para medir la compresión es imprescindible desmontar las bujías, no debemos olvidar el realizar una revisión del estado de los electrodos. Una bujía puede durar muchísimos kilómetros, pero en mal estado y haciendo que se gaste más gasolina.

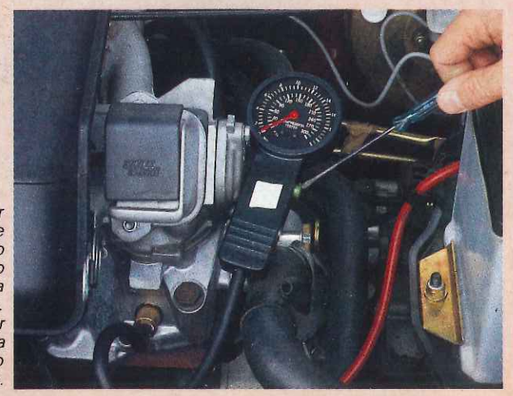


EL terminal de los compresímetros cuenta con roscas para todas las medidas de bujías. Su colocación se realiza con la mano, bastando con la fuerza de ésta para apretar de forma que no queden fugas (que son cerradas por una junta de goma).

DESPUES de ajustado el terminal del compresímetro, accionamos el motor de arranque durante unos segundos y con el acelerador pisado a fondo. Es de recordar que tenemos anulado el encendido y quitadas todas las bujías para que el esfuerzo de la batería sea menor.



DESPUES de accionar el motor de arranque, el aparato nos dará la medición de la compresión real. Esta cifra no tiene por qué ser igual a la teórica, que normalmente será mucho más baja.



DESPUES de efectuar la medición y antes de desconectar el aparato conviene ponerlo a cero, so pena de desvirtuar la lectura del siguiente cilindro. También puede ser interesante efectuar la medición de cada cilindro dos veces seguidas.

Suspensión inteligente

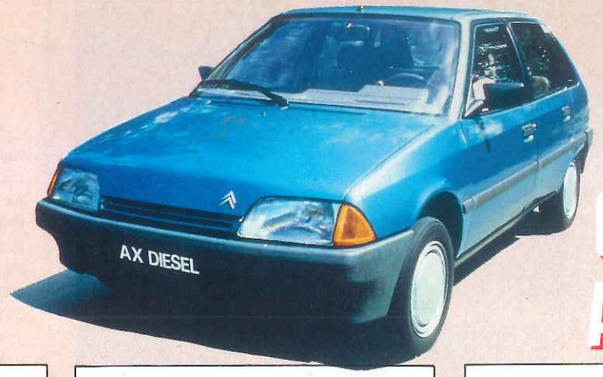
La suspensión inteligente no es más que la aplicación de la electrónica en el sistema de suspensión de un vehículo. Más que suspensión inteligente, el nombre adecuado es suspensión activa, pues de esto es de lo que realmente se trata: de una suspensión cuyos parámetros pueden ser variados de forma continua y extraordinariamente rápida, lo que no se puede hacer si no es con el auxilio de la electrónica y los ordenadores; de aquí el nombre con que se la ha bautizado.

Una suspensión inteligente es fundamentalmente una suspensión hidráulica, en la que los resortes de suspensión pasan a tener una misión secundaria (evitar que el coche se desplome cuando el circuito hidráulico no tiene presión), y en la que la dureza de cada elemento hidráulico de suspensión es regulada por una computadora de acuerdo con las condiciones de marcha. El objetivo es mantener siempre una distancia uniforme entre el chasis y el suelo, e incluso modificar la inclinación oponiéndose a las fuerzas centrífugas. (Por ejemplo, para conseguir que en una curva las ruedas interiores soporten el mismo esfuerzo que las exteriores, con lo que se gana en adherencia.) La computadora, variando la presión sobre los cuatro elementos hidráulicos, según datos suministrados por sensores de aceleración, lineal y lateral, posición de las ruedas directrices y velocidad, evita la extensión de la suspensión al acelerar, la compresión al frenar y el balanceo en las curvas o en paso de baches o irregularidades del suelo. Estas suspensiones suprimen, entre otras cosas, las barras estabilizadoras.

En un rapidísimo análisis de las condiciones de marcha, la computadora decide el reparto de presión. Sólo un ordenador es capaz de resolver las miles de operaciones necesarias en una fracción de segundo y, por su parte, las válvulas electrónicas que regulan la apertura de los elevadores de nivel actúan en centésimas de segundo.

Naturalmente, el sistema es hoy por hoy carísimo y sólo útil en el campo de la experimentación y, más concretamente, en la F-1. Pero con el paso de los años será perfectamente factible que se adapte a turismos normales, elevando el nivel de seguridad de los mismos.

TALLER de OPINIÓN



Citroën AX 14 TRD

NOTA MEDIA:	NOTA MEDIA SEGURIDAD:
7,5	7,2

DATOS TECNICOS

MOTOR
Posición: Transversal inclinada 6° hacia delante.
Cilindros: 4 en línea.
Cilindrada: 1.360 c.c.
Alimentación: Diesel, inyección indirecta con cámara Ricardo.
Carburante: Gas-oil.
Depósito: 43 litros.
Potencia máxima: 53 CV a 5.000 r.p.m.

TRANSMISION
Tracción: Delantera.
Caja de cambios: 5 velocidades, manual.
Embrague: Monodisco en seco.

FRENOS
De circuitos independientes, de disco, los delanteros, y de tambor, atrás. Con servofreno de depresión.

SUSPENSION
Amortiguadores hidráulicos telescópicos con muelles helicoidales (delante) y barras de torsión (detrás).

DIRECCION
Tipo: Mecánica, por piñón y cremallera.
Diámetro giro: 10,51 m.

RUEDAS
Llantas: 4,5B13 FH3-25.
Neumáticos: 145/70 R 13 MXL.
Peso: 710 kg.
Longitud: 3,495 m.
Anchura: 1,555 m.
Altura: 1,35 m.
Maletero: 210 dm³.
Precio final: 1.279.000 ptas.

EL PERIÓDICO

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

Comentario.—Después de las diversas versiones que han ido apareciendo del Citroën AX, era más que lógico que llegara una con motor diesel. La marca del doble chevrón ha realizado un motor partiendo de la base del de gasolina. Aunque es el de menor cilindrada en el segmento del AX, eso no le impide proporcionar prestaciones como el más potente, garantizando al mismo tiempo unos consumos realmente excepcionales, que lo sitúan como el más económico. Tampoco puede olvidarse el precio de adquisición de esta versión, muy asequible, por lo que su acogida en el mercado será notable entre el público que busca este tipo de vehículo. Citroën sólo comercializa la versión más alta, dotada de un buen equipamiento, con carrocería de tres y cinco puertas.

LO BUENO
— Consumos muy bajos.
— Muy buenas prestaciones.
— Precio muy interesante.

LO MALO
— Capacidad del maletero.
— Cuadro de instrumentos poco atractivo.
— Posición de conducción.

La Voz de Galicia

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

Comentario.—Citroën inició hace dos años la revolución con su modelo AX, al menos en lo que se refiere a la gama de vehículos utilitarios de pequeño porte, sustituyendo al Visa, del que quedaba solamente en el mercado la versión diesel, que desaparece ahora, al incorporar este modelo a la gama AX. El AX Diesel monta un motor de 1.360 c.c. que hace posible que con una potencia de 53 CV se obtengan espectaculares prestaciones con un consumo que es todo un récord, ya que no llega a los cuatro litros cada cien kilómetros.
Pero es que, además, este motor presenta una novedad importante como es el que sea el primero del mercado derivado directamente de una versión de gasolina, que le permite tener un peso mucho menor y, sobre todo, menos volumen, lo que hace posible que entre en un vano motor tan reducido como el que tiene este modelo.
Acertó indudablemente Citroën con esta gama de vehículos, tanto por su concepción como por su comercialización, ya que lo hace con precios realmente competitivos y versiones de 3 y 5 puertas, cubriendo así todas las demandas del mercado.

LO BUENO
— Consumos.
— Prestaciones.
— Confort de conducción.

LO MALO
— Ligeramente subvirador.
— Acabado mejorable.
— Equipamiento.

Tráfico CHICO
SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES NUMERO 23
Coordinación: Alejandro. G. VADILLO

Los actos de la Semana fueron conocidos en muchos países gracias a los radioaficionados toledanos.

Toledo: II Semana de Circulación Vial en el Colegio «Garcilaso de la Vega»

El mundo del tráfico, paso a paso

En el taller de cerámica, con la técnica de la «cuerda seca», confeccionan en azulejo señales de tráfico.

El Colegio Público «Garcilaso de la Vega», de Toledo, ha organizado la II Semana de Circulación Vial. Una completa programación ha permitido a los escolares conocer de cerca, cuando no ser protagonistas, los distintos estamentos que configuran el tráfico: desde la construcción de una carretera hasta la evacuación de un herido, pasando por la regulación del tráfico, experiencias todas formativas e inolvidables. Mientras, desde el centro escolar, una emisora de radioaficionados daba a conocer a España y al resto del mundo la actividad de este colegio toledano.

El mundo del tráfico, paso a paso

«Eco Delta Cuatro Sierra Charly Víctor, otorgando diploma especial con motivo II Semana Circulación Vial en CP "Garcilaso de la Vega", Toledo.» Este era el mensaje de radioaficionados que, partiendo del centro escolar, hacía saber a toda España y al resto del mundo el contenido y la celebración de los actos desarrollados en el colegio durante las jornadas de Educación Vial.

Como colofón a la semana del 16 al 20 de enero se organizó la emisión de radio en colaboración con la URE (Unión de Radioaficionados Españoles), de Toledo, y la confección de una tarjeta QSL o confirmación de contacto. «La tarjeta QSL, obra de María Ludeña, alumna del colegio, fue escogida entre varios dibujos —comenta Felipe Tello, profesor y radioaficionado—, y cada uno de los contactos hechos, que pueden llegar a los 1.400, recibirá su correspondiente tarjeta.» Toda España en general y numerosos países como Portugal, Francia, Alemania o Yugoslavia, entre otros, tuvieron conocimiento directo de la actividad vial de este colegio toledano.

Cuando más tarde se reciban los QSL remitidos por los diferentes contactos establecidos, «como es práctica común entre radioaficionados —apunta Felipe Tello—, confeccionaremos un mapa que dará fe del alcance de nuestra actividad».

El simulacro de evacuación de un herido llamó la atención de los chavales.

Una semana muy completa

Puede decirse que todos los eslabones que forman el entramado del fenómeno tráfico fueron desmenuzados y presentados ante los escolares del Colegio «Garcilaso de la Vega». En las charlas-coloquio que se desarrollaron a lo largo de la II Semana de Circulación Vial tuvieron los chavales la oportunidad de conocer los pareceres y consejos de los representantes de la Jefatura de Tráfico, de la Concejalía de Circulación y del jefe de Policía Local, del Hospital Nacional de Parapléjicos, de la Delegación del MOPU, de la Guardia Civil, Cruz Roja y Protección Civil.

«Si bien la programación de estos actos supone un quebradero de cabeza —comenta Rufino Gutiérrez, director del centro—, la colaboración de estas personas e instituciones nos llena de satisfacción y agradecimiento, y nos anima a continuar con esta labor.» Estas charlas, celebradas en el centro escolar, se han vis-

La tarjeta QSL, o confirmación de contacto, cuya autora, María Ludeña, confía en que llegue al mundo entero.

Los escolares de 5.°, tras las jornadas, elaborarán un periódico con las experiencias y prácticas realizadas.

to potenciadas con otras actividades como visitas de los alumnos a las instalaciones de la Guardia Civil de Tráfico, de Policía Nacional y a la estación de Inspección Técnica de Vehículos, así como prácticas de dirigir el tráfico en la ciudad acompañados por la policía local y de circulación en bicicleta. Al tiempo, un parque infantil de tráfico funcionaba permanentemente en el patio del colegio.

Los protagonistas y actores más directos de estas actividades fueron los dos grupos de 5.° de EGB, que serán, según Rufino Gutiérrez, «los monitores de sus compañeros más pequeños en futuras actividades. Pero todo el colegio, desde preescolar a octavo, ha sido más o menos directamente protagonista de esta semana».

Su propia carretera

«Lo que más me gustó fue cuando nos hicieron la carretera —confesaba Laura Gálvez a TRAFICO CHICO con ojos encendidos—. La máquina parecía que devoraba la tierra y...» En efecto, todos los colegiales coincidieron en ello. Lo que más les impresionó fue el despliegue de maquinaria que el MOPU realizó para que vieran con sus propios ojos cómo se construye una carretera.

Ingenieros, excavadoras, niveladoras, obreros y hasta un camión taller se citaron en el Cristo de la Vega. Aquí cerca —orientaba Bárbara Collán—, y afirmaba: «En un momento estaba la tierra dura con la apisonadora». Un auténtico trabajo de campo y una actividad muy hermanada con el tráfico. Felipe Tello, su profesor, lo confirmaba: «Fue una experiencia que siempre recordarán. Vieron construir en unas horas casi un centenar de metros de firme de carretera, sólo para ellos».

Los chavales manifestaban su impresión de las actividades realizadas con la naturalidad propia de sus diez años. Para Alvaro Carbonell lo más emocionante fue «cuando me pusieron el collarín en el simulacro de la Cruz Roja»; para Marta Martín, sin embargo, lo más impresionante de todo estuvo «en la visita que hicimos al Centro de Parapléjicos».

Acabó la semana con sus charlas y visitas, pero no cesa la actividad de la Educación Vial, porque de estas experiencias, maduradas y elaboradas en clase, «haremos un periódico en la escuela», matizaba Fernando Sierra, uno de sus redactores. Mientras, en el taller de cerámica, aplicando la técnica de «cuerda seca», seguirán confeccionando en azulejo señales de tráfico. Y aún esperan impacientes la llegada de las tarjetas que les confirmarán que España y el resto del mundo fueron testigos de su Semana de Circulación Vial. Una labor que no cesa.

Alejandro G. VADILLO
Fotos: José RUBIO
(Enviados especiales)

NUESTRO BUZON

Hola, les envío un saludo y quisiera que me aclararan una duda. He visto que en los anuncios de los coches de juguete, pero que parecen casi como de mayores, que tienen marchas y luz, dicen que no puede llevarse por las vías públicas. En casa hemos pensado si podrá llevarse por la acera, como hacen las bicicletas, ¿podría hacerse eso? **Dionisio Pascual Ruiz. Once años. Madrid.**

Respuesta.—***En efecto, la publicidad de los vehículos de juguete a los que te refieres deja claro que no se pueden utilizar en las vías públicas, pero te recordamos que la acera, según el Código de la Circulación, es «la zona de las calles o carretera reservada a la circulación de peatones». Por tanto, ni estos coches de juguete ni las bicicletas deben circular por la acera.***

Chistes

Un matrimonio sale de hacer una visita a un salón donde se expone el último grito en materia de automóviles. El marido le pregunta a la mujer:

—Oye, cariño, ¿te gustaría viajar en un vehículo de grandes dimensiones, con televisión y video, conducido por un chófer uniformado, de varios metros de longitud, etcétera.

—¡Claro que sí, es uno de mis mayores deseos! —responde la mujer.

—Pues voy a hacerlo realidad. ¡Corre, que perdemos el autobús!

Adelina Navarro
Torrent (Valencia)

Un señor se dispone a comprar un modelo de automóvil, y antes le pregunta al vendedor:

—¿Oiga, este coche será bueno?

A lo que responde el vendedor:

—¿Bueno? ¡Es fabuloso! Mire cómo será que usted monta aquí, en Barcelona, a las ocho de la tarde y a las cuatro de la mañana está en Madrid.

—¡Entonces no lo quiero! —exclama el futuro comprador—. ¡A ver qué hago yo a las cuatro de la mañana en Madrid!

José Félix Guerra Moreno. Trece años

CHICO-TEST

a *Busca la diferencia, si la hay, entre estas señales.*

b *¿Sabrías ponerle texto a esta señal?*

c *¿Qué significa esta señal?*

1. *Distancia a la próxima población.*
2. *Velocidad máxima.*
3. *Velocidad mínima.*

d *Esta señal te indica...*

1. *que hay un aeropuerto cercano.*
2. *vuelo rasante de aviones.*
3. *que estás dentro de un aeródromo.*

e *Esta es una señal informativa, pero...*

1. *de dirección coincidente.*
2. *complementaria de dirección.*
3. *de dirección propia.*

f *Escribe la diferencia entre estas dos placas.*

g *¿Qué significado tiene esta señal?*

1. *Aparcamiento.*
2. *Peligro indefinido.*
3. *Carretera preferente.*

h *Si ves esta señal, sabrás que...*

1. *hay un paso subterráneo de peatones.*
2. *hay precaución por obras.*
3. *existe dirección obligatoria.*

i *¿Qué significan estas señales?*

1. *Pasos de peatones.*
2. *Transitabilidad en tramo o puerto de montaña.*
3. *Acceso a autopista.*

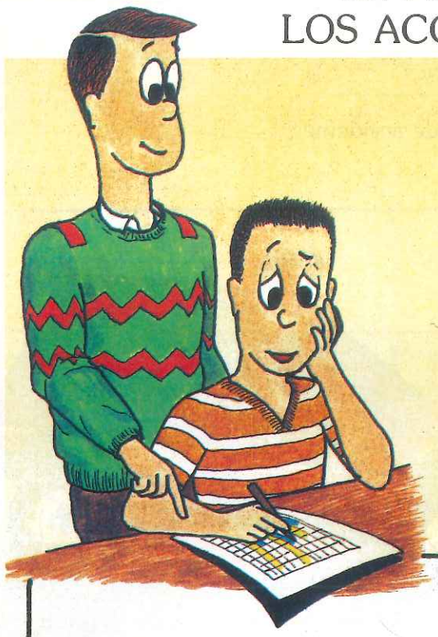
j *Esta señal te indica...*

1. *que está prohibido aparcar.*
2. *fin de zona azul.*
3. *que se permite aparcar.*

SOLUCION: a: x, paso de ganado; y, animales sueltos; b, obligatorio a tractores; c, 3; d, 2; e, 3; f: x, carretera comarcal; y, carretera local; g, 3; h, 1; i, 2; j, 2.

COMO Y DONDE SE PRODUCEN LOS ACCIDENTES

Si ya estás en 7.° u 8.° curso de E.G.B., podrás continuar el estudio de accidentalidad iniciado el mes pasado, completarlo con gráficas y obtener más datos sobre vehículos, como la bicicleta y el ciclomotor, implicados en accidentes de tráfico.



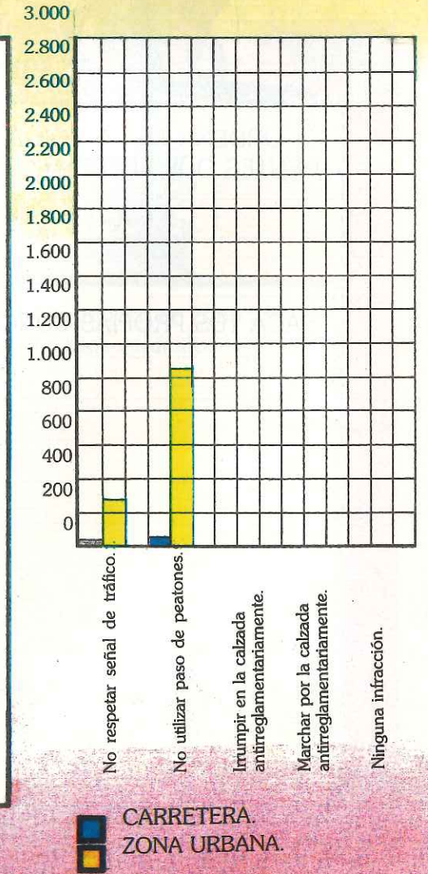
La Dirección General de Tráfico ha publicado los datos sobre los accidentes que se han producido en España a lo largo del año pasado. Juan y Pedro están trabajando con ellos para saber la edad de los accidentados, dónde y cómo se produjeron.

Para poder sacar las conclusiones más fácilmente Juan y Pedro deciden representar los datos gráficamente en un diagrama de barras.

¿Serías capaz de terminarlo? Consulta la tabla siguiente.

INFRACCIONES DE LOS PEATONES VICTIMAS, SEGUN EDADES

INFRACCIONES	Edad Peatones			Total
	0-4	5-14	15-24	
EN CARRETERA				
No respetar señal de semáforo	–	9	6	15
No utilizar paso de peatones	2	22	8	32
Irrumpir en la calzada antirreglamentariamente	66	483	280	829
Marchar por la calzada antirreglamentariamente	3	18	136	157
Ninguna infracción	19	64	149	232
Total	90	596	579	1.265
EN ZONA URBANA				
No respetar señal de tráfico	11	145	113	269
No utilizar paso de peatones	120	631	294	1.045
Irrumpir en la calzada antirreglamentariamente	523	1.857	474	2.854
Marchar por la calzada antirreglamentariamente	19	58	82	159
Ninguna infracción	103	620	476	1.199
Total	776	3.311	1.439	5.526



Pedagogo: Eugenio S. Ocio Simó

¿Dónde sufren más accidentes los peatones, en carretera o en zona urbana? .....

