

El ruido urbano

Tráfico

AÑO V - N.º 45 - JUNIO 89

Especial
VERANO 89



CÓMO PREPARAR LAS VACACIONES

Regalamos
UN COCHE
(y cuatro
ordenadores)

Si adivina nuestro juego,
optará a estos regalos

MAPA DESPLEGABLE con los itinerarios alternativos, obras y puntos conflictivos que puede encontrarse

Sepa cómo poner el coche a punto

El consejo de los distintos fabricantes de automóviles

Dónde viajamos los españoles

Opinan los psicólogos: «En vacaciones, más riesgos que nunca»



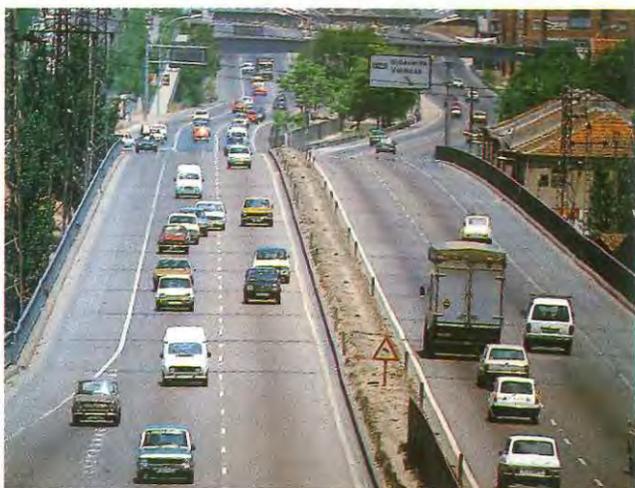
8 CIUDADES PARA SORDOS

Los automóviles se han convertido en los últimos años en la principal fuente de ruido para nuestras ciudades. Algunas de ellas, con Madrid como abanderada, han elaborado incluso un mapa de ruido, pero la protección de los ciudadanos contra esta agresión es todavía muy escasa. A partir de 65 decibelios comienzan las molestias, nivel que se produce en la práctica totalidad de las calles de las ciudades españolas.



15 LA LEY DEL TRAFICO

Las exigencias constitucionales, entre otras razones, han hecho necesario dotar al tráfico de una ley formal. El proyecto de Ley de Bases de Tráfico y Seguridad Vial, aprobado por el Congreso, espera el visto bueno del Senado para su aprobación definitiva. A esa ley, que desarrollará un nuevo Código de la Circulación, nos acercamos en nuestro reportaje.



42 UN ACTOR EN EL CARRIL

Es uno de los actores que pisan más fuerte tanto en nuestras tablas como en nuestros platós cinematográficos. José Sacristán, tan dotado para la comedia como para el drama, se acerca a nuestra sección de «Famosos en marcha» para confesarnos, entre otras cosas, que a la hora de viajar prefiere el tren. Se reconoce loco por el ferrocarril y amante de la calidad de vida. Un gran actor en el carril del éxito..., y del tren.



secciones

Editorial	3
La locura del mes ..	4
Disco verde	6
Mi carril	7
Humor	18
Tráfico del motor ..	19
Mecánica fácil	22
Taller de opinión ...	24
TRAFICO Chico (suplemento infantil)	
Viejas glorias	26
El parque automovilístico, al día	28
Psicología y tráfico ..	32
El maletero	34
Kilómetro a kilómetro	35
Primeros auxilios ..	40
La pluma en el asfalto	41
Cartas	44



19 SALON DE LOS SUEÑOS

Barcelona y su Salón han sido nuevamente marco de lo mejor que hoy puede encontrarse en el mundo en el automóvil. Las novedades del momento, las nuevas versiones, los coches del futuro, se dieron cita para aglutinar sueños de muchos, esperanzas de los fabricantes y, cómo no, el último vistazo al coche que aquél se comprará mañana. Un Salón que ha dejado constancia de la buena salud del sector y de una industria que camina con paso muy firme, donde la competencia hace que cada día se cuide más al consumidor, aunque éste muchas veces sólo vea ciertos coches como una quimera.



AÑO V
NUMERO 45. JUNIO 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.
Secretaría de redacción: Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)
Colaboran en este número: Angel del Aguila, Antonio Arias, J. A. Díaz, Charo Laiz, Begoña Landazuri, Angel Marco Mena, Luis Montoro, Alfonso Nieto, Pablo, Ramón, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Sebastián, José Soler, Francisco Tortosa y Miguel Angel Yáñez.
Colaboración especial: Miguel Angel García Juez.
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, 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. **M.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.

La mejor conquista

YA lo saben: el año, al fin y a la postre, es como una pescadilla que se muerde la cola, en la que —gracias a Dios— se encuentran las vacaciones. Es, pues, llegada la hora de echar la llave al trabajo; de olvidar el estrés de un largo curso; de abandonar los libros de texto en el rincón hasta septiembre, y de encontrar el camino hacia el descanso. Un camino que, según muestran las estadísticas, para los españoles sigue siendo preferentemente la carretera. Y es que el 57 por 100 de los habitantes de la piel de toro se inclinan por el coche como medio para alcanzar el lugar de reposo.

POR eso, porque ya está aquí el momento de arrancar los motores, hemos elaborado para ustedes este número especial de verano, en el que, como otros años, encontrarán todo un compendio de formas de actuar para que el reposo no sólo sea feliz, sino también —sobre todo, diríamos con más propiedad— seguro. Como usted mismo podrá observar si lee detenidamente nuestras páginas, hemos huido una vez más de aburrirle con consejos —aunque también sean necesarios, por supuesto— y de cualquier tono de paternalismo. Sólo hemos perseguido marcarle unas pautas que, a nuestro juicio, le conducirán con seguridad.

NO obstante, creemos que nunca está de más refrescar la memoria de quienes durante estos meses van a tener el volante en sus manos y, con él, la vida de sus familias e incluso las de otros conductores. Por eso hay que hacer obligada referencia a una realidad tan tangible como preocupante: el incremento de la accidentalidad durante los meses de julio y agosto —los tradicionalmente más vacacionales— fue en nuestro país y durante los dos últimos años un 22,5 por 100 mayor que en el curso de los otros diez meses. Y ese índice debe en gran parte su aumento al tráfico en las zonas costeras.

TALES datos objetivos hacen pensar en algo que ya hemos abordado en más de una ocasión: la necesidad de mantenerse alerta también en los breves desplazamientos ocasionales durante los días de estancia en determinados puntos de descanso. Porque sentar la prudencia junto a nosotros no es únicamente cuestión de largos desplazamientos, para los que acaso uno se encuentra *más mentalizado*. Es, también, cuestión de responsabilidad, que comienza en la preparación del coche para partir y no concluye hasta, como cada año, volver al trabajo un poco bronceadito.

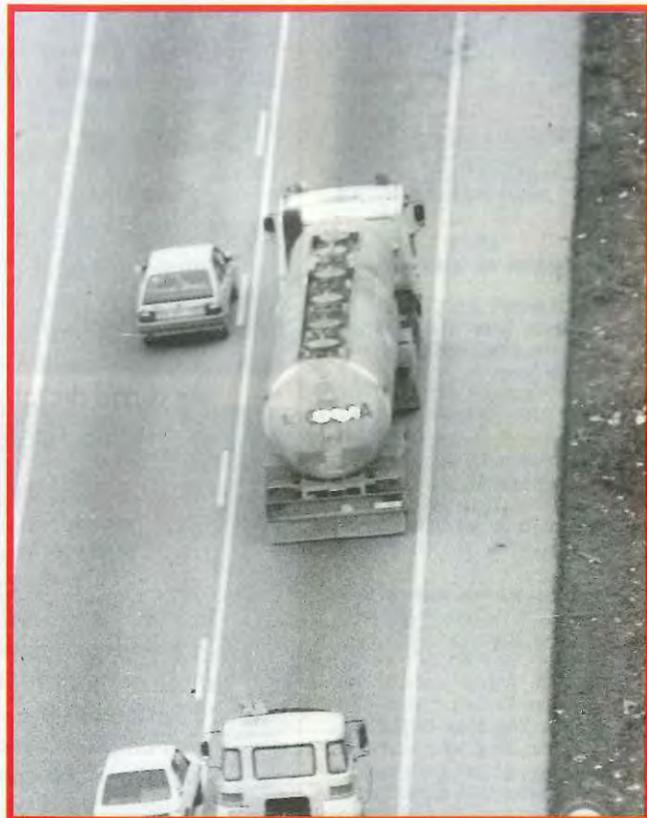
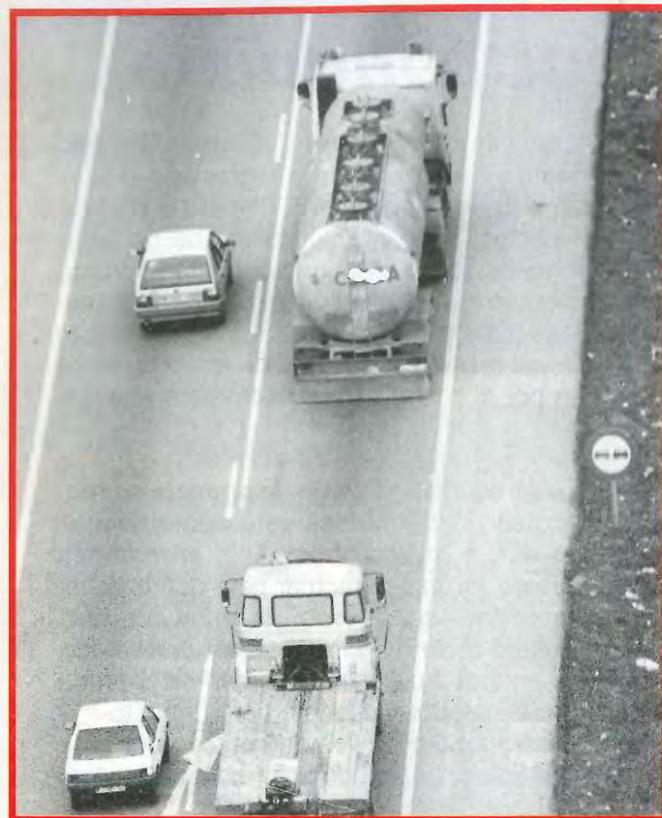
ESE «volver» ha de considerarse como la mejor conquista. Y usted está obligado a alcanzarla para que la pescadilla se muerda otra vez la cola...





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.



PARECE que las señales de prohibición de adelantamiento, tanto verticales como horizontales, no son obstáculo suficiente para determinados conductores. Su acción pone en serio peligro tanto su seguridad como la del posible conductor que pudiera venir en sentido contrario.



QUEDA finalizada la maniobra, en cuya realización los dos turismos han infringido las normativas del Código de la Circulación, puesto que han adelantado en zona prohibida. Sus vidas —esperemos que recapacitarán tras haber realizado la acción— han corrido quién sabe si hasta un gravísimo riesgo.

SIGUIENDO el grave ejemplo del conductor del primer vehículo, el del segundo también infringe las normas al acabar la maniobra de adelantamiento pisando la raya continua, y parece que obstaculizando al mismo tiempo la marcha del camión al que ha adelantado.



LOS dos motoristas, que además van tan cerca entre sí que pareciera se hallasen en plena competición de un Campeonato del Mundo, continúan la maniobra antirreglamentaria que habían iniciado en la fotografía anterior, mientras el tercer turismo también infringe la normativa. Sin duda, inició la maniobra sin espacio suficiente y se ha visto obligado a pisar la línea continua.



APARTE de las infracciones de adelantamiento, que han quedado claramente consumadas (si bien el segundo motorista todavía sigue por el carril contrario), habría que hacer notar un aspecto muy importante, que habrá que recordar una vez más ante las vacaciones que se acercan: los vehículos no mantienen la necesaria distancia de seguridad. No haga usted ninguna de estas locuras.

POR desgracia, quienes utilizamos las carreteras con cierta asiduidad estamos demasiado «acostumbrados» a acciones como las que recogen las instantáneas que publicamos en esta página. La prohibición de adelantamiento es, una vez más, saltada a la torera por determinados conductores.





El miedo al psicotécnico

BAJO mi experiencia como psicóloga en un centro de reconocimiento, he podido comprobar las continuas quejas que los conductores, tanto principiantes como veteranos, realizan a la hora de llevar a cabo el examen psicotécnico. Frases del tipo «esto de la maquinita no es lo mío», «mi hijo de diez años, que utiliza el ordenador muy bien, lo haría mejor», «no encuentro qué tiene esto que ver con conducir», son constantes en mi labor diaria.

Por este motivo me he decidido a escribir este breve comentario en orden a aclarar no sólo la función del psicotécnico, sino también la función del psicólogo, que no es solamente la de mero técnico del susodicho examen.

La historia del psicotécnico es bastante reciente, ya que fue implantado para todos los permisos de conducir el 30 de junio de 1986. Anteriormente lo era para los permisos especiales (véase a partir del B-2). Las pruebas que engloba el psicotécnico son:

— Atención concentrada y resistencia a la monotonía, que evalúa la tasa de atención excedente disponible, así como la capacidad de mantener la atención a nivel aceptable durante la ejecución de una tarea monótona y repetitiva.

— Reacciones múltiples, que evalúa la agilidad de responder ante estímulos complejos (visuales y auditivos).

— Velocidad de anticipación, que evalúa la precipitación en la estimación de la velocidad y trayectoria de un objeto en movimiento y la capacidad de inhibición que posee el sujeto para no precipitarse en dar una respuesta motora.

— Coordinación bimanual, la cual, por último, evalúa la capacidad de reacción motriz de ambas manos ante estímulos visuales.

Si nos detuviéramos a examinar una a una cada prueba, podríamos ver sus correlatos en la actividad práctica de la conducción. Nadie negará que estamos atentos cuando conducimos, o que realizamos cálculos de espacios-tiempo cuando adelantamos, o que ejecutamos tareas diferentes con ambas manos (véase manejar el volante y cambiar las marchas).

De la misma forma, desde la actividad profesional, tampoco se niega que las pruebas psicotécnicas son pruebas de simulación realizadas en situación de laboratorio (despacho del psicólogo). Esto, que para muchos conductores es causa principal del rechazo al psicotécnico, creo que debe ser aclarado.

El hecho de realizar todas estas tareas bajo una situa-

ción diferente a la de conducir y en un espacio diferente al del coche, no implica que lo que se esté realizando no sea válido. La validez es un concepto de psicometría que indica que un test o prueba es válido si mide lo que dice medir. Las pruebas psicotécnicas miden aptitudes psicomotoras, las cuales se ha comprobado, mediante investigaciones científicas, que son necesarias a la hora de llevar a cabo la compleja tarea de la conducción. Por tanto, no admitir esto es negar una labor científica que, como tal, ha sido formulada, comprobada y validada a su debido tiempo.

¿Qué ocurre, entonces, con las críticas a las que se ven sometidas las pruebas psicotécnicas? Yo contestaría explicando que encubren un miedo psicológico, como es el temor a verse evaluado. Conductores que, como ellos mismos alegan, no han tenido ningún accidente, ven esta situación de examen como amenaza a su rol de «buen conductor». Si es cierto que son buenos conductores, una vez realizada la prueba van a ver disipados todos sus temores. El problema surge de aquellos conductores que, siendo mediocres, se perciben como muy buenos. Al nerviosismo normal que la prueba puede generar, por ser la primera vez que se realiza o por ser desconocida, se une ese nerviosismo fruto de la puesta a prueba de la valía como conductor. Fracasar en la prueba puede influir en la propia autoestima y esto es lo peor que puede suceder.

Estos mecanismos que utilizan buena parte de los examinados son los que pueden explicar una mala realización de las pruebas, y es aquí donde el psicólogo debe actuar estudiando qué tipo de factores han influido en los resultados. Quiero decir con esto que no es sólo la mera realización del examen lo que determina la aptitud o no de un conductor para obtener o continuar con su permiso de conducir. Existe todo un estudio en el que se investigan variables de personalidad, inteligencia, situación actual, que nos llevan a vislumbrar con qué tipo de persona tratamos y cuál puede ser la razón que ha motivado una insuficiente destreza en sus aptitudes psicomotoras.

Mi intención última con estos comentarios es la de tranquilizar a aquellos conductores que tengan que hacer el examen psicotécnico, ya que para algunos llega a convertirse en algo angustioso que acaba incidiendo negativamente cuando tienen que realizar la prueba.

(*) Psicóloga en activo en un Centro de Reconocimiento para la Seguridad Vial.

Mi CARRIL

SEÑALIZACIONES INCORRECTAS.

—No nos faltan cartas en nuestra redacción quejándose de carreteras en mal estado y, sobre todo, de obras mal señalizadas o accidentes ocurridos como consecuencia de alguna que otra chapuza en la señalización, balizamiento, etcétera. El otro día vino a verme un ciudadano para denunciar «in person» una deficiente señalización en la carretera de Colmenar (Madrid), a la altura de Cerceda. Nada menos que veinte kilómetros de obras incorrectamente señalizadas o, al menos, que se prestan a la confusión y, cómo no, abonados a los accidentes. No es el único caso. Seguimos sin aplicar estrictamente la legislación en esta materia y seguimos soportando lo que a cada encargado de obra se le ocurre. Los trazados y señales amarillas que anuncian las obras tampoco se emplean siempre adecuadamente. Me parece bien que las Comunidades Autónomas no se pongan de acuerdo en algo tan trascendental como la denominación de su red, pero al menos podían poner empeño en que todas las obras que se realizan sean señalizadas correctamente. Mientras tanto, estas situaciones deben denominarse siempre que se detecten. Todos tenemos que luchar contra esto. Aunque algún responsable de obra les contesten como a mí, no hace mucho tiempo, cuando le inquerí por un desaguisado más: «Y a usted qué le importa». Y se quedó tan ancho. En ese momento les prometo que me hubiera gustado ser Cosculluela...

VIENEN LOS JAPONESES.—La industria del automóvil prepara su desembarco en Europa. Antes de que la Comunidad comience a imponer contingentes, quieren colocar unos 600.000 millones de

pesetas en el viejo continente, buena parte de los cuales vendrán a España. Así pues, los Toyota, Nissan, Honda, Mazda y Mitsubishi están dispuestos a llenar nuestras carreteras de productos nipones y competir en calidad y servicios con los alemanes, los italianos, los franceses y nuestros propios productos. Todo sea bien venido, la competencia siempre es buena. ¿Acaso ha estado el conductor español alguna vez tan bien tratado como ahora, precisamente por la fuerte competencia que ya hay en el mercado? Es claro que al margen de la inyección económica y de trabajo que puede suponer para nuestra economía («España es uno de los países que cuenta con todas las condiciones para acoger empresas japonesas del sector», según fuentes de una de ellas), es cierto que la entrada de nuevos productos obligará a todos a afinar calidades, precios, condiciones de compra, etcétera. Vamos que, aunque nadie regala nada, parece claro que los consumidores seguiremos ganando. Claro está que la contrapartida está precisamente en el «gripazo» que esta entrada de corriente de aire nipón puede producir precisamente en la industria del automóvil europea. Una industria que busca desesperadamente medidas para protegerse. Los ministros correspondientes ya se han reunido para ello, pero, como es habitual en estos casos, no hubo «quorum».



Jesús SORIA
Director

¿TODOS POR LA SEGURIDAD?

—Los fabricantes, por otro lado, ponen cada día más empeño en ofrecer productos más seguros. Dicen que ésta será la tónica de los coches del mañana, como lo será el que los coches cada día correrán más. En lo primero coinciden fabricantes y los gobiernos europeos, pero no tanto en lo segundo. Se aprueban y se favorecen medidas como el abaratamiento de los precios en el ABS y la tracción a las cuatro ruedas llevada a cabo recientemente por marcas como Volkswagen y Audi, que es algo así como poner la seguridad en el hiper. A la vez, gobiernos que propugnan esta política anteponen intereses particulares a los generales y se oponen frontalmente a otras medidas encaminadas a conseguir una mayor seguridad (¿contradicción?). Trabas que, en definitiva, pueden poner en peligro algo que podría ser tan útil como lo que alguien llama ya el Espacio Común Europeo, es decir, que el problema de todos se resuelve por todos y entre todos. Porque las aportaciones de la técnica probablemente no serán nunca suficientes...

INCOMPETENCIA

La publicidad de los socios alemanes de la Seat dice, en algún momento, algo así como «ahora, mejor servicio» y da alguna referencia más, sin duda en el ánimo de borrar una imagen grabada en la retina de no pocos españoles y que no habla precisamente bien de esta marca. No obstante, el trabajo y buen hacer en los últimos años están cambiando este estereotipo. Ahí están los resultados de ventas y exportaciones. Sin embargo, como en cada casa de vecino, hay lagunas. Por ejemplo, en el gabinete de Prensa. Alguien de este departamento se ha permitido dejar a su empresa fuera del suplemento de este verano. Le ha resultado insalvable la «aventura» de aconsejar en unas líneas a su clientela —mucho, por cierto— sobre qué y cómo preparar sus coches para el verano. Lo aclaro porque no faltará quien diga cómo nuestra modesta publicación —aunque tengamos difusión millonaria— se ha permitido marginar a Seat. Que alguien pueda tirar por tierra una labor de años no es cosa mía. La falta de brillantez, tampoco. La incompetencia, si afecta a nuestros lectores, sí.

¡QUÉ RUIDO!

El ruido, a partir de ciertos niveles situados generalmente en torno a los 85 decibelios, puede producir lesiones en el oído humano o, incluso, sordera. Pero mucho antes, desde los 65 decibelios, produce molestias, fatiga, cansancio y stress y alteraciones en el sueño. La circulación de vehículos es el primer problema de ruido en las ciudades y puede producir niveles sonoros peligrosos para su propio creador: el hombre.

JUAN MANUEL MENENDEZ
Foto: Miguel GARROTE

UN vehículo utilitario de tipo medio, circulando a una velocidad de 80 km/h. produce en el interior del habitáculo un ruido cercano a los 68 decibelios. Los frenos de un camión, sin ningún tipo de silenciador, alcanzan los 100 decibelios y una bocina, los 120 decibelios. En Barcelona, numerosas calles céntricas llegan a tener un ambiente sonoro de 85 decibelios, mientras que en Madrid los cruces más concurridos oscilan fácilmente entre los 75 y los 90 decibelios. Junto a estos datos, los médicos afirman que a partir de un ruido equivalente a 65 decibelios comienzan las molestias, la fatiga, el cansancio y los errores; y que a partir de 85 decibelios empieza a existir riesgo de lesiones auditivas irreversibles.

El ruido comienza a ser considerado como un contaminante peligroso para la salud de los humanos. El límite máximo de tolerancia del oído está



PIWWW, PIWWW

Pero, en definitiva, todas estas mediciones parciales deben unirse en lo que se denomina ruido ambiente. De forma individual, a la distancia de 4,5 metros (que podría ser, por ejemplo, una acera en una ciudad normal), un camión produce un nivel de 87 dB; un autobús, 82 dB; y un coche medio, 78 dB; el límite máximo permitido para una motocicleta es de 78 dB a 7,5 metros de distancia, aunque retirando el silenciador o sustituyéndolo parcialmente (para ganar potencia) se llega con facilidad a superar los 100 dB.

El MOPU fija, aproximadamente, en 88 decibelios el ruido ambiente producido por el tráfico en una calle adoquinada con tráfico muy denso y un 30 por 100 de vehículos pesados; en 82 dB, para una calle horizontal, asfaltada, con tráfico muy denso y un 3 por 100 de vehículos pesados; y en 77 dB, para una calle horizontal, asfaltada, con tráfico poco denso y un 10 por 100 de vehículos pesados. En este sentido, hay que señalar que una conducción «deportiva» de un vehículo hace incrementar el nivel de ruido en 7 dB, aproximadamente. Por otra parte, calles céntricas de ciudades como Madrid y Barcelona superan, en días normales (sin problemas especiales de atascos), los 85 decibelios de ruido ambiente. Naturalmente, el ruido producido por el tráfico tiene momentos en que alcanza cotas más altas, al tratarse de un ruido discontinuo.

LOS RIESGOS

El ruido produce un efecto físico claro: la pérdida de la capacidad auditiva. Pero, además, produce otros efectos físicos (fatiga, pérdida de reflejos, «stress», alteraciones del sueño, disminución de la comunicación verbal, alteraciones del sueño y del descanso) e incluso psicológicos.

En principio, el nivel de peligro de producción de lesiones en el oído se sitúa en 85 dB o más. No obstante, ruidos de impulso como un bocina de 120 dB pueden producir trastornos auditivos pese a una duración breve. En cualquier caso, un nivel superior a 65 dB produce molestias. Así, por ejemplo, a partir de un nivel de ruido de 35 dB, un 30 por 100 de la población tiene dificultades para conciliar el sueño. De hecho, hay países en los que



Los frenos de un camión sin silenciador pueden sobrepasar los 115 decibelios. Un punto insoportable.



La arrancada de un autobús supera los 90 decibelios, un nivel peligroso para el oído.

MOOC MOOC

no se permite construir ningún tipo de vivienda a una distancia tal de la vía que el nivel de ruido no se haya reducido hasta 50 dB.

Según datos del Instituto Auditivo Español, entre 30 y 60 dB se ven afectadas las actividades intelectuales (produciéndose importantes bajas en los rendimientos del trabajo). Entre 60 y 90 dB, suelen aparecer trastornos neurovegetativos, vómitos, sudoración y náuseas, con problemas en el nervio auditivo. A partir de 85 dB hay peligro de lesión y desde 90-100 dB, de sordera profunda.

Además, según Enrique Salesa, el ruido produce fatiga y cansancio. Y toda fatiga «produce una baja en los reflejos», lo que puede tener una incidencia importante en los conducto-

res. Naturalmente, todos los médicos coinciden en la importancia del ruido de cara al «stress» que sufren muchos ciudadanos modernos. Si el ruido es inesperado (como, por ejemplo, una bocina), se produce una respuesta refleja del sistema neurovegetativo, que se calma si no vuelve a producirse transcurrido un rato. Si el ruido es persistente o se repite con regularidad, pueden producirse alteraciones permanentes en los sistemas neurosensorial, circulatorio (con un incremento de la presión sanguínea), endocrino y digestivo. En general, produce alteraciones nerviosas que pueden degenerar en «stress». La solución

apuntada por Enrique Salesa es sencilla: «Que se reduzca el ruido, por la noche, sobre todo».

Por otro lado, el MOPU señala que el ruido impulsivo puede producir vértigo y problemas de equilibrio. Junto con otros elementos, el ruido ambiental puede inducir fatiga, que en algunos casos puede llegar a ser crónica, que se incrementa con la sensación de molestia (ésta comienza al superar los 65 dB) y ambas, faltas de concentración.

En cuanto a los efectos físico-psíquicos, el ruido puede causar cefaleas, miedo, angustia, irritabilidad, aumento de la tensión muscular, disminución de la actividad gástrica y de la resistencia eléctrica de la piel, etcétera. En cualquier caso, según Enrique Salesa, «la tolerancia y la edad son básicos y se ha demostrado que las mujeres soportan mejor el ruido que los hombres».

Incluso depende del carácter de la persona y del estado emocional. El ruido produce todo tipo de alteraciones, incluso neurosis, en personas predispuestas. Por otro lado, en los últimos años en el Instituto Auditivo Español «se han registrado otros tipos de trastornos, como los acúfonos, como consecuencia del ruido urbano».

BARRERAS ANTI-RUIDO

En cuanto a las formas de protección de los ciudadanos contra el ruido de los vehículos, hay varias fórmulas. Primero, reducir la emisión de ruidos desde la fuente, mediante la aplicación de silenciadores, materiales aislantes y motores menos ruidosos. Segundo, mediante la interposición de barreras anti-ruido: deflectores, árboles o, incluso, la utilización de los edificios (variando su orientación) como barreras. Tercero, no permitiendo la construcción de edificios de viviendas a distancias inferiores a las que soporte 50 dB procedentes de una vía de tráfico (por ejemplo, en los Países Bajos). Y cuarto, la reducción del tráfico rodado, en diversas facetas, ya sea desviando el tráfico pesado fuera de los núcleos urbanos, ya, en casos extremos, prohibiendo la circulación por determinadas áreas; bien, mediante el control de la emisión de ruidos por medio de unidades especializadas de las policías. En cualquier caso, la continua legislación de la CEE denota una preocupación cada vez más fuerte por este tipo de contaminación peligrosa: el ruido.

Pongamos que hablo de Madrid

EL Ayuntamiento de Madrid, a través de la concejalía de Medio Ambiente, presentó recientemente un mapa acústico de la zona más céntrica de la capital de España. Las conclusiones, presentadas por el concejal Jorge Tinas y el profesor Salvador Santiago (del Instituto de Acústica), pueden ser sintomáticas de lo que ocurre o puede ocurrir próximamente en otras ciudades españolas por el ruido derivado del tráfico.

El profesor Salvador Santiago afirmó que la primera conclusión del estudio realizado es que «en Madrid la situación no es óptima, pero tampoco preocupante, sino similar a la de otras ciudades europeas de iguales características». El estudio ha revelado que «la principal fuente de ruidos existentes en la zona estudiada corresponde al tráfico» y que la influencia de vehículos pesados circulando por el casco de la ciudad es notable a la hora de obtener niveles elevados de ruido.

Este estudio se ha realizado sobre 500 puntos distintos de la zona céntrica de Madrid; el coste inicial del mismo se estimó en 40 millones de pesetas y se han realizado 14.000 registros distintos, con un total de 2.200 horas de grabación. Tras la realización de este estudio, el concejal Jorge Tinas reconoció que existían en Madrid no menos de 20 calles con un nivel de ruido superior a los 78 decibelios, con una especial incidencia en el Paseo de

Santa María de la Cabeza, donde se alcanzan niveles de 81 decibelios, con una intensidad de 1.884 vehículos a la hora. Naturalmente, la zona menos ruidosa se encuentra en el interior del parque del Retiro, donde los niveles de ruido oscilan entre los 48,5 y los 52 decibelios, pese a hallarse enclavado en pleno centro de la ciudad.

En los días siguientes a la presentación del citado mapa acústico de Madrid, Plácido Pereda, jefe de la división de niveles sonoros del Ayuntamiento madrileño, señaló que actuaciones como el desmontaje del «escalectrix» de Atocha habían reducido los niveles sonoros, pero que se está comenzando a estudiar la instalación de pantallas acústicas y que habría que mejorar datos tales como el estado de los pavimentos y los materiales empleados en la construcción de viviendas, de cara a que contengan materiales absorbentes. Igualmente, Salvador Santiago, profesor del Instituto de Acústica, apuntó como posible solución la reducción de velocidad máxima. Al parecer, esta medida ha dado resultados muy positivos en Alemania y su aplicación está siendo valorada por Suiza. Pero, básicamente, la solución para el profesor Santiago es la educación: «Hay que evitar la producción de ruidos innecesarios, y con un poco de conciencia ciudadana se podría lograr». Y apuntó que «los conductores madrileños pecan de tocar mucho la bocina».

NIVELES DE RUIDO DE ALGUNAS CALLES MADRILEÑAS

Nombre de la vía	Nivel sonoro (en dB)	Calific.	Densidad traf. (veh/hora)	% de vehic. pesados
P.º Sta. M.ª de la Cabeza, 63	81	Alto	1.884	7,8
M.ª de Molina, 68	80,1	Alto	4.390	3,8
P.º Castellana-S. Benito	80	Alto	6.698	5,8
Alcalá, 28	79,9	Alto	2.970	7,8
Gran Vía-Silva	79	Alto	4.203	6,6
Glorieta de Atocha	78	Alto	3.126	8,6
Plaza de Castilla	68,3	Medio	5.986	6,6
O'Donnell-Doctor Esquerdo	67,9	Medio	4.674	4,3
Campo del Moro	54,6	Bajo	—	—
Retiro (Rosaleda)	54	Bajo	1	—

Fuente: Mapa de Ruido de Madrid. Inst. de Acústica y Ayuntamiento de Madrid.

Ya ha sido aprobada por el Congreso La Ley de Tráfico, antes de un año



El informe de los agentes de la autoridad dará fe, salvo prueba en contrario.

La Ley de Bases que establece el objeto, alcance, principios y criterios a los que deberá ceñirse la futura Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial ha sido aprobada recientemente por el Congreso y espera el visto bueno del Senado para su aprobación definitiva en las Cortes. La importancia del tráfico, que afecta a la vida cotidiana de todos los ciudadanos, la necesidad de adaptar la norma a los principios constitucionales y razones jurídicas específicas han determinado que la nueva regulación que sustituya al Código de la Circulación, vigente desde 1934, tenga rango de Ley.

LA norma fundamental sobre tráfico, que sustituirá antes de un año al actual Código de la Circulación, recibirá el nombre de Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Debido a la complejidad técnica de la Ley y la gran cantidad de normas a refundir se ha creído necesario, al amparo del artículo 82 de la Constitución, que las Cortes deleguen en el Gobierno su redacción. Para ello, el Congreso ya ha dado su aprobación, y se está pendiente del visto bueno del Senado de la Ley de Bases a la que se tendrá que ajustar la redacción del texto articulado de la nueva Ley.

Aunque la Ley de Bases, pendiente de ser aprobada por las Cortes, concede un año de plazo al Gobierno para la presentación de la Ley definitiva, el propósito de la DGT es que no se agote ese plazo y poner a disposición del poder legislativo el nuevo texto articulado antes de seis meses.

Aunque el fondo de la normativa sobre tráfico no varía (se seguirá circulando por la derecha, habrá que pasar un examen para obtener el permiso de conducir, etc.), se aprovecha la exigencia constitucional de una nueva regulación para abordar aspectos muy importantes contemplados en la Ley de Bases.

Por un lado, se exige que se clarifiquen las competencias en materia de tráfico, en la que confluyen multitud de organismos que obligan al ciudadano a innecesarios viajes por distintas ventanillas. Debido a esa numerosa participación de organismos, desde alcaldes y Comunidades a otros de la Administración central, a la Ley le preocupa la coordinación de esas competencias y obliga a la creación de un Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial como órgano consultivo que lo garantice. En él participarán, además de los organismos públicos, diversos representantes de organizaciones particulares de tipo profesional, económico y social que

estén relacionadas con el fenómeno del tráfico.

En cuanto a las normas fundamentales de circulación, se acomodarán a las dos convenciones internacionales, de Viena y Ginebra, que configuran lo que ya se llama Código de Circulación Europeo. Lo mismo en cuanto se refiere a señales, cuya novedad son los nuevos sistemas de regulación mediante señalización variable y sistemas de seguimiento y señalización automáticos.

INFRACCIONES TIPIFICADAS

Por lo que a la disciplina del tráfico se refiere, siguiendo los mandatos constitucionales y la tendencia del Derecho moderno, se intenta conjugar el bien común y las garantías individuales frente a la arbitrariedad de los poderes públicos. Así, las infracciones a las normas de circulación se tipificarán de forma clara y precisa y se clasificarán en leves, graves y muy graves; en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, así como a los antecedentes del infractor y al peligro potencial creado, serán sancionadas, respectivamente, con multas de hasta 15.000, 50.000 y 100.000 pesetas, aunque en el caso de infracciones graves y muy graves se puede imponer, además, la suspensión del permiso de con-

ducir por un período de hasta tres meses.

Se considerarán muy graves las infracciones en las que concurran circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, las características y condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas o de visibilidad, la concurrencia simultánea de vehículos u otros usuarios de la vía, especialmente en zonas urbanas y en travesías de población, o cualquier otra circunstancia análoga que pueda constituir un riesgo añadido y concreto al previsto para las infracciones graves en el momento de cometerse.

Son graves, entre otras, conducir de forma negligente o temeraria, no prestar socorro, conducir borracho, las referidas a velocidad, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido, circular en sentido contrario, sin alumbrado o produciendo deslumbramiento, etcétera. Las que no se enumeran como tales en la Ley de Bases tienen la consideración de infracciones leves.

Por otra parte, las infracciones a las normas reguladoras de la actividad de los centros de reconocimiento de conductores o de enseñanza, así como a las de inspección técnica de vehículos y al régimen de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial; o la conducción sin la autorización administrativa correspondiente, serán sancionadas con multas de 15.000 a 250.000 pesetas y la posible suspensión de hasta un año

Los conductores homicidas, según la reforma del Código Penal

Pueden ir a la cárcel

LAS Cortes han aprobado también recientemente, mediante Ley Orgánica, la actualización del Código Penal, en el que están incluidos los delitos contra la seguridad del tráfico.

Ya estaban contemplados los delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, la conducción temeraria poniendo en peligro la vida de las personas y la alteración de la seguridad del tráfico colocando obstáculos imprevisibles o no reestablecer esa seguridad cuando haya obligación de hacerlo (artículo 340 bis-a, b y c). Lo que ha variado es la elevación de la pena.

Los que conduzcan un vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o lo hagan con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, pueden ser sancionados con penas de arresto mayor (de un mes y un día a seis meses), privación del permiso de conducir hasta cinco años y multa de cien mil a un millón de pesetas.

La principal novedad se refiere al

artículo 340 bis-d). Los comúnmente denominados conductores homicidas podrán ser castigados con las penas de prisión menor, multa de 150.000 a 3.000.000 de pesetas y privación del permiso de conducción por tiempo de dos a diez años. En el caso de que estos conductores no hubieran puesto en peligro la vida de los demás, la pena privativa de libertad irá desde arresto mayor en su grado medio a prisión menor (de seis meses y un día a seis años) en su grado mínimo.

Asimismo, se aborda la despenalización de los daños materiales por accidente (ver TRAFICO número 34) y los daños culposos en circulación no serán perseguibles sino a partir de una cantidad superior a la del Seguro Obligatorio, con el fin de evitar burocracias excesivas en los juzgados y acumulación de expedientes, quedando por cuenta de las compañías de seguros la solución de los posibles conflictos. Por otra parte, la sanción por no tener el Seguro Obligatorio de Automóviles puede llegar hasta 200.000 pesetas y el precinto del vehículo.