¿Cuál es la principal causa de accidentes en carretera? .....

¿Y en ciudad? .....

¿En qué edad se registra el mayor número de accidentes? .....
¿Cuántos años tienes? .....

ORDENA DE MAYOR A MENOR LAS CAUSAS DE ACCIDENTES QUE SUFREN LOS PEATONES EN ZONA URBANA.

.....

.....

.....

SACA TUS PROPIAS CONCLUSIONES

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Consulta la siguiente tabla:

VEHICULOS DE DOS Y TRES RUEDAS IMPLICADOS EN ACCIDENTES CON VICTIMAS

	CARRETERA		ZONA URBANA	
	Con un sólo vehículo	Con dos o más vehículos	Con un sólo vehículo	Con dos o más vehículos
Bicicleta	110	944	221	1.182
Ciclomotor	971	2.766	2.098	6.260
Coche de inválido	2	8	3	9
Moto	935	1.579	2.352	5.227

Calcula la media de accidentes que se producen en zona urbana y en carretera en los que intervengan varios vehículos.

Zona urbana .....
Carretera .....
¿Quién tiene una media más alta? .....
¿Eso qué significa? .....

.....

.....

Elabora un polígono de frecuencias con los datos de la siguiente tabla:

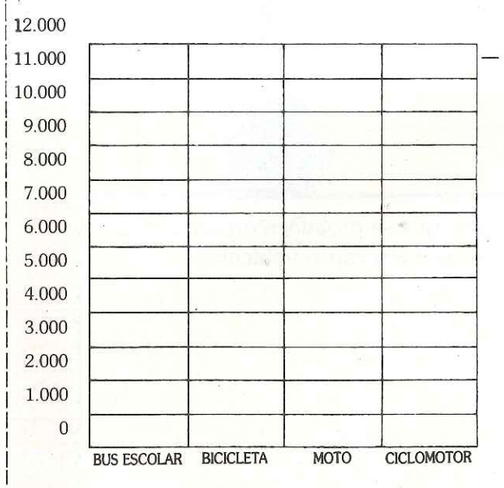
TOTAL DE ACCIDENTES

Bicicleta	**2.457**
Ciclomotor	**11.095**
Bus escolar	**125**
Moto	**10.093**

Ordénalos de menor a mayor .....

.....

.....



— ¿Cuál es el valor central de estos datos?
Me (mediana) = ...

— ¿Qué vehículo es el que registra mayor número de accidentes?
Mo (moda) = ...

— Calcula el recorrido de los datos anteriores .....

RECUERDA: Los accidentes de tráfico no sólo ocurren en la carretera. CAMINA POR LA ACERA Y NO INVADAS JAMAS LA CALZADA, COMO NO SEA PARA CURZAR.

QUINTO OBJETIVO: CRUCE CON COCHES APARCADOS

35

NORMAS A SEGUIR EN LA SITUACION QUE SE ENTRENA

5. Cruce con coches aparcados

1. Parar en la acera próximo al bordillo.
2. Mirar si hay gente dentro de los coches.
3. Cambiar de punto para cruzar si hay gente dentro de los coches.
4. Parar en el extremo exterior de los coches.
5. Mirar a la izquierda y a la derecha.
6. Esperar si viene un coche, autobús, moto o bicicleta.
7. Volver a mirar a los dos lados.
8. Cruzar sin correr y en línea recta.

ENTRENAMIENTO EN CLASE

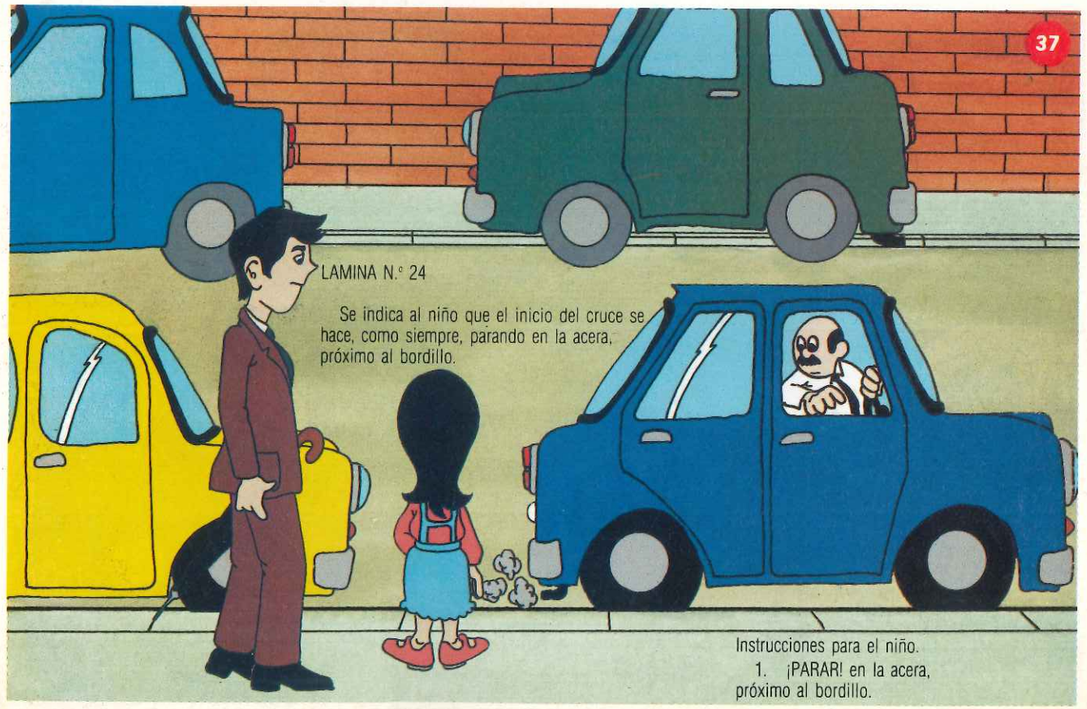
La diferencia de esta situación respecto al cuarto objetivo es el hecho de que en ésta se trata de una calle donde hay coches aparcados. El estímulo discriminativo más importante es por tanto el coche aparcado.

Hay que alertar al niño de que un coche aparcado representa para él dos peligros: en primer lugar, que el coche le tapa porque es bajito y los coches que pasan por la calle no ven a los niños en la acera y no se preparan para frenar ni aminoran la marcha; en segundo lugar, si el coche aparcado tiene dentro un conductor, puede iniciar una maniobra que atropelle al niño al no verle.

Por tanto, hay que atender a los coches aparcados y a si hay o no conductor dentro.

HOJA DE REGISTRO PARA LOS PADRES. ENTRENAMIENTO EN SITUACION REAL

	TAREAS	FECHA 1.ª	FECHA 2.ª	FECHA 3.ª	FECHA 4.ª
27	CRUCE DE CALLES CON COCHES APARCADOS				
28	1. Parar en la acera, próximo al bordillo.				
29	2. Mirar si hay gente dentro de los coches.				
30	3. Cambiar de punto si hay gente.				
31	4. Parar en el extremo exterior de los coches.				
32	5. Mirar a la izquierda y a la derecha.				
33	6. Esperar si viene algún vehículo.				
34	7. Volver a mirar.				
35	8. Cruzar sin correr y en línea recta.				



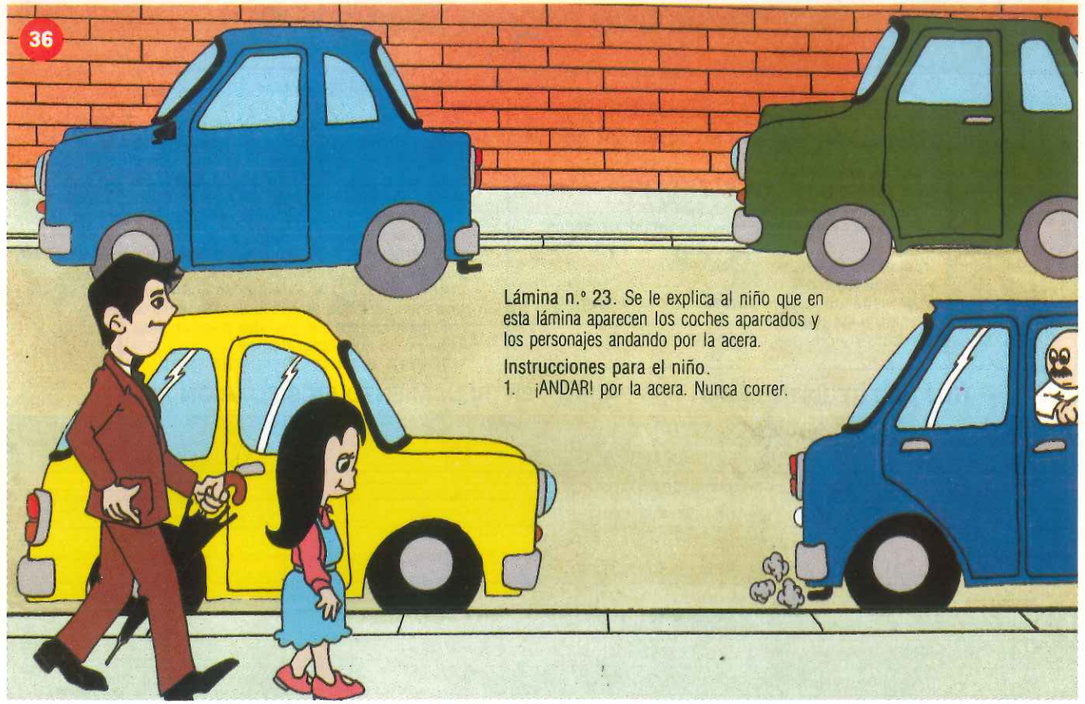


Lámina n.º 23. Se le explica al niño que en esta lámina aparecen los coches aparcados y los personajes andando por la acera.

Instrucciones para el niño.
1. ¡ANDAR! por la acera. Nunca correr.

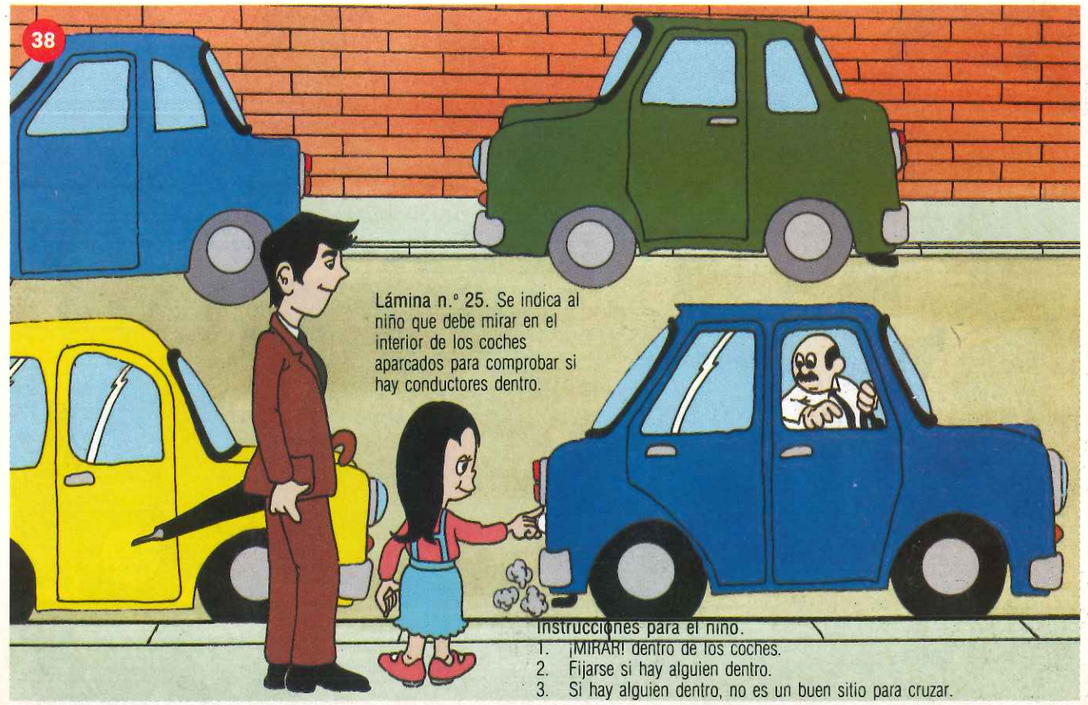


Lámina n.º 25. Se indica al niño que debe mirar en el interior de los coches aparcados para comprobar si hay conductores dentro.

Instrucciones para el niño.
1. ¡MIRAR! dentro de los coches.
2. Fijarse si hay alguien dentro.
3. Si hay alguien dentro, no es un buen sitio para cruzar.

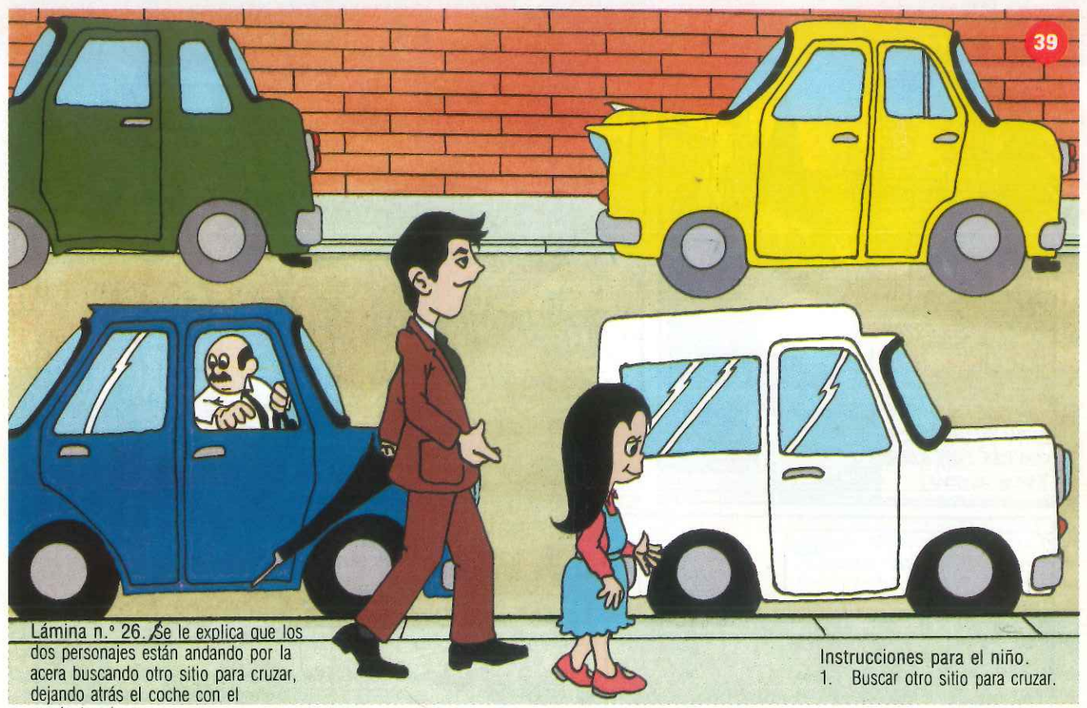


Lámina n.º 26. Se le explica que los dos personajes están andando por la acera buscando otro sitio para cruzar, dejando atrás el coche con el conductor dentro.

Instrucciones para el niño.
1. Buscar otro sitio para cruzar.

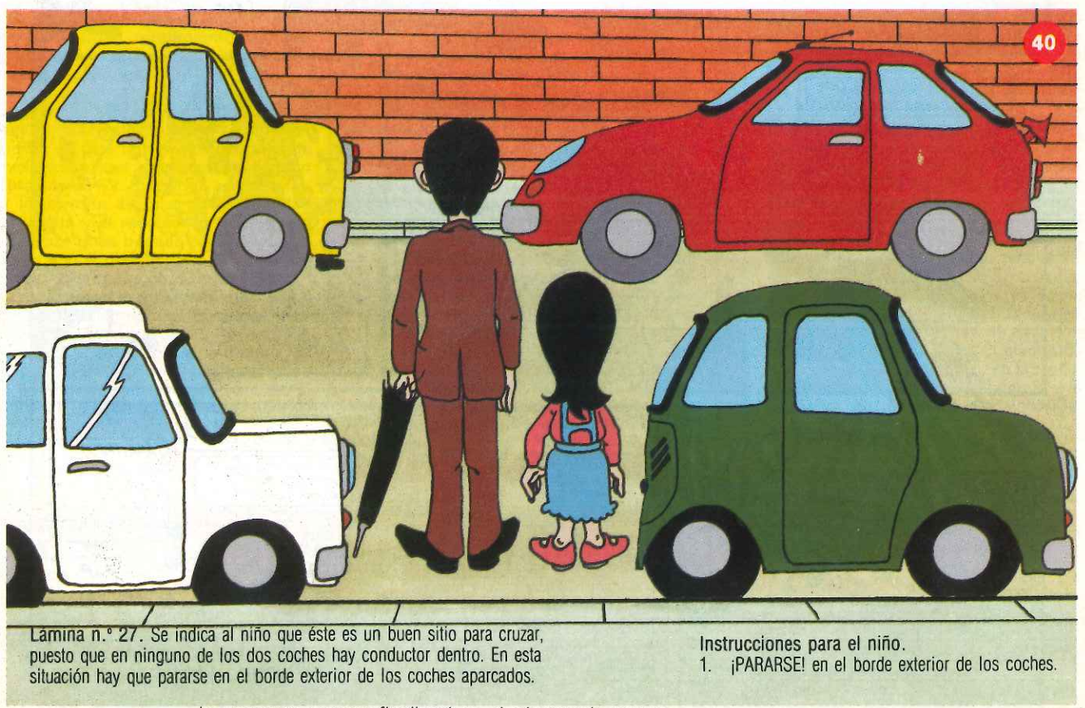


Lámina n.º 27. Se indica al niño que éste es un buen sitio para cruzar, puesto que en ninguno de los dos coches hay conductor dentro. En esta situación hay que pararse en el borde exterior de los coches aparcados.

Instrucciones para el niño.
1. ¡PARARSE! en el borde exterior de los coches.

La presente entrega finalizará en el número de marzo.

Guión: Centro Superior de Educación Vial. Salamanca.

autopista

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

Comentario.—Citroën ha hecho un excelente trabajo transformando el motor de gasolina de 1.360 centímetros cúbicos en diesel. Ha bastado con hacer una culata nueva y retocar algún elemento del bloque, como cilindros y bielas, para disponer de un motor de gasoil de buen rendimiento, con un comportamiento muy parecido al de un motor de gasolina.

Como en el resto de las versiones del AX, la ventaja de este modelo, con respecto a sus rivales, está en su peso reducido, lo que le permite disfrutar de unas excelentes prestaciones con un motor de 53 CV. Su buena aerodinámica le permite alcanzar una velocidad punta alta y el reducido peso ayuda a conseguir unas buenas cifras de aceleración. Estos dos factores influyen positivamente en los consumos.

En cuanto al comportamiento, el AX Diesel no se diferencia mucho del resto de sus hemanos; sólo se nota un poco en la dirección el aumento de peso en el tren delantero. El confort se ve ligeramente empeorado, debido al hecho de que el motor es un poco más ruidoso que los de gasolina.

LO BUENO

— Prestaciones y consumo.
— Precio ajustado.
— Frenos mejorados.

LO MALO

— Asientos demasiado blandos.
— Ajuste interior mejorable.
— Espejos difíciles de regular.

auto revista

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

Comentario.—Citroën presume de ofrecer al mercado el automóvil que menos consume del mundo. Según las cifras oficiales, el AX Diesel gasta, a una velocidad estabilizada de 90 km/h., sólo 3,6 litros cada 100 kilómetros, dato que ningún modelo de producción en serie había conseguido hasta ahora, y récord que debe figurar en el famoso libro «Guinness». Aunque para una utilización normal es difícil conseguir dicho valor, lo cierto es que el consumo del Citroën AX Diesel es bajísimo.

La causa hay que buscarla en una mecánica brillante, un peso reducido y una aerodinámica favorable. Se trata de un pequeño motor derivado del que montan sus hermanos mayores que proporciona un óptimo rendimiento. Si no fuera por el ruido característico de los motores de gasoil, que en este modelo es tirando a alto, un usuario poco experto no sabría diferenciar si es un gasolina o un diesel sin ver las siglas traseras. El coche tiene, además, otra ventaja: es el diesel más barato de su categoría y del mercado. En el lado negativo, un cuadro de instrumentos de la época del Samba es uno de los apartados criticables.