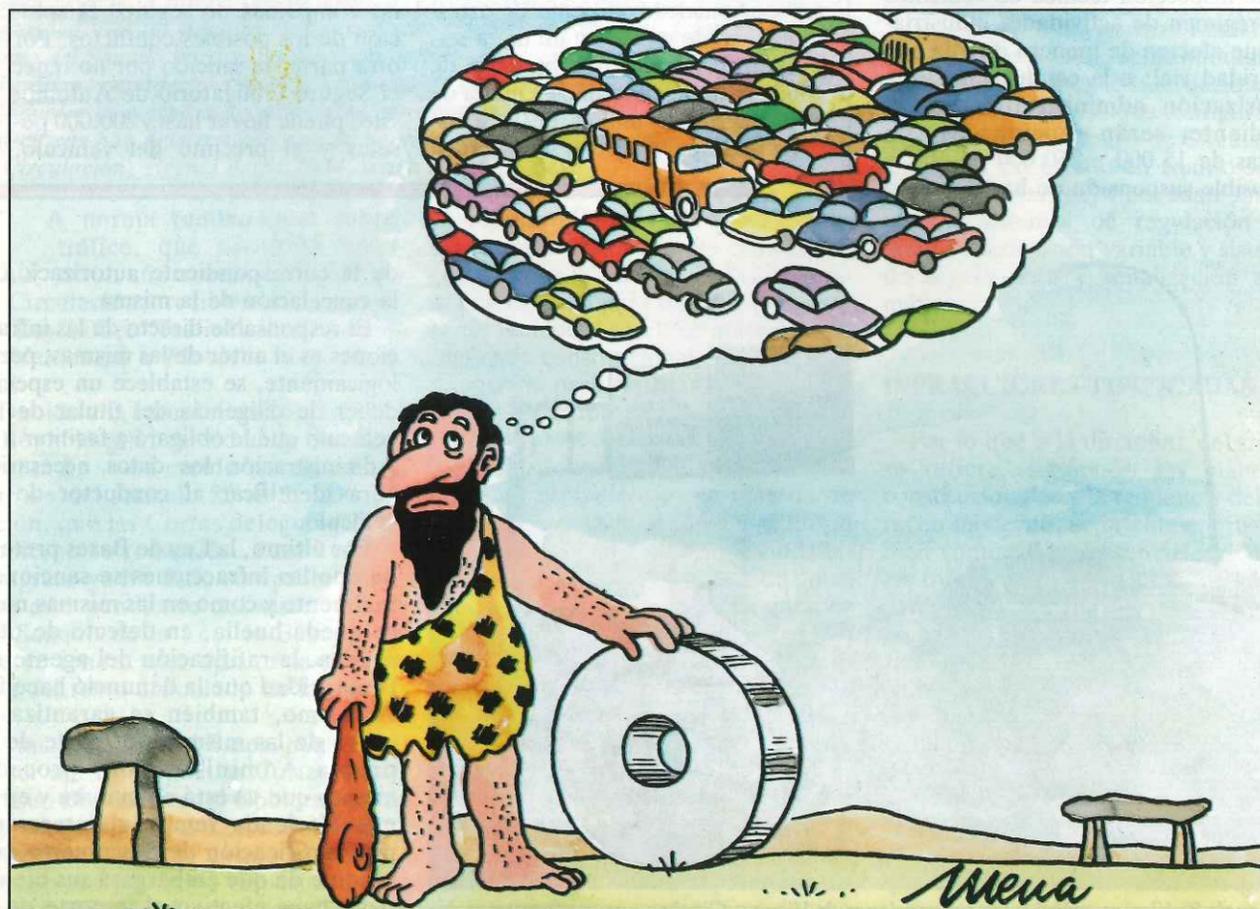
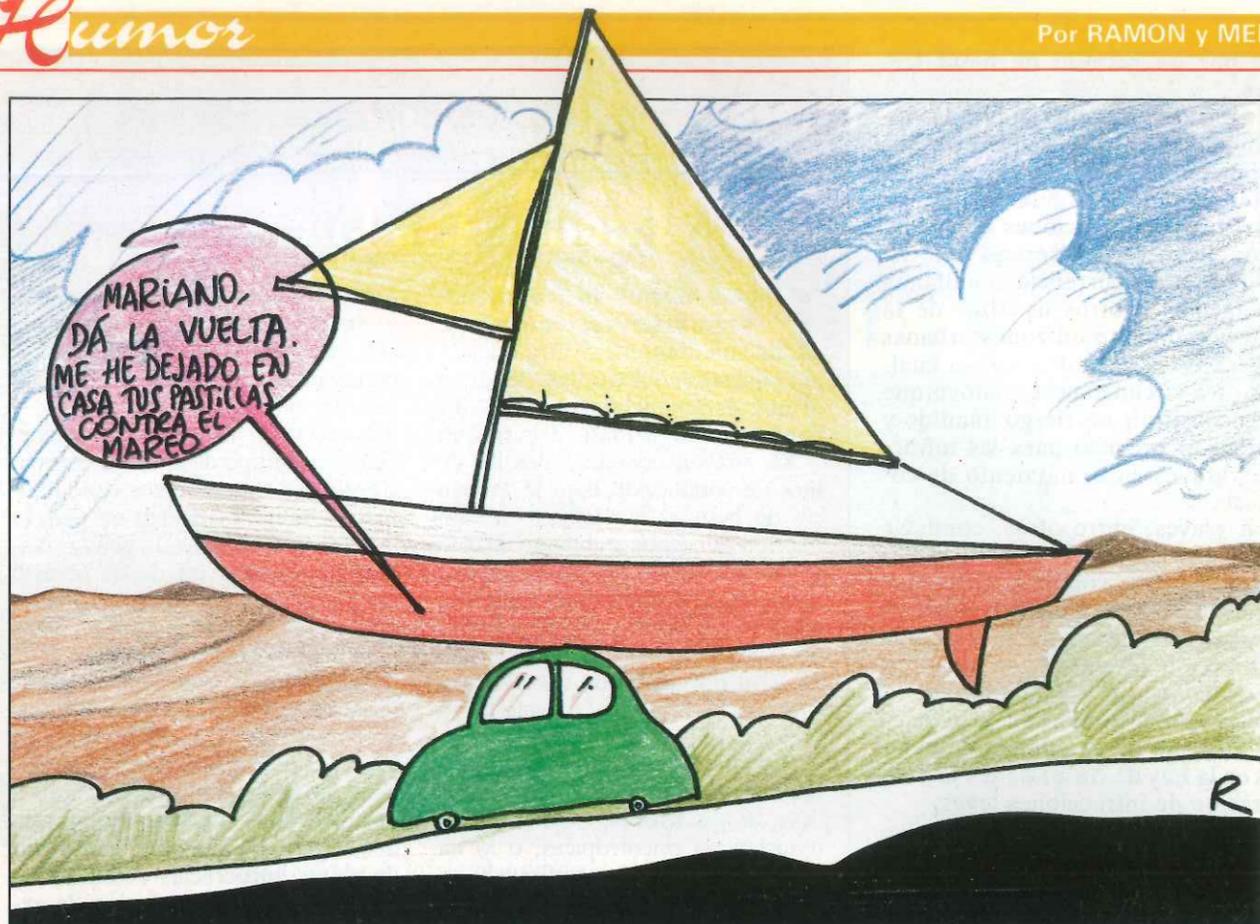
Miguel GARROTE

La Ley de Tráfico se ceñirá a las convenciones de Viena y Ginebra que conforman el denominado Código de Circulación Europeo.

de la correspondiente autorización o la cancelación de la misma.

El responsable directo de las infracciones es el autor de las mismas, pero, lógicamente, se establece un especial deber de diligencia del titular de un vehículo que le obligará a facilitar a la Administración los datos necesarios para identificar al conductor de su vehículo.

Por último, la Ley de Bases pretende que las infracciones se sancionen realmente y como en las mismas nunca queda huella, en defecto de otra prueba, la ratificación del agente de la autoridad que la denunció hace fe. Asimismo, también se garantiza el cobro de las mismas por parte de la propia Administración, procedimiento que ya está en marcha y en el que Hacienda remite al interesado una certificación de descubierto avisándole de que embargará sus bienes si no hace efectivo el importe de la sanción.



del MOTOR

Salón del Automóvil de Barcelona



Austin Metro Red Mot.

ESCAPARATE PARA LA ILUSION

El mundo del automóvil está viviendo una edad de oro; las novedades se multiplican, los precios son cada vez más competitivos y las ofertas se adaptan a todos los bolsillos.

En Barcelona se ha descubierto el optimismo de los fabricantes y la ilusión de miles de usuarios, de miles de personas que han esperado durante horas y horas para contemplar coches tan jóvenes como los Renault 19 Chamade o los Ford Fiesta, tan asequibles como los Seat Ibiza Injection cinco puertas o los Skoda Favorit, tan

impresionantes como los Mercedes SL o los BMW Z-1, o tan excepcionalmente caros como los Porsche 928 GT o los Lamborghini Countach.

La cita catalana ha descubierto una oferta variadísima; una oferta en la que se pueden encontrar familiares, rancheras, todo-terreno, deportivos o descapotables, una oferta que arranca en poco más de 970.000 pesetas, para ascender, sin ningún rubor, hasta la cota de los 28 millones de pesetas.

ESCAPARATE PARA LA ILUSION

Los cinco modelos de la gama Renault 19 Chamade, verdadera primicia mundial del Salón de Barcelona, entran de lleno en la categoría de coches asequibles, ya que sus precios oscilan entre 1.500.000 y 1.700.000 pesetas. Los R-19 Chamade son familiares con carrocería de tipo clásico, coches con cuatro puertas y maletero independiente, que ofrecen dos motores de gasolina y uno de gasóleo, combinados con dos niveles de equipamiento. El resultado final de dicha combinación es una gama compuesta por cinco versiones diferentes y modelos, que hacen gala de unos precios idénticos a los mostrados por sus hermanos.

El R-19 TXE Coupé, con sólo tres puertas y un motor de 92 caballos de potencia, ofrece la alternativa más juvenil a aquellos usuarios que buscan un modelo de apariencia deportiva; el precio final, 1.665.000 pesetas, es competitivo y sitúa al R-19 Coupé en la línea de los coches desenfadados, de los coches con mecánicas alegres.

Los Seat Málaga de la segunda generación y los Nissan Sunny japoneses se desenvuelven en la misma categoría de los R-19 Chamade; se trata de coches familiares de tipo medio, con carrocerías tradicionales en el caso de los Seat más jóvenes, que hacen gala ahora de un interior renovado y mucho más cómodo, o con carrocerías de tres, cuatro o cinco puertas, en el caso de los Nissan japoneses.

Los Málaga se mueven entre los 55 caballos de su mecánica diesel y los cien caballos de su motor de gasolina más energético, el cuatro cilindros de 1,5 litros de cubicaje con inyección de carburante.

Los Nissan apuntan algo más alto, no sólo en el capítulo de potencias, sino también en el apartado de precios. Los Sunny 1.6 SLX y SGX andan justo por debajo de la barrera de los dos millones, mientras que los Sunny 1.8 GTi 16V, con estilo deportivo y 128 caballos de potencia en sus entrañas, rondan los 2.400.000 pesetas.

La oferta Ford Fiesta vuelve a rebajar el tono caldeado de las etiquetas de precios. Las versiones diesel, que estarán disponibles desde primeros de junio, se moverán entre 1.270.000 y 1.375.000 pesetas, en la línea mostrada por las versiones animadas por motores de gasolina, las versiones 1.1, 1.4 y 1.6 que hacen gala de unos precios comprendidos entre 1.050.000 y 1.350.000 pesetas. Los modelos más contundentes, los XR2i, con 110 caballos bajo su capó,

se reservan para septiembre y una vez puestos en el mercado no subirán mucho más allá de 1.600.000 pesetas.

Esa misma cifra es la que se refleja en la etiqueta de los Seat Ibiza Injection cinco puertas, modelos de lujo animados por los cien caballos del motor System Porsche más energético, cien caballos que hacen gala, en todo momento, de una agilidad excepcional.

Los nuevos Lancia Y-10, caprichos italianos de dimensiones reducidas, ofrecen equipamientos de alto nivel y mecánicas de vanguardia por precios que van desde 1.140.000 pesetas en la versión Fire, hasta 1.400.000 pesetas en la versión GTi. El Yugo Florida, un utilitario de cinco puertas y algo menos de cuatro metros de longitud, es el encargado de abrir la oferta proveniente de países del Este. El Florida estará disponible en noviembre y saldrá al mercado por 1.360.000 pesetas, mientras que el Skoda Favorit, carrozado por Bertone y animado por un motor con 62 caballos de potencia, puesto a punto por los técnicos de Porsche, se ha convertido en una de las grandes revelaciones de este salón por su precio imbatible: poco más de 970.000 pesetas.

Un japonés de dimensiones reducidas, el Suzuki Swift GTi, se ha situado en el punto de mira de los amantes de las buenas prestaciones. 101 caballos de potencia, suspensiones independientes y cuatro frenos de disco son los argumentos de una «pulga» musculosa que sale al mercado por 1.820.000 pesetas.

Los Austin Montego 1.6 SL, familiares de rasgos clásicos, coches de posín con todo el estilo británico, han puesto en juego un nuevo motor por 1.793.000 pesetas; los Montego 2.0 DSL, impulsados por la mecánica Turbo-Diesel más avanzada del momento, una mecánica que reúne fuerza y economía, también han formado parte de esa fuerza de choque proveniente de las islas; su precio está próximo a 2.180.000 pesetas. Una oferta similar ha llegado de la mano de Alfa Romeo, que ha completado su gama 75 con dos modelos, el 75 1.6 con motor de gasolina de precio cercano a 1.780.000 pesetas, y el 75 2.4 TD, con

Lamborghini Countach.



Porsche 944 S-2.



Nissan Sunny.



Alfa 75 SL.



R-19 Chamade.



Mercedes SL.



Peugeot 205 Green.

motor de gasóleo, y un precio que ronda los 2.700.000 pesetas.

Entre ambas cantidades es posible encontrar una oferta compuesta por rancheras, como es el caso de los Peugeot 405 GR Break, que salen por 2.239.000 pesetas, o de los Peugeot 405 GRD Turbo Break, turbo diesel que llega hasta 2.506.000 pesetas; por familiares automáticos, como es el caso de los 405 SRI de la última hornada, que rondan los 2.556.000 pesetas; o por familiares de porte como los Fiat Croma CHT, que montan una mecánica muy ahorrativa.

Hay que contar también con dos automóviles de tracción total tan interesantes como el Opel Vectra GL 4x4, un coche equipado de serie con sistema antibloqueo ABS de una eficacia excepcional, o el Peugeot 405 GR x4, con un tono algo más utilitario que su rival. El Opel sale por 2.700.000 pesetas y el Peugeot se queda en 2.593.000 pesetas.

Los Toyota Camry, familiares de mucho fuste cargados con todos los lujos orientales, entran ya en la categoría de los tres millones largos. El Camry se pone en 3.420.000 pesetas.

Un coupé de raza, el Nissan 200 SX, con formas muy aerodinámicas y 180 caballos siempre listos para salir a la luz, se ha convertido en uno de los atractivos principales del fabricante nipón. Su precio es de cuatro millones de pesetas. Un Saab 9.000 CDi 16, un familiar de dimensiones considerables construido con todo el rigor sueco ha cerrado la lista de precios más o menos asequibles. El Saab ha salido al mercado por 4.200.000 pesetas.

CENTROS DE ATENCION

Los reyes del salón se han situado muy por encima de esa barrera. Dos familiares tan contundentes como el Audi V-8 o el BMW M-5, dos joyas mecánicas, se han movido sin rubor en torno a los diez millones de pesetas, una cifra que también han acariciado dos coupés de sueño, el Alfa 75 SZ y

el BMW Z-1, coches que llegarán a nuestro mercado servidos con cuentagotas.

Los Mercedes SL, los últimos coupés distinguidos por la estrella, han ido más lejos; estos modelos se moverán entre los once y los quince millones de pesetas en cuanto salgan al mercado, un acontecimiento que se producirá este mes. Ofrecen motores de primera, siempre con más de doscientos caballos de potencia, una línea capaz de seducir a los usuarios menos enamoradizos, y una seguridad excepcional, aún no alcanzada por ningún otro modelo de sus características.

Los nuevos modelos Porsche, los Carrera 4 de tracción total, los 911 Speedster, los 944 S2 Cabrio o los 928 GT, así como los Maserati de la últi-

ma hornada, las versiones Karif o 2.24 V, se mueven en cifras escalonadas entre los diez y los quince millones de pesetas, valores todavía alejados del expuesto por el monarca indiscutible del salón: el Lamborghini Countach, un coche que se resume con datos muy concretos: motor de doce cilindros en V, 455 caballos de potencia, 295 kilómetros por hora de velocidad punta y un precio cercano a los ¡28 millones de pesetas!

En el tintero han quedado los todoterreno, las motocicletas, los camiones y un largo etcétera de componentes de vanguardia. El Salón de Barcelona ha merecido, con todo derecho, una matrícula de honor.

Angel MARCO

Fotos: Alfonso J. NIETO y José A. DIAZ

Series especiales sólo para caprichosos

Los coches diferentes, los coches distinguidos por uno u otro detalle, están haciendo furor; todo el mundo busca un modelo diferente, un automóvil que pueda encontrarse de un vistazo en medio del aparcamiento más abarrotado.

Los Austin Metro Red Hot y Jet Black, dos «bombones» brillantes de tonos rojos y negros, han abierto el fuego en el Salón de Barcelona. Su motor, con 1.3 litros de cubicaje, da 63 caballos de potencia y su precio ronda el 1.075.000 pesetas. El Opel Corsa Don Algodón, un Corsa 1.2 con 55 caballos de potencia, va decorado con los tonos habituales en la marca de moda joven y se queda en 1.168.000 pesetas, precio en el que se incluyen: la tapicería especial, los distintivos exteriores y los embellecedores de rueda, a juego con el color de la carrocería.

El Fiat Uno Smart, construido sobre la base de un Uno 60, lleva cristales atérmicos, lavaluneta trasera

y radiocassette, lo que sitúa su precio en 1.230.000 pesetas, mientras que Peugeot, pionera en esta categoría, ha doblado su oferta en 1989 para llegar a un número mayor de clientes; Peugeot ha lanzado los 205 Green y los 309 Green; tanto uno como otro modelo hacen gala de una carrocería de tono blanco inmaculado, de cinturones de seguridad verdes y de un techo solar confeccionado con cristal reflectante. Los Green salen al mercado por 1.456.000 pesetas, en el caso del 205, y por 1.668.000 pesetas, en el caso del 309.

El Lancia Venetto cierra la oferta de series especiales. Las dos mil unidades reservadas para el mercado español se venderán en tres tonos exclusivos de carrocería con un precio de 1.590.000 pesetas, en el que incluye los elevadores delanteros eléctricos y el cierre centralizado de puertas. Los Prisma Venetto llevan un motor de 1.5 litros de cubicaje con ochenta caballos de potencia.

Filtro de gasoil

UNO de los factores más importantes para el mantenimiento de cualquier motor dotado con inyección de combustible es el contar con filtros en perfecto estado. En el caso de los motores de gasolina, que cada día es más frecuente que tengan inyección de combustible, es vital la limpieza del filtro del aire y el contar con filtro de gasolina. En el caso de los motores diesel, el aire no se inyecta junto con el combustible, por lo que el filtro del aire es importante, pero no tanto como el de gasoil.

La razón de esta importancia de los filtros en motores de inyección reside en el hecho de que cualquier impureza sólida que pase por el inyector puede dañar el mismo. En los motores de gasolina pasan por los inyectores el aire y el combustible, mientras que en los diesel sólo el gasoil pasa por éstos. Sin embargo, en los últimos la presión de inyección es mucho más alta que en los motores de gasolina, por lo que el paso de cualquier impureza sólida es aún más grave. En los motores diesel es importantísimo que el filtro del combustible se encuentre en perfectas condiciones. En este aspecto se deben respetar las normas dadas por cada fabricante, porque, por razones nunca muy bien explicadas, el gasoil se vende más sucio que la gasolina.

También por misteriosas razones, en el gasoil aparece más agua que en la gasolina, además, el agua se comporta en el gasoil de forma distinta que en la gasolina y por esta razón todos los filtros de gasoil incorporan un depósito en su parte inferior para que se deposite el agua. Eliminar este agua es una operación que los fabricantes facilitan al máximo, como podemos ver en la parte gráfica. Tampoco el cambio de filtro es difícil y verdaderamente su único problema es que resulta imposible realizarlo sin ponerse uno perdido de gasoil. Pero, en fin, esto es una circunstancia accesoría. Lo importante es que nuestro motor funcione con su filtro en perfectas condiciones.

Juan Antonio DE LA RICA

CADA motor diesel tiene el filtro colocado de distinta forma, pero es norma general que su posición sea fácilmente accesible. También es distinta —o mejor, puede ser distinta— la forma y la sujeción de cada filtro, pero se tiende a que todos sean muy parecidos y éste puede ser un buen ejemplo.

PARA cambiar el filtro de gasoil, la primera operación a realizar consiste en soltar los tubos de alimentación y salida del combustible. Al hacer esto tendremos una atención especial con las juntas, que pueden perderse con cierta facilidad.

LAS conducciones de gasoil suelen ser metálicas, y para no doblarlas, cuando retiremos el filtro, conviene soltar sus sujeciones. Esta operación es sumamente sencilla.

EN nuestro caso particular, el filtro está soportado por dos tuercas bien apretadas (como es frecuente con todas las de los diesel, que soportan vibraciones superiores), pero se retiran sin mayores inconvenientes.



LA válvula de vaciado del agua se puede operar sin tener que quitar el filtro. En este caso concreto se actuaría sobre la misma desde la parte baja del coche, en una postura imposible de fotografiar. Para quitar el agua del filtro no es necesario, normalmente, desmontar el mismo.

LOS filtros se acoplan a sus soportes enroscados. Para aflojarlos puede ser necesario utilizar una herramienta especial, pero normalmente pueden ser suficientes las dos manos. Para apretarlo, sin embargo, no se debe utilizar más que las manos.



EL filtro se retira simplemente con la mano y en esta operación sí que es imposible mantenerse limpio. Para retirarlo movemos un poco los conductos del combustible, pero lo hacemos sin forzarlos lo más mínimo.

DESPUES de cambiar el filtro es imprescindible realizar un purgado. Quitando el aire del filtro facilitamos el arranque posterior. Siempre encontraremos un tornillo de purgado en la parte superior del filtro; se afloja unas vueltas y ello permite la salida del aire.

DESPUES de aflojar el tornillo de purga, procedemos a cebar mediante el sistema que cada modelo posea. El cebado debe continuar hasta que deje de salir aire por el tornillo de purga.

PLOMO

Recientemente, algunos de los miembros de la CEE han solicitado que se aceleren los plazos que el Gobierno de la Comunidad tiene establecidos respecto a los topes de materias contaminantes producidas por los automóviles de gasolina y gasoil. Con los motores del tipo diesel existen menos problemas, porque la contaminación que producen es menos peligrosa, aunque más molesta y visible. Por otra parte, la técnica diesel permite con más facilidad la obtención de un motor «limpio», mientras que con gasolina, para obtener un motor de este tipo, la solución actualmente preconizada consiste en seguir utilizando motores «sucios»; es decir, motores que producen contaminación y después limpiar los gases producidos.

Es en este punto en donde interviene el plomo. Si se emplea este metal en la composición de los antidetonantes necesarios para obtener un grado alto de octanaje, y esto es imprescindible en todos los motores actuales de alto rendimiento —que a su vez son motores de bajo consumo por caballo de potencia producido—, es entonces imposible utilizar los actuales sistemas de limpieza de gases. A estos sistemas ya se les está llamando «catalizadores» como nombre popular, porque se basan en producir una reacción química a la salida de los colectores de escape y la misma es acelerada mediante sustancias catalizadoras.

Estas sustancias son metales preciosos como el platino y otros, y se utilizan en una proporción muy baja porque participan en las reacciones producidas, pero, por decirlo así, se salen de las mismas antes de que terminen. De esta forma, una cantidad mínima de catalizador puede intervenir una y otra vez en las reacciones que tienen lugar en los filtros. El problema para la gasolina con plomo viene del hecho de que este metal ahoga, enmascara, tapa a los catalizadores y sin ellos no se producen las reacciones necesarias.

El plomo, por tanto, se dice que envenena a los catalizadores y es por ello imposible utilizarlo como componente en las gasolinas destinadas a vehículos dotados de catalizadores. El plomo es también, en sí mismo, un contaminante, pero como tal tiene una importancia muy secundaria frente a los gases producidos por la combustión y los inquemados que en la misma se producen. Por supuesto, en un motor «limpio» —es decir, que no contamine—, el plomo podría ser utilizado con toda tranquilidad.

Peugeot 405 GLD



NOTA MEDIA:
7,3

NOTA MEDIA
SEGURIDAD:
7,2

DATOS TECNICOS

MOTOR

Posición: Delantera, transversal.
Cilindros: 4 en línea.
Cilindrada: 1.905 c.c.
Alimentación: Inyección.
Carburante: Gasoil.
Depósito: 70 litros.
Potencia máxima: 70 CV a 4.600 r.p.m.

TRANSMISION

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

FRENOS

De doble circuito en equis, con servofreno de presión, con discos en las ruedas delanteras y tambores, con compensador automático de desgaste, en las traseras.

SUSPENSION

Independiente, tipo McPherson en el tren delantero y de barras de torsión en el trasero.

DIRECCION

Tipo: Cremallera y piñón.
Diámetro giro: 11 m.

RUEDAS

Llantas: Acero 5J14.
Neumáticos: 175/70 x 14.
Peso: 1.080 kg.
Longitud: 4,408 m.
Anchura: 1,694 m.
Altura: 1,406 m.
Maletero: 470 dm³.
Precio final: 1.989.000 ptas.

Motor 16

ESTÉTICA		SEGURIDAD	
Estética	—	Estabilidad	8
Acabado	4	Suspensión	8
Habitabilidad	8	Frenos	6
Maletero	8	Dirección	5
Confort	8	Ruedas	7
Instrumentación	6	Luces	7
Equipamiento	6		
Potencia	8		
Elasticidad	8		
Cambio	8	NOTA MEDIA: 7,3	
Velocidad punta	8	NOTA	
Aceleración	9	MEDIA	
Consumo	9	SEGURIDAD: 6,8	

Comentario.—Los Peugeot 405 GLD son familiares de tipo medio-alto que salen al mercado con un precio contenido, inferior a los dos millones de pesetas; son coches que demuestran la eficacia de los motores diesel más avanzados. Prestaciones de primera clase y consumos reducidos a la mínima expresión son los dos valores que más llaman la atención en los 405 GLD, unos coches fáciles de conducir que se mueven con la misma soltura tanto en el tráfico urbano como en autopista o en las carreteras más intrincadas.

El acabado es uno de los capítulos menos conseguidos en un modelo que ha salido de los talleres de diseño de Pininfarina; un control de calidad algo más exigente, una dirección menos dura en maniobras a coche parado y unas butacas delanteras de dimensiones mayores, tanto en la base como en el respaldo, elevarían, de forma considerable, la nota media del conjunto.

LO BUENO

- Prestaciones y consumos.
- Comportamiento.
- Precio competitivo.

LO MALO

- Dirección dura y lenta.
- Equipo escaso.
- Terminación mejorable.

La Voz de

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

Comentario.—Después de haber sido el "coche del año" en los últimos años, Peugeot sacó al mercado el 405, conservando sus hermanos de gasolina el motor XUD, que tan sólo en otros Peugeot Citroën.

Desde su salida al mercado ha sido realmente un éxito, a pesar de algunos problemas de suministro que Peugeot hizo un gran esfuerzo por buscarlo en la excelente calidad de las prestaciones. Es un vehículo con una gran capacidad de maniobra, con una línea exterior muy atractiva y una gran capacidad interior y bajo coeficiente de resistencia al viento.

LO BUENO

- Espacio interior.
- Manejabilidad.
- Motorización.

LO MALO

- Sobrecalentamiento.
- Acceso al maletero.
- Iluminación.

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO
PARA
ALUMNOS
Y
PROFESORES
NUMERO 26

Coordinación:
Juana SANCHEZ



BODAS DE PLATA DEL
CAMPEONATO DE
PARQUES INFANTILES

Albacete vibró con los pequeños conductores

ALBACETE, la bella ciudad manchega, ha sido el escenario del XXV Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico y del XI Concurso Nacional de Seguridad Vial en ciclomotor, celebrados conjuntamente entre los días 4 y 7 del mes de mayo. El equipo de Elche se alzó con la victoria de Parques y Madrid, gracias al Colegio Agustiniano, fue el vencedor en ciclomotor. El bonito marco del Parque Infantil de Albacete y el buen tiempo reinante hicieron que los participantes pudieran lucir todas sus habilidades y recordar las normas más importantes de una buena circulación vial.

Albacete vibró...

EN la ciudad de Albacete se han celebrado las bodas de plata de los Campeonatos de Parques Infantiles. Por ello, el espíritu de festejo que habitualmente acompaña a los chavales que participan en estos campeonatos fue especialmente cuidado por los organizadores. Estrella Rivera, subdirectora general de Circulación de la DGT, hizo hincapié en este aspecto cuando recibió a los participantes e inauguró el campeonato: «Sois vosotros, chicos, los verdaderos protagonistas y para vuestro aprendizaje y disfrute están pensadas estas instalaciones y las distintas pruebas que vamos a realizar».

Cuarenta y tres equipos participaron en el Campeonato de Parques y once lo hicieron en el Concurso de Ciclomotor. La cifra total de chavales que concurrieron a las pruebas sobrepasó el centenar.

La ciudad anfitriona dejó constancia oficial de su interés por el encuentro, mediante la presencia de su alcalde y otras autoridades provinciales. A su llegada al parque, los chicos, junto a sus monitores, recorrieron el circuito donde se celebrarían las pruebas prácticas, estudiándolo sobre el terreno.

La primera prueba, de carácter teórico, se celebró en la Facultad de Derecho de la Universidad de Castilla-La Mancha. Los chavales mostraban su preocupación, aunque tenían seguridad en sus conocimientos. «Creo que hemos contestado bien a todas las preguntas», aseguraban al salir del aula.

Y tras la teoría, la práctica. Desde las diez de la mañana, los karts y las bicicletas fueron los protagonistas. Los chicos se afanaron en demostrar su conocimiento de las señales y su respeto a las normas, imaginándose conductores en ciudades de verdad. Mientras llegaba su tur-



Los mejores con el ciclomotor fueron los chicos del colegio Agustiniano de Madrid.



El equipo de Elche, ganador de Parques de esta edición.

no de participación, los monitores iban dando consejos de última hora mientras los chavales, nerviosos, atendían sus recomendaciones. Los árboles y el entorno de frescor del parque hicieron muy agradable la realización de las pruebas.

Por último, y tras la comida en un bonito entorno con aires de feria, tuvo lugar la última etapa del Campeonato: las pruebas de habilidad en bicicleta y ciclomotor, que mediante distintos pasos sobre tablas y bastones colgados de puertas, trampolín y



El paso a través de puertas con bastones, una de las pruebas de habilidad.

slalom demostraron la destreza de los participantes, para quienes la bicicleta es algo más que un medio de transporte.

La entrega de trofeos a los ganadores, tanto individuales como por equipos, y de medallas al resto de los participantes, así como el sorteo de bicicletas y ciclomotores, pusieron el colofón al emocionante día vivido por todos los invitados a Albacete.

Juana SANCHEZ
Fotos: **José RUBIO**
(Enviados especiales)

JUAN ALFARO, UNA VIDA DEDICADA A LA EDUCACION VIAL



Junto con el XXV Campeonato de Parques Infantiles, también se ha celebrado en esta ocasión otro aniversario: las bodas de plata del director del Parque Infantil de Albacete, Juan Alfaro Martínez, que, precisamente, se jubila este año. Este hombre, de gran perfil humano, ha dedicado toda su vida profesional a los chavales y a su educación como peatones primero y ciclistas después. «A veces vienen personas, hombres hoy, que pasaron de niños por estas instalaciones. Vienen con sus hijos, que ahora disfrutan del parque. Es algo muy emotivo», comenta Alfaro. Está contento y agradecido por ser su ciudad la anfitriona de este Campeonato, último de su vida profesional. Y Albacete corresponde a esta labor con una placa, colocada en el recinto del parque, que deja constancia de su entrega. En el acto de descubrimiento de la placa, la emoción embargó a este suboficial de la Policía Municipal de Albacete, añadida la presencia en su honor de compañeros y autoridades. No oculta su satisfacción tras cumplir un cuarto de siglo en el trabajo con los chavales y añade que «he procurado ser un buen herrero en esta fragua de peatones y conductores».

Por otra parte, Ramón Suárez Cotarelo, otro veterano de Madrid, también culmina este año su labor profesional, habiendo estado desde la creación de los parques trabajando con ellos, por lo que recibió, a modo de homenaje, un diploma conmemorativo.

LOS PREMIOS

XXV Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico

Por equipos: Campeón: Elche; subcampeón: Cuenca; tercer clasificado: Córdoba; cuarto, quinto y sexto puesto: Alcoy, Plasencia y Hellín, respectivamente.

Individual: Campeón: Javier Avila Palazón, del Colegio Agustiniano, de Madrid. Subcampeón: Javier Ortiz Martín, de Córdoba. Tercer clasificado: Manuel Reyes Casanova, de Elche.

XI Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor

Por equipos: Campeón: Colegio Agustiniano (Madrid); subcampeón: Cuenca; tercer clasificado: Murcia.

Individual: Campeón: Luis Cabezón López (Colegio Agustiniano, Madrid); subcampeón: Juan Ramón Maura Carrasco (Murcia); tercer clasificado: José Manuel Blasco (Santa Pola, Alicante).



Los chavales nos comentan la utilidad de los parques en las situaciones reales que viven en sus ciudades.

Lo que opinan los protagonistas

«Antes no nos fijábamos en las señales»

El Campeonato de Parques Infantiles sirve de punto de encuentro para chicos y chicas que, en sus respectivas ciudades, «trabajan» durante todo el curso en circuitos similares. Este trabajo, que para ellos constituye un juego, tiene dos vertientes: la teórica, en forma de test, les obliga a conocer y recordar normas y señales, y la práctica, «la más divertida» en opinión de los propios chavales, que se lleva a cabo con la bicicleta o el kart. «Todo esto es muy útil», comenta Manuel Reyes, uno de los participan-

tes de Elche, «porque yo antes no me fijaba en las señales y ahora sí». El equipo de Ponferrada apoya en pleno esta opinión: «Cuando vamos con la bici, igual que hacemos en el parque, señalizamos los giros y respetamos los semáforos. También estamos más pendientes cuando somos peatones y vamos andando. El tráfico es una cosa peligrosa si uno no tiene cuidado». Aunque alguno confiesa algún desliz en la calle, todos coinciden en que «es útil y muy divertido».



Colegio de la Asunción (Ponferrada)

Los niños «circularon» por los pasillos

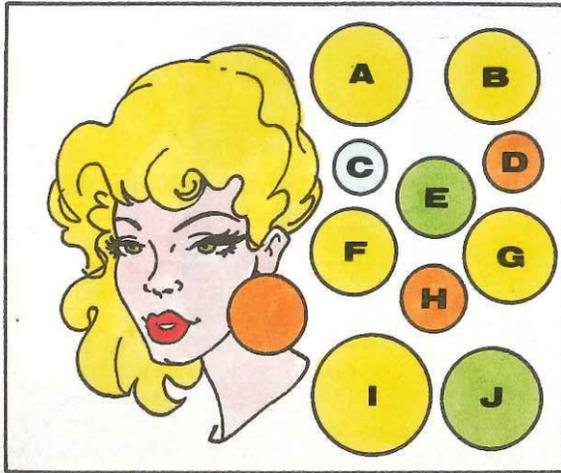
El colegio de La Asunción, de Ponferrada (León), ha sido el marco, entre los días 17 y 21 de abril, de unas jornadas de educación vial organizadas por el Ayuntamiento de la localidad y la Jefatura Provincial de Tráfico, en las que han colaborado otros organismos, tales como Educación y Ciencia, Cruz Roja y la Unión de Radioaficionados Españoles (URE), aportando sus respectivas experiencias sobre el tema. Lo más significativo han sido los diversos trabajos de los niños —maquetas, poesías, redacciones, etc.—, entre los que merece especial mención la representación de una calle, realizada por los alumnos de preescolar, ayudados por sus profesores. Estaba pintada en el pasillo del colegio y no faltaba detalle: aceras, calzada, pasos de peatones, farolas y agente de la circulación. La entrada y salida de las aulas obligaba al resto de los alumnos al paso por esta calle y, así, al cumplimiento de las normas de circulación.

Otras actividades realizadas fueron las conferencias-coloquios de los distintos organismos, lo que permitió un análisis de los distintos aspectos de la educación vial. Lo que más llamó la atención de los chavales fue un simulacro de accidente realizado por la Cruz Roja y la Policía local, y la emisión llevada a cabo desde una estación de radioaficionados con sede en el colegio, que permitió conocer estas jornadas en varios países europeos.

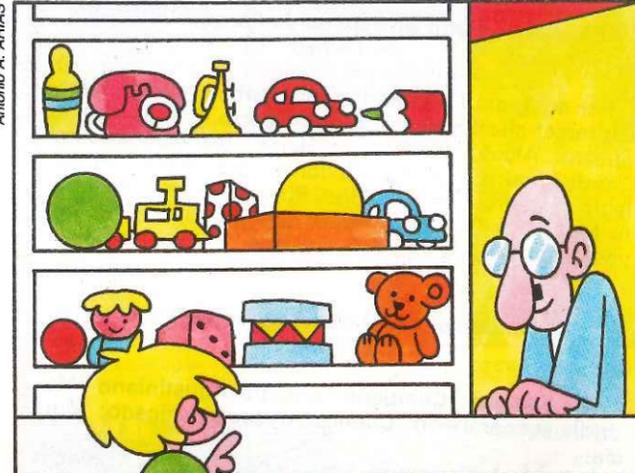
La valoración final fue hecha, entre otros, por los propios chicos, que participaron con gran entusiasmo y concluyeron que, muchas veces, constituyen la «conciencia vial» cuando son pasajeros en coches conducidos por adultos.

VUESTROS PASATIEMPOS

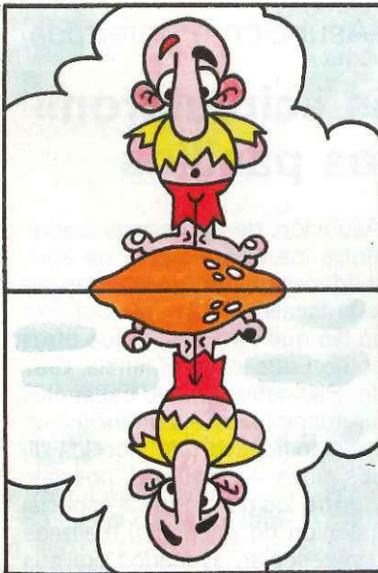
Antonio A. ARIAS



Antonio A. ARIAS



Antonio A. ARIAS



EL PENDIENTE

Un pasatiempo muy sencillo, para el que no está permitido el uso del compás. ¿Cuál de los diez círculos que aparecen en el dibujo tiene el mismo diámetro que el pendiente?



UN REFLEJO DIFERENTE

Este simpático náufrago se está mirando en el agua que le rodea y comprueba sorprendido que la imagen que le devuelve el reflejo acusa OCHO diferencias con respecto a sí mismo. ¿Sabrías decirnos cuáles son?

SOLUCIONES

AL JUEGO DEL PENDIENTE: Se trata de el círculo señalado con la letra E.
8: La isla.
AL JUEGO DEL REFLEJO DIFERENTE: 1: Las nu-
do el cocheito azul.
AL JUGUETE DE ADRIAN: Ha compra-

María Dolores, Javi,
Carlos y Enrique
C. P. San Fernando. Lorca (Murcia)



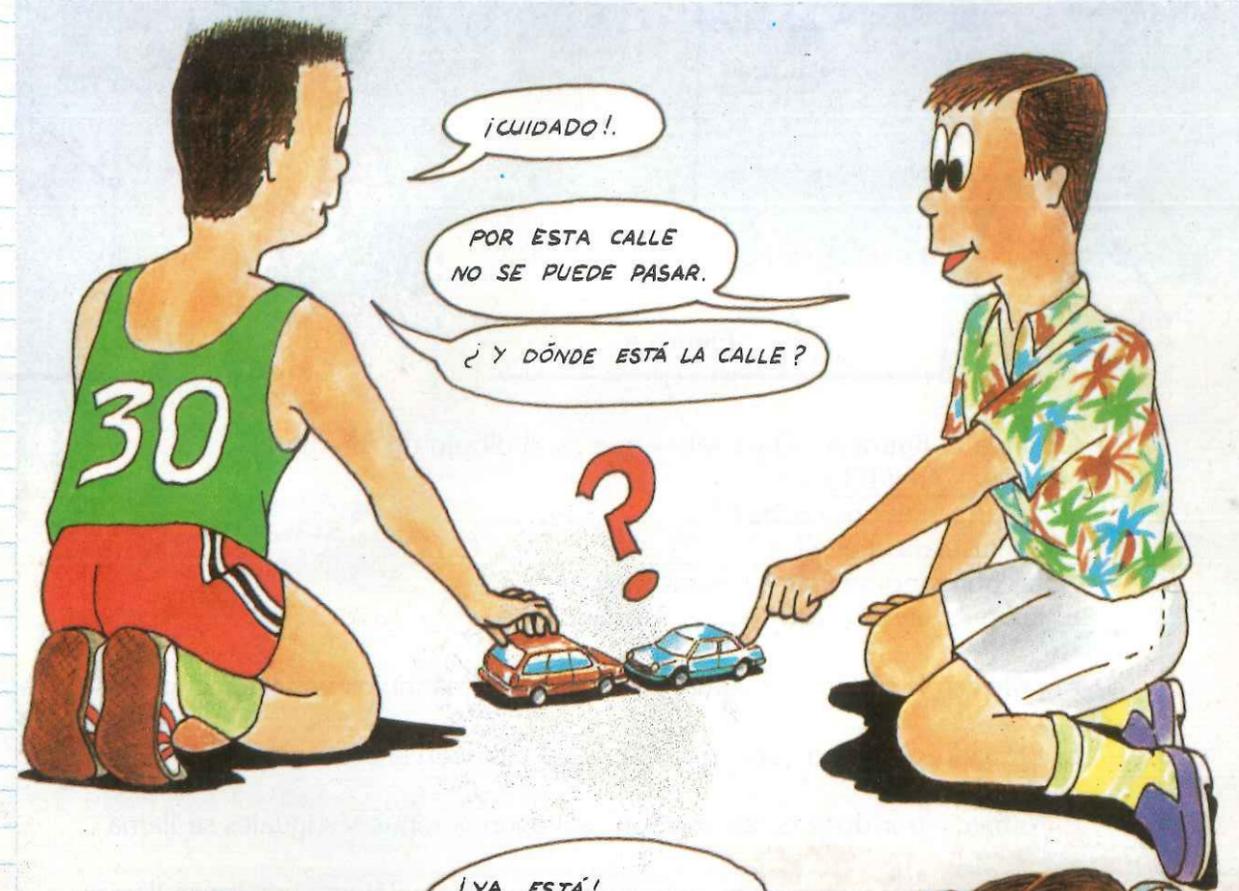
- 1 PRIMERO MIRAR, DESPUÉS...
- 2 CRUZA POR EL LUGAR MÁS...
- 3 EN CARRETERA, CIRCULA SIEMPRE POR...
- 4 LA ACERA ES EL LUGAR...
- 5 CRUZAR SIEMPRE EN LÍNEA...
- 6 NO SORPRENDER A...
- 7 TENER ESPECIAL CUIDADO CON...

EL JUGUETE DE ADRIAN

Adrián se fue al bazar de la esquina a comprar un juguete y, después de volver loco al dependiente, escogió uno de los que figuran en el dibujo superior. Observando cuidadosamente la viñeta inferior, ¿sabrías decirnos qué juguete ha comprado nuestro amiguito?

COMO CONSTRUIR EDIFICIOS

Los chicos ya han terminado las señales y los semáforos de la maqueta. Hoy van a construir edificios y así sus coches podrán circular por calles y plazas. Vamos a ver cómo lo han hecho.



Los chicos quieren construir una «ciudad» para que sus coches puedan circular por ella y tener señales, plazas, cruces, etc.

Parece que tienen problemas, no saben qué hacer. Sin embargo la solución es muy sencilla.

Combinar distintos CUERPOS GEOMETRICOS.

Eugenio Ocio Simó. Pedagogo del Centro Superior de Educación Vial. Salamanca

cuerpos geométricos.

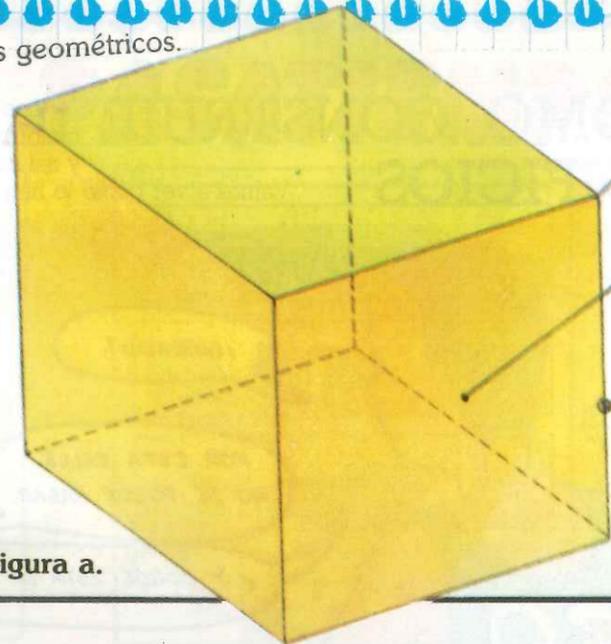


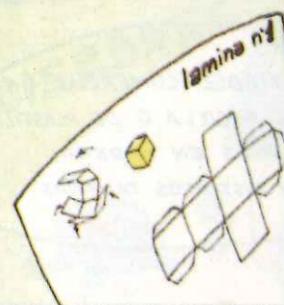
Figura a.

Observa la figura a. Tú ya sabes que es el dibujo de un cubo.

COMENTA Y COMPLETA:

- ¿Qué otro nombre recibe?
- ¿Cuántas caras tiene?
- ¿Qué polígono forman las caras?
- El cubo es un poliedro regular formado por caras que son
- El poliedro formado por cuatro caras que son triángulos equiláteros iguales se llama
- El formado por ocho caras que son triángulos equiláteros iguales se llama
- El formado por doce caras que son pentágonos regulares iguales se llama
- El formado por veinte caras que son triángulos equiláteros iguales se llama

Ver NOTA de
página VIII



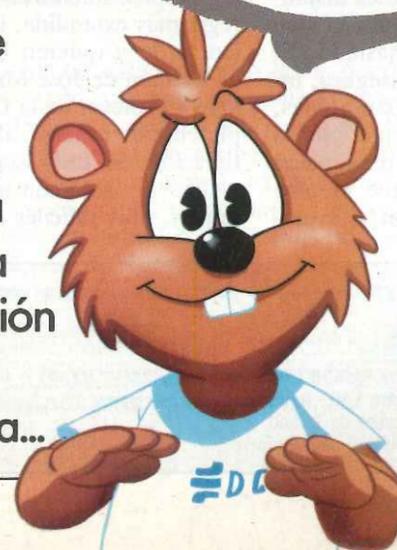
En la lámina n.º 1, que viene al final de la ficha, tienes dibujado el desarrollo del cubo, al que se han añadido unas «pestañas» para que lo puedas pegar una vez cortado.

IMPORTANTE: El trazado del desarrollo del cubo te ocupará bastante superficie y lo más probable será que no tengas papel del tamaño adecuado. Para solucionarlo puedes pegar unos cuantos folios.



**Y AHORA, A
DESCANSAR**

Aunque
habrá
que
tener la
máxima
precaución
en la
carretera...



■ COMO PONER EL COCHE A PUNTO ■ LOS TÉCNICOS DE LOS DISTINTOS FABRICANTES DE AUTOMOVILES LE ACONSEJAN SOBRE SU VEHICULO ■ TODO SOBRE LA «OPERACION VERANO» ■ CARAVANAS: OTRO MODO DE CONDUCIR ■ DONDE VIAJAMOS LOS ESPAÑOLES ■ OPINAN LOS PSICOLOGOS: «EN VACACIONES, MAS RIESGOS QUE NUNCA»

MAPA DESPLEGABLE CON TODAS LAS MEDIDAS DE TRAFICO: OBRAS, PUNTOS CONFLICTIVOS, ITINERARIOS ALTERNATIVOS, ETC.



COMA ALIMENTOS LIGEROS
DE LO CONTRARIO, SUFRIRA
LOS EFECTOS DEL SUEÑO

donde se pasa en vez de ponerse hora fija de llegada, que es lo que todo el mundo suele hacer.»

CALOR, NOCHE Y ALCOHOL

Hay condiciones físicas, además, que suelen ir en contra del conductor. Luis Montoro apunta los efectos del entorno sobre el organismo: «El calor, más intenso en el espacio cerrado del coche, produce comportamientos agresivos. Imaginemos, por otra parte, que se empieza el viaje acabando aún con los preparativos, con las tensiones de los últimos días de trabajo; que si se viaja durante la noche la percepción visual disminuye considerablemente, y que es aún más grave la ingerencia de alcohol, puesto que se asimila mucho peor, al quemarse menos energía en las horas nocturnas».

Junto con el alcohol, otros elementos pueden distraer la atención del conductor. Francisco Tortosa, profesor de la Facultad de Psicología de Valencia, apunta los efectos nocivos del tabaco dentro del habitáculo reducido del coche: «Irrita los ojos, embota la cabeza, disminuye los reflejos, además de la molestia que supone para los otros acompañantes. Por eso sería recomendable rescindir, en lo posible, el uso del tabaco a las paradas, buenas también contra la fatiga de la conducción».

Sucede a menudo que, en vacaciones, el mayor tiempo libre no libera del ritmo que se vive habitualmente sino que, más bien al contrario, éste se traslada a la playa o la montaña. «También en vacaciones se lleva prisa —comenta Francisco Tortosa— y se disminuyen las precauciones que se han mantenido durante el viaje largo: se trasnocha, se bebe, se conduce descalzo, sin cinturón y sin casco, todo amparado en la idea de que en corto recorrido el peligro es menor. Sin embargo, este exceso de confianza es culpable de accidentes en un buen porcentaje.»

J. S. H.



El doctor Aguirre de Cárcer opina que las circunstancias que se dan en verano aumentan el riesgo habitual de la conducción.



camente conduce despacio, con poca agilidad».

QUERER LLEGAR PRONTO

Varias circunstancias concurren en los desplazamientos veraniegos. Como regla más extendida, los españoles «salen tarde y quieren llegar temprano», en opinión de José María Prieto, psicólogo y profesor de la Universidad Complutense de Madrid. «Se hace mal la estimación de las distancias a recorrer —dice— y se crean unas falsas expectativas, muy difíciles de cumplir en las

Los psicólogos analizan la conducción en vacaciones

MAS RIESGOS QUE NUNCA

EN la época veraniega, por regla general, es cuando más kilómetros «se le hacen al coche». Muchos conductores que habitualmente sólo lo usan en el recorrido de casa al trabajo se plantean largos viajes al amparo de las buenas temperaturas y el mayor tiempo libre. Si, habitualmente, la conducción conlleva un riesgo, en determinadas circunstancias agravadas en esta época de vacaciones, este riesgo es mucho mayor.

El doctor Alvaro Aguirre de Cárcer, psicólogo clínico, piensa que sobre el conductor pesan determinados

mecanismos inconscientes, culpables de algunos de sus comportamientos más peligrosos. «Existe una identificación plena entre el vehículo y la persona que lo conduce. El coche pasa a ser uno más de la familia, como si fuera un ser vivo. Por eso se reacciona tan violentamente ante una posible agresión. Esto, unido al anonimato tras el que uno se encuentra dentro del automóvil, que no le obliga a desempeñar su papel social y, por tanto, le deja sentirse fuerte y seguro, hacen que pierda, muchas veces, las normas de urbanidad que la misma persona respeta al ir andando.» Otros factores, además, tienen cabida en este análisis: la potencia del coche, la sensación que produce la velocidad y el corto tiempo en que se recorren grandes distancias hacen al conductor perder la idea de peligro y arriesgar demasiado. El doctor Aguirre de Cárcer asegura, incluso, que se dan rasgos paranoides, «como el del conductor que piensa que el de delante no le deja pasar cuando la causa real es que el otro conductor es un señor mayor, que úni-

Este suplemento especial ha sido realizado por la redacción de la revista TRAFICO y va incluido en el número 45 de la misma, correspondiente al mes de junio de 1989.

Director: Jesús SORIA.

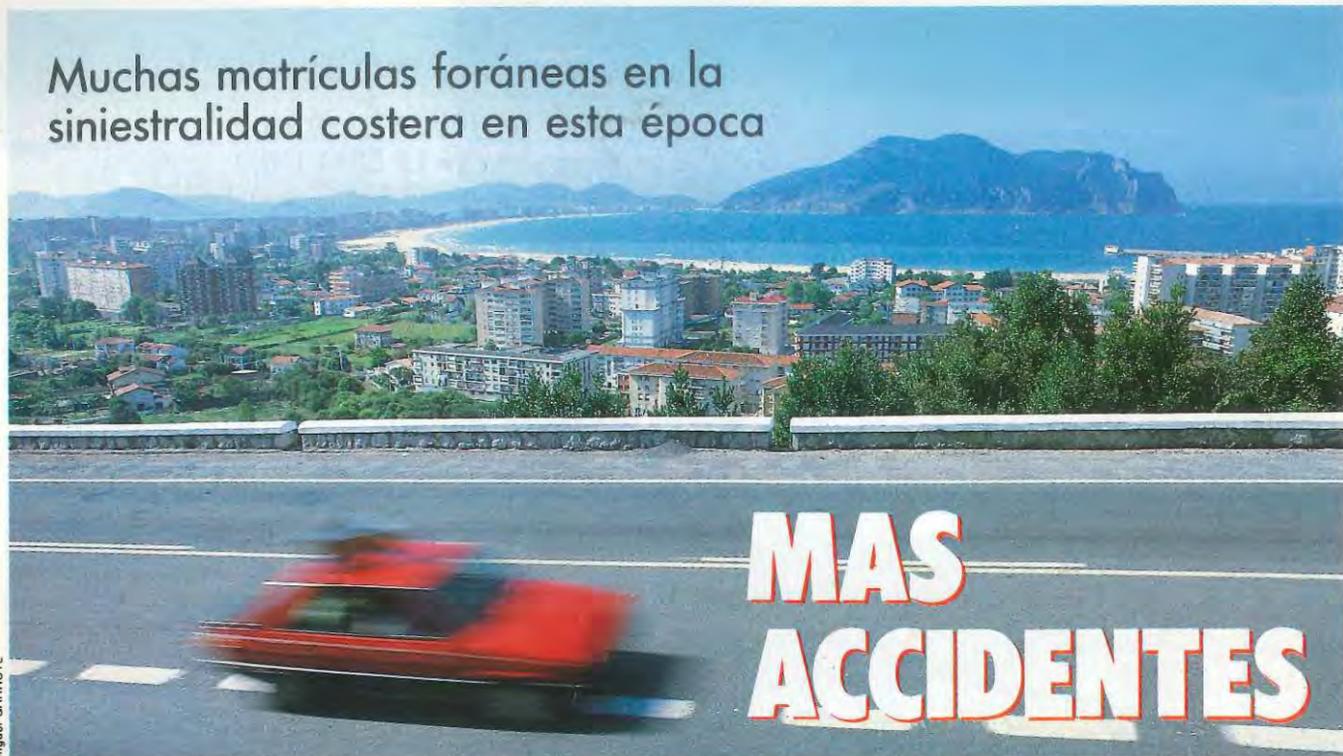
Redactor-jefe: Adrián GUERRA.

Redacción: Juan Manuel MENENDEZ, José Ignacio RODRIGUEZ, Juana SANCHEZ y Alejandro GONZALEZ VADILLO.

Fotografía: Miguel GARROTE y José RUBIO. Diseño: José BELAMO. Mapas: Charo LAIZ. Información de carreteras: Consejería Técnica de Circulación (DGT) y Jefaturas Provinciales de Tráfico.

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

Muchas matrículas foráneas en la siniestralidad costera en esta época



MAS ACCIDENTES

Miguel GARROTE

La media mensual de accidentes en Cantabria aumenta un 22 por 100 durante el verano.

El incremento de la accidentalidad con víctimas durante los meses veraniegos de julio y agosto en ocho provincias costeras seleccionadas fue, durante los dos últimos años, un 22,5 por 100 mayor que en el resto del año. Por otra parte, la presencia de matrículas foráneas en estos accidentes fue del orden del 36 por 100, según se desprende de un estudio realizado recientemente por la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes, de la DGT.

El incremento de la accidentalidad con víctimas en varias provincias costeras, consideradas tradicionalmente como lugares de ocio y descanso, supera en verano, en una media porcen-

tual del 22,5 por 100, a la del resto del año. Las provincias de Málaga, Almería, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Gerona y Cantabria han sido seleccionadas para este estudio, puesto que soportan un tráfico lo suficientemente constante e intenso a lo largo del año, a pesar de lo cual, las variaciones estacionales son igualmente ostensibles. Otros aspectos del criterio seguido para su selección se refieren a que no sólo son lugares de descanso veraniego, sino que además —a excepción de Tarragona y Santander— están literalmente atravesadas por una vía común de gran circulación, cual es la N-340, y, en cualquier caso, todas ellas son zonas de paso o

transición hacia otros puntos. Para el trabajo se han considerado todos los accidentes con víctimas durante un período de tiempo comprendido entre los meses de julio y agosto, a lo largo de los dos últimos años, interrelacionando las siguientes variables: promedio mensual de accidentes, promedio mensual de accidentes durante los dos meses de verano, variaciones porcentuales y presencia de matrículas foráneas (de otras provincias o extranjeras).

De la tabla, en la que se relacionan los distintos datos, se desprende que hay una variación considerable al alza en el número de accidentes en los meses de verano (el 51 por 100 en Málaga o el 38 por 100 en Valencia), y una disminución relativamente apreciable en Almería y Tarragona, del 9 y del 6 por 100, respectivamente.

En cuanto a la presencia de matrículas foráneas en los accidentes, el 36 por 100 de los vehículos accidentados circulaban fuera de su provincia, pero hay que destacar el caso de Almería (43,12 por 100) y Tarragona (52,65 por 100), que son precisamente las únicas provincias en las que ha disminuido en verano el promedio mensual de accidentes. Aunque no se ha estudiado en profundidad la aparente contradicción de estos datos, una de las razones —sobre todo en el caso de Tarragona— podría estar relacionada con el carácter «puente» de estas provincias.

ACCIDENTALIDAD VERANIEGA

Provincia	Promedio mensual (todo el año)	Promedio mensual (julio y agosto)	Δ en %	Matrículas «foráneas» en los accidentes
Málaga	103	156	51	31,37
Almería	67	61	-9	43,12
Alicante	131	150	14	33,17
Valencia	168	232	38	21,53
Castellón	76	95	25	34,10
Gerona	126	158	25	41,11
Tarragona	110	103	-6	52,65
Cantabria	68	83	22	37,73

CUANDO CIRCOLE POR TRAVESIAS, REDUZCA SU VELOCIDAD Y EXTREME SU ATENCION CON NIÑOS, PEATONES Y CICLOMOTORES



EL VIAJE PARA EL LUGAR DE VACACIONES «PILLA» A MUCHOS COCHES «FUERA DE PUNTO»

Una pequeña revisión de los puntos neurálgicos de nuestro automóvil, realizada por un taller mecánico antes de la salida de vacaciones, puede evitarnos, por poco dinero, más de un susto y una parte de los accidentes que se producen durante esta época estival. Algunas de las operaciones y comprobaciones las puede hacer el propio usuario; de hecho, algunas de ellas (como, por ejemplo, la verificación del estado de

LO QUE DEBE COMPROBAR EN SU COCHE

J. M. M. Fotos: Miguel GARROTE

presión de los neumáticos) debe hacerla el conductor cada cierto tiempo. No obstante, merece la pena que visite su taller habitual y se quede tranquilo, tras un repaso completo a los principales puntos de seguridad de su vehículo. El precio que podría pagar por una avería no revisada, no sólo en dinero, sino —ahí está lo importante— en vidas humanas, es incalculable. Salga tranquilo de vacaciones.

BOMBILLAS

Verifique el correcto funcionamiento de todas las bombillas del sistema de iluminación de su vehículo. Luces de posición, de cruce, de carretera, marcha atrás, intermitentes, luz de freno, «warning» (si se posee), tanto en la parte delantera como en la posterior, deben ser comprobadas. Recuerde, además, revisar si cuenta con un equipo completo de luces de recambio, que es obligatorio llevar en el coche siempre, según el Código.

No sólo aquellos conductores que piensen realizar el gran desplazamiento hasta su lugar de veraneo por la noche deben cuidar especialmente las luces, sino todos; luego, siempre hay pequeñas excursiones



en las que «se echa la noche encima». Las luces no sólo sirven para ver, sino que son un sistema de seguridad activa al darnos a conocer a los restantes conductores. Ver y ser vistos. Ese es el lema.

AMORTIGUADORES

De los elementos de la suspensión de los vehículos no sólo depende la comodidad de los viajeros, sino también la estabilidad del automóvil. A plena carga, un amortiguador con un muelle en mal estado se convierte en un grave peligro para la seguridad del vehículo, aunque en viajes cortos y sin carga (como los que la mayoría de los vehículos realizan habitualmente durante el resto del año) se solventa este problema con pequeñas incomodidades.

Vigile el estado de los muelles de la amortiguación, sobre todo si ha notado molestias o falta de estabilidad en el automóvil. Recuerde que la vida útil media de un amortiguador suele cifrarse en torno a los 40.000 kilómetros.

BUJIAS

De la buena chispa que produzcan las bujías dependen un buen encendido y una correcta combustión del carburante; se conseguirá, de esta forma, una mayor potencia y un menor consumo del vehículo.

Las comprobaciones se centrarán en que haya una correcta separación entre los electrodos de las mismas y en que ninguna se halle «perlada». Su fallo producirá más molestias que verdadera gravedad.

Igualmente, es aconsejable llevar bujías de repuesto para un cambio de emergencia. Tenga cuidado, en este caso, de incorporar bujías de las mismas especificaciones que determina el fabricante de su vehículo y de las que lleve ya instaladas.

CORREAS DEL GENERADOR ALTERNADOR

Una tensión adecuada y un buen estado de las correas de transmisión entre el cigüeñal y el generador o alternador garantizan una correcta carga de la batería. Compruebe estas correas y si observa que su auto, tras unos kilómetros de circulación, no recarga correctamente la batería, haga revisar el sistema por un taller especializado.

CARBURADOR-BOMBA DE INYECCION

Una limpieza del carburador y una pequeña puesta a punto del mismo, no sólo mejorarán el consumo de combustible de su automóvil, sino que éste emitirá unos gases menos contaminantes y evitará algunos molestos «tirones» del motor. Igualmente, mejorarán la potencia y el rendimiento general del motor.

En vehículos dotados de bomba de inyección, conviene revisarla, ya que cumple funciones idénticas a las del carburador.



CORREAS DE VENTILACION

Es necesario comprobar tanto el estado general de las correas como la tensión de las mismas. Estas pequeñas correas tienen la fundamental misión de conectar la bomba del agua, el generador y el ventilador (o sólo los dos primeros elementos, en el caso de contar el vehículo con un electroventilador) y asegurar el funcionamiento de la refrigeración del motor. Cualquier pequeño defecto en el estado de las correas (picaduras, roturas o simplemente vejez del material, lo que algunos denominan «estar pasadas»), o una tensión defectuosa de las mismas irán a más durante un viaje y determinarán un claro peligro de «calentón» o «gripaje». En cualquier caso, esta pequeña comprobación puede evitarle un muy molesto parón.

Además, resulta aconsejable llevar unas correas de repuesto. Apenas ocupan espacio y pueden salvarle de una situación enojosa.

BATERIA

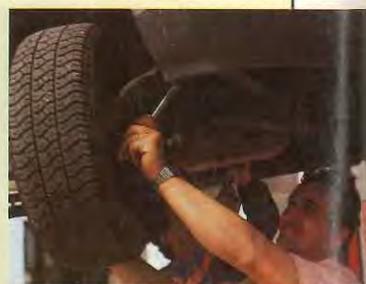
Dos son las precauciones que se deben tomar respecto a la batería antes de emprender un viaje. Uno, el nivel del líquido—caso de tratarse de una batería con mantenimiento—, que deberá encontrarse alrededor de un centímetro por encima de las placas; si el nivel desciende, conviene añadir únicamente agua destilada. Dos, los bornes, que deberán estar limpios de sulfato y protegidos con vaselina, sobre todo si se va a viajar a zonas húmedas o costeras.

Mediante estas dos pequeñas



precauciones se evitarán malas conexiones y averías eléctricas, ya que estos elementos son responsables de cosas tales como el arranque, las luces, instrumentación, etcétera.

DIRECCION



En las situaciones de mayor exigencia para el vehículo, como pueda ser un desplazamiento largo o marcha a plena carga, la dirección es uno de los elementos más importantes de seguridad activa, si se encuentra en buen estado.

Vigile cualquier holgura o ruido en la dirección que haya podido detectar y acuda inmediatamente a un taller especializado.



FILTRO DEL AIRE

Dos comprobaciones sencillas bastan en lo que al filtro del aire se refiere. Primero vigile que se encuentre en la

posición señalada como de verano (suele venir marcado mediante unos pictogramas en la tapa del filtro). La operación de cambio es muy sencilla; generalmente sólo se trata de aflojar unos tornillos.

La segunda, sustituir el cartucho del filtro si se ha circulado mucho por carreteras polvorientas o si se ha cumplido el período de vida útil determinado por el fabricante para esta pieza. Como norma general, el filtro del aire debe sustituirse aproximadamente cada 10.000 kilómetros.

ESTADO DEL NEUMATICO

El estado general de las gomas ha de ser bueno. Examínelas. Si encuentra grietas longitudinales o transversales, o abultamientos anormales en los laterales del neumático, es señal de que hay que sustituirlo. Igualmente, la banda de rodadura deberá tener, como mínimo, una profundidad de 1,5 milímetros; de lo contrario, deberá sustituir el neumático, ya que la banda es la responsable de desalojar el agua y, por tanto, de evitar patinazos y deslizamientos en superficies mojadas, por pérdida general de tracción.

Cualquiera de las anomalías señaladas podría proporcionarle un susto durante el viaje, ya que los neumáticos influyen en muchos factores de la seguridad de un vehículo (suspensión, estabilidad, agarre, frenada, etcétera).



Las recomendaciones de los fabricantes

ACTUALMENTE los conductores están bastante acostumbrados a viajar en coche durante todo el año (fines de semana, desplazamientos de negocios, «puentes», etcétera), y se tiende a que los vehículos modernos cada vez requieran menos atención por parte del conductor. Sin embargo, considero conveniente recordar la necesidad de efectuar al vehículo una revisión completa antes de emprender un desplazamiento largo, en aquellos casos en que los conductores hayan descuidado seguir las indicaciones reflejadas en la Guía de Entretenimiento del coche. Que el vehículo se encuentre en perfecto estado es la mejor forma de lograr las máximas garantías de seguridad en las carreteras y de realizar el viaje sin contratiempos. Esta revisión debe comprender los siguientes apartados:

- Puesta a punto. Incluye limpieza o sustitución del filtro del aire, limpieza del carburador, reglaje o sustitución de las bujías y reglaje del punto de avance.
- Niveles. De la batería, aceite del motor, líquido de la suspensión o frenos (según los modelos), circuito de refrigeración y líquido del limpiaparabrisas y lavalunetas.
- Controles. Ajuste de las ruedas. Estado de los neumáticos y de las plaquetas de frenos. Revisión del freno de mano y del alumbrado, con reglaje de faros. Comprobación del estado y la tensión de las correas de los elementos anexos al motor. Y, por último, reglaje del embrague.

Una vez realizadas estas operaciones, se debe probar el vehículo.

Por otra parte, no se debe sobrecargar al coche y es necesario distribuir adecuadamente el peso dentro del vehículo si éste no posee suspensión hidroneumática, por lo que esta precaución no es necesaria si se trata de un Citroën BX o CX. Por lo demás, no tengo nada que añadir a las recomendaciones que hace la Dirección General de Tráfico.

Pedro TARACENA

NIVEL DEL DEPOSITO DE ACEITE

El aceite lubrica todas las piezas móviles del motor, evita su desgaste por el roce y aumenta la vida útil del mismo. Un nivel de aceite por debajo de lo recomendado produce, a largo plazo, una pérdida de potencia y una vida útil más corta. (Si usted es de los que «miran la peseta» deberá tener en cuenta, además,

que un coche con el motor en malas condiciones es peor valorado a la hora de venderlo.)

Pero, además, este bajo nivel de aceite tiene un peligro a corto plazo y que puede surgir durante su desplazamiento hasta su lugar de vacaciones: el «gripaje» en pleno viaje.

Vigile, antes del viaje, el nivel del depósito de este líquido. Si observa que es demasiado bajo, rellénelo hasta el nivel indicado con un aceite de iguales características al utilizado. Por otra parte, si nota usted que su vehículo pierde aceite (verá manchas en el suelo cuando su coche lleve un tiempo aparcado) o consume demasiado (notará que el nivel del depósito está bajo cada poco tiempo), condúzcalo inmediatamente a un taller especializado.



APROVECHE LA OCASION. HAGA REVISAR TODOS LOS ELEMENTOS DE SU COCHE EN UN TALLER ESPECIALIZADO



Te lo dice un amigo

Esta ardilla que tienen aquí al lado y que nos acompaña en distintas páginas de la revista será, en cierta manera, la protagonista del verano. Su imagen animada se mezclará con la vida real en «spots» televisivos, pondrá su dulce voz en «off» en las cuñas radiofónicas y sus palabras quedarán impresas en singulares «bocadillos» cuando de prensa escrita se trate. Será la encargada de recordarnos a todos durante el verano esos mensajes sobre seguridad vial que nunca está de más recordar. Será nuestro amigo permanente durante el verano. Amablemente nos recordará los peligros de las salidas masivas, la velocidad inadecuada, los accidentes del fin de semana, la utilidad del cinturón de seguridad o el casco y la inseguridad y riesgo que produce el alcohol. OJO. TE LO DICE UN AMIGO.





DEGRADACION DEL ACEITE (KILOMETRAJE)

Compruebe, antes de emprender el viaje, si está cercano el momento de sustituir el aceite del motor. Cuando este elemento se va degradando, va perdiendo sus características lubricantes y poniendo en peligro el motor, con la consiguiente amenaza de «gripaje» durante el viaje. Si se ha cumplido el número de kilómetros aconsejado o está cerca de cumplirse, es aconsejable sustituir el aceite. Tenga en cuenta que quizá en el lugar de vacaciones no sea tan fácil encontrar un taller que se lo cambie. En un taller especializado le aconsejarán acerca de las condiciones del aceite en función de las características de la climatología que vaya a encontrar; sobre todo, en función de las temperaturas.



MANGUITOS

Conviene comprobar el estado de los manguitos del circuito de refrigeración y de las abrazaderas. En el caso de encontrar grietas o roturas, sustituir las piezas. También suele ser aconsejable llevar manguitos de repuesto para una sustitución de urgencia. Más de una avería se ha producido por estos elementos, tan simples en apariencia.

FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR

Los preparativos para la salida de vacaciones pueden ser un buen momento para comprobar si es hora de sustituir el filtro del aceite. Esta pieza está destinada a recoger las impurezas que flotan en el aceite, para que no estropeen las piezas del motor. Este filtro tiene una vida útil que cada fabricante especifica en determinado número de kilómetros; no obstante, todos suelen recomendar la sustitución de este filtro cada menos tiempo si se circula habitualmente por carreteras polvorientas. Consulte las especificaciones de su vehículo al respecto y sustituya el filtro si le corresponde o le va a corresponder durante sus vacaciones.

Como norma general, podríamos decir que el filtro del aceite suele estar diseñado para una vida media, en condiciones normales, de 10.000 kilómetros.

Este período se acorta en el caso de circular por caminos y carreteras polvorientas.



NIVEL DEL LIQUIDO DE FRENOS

El líquido de frenos es el encargado de transmitir la presión ejercida por el conductor sobre el pedal de freno hasta los elementos frenantes (pastillas y discos). Como responsable último de la seguridad, hay que vigilar este sistema con especial cuidado; un nivel inadecuado de líquido o aire en el interior del circuito pueden ser responsables de una frenada defectuosa.

La comprobación de este ni-

vel es sumamente sencilla: basta observar el vaso de expansión de este líquido y comprobar que se encuentra entre las marcas de máximo y mínimo. Si su automóvil presentara repetidas bajadas del nivel de líquido por debajo del mínimo aceptable, podría tratarse de una fuga, quizá por una fisura en alguno de los manguitos. Haga revisar inmediatamente el sistema de frenos por un técnico especializado.



Las recomendaciones de los fabricantes

LOS puntos de verificación recomendados, basados en el programa de mantenimiento Opel, son los siguientes:

Sistema de refrigeración del motor: Este apartado es de importancia ya que el refrigerante, a base de glicol, ofrece una extraordinaria protección del circuito de refrigeración del motor y calefacción contra la corrosión, mejora la refrigeración propiamente dicha y protege contra la congelación en temporada invernal. Dentro de este capítulo, se comprueba el nivel de refrigerante, estado del radiador, estado del depósito de expansión, comprobación de manguito y abrazaderas, bomba de agua, correa del ventilador, etcétera.

Sistema motriz: Para el buen funcionamiento y prestaciones del vehículo, seguridad en el tráfico y protección del medio ambiente, es importante poner en práctica los trabajos de mantenimiento. Es una exigencia técnica que todo motor consuma aceite; por tanto, debe controlarse el nivel cada 500 kilómetros y especialmente antes de dar comienzo a un viaje largo. En esta operación se incluye puesta a punto del encendido, comprobación nivel aceite, aceite en caja de

cambios y servodirección, posibles pérdidas por juntas, retenes, etcétera, posibles fugas en el sistema de escape.

Sistema de frenos: Los frenos son un factor muy importante para la seguridad. Con pastillas nuevas no se debe frenar brusca e innecesariamente durante los primeros 200 kilómetros con vistas a una mayor efectividad y duración; poco después de comenzar a circular debe controlarse el funcionamiento rodando a poca velocidad. Hay que comprobar nivel líquido de frenos y sustituir éste anualmente.

Otros: Comprobar estado de escobillas y limpiaparabrisas, nivel del líquido lavacristales, reglaje y funcionamiento de los faros, pilotos traseros y testigos, así como el estado de los neumáticos. El mantenimiento del inflado prescrito para los neumáticos es premisa indispensable para el confort en marcha, seguridad en el tráfico y duración de los mismos. Recomendamos controlar la presión cada quince días y antes de cualquier viaje largo. General Motors España recomienda igualmente comprobar el estado de los cinturones de seguridad, así como el uso de los mismos incluso en el tráfico urbano, ya que éstos pueden salvarle la vida.

PRESION DE LOS NEUMATICOS

De una correcta presión no sólo dependen cuestiones como el consumo (que aumenta con inflados inadecuados), sino la propia seguridad. Así, por ejemplo, una presión insuficiente genera más calor sobre la rueda y «calienta» los frenos, disminuyendo su capacidad; si la presión es superior a la necesaria, el neumático apoya sólo sobre la parte central de la banda y reduce la estabilidad y el «agarre» del vehículo.

La presión depende no sólo del vehículo concreto que posea, sino también de las características de las vías por las que vaya a circular y del peso o carga que vaya a llevar. No obstante, el nivel de presión viene especificado en los documentos del propio coche. Además, casi



todas las gasolineras tienen tablas expuestas al público con la presión de los neumáticos de los principales modelos de automóviles.

Una precaución: compruebe la presión con los neumáticos en frío y vigile que el manómetro de la gasolinera funcione correctamente; si tiene dudas, cambie de gasolinera. Merece la pena.

Por último, no olvide la rueda de repuesto. Recuerde que debe llevar presión; si no, no le valdrá de nada.

NIVEL DEL LIQUIDO DE REFRIGERACION

En la mayoría de los casos, la refrigeración del motor suele hacerse mediante agua. Vigile, antes de salir, que el nivel de líquido en el depósito de expansión se encuentre entre las marcas de máximo y mínimo.

Convendría que durante el período previo a las vacaciones haya comprobado si su vehículo pierde líquido refrigerante, en cuyo caso deberá pasar por un taller. Igualmente



sería aconsejable llevar en el maletero un frasco con agua, para añadir durante el viaje en caso de que fuera necesario.

PLATINOS

En aquellos coches que los tengan, conviene revisar la correcta separación de los platinos. No suelen ocasionar una avería grave, caso de ir incorrectamente reglados, pero sí proporcionan molestias durante el viaje. La comprobación en un taller es relativamente rápida y sencilla.