LO BUENO

— Consumo bajísimo.
— Prestaciones.
— Precio.

LO MALO

— Motor ruidoso.
— Cuadro de instrumentos anticuado.
— Asientos delanteros mejorables.

Motor 16

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

Comentario.—El Citroën AX Diesel acaba de entrar en el mercado con tres argumentos contundentes: Su precio competitivo, un precio que se mueve entre 1.279.000 pesetas para la versión de tres puertas y 1.326.000 pesetas para la de cinco puertas. Sus consumos mínimos, que son impresionantes, tanto en ciudad, terreno en el que se conforma con cinco litros a los cien kilómetros, como en carretera, en donde es difícil pasar de siete litros. Y sus prestaciones espectaculares, con una velocidad punta del orden de los 155 kilómetros a la hora y unas aceleraciones enérgicas. El AX Diesel es el coche ideal para las personas que cubren muchos kilómetros cada día, para los usuarios que necesitan un vehículo ágil, capaz de pasar por los recovecos más inverosímiles. El último Citroën tiene un comportamiento noble, frena bien y su dirección es bastante suave; los únicos inconvenientes de este diesel hay que buscarlos en el claqueteo del motor cuando está frío, en las inclinaciones laterales de la carrocería y la estrechez de los asientos delanteros.

LO BUENO

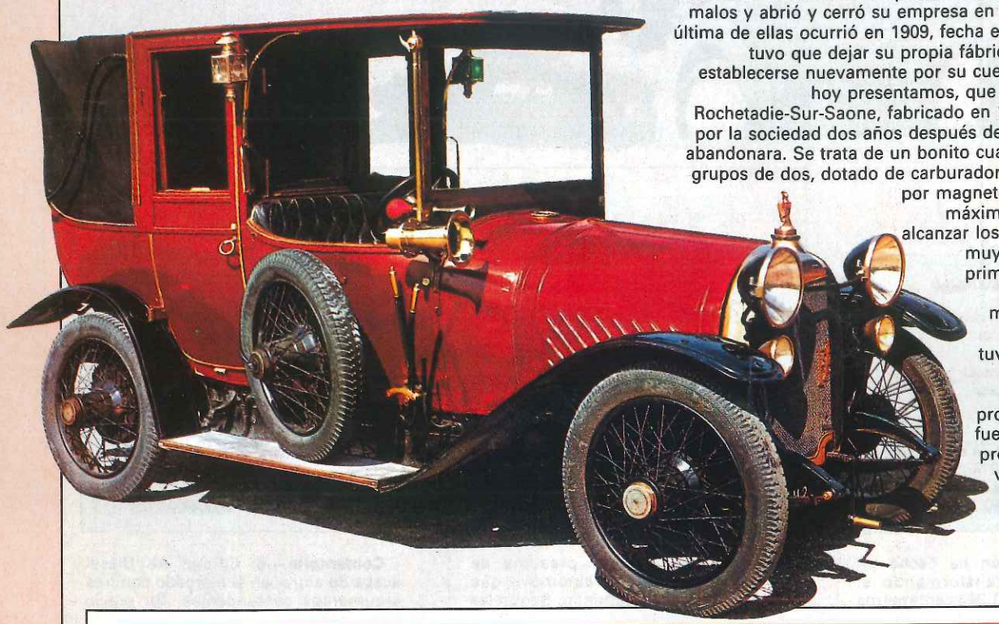
— Consumos.
— Prestaciones.
— Precio.

LO MALO

— Motor ruidoso en frío.
— Balanceo de la carrocería en curvas.
— Butacas delanteras estrechas.

VIEJAS GLORIAS

Pilain 1911



La marca Pilain, de origen francés, nació de la mano de François Pilain, hijo de un molinero, pero particularmente dotado para la mecánica. Pilain, que fue uno de los pioneros del automovilismo francés, abrió su propio taller de automóviles en el año 1894 y en él comenzó a construir coches de dos cilindros. Como muchos otros constructores de la época, conoció tiempos buenos y malos y abrió y cerró su empresa en varias ocasiones. La última de ellas ocurrió en 1909, fecha en que el constructor tuvo que dejar su propia fábrica en otras manos y establecerse nuevamente por su cuenta. El vehículo que hoy presentamos, que pertenece al museo Rochetadie-Sur-Saone, fabricado en 1911, fue construido por la sociedad dos años después de que su fundador la abandonara. Se trata de un bonito cuatro cilindros en dos grupos de dos, dotado de carburador Zenith y encendido por magneto. Con una potencia máxima de 20 CV, lograba alcanzar los 64 km/h., velocidad muy respetable para los primeros años del siglo. Al igual que otras muchas marcas poco conocidas, la Pilain tuvo una vida azarosa, con frecuentes cambios de propietarios, lo que no fue obstáculo para que produjera interesantes vehículos que luego, por una u otra circunstacia, no conocieron la fama.

J. A. DE LA RICA

MUNDO HISTORICO

Galicia: Dos conceptos del automóvil clásico

A lo largo del año pasado, casi todas las ciudades gallegas tuvieron su manifestación de automóviles clásicos. Todas ellas, sin excepción, tuvieron un común denominador: el de la máxima simpatía y aceptación popular.

La primera manifestación fue la de Orense, desarrollada entre la capital y los alrededores. Tienen los orensanos la gran ventaja de su vecindad con Portugal, de manera que los portugueses acuden a sus llamamientos trayendo coches absolutamente impresionantes y restaurados total y absolutamente en conformidad con las normas originales. Cuando indican el año, marca y modelo, lo hacen con absoluta exactitud. Los españoles, en ocasiones —no siempre—, presentan coches pintados de colores insólitos o restaurados con más fantasía que rigor.

En Santiago de Compostela se dieron cita prácticamente los mismos coches, con el añadido de la presencia de un Renault de 1902 conducido por un agradabilísimo chófer de ese mismo año, lo que mereció el respeto y la simpatía de público y concursantes. En Compostela ya hubo menos portugueses y prácticamente estaban los mismos coches que en Orense, con sus mismas virtudes y defectos.

La manifestación de Pontevedra también contó con el parque móvil orensano, pontevedrés y portugués. Hay que destacar entre los coches de esa ciudad los que ambientaron el rodaje de «Los gozos y las sombras»: el Ford de 1933 de Doña Mariana (que en la serie aparece matriculado en Pontevedra en el año 1929, unos cuarenta meses antes de su comercialización), el Citroën Rosalía de la madre de Cayetano y el Bugatti del propio Cayetano.

Se celebró también la primera exhibición que como tal se hacía en La Coruña, la cual presentaba notorias diferencias sobre las antes descritas: en primer lugar, los coches eran inscritos y presentados conforme a criterios del Comité de Selección, el cual, manejando bibliografía amplia, acordaba marca, modelo y fecha de fabricación con toda exactitud (aun en contraposición, a veces, con el criterio de los dueños). En segundo lugar, los automóviles eran presentados como en los desfiles de modelos; es decir, se ordenaron cronológicamente y un presentador les hacía salir uno por uno, de modo que dieran una vuelta completa a la Plaza de María Pita, en cuyos laterales se situó el público, a golpe de altavoz y con la colaboración de la Policía Municipal, de tal modo que el distinguido podía fotografiarlos, filmarlos y admirarlos, mientras el presentador iba diciendo marca, modelo, equivalencia en coche actual, año de fabricación, cilindrada, potencia y otras características de interés.

Como se ve, en Galicia, sintetizando y generalizando, hay dos concepciones distintas sobre el automóvil clásico: los lucenses y coruñeses, junto con algunos orensanos, pontevedreses y el señor Pestana, de Vigo (el mayor coleccionista de coches de Galicia con diferencia), pretenden ejercer una acción educativa y divulgadora, no interesando especialmente la antigüedad de los vehículos, sino más bien el valor histórico de cada uno, fundamentalmente en atención a lo que representan como hitos en la historia del automóvil. Y existe otro grupo, muy respetable, con algún representante en Lugo, Orense y Pontevedra, que restaura los coches con excesiva fantasía, y demuestra, al presentarlos, no conocer con exactitud el vehículo que conduce.

En suma, dos conceptos sobre el automóvil clásico. Válidos ambos, pero interesante sólo el primero.

La prueba millonaria la decidió, al final, la calderilla

París-Dakar: cada vez menos aventura

Carlos Mas, nuestro mejor representante, alcanzó un séptimo puesto.

La postura de Jean Todt, director deportivo de Peugeot, de decidir el triunfador del rallye París-Dakar por medio del lanzamiento de una moneda de 10 francos al aire, no ha puesto en peligro el futuro de esta prueba. Unicamente ha sido la gota que ha colmado el vaso. Lo que verdaderamente ha puesto en solfa la continuidad de esta carrera-aventura ha sido, precisamente, la pérdida de ese segundo adjetivo, la aventura, de lo que la victoria de Ari Vatanen, por el capricho de una moneda, sobre Jackie Ickx sólo ha sido el más claro reflejo.

Cuando Peugeot llegó al Dakar fue para ganarlo. Y puso todos los medios para conseguirlo. Montó un equipo con grandes figuras al volante, lo dotó de un presupuesto millonario y le acompañó de un equipo de asistencias infinitamente superior a los de los restantes equipos. Jean Todt, su director deportivo, no quiso dejar nada al azar ni a la aventura.

Junto a este factor, la muerte hace unos años del creador del rallye, Thierry Sabine, en plena prueba; la asunción de la dirección del Dakar por su padre, que lo entiende como un gran negocio, y las críticas que sufrió la prueba en su edición de 1988, han llevado al París-Dakar a perder, en buena parte, la dosis de aventura, que era, precisamente, lo que lo hacía tan atractivo y lo diferenciaba de los demás.

CLARAS DIFERENCIAS

Además, la superioridad de Peugeot, merced a un presupuesto rico en millones, llevó a otros patrocinadores tradicionales del rallye a abandonarlo, como el caso de Camel; esto hizo más difícil a muchos participantes encontrar el apoyo económico necesario para su participación. De hecho, antes de entrar Peugeot en el Dakar (por cierto, que ha anunciado que ésta ha sido su última participación), cualquier participante con un equipo medianito, buena conducción y algo de suerte podía estar en primera línea. Peugeot, todos estos años, desde la primera etapa ha marcado bien las diferencias: ellos ganarían; los demás, disputaban otro Dakar.

La edición 1989 no ha sido distinta. Desde el primer momento quedó claro que ganaría un Peugeot. La duda entre Ickx y Vatanen la decidió finalmente Todt con el lanzamiento de una moneda para evitar el desgaste innecesario de la mecánica de ambos, que podría haber puesto en peligro la victoria final por un imprevisto. En motos, al final se impuso Lalay (Honda) sobre Picco (Yamaha) y Morales (Honda), aunque oscurecidos por la prueba de coches.

MAS, EL MEJOR ESPAÑOL

Para los españoles, la edición 89 del París-Dakar ha sido una de las peores. En motos, donde Carlos Mas (Yamaha) partía como uno de los favoritos a priori, los españoles sufrieron un verdadero calvario. Carlos Mas volvió a ser el mejor y logró encabezar la clasificación tras una etapa; luego, los problemas le llevaron bastante atrás, recuperando posiciones tras dos buenas últimas etapas, y culminó en séptima posición. Sólo Agustín Fernández, en motos, logró acompañar a Mas en Dakar, en la decimoctava plaza. Los demás se quedaron en el camino; incluso Jordi Arcarons tuvo que vender la moto, por 120.000 pesetas, a un jefe de tribu, para poder ser rescatado.

En coches, Miguel Prieto, con Nissan Patrol, volvió a ser el mejor, pese a los innumerables problemas que tuvo que superar. (Entre otros, el desmayo de su copiloto y su sustitución por un saco de dormir.) Al final, Prieto terminó vigésimo primero. Por detrás, Juvanteny, también con Nissan Patrol, fue vigésimo séptimo; Babler (Nissan), 49.°; Regas, 84.°; con un Range Rover, y Torras, con otro Nissan, 88.°.

Quizá el París-Dakar sea, en 1990, más aventurero de lo que ha sido este año. El abandono de Peugeot y su equipo multimillonario y la concesión, por parte de la FISA, de más días de duración —lo que le permitirá hacer etapas más cortas— quizá haga que el París-Dakar vuelva a ser lo que fue, lo que Thierry Sabine quiso que fuera: una aventura.

J. M.

Rallye de Montecarlo

Sainz, a la altura de los mejores

El rallye de Montecarlo, en su edición 1989, ha servido para demostrar que Carlos Sainz —«El Matador», como le bautizó Ari Vatanen— en el momento en que tiene un coche competitivo está a la altura de los mejores. Así, durante las primeras jornadas —hasta su abandono por salida de la carretera sin poder volver a ella—, Carlos Sainz estuvo cuarto con su Toyota, sólo por detrás de los Lancia Integrale del equipo oficial, que a la postre se hicieron con las dos primeras posiciones del rallye, y del otro Toyota de Juha Kankunen, quinto en la clasificación final. «El Matador» estuvo por delante de varios campeones del mundo, mientras duró en carrera y, desde luego, a la altura de los mejores.

Por otra parte, el rallye de Montecarlo también dejó claro que los únicos vehículos capaces de hacer sombra a los Lancia Integrale (de tracción total a las cuatro ruedas) son los nuevos Toyota, aunque todavía queda mucha temporada y habrá que ver si los Toyota, gracias a la pericia de sus pilotos, pueden superar la mecánica, invencible en los últimos años (especialmente sobre tramos helados), de los Lancia.

Al final, en Montecarlo, el ganador fue el italiano Massimo Biasion, seguido de sus compañeros de equipo Didier Auriol y Bruno Sabi. En cuarta posición entró el finlandés Hannu Mikkola, con un Mazda, quien se benefició del abandono, por accidente en la última jornada, del «africano» Ari Vatanen (Mitsubishi), reciente ganador del París-Dakar. En quinto lugar, como queda dicho, Juha Kankunen, compañero de Carlos Sainz en Toyota. Tras estos resultados y la finalización de la prueba sueca, el mundial está encabezado por Biasion y Carlsson, seguidos por Eklund y Auriol. Por marcas, Lancia encabeza la clasificación, con 20 puntos, seguida de Toyota, con 12.

Esta edición del rallye de Montecarlo estuvo marcada por el accidente de la segunda jornada. La salida del italiano Fiorio causó dos muertos (uno de ellos el piloto sueco Torph) y tres heridos.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados enero 89	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matrículas diciembre 88	Ultimas matrículas enero 89			
Alava (VI)	1951-K	2735-K	784	582	37
Albacete (AB)	8082-I	8949-I	867	666	128
Alicante (A)	9962-BG	4595-BH	4.633	2.980	815
Almería (AL)	2397-M	3750-M	1.353	870	240
Asturias (O)	3358-AS	5665-AS	2.307	1.846	269
Avila (AV)	2377-E	2771-E	394	269	23
Badajoz (BA)	1000-M	2132-M	1.132	1.090	255
Baleares (PM)	6888-AW	0060-AX	3.172	1.538	471
Barcelona (B)	4439-JU	2397-JW	17.958	9.552	2.159
Burgos (BU)	3381-L	4369-L	988	553	34
Cáceres (CC)	1577-I	2344-I	767	661	105
Cádiz (CA)	6302-AB	9112-AB	2.810	1.798	904
Cantabria (S)	2565-T	4050-T	1.485	828	169
Castellón (CS)	8283-T	9962-T	1.679	856	306
Ciudad Real (CR)	6936-K	8009-K	1.073	1.023	216
Córdoba (CO)	7436-U	9211-U	1.775	1.655	379
Coruña, La (C)	2015-AM	4668-AM	2.653	1.648	403
Cuenca (CU)	8815-E	9336-E	521	457	41
Gerona (GE)	8063-AF	0535-AG	2.472	1.650	353
Granada (GR)	5621-S	7514-S	1.893	1.848	428
Guadalajara (GU)	9541-D	9923-D	382	239	45
Guipúzcoa (SS)	3127-AD	4997-AD	1.870	1.457	171
Huelva (H)	7418-K	8608-K	1.190	520	191
Huesca (HU)	7895-H	8505-H	610	352	46
Jaén (J)	6138-L	7425-L	1.287	1.122	285
León (LE)	9691-O	0779-P	1.088	979	66
Lérida (L)	8110-O	9317-O	1.207	639	81
Lugo (LU)	3746-K	4681-K	935	556	95
Madrid (M)	5977-JK	3342-JM	17.365	11.324	1.004
Málaga (MA)	5958-AN	9441-AN	3.483	2.945	772
Murcia (MU)	6147-AH	9276-AH	3.129	2.014	897
Navarra (NA)	9188-W	0874-X	1.686	1.037	85
Orense (OR)	8140-J	8886-J	746	553	79
Palencia (P)	3947-F	4403-F	456	350	11
Palmas, Las (GC)	6227-AK	9739-AK	3.512	1.387	446
Pontevedra (PO)	8860-AD	0952-AF	2.092	1.276	285
Rioja, La (LO)	9085-I	9815-I	730	472	49
Salamanca (SA)	8580-J	9348-J	768	678	37
Sta. Cruz Tenerife (TF)	6781-AG	0162-AH	3.381	1.624	265
Segovia (SG)	4911-E	5335-E	424	277	23
Sevilla (SE)	7094-AX	1931-AY	4.837	2.901	1.015
Soria (SO)	1774-D	2018-D	244	136	9
Tarragona (T)	3371-X	5377-X	2.006	675	251
Teruel (TE)	2884-E	3224-E	340	223	34
Toledo (TO)	1106-M	2406-M	1.300	696	138
Valencia (V)	0644-CV	7854-CV	7.210	3.952	1.314
Valladolid (VA)	8706-P	9672-P	966	1.068	46
Vizcaya (BI)	4304-AX	6833-AX	2.529	1.953	159
Zamora (ZA)	4417-F	4801-F	384	334	24
Zaragoza (Z)	6447-AD	8586-AD	2.139	1.505	172
Ceuta (CE)	2291-D	2494-D	203	108	35
Melilla (ML)	2935-C	3106-C	171	149	22
TOTALES			119.386	75.871	15.887

NOTA.—El mes pasado, por error, figuraron 10.000 matriculaciones más en la provincia de Sevilla.

CERRADO EL CUPO DE SUSCRIPCIONES

Desde el pasado mes de noviembre, se ha *cerrado* el cupo de *suscripciones* para la revista TRAFICO, al haber alcanzado el número de solicitudes nuestra tirada (350.000 ejemplares). Por este motivo, no podemos atender ninguna nueva solicitud de suscripción, aunque lógicamente seguiremos tramitando los cambios de domicilio, las modificaciones en los datos, correcciones y bajas. Sin embargo, *no recibirán* revistas aquellas personas cuya solicitud haya llegado a nuestro poder después del cierre de la suscripción, ya que carecemos de ejemplares para enviarlos.

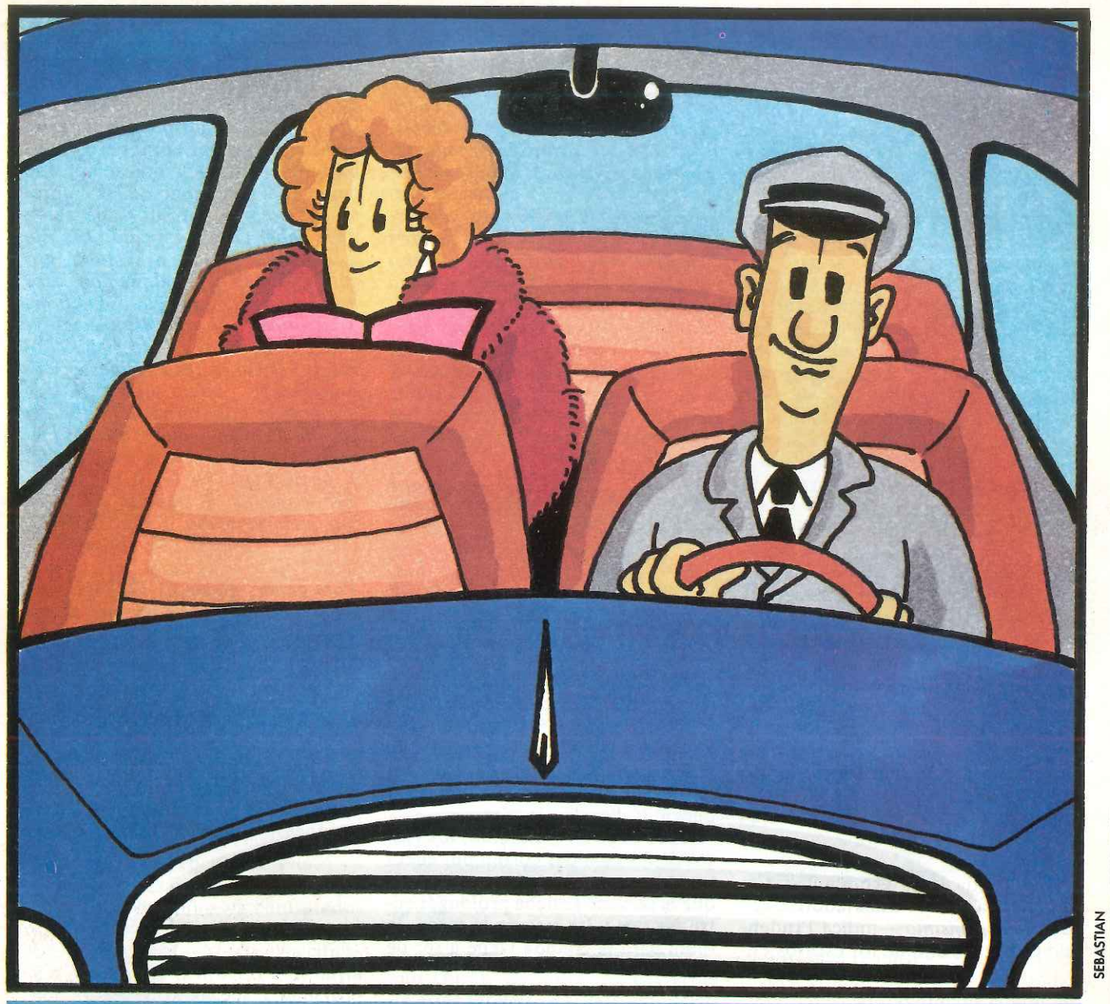
Los *cambios de domicilio* deberán, a partir de ahora, ir dirigidos al departamento de suscripciones de la revista, especificando claramente en el sobre que son *cambios de domicilio*. Igual ocurrirá con las *bajas* y modificaciones de datos o correcciones.