COLOQUESE EL CINTURON DE SEGURIDAD DESDE EL ARRANQUE



PASTILLAS Y DISCOS DE FRENOS



Por su importancia, conviene comprobar el estado de desgaste de las pastillas de los frenos. Algunos vehículos incorporan un dispositivo de aviso de un desgaste excesivo, mediante un indicador luminoso en el tablero de mandos. Pero, en todo caso, conviene realizar una revisión cada 25.000 kilómetros, que suele ser el tiempo máximo de duración de las pastillas.

Dos son los peligros derivados de unas pastillas excesivamente desgastadas. Primero, una frenada inadecuada, con

mayor necesidad de metros para detener el vehículo.

Segundo, el peligro de rayar un disco, cuya sustitución suele resultar cara y con el consiguiente deterioro en la frenada. Ya, de paso, eche una ojeada a los discos de frenos, sustituyéndolos ante cualquier eventualidad.

Las recomendaciones de los fabricantes

PARA su tranquilidad, revise antes de salir de viaje todos estos puntos de su vehículo.

- Estado de los frenos:
 - Control del nivel del líquido.
 - Desgaste de las pastillas.
- Estado de los neumáticos:
 - Control y puesta a presión (incluida la rueda de repuesto).
- Control del estado de la dirección:
 - Holguras.
- Control de los niveles:
 - Lavacristales, refrigeración, dirección asistida, gas freón, aceite motor y caja de cambios.
- Circuito de refrigeración motor.
- Luces:
 - Control de su estado y reglaje de faros si es necesario.
- Lámparas y repuestos obligatorios.
- Puesta a punto de encendido y carburación:
 - Control en la puesta a punto, ángulo de leva, punto de encendido, bujías, contactos distribución, etcétera.
- Correas:
 - Control de su estado, tensión y reglaje.



REGLAJE DE FAROS

Los conductores acostumbrados a la circulación nocturna saben cuán molestos y peligrosos son unos faros mal regulados. Si la altura es insuficiente, alumbrarán pocos metros de carretera y se verá mal; si es demasiada, deslumbrarán a los conductores que viajen en sentido opuesto al nuestro.

Muchos de los manuales que entregan los fabricantes con los vehículos explican cómo realizar esta operación, que se puede hacer frente a una simple pared. No obstante, en la actualidad muchas compañías de asistencia regulan los faros gratuitamente y en los talleres lo harán por una cantidad exigua de dinero.

Igualmente, conviene limpiar los faros de suciedad antes de emprender el viaje, para que aquella no disminuya significativamente la intensidad lumínica de las luces.

SI CIRCUA EN MOTO, EL CASCO ES OBLIGATORIO Y, SOBRE TODO, FUNDAMENTAL PARA SU SEGURIDAD



Las recomendaciones de los fabricantes

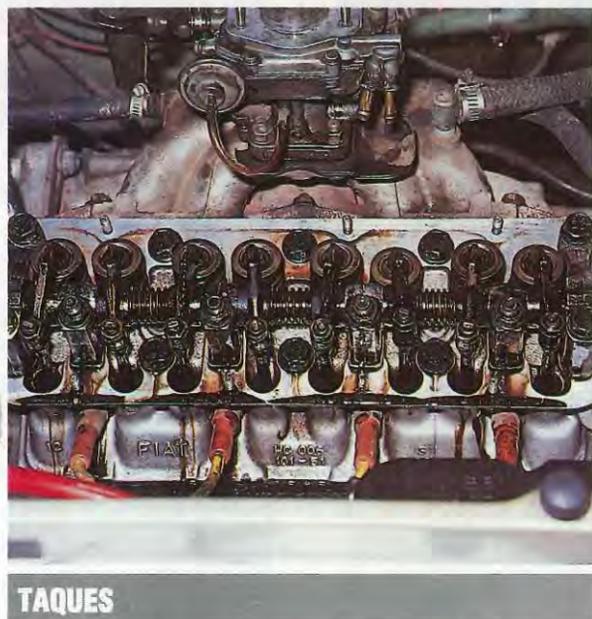
LA filosofía de Ford en cuanto a recomendaciones de cara al mantenimiento de un coche es clara. Si el cliente sigue las pautas de mantenimiento del vehículo recomendadas por Ford y, consecuentemente, realiza las oportunas revisiones periódicas, no es preciso preocuparse de realizar ninguna revisión específica, ya sea en verano como en invierno.

Así, la primera revisión de un coche Ford se realiza a los 2.500 kilómetros, sin coste adicional alguno para el cliente y que es, en suma, un breve pero exhaustivo reconocimiento del perfecto funcionamiento del vehículo.

Posteriormente se realiza una segunda revisión a los 10.000 kilómetros o a los seis meses de conducción, y una tercera a los 20.000 kilómetros o a los doce meses.

Estas revisiones esporádicas garantizan un control adecuado del coche, por lo que no sería necesario tomar ninguna precaución adicional por parte del cliente de Ford para la puesta a punto de su vehículo, en cualquier estación del año.

Gabriel RAMOS GONZALEZ



TAQUES

Bien reglados, los taqués aseguran la correcta «respiración» del motor del automóvil, al permitir el paso del aire y de los gases de la combustión de los cilindros. Así, mejoran el consumo y el rendimiento del motor. En un taller se los reglarán de forma adecuada.

Los nueve pasos inevitables para un buen viaje



CONDUCTOR PREVENIDO VALE POR DOS

ANTES de ponerse en marcha, y una vez revisado el vehículo, existen una serie de factores que hay que tener en cuenta. Preverlos no sólo resultará más cómodo, sino incluso más seguro. Ya lo dice el refrán: «Hombre prevenido, vale por dos». Y valer por dos es casi imprescindible, teniendo en cuenta lo hercúleo de los trabajos que surgen cuando uno va a salir de vacaciones.

1 SUEÑE CON LOS ANGELITOS.—Recuerde que debe ponerse ante el volante descansado. El cansancio disminuye los reflejos y de ellos puede depender un accidente. Salga descansado, pero cuando durante el transcurso del viaje note sensación de fatiga, pare y descanse o cédale el volante a otro conductor. Si siente sueño, busque un lugar donde aparcar el coche y duerma unas horas; ya sabe que es mejor llegar cuatro horas después que verse envuelto en un accidente.

2 EL HOMBRE DEL TIEMPO.—Planifique la ruta que va a seguir y las carreteras por las que va a circular y no olvide prever las condiciones meteorológicas. Recuerde añadir a su equipaje elementos de seguridad. Entérese de si va a atravesar zonas de lluvias, tormentas o nieblas en su itinerario; así irá preparado y podrá extremar las precauciones.

En cuanto a la preparación



de la ruta a seguir, intente evitar aglomeraciones y atascos. La Dirección General de Tráfico, como en anteriores años, dispone de un servicio de teléfonos (Centro de Información y Regulación de Asistencia Mecánica y Sanitaria) donde le informarán de forma personalizada de los momentos más adecuados para realizar el viaje (días, horas, etcétera), los itinerarios más rápidos, posibles desvíos, puntos de asistencia, zonas de descanso. Si tiene algún problema, llame al (900) 12 35 05.

3 CON LISTA, LISTOS.—Conviene hacerse una lista con los objetos que deba llevar. Antes de arrancar el automóvil, compruébela. Se evitará algún olvido y hasta alguna discusión. No olvide incluir en esa lista la documentación del coche y la personal, gafas graduadas (si las necesita) y de sol (si le molesta la luz), los repuestos esenciales del automóvil, etcétera.

4 VISTASE «A LA COMODA».—Para el viaje no trate de vestirse «a la última»; sobre todo en el caso del conductor es más importante la comodidad que la posible presunción. No se ponga ropa demasiado ceñida ni que le oprima en alguna parte; calce zapatos cómodos, que no le opriman el pie, pero que tampoco tengan posibilidad de engancharse ante una reacción brusca, ni

que resbalen. Además, tenga en cuenta que la vestimenta sea fresca, ante la posibilidad de que la jornada sea calurosa. Recuerde que el viaje será menos pesado si no se siente incómodo.

5 «SI BEBES, NO CONDUZCASSS».—No ingiera bebidas alcohólicas antes de situarse ante el volante para el viaje; de sus reflejos depende no sólo su seguridad, sino la de

Si le pasa algo así, la receta está clara: resignación, trabajo y paciencia...

sus pasajeros e incluso la de los demás conductores. Y el alcohol disminuye su capacidad como conductor. Tenga cuidado también con las comidas. Coma lo suficiente, pero no de forma copiosa, ya que le provocará una rápida somnolencia. Es recomendable tomar frutas y sus derivados (zumos). Por el contrario, evite tomar bebidas con excitantes: té, café y refrescos con cafeína.

6 ¡A LA CARGA...!—Quizá el momento más peliagudo de las vacaciones sea el de cargar el equipaje. Las maletas, y sobre todo las bolsas de plástico, parecen multiplicarse como por arte de magia en la misma medida que disminuye el maletero. No se acalore. Procure distribuir la carga y el peso por igual en ambos lados del vehículo, para no perjudicar la estabilidad del mismo. Tenga la misma precaución si va a colocar parte del equipaje en una baca e incluso procure repartir equitativamente el peso de los pasajeros. No coloque prendas u objetos que le impidan la vi-

sibilidad en la bandeja posterior.

7 LOS «PEQUES», DETRAS.—Tenga cuidado con los niños y animales, si los lleva. Los animales deben ir separados físicamente del conductor mediante algún tipo de barrera. Los niños resulta necesario que vayan en el asiento posterior y, si puede ser, acompañados por alguna persona mayor; no obstante, insístale en que procuren no distraerle con juegos y gritos. Un sobresalto puede ser muy peligroso.

8 LO IMPORTANTE ES REGRESAR.—Una vez que ponga el coche en circulación, recuerde que el auto, bastante más cargado que habitualmente, tiene unas reacciones más lentas y piense que está circulando por carreteras para usted desconocidas. Mantenga la distancia de seguridad, especialmente durante las caravanas, y no se distraiga consultando el mapa. Que lo haga algún pasajero o deténgase un momento y compruebe la ruta.

9 POR FAVOR, LLEGUE A SU DESTINO Y VUELVA.

Las recomendaciones de los fabricantes

Susted prepara sus vacaciones con tiempo suficiente, también su vehículo debe prepararlo con suficiente antelación. Automóviles Peugeot-Talbot le aconseja que días antes de su viaje visite su servicio oficial y pida que «realicen la revisión de su vehículo», indicando lo que usted, como usuario, precise, según su apreciación y economía, si bien APT le recomienda:

PARA SU VEHICULO

- Revisen sus correas, tensión, estado. CAMBIEN la que esté dudosa.
- Vean sus manguitos, sin fuga de líquido, en buen estado. Cambie lo deteriorado.
- Examinen los neumáticos, presión, estado. No ahorre jamás en este concepto.
- Revisen sus frenos. Al frenar el vehículo no se debe ir de lado, obsérvelo.
- Comprueben todos los niveles, batería, aceite, líquido de refrigeración frenos, dirección asistida (si tiene) y la caja de cambios.
- Las luces funcionan todas: stop, intermitencias, etcétera. Faros sin deslumbrar.

— Revisen su aire acondicionado, puede necesitar carga y este es el momento.

Mil doscientos puntos de servicio oficial Peugeot-Talbot en toda España conocen las atenciones que han de prestar a su vehículo.

Altas temperaturas, largos recorridos, retenciones. Una dura prueba que nuestros vehículos superan con éxito; no obstante, vigile su cuadro de señales frecuentemente, esta previsión le alertará de algún imprevisto y le evitará así trastornos mayores.

PARA USTED, CONDUCTOR

La postura ha de ser relajada, con su espalda sobre el respaldo del asiento, los brazos y las piernas deben quedar SEMI ESTIRADOS para alcanzar volante y pedales. Posicione los espejos de forma que, sin mover la cabeza, pueda ver sin obstáculos.

Y... conduzca por la derecha. Recuerde que siempre hay alguien que va más rápido. Siempre que pueda, vigile la marcha del vehículo que va delante del que precede al suyo, en caso de retención, usted tendrá una PRECIOSA VENTAJA (sin olvidar al de atrás).



En fechas punta se refuerzan las guardias para dar información directa a los conductores las veinticuatro horas del día.

PREPARAR una operación como la del verano, en la que hay momentos en los que se yuxtaponen salidas y retornos, implica la colaboración y coordinación de numerosas personas, instituciones y la puesta a punto de medios mecánicos y técnicos sofisticados. La estrategia a adoptar está basada, en primer lugar, en el análisis y la información que suministra cada Jefatura Provincial de Tráfico, que, previamente, ha reunido al Subsector de la Guardia Civil correspondiente, Policías Municipales, Demarcación de Carreteras del MOPU, Concesionarios de Autopistas y asociaciones de transportistas.

Tras esas reuniones, en las que se acuerdan las medidas especiales a adoptar en los correspondientes puntos conflictivos (regulación de cruces, finales de desdoblamientos, obras y posibles itinerarios alternativos), la DGT analiza la situación global y, en su caso, da el visto bueno o procede a la rectificación correspondiente, teniendo en cuenta que las medidas especiales que se van a establecer rebasan siempre los ámbitos provinciales e incluso regionales.

El plan, a escala nacional, se basa en esos datos puntuales que remiten las Jefaturas Provinciales y, en otros, más generales, que se conocen por la experiencia de años anteriores y por

Multitud de datos, medios técnicos y humanos se preparan para el gran éxodo veraniego

OPERACION EN MARCHA

los que suministran los aforadores móviles situados estratégicamente en los grandes ejes de comunicación.

MEDIOS TECNICOS Y HUMANOS, A TOPE

Los medios técnicos y humanos de que dispone la DGT se ponen a trabajar a pleno rendimiento. Por un lado, casi los 6.400 hombres que conforman la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil están esos días en la carretera, lo que supone supresión de permisos y traslado de efectivos de unos lugares a otros para realizar tareas, fundamentalmente de regulación, aunque esto no quiere decir que los equipos de atestados, ra-

dar, fotocontrol, etcétera, no sigan funcionando.

Asimismo, se establecen rutas específicas para las patrullas de helicópteros para recoger información puntual y realizar tareas de vigilancia y regulación mediante megafonía. Los sistemas de comunicación por radio son fundamentales para actuar con la urgencia necesaria en situaciones críticas. El centro de control que dirige la operación desde Madrid mantiene línea abierta con las cinco grandes áreas regionales de control: Barcelona, Valencia, Málaga, Valladolid y Burgos, para establecer y coordinar las estrategias adecuadas en cada caso.

Además de estas medidas, que intentan disminuir la accidentabilidad e incrementar la fluidez, también se pretende llegar a los mismos fines por otras vías, como las campañas de concienciación. Minuciosos estudios realizados por la DGT han conducido a la certeza de que determinadas situaciones y factores son los principales desencadenantes o agravantes de la mayoría de los accidentes de tráfico.

Por ello, al establecer el «briefing» al que las distintas agencias publicitarias debían ceñir sus estrategias creativas, se eligieron seis grandes temas: desplazamientos masivos, velocidad inadecuada-salida de la vía, juventud-accidentes fin de semana, cinturón de seguridad, casco para los motociclistas, y alcohol-conducción.



Cinco centros de control, como éste de Barcelona, regulan la circulación en sus zonas respectivas y transmiten información al control central de Madrid.

Entre las catorce agencias que se presentaron a concurso para la campaña Seguridad Vial '89, para la que se han presupuestado 500 millones de pesetas, se eligió a BCK-Madrid. La campaña se fundamenta en seis spot en los que se conjuga la imagen real y el dibujo animado, protagonizado por una ardilla —que podría simbolizar la conciencia vial— que unas veces alerta y otras da consejos.

También esta revista trata de hacer llegar, a sus 350.000 suscriptores, el sentido de la responsabilidad necesario para que se eviten todo tipo de imprudencias. En el marco de cuantas acciones ejercita la DGT para prevenir la accidentalidad y mejorar la fluidez del tráfico, una vez más publicamos un mapa de carreteras con información detallada de puntos conflictivos e itinerarios alternativos fruto del esfuerzo de todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico y de la Consejería de Circulación de la DGT.

NO PODRAN CIRCULAR CAMIONES

Entre las medidas especiales que se implantarán con carácter general, hay que citar la de la restricción de la circulación de los camiones por determinadas carreteras y en fechas y horas establecidas. Aunque en el pasado puente del 1 de mayo se produjeron cortes en las carreteras N-I y N-III por parte de algunos camioneros para pro-



Todos los efectivos humanos de la Agrupación de Tráfico trabajan a pleno rendimiento durante las vacaciones.

SI SUFRE UN ACCIDENTE O AVERIA, RETIRE INMEDIATAMENTE SU AUTOMOVIL DE LA CALZADA



testar por esta medida —diez de los cuales pasaron a disposición judicial—, para este verano se piensa llevar a rajatabla. Para ello, los delegados de Gobierno y gobernadores civiles tienen instrucciones concretas con el fin de que reestablezcan la circulación —caso de producirse incidentes— con la ayuda de la Guardia Civil Rural y Fuerzas Antidisturbios.

Más que retener a los camiones en determinados puntos, se quiere que no salgan, para lo cual se ha enviado una carta a cada transportista para informarle individualmente de las restricciones, y la posibilidad de conocer, a través de las distintas Jefaturas Provinciales, los detalles pormenorizados. Contravenir estas normas originará la aplicación escalonada de tres medidas sancionadoras. La primera, exclusivamente económica; la siguiente, además de pecuniaria, puede conllevar la retirada del permiso de conducir, y, por último, la puesta a disposición de la autoridad judicial por alteración del orden público y desobediencia a los agentes de la autoridad.

Por otra parte, para este año se espera paliar, en gran medida, el gran atasco que se produce en Tordesillas por la afluencia de emigrantes portugueses, lo mismo que en Salamanca, ya que se habilitará un carril en las variantes que actualmente se están construyendo. Aunque tampoco se dará un uso completo a la variante; se espera descongestionar Talavera de la Reina, y en Ocaña, como ya se hiciera en Semana Santa, se dará acceso directo a la N-IV antes de conectar con la N-301.

La afluencia masiva hacia Santiago de Compostela de más de 350.000 personas con motivo de la visita del Papa a Galicia y Asturias durante los días 19, 20 y 21 de agosto, afectará muy directamente a las distintas carreteras del Camino de Santiago en las zonas norte y noroeste de España. Debido a la presencia de numerosos peregrinos que cambiarán el coche por la bici, el caballo o irán andando, se está estudiando la posibilidad de acotar una zona con un radio de unos 50 kilómetros para restringir el tráfico privado.

Se trata de una época en la que toda Europa está de vacaciones y a la circulación habitual de vehículos nacionales hay que añadir la de nuestros vecinos portugueses y marroquíes por las carreteras N-I, N-IV y N-620, y otros extranjeros que acuden a nuestras playas por la N-340.

Algunos fabricantes de coches y sociedades de asistencia ponen en marcha operaciones especiales en estas fechas

LOS TELEFONOS DE LA "ESPERANZA"

La masiva afluencia de vehículos en las carreteras, durante las denominadas operaciones salida y retorno, con motivo de las vacaciones estivales, no es sólo un problema para la DGT. Talleres, fabricantes y vendedores de automóviles, asociaciones de ayuda, servicios técnicos oficiales... Todos sufren un incremento espectacular de llamadas en demanda de sus servicios. Por esta razón, muchas de estas empresas ponen en marcha operaciones «verano», incrementando sus efectivos, disponiendo números de teléfono especiales, situando sus efectivos en estado de alerta, fijando servicios de veinticuatro horas, etcétera.

Así, por ejemplo, Fasa-Renault pone en funcionamiento «Renault Asistencia», centralizando todas las llamadas de auxilio a través del siguiente número de teléfono: (91) 456 39 99. Además, situará en puntos estratégicos de las carreteras un buen número de vehículos de esta red de asistencia, que recibirán las peticiones de auxilio centralizadas en el número de «Renault Asistencia», acudiendo el vehículo más cercano a realizar la reparación. Además, durante los fines de semana de julio y agosto y los primeros quince días de septiembre, sus talleres abrirán de 10 a 14 y de 18 a 22 horas, con mano de obra gratuita.

Peugeot-Talbot, por su parte, también centraliza las llamadas a través de un número telefónico (91) 597 21 25, donde las

peticiones son atendidas en español, francés, inglés y alemán. Además, cuenta con una importante flota de vehículos identificados, circulando por las principales rutas desde las 8 a las 20 horas de cada día, incluidos sábados y festivos y una red de 1.200 puntos de asistencia distribuidos por toda España.

Opel-General Motors, aparte de los servicios de guardia y ayuda en carretera ofrecidos por determinados puntos zonales de la red oficial, recomienda que se contacte con el teléfono de Europ Assistance (91) 597 21 25, colaborador de Opel, en funcionamiento durante las veinticuatro horas del día y en el que podrá obtener información sobre sus desplazamientos, asistencia médica, turística, asesoramiento de red hotelera, etcétera.

Citroën, que cuenta con más de 1.000 puntos de asistencia, sólo refuerza sus servicios habituales durante este período. Centraliza todas las llamadas de ayuda en tres teléfonos: (91) 450 11 11, para el territorio peninsular; (971) 20 81 00, para las Islas Baleares, y (928) 37 36 43, para Canarias. Citroën cuenta con dos servicios. El primero, Citroën Veinticuatro Horas, es gratuito para todos los vehículos de esa marca y cubre la asistencia a vehículos inmovilizados, que se reparan «in situ» o, si no es posible, se remolcan hasta el punto de asistencia Citroën más cercano, donde tiene precios especiales si se encuentra en garantía.

El segundo servicio, Citroën Asistencia, está destinado a los vehículos aún bajo el amparo de la garantía. El propietario puede elegir entre esperar en el punto a que el vehículo sea re-

parado (Citroën paga los gastos de hotel y desayuno hasta 3.600 por persona y día y hasta cuatro días) o continuar viaje en vehículo de alquiler (Citroën paga hasta 29.000 pesetas), en tren o avión (hasta 11.900 pesetas), más un billete para recoger el vehículo una vez reparado o el traslado del mismo al domicilio del propietario.

En cuanto a las sociedades de asistencia, el Comisariado Europeo del Automóvil (CEA) ha dispuesto un servicio de asistencia mecánica, que centraliza sus llamadas en el teléfono (91) 419 58 58 y que complementa sus servicios con uno de asistencia jurídica para socios implicados en accidentes e información turística para quienes viajen por el extranjero.

El RACE, por otro lado, dispone de una central nacional de emergencia, con 48 líneas telefónicas, centralizadas en el número (91) 593 33 33, cuyo personal atiende llamadas en cuatro idiomas y está apoyada por un servicio médico permanente. RACE tiene, además, 840 puntos de asistencia distribuidos por el territorio nacional, con servicios veinticuatro horas similares al de la central. El RACE atiende llamadas de accidentados no-socios, a los que cobra una cantidad módica por las reparaciones.

ADA también centraliza todas las llamadas de ayuda en un mismo número telefónico: (91) 450 10 00, aunque cada concesionario local dispone de otros números para recibir las llamadas. Para ADA «es verano todo el año», por lo que en este período no hay un refuerzo especial, sino que los vehículos de asistencia se reparten por los puntos estratégicos de la red. ADA cuenta con 4.000 plataformas de ayuda y, además, cada uno de sus concesionarios locales, en función de las necesidades, puede poner en marcha campañas para determinadas operaciones de tráfico.

Por último, no olvide que la Dirección General de Tráfico pone a su disposición para cualquier problema y durante las veinticuatro horas del día el teléfono (900) 12 35 05 (llamada gratuita).

J. M. M.

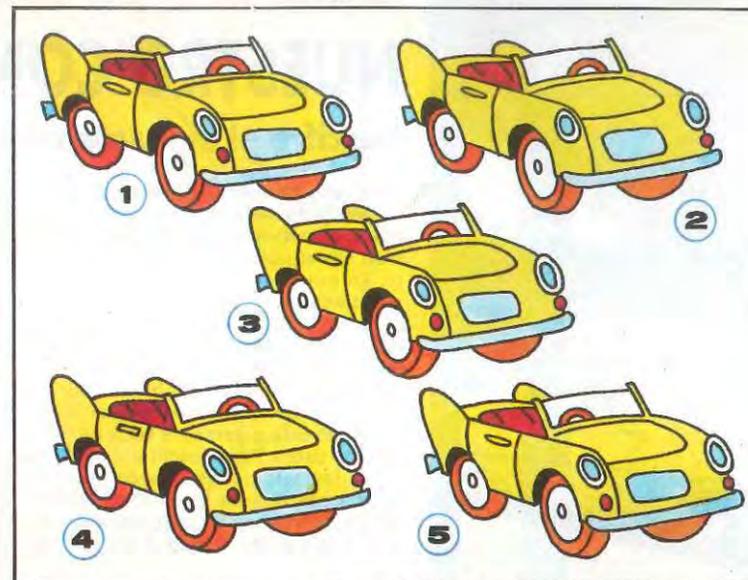


COLOQUESE EL CINTURON DE SEGURIDAD DESDE EL ARRANQUE



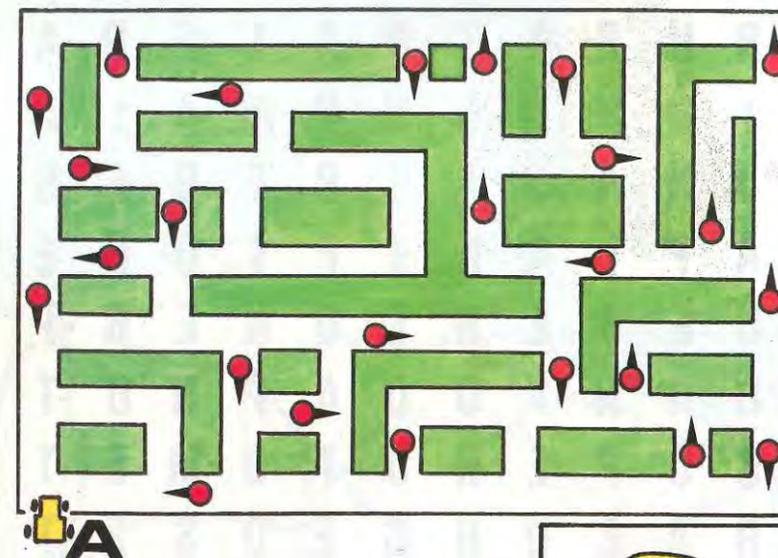
EL LABERINTO

Este curioso laberinto está atravesado, de flecha a flecha, por un solo y único camino. ¿Te atreves a descubrirlo?



LOS DOS IGUALES

¿Eres buen observador? Entonces creemos que te resultará muy sencillo descubrir cuáles son, entre estos cinco coches, los dos que son exactamente iguales.



CIRCUITO DE PRUEBAS

Un fabricante de repuestos quiere probar unos nuevos amortiguadores. Para ello el automóvil especialmente preparado tiene que entrar por A y salir por B, pasando por todos los baches señalados en rojo, pero atacándolos siempre por la parte de la flecha, sin que el vehículo pueda retroceder en ningún caso, ni pase dos veces por el mismo lugar. ¿Cómo lo hizo?

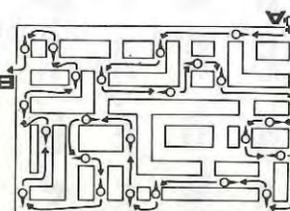
EL INTRUSO

Todos los objetos del dibujo están relacionados entre sí... excepto uno. ¿Quieres ayudar a nuestro amigo diciéndole cuál es?



SOLUCIONES

AL LABERINTO: La copa (porque el dado con el cubilete, el candelero con el cuchillo, el bolígrafo con el block, el paraguas con el des-



AL CIRCUITO DE PRUEBAS

LOS DOS IGUALES: Los dos que son iguales son los señalados con los números 1 y 3.

REGALAMOS UN COCHE Y CUATRO ORDENADORES NUESTRO CONCURSO DEL VERANO

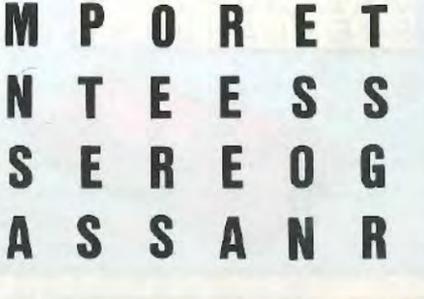
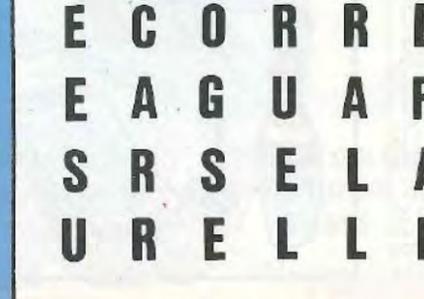
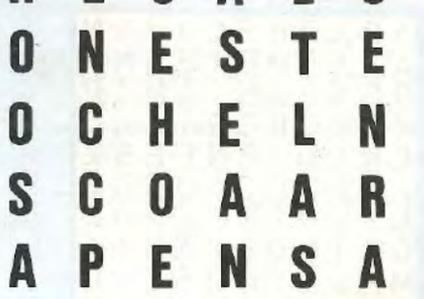
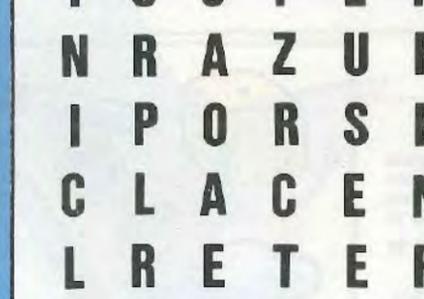
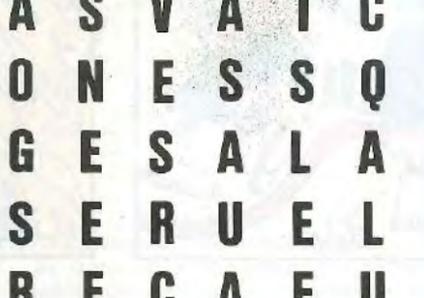
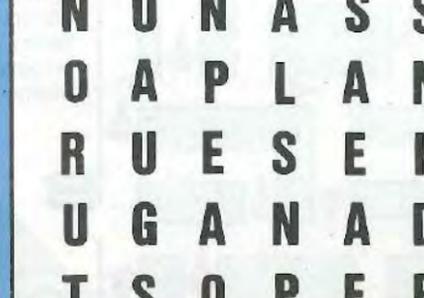
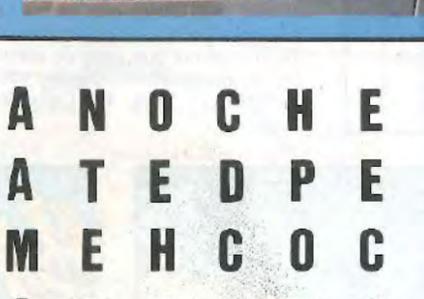
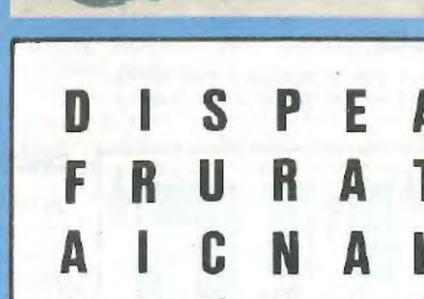
Descifre el mensaje oculto y gane uno de nuestros regalos

Ya sabe de nuestro interés por hacer cada día un producto mejor, sin olvidar la parte informativa y formativa que nos corresponde, pero también sin eludir ciertas gotas de entretenimiento. En esa línea se encuadran estas páginas de pasatiempos, y muy particularmente este concurso, que, de cara al verano, proponemos a todos nuestros simpatizantes y a aquellas personas que estén mínimamente sensibilizadas por los problemas de la seguridad vial.

El juego consiste en averiguar el mensaje incluido en esta gigantesca sopa de letras que tiene ante usted. Para descifrarla, deberá observar todas las fotografías que complementan esta sopa, cada una de las cuales refleja una frase de los abordados en las campañas de la Dirección General de Tráfico. Una vez encontradas

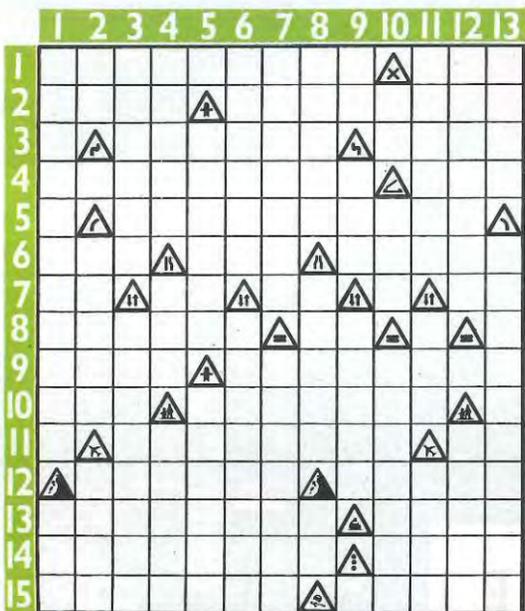
las dieciséis frases, las letras restantes le conducirán al mensaje final, que, de estar correctamente escrito, le dará opción a uno de los premios. La citada frase deberá escribirse en una postal y remitirla al Apartado de Correos 24.001 de Madrid. Deberá estar en nuestro poder el día 15 de septiembre próximo como fecha tope. El sorteo ante notario se celebrará en la segunda quincena del mismo mes y los ganadores se anunciarán en la revista del mes de octubre. En el citado sorteo se adjudicará un coche al acertante del mensaje que salga elegido en primer lugar, mientras los cuatro siguientes recibirán como obsequio un ordenador personal.

No podrá participar en el concurso el personal de la DGT o jefaturas provinciales ni familiares en primer grado.



D	I	S	P	E	A	T	O	N	H	A	Z	T	E	V	E	R	P	O	R	L	A	N	O	C	H	E
F	R	U	R	A	T	N	A	L	E	D	A	L	A	N	O	I	C	N	E	T	A	T	E	D	P	E
A	I	C	N	A	L	U	B	M	A	L	A	U	G	I	A	P	O	C	S	A	M	E	H	C	O	C
N	U	N	A	S	S	I	B	E	B	E	S	N	O	C	O	N	D	U	Z	C	A	S	V	A	T	C
O	A	P	L	A	N	I	F	I	Q	U	E	S	J	V	I	A	J	E	C	I	O	N	E	S	S	Q
R	U	E	S	E	H	E	D	N	E	R	P	A	E	S	D	A	D	I	R	U	G	E	S	A	L	A
U	G	A	N	A	D	O	A	P	N	O	T	A	E	P	L	A	E	T	E	P	S	E	R	U	E	L
T	S	O	P	E	R	O	T	O	M	E	T	O	O	D	A	S	L	A	S	P	R	E	C	A	E	U
N	R	A	Z	U	R	C	E	D	S	E	T	N	A	R	A	R	I	M	C	I	O	N	E	S	T	E
I	P	O	R	S	E	G	U	R	I	D	A	D	C	U	I	D	E	S	U	C	O	C	H	E	L	N
G	L	A	C	E	N	M	O	T	O	S	I	E	M	P	R	E	E	L	C	A	S	C	O	A	A	R
L	R	E	T	E	R	A	P	U	E	C	S	N	O	M	E	R	E	C	E	L	A	P	E	N	S	A
E	C	O	R	R	E	R	R	I	O	E	S	G	O	S	L	O	M	A	S	I	M	P	O	R	E	T
E	A	G	U	A	R	D	E	L	A	S	D	I	S	T	A	N	C	I	A	S	N	T	E	E	S	S
S	R	S	E	L	A	Ñ	E	S	S	A	L	S	O	D	O	T	E	T	E	P	S	E	R	E	O	G
U	R	E	L	L	E	V	E	A	L	O	S	N	O	Ñ	O	S	D	E	T	R	A	S	S	A	N	R

CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.—1: Aires populares andaluces. Desgracia, infortunio. 2: Poéticamente, firmamento. Recuerda, trae a la memoria. 3: Consonante. Uno de los afluentes del Tajo. Disco en cuyo centro está la pupila del ojo. 4: Desmenuzado, pero sin reducir a polvo. Repetición del sonido. 5: Vocal. La que domina o pretende hacerlo. 6: Genéricamente, nave, embarcación. Pueblo de la provincia de Navarra. Enfrenta, arrostra un peligro. 7: Terminación verbal. Símbolo químico del indio. Matrícula española. Vocal. Símbolo químico del astatino. 8: Flores blancas, muy olorosas. Interjección para infundir ánimo. Vocal. Consonante. 9: Produce algo de la nada. Hija de Agamenón y Clitemnestra. 10: En plural, nombre de letra. Perfeccionóla, dióle el último toque. Consonante. 11: Preposición. Obstruiré un orificio. Nota musical. 12: Platillo dorado que se emplea en la misa. Mezclar agua con vino. 13: En sentido figurado, ajustado a un patrón. Pequeño canguro que vive en el suroeste de Australia. 14: Formados o hechos de masa. Nombre latino del río Guadiana. 15: Que producen sosa. Emplease, utilizase.

VERTICALES.—1: Espacio o término que toca a uno por jurisdicción o propiedad. Adverbio de cantidad. 2: Conjunción latina. Consonante. Labraré la tierra. Extremo de la guarnición de la espada. 3: Textura de una tela. Disminuidas, rebajadas. 4: Musa de la poesía elegíaca. Perturbada. Líguese con cuerdas. 5: Consonante. Natural de cierto país europeo. Recurrir a un tribunal superior para que anule la de uno inferior. 6: Tesoro público. Dícese del molusco lamelibranquio de cabeza no diferenciada. 7: Detención de la corriente de agua de un río. Aplíquese a los muertos. 8: Querida, estimada. Dícese de la mujer que ejerce potestad real. Símbolo químico del osmio. 9: Conozco. Composición poética del género lírico. Plaza pública en las ciudades griegas. Vocal. 10: Nota musical. Ave palmípeda. Composiciones líricas en que se lamenta un hecho. 11: Hoja de cierto árbol que sirve de alimento al gusano de seda. Que no está dividida. Arquita donde se recogen los votos. 12: Arará muy superficialmente. Vocal. Sacerdotes del Tibet. 13: Cansado, sin fuerzas. Fijárase un hecho para fecha posterior.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



¿Por qué llegó tarde?