Por tanto, fuera de estos casos, *no atenderemos ninguna nueva petición.*

Aquellos colegios o profesores que necesiten recibir el suplemento de educación vial (Tráfico Chico) o la revista, puesto que para ellos hemos reservado determinado número de ejemplares, deberán tramitar su suscripción a través de un escrito con membrete o sello oficial del colegio correspondiente, incluyendo el teléfono para realizar la correspondiente comprobación.

De no venir avaladas por un impreso oficial, tampoco se tramitarán estas peticiones.

Por último, no mantendremos *lista de espera*, ya que no existe, por el momento, indicio de que vaya a procederse a una ampliación inmediata del número de ejemplares. Por tanto, aquellas solicitudes que hayan llegado fuera del plazo, serán destruidas. En el caso de una nueva ampliación, avisaríamos de una nueva apertura del plazo y se realizarían las nuevas inscripciones por riguroso turno de recepción.



SEBASTIAN

Un gremio menguante, en el que manda el cliente

Conductores de alquiler

Un sector que se ha visto reducido en los últimos años, el de los conductores de automóviles de alquiler, se debate en medio de múltiples dificultades, y, sobre todo, en medio del más absoluto aislamiento en el terreno asociativo y sindical. Se trata de un gremio heterogéneo, formado por alrededor de 4.000 empresas en todo el Estado. Curiosamente, se considera empresa al mero conductor autónomo, lo que da una idea del carácter de esta profesión. *«Trabajan muchas horas en el coche, a menudo más de doce, y no tienen un horario fijo»*, asevera Antonio Durán, secretario federal del sector de carreteras y urbanos de la Unión General de Trabajadores.

EL panorama para estos profesionales del volante resulta un tanto caótico. *«Esto es un desastre* —explica Carlos, un conductor que lleva en el oficio más de veinte años—. *Los autónomos tenemos que trabajar mucho y muy duro para amortizar nuestro vehículo y poder pagarnos unas vacaciones al cabo del año. Porque mes que no trabajas, mes que no cobras. Y esto es muy esclavo.»*

De diversas fuentes consultadas en el medio de los conductores de vehículos de alquiler se infiere que lo que se les hace más cuesta arriba es no disponer de horas de comida regulares, así como los problemas de insomnio (debido a que tampoco duermen todos los días a la misma hora, especialmente cuando tienen que realizar un servicio durante la noche), de cervicales (a causa de las muchas horas al volante y de la tensión acumulada en hombros y espalda), hemorroides y falta de contacto con la familia (puesto que a menudo no coinciden los horarios con los de sus familiares). *«La verdad es que malvivimos* —comenta Eduardo, otro profesional experimentado en el oficio—. *Es muy raro el que tiene un servicio fijo y complementa sus ingresos con otras actividades, como un contrato fijo con Televisión o así. La mayor parte de las veces dependemos de las agencias turísticas y muchas veces estamos en precario.»*

Las condiciones económicas son difíciles para estos trabajadores. *«El salario es bajísimo* —indica Prudencio Cabezali, uno de los escasos enlaces sindicales que hay en el sector—. *No existen categorías. Y eso a pesar de que tenemos carné de primera, al menos un idioma y también la cartilla municipal obligatoria para prestar servicio público. Además, hacemos gala de mucha mano izquierda para tratar a nuestros clientes, que van desde un particular hasta la aristocracia. Turistas, actores, grupos... Y los horarios son siempre imprevisibles. Empiezas a recoger a los clientes a las siete de la mañana y puedes terminar a las dos de la madrugada o más tarde. Sólo en algunos casos consigues que te paguen horas extras. Y es a partir de las siete de la tarde, a partir de las diez de la noche o simplemente no te las pagan en absoluto.»*

«EL 20 POR 100 ES PARA LAS AGENCIAS»

De acuerdo con fuentes sindicales, el sueldo base del conductor asalariado es de 47.233 pesetas, con un 12 ó 15 por 100 sobre los servicios efectuados. *«Lo malo es que el 20 por 100 se lo lleva la agencia o el conserje del hotel en concepto de comisión. Y eso significa que se está llevando el 8,4 por 100 del importe de nuestro salario»*, aclara el representante de Comisiones Obreras, Prudencio Cabezali.

Cuando se es asalariado, los gastos de las comidas corren por cuenta de la empresa. Así, en el caso de que el servicio se deba prolongar entre las dos y las tres de la tarde, la dieta para la comida viene a ser de 1.200 pesetas; mientras que si el trabajo se alarga hasta más allá de las diez de la noche, se consigna la misma cantidad para la cena. A partir de las siete de la tarde, a veces cobran horas extraordinarias a razón de 450 pesetas por hora, pero eso es bastante elástico y no siempre se cumple, dependiendo de las empresas. *«En teoría* —afirma Cabezali—, *debe haber un día y medio libre fijo a la semana. Pero, a menudo, eso sólo queda en el papel. Se dan casos de trabajar un mes seguido sin librar. Y, aunque el horario establecido es de 9.15 a 13 horas y de 15.30 a 19 horas, la verdad es que terminas a cualquier hora..., sobre todo si te toca acompañar a un turista a la discoteca, situación en la que te quedas fuera aguardando hasta la madrugada. Y piensas que no ves a tu familia. Eso te quema. Si trabajas a este ritmo, estás cabreado. Y si no lo haces, también..., porque sólo cobras el salario base y no te da ni para comer. Para ganar, digamos, 122.000 pesetas tienes que tirarte un mes entero trabajando y no librar más que un día. Es muy duro.»*

LOS FIJOS SON MINORIA

Coinciden estos profesionales en señalar que pasan entre diez y doce horas al día en el automóvil. *«Y no compensa* —indica Julián, quince

La edad de estos conductores oscila, en términos generales, entre los cincuenta y cinco y sesenta años.

años en el sector—, *porque cada vez se gana menos. Antes, conseguías un sobresueldo con las propinas de los turistas y las comisiones en las tiendas..., pero ahora es diferente. Abundan los chóferes de empresa y los particulares, y hay menos turistas. Además, los taxistas están trabajando más barato que las empresas, y eso va a acabar con nosotros.»*

Según datos suministrados por fuentes sindicales, los conductores de automóviles de alquiler que cuentan con un puesto fijo son mimoría. Su edad oscila entre los 55 y los 60 años, aunque se dan casos de jóvenes con idiomas que aprovechan la menor ocasión para cambiar de empleo. Abandonan así un sector que va haciéndose poco a poco marginal, aunque las grandes firmas del alquiler de automóviles recurren a este tipo de servicios con otras empresas concertadas al carecer ellas de chóferes en plantilla.

«Tenemos conocimientos de idiomas, la cartilla municipal y carné de primera —comenta Angel, diez años en el sector y el convencimiento de que las condiciones de trabajo no van a cambiar—. *Pero, a pesar de todo eso, cotizamos con el grupo 9, exactamente igual que las chachas. Es triste ver cómo no nos consideran ni en ese sentido. Nos tienen como conductores de tercera división.»*

Este gremio dispone de la licencia de clase B, ya que la clase C —que se refería a los coches de punto en hoteles— desapareció para dejar paso a los vehículos ya contratados previamente. Los precios, según UGT, no están del todo especificados y se viene cobrando una tarifa por kilómetro más una compensación horaria. *«No existe un convenio nacional para asalariados* —explica Durán, de la central ugetista— *y se está aplicando el convenio regional en provincias o el convenio de transporte de viajeros regulares de cada provincia. Se da mucho el trabajo subterráneo. Hay quien tiene la licencia y el coche aparcado..., así, trabajan el taxi y en verano usan el coche para este tipo de actividad de alquiler. Hay pocos que lleguen a jubilarse en el oficio, porque su objetivo consiste en hacerse con la licencia y ser dueños del turismo.»*

SE VENDEN TARJETAS VT

La obtención de la tarjeta VT que faculta para realizar servicios fuera de la provincia y por todo el territorio nacional, resulta difícil de obtener, a causa de la contingentación

A veces tienen que conducir coches que les son desconocidos, la mayoría de ellos de lujo.

que se ha aplicado a las mismas. Según Durán, de UGT, *«existe venta de estas tarjetas, y si por una licencia de taxi se están pagando seis u ocho millones de pesetas, por la VT se piden tres millones y medio. Pertenecen a hombres mayores que pueden traspasarlas mediante un documento privado, en el que también venden el vehículo. Ahí hay menos control, pese a que los ayuntamientos exigen que la empresa o concesionaria esté registrada con su C.I.F. correspondiente..., pero a veces eso se lo saltan a la torera, dependiendo del ayuntamiento de que se trate. Y se da la paradoja de que hay ayuntamientos pequeños con veinte licencias concedidas. Esas licencias trabajan luego en Madrid y alrededores».*

Añade a este extremo el enlace sindical de CC.OO., Cabezoli, que *«estos coches tienen licencias a extinguir y para comprarlas y venderlas sólo puedes entrar en una cooperativa, porque el coche por lo general no se pone a nombre de nadie».*

La problemática del sector no acaba ahí. Se dan casos de competencia desleal, en que los conductores se ofrecen por menos dinero del habitual a las agencias. Luego, está el conflicto introducido por el riesgo de accidente. *«Algunos autónomos tienen su propio seguro* —señala Durán, de UGT—, *pero si sobreviene un accidente, el seguro casi no aporta nada. Y si el coche no trabaja, el conductor no cobra, pero sí tiene que seguir pagando a la Seguridad Social.»*

El representante de CC.OO. va más lejos y afirma que *«hay casos de jubilados que trabajan seis meses y firman contratos en blanco. Porque cuando se da un apretón de trabajo, hay más licencias que conductores. Y es entonces cuando llaman a taxistas y a gente de la calle. El intrusismo es bestial».*

La mecánica no se practica mucho en este sector, puesto que si surge la avería, se llama al garaje y pasan a recoger al vehículo, que suele ser

Una profesión sin horario fijo: «Puedes empezar a las siete de la mañana y terminar de madrugada».

un modelo lujoso con pocos problemas. *«Rara vez nos dan un raspón* —indica Miguel Angel, diecisiete años en el oficio—. *Porque aquí eres un esclavo del coche. No puedes dejarlo en cualquier sitio y en el aeropuerto, por ejemplo, hay que hacer filigranas para que el cliente al que esperas pueda localizarte sin que el guardia te meta una multa. No te dejan estar en carga y descarga y te ves obligado a dar vueltas y más vueltas.»*

EL CLIENTE, ANTES QUE LA SEGURIDAD

Las especiales condiciones de su trabajo influyen decisivamente en en el mismo y en su seguridad como conductores. La longitud de la jornada, que en muchos casos comienza a las siete de la mañana y puede terminar a las dos de la madrugada, no favorece en nada sus posibilidades ante el volante. *«A veces te tiras tres o cuatro horas esperando a la puerta de una discoteca* —comenta Julián, conductor con amplia experiencia en esta actividad—, *y cuando salen estás medio dormido... Pero te toca conducir aún un rato hasta que los dejes, aunque vayas que se te cierran los ojos.»* Esto sin contar con que los reflejos, a altas horas de la madrugada y tras una jornada de ocho horas de trabajo, no son los más adecuados.

La presión psicológica del cliente tampoco beneficia la seguridad en la conducción de estos profesionales. *«Hacerse un Madrid-Burgos deprisa y corriendo, porque el cliente tiene prisa, y volverte a Madrid con sólo un bocadillo en el cuerpo puede ser peligroso. Nosotros somos profesionales y dominamos el vehículo, pero también somos humanos»,* comenta Carlos, con más de veinte años de experiencia. *«Además* —apostilla Julián—, *si vas por carretera con un cliente y tienes sueño, no puedes parar y descansar, sino que tienes que continuar conduciendo o pedirle, por favor, que si puedes parar a tomar un café. Pero el cliente es el que manda y si tiene prisa, tienes que seguir conduciendo.»* En muchos casos, estos profesionales denuncian que los clientes les presionan con un *«¿no puede ir más deprisa?»* o frases similares, que les pueden provocar algunos fallos de conducción.

Un problema menor es el vehículo. A veces tienen que conducir coches que les son desconocidos, con lo que el acoplamiento hombre-vehículo no es perfecto. Estas deficiencias las suplen a base de profesionalidad y de experiencia. Pero el problema mayor es de cansancio. Al tratarse de una profesión bastante insegura, los trabajadores tienen que aceptar encargos *«a destajo». «Como hay poco trabajo, durante algunas temporadas coges todo lo que te ofrecen y conduces hasta doce y trece horas seguidas... La verdad es que terminas conduciendo verdaderamente cansado, pero somos buenos profesionales y podemos superarlo.»*

Al margen de lo expuesto por estos conductores, la incidencia en el ánimo diario de semejante trabajo se deja notar. *«Conozco casos* —indica *Prudencio Cabezali— de compañeros que poco después de jubilarse murieron de infarto. Y es enorme el estrés y la ansiedad que se genera cuando piensas que no puedes estar casi nunca junto a tu familia, cuando preguntas al cliente cuánto tiempo va a tardar en cenar en el restaurante y tú te vas de vuelta al garaje y te tomas un simple bocadillo en algún bar cercano. Es una vida nada fácil.»* Y por delante quedan muchas jornadas de trabajo, de clientes que mantienen las distancias con el chófer, de horas y horas al volante y de espera, en empresas muy pequeñas, donde resulta casi imposible obtener mejoras laborales.

Juan GIRON ROGER
Fotos: José RUBIO

«La muñeca rota», primer premio.

ma impactante sobre la indefensión de los niños ante un vehículo en movimiento. Su autor es Jesús Alejandro Villanueva Maldonado.

El segundo premio, consistente en 50.000 pesetas y el trofeo «Syrsa-Renault», fue para Carlos Castilla Fernández, con «El más cierto resultado». Para este sevillano la relación conducción-alcohol es el aspecto a destacar.

Por último, el merecedor del tercer premio, dotado con 25.000 pesetas y trofeo «Concesor-Pegaso», fue Juan Gil Núñez, con «Tu educación es seguridad», relativa también a los niños, esta vez con paisaje urbano.

Así, año tras año, este certamen congrega a aquellos sevillanos que, mediante la cámara fotográfica, dan la voz de alarma sobre la posibilidad de peligro que, en todo momento, acecha tras el volante.

«Tu educación es seguridad», tercer premio.

SEVILLA: IV CERTAMEN DE FOTOGRAFIA SOBRE SEGURIDAD VIAL

Por cuarto año consecutivo, se celebró en Sevilla el Certamen Provincial de Fotografía sobre Seguridad Vial. Confirmando aquel viejo dicho de que «vale más una imagen que mil palabras», los sevillanos reflexionan, a través de sus fotos, sobre distintos aspectos de un gran problema de nuestro tiempo, al que, a pesar de vivirlo cada día, no damos en muchas ocasiones la importancia que tiene.

Este año, dos de las tres fotos ganadoras tienen como protagonistas a los niños. Tristes protagonistas, ya que en demasiadas situaciones son víctimas de los errores cometidos por los adultos, inconscientes de la peligrosa máquina que llevan cuando se sientan al volante. «La muñeca rota» es la fotografía ganadora del primer premio, dotado con 75.000 pesetas y el trofeo «Delegado del Gobierno en Andalucía». En ella, la composición formada por una muñeca atropellada, una señal de peligro y la rueda de un coche llama la atención de for-

«El más cierto resultado», segundo premio.

Funciona de modo experimental en Berlín y Londres

El sistema de autoguiado, cada día más cerca

Salir de casa por las mañanas y llegar al trabajo va a dejar de ser un auténtico infierno para quienes viven en grandes ciudades si se cumplen los propósitos y pronósticos de los **«cerebros»** *en tecnología del tráfico. El* **«sistema de guiado»**, *presentado recientemente en Madrid, permitirá en un futuro más o menos próximo, que cada automovilista, a través de un miniordenador colocado en su vehículo y una red de balizas situadas en puntos estratégicos de la ciudad, tenga la información necesaria para saber por dónde debe ir y por qué lugar no debe circular para llegar con prontitud a su destino. Incluso para ser materialmente guiado, sin necesidad de conocer calles o atajos. «Gire a la derecha, prepárese para girar a la izquierda...», así de fácil.*

El sistema está siendo experimentado en la actualidad en Berlín y Londres y es un paso que supera con creces el sistema actual, la regulación del tráfico. Es decir, no se trata de regular el tráfico sino que, a través de una información que llega a un ordenador central y otra que tiene acumulada (histórica), este «supercerebro» conduce al vehículo por aquellos lugares en los que la circulación es más fluida.

Para lograr esto es necesario instalar en determinados puntos de la ciudad (semáforos), balizas de infrarrojos que se intercomunican con los distintos vehículos en los que está instalado el «sistema de navegación». Con ello y el emisor-receptor que por medio de infrarrojos intercambia información con las balizas, se elabora una información que pasa a la sala de control donde el computador central analiza el estado de la red viaria y establece la estrategia más adecuada a cada momento en función de la posición de cada vehículo. Es decir, un sistema de intercambio e información entre vehículos y balizas (mapa de la zona, tiempos de viaje, tiempos invertidos en recorridos parciales, etcétera) que permiten a un supercerebro «decidir por el conductor el camino óptimo por el que circular hasta llevarle a su destino. Todo ello con mensajes fáciles, que permiten ser utilizados incluso por quienes desconocen completamente la ciudad».

A juicio de Etra y teniendo en cuenta que para la puesta en marcha de este sistema se puede utilizar *«parte de la infraestructura de tráfico»*, la instalación podría hacerse en nuestro país con *«una exclente relación coste-prestaciones»*. Estudios realizados en Alemania Federal hablan de unos recursos de 400 millones de marcos alemanes para conseguir una red completa de balizas de

El coche con el sistema instalado da información continua al control central, y recibe aquella que el conductor necesita en función del destino programado.

Receptor y transmisor de infrarrojos, situado en la parte posterior del espejo retrovisor interior.

infrarrojos que cubriría la totalidad de su territorio, red viaria urbana e interurbana, *«lo que representa el 10 por ciento del presupuesto anual de mantenimiento y poco más del 1 por 100 del presupuesto actual dedicado a la solución de los problemas del tráfico»*. Por lo que respecta a equipo a instalar en los coches, se calcula que tendría un coste equivalente *«a un buen autorradio»*.

Con el sistema de autoguiado, usted podrá evitar atascos como éste.

Miguel GARROTE

EUROPA UNIDA

Varios grupos industriales europeos han firmado un acuerdo de colaboración para llegar a un estándar de autoguiado que poner en marcha en toda Europa, entre los que se encuentra la empresa valenciana Etra y que son concretamente Siemens (RFA), Plessey (Reino Unido), Alcatel/CGA (Francia) e Italtel (Italia). Este consorcio internacional quiere llevar adelante un proyecto que costará casi cinco millones de ECUS, financiado en más del cincuenta por ciento por la CEE a través del programa Drive, cuyo objetivo básico es *«optimizar la integración de los sistemas de autoguiado con los sistemas de control del tráfico»*. El proyecto que se inicia en estas fechas finalizará a finales de 1991 *«y debe estar en condiciones de mostrar sus resultados en 1992»*.