SOLUCIONES

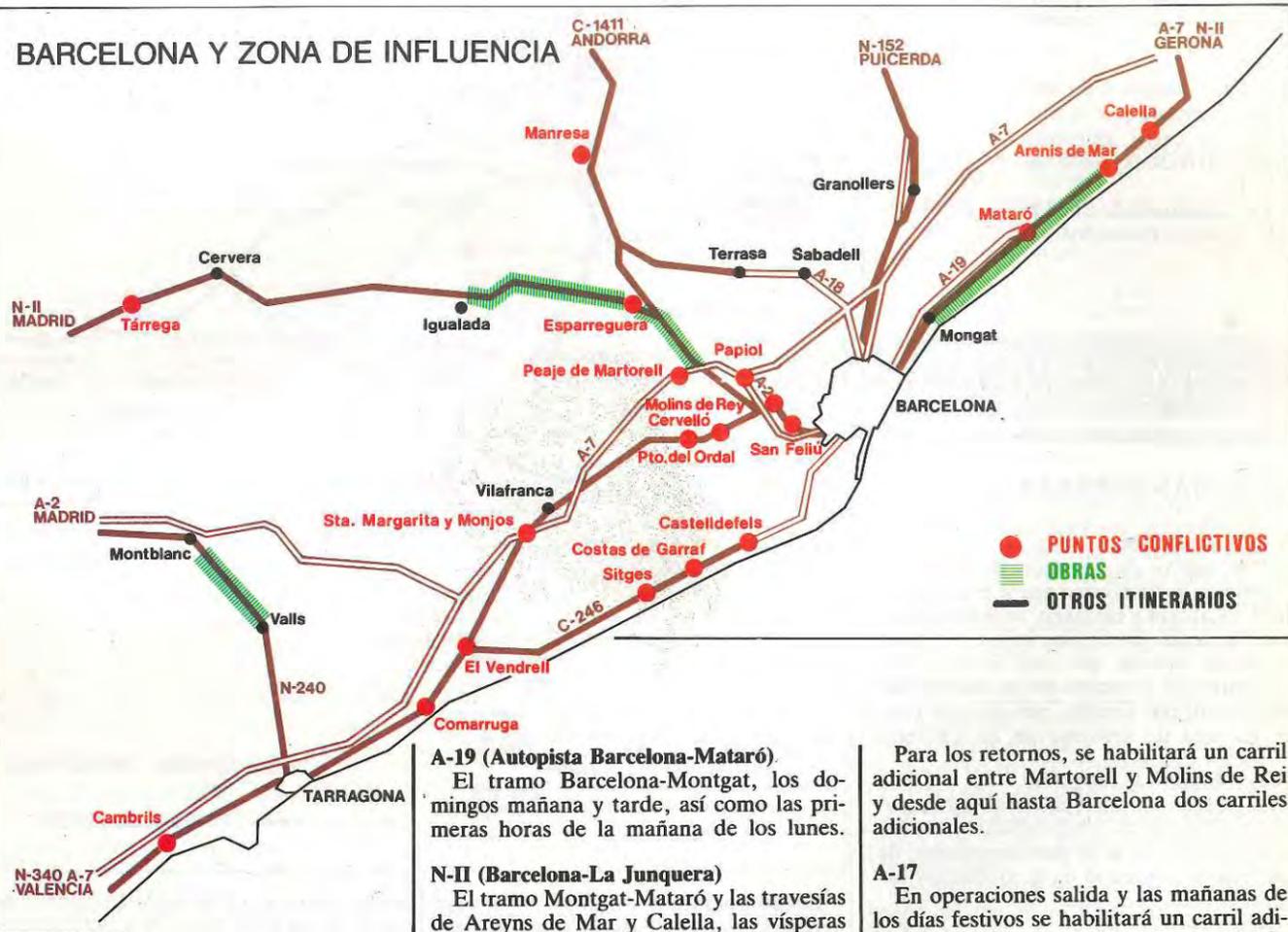
AL JEROGLIFICO: Una caravana le retrasó (una; cara; v. ana; leve tras o).
AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Las llamas. 2: La manguera. 3: La manguera. 4: Bota de un bombero. 5: Un espectador. 6: Ventana en una casa. 7: Got de agua. 8: Piedra en el suelo. 9: Pantalon de un bombero.
A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Escandin. El Es- cudo. Navacerrada. Oncale. Palares. Piedra. Fiqueras. Po- zuel y Somosierra. Frase: «También son importantes los de El Manzanal. Tossas y Somport».
AL JEROGLIFICO: Una caravana le retrasó (una; cara; v. ana; leve tras o).
AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Las llamas. 2: La manguera. 3: La manguera. 4: Bota de un bombero. 5: Un espectador. 6: Ventana en una casa. 7: Got de agua. 8: Piedra en el suelo. 9: Pantalon de un bombero.
A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Escandin. El Es- cudo. Navacerrada. Oncale. Palares. Piedra. Fiqueras. Po- zuel y Somosierra. Frase: «También son importantes los de El Manzanal. Tossas y Somport».

SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

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

A	D	A	R	R	E	C	A	V	A	N
A	T	A	L	M	B	I	E	S	N	A
R	S	S	O	A	N	I	A	M	T	P
R	E	P	O	R	C	R	T	I	A	O
E	R	L	N	T	E	N	F	E	S	Z
I	A	L	E	U	O	A	O	S	D	A
S	J	E	Q	S	R	E	L	M	A	Z
O	A	I	N	D	C	Z	A	N	A	A
M	P	L	E	T	O	U	S	S	A	L
O	S	I	Y	S	O	M	D	P	O	R
S	P	E	S	C	A	N	D	O	N	T

MEDIDAS ESPECIALES PARA LAS ZONAS MAS CONFLICTIVAS



BARCELONA

EN los accesos a Barcelona se consideran especialmente conflictivos los siguientes tramos de carreteras:

A-7 (Autopista del Mediterráneo)
 Conexión con la autopista A-2 (entrada a Barcelona desde Madrid y Zaragoza) en el nudo de Papiol, en sentido hacia Tarragona, las mañanas de los festivos. El peaje de Granollers y el tramo Vilafranca Gélida, las tardes de los domingos.

- A-19 (Autopista Barcelona-Mataró)**
 El tramo Barcelona-Montgat, los domingos mañana y tarde, así como las primeras horas de la mañana de los lunes.
- N-II (Barcelona-La Junquera)**
 El tramo Montgat-Mataró y las travesías de Areys de Mar y Calella, las vísperas de festivo por la mañana y los festivos mañana y tarde.
- N-340 (Barcelona-Tarragona-Valencia-Cádiz)**
 El tramo Puente-Molins, Cervelló, los domingos mañana y tarde.
- C-246 (Barcelona-Tarragona por la costa)**
 El tramo Barcelona-p.k. 32, los festivos por la mañana y el tramo de las costas de Garraf durante los festivos.

Para los retornos, se habilitará un carril adicional entre Martorell y Molins de Rei y desde aquí hasta Barcelona dos carriles adicionales.

A-17
 En operaciones salida y las mañanas de los días festivos se habilitará un carril adicional entre la avenida Meridiana y el p.k.

MEDIDAS ESPECIALES

A-2/A-7
 Para las salidas, las mañanas de los festivos se habilitará un carril adicional desde Barcelona hasta Martorell.

EN CARAVANA, NO ADELANTE Y MANTENGA SIEMPRE LA DISTANCIA DE SEGURIDAD

7,800. En operaciones retorno se habilitará el mismo carril en sentido contrario.

N-II (Norte)

En las salidas se instalarán conos para conseguir dos carriles permanentes entre Montgat y Mataró los viernes por la tarde y entre Montgat y Calella los festivos y vísperas por la mañana.

Para los retornos se instalarán igualmente conos entre Calella y Montgat para conseguir dos carriles en sentido Barcelona.

N-II (Sur)

Durante los retornos se instalarán conos para lograr dos carriles permanentes entre Collbató y Cuatro Caminos.

C-246

Para las salidas y en vísperas y festivos por la mañana, un carril adicional desde Barcelona hasta el p.k. 15.

En los retornos, carril adicional desde p.k. 19 hasta Barcelona.

MADRID

MEDIDAS ESPECIALES

N-I (Madrid-Irún)

Con motivo de las obras de desdoblamiento de la plataforma que se realizan entre La Cabrera y Buitrago, conviene extremar la precaución en este tramo. Además, conviene recordar que esta carretera forma parte del itinerario de los marroquíes en tránsito por España, para los que existe un área de descanso en La Cabrera.

N-II (Madrid-La Junquera)

Se prevé que estén en obras durante el verano los tramos comprendidos entre los p.k. 3 al 10 y 33 al 36 por construcción de barrera de seguridad en la mediana y extensión de aglomerado.

N-III (Madrid-Valencia)

Se encuentran en obras los tramos comprendidos entre el final de la autopista y el Puente de Arganda y entre el p.k. 40 al límite de la provincia de Madrid.

En las operaciones salida se podrá habilitar un segundo carril de circulación de salida desde el final de la autopista (p.k. 10,500) hasta el nudo semafórico de Arganda (p.k. 20,800), y en caso necesario, desde este nudo semafórico hasta Arganda (p.k. 26) por el arcén y debidamente señalizado.

En las salidas, a los vehículos que se dirijan a Morata de Tajuña y Chinchón se les desaconseja la utilización de la N-III hasta Arganda y de la N-IV hasta Ciempozuelos, recomendándoles que lo hagan por la carretera M-301 (a San Martín de la Vega y Titulcia).



En las operaciones retorno, y en caso necesario, se podrá habilitar el arcén como carril de circulación, debidamente señalado, entre Arganda (p.k. 26) y el nudo semafórico (p.k. 20,800).

Queda expresamente prohibida la circulación por el arcén en cualquier otro tramo de esta carretera.

N-IV (Madrid-Cádiz)

Se realizan obras de ensanche de un carril y refuerzo de firme entre los p.k. 8 al 17.

Tanto en las salidas como en los retornos, a los vehículos procedentes de la ciudad de Los Angeles, Orcasitas y demás barrios de la margen derecha de la N-IV se les podrá prohibir el cruce de esta carretera por los pasos regulados semafóricamente, por lo que deberán hacerlo por el paso subterráneo de Villaverde. Esta prohibición no regirá para los vehículos de las

líneas regulares de transporte colectivo de viajeros. Al igual que la N-I, esta carretera es el itinerario de los conductores marroquíes en tránsito por España durante el verano, por lo que conviene extremar la precaución.

N-V (Madrid-Badajoz)

Los puntos en los que es previsible que se produzcan retenciones son: el final de la autovía en la provincia de Madrid y las travesías de Valmojado, Santa Cruz de Retamar, Quismondo y Santa Olalla. En dichas travesías se podrán dar cortes intermitentes de circulación al flujo de sentido contrario con el fin de reducir en lo posible las retenciones.

A los vehículos procedentes o con destino a Brunete y San Martín de Valdeiglesias, se les desaconseja la utilización de la carretera C-501 que atraviesa Villaviciosa de Odón, recomendándoles que circulen

por la MP-511 hasta Boadilla del Monte y la M-511 para salir a la C-501, pasado ya Villaviciosa de Odón.

N-VI (Madrid-La Coruña)

Cuando la demanda de tráfico lo aconseje, se podrán adoptar las siguientes medidas:

— Habilitar un cuarto carril adicional de circulación de salida directo de Madrid (Arco del Triunfo) a Las Rozas (p.k. 20,400) o a Torreldones (p.k. 30,200) sin posibilidad de salidas intermedias.

— Prohibir el giro a la izquierda de los vehículos procedentes de la carretera de Castilla con destino a la calle de la Osa Mayor (Aravaca), limitación que no regirá para las líneas regulares de transporte colectivo de viajeros.

— En la operación retorno podrá habilitarse un carril adicional de entrada a Madrid, que iniciándose en Las Rozas como continuación de la C-505 (El Escorial) conducirá directamente hasta el Arco del Triunfo sin posibilidad de salidas intermedias.

— A este carril adicional se podrán incorporar en Las Rozas los vehículos con destino a Madrid que vengan circulando por la vía de servicio (que se inicia a la altura de la gasolinera existente en las proximidades del Casino). Los vehículos que procedentes de la N-VI se incorporen a esta vía de servicio no podrán abandonar la hasta Las Rozas, teniendo solamente dos posibilidades: incorporarse al carril adicional directo a Madrid o dirigirse hacia Majadahonda.

— En la operación retorno se prohibirá el acceso a la N-VI a todos los vehículos procedentes de la zona de Pozuelo y Aravaca —por las diversas incorporaciones— con destino a la capital, que para acceder a ella deberán hacerlo por la calle de la Osa Mayor y la carretera de Castilla (M-500).

N-401 (Madrid-Toledo-Ciudad Real)

Tanto en la salida como en los retornos, los nudos semafóricos de Orcasitas y Torrejón de la Calzada serán regulados por Policía Municipal y Guardia Civil. Se encuentra en obras el tramo comprendido entre el final de la variante y Parla y Torrejón de la Calzada, consistentes en el des-



doblamiento de la calzada, por lo que debe extremarse la precaución en dicho tramo.

N-320 (Guadalajara-Venturada en la N-I)

El tramo comprendido entre Torrelaguna y Venturada (cruce con la N-I) se encuentra en mal estado.

C-607 (Autovía de Colmenar)

Posibles retenciones al final de la autovía (Colmenar Viejo), así como en el nudo semafórico de Cerceda. Ambos puntos conflictivos serán regulados por parte de la Guardia Civil.

C-501 (Madrid-San Martín de Valdeiglesias-Plasencia)

Como punto conflictivo está la travesía y semáforos de Villaviciosa de Odón.

Para evitar este punto se recomienda circular en la salida por Boadilla del Monte y Brunete, coger la C-600 hacia Navalcarnero, pasando por Sevilla la Nueva, para salir a la N-V.

MALAGA

MEDIDAS ESPECIALES

N-340 (sector occidental) (Málaga-Cádiz)

Existen obras en los tramos Marbella-Fuengirola, la variante de Fuengirola y de Fuengirola a Benalmádena, por lo que debe extremarse la precaución en dichos tramos.

Los problemas de congestión que puedan plantearse en los accesos a Málaga por el sector occidental de la N-340, tramo Málaga-Torremolinos, se resolverán, en los días en que las intensidades de tráfico entre ambos sentidos de circulación estén descompensadas, mediante la instalación

de un carril con circulación en sentido contrario en el tramo Azucarera-La Colina. Este carril se podrá conectar, si se estima necesario, con otro que afecte a la Variante Exterior de Torremolinos. Como medidas complementarias, para los momentos en que se encuentre instalado el carril, se habilitan las siguientes:

El cruce de la Azucarera quedará cerrado al tráfico para los vehículos que pretenden girar a la derecha hacia Torremolinos. Estos vehículos deberán utilizar la Ronda Oeste para incorporarse a la N-340.

Los giros y cambios de sentido en el cruce de la Colina quedarán prohibidos, debiendo efectuarse en el cruce de acceso a Playamar.

En este último, el giro a la izquierda se efectuará desde el centro de la calzada, de modo que los vehículos que circulen hacia el casco urbano de Torremolinos por la carretera MA-407, cruce de El Pinillo, hacia Arroyo de la Miel, incorporándose de nuevo a la N-340, a través de la Avenida García Lorca.

En caso necesario se efectuará la regulación manual de los semáforos por parte de los agentes de vigilancia de tráfico.

N-340 (sector oriental) (Málaga-Almería)

En el sector oriental de la N-340, en caso de que en sentido Málaga existan retenciones en el acceso a Rincón de la Victoria, se recomienda utilizar con muchas precauciones el Camino Viejo de Vélez, desde el cuartel de la Guardia Civil de Benagalbón, incorporándose a la travesía de la N-340 por detrás del Ayuntamiento.

N-331 (Málaga-Puerto de las Pedrizas)

En el itinerario de entrada y salida de Málaga a través de la N-331, la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil establecerá un puesto de regulación en el puerto de las Pedrizas para, en caso de que en el acceso a Málaga se planteen problemas de fluidez y retenciones de tráfico, proceder al desvío de vehículos a través de las

NO SE LLEVE UN SUSTO POR LA GASOLINA. LLENE EL DEPOSITO



carreteras C-340 y C-345 (carretera de los Montes y Cuesta de la Reina). Esta misma medida se podrá adoptar desde Casabermeja a través de la carretera MA-435 a Colmenar, continuándose por la C-345 hasta Málaga.

VALENCIA

MEDIDAS ESPECIALES

A-7 y E-6

El tramo conflictivo de esta autopista se encuentra en el acceso a la ciudad, donde se provocan retenciones.

V-15 (Saler)

En esta autopista el tramo conflictivo se encuentra en el empalme con la VP-1041. Como medida especial se colocarán conos los domingos y festivos (salida de 9 a 14).

N-III

Obras desde el p.k. 322 al p.k. 337,500 por desdoblamiento de calzada entre Ramba de Poyo a Chirivella.

Los tramos conflictivos se encuentran para la salida desde Valencia a Portillo de Buñol y para la entrada, el tramo Utiel-Buñol; como medidas extraordinarias de ordenación se colocarán conos para conseguir doble carril entre el tramo Valencia-Portillo de Buñol (sentido alternativo según necesidades).

N-340 Norte

Obras de ampliación de la calzada desde p.k. 20 al 24. Como punto conflictivo hay que mencionar el tramo comprendido entre Puzol y la intersección con la N-234 (Sagunto-Burgos).

N-340 (Sur)

Obras para construcción de paso inferior en Banifaíó en el p.k. 222,200 (desvíos), construcción de paso inferior en Alberique, p.k. 202 (desvíos), obras puntuales de mejora de trazado entre Albaida y límite de provincia de Alicante, p.k. 149,600 al 158,300.

N-322

Obras de mejora de plataforma y trazado, p.k. 20 al 52.

N-330

Obras en los tramos entre Ayora-Requena y Requena-Cofrentes, p.k. 23 al 46,800; 57 al 81 y 1,05 al 6,200 (Ademuz-Los Santos).

N-332

Los tramos conflictivos son las travesías de Sollana, Sueca, Gandía y Oliva.

N-234

Es tramo conflictivo todo el recorrido de la carretera en la provincia.

VALENCIA Y ZONA DE INFLUENCIA



C-234

Obras del enlace Borjasot-Facultades entre el p.k. 4,300 al 5,000. Obras para conectar la C-234 con tramo By Pass (Bétera-Ademuz). Se establecen desvíos locales.

Obras de mejora de arcenes en el tramo Liria-Casinos, p.k. 25 al 37, y obras de mejora de intersecciones entre p.k. 18,800 al 37 (tramo Puebla de Vallbona-Casinos). Como tramo conflictivo está el comprendido entre p.k. 12 al 4 y las travesías de Liria y Puebla de Vallbona.

Como medida especial de ordenación se colocarán conos en un tramo de 0,5 kilómetros (sentido alternativo).

C-3322

Obras de semaforización de la travesía

de Alcira en el p.k. 21 y modificación de puentes en término de Tabernes de Valldigna en el p.k. 3,800.

VP-1041

El tramo conflictivo es el comprendido entre el empalme de la V-15 al parador Luis Vives. En esta carretera se instalará doble carril mediante conos los domingos y festivos y salida de 9 a 14 horas.

ITINERARIOS ALTERNATIVOS RECOMENDADOS

Tráfico desde Valencia con destino a Andalucía Occidental

Valencia N-III hasta Graja de Iniesta, por carretera local a Iniesta, Villanueva de la Jara, C-311 a Rubielos Bajos, Sisante, Vara del Rey, San Clemente, Villarrobledo, Tomelloso, Argamasilla de Alba, Manzanares, N-IV.

Tráfico desde Valencia a Andalucía Oriental

a) Destino Almería: N-340, Fuente La Higuera, Caudete, Yecla, Jumilla, Casas del Puerto, N-301, Molina de Segura, Alcantarilla, N-340, Almería. Este tramo ahorra 9 kilómetros sobre el trayecto Alicante-Murcia y tiene menos tráfico.

b) Destino Granada-Málaga: N-340, Fuente La Higuera, Caudete, Yecla, Jumilla, C-3314, Venta del Olivo, Calasparra, Caravaca (C-330), Puebla de D. Fadrique, Huéscar, C-3329, Cuéllar de Baza, N-342, Baza, Granada, Málaga.

Este itinerario acorta 112 kilómetros (en trayecto Valencia-Granada) y es el más recomendable por las condiciones de tráfico. Precaución entre Caravaca y Puebla de D. Fadrique.

Tráfico de Madrid a Gandía y Cullera (zona playas)

a) Madrid por N-III a Chiva, C-3322, Turis, Real de Montroy, Carlet, Algemés, Alcira, Tabernes de Valldigna a N-332, Gandía.

Preferible el itinerario alternativo sobre el habitual (N-III Valencia-Gandía) por ser más fluido y evitar las travesías de Valencia, Sollana y Sueca.

Tráfico de salida de Valencia hacia la N-234 (Gillet-Torres-Torres-Teruel)

Desviarse al final de la autopista A-7, E-6, hacia la planta siderúrgica y desde allí directamente a la N-234.

Este itinerario alternativo está señalizado como tal por la Dirección General de Tráfico. Especialmente necesario este año, por la realización de obras en la N-340, entre el p.k. 20 al 24, con anulación total de un carril. Al tomar el itinerario alternativo, se salva todo el tramo en obras y la incorporación a la N-234 se efectúa por paso inferior.

N-332, travesías de Sueca, Sollana, Gandía y Oliva

Los días punta se recomienda evitar estas travesías utilizando la autopista de peaje.

N-340 Sur

En el supuesto de que se congestione el cruce del p.k. 222,200 de la N-340 Sur, se desviará obligatoriamente el tráfico en L'Alcudia (p.k. 211) por la C-3322 a Alcira y C-3320 a Silla.



José RUBIO

PORTUGUESES Y MARROQUÍES POR ESPAÑA

Como cada año, al movimiento vacacional de nuestros vehículos se añadirá el de los emigrantes portugueses y marroquíes, que, procedentes de diversos países centroeuropeos, atraviesan España para disfrutar sus vacaciones en Portugal, Marruecos y Argelia. La venida se espera entre el día 24 de junio y el 8 de agosto y el regreso, desde esa fecha hasta los primeros días de septiembre.

Suelen venir en avalanchas, y realizan largos trayectos ininterrumpidos de conducción en vehículos defectuosos y sobrecargados. El número de accidentes mortales, fundamentalmente por somnolencia y adelantamientos antirreglamentarios, en los que se vieron involucrados durante el pasado año ciudadanos portugueses y marroquíes, fue de 259, con un saldo de 67 muertos y 117 heridos graves.

Como es habitual, la DGT pondrá a punto diversas áreas de descanso e información para que estos conductores puedan realizar un alto en su largo camino. Exceptuando el puesto de información de La Almunia de Doña Godina (Zaragoza), que se suprime tras la experiencia del año pasado, se mantienen las áreas de descanso habituales. Es decir, puesto de información guipuzcoano de Oyarzun, áreas de Briviesca, Santa Cristina de la Polvorosa, Torquemada, Tordesillas (como consecuencia de la variante, se ha construido otra nueva), La Cabrera, Valdepeñas, Villafranca y El Cuadrejón.

Según se desprende de los datos referentes a 1988, el número de vehículos magrebíes y portugueses que utilizaron estas áreas, en las que prestan servicio funcionarios de la DGT, fue de 223.684, lo que representa un incremento del 87,14 por 100 respecto al año anterior.



RECUERDE: ¿VELOCIDAD? LA JUSTA. NI MAS NI MENOS

VIAJE DEL PAPA

Con motivo del viaje que tiene previsto realizar su Santidad el Papa a Santiago de Compostela, Oviedo y Covadonga, los días 19, 20 y 21 de agosto, se adoptarán medidas especiales de tráfico en toda la zona de influencia, de los que en su día informará la Dirección General de Tráfico a través de los distintos medios de comunicación.



Cada vez que un vehículo voluminoso se cruce o adelante a estos remolques, se producirá un desplazamiento lateral de una masa de aire que influye en su equilibrio.

Coches con caravana

OTRA FORMA DE CONDUCIR

El número de caravanistas que apuestan por esa otra forma de disfrutar las vacaciones es cada vez mayor. Rumbo a un contacto más estrecho con la naturaleza, se mezclan en la carretera con otros automovilistas. Sin embargo, conducir estas casitas rodantes implica otro estilo y otro tipo de precauciones para evitar unos riesgos que no todos conocen.

A pesar de que el número de españoles que disfruta sus vacaciones en una caravana no es especialmente significativo —apenas cien mil—, lo mismo que su accidentalidad (tres accidentes mortales en 1987, con nueve muertos, cinco heridos graves y dos leves, y dos accidentes en 1988, con dos muertos y dos heridos leves), la revista TRAFICO ha querido transmitir, no sólo a los propios caravanistas, sino también al resto de los conductores, cuáles son, a juicio de los expertos, los secretos del manejo de este tipo de vehículos y los riesgos que entraña una mala conducción de los mismos.

En el conjunto constituido por coche más caravana se modifican sustancialmente las condiciones de peso y de comportamiento. De ahí que, además de tener muy en cuenta aspectos como distinta presión de los neumáticos, calidad del enganche,

sistema de frenado, amortiguación, reparto de la carga, etcétera, haya que adaptarse a una conducción muy específica.

Antes de experimentar lo que es rodar con un importante volumen, y a veces peso, a espaldas de nuestro coche, lo habitual es que un taller especializado instale un sistema de enganche en nuestro coche y, a continuación, legalizarlo en la ITV y en la correspondiente Jefatura Provincial de Tráfico.

Es de suponer que su coche dispone del suficiente peso y potencia para arrastrar el modelo de caravana elegido. Existen en el mercado pequeños turismos que, por potencia, podrían tirar perfectamente de una caravana de grandes dimensiones, pero por su peso no pueden hacerlo, ya que su comportamiento sería extraordinariamente inestable.

ble. Su proveedor le informará de esta circunstancia. Además, hay que tener en cuenta que los vehículos con propulsión trasera son más eficaces para arrastrar la caravana, aunque esto no sea determinante.

A MAS VELOCIDAD, MAS INESTABLES

Los fabricantes y muchos vendedores de caravanas realizan pruebas para verificar su estabilidad, la cual va disminuyendo a medida que aumenta la velocidad. Roberto Ruiz, jefe del Departamento de Ventas de un importante fabricante nacional, ha señalado a esta revista que se realizan pruebas de todos los nuevos modelos por caminos y carreteras de

ANTES DE SALIR, VERIFIQUE LA PRESION DE LOS NEUMATICOS. RECUERDE QUE DEBE HACERLO EN FRIO



Arrastrar una caravana implica una especial adaptación de la forma de conducir.

España, así como en bancos de pruebas en Alemania.

Juan Morillo, distribuidor en Madrid de una marca también nacional, siempre prueba los nuevos modelos y lo somete a velocidades que llegan a los 140 km/h. «A pesar de que recomiendo a todo el mundo que instale estabilizadores, yo compruebo su comportamiento sin ellos, aunque con la carga bien acondicionada; factores como la construcción y la distribución de los pesos son fundamentales y algunas caravanas comienzan a "lancear" a 120 km/h.». Pero se han

Un exceso de peso en la parte trasera de la caravana, como se observa en la foto, hará que el conjunto sea extraordinariamente inestable.



dado casos en que esos "laceos" o bandazos se han producido a 80 km/h. Entonces hay que pensar en algo raro, como una suspensión en mal estado o una distribución deficiente de la carga en el interior. En cualquier caso, «la caravana avisa antes de dar un latigazo —señala Morillo—, como en el caso de un cliente que pensaba que había roderas en la carretera porque el conjunto se balanceaba. Pero luego comprobamos que llevaba todo el peso atrás».

Cuando alguien decide comprar una caravana, además de recordarle que no puede sobrepasar los 80 km/h., recibe una serie de instrucciones sobre la forma de engancharla al coche y una serie de normas mínimas y de precaución a la hora de conducir. Pura teoría y ninguna experiencia práctica que habrá que ir adquiriendo con el tiempo, lógicamente, enfrentándose con prudencia a los clásicos peligros intrínsecos de este tipo de vehículos.

Para Juan Morillo, la situación más grave y en la que se produce la inmensa mayoría de accidentes es en las bajadas y cambios de rasante. «A veces, has tenido que ir pacientemente detrás de un camión porque era una subida y el coche no podía más. Al iniciar la bajada intentas adelantarte cuando éste aún va a 50 ó 60 km/h., pero esta velocidad se transforma en poco tiempo en 90 ó 100, y esto supone que tú tienes que llegar a 120 o más. Y también quiere decir que vas en una velocidad larga, habi-

tualmente en quinta, con lo que el coche va casi descolgado del remolque. En el momento del adelantamiento y a esa velocidad, el camión provoca un desplazamiento de una masa de aire que termina desestabilizando el conjunto y provocando un peligroso "laceo" que puede terminar en vuelco».

En este sentido, es preferible realizar los descensos en una velocidad más corta —algunos fabricantes recomiendan bajar en la misma marcha que en la subida— con el fin de que, en un momento dado, el coche tenga potencia para tirar de la caravana para corregir cualquier desequilibrio. Esta misma recomendación es válida cuando se va a salir de un túnel o en un corte de montaña, donde el viento va a golpear, de repente, sobre la amplia superficie lateral de la caravana, provocando peligrosos serpen-teos.

MEJOR ACELERAR QUE FRENAR

El manejo del cambio de marchas es, pues, fundamental para realizar una buena conducción. Si se ha entrado a una velocidad excesiva en una curva o la caravana comienza a dar bandazos, nunca se debe frenar, sino reducir a una velocidad inferior y acelerar. Aquí no vale la regla de girar el volante en el sentido que derrapa el coche, pues se produciría un latigazo tremendo.

En definitiva, mantener firmemen-

EL ALCOHOL PRODUCE EFECTOS NOCIVOS. SI BEBE, NO CONDUZCA. SI CONDUCE, NO BEBA



te el volante en dirección de la carretera y acelerar fuerte.

Sin embargo, el freno sí es eficaz cuando el conjunto se encuentra en línea recta, e incluso la caravana, con su freno de inercia, colabora en la frenada. Así lo ratifica Juan Morillo, después de muchos años de experiencia como caravanista y probador de las mismas: «La primera vez que tuve que frenar en seco cerré los ojos porque pensaba que la

Reglas para un buen caravanista

ANTES DE ARRANCAR

- Distribuya el peso en el centro y lo más bajo posible.
- Compruebe la presión de los neumáticos.
- Coloque el cable de seguridad en la bola del enganche.
- Compruebe el funcionamiento de luces de señalización.
- Verificar la correcta posición de los espejos retrovisores.

EN MARCHA

- Recuerde que no se puede viajar dentro de la caravana.

- La velocidad máxima autorizada es de 80 km/h.
- Conduzca alerta y sin movimientos bruscos de volante.
- No adelante nunca en bajada.
- No frene en curva o cuando cabecee la caravana; reduzca de marcha y acelere.
- Atención al cruzarse o adelantar a otros vehículos voluminosos, que provocan desplazamientos laterales de grandes masas de aire.
- El conjunto coche-caravana es más lento y necesita más del doble del tiempo y espacio normales para adelantar y para regresar a su carril.



Enganchar la caravana es la única lección práctica que recibe el comprador. Lo demás lo tendrá que aprender sobre la marcha.



Antes de partir, y una vez distribuida la carga, regule la posición de los espejos para disponer de una correcta visibilidad.

caravana se me iba a echar encima; pero no pasó nada y no conozco ningún caso en el que, al frenar bruscamente, se haya cruzado la caravana, siempre que no se hayan bloqueado las ruedas del coche y éste siga una trayectoria recta».

Salvo que el coche entre en una cuneta, no es lógico que vuelque, aunque la caravana lo haga. Lo que se produce es un doblamiento del enganche y, a lo sumo, provoca que el coche se levante de atrás o se desplace lateralmente.

El viento, como ya ha quedado dicho, es enemigo del caravanista. Algunos colocan un alerón en el coche, pero éste sólo es eficaz si está muy próximo a la caravana y a partir de ciertas velocidades, según se desprende en un estudio alemán con pruebas realizadas en un túnel de

viento. Una demostración práctica de su supuesta eficacia la puede obtener el usuario observando si los mosquitos quedan también aplastados en el frontal de la caravana.

Otro aspecto fundamental a tener en cuenta es la lentitud de maniobra del conjunto y el gran espacio que necesita. En un adelantamiento, el peso y la resistencia al aire del conjunto hace que el tiempo necesario para efectuar la maniobra y el espacio necesario para volver a su sitio, por lo menos, se doblen.

Finalmente —y no porque sea lo menos importante—, vamos a referirnos a los neumáticos, tanto del coche como de la caravana, y a sus presiones de inflado. Se ha llegado a la conclusión de que el buen comportamiento general del conjunto vehículo-caravana depende fundamental-

mente del comportamiento de la caravana. De ahí la necesidad de que esté calzada con unos buenos neumáticos y que éstos tengan la presión adecuada.

Generalmente, los fabricantes señalan unos baremos de presión para las caravanas, y lo mismo para los coches según que su utilización sea normal, y para autopista a alta velocidad y plena carga. Hay que seguir esas recomendaciones, verificando la presión en frío o, a lo sumo, después de haber recorrido 1 ó 2 kilómetros a velocidad reducida. En general, suele dar buenos resultados aumentar la presión habitual de los neumáticos del coche en 200 gramos el eje delantero y en 400 el trasero, y a los de la caravana ponerles 3 kg./cm².

J. I. R.

Encuesta de Turismo sobre las preferencias vacacionales de los españoles

EN AGOSTO, YA LA PLAYA



José RUBIO

La playa, una fijación a la hora de escoger el lugar de vacaciones.

El 57 por 100 utiliza el coche como medio de transporte en estas fechas

El automóvil sigue siendo el medio de transporte mayoritariamente usado por los españoles para su desplazamiento vacacional, según los datos que se desprenden de la encuesta encargada por la Secretaría General de Turismo, del Ministerio de Transportes, sobre las vacaciones de los españoles. El viaje típico suele tener como destino una localidad costera del territorio nacional y se realiza fundamentalmente en automóvil, durante el mes de agosto, con una duración vacacional media de veintidós días y un coste por persona de 47.600 pesetas. No obstante, esta misma encuesta revela que más de la mitad de los españoles, concretamente el 55 por 100, no disfruta sus vacaciones fuera de su habitual lugar de residencia.

EL coche es el medio de transporte preferido por los españoles. El 57 por 100 de los veraneantes lo utiliza, frente a unos exigüos 10, 9 y 2 por 100 que usan el tren, avión y barco, respectivamente, para viajar hasta el tradicionalmente conocido como «lugar de descanso». Este dato es consecuencia directa de que el 83 por 100 de los encuestados no utiliza agencias de viajes para preparar sus vacaciones, sino que lo hace directamente, y también se confirma con los consumos de gasolina durante los meses de verano: en torno a 3.000 millones de litros de combustibles (gasolina normal, súper, sin plomo y gasóleo) se quemaron en 1987 con motivo de los desplazamientos estivales, con

un coste superior a los 200.000 millones de pesetas sólo en ese concepto.

En cuanto a las preferencias de los conductores, el automóvil lo utilizan fundamentalmente los españoles situados en tramos de edad comprendida entre los treinta y cinco y los cincuenta y cuatro años.

AGOSTO ES EL VERANO

El mes de agosto concentra la mayoría de las vacaciones de los españoles. El período estival, que comprende los meses de julio, agosto y septiembre, reúne el 88 por 100 de las vacaciones en España. Dentro de éstos destaca agosto, período en el que se concentran el 48 por 100 de los veraneos, muy por delante del mes de julio (27 por 100) y de septiembre (13 por 100). Sin embargo, la estacionalidad de estos desplazamientos ha disminuido respecto a 1985, en el que los meses de julio y agosto concentraban el 87,5 por 100 de las vacaciones. Estos dos meses han perdido «adeptos», que se han repartido a lo largo del año.

que esta tendencia va disminuyendo. Así, mientras en 1985 pasaba sus vacaciones en la costa el 56,8 por 100 de los españoles, durante 1987 (último año del que existen datos) este porcentaje bajó hasta el 52 por 100. Por detrás de este destino vacacional, «un pueblo del interior» es el lugar preferido por un 29 por 100 de los veraneantes y que sufre un incremento del 7 por 100 respecto a 1985; por último, «sierra y montaña» es un destino elegido por el 9 por 100 de los encuestados.

La duración media del período de vacaciones es de veintidós días para la gran mayoría, que sólo realiza un viaje anual. Para aquellos que fraccionan sus vacaciones: diez días, si hace dos viajes, y ocho, si hace tres o más.

El coste oscila entre las 35.000 y las 47.600 pesetas, según la duración, mientras que en 1985 el coste se cifraba en torno a las 41.200 pesetas. Esta

cifra es simplemente orientativa y muy variable en función de características tales como el alojamiento. Por cierto, que los españoles prefieren una casa particular (60 por 100) sobre los chalets o pisp propio (25 por 100), o los hoteles (22 por 100). No obstante, hay que tener en cuenta que entre aquellos que prefieren la casa particular como alojamiento veraniego, una importante cuantía goza de una casa de familiares para utilizarla (38 por 100).

Por último, en cuanto a los lugares de destino, señalar que las vacaciones de los españoles son mayoritariamente nacionales. El 84 por 100 escogió España como lugar de destino, cifra que va descendiendo, ya que en el 85 llegaba al 90 por 100. Por otra parte, entre los que viajan al extranjero para pasar sus vacaciones, los países preferidos son Francia (21 por 100), Portugal (14 por 100) e Italia (12 por 100). Una lista en la que sólo Francia ha su-

POR SEGURIDAD, LOS NIÑOS DEBEN VIAJAR EN EL ASIENTO POSTERIOR Y SIN QUE SUS JUEGOS DISTRAIGAN AL CONDUCTOR



La montaña es preferida por el 9 por 100 de los españoles.

minuido respecto a 1985, en el que los meses de julio y agosto concentraban el 87,5 por 100 de las vacaciones. Estos dos meses han perdido «adeptos», que se han repartido a lo largo del año.

Por otro lado, los rasgos típicos y tópicos del veraneante son: menor de cuarenta y cinco años, estudiante o trabajador por cuenta ajena, clase media o media-alta, y estudios de FP, COU o universitarios.

«VAMOS A LA PLAYA, CALIENTA EL SOL...»

La playa, y más concretamente las poblaciones costeras, parecen una fijación en la mente de los españoles a la hora de planificar el lugar de destino de las vacaciones de verano, aun-



Miguel GARROTE



José RUBIO

La gran mayoría de los veraneantes prefiere el coche como medio de transporte.

frido un incremento notable respecto al «ranking» elaborado en 1985.