«A estas alturas no nos basta con regular el tráfico, hay que guiar al conductor, convencerle con información del camino que debe seguir para evitar las congestiones» aseguró uno de los responsables de la compañía española, Gregorio Martín, quien apuntó también el esfuerzo de la tecnología para solucionar estos problemas que tienen planteadas las grandes ciudades y los accesos a muchas ciudades.

Los propios técnicos de Etra informaron igualmente de las muchas aplicaciones que el sistema puede tener, tal como información complementaria a los conductores que circulen por carreteras donde esté montado el sistema y que permitirá conocer dónde puede comer, qué hospital tiene más cerca, dónde puede revisar cualquier problema de su vehículo. Toda una amplia gama de información que el ordenador central suministrará al conductor que la solicite.

Según explicó José Balaguer, presidente de Etra, es probable que para el 1991 estén instalados, a modo de ensayo, sistemas de este tipo en ciudades como Madrid, Barcelona y Sevilla, al menos en alguna de ellas, para lo que actualmente se están manteniendo conversaciones con la Administración Central y los propios responsables municipales. *«Vamos a hacer un gran esfuerzo empresarial para poner este proyecto en nuestras calles»*, afirmó Balaguer.

Miguel Muñoz Medina, director general de Tráfico, aseguró, tras la presentación de este proyecto, que *«todo esto no es ya ciencia-ficción y estamos hablando de algo que está al alcance de la mano»*.

S. H.

Ensayos técnicos en la autopista Bilbao-Behovia

Más confort, más seguridad

Detalle de la malla antideslumbrante colocada en la mediana de la autopista.

La utilización de un pavimento drenante y de una malla antideslumbrante son las dos últimas incorporaciones técnicas que la empresa concesionaria de la autopista Bilbao-Behovia ha realizado en una parte del trazado de esta vía. El pavimiento drenante está aplicado en cerca de 67 kilómetros de vía y consiste en una mezcla que deja mayores huecos entre los componentes, lo que permite al agua filtrarse a través del asfalto y salir por debajo de esta capa; de esta manera se consigue evitar las salpicaduras, especialmente de los vehículos pesados, el brillo de la superficie al incidir las luces sobre ella y reducir la posibilidad de aquaplanning. Además, se consigue un efecto adicional: reduce el nivel sonoro de esta superficie.

La segunda incorporación es una malla antideslumbrante. Se trata de un elemento de fibra de poliéster, de aproximadamente 80 centímetros de altura, que se coloca sobre la mediana, con lo que queda con una altura total de 1,30 metros. Esta malla está instalada en cerca de cinco kilómetros de forma experimental. El elemento fundamental es el poliéster, lo que permite que esta malla absorba, tratándose de una luz que incida de forma perpendicular, alrededor de un 50 por 100. Según José Antonio Garzón, de Iberpistas, esta malla «no produce sensación de encajonamiento al no ser alta, ni quita la luz».

Para José Antonio Garzón, estas incorporaciones no se hacen, en realidad, para mejorar la seguridad, sino fundamentalmente el confort y la comodidad. El nivel de adherencia de este pavimento drenante es ligeramente superior al anterior, aunque, según Garzón, esto no garantiza nada de momento, y hay que esperar a ver cómo evolucionan los índices de siniestralidad. No obstante, el propio José Antonio Garzón reconoce que «todo redunda definitivamente en seguridad», aunque ellos lo apliquen «por nivel de servicios», por cuestiones de confort que los usuarios agradecen.

En cualquier caso, la intención de esta empresa es que, en plazos sucesivos, el pavimento drenante se aplique en los aproximadamente 200 kilómetros de que consta esta autopista. La malla antideslumbrante, sin embargo, está a expensas de los estudios experimentales que se están realizando y de las dificultades de mantenimiento, reparación y conservación que conlleven.

Por RAMON y PABLO

EN el número 36 de nuestra revista, correspondiente al mes de septiembre del pasado año, se comentaba el proyecto de la Dirección General de Tráfico de iniciar un nuevo procedimiento para la revisión del permiso de conducción, admitiendo que este trámite pueda realizarse por correo.

Las particularidades que presenta este proyecto aconsejan facilitar la máxima información posible no sólo para hacerlo fácil y transparente, evitando errores y consiguiente devolución de expedientes, sino también para que el conocimiento exacto de dicho procedimiento soslaye sorpresas desagradables y actuaciones de intermediarios desaprensivos.

El procedimiento se inicia con el envío al interesado de un impreso, exactamente igual que el que reproducimos, que consta de tres cuerpos separados por líneas de puntos. El primer cuerpo, con la frase «Aviso Revisión Permiso de Conducción», está destinado a la anotación del nombre y domicilio del interesado.

En el segundo cuerpo, titulado «Autorización temporal para conducir vehículos automóviles», figura la información relativa a la revisión del permiso, tanto si se quiere realizar personándose en las oficinas de la Jefatura Provincial de Tráfico como si se desea efectuarla con el nuevo procedimiento por correo.

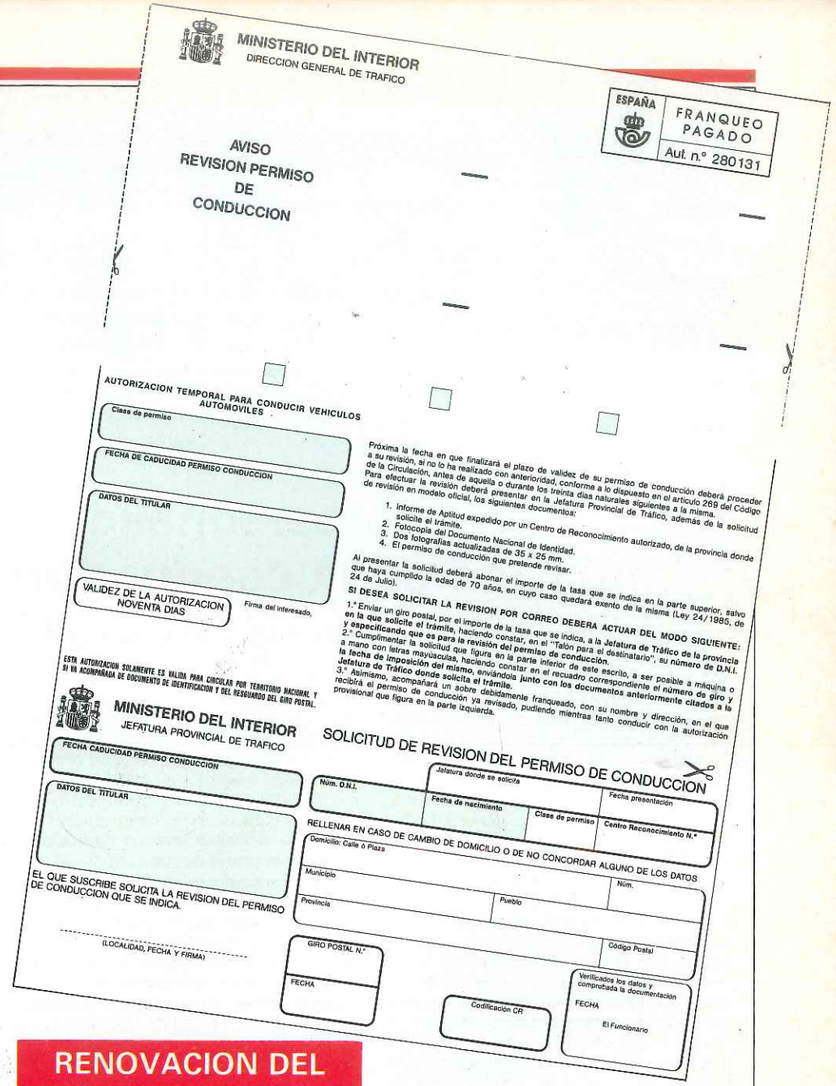
Por último, el tercer cuerpo es la propia solicitud de revisión del permiso de conducción y con esa misma leyenda se encabeza el mismo.

Debe advertirse especialmente que en el segundo cuerpo del impreso figuran, con una trama o fondo verde claro, los datos relativos a «Clase de permiso», «Fecha de caducidad permiso conducción» y «Datos del titular». En el tercer cuerpo ese fondo o trama, del mismo color, se encuentra en las casillas correspondientes a «Fecha caducidad permiso conducción», «Datos del titular», «Número DNI» y «Fecha de nacimiento».

En la parte superior del segundo cuerpo figura, impreso por ordenador, el importe de la tasa de revisión, que para todo el año 1989 es de 1.400 pesetas. En este punto conviene advertir que el aludido importe sólo es válido si se presenta la solicitud de revisión dentro del año, dado que el importe de la tasa puede modificarse con la aprobación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año de que se trate.

FORMA DE ACTUAR

Conforme indica el impreso reproducido, la persona que esté interesada en solicitar la revisión por correo deberá actuar del modo siguiente:



MINISTERIO DEL INTERIOR
DIRECCION GENERAL DE TRAFICO

ESPAÑA — FRANQUEO PAGADO — Aut. n.º 280131

AVISO
REVISION PERMISO
DE
CONDUCCION

AUTORIZACION TEMPORAL PARA CONDUCIR VEHICULOS AUTOMOVILES

Clase de permiso

FECHA DE CADUCIDAD PERMISO CONDUCCION

DATOS DEL TITULAR

VALIDEZ DE LA AUTORIZACION NOVENTA DIAS

Firma del interesado,

Próxima la fecha en que finalizará el plazo de validez de su permiso de conducción deberá proceder a su revisión, si no lo ha realizado con anterioridad, conforme a lo dispuesto en el artículo 269 del Código de la Circulación, antes de aquella o durante los treinta días naturales siguientes a la misma.
Para efectuar la revisión deberá presentar en la Jefatura Provincial de Tráfico, además de la solicitud de revisión en modelo oficial, los siguientes documentos:

1. Informe de Aptitud expedido por un Centro de Reconocimiento autorizado, de la provincia donde solicite el trámite.
2. Fotocopia del Documento Nacional de Identidad.
3. Dos fotografías actualizadas de 35 x 25 mm.
4. El permiso de conducción que pretende revisar.

Al presentar la solicitud deberá abonar el importe de la tasa que se indica en la parte superior, salvo que haya cumplido la edad de 70 años, en cuyo caso quedará exento de la misma (Ley 24/1985, de 24 de Julio).

SI DESEA SOLICITAR LA REVISION POR CORREO DEBERA ACTUAR DEL MODO SIGUIENTE:

1.º Enviar un giro postal, por el importe de la tasa que se indica, a la Jefatura de Tráfico de la provincia en la que solicite el trámite, haciendo constar, en el "Talón para el destinatario", su número de D.N.I. y especificando que es para la revisión del permiso de conducción.
2.º Cumplimentar la solicitud que figura en la parte inferior de este escrito, a ser posible a máquina o a mano con letras mayúsculas, haciendo constar en el recuadro correspondiente el número de giro y la fecha de imposición del mismo, enviándola junto con los documentos anteriormente citados a la Jefatura de Tráfico donde solicita el trámite.
3.º Asimismo, acompañará un sobre debidamente franqueado, con su nombre y dirección, en el que recibirá el permiso de conducción ya revisado, pudiendo mientras tanto conducir con la autorización provisional que figura en la parte izquierda.

ESTA AUTORIZACION SOLAMENTE ES VALIDA PARA CIRCULAR POR TERRITORIO NACIONAL Y SI VA ACOMPAÑADA DE DOCUMENTO DE IDENTIFICACION Y DEL RESGUARDO DEL GIRO POSTAL.

MINISTERIO DEL INTERIOR
JEFATURA PROVINCIAL DE TRAFICO

SOLICITUD DE REVISION DEL PERMISO DE CONDUCCION

FECHA CADUCIDAD PERMISO CONDUCCION

DATOS DEL TITULAR

Jefatura donde se solicita | Fecha presentación
Núm. D.N.I. | Fecha de nacimiento | Clase de permiso | Centro Reconocimiento N.º

RELLENAR EN CASO DE CAMBIO DE DOMICILIO O DE NO CONCORDAR ALGUNO DE LOS DATOS

Domicilio: Calle o Plaza | Núm.
Municipio | Pueblo
Provincia | Código Postal

EL QUE SUSCRIBE SOLICITA LA REVISION DEL PERMISO DE CONDUCCION QUE SE INDICA.

(LOCALIDAD, FECHA Y FIRMA)

GIRO POSTAL N.º
FECHA

Codificación CR

Verificados los datos y comprobada la documentación
FECHA
El Funcionario

RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCCION POR CORREO

1. Enviar un giro postal, por el importe de la tasa que se indica, a la Jefatura de Tráfico de la provincia en la que solicite el trámite, haciendo constar, en el «Talón para el destinatario», su número de DNI y especificando que es para la revisión del permiso de conducción.

2. Cumplimentar la solicitud que figura en la parte inferior de este escrito, a ser posible a máquina o a mano con letras mayúsculas, haciendo constar en el recuadro correspondiente el número de giro y la fecha de imposición del mismo, enviándola junto con los documentos reglamentarios y que se especifican en el aviso, a la Jefatura de Tráfico donde solicite el trámite.

3. Asimismo, acompañará un sobre debidamente franqueado, con su nombre y dirección, en el que recibirá el permiso de conducción ya revisado, pudiendo mientras tanto conducir con la autorización provisional que figura en la parte izquierda.

Resta señalar que el procedimiento descrito está funcionando, desde septiembre de 1988, para los titulares de permisos de conducción cuyo domicilio radique en Madrid y Valladolid, únicos que pueden recibir el aviso de revisión del permiso de conducción y que, a partir de enero del presente año, tal procedimiento se ha extendido a los titulares con domicilio en las provincias de Badajoz, Ciudad Real y Teruel.

También debe advertirse que el aviso se recibe con un mes, aproximadamente, de antelación a la fecha de caducidad del permiso de conducción y nunca con un plazo superior a los dos meses de la citada fecha.

Cada individuo tiene su propia forma de conducir. Ello se debe a que son muchos, diferentes y variados los factores que influyen en el comportamiento de las personas y en sus actuaciones al volante. Unas de las variables más importantes para explicar las distintas formas de actuar y reaccionar cuando se maneja un vehículo son esas características estables de nuestro comportamiento, a las que conocemos con el nombre de personalidad.

La personalidad, implicada en la conducción

CONDUCIR es una tarea que implica procesos sensoperceptivos para buscar, seleccionar, codificar e interpretar la información disponible. A su vez, requiere una actividad motora compleja para coordinar movimientos diversos. Y es también un proceso decisional frente a situaciones inciertas y ambiguas, en las que las atribuciones juegan un papel clave (ver TRAFICO N.º 33). Todo ello se da en un peculiar estado de interacción social, modulado por la peligrosidad que conlleva tomar decisiones a una gran velocidad.

En esa tarea influyen, pues, numerosos factores del propio conductor, y sobre todo lo que se ha venido llamando *personalidad,* un constructo que postula la existencia de unas determinadas características estables —aunque dinámicas— en los sujetos y que afectan de manera notable a su modo habitual de comportarse y condicionan su manera de enfrentarse a tareas concretas, como es la conducción.

Son numerosos los enfoques y las teorías de personalidad existentes y numerosas también las variables de personalidad señaladas como influyentes en el estilo de conducción. Entre las teorías de personalidad más conocidas cabe destacar la de H. J. Eysenck, en la que se propone la existencia de dos dimensiones básicas en la personalidad: *introversión-extraversión y neuroticismo-estabilidad emocional.* Estas dimensiones están compartidas por todos los individuos en mayor o menor grado, y sirven para explicar muchas de las diferencias del comportamiento individual. Lógicamente, las personas se ordenan en forma de distribución normal, ocupando la mayoría la zona intermedia y los casos más extremos los polos.

INTROVERSION-EXTRAVERSION NEUROTICISMO-CONTROL

En líneas generales, la extraversión y la introversión se definen en función del «arousal» o activación cortical; la excitación y la inhibición corticales constituyen su base. Las personas en que la inhibición reactiva se genera deprisa y desaparece despacio tienden a desplegar modelos de conducta extravertida. Por el contrario, aquellas personas que desarrollan inhibición con más lentitud, la disipan con mayor rapidez y alcanza en ellas una menor intensidad se muestran como introvertidos. Las consecuencias conductuales son diversas y afectan de manera directa o indirecta a la forma de conducir.

El *extrovertido* es más «buscador» de emociones fuertes y de riesgos; es más impulsivo y muy activo; puede atender a muchos estímulos a la vez, pero tiene un período breve de concentración en uno sólo; suele ser despreocupado y poco exigente o preciso en sus tareas, prefiriendo la cantidad a la calidad. Son poco inhibidos, buscando y necesitando ambientes bulliciosos en donde los estímulos sean plurales y cambiantes; muestran una gran facilidad para exteriorizar sus sentimientos, emociones y estados de ánimo. Pueden perder fácilmente el control sobre sí mismos y sus emociones, llegando a mostrar conductas agresivas; asimismo, pueden desarrollar conductas anómicas, pues su nivel de obediencia de lo establecido no suele ser alto. Se ha encontrado repetidamente una correlación positiva entre la extraversión y el no atenimiento a las normas de tráfico y los accidentes (Eysenck, 1977).

El *introvertido,* por el contrario, concentra la atención con gran facilidad, condiciona fácil y rápidamente, huye de la estimulación fuerte y plural, se ve muy afectado por los estimulantes, pero reacciona poco a dosis pequeñas de drogas depresivas. Son previsores y relativamente cautelosos, y al enfrentarse a una situación nueva buscan el máximo de información posible. Manifiestan poca inclinación por el azar, las emociones fuertes y la novedad, prefiriendo los ambientes y las actividades tranquilas exentas de riesgos. Poseen una tendencia a no exteriorizar sus sentimientos y emociones, no son expansivos y controlan sus sentimientos e impulsos, por lo que difícilmente se encolerizan y rara vez llegan a comportarse de forma agresiva. Además, suelen ser personas que dan una gran importancia a los criterios éticos, por lo que no son habituales en ellos comportamientos anómicos.

El continuo neuroticismo-control hace referencia al grado de control o descontrol emocional en la conducta. Se puede interpretar que el nivel de control depende del mayor o menor «drive» o impulso emocional que las estimulaciones producen en los individuos; es decir, de la activación vegetativa. La persona neurótica amplifica las respuestas emocionales, mientras que el controlado reduce su intensidad. Por tanto, aquellas personas que se sitúen en el polo del neuroticismo mostrarán una alta labilidad e hipersensibilidad emocional que les lleva a acusar intensamente determinados eventos vitales de tipo emocional. Tienen alta vulnerabilidad para la neurosis; elevados niveles de ansiedad frente a situaciones, personas y objetos de muy diversa índole, baja tolerancia frente al estrés psíquico (p.e., situaciones conflictivas o de frustración) y/o físico (p.e., situaciones dolorosas); un alto nivel de impulsividad

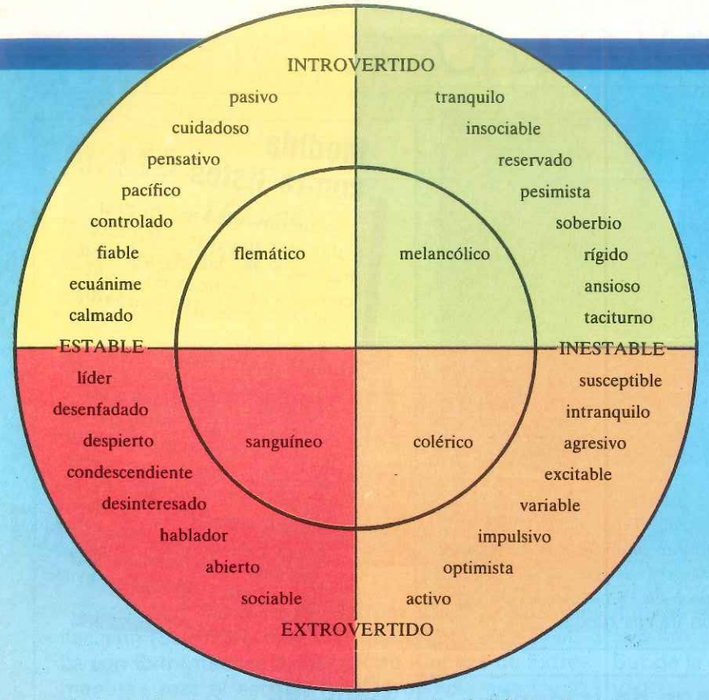
Miguel GARROTE

Parece incuestionable que la extraversión o el neuroticismo pueden incrementar la probabilidad de sufrir accidentes.

y, en ocasiones, un bajo auto-concepto y sentimientos de inadecuación personal. En cambio, el controlado es poco emotivo y muy estable, soporta bien el estrés y la ansiedad, mostrando una baja tendencia a generar neurosis. Tanto la ejecución como el aprendizaje de una tarea no son una mera cuestión cortical, sino que juega un papel fundamental el mundo emocional. Se ha encontrado una alta correlación entre sujetos inestables emocionalmente y accidentes de tráfico.

INFLUENCIA DE LA PERSONALIDAD

Diversos autores —el propio Eysenck entre ellos— han investigado los comportamientos viales desde el punto de vista de los tipos psicológicos, y sostienen que estas dos dimensiones de personalidad *(introversión-extraversión y neuroticismo-estabilidad emocional),* en confluencia con otros factores ambientales, situaciones, biográficos, etcétera, pueden incrementar considerablemente el riesgo de accidente. Los muy *extravertidos* aparecen como sujetos con baja condicionabilidad y con dificultades para diferir la gratificación —dos condiciones que impiden un buen aprendizaje de reglas que limitan la conducta inmediata y posponen a un problemático futuro la explícita aprobación social de sus comportamientos—, factores que podrían llegar a producir una mayor tendencia a transgredir las normas y, como es bien sabido, el no atenimiento a las normas es causa directa de accidente. También los niveles de ejecución se ven afectados por esta dimensión: los extravertidos son veloces en la ejecución de cualquier tarea, aun a riesgo de incrementar el número de errores; asimismo, el nivel de ejecución disminuye rápidamente en tareas que exigen un alto nivel de vigilancia o atención prolongada, acusando considerablemente las condiciones de monotonía y aburrimiento.



Precisamente, el exceso de velocidad, la falta de atención, la resistencia vigilante a la monotonía y la falta de precisión en la ejecución de las maniobras son causa frecuente de accidente. Son personas que buscan estímulos nuevos e intensos y están dispuestas a aceptar mayores riesgos. La distribución de los extravertidos en la población varía según la edad y el sexo: la tasa de extravertidos parece ser más alta en las poblaciones de sujetos jóvenes y es menor en la de los sujetos de más edad (la madurez produce una mayor introversión en las personas). A su vez, en las mujeres existe una menor incidencia de la extraversión que en los hombres. Curiosamente, las estadísticas sobre accidentes muestran que los hombres y los más jóvenes constituyen los grupos más vulnerables. Asimismo, Eysenck afirma que la tendencia a ingerir drogas y alcohol es mayor entre los extravertidos. Como puede apreciarse, esta variable de personalidad puede facilitar la aparición de patrones de conducta que dan lugar normalmente a estilos de conducción de más alto riesgo.

Por otra parte, las personas que pueden incluirse en el polo del neuroticismo poseen un elevado nivel de actividad emocional, un factor que las hace propensas al estrés, y que suele producir un descenso en la calidad de la ejecución y un incremento en el número de errores, con un aumento de la fatiga que, incluso, puede llegar a perturbar la adecuada percepción de los estímulos y producir un descenso en la capacidad de procesamiento de la información. Asimismo, son inferiores al promedio en agudeza sensorial y están menos adaptados para ver en la oscuridad que los demás. Su hiperreactividad emocional general les hace muy vulnerables frente a las situaciones de estrés, como es el caso de la conducción. Manifiestan una fuerte tendencia a la inestabilidad emocional y a la tensión psicológica, siendo sugestionables y lentos de pensamiento y de acción, dubitativos e indecisos. Suelen responder más intensamente a los estímulos, muestran mayor variabilidad en la respuesta y, en particular, necesitan más tiempo para volver a sus niveles básicos anteriores a la estimulación —es decir, necesitan más tiempo de recuperación—. Curiosamente, muchas de las características que aparecen con mayor frecuencia en sujetos con alta tasa de accidentes pueden relacionarse con la presencia en ellos de una emocionalidad excesiva (neuroticismo).

EL «CONDUCTOR IDEAL»

La combinación de estos dos ejes nos mostraría como «conductor ideal» al tipo *introvertido-controlado,* dadas sus características personales de buen nivel atencional, resistencia vigilante a la monotonía, alta capacidad de condicionamiento, precisión en la ejecución, perseverancia, escasa reactividad y elevado control conductual y emocional, evitación del riesgo, baja ingesta de alcohol u otras substancias tóxicas, resistencia al estrés y gran valoración de las normas éticas, etcétera. Todo ello les llevaría a aprender más correctamente la tarea de conducción y a desempeñarla con seguridad. En el polo opuesto tendríamos al *extravertido-neurótico,* cuyas características son: escasa condicionabilidad, veloces en la ejecución, pero distraídos y poco precisos, con búsqueda y aceptación del riesgo, lábiles emocionalmente, ansiosos y susceptibles al estrés, irritables y agresivos, proclives a la ingestión de tóxicos, etcétera. Tales características les convierte en un grupo más difícil como alumnos y de mayor riesgo ya como conductores.

Parece incuestionable la tesis de que la *extraversión o el neuroticismo pueden incrementar la probabilidad de tener accidentes.* Precisamente, el hecho de que éstos y otros rasgos de personalidad se muestren como factores de riesgo permite un cierto nivel predictivo del comportamiento que un sujeto va a desarrollar al volante y ello, a su vez, puede ser útil para desarrollar planes y campañas de prevención, rehabilitación, información o modificación de comportamientos, tanto a nivel individual como a nivel de grupos de alto riesgo.

En definitiva, si es cierto que las sociedades conducen como viven, no es menos cierto también que los individuos conducen de acuerdo con su forma de ser. El estilo de conducción sirve así para mostrar de alguna manera cuáles son las características de personalidad de los individuos. Y ello porque, como dijera Pinillos, *«conducir es una actividad en la que se expresa la personalidad entera del conductor».*

Dr. Luis MONTORO GONZALEZ
Dr. José SOLER PEREZ
Dr. Francisco TORTOSA GIL
Unidad de Investigación
en Seguridad Vial
Facultad de Psicología
(Universidad de Valencia)

Manómetros bajo control

Miguel GARROTE

La denuncia del mal funcionamiento de la mayoría de los manómetros de las gasolineras, hecha desde esta revista en su número del pasado septiembre, ha tenido una acogida positiva en distintos organismos responsables. Por un lado, Campsa se ha comprometido a realizar una inspección seria y periódica de los mismos, mientras que Metrología ha publicado en el «BOE» del pasado 24 de enero una orden por la que se regulan los manómetros para neumáticos de los vehículos automóviles.

Ahora sólo falta que el usuario se mentalice de la necesidad de revisar, lo más frecuentemente posible, la presión de sus ruedas.

Medida contra listos

Aquellos «listos» que circulan por nuestras carreteras haciendo de las suyas y en cuanto vislumbran en la distancia el coche de la Guardia Civil adoptan una postura de lo más civilizada, lo van a tener a partir de ahora mucho más difícil. Los agentes de la Agrupación de Tráfico patrullarán a bordo de turismos normales; esto es, sin identificación. Esta medida, de resultado óptimo en el Reino Unido, se aplicará en nuestro país con carácter experimental y, por supuesto, disuasorio.

José RUBIO

Buenas noticias para las carreteras riojanas.

La Rioja, más segura

La Rioja ha conseguido reducir en casi un 23 por 100 el número de muertos en accidentes de tráfico, después de una intensa campaña promovida por el delegado del Gobierno y en la que participó un grupo de expertos de las distintas áreas relacionadas con el tráfico. La campaña iba dirigida fundamentalmente a conductores jóvenes.

Además de la actividad divulgativa desarrollada durante 1988, con la celebración de numerosos debates en radio y televisión, se subrayó la estricta aplicación de la reglamentación, realizándose controles de alcoholemia —ya se sabe que es tierra de buen vino— en las madrugadas de fines de semana y, selectivamente, en las proximidades de localidades que celebraban sus fiestas patronales.

Penas de impacto en California

Un nutrido grupo de jueces californianos, convencidos de la máxima de que «la letra con sangre entra», están imponiendo penas a los malos automovilistas que rayan con lo macabro: la visita obligatoria a los depósitos de los cadáveres que, en muchos casos, están allí a causa de la imprudencia de los conductores inculpados. Aún no se tienen datos del resultado práctico de estas penas de impacto.

¡Cuidado con los neumáticos «Danubiana»!

Graves anomalías se han detectado en una partida de neumáticos fabricados en Rumania y comercializados con el nombre de «Danubiana». Se ha podido comprobar que estallan cuando ruedan a cierta velocidad. La venta de estos neumáticos ha sido prohibida por el Ministerio de Sanidad y Consumo y la partida será reexpedida al fabricante, quien se ha comprometido a retirarlos del mercado. Mejor sería que dejara de fabricarlos.

Alirón a Tráfico

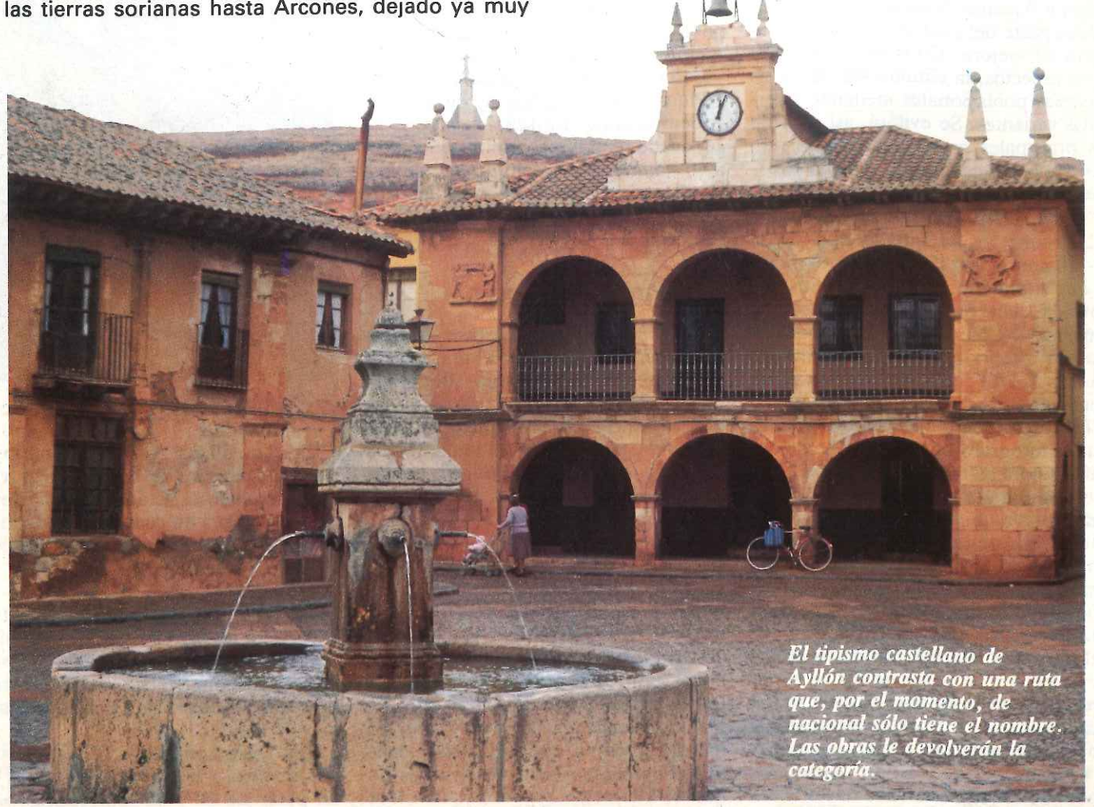
José RUBIO

Es la tercera vez que el equipo de fútbol de TRAFICO participa en el Campeonato de Liga Interministerial, y parece hacerlo con buen pie. Dieciocho equipos de centros oficiales, excepto «Cambio 16», participan en esta quinta edición de la liga. En la pasada temporada TRAFICO quedó en segundo lugar de la tabla, empatado a puntos con el primer clasificado. En la actual campaña los colores de la DGT aguantan en cuarto lugar, siendo el equipo menos goleado. Si siguen así, habrá alirón. Seguro.

N-110: San Esteban de Gormaz-Villacastín

SABOR A TRASHUMANCIA

Desde San Esteban de Gormaz (Soria) hasta Villacastín (Segovia), la N-110, que une la vieja Castilla con Extremadura («Soria Pura, Cabeza de Extremadura» reza el escudo de la provincia que cantó Machado), es una carretera que busca nueva vida. Una vía con sabor a trashumancia que se halla en pleno proceso de renovación, especialmente desde las tierras sorianas hasta Arcones, dejado ya muy atrás el cruce que supone el eje de la N-I. Una carretera, en suma, que puede ser el importante enlace Sur de la Comunidad de Castilla y León, pues no en vano une ciudades como la citada Soria, Segovia y Avila, antes de correr hacia extremeñas.



El tipismo castellano de Ayllón contrasta con una ruta que, por el momento, de nacional sólo tiene el nombre. Las obras le devolverán la categoría.

San Esteban de Gormaz, punto de partida en tierras sorianas. Al fondo, el pequeño puente donde arranca el recorrido por la N-110.

Por aquí se entra a Cerezo de Arriba. Un despiste podría costar caro...

La N-110, una carretera con añoranzas de trashumancia que conduce desde las tierras de Soria hasta las de Extremadura, ofrece, en términos generales, un estado bastante irregular en el tramo recorrido por los redactores de esta revista (San Esteban de Gormaz-Villacastín). Las deficiencias afectan en mayor medida al trazado entre San Esteban y Arcones (kilómetros 70 a 150), buena parte del cual se halla en plenas obras de mejora. Estas incluyen, entre otros aspectos, la eliminación de varias travesías poblacionales mediante oportunas variantes. Se evitará, así, uno de los principales problemas de una ruta que vimos de este modo, paso a paso, kilómetro a kilómetro:

Km. 70.—Iniciamos nuestro camino en la intersección de la N-110 con la N-122, justo en el puente que sobre el río Duero da salida —y entrada, claro está— a San Esteban de Gormaz. Al pie del mismo conoce el viajero que está a 46 kilómetros de Riaza, a 170 de Madrid y a 120 de Segovia.

(Sorprende al periodista que, mientras el fotógrafo busca encuadres adecuados para su trabajo, un coche efectúe una parada peligrosa en la estrecha travesía que ofrece la N-122 junto al arco que permite acceder a la plaza principal de San Esteban. Conductor y pasajera descienden. El único objeto es que la señora acuda a la compra con su carrito, una vez extraído por él del maletero. Ha sido un corto minuto de peligro, a pesar de las luces de avería. O acaso menos. Tal vez lo suficiente. Lo peor es que quien conducía estaba obligado a dar ejemplo.)

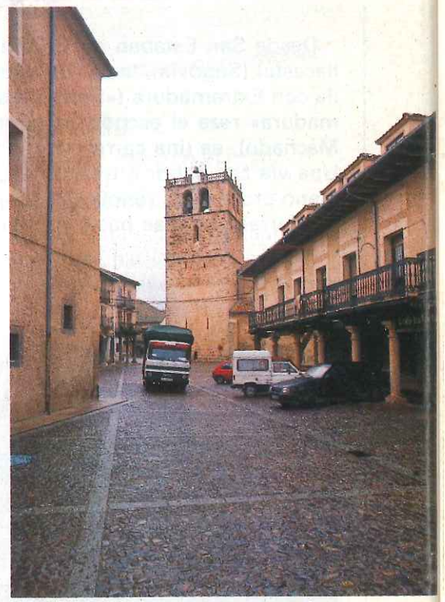
Cruzado, pues, el Duero, el primer tramo de nuestra carretera hay que reconocer que es malo, con un mínimo arcén que luego «crece» a base de dosis de gravilla y con cierta abundancia de... digamos bachecitos. Eso sí, la vía es recta y cuatro mil metros más adelante ya ha mejorado el piso, aunque pierda totalmente el «arcén».

Km. 75,500.—La travesía de la pequeña Aldea de San Esteban refleja un patente estado de obras. El pasado noviembre comenzaron las de mejora de plataforma —falta hacía— y de curvas entre la citada población y Piquera de San Esteban, variante de Aldea incluida. La señalización es la adecuada, con limitación de velocidad a 40 km/h., aunque allí no parece haber llegado el fondo amarillo que informa que se circula por una zona en reformas.

OASIS DE PERFECCION

Km. 77,800.—El piso cambia como de la noche al día. Pasa a ser perfecto, pero apenas dura 300 metros. Un oasis antes de arribar a Piquera (km. 81), pueblo que queda a la izquierda, poco antes del inicio de los Altos de Ayllón. Es el anuncio previo a la entrada en la provincia de Segovia.

Kms. 84-86.—Un par de kilómetros de curvas peligrosas encaminan hacia el alto del puerto (1.100 metros). Desaparece por completo la relativa diferenciación entre calzada y arcén, porque aquélla se hace una con los matojos de la cuneta. El piso es malo antes de encontrarnos con los llanos, antes de que mil metros más allá reaparezcan las obras y antes de que el kilómetro 88 nos regale otros 500 metros de perfección.



Riaza, una población del ayer en el camino del siglo XXI.

Km. 90,200.—Con el cambio de provincia, de Soria a Segovia, varía también el estado de la carretera, que mejora en cuanto a firme, aunque se torne más estrecha y descarnada.

Km. 92.—Entramos en un tramo de curvas peligrosas, bien señalizadas (velocidad máxima aconsejable a 50 km/h.). En realidad se trata de un anticipo de lo que veremos más adelante.

Los estrechamientos, las preferencias de paso y las recomendaciones de no pasar de 60 y 40 se suceden hasta las puertas de Ayllón.

Una intersección peligrosa, por el denso tráfico: la que da acceso a la N-I desde Cerezo de Arriba.

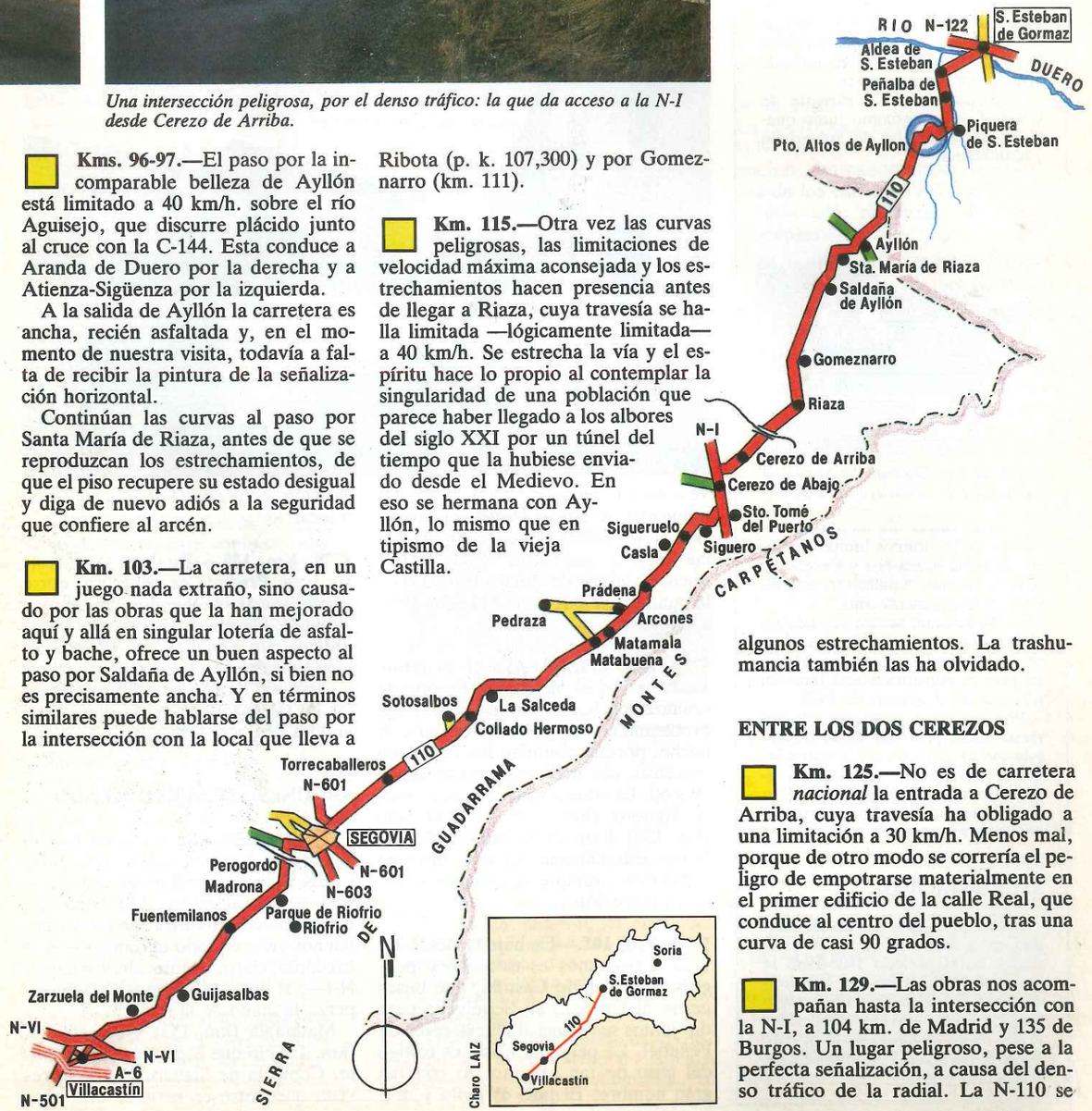
Kms. 96-97.—El paso por la incomparable belleza de Ayllón está limitado a 40 km/h. sobre el río Aguisejo, que discurre plácido junto al cruce con la C-144. Esta conduce a Aranda de Duero por la derecha y a Atienza-Sigüenza por la izquierda.