En España, las Comunidades Autónomas «preferidas» por los españoles fueron Andalucía (20 por 100), Valencia (17 por 100) y Cataluña (14 por 100). Sin embargo, si se elabora esta lista de preferencias en función de las provincias, son Alicante (9 por 100) y Valencia (6 por 100) las que mantienen los primeros puestos, seguidas por Tarragona (5 por 100), que desplaza a Málaga de este tercer lugar del «ranking» respecto a 1985.

A todas estas cifras habría que sumar las entradas de vehículos «turistas», procedentes del extranjero, por las fronteras. Un total de 28 millones de turistas entraron en España en 1987, a los que habría que sumar 1,6 millones de españoles residentes fuera de nuestro país, que regresan aquí a pasar sus vacaciones. Habitualmente, el paso fronterizo de La Junquera es el que concentró mayor número de entradas, seguido de Biriartou, Tuy, Badajoz, Les, Ceuta, Fuentes de Oñoro, Irún y Dancharinea.

J. M. M.

Dónde vamos

Los españoles, en razón de nuestro punto de origen, solemos preferir la Comunidad Valenciana como lugar vacacional, dejando Andalucía como segundo destino preferido, aunque en número de visitantes absoluto esté esta última comunidad por delante de la levantina. Con este cuadro es fácil averiguar el lugar de vacaciones preferido por los españoles en función de la comunidad autónoma de residencia; basta con seguir la columna vertical hasta encontrar el número más elevado. Así, por poner algunos ejemplos, los andaluces prefieren pasar sus vacaciones en la propia Andalucía y, en segundo término, en Cataluña; los aragoneses eligen como destinos Cataluña y la Comunidad Valenciana, por este orden, mientras que los madrileños tienen como lugares preferidos Andalucía y la Comunidad Valenciana, y en tercer lugar Castilla-León.

COMUNIDAD DE ORIGEN

DESTINO	ANDALUCIA	ARAGON	ASTURIAS	BALEARES	CANARIAS	CANTABRIA	CAST.-LEON	CAST.-LA MANCHA	CATALUÑA	C. VALENCIANA	EXTREMADURA	GALICIA	MADRID	MURCIA	NAVARRA	P. VASCO	RIOJA, LA
ANDALUCIA	64	6	12	21	11	10	14	18	15	12	36	7	19	17	5	13	8
ARAGON	—	18	—	—	1	3	1	1	8	8	—	—	1	1	6	1	1
ASTURIAS	—	2	34	—	—	7	8	1	1	1	5	6	4	3	4	1	3
BALEARES	—	4	3	14	5	1	2	1	7	3	7	1	3	—	1	3	4
CANARIAS	—	—	2	—	60	—	1	4	2	1	—	3	2	2	—	2	2
CANTABRIA	—	4	1	3	2	16	9	—	3	3	4	2	4	1	4	8	5
CAST.-LEON	2	4	10	3	2	15	7	4	4	4	2	5	15	4	2	13	8
CAST.-LA MANCHA	—	1	1	4	2	—	—	15	2	9	2	—	7	3	—	1	1
CATALUÑA	9	28	1	24	2	5	11	9	40	6	6	6	4	2	22	6	15
C. VALENCIANA	7	19	14	7	2	18	22	31	7	37	12	5	19	16	26	18	22
EXTREMADURA	4	2	—	—	—	2	4	2	2	1	14	—	5	—	1	1	3
GALICIA	2	2	8	—	7	10	6	4	1	4	3	50	7	10	5	4	4
MADRID	6	2	6	17	5	5	7	1	2	4	7	8	3	11	—	3	4
MURCIA	1	3	1	—	—	—	2	1	—	3	—	—	4	28	—	1	1
NAVARRA	—	2	1	—	—	2	1	—	1	—	—	1	—	—	8	4	—
P. VASCO	3	1	5	—	—	1	2	—	2	1	3	3	2	2	12	14	8
RIOJA, LA	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	2	5	8

Nota.—Las cifras corresponden a porcentajes. (1) En rojo, comunidad de destino preferida. (2) En verde, segundo destino preferido.

La mayoría respeta la carretera y pide más educación

LAS VACACIONES DE LOS FAMOSOS



IÑAKI GABILONDO
«Hay mucho loco»

Iñaki Gabilondo cumple este año sus bodas de plata en la profesión. Aprovechando este aniversario, podrá disfrutar de unas prolongadas vacaciones. «Nada menos que tres meses. Por supuesto, es algo que no he podido hacer nunca y aún no las tengo perfectamente ajustadas. Pero me dará tiempo para visitar varios lugares: tengo proyectado un viaje a África —que no un safari— por diversos países. También iremos unos días a mi tierra, San Sebastián, a disfrutar del mar y del sol. Pero aún, como digo, no lo tengo pensado del todo.» Prefiere el avión para desplazarse en esta época de mucho tránsito por carretera, en que el peligro aumenta. «Me da un poco de respeto conducir en verano. Pienso que hay mucho loco y es bastante peligroso. Además hay rutas sobrecargadas, conductores extranjeros —sobre todo, portugueses y marroquíes—, excesos de todo tipo... Por eso me inclino más por el avión.»

ciones habituales que suelen sufrir los sitios típicos de vacaciones, lo que ya la hace atractiva de antemano. ¿Que cómo viajaremos? Pues en coche y en barco. La verdad es que yo no suelo conducir, pero me parece un medio de transporte cómodo, a pesar del riesgo que se corre. Aunque creo que a medida que el conductor vaya tomando conciencia de su papel, la seguridad será mayor.»



NORMA DUVAL
«El coche es cómodo pero da miedo»

Norma Duval pasará el verano trabajando, como le sucede normalmente. «En nuestra profesión, estos meses son los más fuertes para las galas. Disfrutar de vacaciones, tal y como todo el mundo las entiende, es algo que yo no puedo hacer en verano. Como mis hijos estarán en Palma de Mallorca, yo me escaparé para estar con ellos cuando tenga un par de días libres.» Norma Duval utiliza poco el coche en sus continuos viajes. «Y no es porque no me guste, que me parece muy cómodo. Pero la verdad es que le tengo miedo. Son muchos kilómetros al año y mucha la gente que se queda en la carretera. Por eso habitualmente prefiero desplazarme en avión, donde no se acusa el cansancio, salvo que

la distancia a recorrer sea pequeña.»



JOSE LUIS COLL
«No seré uno más en la caravana»

José Luis Coll mantiene que no saldrá de Madrid este verano. «Me niego a ser uno más en la caravana. Además, ésta es la mejor playa, sobre todo en agosto, cuando todo el mundo se marcha. Le he pedido al alcalde que haga de la ciudad un puerto de mar, y está en ello. Por eso sigo veraneando sin salir de casa.» Asegura ser un gran aficionado al coche y moverse siempre con él. «Los atascos diarios no van conmigo porque yo vivo en la nocturnidad y sólo estamos ella —la noche— y yo. ¿Que si es peligroso el automóvil? En mi opinión, con un poco inteligente que fuera el conductor no habría ningún accidente.»



JOAQUÍN PRAT
«Hay conductores de temer»

Joaquín Prat acude puntualmente cada lunes a los

televisores de millones de españoles repartiendo dinero y regalos a la sombra de la suerte. Su definición de las vacaciones consiste en relax y descanso. «Pienso en el verano como tiempo de tranquilidad y ocio. Siempre vamos a la playa de Andraitx, en Mallorca, que es un lugar delicioso. Tiene, además, un pequeño puerto y solemos alquilar un barquito y navegar por la costa de la isla y al resto del archipiélago. De esta forma tomas el sol, te bañas, navegas y, en definitiva, descansas.» Su opinión sobre el coche es que es imprescindible, «porque siempre hay muchos trastos que llevar. Solemos ir hasta Valencia en coche. Además, allí te da mucha movilidad. Sin embargo, pienso que es peligroso, sobre todo porque algunos conductores son de temer.»



CONCHA VELASCO
«Los viajes me dan temor»

Concha Velasco es una de las actrices más importantes de nuestra escena. Sus vacaciones dependen, como cada año, de su trabajo. «Aún no sé cuándo nos iremos y el lugar, casi seguro, será Italia. Me pa-

rece un país maravilloso y quiero que mis hijos lo conozcan. El problema fundamental es la falta de tiempo, porque no podremos disponer más que de diez o doce días. ¡Imagínate con tanto que visitar allí! A pesar de ello, creo que serán unas buenas vacaciones.» Comenta que debido a este problema de tiempo utilizarán el avión. Confiesa, por otra parte, tener miedo del coche. «Antes me encantaba conducir, pero últimamente la gente está muy airada, se conduce muy deprisa, especialmente en Madrid, que, incluso de noche, el tráfico es una verbenas. La gente no parece consciente del peligro y yo pienso en los viajes en coche con verdadero temor.»

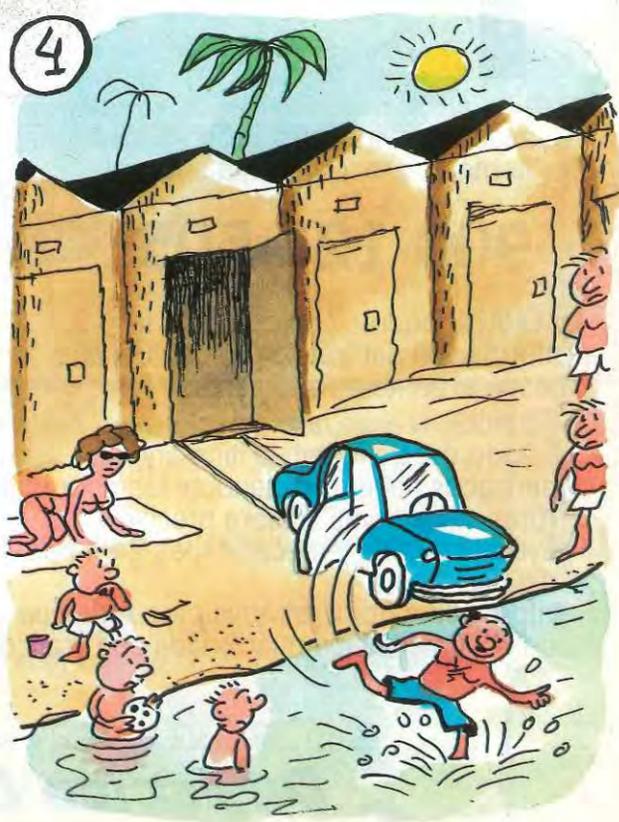
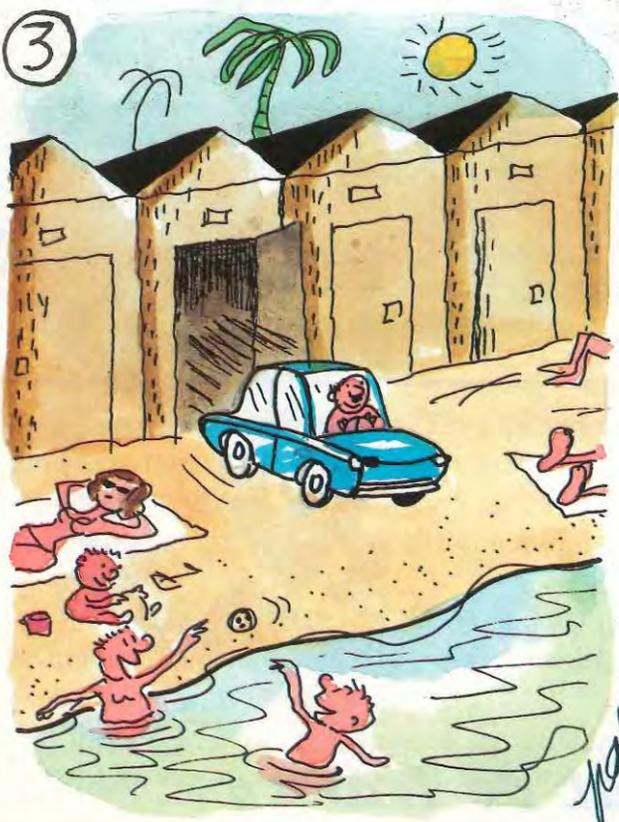
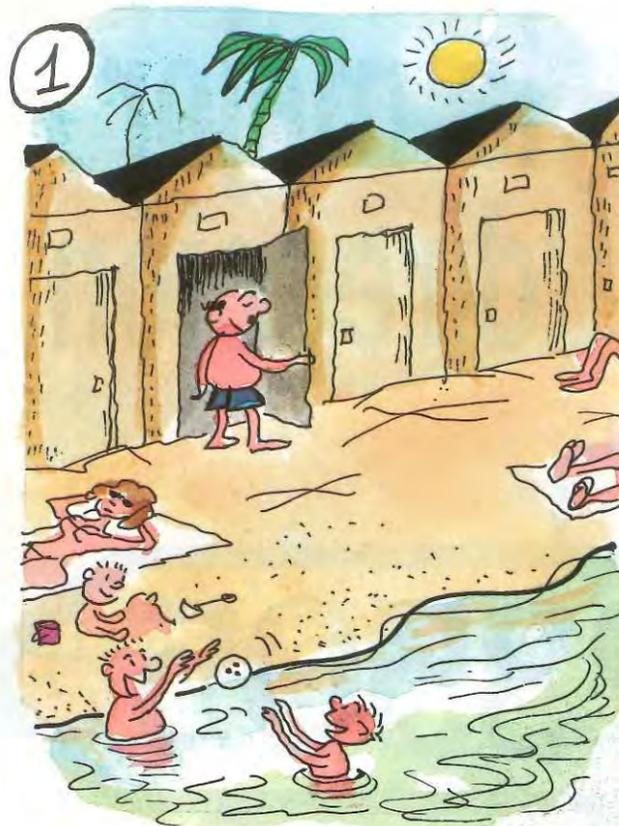


CHARO PASCUAL
«Me gusta navegar»

Charo Pascual, con su amena explicación meteorológica, convierte los datos técnicos del satélite en planes familiares para los días festivos. Le preguntamos por sus vacaciones. «Aún no sé exactamente mi lugar de veraneo, pero si tengo que pensar en un sitio concreto, sin duda es el mar, porque Madrid me agobia bastante. Por eso, cambiar de paisaje y, si puede ser, de actividad, ya me sabe a vacaciones y eso lo hago en días libres. Y del mar, la idea de navegar es la que más me gusta.» Asegura que, si la distancia es corta, suele desplazarse en coche, «aunque yo no conduzco, no tengo camé, pero me parece un medio cómodo. También tengo que decir que me parece muy inseguro, porque no dependes sólo de tu actuación y hay gente muy poco juiciosa: no controla el alcohol, la velocidad, no respeta las señales. En general, me parece que falta educación.»

HUMOR

Por PABLO





Esta es la mejor dirección.



900-123505

Cuando te vayas a poner de viaje, esta es la mejor dirección, llama antes al

900-123 505

y GRATIS podrás conocer toda la información del tráfico de toda España, desde el punto en que estés:

- Situación real de la circulación.
- Estado del tráfico en el itinerario que pensabas hacer, ofreciendote las oportunas rutas alternativas, si fuera preciso.
- Ayuda sanitaria y mecánica, las 24 horas del día.
- Información Administrativa, para todo tipo de documentación relacionada con Tráfico.

Recuerda. La llamada es gratuita y la respuesta es auténticamente personalizada.

La mejor dirección a tomar en tu viaje es llamar primero al 900-123 505



OJO.
TE LO DICE UN AMIGO.

Dirección Gral. de Tráfico



Ministerio del Interior

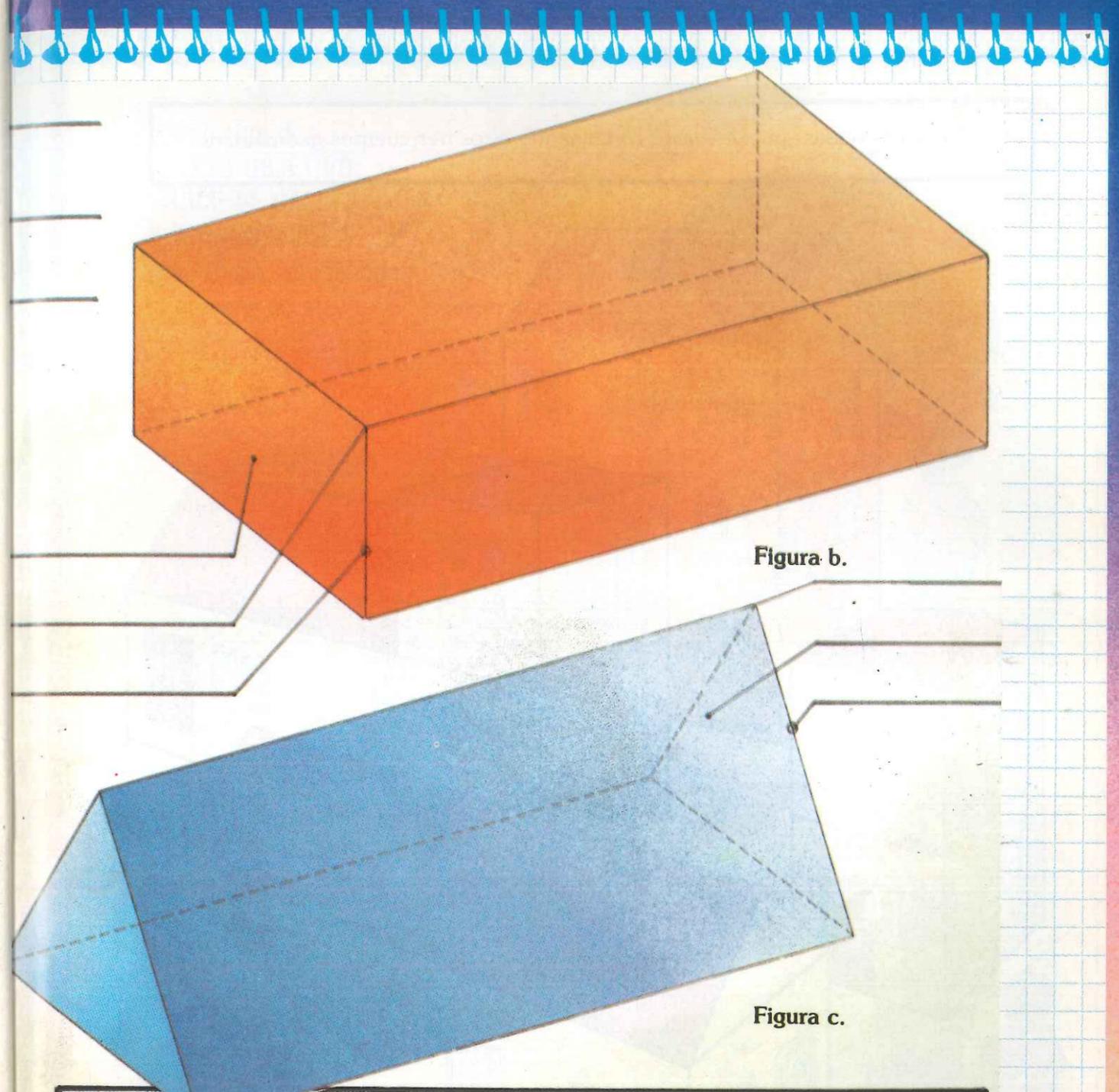


Figura b.

Figura c.

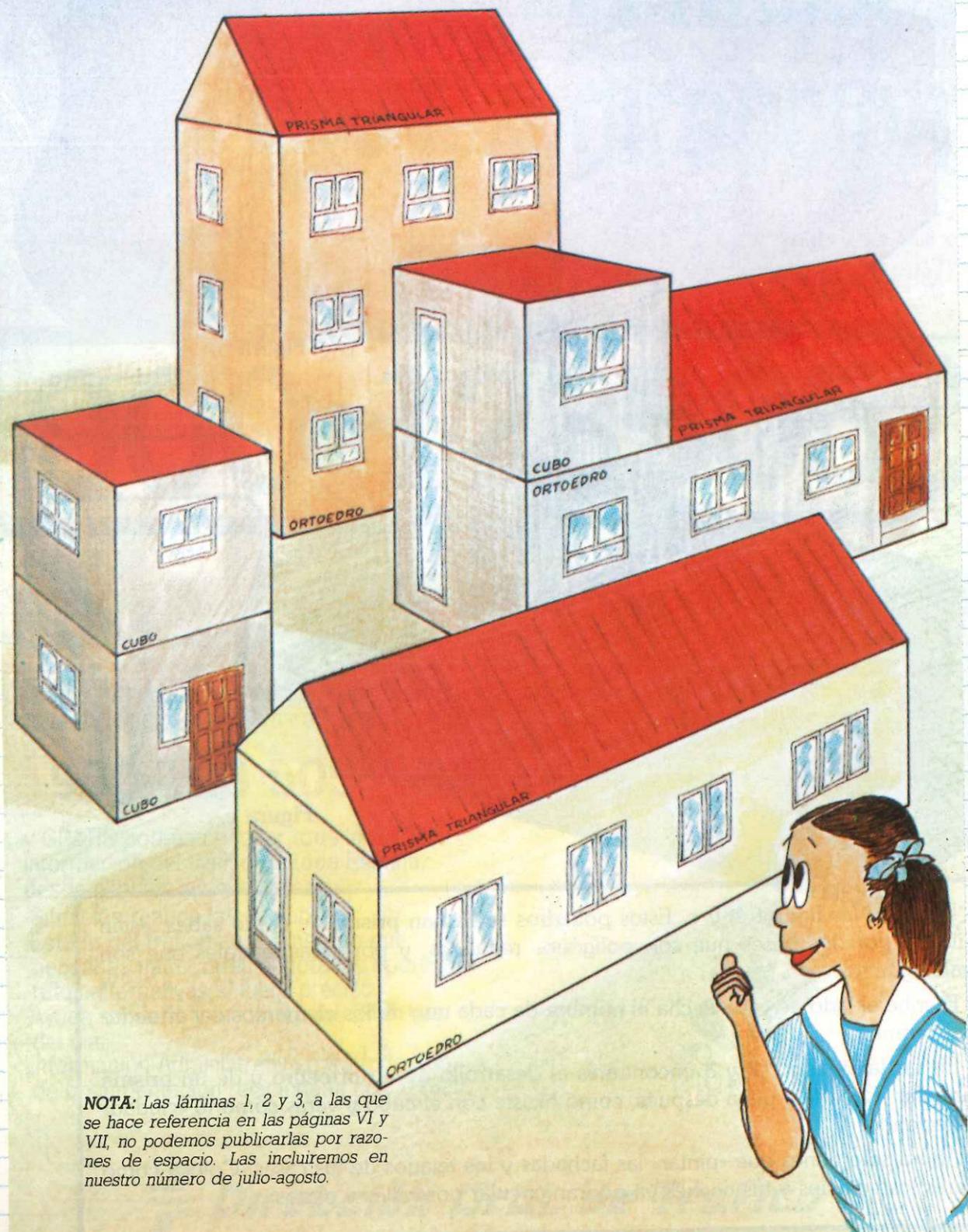
Fíjate en las **figuras b y c**. Estos poliedros se llaman **prismas** y como sabes, están limitados por dos bases que son polígonos regulares, y por caras laterales que son paralelogramos.

Escribe al lado de cada flecha el nombre de cada uno de los elementos del ortoedro y del prisma.

En las **láminas n.º 2 y 3** encontrarás el desarrollo de un **ortoedro** y de un **prisma triangular**. Recorta y pega después, como hiciste con el cubo y verás cómo tu «ciudad» va creciendo.

Ahora sólo tienes que «pintar» las fachadas y los tejados de tus casas. Coloca como quieras los edificios y tus coches ya podrán circular por calles y plazas.

Fíjate cuántas «casas» puedes hacer combinando estos tres cuerpos geométricos.



NOTA: Las láminas 1, 2 y 3, a las que se hace referencia en las páginas VI y VII, no podemos publicarlas por razones de espacio. Las incluiremos en nuestro número de julio-agosto.

Conclusión de «SEXTO OBJETIVO: CRUCE DE CALLES E INTERSECCION»

cuyo inicio se publicó en el número de mayo

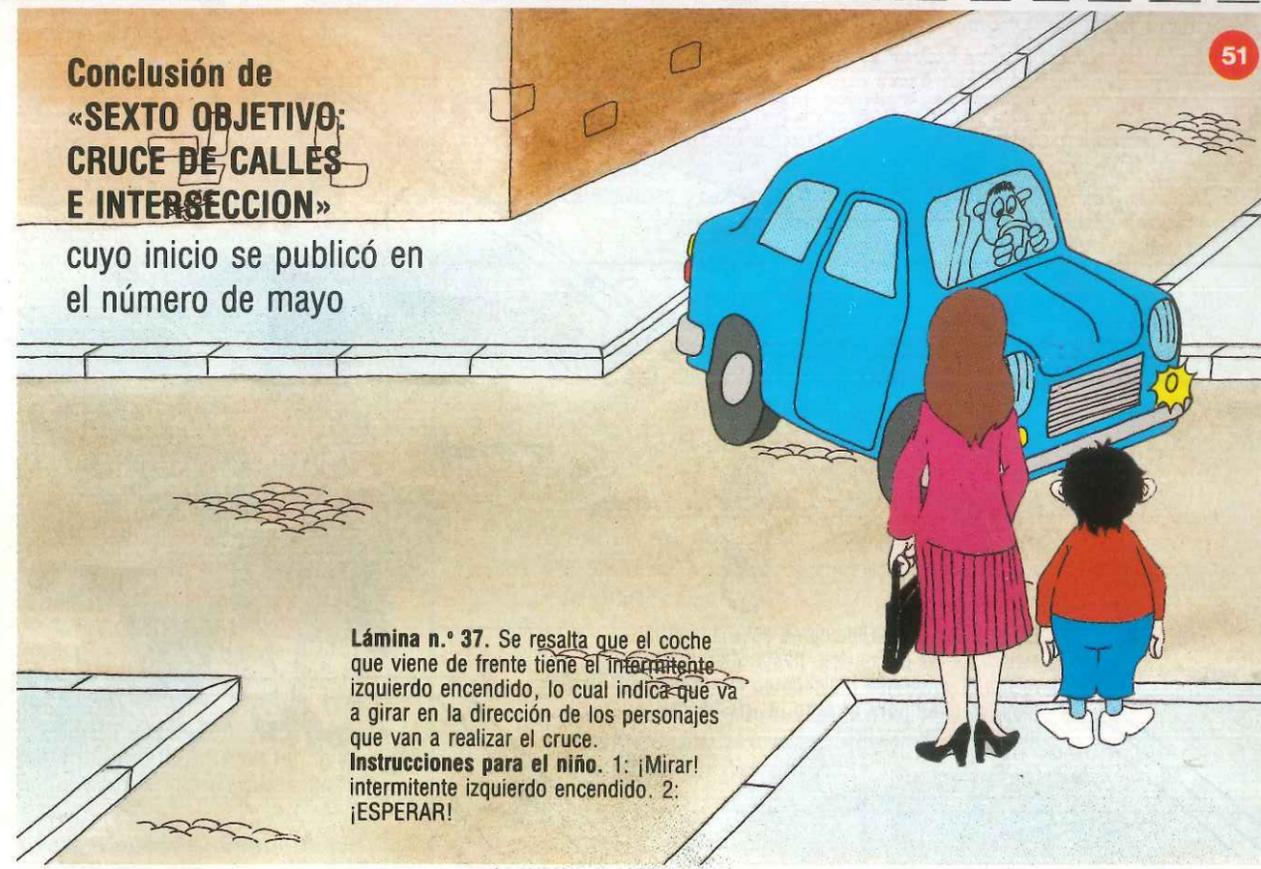


Lámina n.º 37. Se resalta que el coche que viene de frente tiene el intermitente izquierdo encendido, lo cual indica que va a girar en la dirección de los personajes que van a realizar el cruce.
Instrucciones para el niño. 1: ¡Mirar! intermitente izquierdo encendido. 2: ¡ESPERAR!

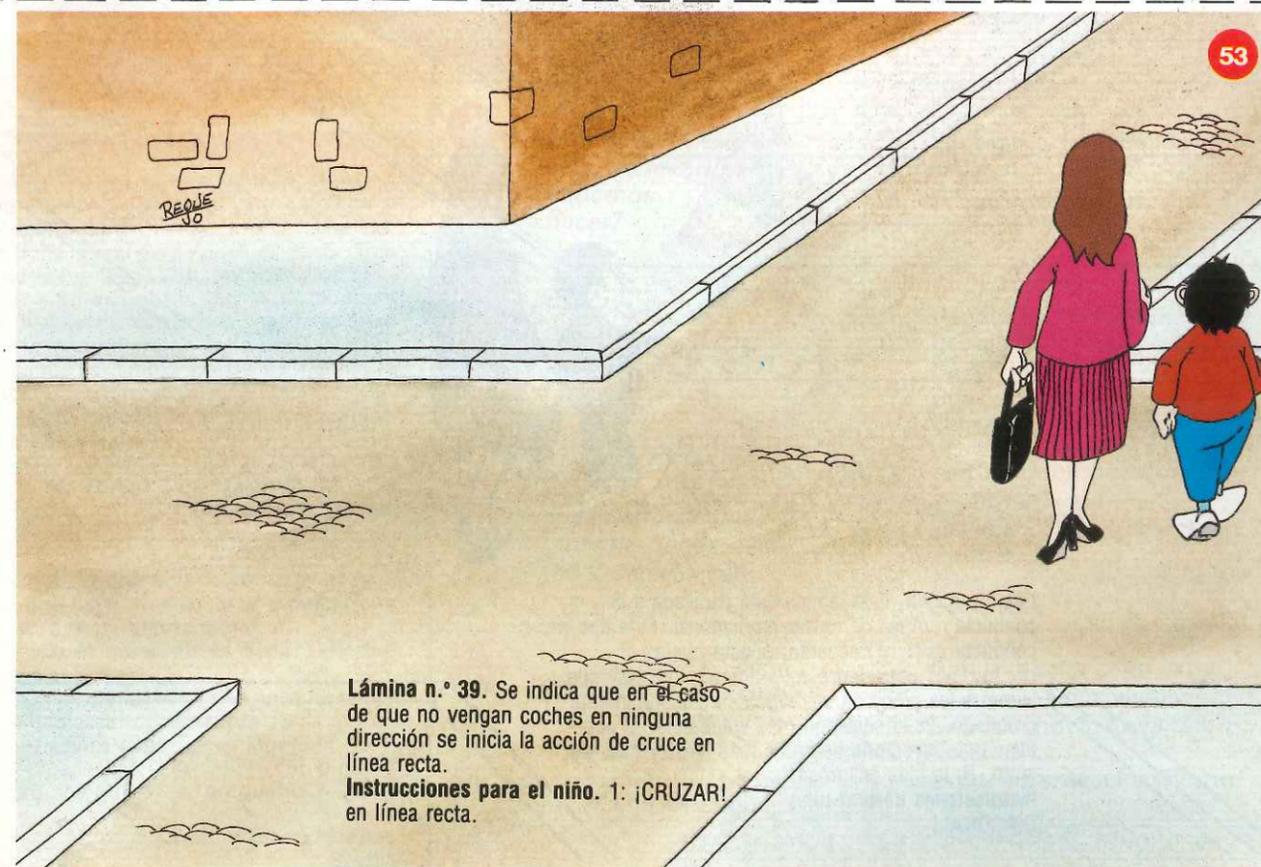


Lámina n.º 39. Se indica que en el caso de que no vengan coches en ninguna dirección se inicia la acción de cruce en línea recta.
Instrucciones para el niño. 1: ¡CRUZAR! en línea recta.

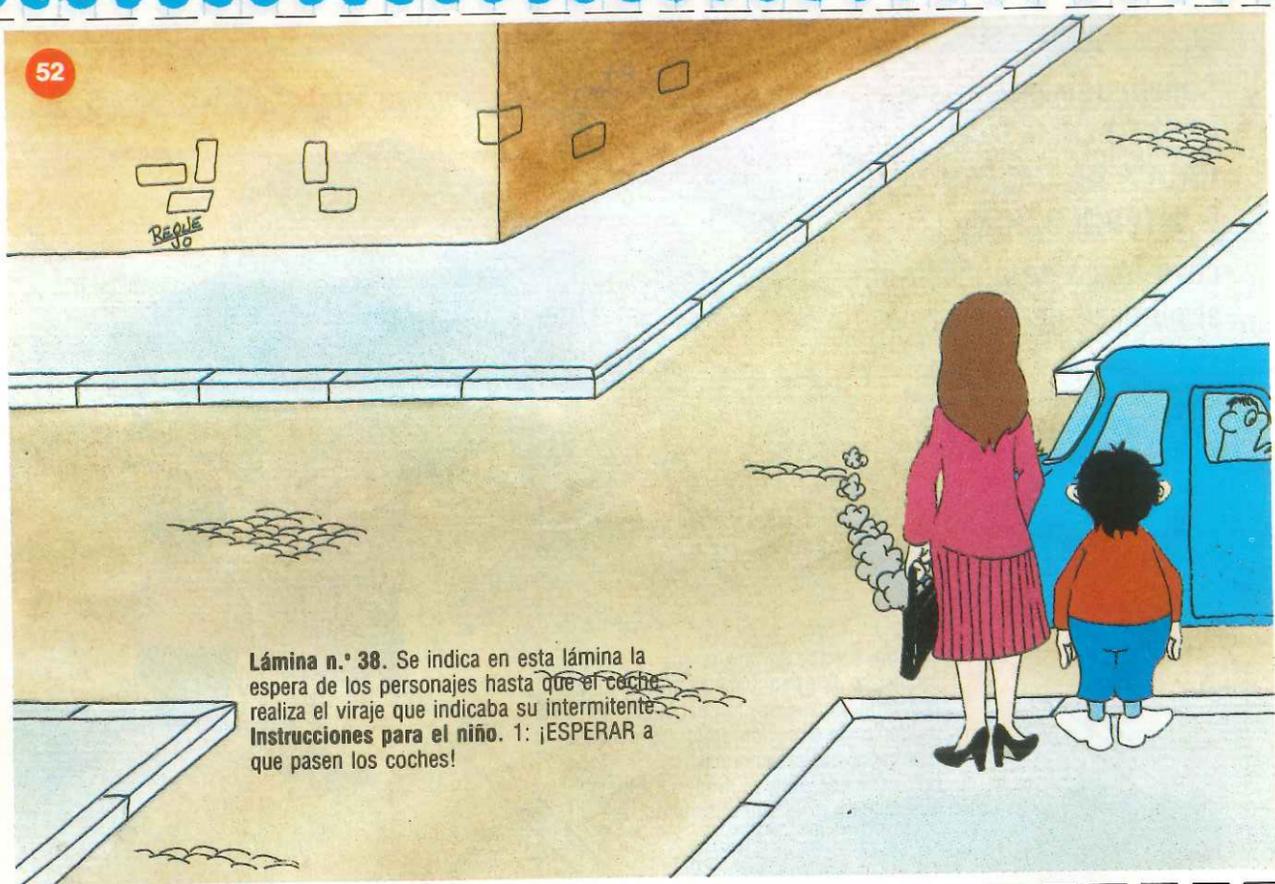


Lámina n.º 38. Se indica en esta lámina la espera de los personajes hasta que el coche realiza el viraje que indicaba su intermitente.
Instrucciones para el niño. 1: ¡ESPERAR a que pasen los coches!

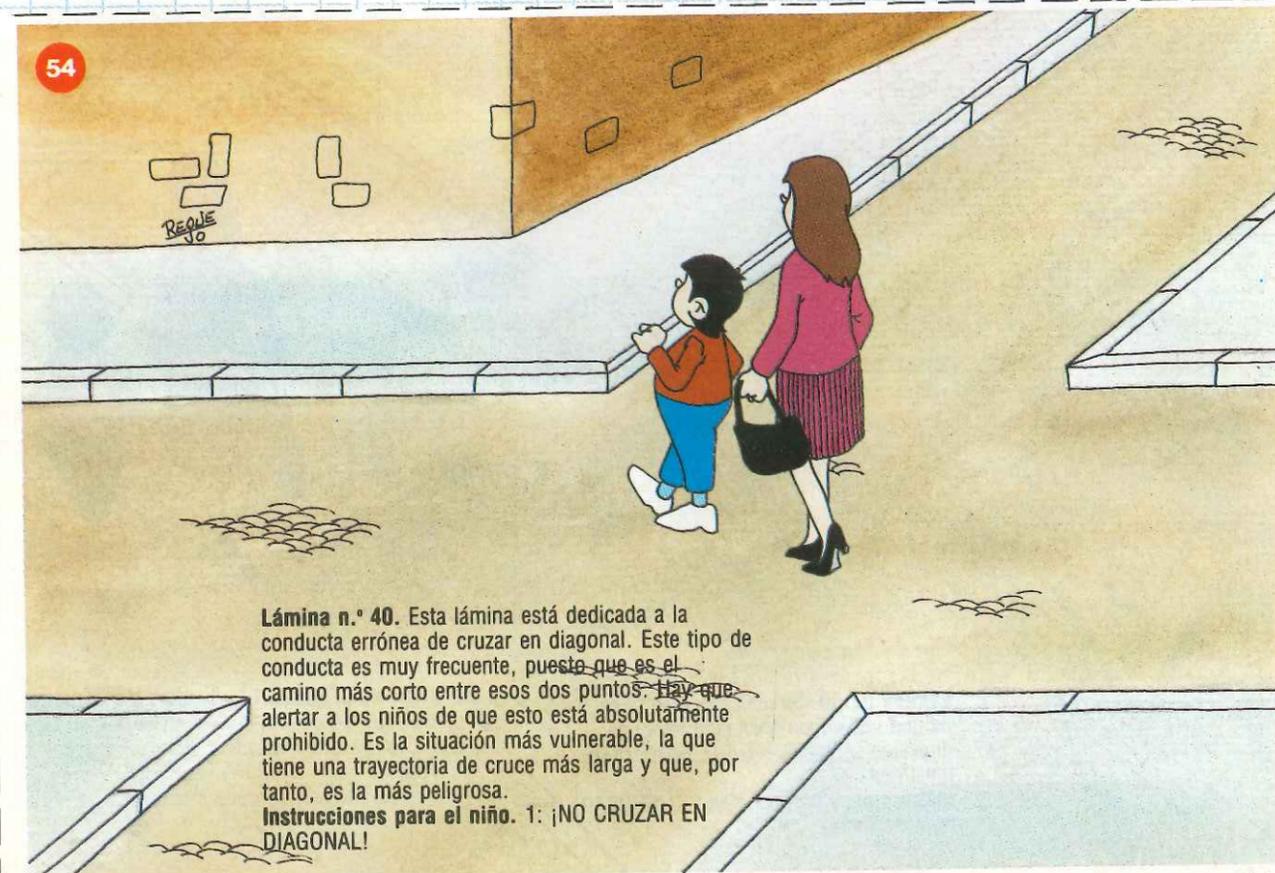


Lámina n.º 40. Esta lámina está dedicada a la conducta errónea de cruzar en diagonal. Este tipo de conducta es muy frecuente, puesto que es el camino más corto entre esos dos puntos. Hay que alertar a los niños de que esto está absolutamente prohibido. Es la situación más vulnerable, la que tiene una trayectoria de cruce más larga y que, por tanto, es la más peligrosa.
Instrucciones para el niño. 1: ¡NO CRUZAR EN DIAGONAL!