A la salida de Ayllón la carretera es ancha, recién asfaltada y, en el momento de nuestra visita, todavía a falta de recibir la pintura de la señalización horizontal.

Continúan las curvas al paso por Santa María de Riaza, antes de que se reproduzcan los estrechamientos, de que el piso recupere su estado desigual y diga de nuevo adiós a la seguridad que confiere al arcén.

Km. 103.—La carretera, en un juego nada extraño, sino causado por las obras que la han mejorado aquí y allá en singular lotería de asfalto y bache, ofrece un buen aspecto al paso por Saldaña de Ayllón, si bien no es precisamente ancha. Y en términos similares puede hablarse del paso por la intersección con la local que lleva a Ribota (p. k. 107,300) y por Gomeznarro (km. 111).

Km. 115.—Otra vez las curvas peligrosas, las limitaciones de velocidad máxima aconsejada y los estrechamientos hacen presencia antes de llegar a Riaza, cuya travesía se halla limitada —lógicamente limitada— a 40 km/h. Se estrecha la vía y el espíritu hace lo propio al contemplar la singularidad de una población que parece haber llegado a los albores del siglo XXI por un túnel del tiempo que la hubiese enviado desde el Medievo. En eso se hermana con Ayllón, lo mismo que en tipismo de la vieja Castilla.



Km. 119.—Desde la salida de Riaza (km. 117) el firme no es bueno, aunque los baches han recibido remedio. Mañana es de prever que todo habrá cambiado, porque aquí comienzan las obras que concluirán en Arcones (km. 150), como se verá más adelante. Existe, cuando es necesario, una posibilidad de desvío por Castillejo de Mesleón y la N-I. A nosotros no nos fue preciso el recurso.

Las curvas, limitadas a 60 y 40, parecen jugar con las tierras de fuerte color rojizo. Muchas de ellas perderán el juego para siempre, lo mismo que algunos estrechamientos. La trashumancia también las ha olvidado.

ENTRE LOS DOS CEREZOS

Km. 125.—No es de carretera *nacional* la entrada a Cerezo de Arriba, cuya travesía ha obligado a una limitación a 30 km/h. Menos mal, porque de otro modo se correría el peligro de empotrarse materialmente en el primer edificio de la calle Real, que conduce al centro del pueblo, tras una curva de casi 90 grados.

Km. 129.—Las obras nos acompañan hasta la intersección con la N-I, a 104 km. de Madrid y 135 de Burgos. Un lugar peligroso, pese a la perfecta señalización, a causa del denso tráfico de la radial. La N-110 se

Un año en obras

Buena parte del recorrido que hemos realizado por la N-110 entre San Esteban de Gormaz (Soria) y Villacastín (Segovia) se encuentra en la actualidad en obras de mejora o tiene previstas distintas actuaciones de cara a un futuro inmediato.

Mientras las obras de mejora de plataforma y eliminación o reducción de curvas en el tramo de la provincia de Soria finalizarán en el mes de junio, incluyendo en ellas la variante de Aldea de San Esteban que se cita en el reportaje, las previsiones de conclusión en la provincia de Segovia son las siguientes:

— Finalizada ya la variante de Guijasalbas, el próximo junio quedarán concluidas las de Sigueruelo y Matabuena.

Aldea de San Esteban. Se amplía la carretera y se construye la variante.

— Las obras de acondicionamiento de los tramos límite provincia de Soria-Riaza-N-I y Cerezo de Abajo-Arcones finalizarán en diciembre del presente año.

— Todavía no se han iniciado las obras de construcción de la variante de Fuentemilanos, aunque el plazo para su conclusión está también marcado en diciembre de 1989.

Por otra parte, en un plazo de tres meses están previstas obras de instalación de hitos de arista entre Segovia y Villacastín. Tales hitos serán instalados también en el resto de la carretera a medida que finalicen las obras en cada tramo.

ACCIDENTALIDAD

Por lo que afecta a la accidentalidad en el tramo de la N-110 estudiado, en el período 1986-1988 se produjeron en el mismo 188 accidentes, que ocasionaron once muertos, 75 heridos graves y 152 heridos leves. Ni en el tramo de la provincia de Soria ni en el de Segovia existen puntos negros.

La señalización horizontal brilla por su ausencia en este tramo entre la N-I y Arcones. Y eso que hay curvas que se las traen...

Así está la travesía de Sigueruelo. Menos mal que la variante pondrá fin al peligro.

ve solapada por ella hasta el término municipal de Santo Tomé del Puerto (km. 134), desde donde continúa hacia Segovia, que dista 57 km. Atrás quedan Cerezo de Abajo (km. 131) y la confluencia con la C-112, que lleva a Cuéllar.

Km. 134,500.—Ya en la genuina N-110, la vía no dispone de señalización horizontal ni arcén. Algo problemático, sobre todo durante la noche, porque abundan las curvas en descenso, con máximas aconsejadas a 50 y 60. La situación se mantiene hasta Siguero (km. 137) y Sigueruelo (km. 139). Este último pueblo presenta una estrechísima travesía, limitada a 30 km/h., aunque la variante se halla en ejecución.

Km. 141.—La bajada desde los Carpetanos es estrecha y peligrosa junto al río Castilla, que busca unirse al Duratón en Sepúlveda para dar juntos sus aguas al Duero cerca de Peñafiel. La pequeña Casla es testigo del paso de tan mínimo río con tan gran nombre. El piso es malo y descarnado, peor que el de una comarcal o local.

Km. 145.—También la travesía de Prádena es peligrosa, entre curvas y estrechamientos limitados a 30 km/h. Después, más y más curvas, todavía sin señalización horizontal. Una típica carretera serrana, si es que las serranas han de ser así o han de estar en tal abandono hasta que llegue la obra recuperadora.

ARCONES: UN NUEVO MUNDO

Km. 150.—Se acabaron las penas. Arcones, con travesía limitada a 50 km/h., es el final de la carretera tercermundista. Allí comienza una nacional auténtica, como no habíamos visto en todo el camino —si se exceptúa, claro, la coincidencia con la N-I—, si bien los arcenes todavía esperan la mano de la mejora.

Matamala (km. 153) y Matabuena (km. 154) lo que esperan es la variante. Como la de Sigueruelo, está previsto que entre en servicio este año.

Acueducto de Segovia. La historia, convertida en cruce de caminos.

Kms. 158-169.—Largo camino de curvas, constantes y bien señalizadas, con máximas recomendadas a 70 km/h.

La Salceda, Collado Hermoso, Torrecaballeros, La Lastrilla y el río Eresma nos anuncian la entrada en Segovia.

Kms. 190-192.—Segovia —Acueducto, Catedral y Alcázar— se nos queda atrás sin poder disfrutarla una vez más. El trabajo es el trabajo y hacia él continuamos por la avenida de Fernández Ladreda. En adelante, la carretera es perfecta, si se exceptúan los siguientes puntos y aspectos

Km. 205.—La travesía de Fuentemilanos tiene el piso en mal estado, al tiempo que es muy estrecha.

Km. 216.—Las curvas en descenso hacia Zarzuela del Monte salpican de peligro la ruta, aunque se recomienda no exceder los 50 km/h.

Km. 220.—Los hielos —los encontramos— hacen extremar la prudencia en una zona de curvas, a cinco kilómetros escasos del final de nuestro recorrido.

Km. 225.—Villacastín, entronque con la N-VI (km. 84), nos devuelve al tráfago de las grandes vías interurbanas. Toda precaución parece poca en el acceso al pueblo, a pesar de la minuciosa indicación existente. La N-110, que hasta Avila se unirá a la N-501, sigue su camino hacia Extremadura, buscando acaso de nuevo la paz de los campos de la vieja Castilla y, más allá, el destino de los trashumantes.

Adrián GUERRA
Fotos: Miguel GARROTE
(Enviados especiales)

Hay que degustar...

La *gastronomía soriana* destaca por su caldereta pinariega, su ternera, sus embutidos, sus migas a la pastora, sus asados, etcétera. En San Esteban de Gormaz bien puede pedirse un buen plato de los famosos alubiones de El Burgo de Osma, para continuar con una buena ración de ternera. Todo ello hay que regarlo con vinos de La Langa antes de pedir un postre a base de mantecadas, yemas y paciencias de Almazán o, lo más propio en la zona visitada en esta ocasión, sobones de El Burgo.

Si algo distingue a la magnífica *cocina segoviana* por encima de otras y de modo muy especial es el incomparable cochinillo asado. A su fama hay que añadir la del lechazo, las alubias y los judiones de La Granja, así como la sopa castellana. En la zona recorrida en este reportaje, además de las excelencias gastronómicas que pueden hallarse en la capital de la provincia, hay que hacer referencia a las terneras de Prádena y de Villacastín, de exquisito paladar. En cuanto a vinos, hay que probar los de la Nava, Rapariegos y San Cristóbal de la Vega, y, entre los postres, queso fresco, tartaponche y yemas.

Hay que visitar...

Iglesia románica de San Milán. Segovia posee algo más que el Acueducto, la Catedral y el Alcázar, sus atractivos artísticos más conocidos.

En *San Esteban de Gormaz*, las ruinas del castillo árabe, el puente romano y las iglesias románicas de San Miguel (s. XI) y de Nuestra Señora del Rivero (s. XII).

En *Ayllón*, los restos de las murallas y del castillo medieval, las ruinas del convento de San Francisco (s. XIII), el ábside románico de San Juan y la fachada gótica del palacio de Contreras. Eso sin olvidar su plaza mayor y su hermoso conjunto.

En *Riaza*, todo el pueblo en su conjunto, con especial atención a la plaza mayor, circular y con soportales, así como la iglesia parroquial, de estilo gótico y reformada en barroco.

En *Pedraza* (cercanías de Arcones), la plaza mayor, la iglesia románica de San Juan y el castillo de los Condestables, en cuyo torreón tuvo un estudio el pintor Ignacio Zuloaga.

En *Collado Hermoso*, las ruinas del monasterio de Santa María de la Sierra.

En *Sotosalbos*, el museo parroquial, con tallas románicas y esculturas góticas, y la iglesia de San Miguel (s. XII).

En *Segovia...*, toda Segovia, con especial atención al Acueducto, el Alcázar, la Catedral (s. XV) —llamada «la Dama de las Catedrales»—, las iglesias de San Martín (s. XII), Vera Cruz (templarios, s. XII), San Esteban (s. XII) y San Millán (s. XII) y la «Casa de los Picos» (s. XV). Además, otras muchas iglesias y edificaciones civiles.

En las cercanías de *Madrona*, a nueve kilómetros de Segovia, el Real Sitio de Riofrío, donde se encuentra el palacio que ideó Isabel de Farnesio a la muerte de su esposo, Felipe V. Enclavado en un hermoso parque natural, en él residieron Alfonso XII y Alfonso XIII. Posee obras de Zurbarán y Claudio Coello (capilla) y tapices de Goya y Bayeu (museo de la caza).

En *Villacastín*, la iglesia gótica del s. XVI, así como sus casas blasonadas.

primeros auxilios

Dr. Angel DEL AGUILA

FRACTURAS DE LA PIERNA

En la pierna poseemos dos huesos: la tibia y el peroné. La fractura del peroné sola tiene, por lo general, poca importancia e, incluso, permite que el herido pueda andar. La fractura de la tibia, por su parte, tiene una importancia mucho mayor y se da con mucha frecuencia en los accidentes de tráfico.

Este tipo de fracturas presentan el inconveniente de ser fracturas abiertas, pues como la cara anterior de la tibia está prácticamente recubierta sólo por la piel, es muy fácil que ésta se rompa y comunique el hueso con el exterior, lo que añade un riesgo posterior de infección que complicaría la propia fractura.

También sucede con cierta frecuencia que el pie queda aprisionado entre los pedales del coche tras un accidente. Aquí es fundamental extraerlo sin tirar de la pierna, lo que agravaría las lesiones ya existentes y el herido sufriría dolores intensísimos. Es preferible intentar separar los pedales con gatos o barras, aunque se tarde un poco más en la acción.

Una vez extraído el herido del vehículo, se le protege la pierna con tablillas, las cuales no deberán estar nunca directamente sobre la piel, o con periódicos enrollados y sujetos con cinta adhesiva, como ya hemos explicado en alguna otra oportunidad. Es muy importante no apoyar nunca ese pie ni intentar reducir la fractura.

Se debe efectuar el traslado del herido a un centro de urgencias. Puede ir sentado, con la pierna estirada, siempre buscando la posición que menos molestias le produzca. Hay que comprobar el pulso en el pie correspondiente, lo que se hace palpando entre el primero y el segundo dedos. También se puede observar si el color de las uñas y dedos es o no el normal, ya que de no serlo puede indicar un problema vascular. Existiría entonces un riesgo mayor, por lo que el traslado al hospital no debe demorarse ni un instante.

llo. Si se dispone de algodón, es mucho mejor poner una buena cantidad del mismo alrededor del pie y del tobillo, pues esto permite una mejor sujeción al poderse apretar más el vendaje. Si la herida sangrase, colocarle el vendaje suele ser suficiente para cortar la hemorragia.

SEBASTIAN

Fracturas de tobillo

Las fracturas de tobillos son también unas lesiones muy frecuentes. En muchas ocasiones se trata de fracturas abiertas a causa del impacto con los pedales del coche, entre los que puede quedar atrapado el pie.

Cuando el herido queda atrapado, como siempre en estos casos, lo mejor es tomarse el tiempo necesario para que por medio de palanquetas, gatos, etcétera, se le pueda extraer sin tirar de su cuerpo, tanto para evitarle más dolor como para no correr el riesgo de agravar sus lesiones.

Para atender esas lesiones, mientras un socorrista sujeta con una mano la pierna y con la otra los dedos del miembro lesionado, otro socorrista debe poner una venda que sujete el pie y el tobillo.

El transporte del herido se puede hacer con el mismo sentado y con el pie herido, lógicamente, que esté descansando sobre un asiento.

Fracturas de pie y dedos

Las fracturas del pie y de sus dedos no revisten, en general, gravedad. Pero a pesar de ello es totalmente necesario saber qué hacer si se producen.

Si afectan al pie hay que tratar al herido lo mismo que hemos explicado con relación al tobillo. Si se producen en los dedos, podemos utilizar los dedos no dañados a modo de férula. Pondremos algodón entre los dedos y uniremos los dañados a los sanos con cinta adhesiva.

La pluma en el asfalto

Basilio ROGADO

Encerrados en un solo juguete

El señor Foselénez miró a su alrededor y observó, como cada mañana, las mismas caras adustas: los mismos insomnios, idénticas inquietudes, resignaciones parecidas. La historia se repite diariamente desde hace siglos, aunque los protagonistas han cambiado, tanto en su aspecto exterior como en la capacidad de que disponen para enfrentarse al medio ambiente. A pie, a caballo o en coche, cada mañana el ser humano abandona su hogar para dirigirse en busca de su destino.

Solamente la indumentaria es distinta; por dentro, somos exactamente iguales a los primeros descendientes del «homo-sapiens»: el sexo, la sangre y el dinero continúan siendo los motores que nos mueven hacia una felicidad que se persigue con ahínco, desde la cuna hasta la tumba.

Mientras conduce su vehículo medio, el señor Foselénez se repite las mismas preguntas: ¿A dónde voy cada mañana? ¿Hacia qué lugar se dirigen los hombres y mujeres que veo a mi alrededor? ¿Qué se espera de mí y qué espero yo de esta jornada particular que, por lo demás, va a ser tan monótona como cualquier día de mi existencia? Claro que quizá hoy cambie la historia y comience el primer día del resto de mi vida, o de la vida de otros.

Y Foselénez continúa con el soliloquio mientras permanece atento al cambio de su vehículo en medio del atasco de entrada a la gran ciudad: primera y segunda, segunda y primera. Sin descuidar el volante, atento al espejo retrovisor y a la luz de los frenos del coche que le precede, vigilando las posibles retenciones bruscas y con el sonido de fondo de las noticias matutinas, Foselénez vuelve a sus pensamientos: esta mañana, alguien encontrará un nuevo trabajo, mejor pagado y con mejores posibilidades de futuro; pero hoy, también, habrá un despedido por mor de la reconversión y un jubilado con la anticipación indebida... hoy, igualmente, el amor llamará a la puerta de un corazón solitario, mientras el desamor, desgraciadamente, esperará a otro en el despacho de un abogado matrimonialista: «¿No creen ustedes que puede haber un arreglo después de tantos años de casados? Hoy, en fin, alguien asistirá al nacimiento de una nueva vida y, por el contrario, éste de ahora puede ser el último viaje para una persona menos afortunada.

Es el soliloquio del atasco de cada mañana. Cada día se reproduce tanto en la mente de Foselénez, como en la de miles de conductores, encerrados en un solo juguete, a la entrada de las grandes ciudades, o en las zonas céntricas de las pequeñas poblaciones: es el símbolo de nuestro tiempo y el progreso nos obliga a permanecer atascados al menos una hora diaria, cinco días a la semana, cincuenta y dos semanas al año, descontando, por supuesto, el mes de vacaciones, donde el atasco no desaparece, pero se hace más llevadero.

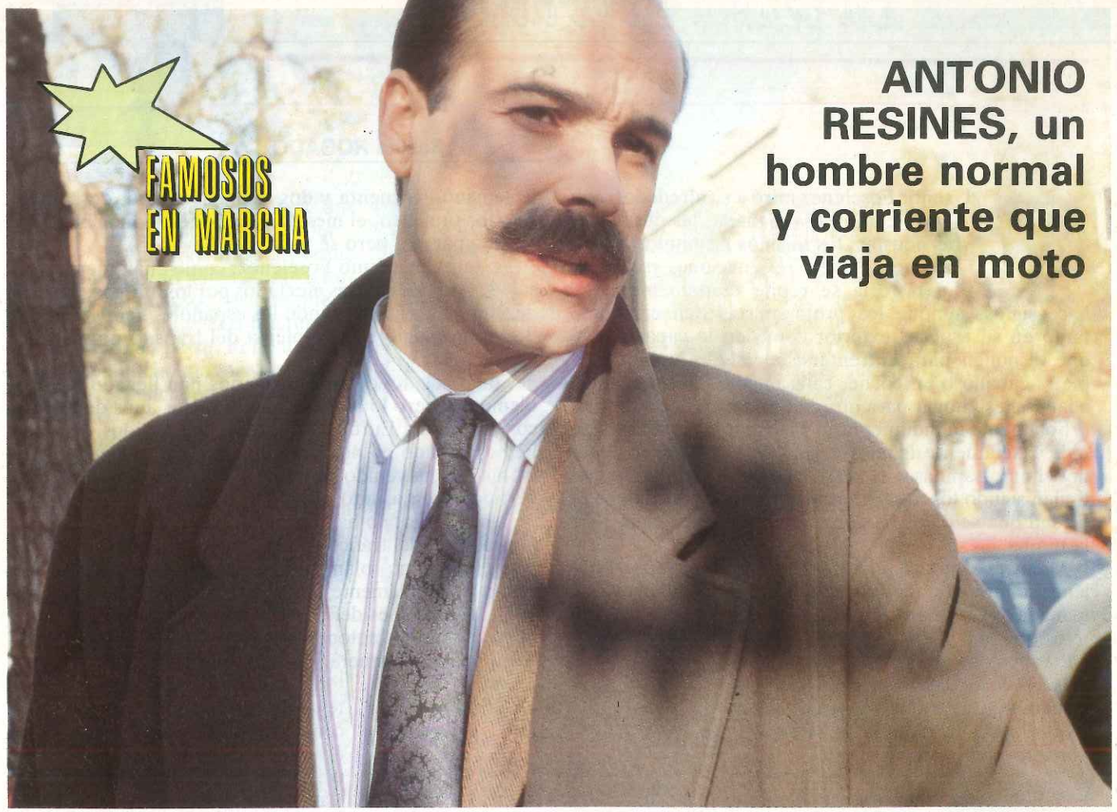
Yo también, como Foselénez, como cualquier lector, soy de los conductores afectados por los atascos. En esta década de los 80 es cuando los españoles hemos sentido de forma tangible el problema del tránsito por calles y carreteras.