NUESTRO BUZON

Todos los días, cuando voy desde mi casa al colegio, tengo que cruzar por tres pasos de peatones con rayas en el suelo, de esos que dicen que tienen que pararse los coches cuando pasamos los que vamos andando. Algunos sí que se paran, pero otros no quieren hacer caso y a mí me da miedo. Y como siempre tengo prisa, porque es tarde, tengo que tener cuidado y pasar como puedo. Lo malo es que los autobuses grandes, de color rojo, son los más peligrosos y no suelen esperar. A lo mejor es porque llevan mucha gente que tiene prisa para ir a trabajar. Yo creo que lo que tendrían que hacer es decir a todos que paren, o que pongan semáforos. Así tendrán que pararse por fuerza cuando tengamos que pasar nosotros.

Alvaro Menéndez Segú. Madrid

Chistes

Dos coches se encuentran, frente a frente, en un callejón muy estrecho y ninguno de los conductores quiere dar marcha atrás para ceder el paso. Tras una breve discusión, uno de ellos abre ceremoniosamente un periódico, se apoya en el respaldo del asiento y se pone a leer. Para no ser menos, el otro, sacando la cabeza por la ventanilla, le dice:

—¿Le importaría pasármelo cuando termine de leerlo?

M.ª Teresa Sanz Valentín. 12 años Olombrada (Segovia)

Un individuo se encuentra a un amigo que lleva un saco a la espalda, con mucho peso, aparentemente.

—¿Qué llevas en el saco? —le interpela.

—Pues llevo ladrillos, porque ahora me dedico a robar coches.

—¿Y para qué quieres ladrillos?

—Pues es fácil. Me han dicho que primero hay que hacer un puente.

Carlos Alvarez. 13 años Sevilla

CHICO-TEST

<p>a</p> <p>Si vas caminando y no hay pasos de peatones cercanos, ¿por dónde debes cruzar?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Por las esquinas. 2. Por el centro de la manzana. 3. Por donde prefieras.
<p>b</p> <p>¿Está permitido conducir un ciclomotor sin haber cumplido los catorce años?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sí, en cualquier caso. 2. No. 3. Sí, si mi padre me lo permite.
<p>c</p> <p>Como ciclista, la luz amarilla del semáforo significa:</p> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Darse prisa. Cambio próximo al rojo. 2. Esperar. 3. Cruzar tranquilamente.
<p>d</p> <p>¿Cuándo está permitido subir o bajar de autobuses, tranvías, etcétera, en marcha?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cuando vamos al colegio tarde. 2. En ningún caso. 3. Cuando no tiene puertas o van abiertas.
<p>e</p> <p>¿Qué forma tienen las señales que indican peligro?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Circular. 2. Rectangular. 3. Triangular.
<p>f</p> <p>Ante una señal como ésta, ¿qué debemos hacer?</p> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aumentar la velocidad. 2. Parar. 3. Ir con precaución.
<p>g</p> <p>¿Qué indica esta señal?</p> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Paso para bicicletas. 2. Prohibido la circulación a bicicletas. 3. Proximidad de taller de bicicletas.
<p>h</p> <p>Si vas en bicicleta, ¿cuándo debes hacer la señal para torcer?</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Antes de empezar la maniobra. 2. En el momento de iniciar el giro. 3. Después de empezar a girar.
<p>i</p> <p>La luz de la bicicleta hay que llevarla encendida...</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Por la noche y en condiciones de poca visibilidad. 2. Cuando haya mucho tráfico. 3. Sólo durante el invierno.

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

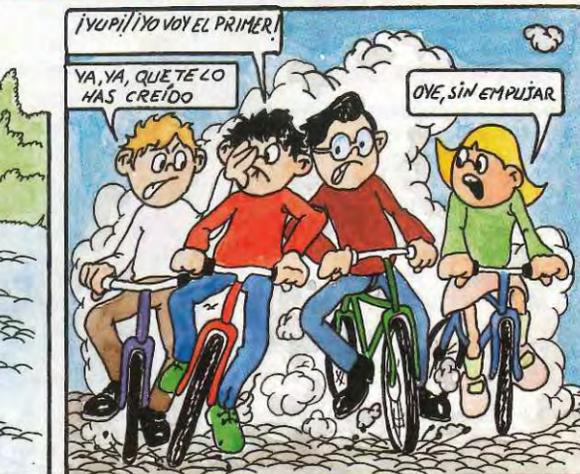
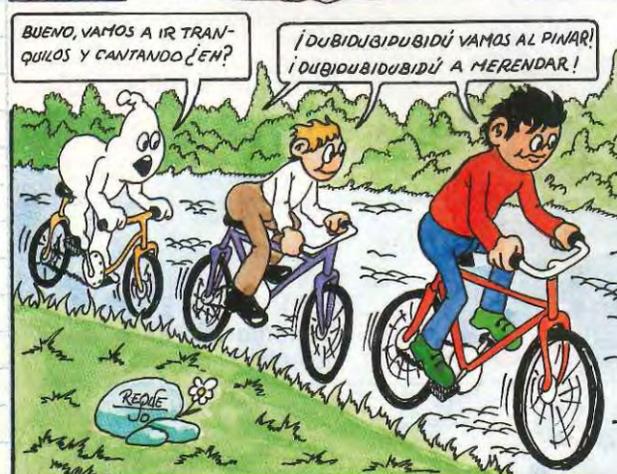
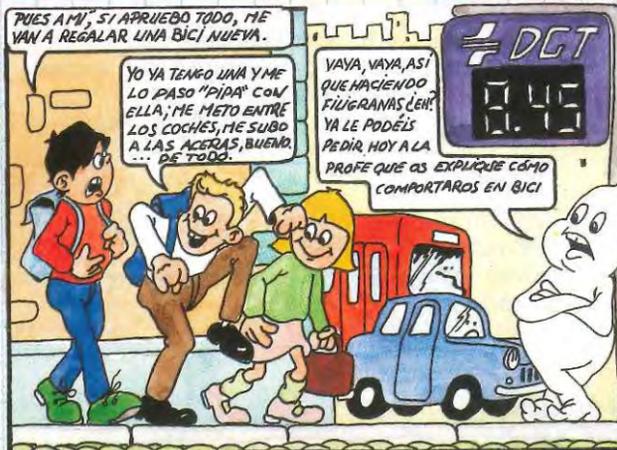
STOP!

FANTASMITA CALLEJERO



MANIOBRAS PELIGROSAS

Por REQUEJO



Galicia

SEGURIDAD	
Estabilidad	7
Suspensión	7
Frenos	7
Dirección	7
Ruedas	7
Luces	6
NOTA MEDIA: 7,3	
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,8	

autoplato

SEGURIDAD	
Estética	8
Acabado	7
Habitabilidad	8
Maletero	8
Confort	8
Instrumentación	7
Equipamiento	6
Potencia	8
Elasticidad	8
Cambio	8
Velocidad punta	8
Aceleración	7
Consumo	8
NOTA MEDIA: 7,7	
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 8	

auto

SEGURIDAD	
Estética	7
Acabado	7
Habitabilidad	8
Maletero	8
Confort	8
Instrumentación	5
Equipamiento	4
Potencia	6
Elasticidad	7
Cambio	8
Velocidad punta	7
Aceleración	8
Consumo	8
NOTA MEDIA: 7,1	
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,3	

de alcanzar todos los tí... y de situarse en los pri... ventas se refiere en Eu... rreco español la versión... do las características de... y adoptando el presti... buenos resultados dio... , sino también en los... do, la aceptación en Es... excepcional, teniendo in... nistro de unidades, pese... an «stock» antes de lan... , desde luego, hay que... relación calidad-precio... to con una excelente ae... atractiva —salida de las... e consiguió dar un paso... jugación de la habitabi... lente aerodinámico.

Comentario.—Pese a que el Peugeot 405 se vea un poco ensombrecido por las prestaciones de su hermano sobrealimentado, la realidad es que su motor atmosférico se encarga de mantener un buen nivel de prestaciones. Esta mecánica de 1.905 centímetros cúbicos, potenciada a 70 caballos, mueve con soltura su carrocería, que no sólo cuenta con un diseño atractivo, sino que también dispone de una excelente habitabilidad.

A su comportamiento no se le puede poner ningún tipo de pega, algo bastante lógico, ya que si el 405 no tiene problemas con motores que llegan a los 170 caballos, difícilmente pueden ponerle en apuros los 70 caballos del motor diesel. Esta versión del 405 resulta ideal para aquellos usuarios que valoran especialmente la economía de utilización, el espacio interior y el confort. Dentro de su categoría, dispone de unas buenas prestaciones, con un motor que ya ha demostrado en otros modelos del grupo PSA sus cualidades: tiene un buen número de caballos, es elástico y los consumos están muy ajustados.

Comentario.—El 405 es un coche familiar y económico, que cuenta con un buen espacio para los pasajeros y el maletero es amplio y capaz para llevar equipaje. El nivel de equipamiento es muy bajo, no contando con cierre centralizado de puertas ni con elevalunas eléctrico, cosa que en un vehículo de esta categoría es habitual en todas las marcas.

En cuanto a la mecánica, está equipado con un motor diesel de 60 caballos, con un rendimiento correcto, siempre que no se le pidan prestaciones deportivas, alcanzando una velocidad punta de 165 km/h., con unos consumos ajustados para un coche de este volumen y peso. El confort de conducción es bueno, con los asientos cómodos y una suspensión que absorbe con facilidad los baches. En el apartado de la dirección es donde falla, ya que no está equipado con asistencia y resulta incómodo cuando se circula por la ciudad.

LO BUENO

- Carrocería amplia y aerodinámica.
- Motor agradable y progresivo.
- Consumos ajustados.

LO MALO

- Asientos delanteros cortos de banqueta.
- Plano de carga del maletero elevado.
- Respaldo posterior no abatible.

LO BUENO

- Amplitud interior.
- Suspensión.
- Comportamiento.

LO MALO

- Equipamiento muy pobre.
- Dirección sin asistencia.
- Plano de carga del maletero alto.

PARA los aficionados al vehículo histórico, los modelos populares americanos no tienen el caché y el prestigio de sus equivalentes en calidad europeos, pero, sin embargo, son muy apreciados por su legendaria robustez, cosa realmente importante cuando se trata de reparar un vehículo antiguo, que siempre es mucho más caro que uno moderno. La fragilidad de muchas marcas es el verdadero dolor de cabeza de numerosos propietarios. Tener uno de estos coches frágiles es tener un grave problema. El propietario nunca lo reconocerá, pero le dará un disgusto tras otro y a cuál más grave.

A Vicente Bungal, sin embargo, no le pasa lo mismo. Con su sólido y fiable Dodge puede dormir tranquilo, sabiendo que el coche no le dejará tirado en ningún rallye. Y lo que es más: por muy lejos de Valencia

VIEJAS GLORIAS

Dodge Carnero

que se celebre la reunión, el Dodge Carnero irá a la misma por carretera, haciéndose, si es necesario, 500 kilómetros de ida y otros tantos de



vuelta, con la mayor de las tranquilidades.

Este Dodge es un modelo del año 1934, dotado de un motor de seis cilindros, carrocería tipo sedán, con siete plazas, dos de las cuales en transportines. Es cómodo y amplio en su interior y cuenta con suspensión independiente a las ruedas delanteras, lo cual era novedad en un modelo de gran serie en los Estados Unidos en esa época.

Juan A. DE LA RICA

MUNDO HISTORICO

■ **RALLYE HISPANO SUIZA.**—Iniciándose en tierras santanderinas, este rallye se ha desarrollado por La Rioja y las dos Castillas. Madrid lo acogió en sus fiestas de San Isidro, por cierto con muy poco entusiasmo por parte de sus autoridades. Quizá el que el rallye lo patrocinaran entidades privadas tuviera alguna influencia en esta actitud, pero la misma, desde luego, contrasta con el apoyo incondicional de las Agrupaciones de Tráfico de todas las provincias por las que se ha desplazado, y por las autoridades de localidades más pequeñas en tamaño, pero no en interés cultural. Nos preguntamos qué hubiera hecho Barcelona si el rallye, en lugar de ir a Madrid, hubiera ido a esa ciudad. Además del enorme interés que esta concentración mundial

Hispano Suiza ha despertado en los encargados de facilitar sus movimientos por carretera, a éstos, igualmente, les ha sorprendido la agilidad con que se desplazan. Siempre se piensa que vehículos de los años veinte y treinta se moverán como lentas tortugas por las carreteras, pero como cronista tengo que decir que lo hacen con notable soltura. (Si a un camión es fácil volver a alcanzarlo, dejándole diez minutos de ventaja, para recuperarle estos mismos minutos a alguno de estos Hispanos tuve que recorrer 150 kilómetros).

■ **CONCENTRACION ALFA ROMEO.**—Como todos los años por estas fechas, los forofos históricos alifistas de toda España se han dado cita en su reunión anual, esta vez celebrada en Soria. El lugar

elegido respondió a lo que del mismo se esperaba: belleza y frío. En Calatañazor, punto en el que los organizadores del rallye decidieron hacer una simpática prueba de búsqueda de un jamón —de Jabugo, naturalmente— y de una caja de vino —de Rioja, desde luego—, alguno de los participantes se encerró en la tasca del pueblo buscando un lugar caliente.

■ **COMUNIDAD DE MADRID.**—Por tierras de la Comunidad madrileña, y sin salirse de las mismas —lo que no fue fácil para los organizadores—, se celebró el Segundo Rallye Comunidad de Madrid. Con indudable éxito de participantes, recorrió numerosos pueblos de la Comunidad, desconocidos algunos incluso para algunos de los madrileños que participaron en el mismo.

MOTOCICLISMO

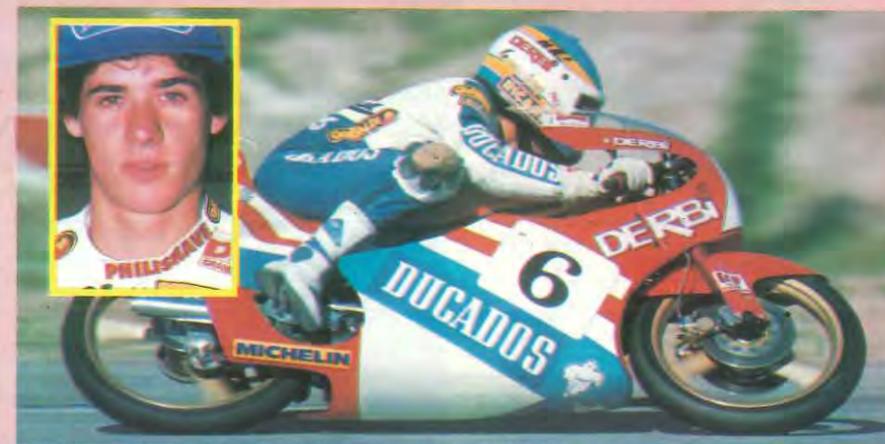
El G. P. de Alemania se vistió de luto por Iván Palazzese

«SITO» Y «ASPAR», DISTINTA SUERTE

LA muerte del venezolano Iván Palazzese en un accidente durante la prueba de 250 c.c. tiñó de luto una nueva victoria de los españoles en el GP de Alemania, disputado en el circuito de Hockenheim. «Sito» Pons y Alex Crivillé resultaron triunfadores en 250 y 125 c.c., mientras que «Champi» Herreros y «Herri» Torrontegui fueron segundo y tercero, respectivamente, en los 80 c.c. La nota negativa la siguió poniendo «Aspar», que volvió a tener la suerte de espaldas.

Todo el mundo dice que Jorge Martínez «Aspar» no puede tener peor suerte, que se le tiene que acabar la mala racha. Pero no. Dicen que ya ha roto todas las piezas «tontas» de su máquina. Pero en Alemania, tras un ligero problema en la arrancada, le embistió otro piloto y le dejó fuera de carrera cuando aún estaba en la parrilla de salida. «Aspar» tiene este año la negra y Derbi deberá empezar a pensar en dar el número 1 a Herreros o Miralles, ambos con posibilidades de alcanzar los títulos de 80 y 125 c.c., respectivamente.

En 80 c.c., ante la ausencia de «Aspar», «Champi» Herreros hizo un carrerón y entró segundo, superando al líder del Mundial, «Herri» Torrontegui, que fue tercero. Por delante entró el local Oettl, con Krauser. En el Mundial manda Torrontegui (50 puntos), con Herreros (41) y Dorflinger (39) por detrás.



Habrà que contar con Alex Crivillé para el título de 125 c.c.

Crivillé volvió a ganar en los 125 c.c., prueba en la que aspira al título o, al menos, a ponérselo muy difícil a Gianola (Honda), que sólo pudo ser segundo en Alemania. Tercero fue Julián Miralles (Derbi), quien aún mantiene posibilidades en el Mundial. En esta prueba «Aspar» sólo pudo llegar a la vigesimosexta posición.

«Sito» Pons parece dispuesto a que nadie le arrebatase la posibilidad de revivir el título y en cada carrera trata de poner los máximos puntos de por medio entre él y otros aspirantes. En Hockenheim les tocó el turno a Ruggia, Cadalora y Garriga. Cuando en la prueba de 250 c.c. faltaba una vuelta para el final, Pons marchaba a cola de un grupo

de seis pilotos, tras los que, descolgados, marchaban Ruggia y Garriga. «Sito» no quiso entrar en la lotería y, además, pensó que ganando ponía más puntos entre él y Ruggia y tiró. En dos rectas adelantó a los cinco pilotos que le precedían y aguantó el resto del circuito para entrar primero, con el alemán Roth (Honda) y el japonés Shimizu (Honda) por detrás. Buena carrera la de Carlos Cardús, que entró sexto, mientras que Garriga sólo pudo ser octavo. Lo que sí dejó claro esta carrera fue la diferencia de velocidad entre Honda y Yamaha, a favor de la primera.

Pons mantiene así su primer lugar en el Mundial (107 puntos), con Ruggia (78), Cadalora (70), Cardús (62) y John Kocinski y Juan Garriga (40) aún con posibilidades.

La carrera de 500 c.c., tras el plante de Misano, fue otra vez normal; es decir, muy interesante y emocionante. Wayne Rainey, con Yamaha, superó en las últimas vueltas a Lawson (Honda), rebasándole también en la clasificación del Mundial de pilotos, ambos por delante de Sarron.

En cuanto al accidente de Palazzese, fue debido al gripaje de la Aprilia del austríaco Preining. El venezolano intentó esquivarle, pero cayó junto con Barcitta y fueron arrollados por el francés Bruno Bonnuil. Las asistencias se mostraron lentas y tuvo que ser otro piloto, Ferrari, quien le auxiliara en primera instancia. Tras una leve mejora, se decidió trasladar a Palazzese en helicóptero hasta un hospital, pero murió en el transcurso del vuelo. Palazzese, de 27 años, tenía una larga trayectoria como piloto privado; muy fogoso y luchador, esta temporada era la primera que obtenía una moto oficial, Aprilia, con la que estaba realizando unos resultados más que aceptables.

AUTOMOVILISMO



G.P. de México de F-1

SENNA, LANZADO HACIA EL TITULO

El brasileño Ayrton Senna (McLaren) parece lanzado hacia la renovación de su título de campeón del mundo de Fórmula-1, tras su victoria indiscutible en el circuito Hermanos Rodríguez, en el que se celebró el G.P. de México. Alain Prost, también de McLaren, segundo en el mundial de pilotos, sólo pudo ser quinto en México, donde acusó problemas con los neumáticos y de concentración; de hecho, el francés Prost está cuestionándose su continuidad en el equipo McLaren, tras su larga «guerra fría» con Ayrton Senna.

En México, detrás de Senna entra-

ron Ricardo Patrese (Williams) y Alboreto (Tyrrell Ford). Nannini (Benetton) sólo pudo ser cuarto, aunque sigue demostrando su gran categoría de piloto.

Por su parte, Luis Pérez Sala no pudo clasificarse para la carrera, pese a estrenar nuevo monoplaza. Está claro que el Minardi no termina de ponerse a punto ni de resultar competitivo.

En el mundial de pilotos manda Ayrton Senna (27 puntos), seguido de Prost (20), Mansell (Ferrari, 9), Nannini (Benetton, 8), Patrese (Williams) y Alboreto (Tyrrell-Ford), ambos con 6 puntos.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados mayo 89	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas abril 89	Últimas matrículas mayo 89			
Alava (VI)	5484-K	6428-K	944	595	45
Albacete (AB)	1594-J	2422-J	828	581	172
Alicante (A)	0258-BK	5501-BK	5.243	3.074	789
Almería (AL)	7731-M	9122-M	1.391	843	239
Asturias (O)	3737-AT	6794-AT	3.057	1.861	214
Ávila (AV)	2911-E	4238-E	327	316	36
Badajoz (BA)	5746-M	6854-M	1.108	1.377	263
Baleares (PM)	1591-AY	7263-AY	5.672	2.081	529
Barcelona (B)	3837-KD	6183-KG	22.346	10.050	2.284
Burgos (BU)	7283-L	8214-L	931	522	55
Cáceres (CC)	4638-I	5380-I	742	680	128
Cádiz (CA)	7586-AC	0533-AD	2.947	1.961	711
Cantabria (S)	8833-T	0477-U	1.644	1.099	162
Castellón (CS)	5510-U	7356-U	1.846	909	285
Ciudad Real (CR)	1207-L	2229-L	1.022	843	212
Córdoba (CO)	4896-V	6682-V	1.786	1.267	373
Coruña, La (C)	2586-AN	5276-AN	2.690	2.083	331
Cuenca (CU)	0888-F	1406-F	538	387	51
Gerona (GE)	8497-AG	1185-AH	2.888	1.229	266
Granada (GR)	3421-T	5341-T	1.920	1.719	405
Guadalajara (GU)	1091-E	1496-E	405	263	45
Guipúzcoa (SS)	1517-AF	3582-AF	2.065	1.943	149
Huelva (H)	2269-L	3452-L	1.183	501	138
Huesca (HU)	0440-I	1090-I	650	401	66
Jaén (J)	1335-M	2642-IM	1.307	994	254
León (LE)	4374-P	5628-P	1.254	688	121
Lérida (L)	3400-P	4690-P	1.290	676	101
Lugo (LU)	7228-K	8146-K	918	585	70
Madrid (M)	9245-JV	0137-JY	20.892	8.527	892
Málaga (MA)	1137-AS	4788-AS	3.651	2.452	736
Murcia (MU)	9121-AJ	2568-AK	3.447	2.120	682
Navarra (NA)	6427-X	8302-X	1.875	667	118
Orense (OR)	1305-K	2109-K	804	558	81
Palencia (P)	5759-F	6226-F	467	326	39
Palmas, Las (GC)	8687-AL	1613-AM	2.926	1.385	251
Pontevedra (PO)	7398-AF	9567-AF	2.169	1.505	354
Rioja, La (LO)	2336-J	3139-J	803	502	96
Salamanca (SA)	1796-K	2592-K	796	602	56
Sa. Cruz Tenerife (TF)	9343-AH	1884-AJ	1.541	1.403	206
Segovia (SG)	6540-E	6935-E	395	244	24
Sevilla (SE)	6803-AZ	1844-BB	4.841	2.824	548
Soria (SO)	2762-D	3009-D	247	164	13
Tarragona (T)	2000-Y	4448-Y	2.448	1.089	281
Teruel (TE)	4220-E	4569-E	349	242	48
Toledo (TO)	6324-M	7471-M	1.147	729	155
Valencia (V)	0327-CY	7879-CY	7.552	6.354	1.464
Valladolid (VA)	3885-S	5201-S	1.316	799	95
Vizcaya (BI)	6555-AY	9869-AY	3.314	1.531	201
Zamora (ZA)	5997-F	6400-F	403	344	43
Zaragoza (Z)	6478-AF	8948-AF	2.470	1.456	212
Ceuta (CE)	3197-D	3486-D	288	232	20
Melilla (ML)	3557-C	3725-C	168	146	17
TOTALES			131.665	73.429	15.426

Estudiaron propuestas sobre seguridad vial

LOS «DOCE» SE REUNIERON EN MADRID

Tasa de alcoholemia, estado de los neumáticos y uso del cinturón de seguridad fueron los tres aspectos sobre los que se estudiaron sendas propuestas de directivas en la última reunión del grupo de alto nivel «Seguridad Vial», que tuvo lugar en Madrid. Como se recordará, dicho grupo fue creado a instancias de la Dirección General de Tráfico durante el período presidencial de España en las Comunidades Europeas.

En la cita de Madrid estuvieron presentes responsables de la seguridad vial de los doce estados miembros de la CEE, así como del Secre-

tariado del Consejo y de la Comisión Comunitaria. En el orden del día se estudiaron tres propuestas de directiva, sobre tasa máxima de alcoholemia en los conductores, profundidad de las ranuras de los neumáticos de algunos vehículos y uso obligatorio del cinturón de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas.

Las conclusiones alcanzadas tras todas las reuniones que han tenido lugar durante el período presidencial de España fueron elevadas al Consejo de Ministros de Transportes de la Comunidad, celebrado el pasado día 5.



Coloquio sobre el seguro del automóvil, con el «bonus-malus» como estrella

LA POLIZA, EN FUNCION DE LA SINIESTRALIDAD

Las pólizas de los seguros del automóvil se fijarán, en un futuro muy cercano, en función de criterios como el historial de siniestros del conductor, el coste de reparación de cada modelo e, incluso, la presentación de certificados que acrediten que el vehículo asegurado pasa periódicamente revisiones técnicas de los principales elementos de seguridad. Estos datos pueden resumir, básicamente, el coloquio que bajo el nombre de «Los nuevos retos del seguro del automóvil» organizó el Centro Informativo del Seguro (CIS) en el marco de la Semana del Seguro '89, patrocinada por UNESPA, que se celebró recientemente en Madrid.

Pedro Luna Candela, director adjunto de Winterthur Seguros, se quejó de la falta de baremización unificada de los costes de las indemnizaciones corporales resultantes de accidentes de circulación. En su opinión, resulta casi imposible calcular qué indemnización fijarán los jueces, quienes parecen influidos por los baremos europeos, más que por la realidad española.

Este coste, junto a la entrada en vigor en los próximos años de medidas como el Centro de Zaragoza de UNESPA (para la investigación de las reparaciones de accidentes), la puesta en marcha de los sistemas de «bonus-malus» para la bonificación y penalización de los conductores en función de su siniestralidad y la mayor extensión del parte amistoso de accidentes serán los elementos que conformarán, según Pedro Luna, el seguro del automóvil en los próximos tiempos.

El director adjunto de Winterthur solicitó de la Administración una colaboración, que se concretaría, principalmente, en dos medidas: el traspaso de información, por parte de la DGT, de las multas de tráfico consolidadas, para aplicar esta información en tarifas de bonus-malus sobre los conductores asegurados, y, en segundo lugar, un apoyo institucional al parte amistoso de accidentes, que podría aplicarse a través de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, quien podría llevar en los vehículos oficiales estas partes y facilitarlos en aquellos siniestros en los que actúen miembros de este cuerpo.

TASACION Y VALORACION

José Villalba, del Centro de Formación de Peritos Tasadores, pidió que se



Las compañías quieren apoyo institucional para el parte amistoso.

unificaran los criterios de tasación y valoración pericial, formulados por peritos homologados y cuyos resultados fueran aceptados por la totalidad de las compañías, ya que en la actualidad estos criterios presentan variaciones importantes respecto a un mismo siniestro.

En su opinión, «el futuro de los seguros del automóvil es bueno; la prueba es que cada día se venden más seguros, lo que implica también que hay más siniestros». José Villalba pronosticó que subirán las primas de los seguros, que se incrementarán las primas a terceros y que descenderá el número de pólizas a todo riesgo, y alertó a los asistentes de los peligros que una despenalización de los accidentes leves de tráfico puede conllevar. Igualmente, pidió a las aseguradoras que recogieran de los talleres las piezas sustituidas, porque «a la larga —recalcó con cierta ironía—, a lo mejor se sustituyen menos piezas». Además, José Villalba atacó las chapuzas que un grupo minoritario de talleres realizan y señaló que con vendría revisar el vehículo reparado

después de su paso por el taller, ya que «se reparan muchas piezas que los peritos marcan como a sustituir».

Por último, el representante de los peritos pidió una unificación en los valores de la hora de reparación, tarea en la que el Centro de Zaragoza tiene mucho que hacer, y apuntó que debe tarifarse de una forma más ajustada a la realidad, porque «si una hora de reparación vale 3.000 pesetas, un minuto vale mucho dinero».

El último en intervenir fue José Carlos Wassman, director del Centro de Zaragoza (Instituto de Investigación de Reparación de Automóviles). Este hizo un repaso a lo que será este centro y el estado actual de este proyecto. La función principal de este Centro de Zaragoza será el estudio de las reparaciones de los automóviles accidentados y «fijará» unos tiempos y unos precios unificados de reparación, así como una tarifa de coste de reparación por modelos que será aplicada a las cuantías de las pólizas de los seguros.

Tras estas intervenciones se abrió un coloquio con los asistentes, en los que José Villalba, José Carlos Wassman y Pedro Luna explicaron someramente algunos de los mecanismos y cambios que sufrirán los seguros a corto plazo. La pregunta estrella fue, por supuesto, el sistema de penalización y bonificación de los malos y buenos conductores en las pólizas de los seguros (sistema «bonus-malus»). Pedro Luna señaló que los sistemas variarán con la compañía y que no se aplicará un procedimiento unificado, pero que, como norma general, el peor de los conductores podrá ver incrementado su recibo en un 250 por 100 y el mejor, ver su cuota reducida hasta menos de la mitad del precio actual.

José Villalba apuntó que muchos de los accidentes son debidos al mal mantenimiento del vehículo, por lo que sugirió que este capítulo fuera tenido en cuenta a la hora de fijar la cuantía del seguro; en este sentido, Pedro Luna señaló que se está estudiando esta posibilidad y que incluso podría establecerse una rebaja en la póliza en aquellos vehículos que acrediten el paso de revisiones periódicas de sus elementos vitales, e incluso penalizar aquellos siniestros en los que se demuestre que existe responsabilidad por el deficiente estado del automóvil.

J. M. MENENDEZ

La Ley de Bases sobre Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial fue, sin duda, el más importante de los temas abordados en el curso de las V Jornadas de Derecho y Tráfico, que como en ediciones precedentes tuvieron lugar en la ciudad de Granada. Miguel Montoro Puerto, ex fiscal jefe ante el Tribunal Constitucional, fue el encargado de estudiar con detalle el texto del proyecto de la referida ley, poniendo

**GRANADA:
V JORNADAS
SOBRE DERECHO
Y TRAFICO**

La Ley de Seguridad Vial, protagonista

de manifiesto las características de la misma en relación con las exigencias constitucionales y señalando los extremos que, a su juicio, pueden servir para mejorar la normativa. Asimismo, se congratuló del éxito que supone que, por fin, sea el propio legislador quien atienda de forma directa las necesidades derivadas del fenómeno circulatorio, acudiendo a su cobertura con ley formal.

MIGUEL Montoro, en su exposición, hizo especial referencia a aquellos posibles supuestos conflictivos que anidan en el proyecto, y sobre todo a cuanto se refiere a la adopción de medidas cautelares, mecanismos sancionadores, tipificación y clasificación de las infracciones y sistema sancionador.

El estudio de la nueva Ley de Bases había sido anunciado, entre otros aspectos a abordar durante las jornadas, en la cuarta edición de las mismas. Lo había hecho la anterior directora general de Tráfico, Rosa de Lima Manzano, a cuya memoria —como se recordará, falleció hace un año a causa de un trágico accidente— se dedicó la publicación de las conferencias correspondientes a las jornadas de 1988.

Tal publicación ha venido a aumentar el ya importante material de consulta y estudio para los juristas, que está teniendo eco incluso en el extranjero. Así lo manifestó el coordinador y catedrático de la Facultad de Derecho de Granada Eduardo Roca, quien destacó la conveniencia y utilidad de que la Administración y los profesionales españoles del Derecho profundicen en estos temas, así como lo fructífera que es, en este campo, la colaboración con la Universidad.

Las V Jornadas abarcaron ponencias de interés para el sector profesional relacionado con el Derecho y la circulación rodada, que integra a magistrados, jueces, fiscales, compañías aseguradoras, abogados, funcionarios, urbanistas y docentes de la



Por fin será el propio legislador el que atienda directamente las necesidades derivadas del fenómeno de la circulación, con una ley formal.

conducción (autoescuelas). Entre las citadas ponencias, referimos a continuación algunas de las que, a nuestro juicio, alcanzaron mayor interés para el lector en general.

ACOMODAR LAS INDEMNIZACIONES

José Luis Pérez-Serrabona, profesor de Derecho Mercantil, señaló que la integración de España en la CEE ha supuesto un impacto en la legislación en materia de seguros, dado que la Comunidad tenía ya aprobadas las correspondientes normativas en lo que afecta a los accidentes de tráfico. A la vista de esta

regulación, hay que tener en cuenta el grado de siniestralidad, similar en todos los países europeos, y el aseguramiento de daños en personas y bienes. En los países comunitarios son notablemente superiores las indemnizaciones, correspondiendo las más reducidas a los países de reciente integración, como España, Grecia y Portugal.

Así pues, en el criterio de Pérez-Serrabona, habría de producirse la paulatina acomodación de las indemnizaciones, que supondrá en nuestro país la determinación de módulos y baremos de valoración para establecer criterios homogéneos en la fijación de aquéllas, y para que las ase-

guradoras puedan calcular los costes adecuados de las mismas.

El catedrático de Derecho Penal Lorenzo Morillas, que hizo un análisis comparativo de las normas penales y administrativas, indicó que hay que destacar la necesidad de sometimiento del derecho de tráfico a ley formal, la preeminencia de la competencia penal sobre la administrativa, la estimación del correcto planteamiento de las sanciones administrativas de tráfico, y su personal convicción de que la legislación de tráfico no debe orientarse a la dureza represiva, sino que debe ser más bien de prevención.

Por su parte, Juan José González Rus, profesor de Derecho Penal, afirmó que la seguridad de las vías públicas depende de su diseño, de su

PRESUNCION DE INOCENCIA

El catedrático de Derecho Procesal Tomás Muñoz Rojas opinó que la presunción de inocencia es un principio constitucional aplicable en materia sancionadora tanto judicial como administrativa, y cuya doctrina ha sido estudiada por el Tribunal Constitucional. Ahora bien, este principio ha de ser depurado y matizado en el futuro, ya que junto a dicha presunción y a la identificación subjetiva del infractor en materia de tráfico, hay que tutelar los intereses de la colectividad y la defensa de los intereses generales.

Por otro lado, a juicio de Muñoz Rojas, la actuación de la Policía Judicial no conculca la presunción de inocencia reconocida por la Constitución. El inicio de procedimiento

tos momentos sigue nuestro legislador, al elegir el sistema de la Ley de Bases, que establece y tipifica el contenido esencial de faltas y sanciones en materia de tráfico y seguridad de la circulación vial, y al autorizar al Gobierno para su desarrollo por la vía del decreto legislativo. De otra parte, es criticable la atribución de «presunción de certeza» que la ley atribuye a las de agentes y autoridades, pues se debe actuar sobre medios de prueba que habrán de ser valorados por el juez o la Administración con arreglo a los principios de la sana crítica.

LEGISLACION SOBRE SEGUROS

Angel Rubio Morales, director de la asesoría jurídica de Mapfre, dijo que la legislación española sobre el seguro se está adaptando progresivamente a las directivas de la CEE, para cumplir en el sector asegurador los objetivos marcados de un mercado común en una Europa sin fronteras. Respecto a las disposiciones sobre la ordenación del seguro privado, afirmó que contienen ya una ordenación progresista en tal sentido, aunque queda pendiente adaptar otras normativas para cumplir una de las libertades de la CEE: la de establecimiento y prestación de servicios en todo el territorio de la Comunidad.

Respecto al seguro de responsabilidad civil derivada del uso de vehículos de motor, cuya última finalidad es la de facilitar el desplazamiento de personas y mercancías por el territorio comunitario, garantizando la reparación de los daños que puedan causar dichos vehículos, se han adaptado las directivas comunitarias y resta sólo alcanzar los límites mínimos de cobertura que exige la CEE, a los que hemos de llegar en 1995.

Y Manuel Peláez del Rosal, catedrático de Derecho Procesal, aseguró que el principio de intervención mínima, a medida que el estado social progresa, persigue la despenalización de determinadas conductas. La mayor parte de las veces la despenalización tiene su fundamento en la pérdida de la repulsa social a tales conductas, procediéndose a aquélla al encontrarse una solución alternativa, más adecuada, en el procedimiento sancionador administrativo.

Nono HIDALGO



La integración de España en la CEE, se dijo, ha supuesto un impacto en la legislación en materia de seguros.

construcción, de su señalización y de su conservación. Recalcó la especial importancia de las señales, por cuanto una señal errónea o no existente puede producir o aumentar el riesgo, mientras la correcta señalización de un obstáculo le priva de su condición de imprevisible y elimina el riesgo o lo reduce.

Todo ello le llevó a estudiar la atribución de eventual responsabilidad que podría determinarse por las competencias establecidas en la ley y el reglamento de carreteras, pudiendo recaer tanto sobre funcionarios obligados a actuar en razón de su cargo, como sobre particulares obligados por contrato.

por la misma se fundamenta en que la sociedad puede exigir durante su curso el principio «contra reo» hasta llegar a una solución de prueba de culpabilidad o de inocencia, y en caso de duda entraría en juego el principio de «in dubio pro reo».

Tomás Ramón Fernández, catedrático de Derecho Administrativo, aseguró que la Constitución parte del principio de legalidad y la reserva de ley formal para la tipificación de las infracciones y la fijación de las correspondientes sanciones. Así pues, será la ley aprobada por el Poder Legislativo la que connote esos principios. En este sentido, afirmó que es acertada la técnica que en es-



Sin duda se ha avanzado mucho en la ordenación de los movimientos de los ciudadanos dentro de los espacios limitados que imponen las ciudades. Sin embargo, el incremento incesante de la magnitud del tráfico en los grandes núcleos urbanos ha creado un serio problema, que difícilmente tendrá solución si no se aborda de manera rápida y multidisciplinar.