Como casi todo, los atascos nos han llegado inevitablemente, pero lo han hecho con varios años de retraso con respecto a Europa y a los Estados Unidos. Eso que hemos ganado no nos sirve de consuelo porque el problema nos ha venido de golpe y para muchos se ha convertido en un asunto difícil de soportar.

Desde luego, no hay fórmulas mágicas para solucionar el problema del tráfico en las grandes ciudades, ni en las pequeñas. Y no solamente no existen fórmulas mágicas sino que, simplemente, no existen fórmulas. Las mejoras en las condiciones del tránsito de vehículos pasan por la educación de los automovilistas y es necesario que transcurra toda una generación para que los nuevos conductores, los que han accedido al volante de un coche con los atascos como compañeros de viaje, tomen buen conciencia de cómo y cuándo deben usarse los automóviles. Mientras los transportes individuales sean, como ahora, mejores, más limpios, más rápidos y más confortables que los colectivos, ni el tren ni los autobuses pueden ganar una batalla perdida de antemano y no pueden ni pensar en iniciar una guerra. La coherencia en la filosofía de un transporte público adecuado, cómodo y veloz; la creación de aparcamientos disuasorios en las estaciones de ferrocarril, así como diversas medidas de ampliación de carreteras y mejoras de las redes viarias, unidas a la educación ciudadana y a la constatación de que resulta más rápido, cómodo y barato utilizar el transporte público, pueden acercarnos a hacer más leve el problema.

La prohibición debe quedar descartada porque nada tiene arreglo con medidas drásticas, de castigo, si lo que se pretende es buscar la colaboración ciudadana para suavizar el problema.

Mientras tanto, paciencia, una buena instalación de sonido en el coche, con la radio extraíble, por supuesto, aunque sea un latazo llevarla de un sitio a otro al salir del vehículo y, como Foselénez, una intensa vida interior aunque sin apartar la atención de lo fundamental: la conducción, el cambio, los frenos y las reacciones imprevistas de los demás conductores. El tráfico es cosa de todos. Yo también sufro los atascos, pero los llevo con resignación y los utilizo para informarme de lo que pasa por el mundo y, por supuesto, lo confieso y entono la palinodia, para hurgarme la nariz.



FAMOSOS EN MARCHA

ANTONIO RESINES, un hombre normal y corriente que viaja en moto

«Los motoristas tenemos algo especial»

Erase una vez un gran bigote que, como es natural, se encontraba en el labio superior de un caballero. Y que con el paso del tiempo se nos ha ido haciendo familiar, e incluso característico de aquel que lo porta, y, precisamente, no es Groucho Marx, ni Charlot. Pero mucho tiene que ver con ambos, ya que también él es un actor de los pies a la cabeza, aunque no viese la luz por vez primera ni en los Estados Unidos ni en la Gran Bretaña, sino en nuestro país, y en uno de los lugares más fastuosos: Cantabria. Es Antonio Resines, ese actor de aquella generación nueva que ya no lo es tanto —según él mismo—, y que nos sorprendió con su espontaneidad ante las cámaras.

Y a Antonio Resines le formulamos la primera pregunta, con esa forma directa que él mismo tiene para decir las cosas.

—¿Tú conduces?

—No. Bueno..., sólo la moto.

Por tanto, ante nosotros un motorista.

—¿Y qué nos dices de los que vais en moto y os metéis por todos los sitios, jorobando muchas veces a los demás?

—Bueno, eso son las malas lenguas. Hombre, yo creo que para ciudad no se impondrá del todo esa solución, porque la moto no es tan cómoda como un coche, se pasa más frío, etcétera. Pero como no se solucione el problema... Desde luego, ahora mismo es mejor ir en moto que no llegar a ningún sitio. Yo con ella llego a todos los sitios, aunque incluso con motos hay atascos. Me viene muy bien, aunque yo no la uso para carretera, ya que cuando tengo que viajar lo suelo hacer en tren o en avión.

—Entonces, no se te puede pedir que nos cuentes alguna experiencia tuya en carretera.

—Bueno sí, ya que mi mujer tiene coche y voy con ella, y, claro, conduce ella. Lo que pasa es que a los coches les tengo miedo, por eso no conduzco. Me pegué un golpe gordo cuando tenía veinte años, en Italia, estando de excursión, y me destrozaron enteras las piernas; después de eso le cogí miedo al coche, y me pone nervioso. Curiosamente, la moto no, y es más peligrosa; pero, como el accidente fue en coche, les he cogido miedo.

«UN SEXTO SENTIDO»

—¿Y cómo se siente uno como acompañante, o como señor de su señora que le lleva y le trae en coche?

—En mi caso, bien. Pero creo que después del accidente me quedó un sexto sentido, y cuando me subo a un coche —igual también es un poco de literatura, y me lo estoy inventando— yo sé si la gente conduce bien o mal. De todas maneras, yo con mi mujer voy seguro, probablemente, porque me he acostumbrado a su forma de conducir, y lo hace con soltura, normalidad y no es una persona tensa. Pero hay veces que lo paso muy mal cuando voy con otra gente que veo que no sabe conducir bien.

—Tan mal lo has pasado que has llegado, incluso, a bajarte del coche, ¿no?

—Sí, yo me he bajado. ¡Hombre!, no te voy a decir en casos extremos de ir por carretera, pero en ciudad sí que me he bajado, aunque procurando no enfadarme si era gente conocida. Y en trabajos de películas que vas con conductores profesionales, que suelen hacerlo muy bien, a algunos les he llamado la atención —rara excepción— y les he dicho que aminorasen la velocidad o que no hicieran el bárbaro, porque no había prisa. Y si no ha sido así, he pedido que cambiasen, porque lo paso muy mal y me pongo muy nervioso.

—Evidentemente, tu experiencia fue muy mala y te hará recordar siempre aquellos malos momentos que viviste...

—¡Claro!, y se me viene todo aquello a la cabeza, pese a que hace catorce años que sucedió. Tanto es así que cuando voy por carretera, a veces, voy imaginándome accidentes. Es un poco horroroso, pero aquello me dejó marcado.

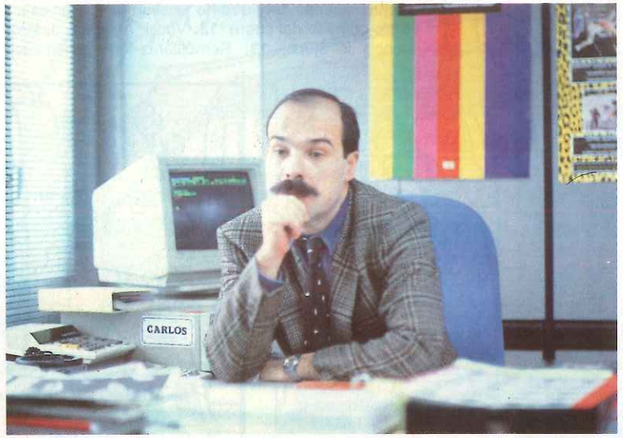
—¿Y en la moto te sientes bien? ¿No tienes miedo de meterte entre los coches, ya que tienes menos defensas o protección que ellos?

—Sí, es cierto. Procuro tener cuidado, aunque también me he dado algún golpe pequeño, sin importancia; alguna caída, pero yo tengo una moto pequeña, una Vespa de 125 c.c. He tenido alguna moto grande, pero ya me empiezan a dar miedo, ya que te atreves a más cosas, sales a carretera, etcétera, y tienes que saber manejarlas muy bien. Pero en ciudad, una Vespa de tamaño medio no es peligrosa. Sí tienes que tener cuidado que la gente no te abra las puertas de los coches, aunque a mí, como a todos, me las han abierto y lo único que te puede pasar es que te des algún golpe en la rodilla; pero nada grave. Y las caídas en moto, porque esté el suelo mal, con aceite, agua, arenilla, nunca son a más de cuarenta por hora; vamos, que tienes que tener mala suerte para romperte la cabeza...

De hecho, yo creo que estadísticamente hay muchos menos accidentes de moto, en ciudad, que de coche. Yo con la moto estoy cómodo. Claro que en invierno no la cojo, pero luego en primavera y verano es un gustazo.

—¿Qué diferencias ves tú entre los conductores de coche y los de moto, si es que las hay?

—¡Hombre! No sé, en el coche van todos y hay de todos los caracteres. Lo que sí puede decirse, y es generalizar mucho, es que la gente de la moto es algo especial, quiero pensar yo. Es gente —aunque sea una tontería lo que vaya a decir— que creo que les gusta más vivir a su aire; bueno, tampoco te lo puedo especificar, pero sí creo que son bastante diferentes. La gente de la moto nos hablamos, cosa que la de los coches no hace, y cuando nos paramos en un semáforo intercambiamos, a veces, opiniones sobre nuestras motos, etcétera. Sin embargo, nunca he visto hablar a nadie de un coche con el de otro y preguntarle qué tal le va el coche. Entre la gente de la moto existe una cierta solidaridad, ya que puede pensar todo el mundo que como se pasa mal y se tiene frío... Será por eso, a lo mejor es mentira, pero creo que algo de eso sí que hay.



«MI TRABAJO ME DIVIERTE MUCHO»

Le pedimos a Antonio que nos haga un balance de 1988 y que nos cuente, también, sus previsiones para 1989, en el plano profesional.

—Bueno, pues el ochenta y ocho ha estado muy bien para mí, ya que lo acabé con cinco películas rodadas, y que se están estrenando en el comienzo del ochenta y nueve. Por tanto, ha sido un buen año de trabajo, al igual que en el terreno personal, donde no he tenido demasiados problemas. Y el ochenta y nueve ha comenzado bien, ya que tengo que intervenir en dos capítulos de dos series de TV.

—Vamos, que estás en pleno auge...

—Sí, parece que sí; pero lo importante es que dure. ¡Tocaremos madera!

—Dentro de las nuevas generaciones del cine español, tú posiblemente seas de los que más asentados están, debido a la gran cantidad de trabajos que vienes realizando, y que cada vez tienen una mayor relevancia.

—Sí, es una cuestión que yo tampoco entiendo muy bien por qué se ha producido, pero bueno. Y es verdad que entre la gente joven, cada vez menos jóvenes, que empezamos en esto hace unos ocho o nueve años, yo estoy bien colocado. Vuelvo a tocar madera para que no falle. Me imagino que hemos conectado con un tipo de público, que las cosas que contamos les gusta a una serie de gente; creo que será por esto.

—Tu éxito puede radicar en que en la mayoría de tus papeles apareces como un ciudadano corriente, y el público se puede ver reflejado en esa normalidad y sencillez con que actúas. Y que, como decimos, es la misma que tienes tanto con cámara como sin ella. Y eso siempre transmite y gusta.

—Pues se agradece el piropo, si lo es, y espero que siempre sea así. No veo por qué tenga que cambiar. El hecho de que ahora me conozca más gente por mi trabajo no tiene que cambiar mi forma de ser; bueno..., algo siempre te cambia, evidentemente, pero no en lo fundamental. Y en ese sentido siempre me he comportado con cierta normalidad, como todo el mundo.

—Tanto es así, que hasta la Administración solicitó tus servicios para aconsejar a los españoles, en un anuncio de TV, la forma de colocar su dinero. Sería por tu buena conexión con la gente...

—Sí, eso es lo que debieron ver. Y de hecho los publicitarios esas cosas las estudian mucho y no lo hacen casualmente, porque alguien les caiga bien o no. Y parece que la gente me conocía, y a la pregunta —supongo yo— de que si le cae bien Resines, la gente debió responder que sí, y pensaron que transmitía cierta confianza. ¡Vamos, que no les iba a engañar!

—Antonio, cuéntanos cuáles son tus aficiones y pasatiempos, ya que de la conversación se desprende que el mundo del motor, precisamente, no te apasiona.

—Así es. Pues, además de mi trabajo, que a mí me gusta y me divierte mucho, supongo que como el resto de la gente: hacer deporte, el fútbol —verlo y jugarlo—, ir al cine, tomar copas con los amigos, salir a cenar, leer.

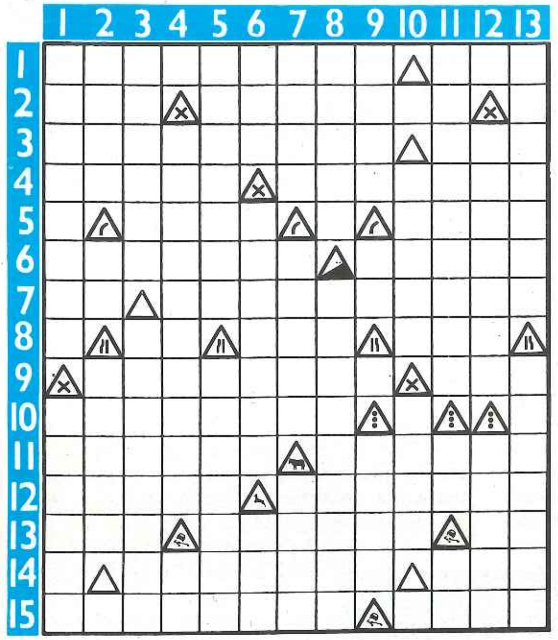
—En fútbol, ¿eres aficionado de algún equipo en especial?

—Del Racing de Santander, por paisanaje, y del Real Madrid. Bueno, me gusta más que gane el Madrid que otros, pero tampoco me molesta mucho si pierde.

Así es Antonio Resines, un actor que está más cerca de la realidad, de lo cotidiano que del cuento o de la ficción que por su trabajo conoce muy bien... Porque Antonio Resines es..., ¡tal cual!

Miguel Angel YAÑEZ

CRUCIGRAMA

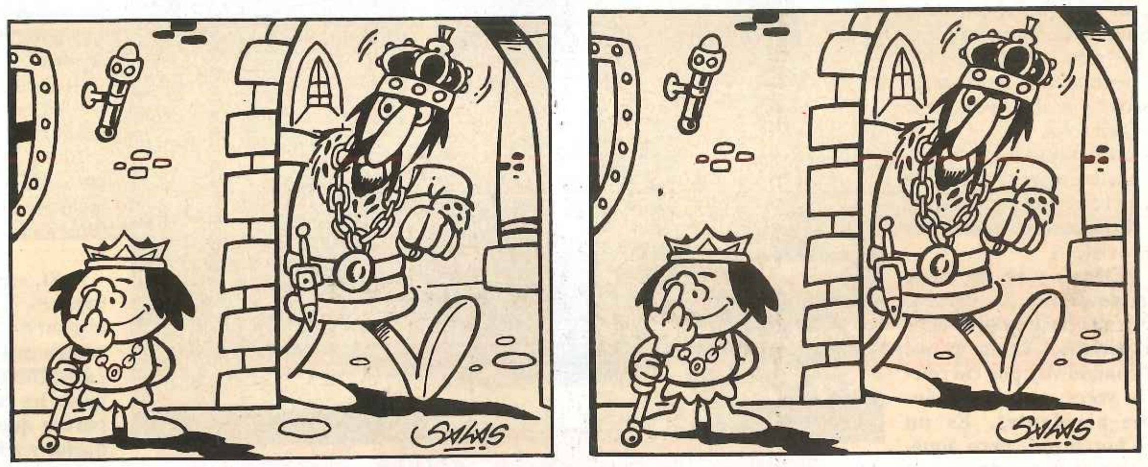


HORIZONTALES.—1: Certidumbre en la realización de un proyecto. Hueso de la cadera. **2:** Chiflado, perturbado. Relativo o concerniente a nuestra Península. Consonante. **3:** Acontecimiento desdichado inevitable. Nave, barco. **4:** Municipio de la provincia de Barcelona. Aromática, que exhala perfume. **5:** Abreviatura de punto cardinal. Extraño, poco común. Preposición. En la cirugía antigua, líquido que procede de las úlceras. **6:** Terminara, pusiera fin. Utilícela, empléela. **7:** Nota musical. Inundáralas las tierras de agua. **8:** Conjunción disyuntiva. Símbolo químico del astatinio. Divinidad egipcia. Cloruro sódico. **9:** Espuelas de una sola punta. Exista. **10:** Perfecciónanos, enséñanos conocimientos culturales. Consonante. Símbolo de tonelada. **11:** Insegura, poco cierta. Compusiera con curiosidad y limpieza. **12:** Nombre propio de mujer. Fogosos, muy animosos. **13:** Gran extensión de agua salada. Rectos, fieles a una causa determinada. Nombre de letra. **14:** Vocal. Asperos al paladar. Oxido de calcio. **15:** Os restablecieseis de una enfermedad. Neta, que no está mezclada con nada.

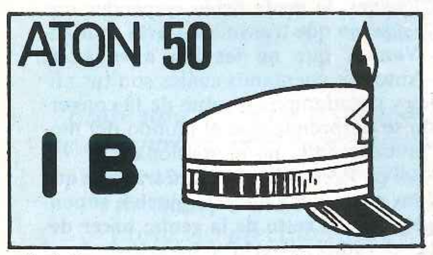
VERTICALES.—1: Molusco lamelibranquio de cabeza no diferenciada y provisto de manto. Ciertos tumores blandos. **2:** Tiempo transcurrido desde el nacimiento. Símbolo químico del cobalto. Halaga con fin interesado. Vocal. **3:** Filtración de agua en el techo. Vendrán. **4:** Vocal. Vientos ocasionados por corrientes de aire caldeado. Matrícula española. **5:** Temblaran, tiritaran de frío. Uneles en matrimonio. **6:** Municipio de la provincia de Alicante. Sistema montañoso en la meseta de Castilla la Nueva. Nombre de letra. **7:** Extremidad de la mano. Termino con una cosa. Familiarmente, babero, bata. **8:** Lábrala. Hablando de los cabos de las velas, tensarlos. **9:** Hija del rey de Tiro, fundadora de Cartago. Patria de Abraham. Consonante. Afirmaciones. **10:** Letra numeral romana. Manifestaciones ruidosas de alegría. Acusados de un delito. Consonante. **11:** Quiero que sepas quiénes son, que no te sean desconocidas. Primero, preeminente. Símbolo químico del cobre. **12:** Vocal. Arrásale, destrúyele. Tomar para sí con violencia lo ajeno. **13:** Remolcaras una embarcación. Ligásela con cuerdas.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



¿Qué llevas en el maletero?

SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

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

L	A	O	D	R	A	C	I	R	F	E
O	I	N	O	T	N	A	S	O	T	I
D	E	L	V	R	I	R	A	D	A	O
N	D	U	D	O	E	L	S	S	A	D
A	N	C	G	B	S	O	F	A	E	L
M	R	A	M	E	I	S	N	L	S	O
R	E	S	C	R	N	C	E	O	L	P
A	E	N	B	T	R	I	A	C	E	O
L	E	S	I	O	E	T	O	I	E	E
W	M	A	T	E	O	D	E	N	J	L
U	L	I	O	L	E	U	N	A	M	■

SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales. 1: Seguridad. Cia. 2: Ido. Ibérico. T. 3: Fatalidad. Nao. 4: Odena. Olorosa. 5: N. Raro. A. Icor. 6: Acabara. Usela. 7: Do. Anegáralas. 8: O. At. Tot. Sal. 9: Acicates. Sea. 10: Edúcanos. R. T. 11: Dudosa. Aseara. 12: Elisa. Briosos. 13: Mar. Leales. Be. 14: A. Acerbos. Cal. 15: Sanaseis. Pura.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Daga del rey. 2: Su corona. 3: Escudo en la pared. 4: Losa del suelo. 5: El cetro. 6: Pelo del príncipe. 7: La columna del fondo. 8: La ventana. 9: Sombra del rey.

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Antonio, Armando, Carlos, Eugenio, Leopoldo, Lucas, Manuel, Mateo, Nicolás, Ricardo, Roberto y Wenceslao. FRASE: «La festividad de San Fermín se celebra el siete de julio».

AL JEROGLIFICO: Los libros (loS; l; ib; ros).

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

Saque rentabilidad a su ahorro o al de su empresa en el Banco Exterior de España: con **Renta Rápida**, para cobrar fuertes intereses mensuales y poder retirar rápidamente su dinero.
Con una **Cuenta Vivienda**, para obtener altos intereses y ventajas fiscales en la compra de su piso.
Con **Depósitos a Plazo** o **Super Renta**, para conjugar seguridad y rentabilidad.
O, a través de la **Gestión de su Patrimonio**, para encontrar inversiones a su medida.
Conozca todas las opciones y alternativas en la oficina más próxima del Banco Exterior.

¡EL EXTERIOR TE DA JUEGO!

JUAN A. CORBALAN - MEDICO Y DEPORTISTA

BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA

A.B.E. 16.801