La tensión de conducir en las grandes ciudades

LOS problemas de circulación en las grandes ciudades no son nuevos para la humanidad. Ya en la antigua Babilonia, hace varios miles de años, existieron algunas normas reguladoras del tráfico. Según la historia, en la Roma Imperial parece que se utilizaron señales con una finalidad similar a lo que hoy es la dirección prohibida; había normas claras sobre prioridad de paso, e incluso, existían algunos tipos de limitaciones para «estacionar» carruajes en determinadas zonas de la populosa ciudad. Ni siquiera la violencia en la conducción es un hecho nuevo y exclusivo de nuestra civilización. Recordemos que una de las más famosas tragedias griegas comenzó precisamente por una disputa de tráfico en un cruce de caminos.

Sin embargo, ha sido en los últimos tiempos cuando las dificultades y problemas del tráfico en las ciudades ha alcanzado dimensiones verdaderamente gigantescas, especialmente desde que en 1886 Daimler construyera el primer vehículo automóvil de cuatro ruedas. Junto a las grandes ventajas derivadas del uso masivo de vehículos de motor, han aparecido otros efectos altamente preocupantes: ruido, contaminación, problemas de estacionamiento, destrucción ecológica, agresividad, estrés, etc. Toda una constelación de males, que se han convertido en una verdadera amenaza para el equilibrio psicológico del conductor y del peatón ciudadano.

Desde el punto de vista psicosocial, diversos estudios han aislado algunas de las características que son percibidas como más negativas por los ciudadanos respecto del tráfico en las grandes ciudades, definido, en general, como bastante *estresante, violento, insolidario e individualista*. Veamos los orígenes de cada una de estas características, que obviamente no se dan en igual grado en todos los conductores.

GENERADOR DE ESTRÉS

Son diversos los efectos que el estrés puede tener sobre el conductor y el peatón, y muchos los tipos de situaciones estresantes a que éstos pueden verse sometidos, debidos en buena medida al ruido, la contaminación y la densidad del torrente circulatorio, con independencia de las características generales de la vida moderna y las propias circunstancias personales, ajenas en muchos casos a las situaciones de tráfico.

Una clase de estrés poco conocida, pero que resulta la más característica del tráfico urbano, es el *estrés perceptivo*. Su acción negativa se puede observar especialmente en el conductor novato o en aquél que circula por primera vez por una ciudad. Para permitir la multiplicidad de trayectos que pueden seleccionarse dentro de una organización urbana, se hace imprescindible la ordenación y organización del tráfico mediante multitud de señales verticales, horizontales, luminosas y de agentes dentro de un espacio delimitado. A este torrente de estimulación se une la irrupción de otros vehículos circulando, el hecho de tener que seleccionar rutas, peatones que atraviesan la calzada —de forma reglamentaria o antirreglamentaria— y, además, toda la información que proporcionan otro tipo de señales del entorno: monumentos, comercios o letreros que atraen la atención del conductor. De esta forma, el conductor —en especial el novato o el que desconoce la ciudad— se encuentra inundado de información, que tiene que seleccionar y procesar para ajustarla a sus propias necesidades y poder tomar decisiones. El conductor novato tiende a paliar este estrés perceptivo reduciendo su procesamiento anticipatorio, por lo que dirige su atención preferencial al entor-



Miguel GARROTE

no más inmediato de su vehículo, con el consiguiente peligro.

Los mecanismos de reducción del estrés perceptivo del conductor experimentado y que conoce una ciudad son diferentes. Por lo general, éste ha aprendido a ignorar —porque ya las conoce— una gran parte de las señales informativas de su trayecto cotidiano. Sin embargo, esta habituación se mantiene siempre que el tráfico siga un ritmo similar al habitual. La dificultad surge cuando se producen modificaciones en este ritmo, bien sean impuestas por el propio conductor, o por cambios en el entorno. Así, las prisas o la «necesidad» de llegar en un tiempo determinado a una zona generan una nueva situación de estrés que lleva a la infracción de normas y, en muchas ocasiones, al accidente. Entre las modificaciones externas más peligrosas y estresantes para el conductor, destacan especialmente las retenciones y atascos.

RETENCIONES Y ATASCOS

Parece que el ciudadano está dispuesto a pagar cualquier precio con tal de utilizar su vehículo, incluso cuando éste se ha convertido en un instrumento poco útil para circular por algunas zonas de las grandes ciudades. En muchos de estos lugares las retenciones son frecuentes y hasta cierto punto lógicas en determinados momentos, dada la magnitud del parque móvil y el poco espacio disponible. Por ello, mientras no se modifique el diseño de las ciudades y no se desarrollen e implanten de manera generalizada las

nuevas tecnologías de regulación del tráfico, las retenciones parece que continuarán siendo compañeras inseparables del conductor.

En todo caso, hasta encontrar soluciones a la situación actual, se hace imprescindible para el que maneja un vehículo estar informado de los enormes efectos negativos de las retenciones, efectos que están en relación inversa con la aceptación psicológica de la situación de atasco y retraso ocasionado, y en relación directa con el tiempo de duración. Entre las *peligrosas alteraciones y desadaptaciones* que producen las retenciones sobre el conductor ciudadano y que deben ser tenidas en cuenta para paliarlas, cabría destacar las siguientes:

— Aumento del estrés, con todos sus efectos añadidos.

— Incremento de la fatiga y el cansancio, debido a la tensión que se acumula.

— Aparición de importantes alteraciones de la atención.

— Aumento de la agresividad por estar inmóvil en un espacio cerrado.

— Intensificación del entumecimiento muscular, con disminución posterior de la reactividad.

— Aparición de importantes desadaptaciones psicofisiológicas.

— Y finalmente —y aquí radica uno de sus peligros más relevantes— cuando el vehículo se pone en movimiento, hay una tendencia a recuperar el tiempo perdido, con el consiguiente incremento de la velocidad y de las conductas arriesgadas. Lamentablemente, en muchas ocasiones lo único que se consigue con ello es llegar antes al siguiente atasco.

VIOLENCIA EN LA CONDUCCION

Posiblemente, una de las características más definitorias de nuestra civilización es la enorme carga de violencia que existe en el medio ambiente en que vivimos. Partiendo del presupuesto de que *las sociedades conducen como viven*, no es de extrañar que la violencia que se da en el seno de la sociedad se traslade al manejo de vehículos. En este sentido, resulta curioso que un buen número de conductores confiese llevar en sus vehículos algún tipo de objeto que en un momento determinado les pueda servir como instrumento de agresión frente a otros usuarios, o el hecho de que, en algunas culturas, el uso indebido de armas de fuego esté especialmente relacionado con situaciones de tráfico.

En la base explicativa de la fuerte violencia que define la conducción en las grandes ciudades, se encuentra todo un entramado de hechos y circunstancias: la gran proximidad de otros vehículos, cuyas maniobras pueden percibirse como «amenazantes» o agresivas para nosotros; el alto nivel de estrés y activación que se tiene cuando se conduce en la ciudad, que ponen al organismo en condiciones óptimas para generar violencia, incluso ante hechos irrelevantes; la baja posibilidad de recibir una sanción —formal o informal— después de trasgredir una norma de circulación o haber ejecutado alguna conducta agresiva; la fácil y rápida huida que posibilitan los vehículos, tras la realización de un acto violento; a ello se une el anonimato que permite la masificación de la gran ciudad, por el que resulta casi imposible la identificación de un conductor tras la ejecución de una conducta violenta, lo que a su vez contribuye a disminuir notablemente el sentido de la responsabilidad y solidaridad; la falta de lugares para poder estacionar los vehículos, que hace competir a los conductores por el poco espacio disponible (recordemos, por ejemplo, que entre un 25 y un 50 por 100 de los coches que circulan por el centro de algunas grandes urbes están buscando aparcamiento). No obstante, la violencia sobre el conductor y su vehículo puede darse incluso cuando éste ya ha aparcado, como demuestra el hecho de que en muchas ciudades uno de cada dos delitos está relacionado con vehículos, fundamentalmente robos y sustracciones del interior de los mismos.

INSOLIDARIDAD E INDIVIDUALISMO

La insolidaridad y el individualismo que preside también el comportamiento de muchos conductores de la ciudad, se suelen hacer explícitos especialmente a través de tres tipos de conductas muy características: 1. La falta de respeto a las normas (semáforos, señales verticales y

horizontales, etc.), que se agudiza especialmente en la ciudad por la imposibilidad de una supervisión policial de todas las zonas. Recordemos en este sentido cómo un estudio riguroso de una huelga policial en Finlandia, en febrero de 1976, mostró un alarmante incremento de las infracciones durante las dos semanas que duró el paro policial, lo que puso claramente de relieve la importancia de la presencia de los agentes en las calles y carreteras. 2. En las grandes urbes, cuanto mayor es la masificación, en general; es menor la solidaridad y el altruismo entre los conductores. El bajo grado de vinculación que se crea con desconocidos usuarios de las vías, las prisas de la gran ciudad y el pensar que hay otros muchos para prestar ayuda, hacen que se diluya con más facilidad nuestro sentido de solidaridad con los demás. 3. El mayor uso del transporte individual frente al colectivo es otra de las características de la vida ciudadana. Existe una preferencia por el sistema privado frente al público, cuyo uso generalizado haría más racional la vida en las grandes ciudades. Con independencia de las deficiencias reconocidas del transporte público, existen otras razones profundas relacionadas con la comodidad, un mayor sentimiento de independencia y de libertad, o el uso del coche como una manifestación más de estatus, que hace que muchos ciudadanos relacionen el transporte público con un signo indicativo de menor nivel económico o social.

Afortunadamente, no todos estos comportamientos negativos descritos se dan de una manera generalizada en el sufrido habitante de la gran urbe. Un ciudadano cuya vida gira en buena medida en torno al automóvil y que en muchas ocasiones no entiende, aunque la acepte con resignación, la situación actual, que percibe como una amenaza a su libertad de uso del vehículo. Las dificultades, características y complejidad del tráfico en los núcleos urbanos muestran la urgencia imperiosa de soluciones, que obviamente han de generarse desde un enfoque multidisciplinar. Es evidente la necesidad de que los responsables políticos aúnen sus decisiones, con las derivadas de la ciencia y la tecnología (ingeniería, urbanismo, psicología, sociología, etc.), para perfilar remedios a un problema que todavía se incrementará más en los próximos años, en los que, según todos los datos, es previsible un importante incremento de la motorización, con todos los peligrosos efectos añadidos, algunos aquí descritos.

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

Cebras, jirafas y Edwin Moses

Estas dos curiosas fotografías, cuyo objeto central son los pasos para peatones, nos han sido remitidas por Jesús Barquín Zoilo, de Sopelana (Vizcaya), y la verdad es que no tienen desperdicio. La primera de ellas, en la que las franjas del paso de peatones se estrechan poco a poco, bien podríamos titularla «Paso de cebra con cuello de jirafa», si por una vez tomamos como bueno el lenguaje popular que denomina «de cebra» a los pasos de peatones. Y a la segunda le cuadraría el título de «Paso de peatones para vallistas»; es decir, para aquellos viandantes que gusten de imitar al supercampeón Edwin Moses. Como ven, en materia de tráfico hay motivos para todos los gustos, y nosotros tenemos lectores con una capacidad periodística admirable.



México: prohibido hacer deporte, ¡contaminación!

El Gobierno mexicano ha prohibido a los niños de la ciudad de México hacer ejercicio al aire libre, debido a las grandes concentraciones de contaminantes existentes. Setecientos mil estudiantes faltan a diario a clase por problemas respiratorios, que las autoridades sanitarias achacan a los veinte millones de litros de gasolina que se queman cada día en esa ciudad y que «sueltan» en el aire cuatro toneladas de plomo. Dentro de poco van a tener que prohibir..., hasta respirar.

Para amantes de los recuerdos

Cerca de doscientos millones de pesetas podrían pagarse por el Alfa Romeo con el que el mítico piloto italiano Nuvolari alcanzó la victoria en el Gran Premio de Alemania, en 1935. El modelo ha salido a subasta en Mónaco, mientras los de otros famosos como Marilyn Monroe y los «ex Bleatles» John Lennon y George Harrison han sido adjudicados igualmente en precios elevados. En concreto, por el Cadillac de Marilyn se pagaron cerca de tres millones en Sidney (Australia), mientras por el de los chicos de Liverpool, un Mercedes con todos los detalles, se abonaron casi treinta millones de pesetas. Esta última subasta tuvo lugar en la sala Christie's de Londres.

Balcón en obras



Hay quien lleva la afición por el tráfico hasta límites insospechados. Tal parece la ocupación de este ciudadano madrileño, que ha colocado en el balcón de su vivienda una señal de peligro por obras. No sabemos si en el interior de la casa estará perfectamente regulado el tráfico, con semáforos en el pasillo y prohibición de aparcar delante de la puerta del cuarto de baño. Lo único que sospechamos es que debe estar en plenas obras en el citado balcón. Ya fuera de bromas, las señales de tráfico no están para esto...

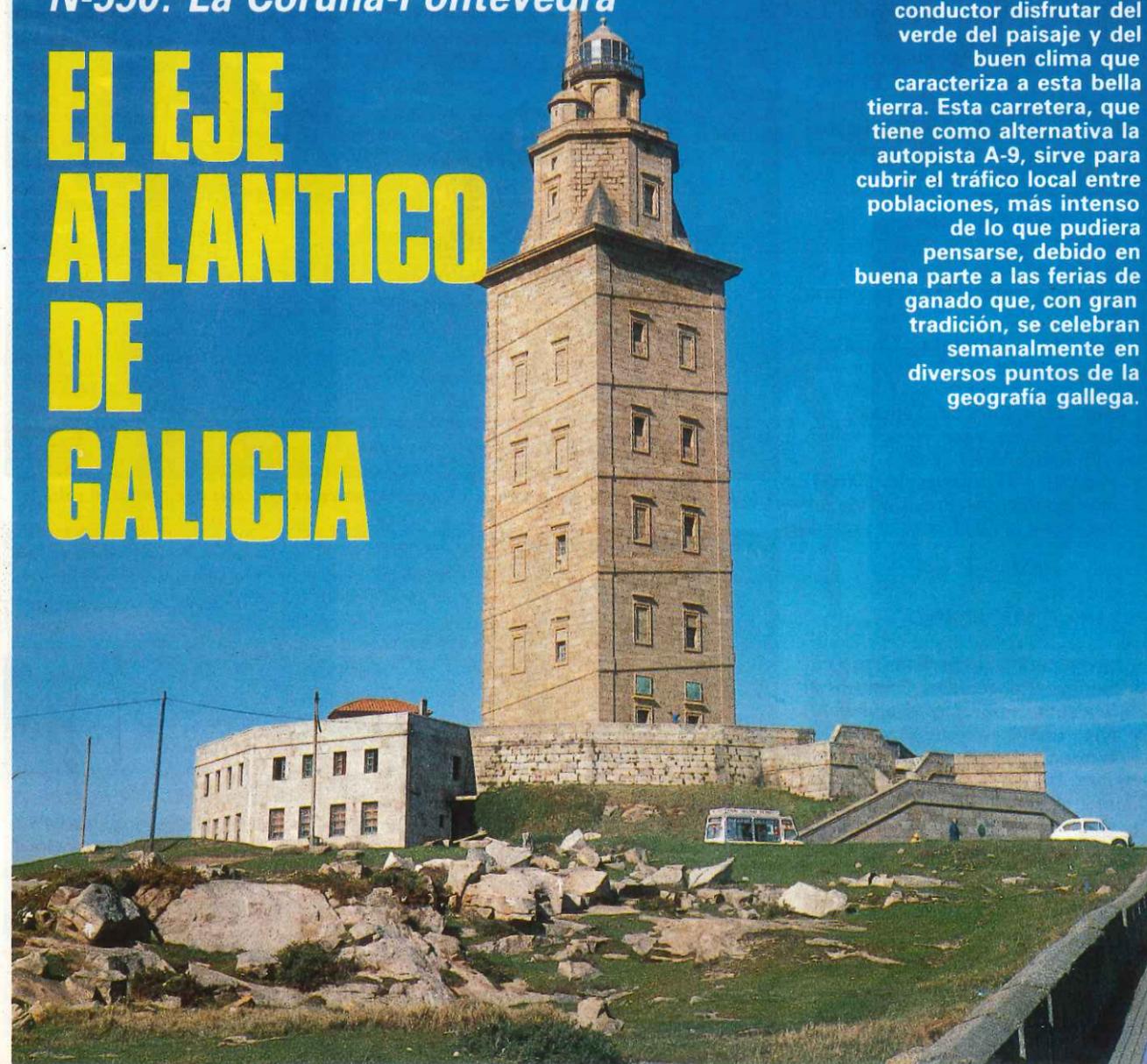
Miguel GARROTE



El primer cartel indicador de la N-550 tiene un error: la A-9 se toma por la derecha.

N-550: La Coruña-Pontevedra

EL EJE ATLANTICO DE GALICIA



Atravesando la Comunidad de Galicia de Norte a Sur por sus dos provincias más occidentales, la N-550 enlaza dos ciudades: La Coruña, puerta desde el mar, y Tuy (Pontevedra), entrada a la vecina Portugal. Nuestro análisis finaliza en Pontevedra, hasta donde hemos encontrado tramos en obras para mejorar el firme y suprimir curvas en estas sinuosas vías, que no son óbice para que el recorrido permita al conductor disfrutar del verde del paisaje y del buen clima que caracteriza a esta bella tierra. Esta carretera, que tiene como alternativa la autopista A-9, sirve para cubrir el tráfico local entre poblaciones, más intenso de lo que pudiera pensarse, debido en buena parte a las ferias de ganado que, con gran tradición, se celebran semanalmente en diversos puntos de la geografía gallega.

Km. 0.—La carretera empieza en el casco urbano de La Coruña. El primer tramo lleva el nombre de avenida de Alfonso Molina, en honor al alcalde coruñés, ingeniero, que la diseñó. Dejando atrás las galerías de La Marina, salimos de la capital encontrando una nota anecdótica: la señalización indica a la izquierda «A-9», cuando unos metros más allá veremos que dicha vía ha de tomarse por la derecha.

Km. 3,500.—Cruce con Palavea. Obras para la construcción de un enlace con la N-VI y paso elevado. Carretera sin arcén, algo determinante a lo largo de nuestro recorrido.

Km. 5.—Curvas del Portazgo y travesía de Vilaboa, con limitación, semaforización y control de velocidad, obras realizadas por la DGT.

Km. 7.—Entrada al aeropuerto de Alvedro, donde se están llevando a cabo obras de ampliación. La travesía que lleva su nombre la encontraremos un kilómetro después. A la derecha, indicador de Culleredo. El típico paisaje gallego de parroquias continuas, sus verdes de múltiples tonos y la bondad de su clima son nuestros compañeros de viaje, mientras la carretera presenta un buen aspecto.

Km. 9,700.—A la derecha, fábrica de jabones de La Toja, universalmente famosa, que toma nombre de la pequeña isla pontevedresa, provincia hermana.

Km. 13.—Altamira. Carretera con pequeño arcén, aunque con buen firme.

Km. 15.—Alto de Tabeaio. En descenso hacia los verdes valles, curvas con limitaciones de 60.

Km. 17.—Travesía de Carral, muy conflictiva. Previsión de semaforización de la DGT para el presente año.

MONTAÑA Y EUCALIPTO

La carretera deja de ser llana, presentando rampas y pendientes, mientras el olor a eucalipto impregna el ambiente.

Km. 19,500.—Pontelargo. El río Barces riega este valle, que lleva su nombre. Iniciamos una subida de siete kilómetros con curvas.

Km. 21.—Herbés, famoso por su lacón. Obras del MOPU, que está corrigiendo curvas. Límite genérico de velocidad a 90. El trazado paralelo de la A-9 no resta circulación a esta vía en buen estado, que se nutre del numeroso tráfico local entre poblaciones cercanas, incrementado habitualmente con motivo de ferias y mercados.

Km. 26.—Mesón del Viento. Carril para vehículos lentos. Dominando la altura, la antena emisora de



Las galerías de La Marina constituyen uno de los paisajes urbanos más característicos de La Coruña.



A lo largo del trayecto encontramos numerosos vehículos agrícolas que cruzan la calzada.



El cruce de la calzada por parte de los peatones fuera de los pasos a ellos destinados, es una constante de esta carretera.

RNE. Salpicando el paisaje, maíz, patatas y los típicos grelos.

Es esta una zona peligrosa para el automovilista por sus heladas en invierno.

Km. 29.—Leira. Ya lejos de la capital, la típica figura del campesino gallego, con su cansino caminar, forma parte protagonista del paisaje.

Km. 33.—Existe en este punto kilométrico una contracurva muy peligrosa, que suele conocer numerosos accidentes.

Km. 36.—Ordenes. Travesía de población. Obra realizada por la DGT, resolviendo el problema que al paso por esta localidad se producía. Existe algún tramo con adoquines que disuade del exceso de velocidad.

Km. 43.—Curva llamada del Obispo. Camino hacia Santiago, los grelos se venden a pie de carretera. Un poco más allá, en los inmensos prados verdes, las vacas pacen a su antojo, ajenas al tráfico.

Km. 45.—Oroso. Recientes obras de la DGT en su travesía. La carretera, en este tramo, muestra una ausencia de curvas que contrasta con el trazado sinuoso de otros puntos.



La travesía por Ordenes, que se encuentra en obras, es uno de los pocos pasos que tiene la carretera por el centro de poblaciones importantes.

Km. 49.—Sigüeiro. Coincidimos aquí con la A-9 y con la carretera local que conduce al aeropuerto de Labacolla. Pintoresco lugar donde el río Tambre surte de truchas al deporte y a la buena mesa.

Km. 54.—Enfesta. Debido a su proximidad con Santiago, sufre

problemas de aglomeración de vehículos los miércoles, día de feria de ganado.

Km. 60.—Santiago de Compostela. Fin de las peregrinaciones jacobeas es esta bella ciudad universal, monumento clave del románico. Es, además, sede de la Xunta de Galicia. Desde el punto de vista viario, obras del MOPU y de Tráfico en los accesos a la ciudad.

NUEVE ACCIDENTES MORTALES

En este tramo de la N-550, denominada La Coruña-Tuy, hasta su llegada a Santiago, se produjeron durante el pasado año nueve accidentes mortales, en los que once personas perdieron la vida.

Km. 64.—Cruce con la N-525 a Orense.

Km. 69,200.—Ensanche a tres carriles y supresión de curvas al paso por Las Galanas.

Kms. 73 y 74.—Paso elevado sobre el ferrocarril Santiago-Vigo. Obras de ensanchamiento y mejora del firme y supresión de curvas en el Pazo de Faramello.



Km. 75.—Pazos. Una de las muchas poblaciones cuya calle más importante es la carretera nacional. Ello crea múltiples situaciones de peligro para sus habitantes, obligados a cruzarla asiduamente.

Km. 82.—Padrón, aunque más propio sería decir el Padrón que

amó Rosalía, famoso también por sus pimientos, «que unos pican y otros non», aunque su verdadera cuna está a pocos kilómetros, en la localidad de Herbón. Travesía conflictiva, sin arcén, que continúa con las mismas características de peligro, especialmente por lo que se refiere a los peatones.



La importancia ganadera de Galicia se hace patente en cada tramo de nuestro recorrido, con frecuentes cruces de animales.

Un pulpeiro dispuesto siempre a la ayuda

Su nombre es José Rodeiro Salgueiro. Es famoso en toda La Coruña por su «Pulpeira», que, con aspecto de bodega, sólo sirve pulpo a la gallega y vino de Ribeiro. «He pensado a veces en ampliar la oferta, pero entonces se perdería el ambiente, y mis clientes están a gusto así.» En su local se consumen de 80 a 100 kg. de pulpo diarios, por lo que lo compra por barcos enteros y es un experto preparándolo. «El pulpo, al sacarlo del agua, queda agarrotado. Para distenderlo, antes se le golpeaba pero ahora se le congela. Luego se hierve, sumergiéndolo tres veces, en un recipiente de porcelana o de aluminio. Así se consigue el mejor sabor.»



José Rodeiro, en plena labor de servicio a Protección Civil.

Y tiene Salgueiro un «hobby» que ha servido para salvar más de una vida: su labor como radioaficionado está al servicio de Protección Civil: «Es tiempo que le robo al sueño. Duermo con los equipos conectados, que no me molestan en absoluto. Mi casa está junto al «Camino de Santiago», por lo que la afluencia de vehículos es muy importante y algunos accidentes se han producido casi en mi puerta. Puedo conectar con las frecuencias de la Policía Municipal o de la Guardia Civil, que también recibo en el coche. Así saben que pueden contar conmigo a cualquier hora del día o de la noche. Es ya grande mi experiencia de auxilio, especialmente los fines de semana, en que el alcohol y el exceso de velocidad hacen más numerosos y más graves los accidentes».

absoluto. Mi casa está junto al «Camino de Santiago», por lo que la afluencia de vehículos es muy importante y algunos accidentes se han producido casi en mi puerta. Puedo conectar con las frecuencias de la Policía Municipal o de la Guardia Civil, que también recibo en el coche. Así saben que pueden contar conmigo a cualquier hora del día o de la noche. Es ya grande mi experiencia de auxilio, especialmente los fines de semana, en que el alcohol y el exceso de velocidad hacen más numerosos y más graves los accidentes».



A la entrada a Pontevedra, los cables del trolebús sirven de «techo» a los autobuses interurbanos.

Km. 83.—Río Ulla. Recibe su nombre de las burbujas producidas por el agua en el manantial donde nace, y que en gallego llaman «ulloos». Curva muy cerrada. Fin de la provincia de Coruña, entrando en la vecina Pontevedra.

En el número 14 de nuestra revista, correspondiente al mes de septiembre de 1986, el tramo Santiago-Padrón fue analizado en esta misma sección. En nuestro recorrido actual hemos podido constatar la ejecución de diversas obras —algunas de ellas ya terminadas—, eliminando curvas peligrosas y buscando, en la medida de lo posible, el ensanche de la vía.

En este segundo tramo, comprendido entre Santiago y el límite provincial, ocurrieron en 1988 cuatro accidentes graves, con cuatro muertos.

CAMINO DE PONTEVEDRA

Km. 83,800.—Puentecesures. Primera población pontevedresa en nuestro recorrido por la N-550 (La Coruña-Tuy). A la derecha, indicador de Villagarcía por la C-550. Esta vía soporta un elevado índice de tráfico, superando los 10.000 vehículos diarios, así como el paso de mercancías peligrosas con destino a diferentes puntos del país.

Km. 86.—Valga. Obra de ordenamiento de tráfico de la DGT en su travesía.

Continuamos por un paisaje típicamente gallego, de fértil vegetación y humedad permanente. Es ésta la causa primaria de la estructura elevada del hórreo, construcción gallega por excelencia, que, ya sea en piedra o en ma-



Aún existen pequeñas poblaciones que hacen de la carretera su «calle mayor».

dera, es el apropiado almacén que resguarda la cosecha de las inclemencias del clima.

Existe una previsión de obras en todo este tramo, consistente en mejora de la plataforma, arcones de 2,50 metros, acondicionamiento de intersecciones y corrección de trazados.

Km. 96.—Caldas de Reyes. Importante población que sirve de nudo de enlace con la N-640, a las localidades de La Estrada (izquierda) y Villagarcía de Arosa (derecha).

Km. 100.—Dejamos atrás Caldas de Reyes. Recta larga y buen firme.

El vino del país aparece ahora a pie de carretera y se yergue junto al maíz, formando la base de una agricultura propia.

Km. 108,500.—Un ascenso de tres kilómetros, con carril para vehículos lentos, rompe por un momento el paisaje llano.

Km. 111.—Coronamos el alto e iniciamos el descenso buscando el fin de nuestro viaje. El carril de vehículos lentos, que acaba aquí, se encuentra a su gemelo ascendente. Es una bajada peligrosa de curvas y contracurvas, con alguna limitación a 40.

Km. 116.—Alba. Población contigua a la capital, cuya influencia se hace notar en el tráfico.

Km. 117.—Encontramos ya el cartel anunciador de Pontevedra. Los autobuses interurbanos y el viejo tendido eléctrico del trolebús nos introducen en el paisaje urbano. Su Peregrina, su ría y su industria marcan el perfil de una ciudad cara al mar y término de nuestro recorrido entre las rías altas y las bajas. Un itinerario interior entre dos provincias marineras.

Texto y fotos: Juana SANCHEZ y Alejandro G. VADILLO (Enviados especiales)

Hay que visitar...

Es Galicia tierra milenaria, testigo artístico y fiel guardián de costumbres de los distintos pueblos que la han ocupado a lo largo del tiempo. Monumentos celtas, arquitectura romana, iglesias y catedrales claves del arte románico y del gótico pueden verse en cada ciudad gallega. El monumento más importante, pieza característica de toda la Comunidad Autónoma, es la catedral de Santiago de Compostela, comenzada a construir en el siglo XI, centro religioso de la ciudad, toda ella monumental por su casco antiguo y su Universidad. Adosada al templo compostelano, el palacio



Iglesia de la Peregrina, en la capital pontevedresa.

de Gelmírez, construido en el siglo XII, servía de hospedaje a los grandes señores que llegaban con las peregrinaciones. Las plazas y los edificios que rodean a la catedral son de una gran belleza. San Martín Pinario es el monumento más importante después de la catedral, que, junto con la Colegiata inclinada de Santa María la Real del Sar, son otras grandes realizaciones arquitectónicas.

En La Coruña, la Torre de Hércules, antiguo faro romano, junto con las Galerías del Paseo de la Marina, son la representación de la ciudad.

Ya en Pontevedra, la basílica de Santa María la Mayor, la plaza de la Leña en el casco antiguo y la iglesia de la Peregrina, cuya planta tiene forma de concha de vieira, son algunos de los monumentos más importantes.

Hórreos y cruceiros son compañeros de viaje a lo largo de todo el recorrido.

Hay que degustar...

Sin lugar a dudas, es el marisco uno de los platos fuertes de la mesa gallega. Pero, por supuesto, no es el único. Una amplia gama de pescados —que va desde la merluza y el bacalao a la angula o la lamprea, pasando por el famoso «pulpo a la gallega»— y de carnes —plato típico gallego es el lacón con grelos, que no desmerecen a otras carnes de ternera, de cerdo o de jabalí— hacen las delicias de cualquier comensal. Y, de huerta, junto a los ci-

tados grelos, son de destacar los diminutos pimientos de Padrón, famosos por su aleatorio sabor picante. Empanadas, caldos y postres como las «filloas», la tarta de Santiago o los almendrados de Allariz, podrían servir de colofón a este rápido, y a todas luces incompleto, resumen de la cocina gallega. Y para regarlo todo, cómo no, el famoso vino de Ribeiro, el licor de café o el de guindas, o el aguardiente de la más que popular «queimada».

LESIONES CRANEALES (y 2)

Cuando el herido está inconsciente

Iniciado en el número del mes pasado el tratamiento de las lesiones craneales, lo concluimos en el presente retomando el hilo de cómo debe actuar-se en una circunstancia de primeros auxilios.

Vimos cómo se debía intervenir en el caso de que el herido se encontrase en estado de consciencia, por lo que a partir de aquí haremos referencia a la forma de actuar si el afectado estuviese inconsciente. Y lo primero que hay que señalar es que en tales casos la gravedad es evidente. Hay



SEBASTIAN

que pongan en peligro la vida del accidentado.

También pueden presentarse convulsiones que siempre asustan mucho y ante las que son pocos los que saben cómo actuar. En tales casos hay que poner un pañuelo doblado u otra prenda que impida que se muerda la lengua, pero teniendo cuidado de no tapar por completo la boca, lo que podría ser causa de una asfixia. Asimismo, hay que tener cuidado de que el herido no se golpee la cabeza, protegiéndosela convenientemente.

CASCO Y CINTURON

Como resumen de lo que explicamos tanto en el primer capítulo de estos traumatismos como en el que hoy ofrecemos, hay que resaltar que en los hospitales estamos muy acostumbrados a ver estas lesiones en gente muy joven, que representa un porcentaje muy elevado de fallecimientos o de personas reducidas a una vida vegetativa. De cualquier forma, la mejor manera de intentar reducir esos considerablemente porcentajes es la utilización del casco por parte de los motociclistas y ciclomotoristas y de los cinturones de seguridad cuando se viaja en automóviles, así como poseer unos conocimientos elementales de cómo deben practicarse unos primeros auxilios.

El traslado del herido debe ser inmediato, sin pérdida alguna de tiempo, manteniéndolo en la citada posición de defensa. Lo más conveniente es el traslado en un vehículo en el que se le pueda suministrar oxígeno, si es que se dispone de éste.

LO QUE NO SE DEBE HACER

En cualquier caso, hay tres acciones que no deben realizarse bajo ningún concepto:

1. No hay que quitar el casco si el accidentado es un motociclista.
2. No hay que sumi-

nistrarle ningún tipo de alimento ni bebidas.

3. No hay que perder tiempo, en los casos graves, a la espera de ayuda.

Hay que tener en cuenta que muchas veces una herida en la cabeza puede producir una hemorragia importante y, sobre todo, muy llamativa. Pero esto no quiere decir siempre que exista necesariamente un traumatismo cerebral.

Lo imprescindible es ver el estado de consciencia del herido y no guiarse sólo por lo alarmante de la sangre.

Otras veces no habrá hemorragia y sí, en cambio, lesiones cerebrales



Por paciencia que no quede

CADA vez que pasa igual, sucede lo mismo. Y así es como un servidor, día a día, salta de la cama, se enfrenta con el espejo, dibuja un bostezo, y se apresura a la tarea de la restauración. Primero, un rápido rasurado, después una ducha relajante, y más tarde una lucha feroz con el secador para conseguir fijar, tapar y disimular la cada vez más escasa cabellera. Hecho todo esto, y apurado un trago de café en permanente equilibrio entre el fuego y el hielo, uno sale a la calle mirando al cielo por si llueve y tratando de recordar dónde dejó el coche la noche anterior. Si todo transcurre con normalidad, el siguiente paso es poner en marcha el coche y enfilar hacia el lugar del trabajo. Y ahí comienza el primer agobio del día. Las calles están llenas de ciudadanos que repiten el mismo rito y que impiden que circulemos con normalidad. ¿Dónde va toda esta gente?, se pregunta uno desde la soledad y la irritación. ¿No podrían ir en autobús o en el metro, por ejemplo? ¡Así no hay quien pueda! Y es que nos cuesta asumir que tienen el mismo derecho que nosotros a utilizar las calles y a mover el vehículo. Otra cosa es que estemos todos obsesionados por el coche y lo cojamos hasta para ir a comprar el periódico al quiosco de la esquina. Lo que sí le cuesta a uno un trabajo enorme es llegar a entender cómo pueden estar las calles llenas de automóviles a las doce de la mañana de un día laboral. ¿Qué ocurre? ¿No trabaja nadie, o es que todo el mundo trabaja en la calle? Ese sí que es un gran dilema que merecería un estudio en profundidad. Seguro que arrojaría sorprendentes resultados sobre la ocupación nacional.

Otro de los misterios de la conducción se me plantea en la carrete-

ra. ¿Por qué los guardias de tráfico permanecen apostados la mayoría de las veces en las salidas de las curvas y en los cambios de rasante? Sí, ya sé que es ahí precisamente donde la mayoría de los conductores suele cometer las infracciones más notables, pero, digo yo, que lo normal sería que lo hicieran al revés. Es decir, que se colocaran antes de la curva para evitar la tentación y también el peligro del automovilista. Y luego está el complejo de culpabilidad que nos acompaña a todos cada vez que nos encontramos en la carretera con un vehículo de la Guardia Civil. La reacción es inmediata. Se pisa el freno y empiezas a darle vueltas a la conveniencia o no de adelantarlo. La mayoría de las veces tiene que ser el propio coche de Tráfico el que haga señas para que el indeciso conductor se atreva a pasarle. También está muy viva entre nosotros la costumbre de avisar con las luces de la proximidad de los agentes de tráfico. Una práctica de complicidad muy extendida, en la que se dibuja un pretendido equilibrio de fuerzas. Por un lado, los guardias; por otro, los conductores.

Con todo, el mayor misterio lo encuentro en la inevitable caravana de los festivos. ¿Cómo se explica que semana a semana, mes a mes, año a año, se formen las mismas caravanas en los mismos sitios? ¿No hay forma de prevenir, atemperar o evitar esas colas interminables? A un servidor le cuesta trabajo asumir

que estamos condenados a soportar las colas. Más bien me inclino a pensar que nos hemos resignado y que hemos elevado a la categoría de normal lo que es absolutamente anormal. Un ejemplo. Ocurre que muchas veces en la cabeza de la caravana circulan cuatro o cinco coches a velocidad inferior de lo normal. Se forma entonces un grupo que impide el adelantamiento sin riesgos. Poco a poco, la congestión alcanza kilómetros... Y lo más curioso es que muchas veces en dirección contraria no circula un solo vehículo. Desconozco cuál puede ser la solución, pero, en ocasiones, se echa de menos la presencia continuada de agentes en la carretera que impriman una mayor velocidad a la caravana y que aparten, si es necesario, a los vehículos más lentos o pesados. También que corten a intervalos la circulación en sentido contrario para ganar en fluidez de tráfico. Otro tanto ocurre con las entradas a las grandes ciudades. Parece que a nadie se le ocurre facilitar la «digestión» de los cientos de coches que llegan después de soportar colas interminables. El único regulador y controlador de las entradas suelen ser los semáforos, totalmente inútiles para agilizar ese tráfico.

Y ahora, horror, viene el verano. Miles de familias iniciarán el éxodo hacia playas y montañas. Las bicicletas volverán a aparecer en las ba- cas de los coches, y las maletas desbordarán también los altos del vehículo. Dentro se agolparán padres, niños y abuelos. Y la carretera seguirá ahí. Con atasco obligado en Talavera de la Reina, con caravana interminable en Tordesillas y con retenciones continuas en otras muchas. Un año más habrá que armarse de paciencia para iniciar las vacaciones con ilusión y no perderla antes de haber rebasado los primeros cincuenta kilómetros. Desde luego, por paciencia que no quede.

JOSE SACRISTAN, un gran actor que prefiere la calidad al nivel de vida

JOSE o Pepe Sacristán, poco se puede contar de este ACTOR que no se sepa. Y ponemos lo de ACTOR con mayúsculas, porque posiblemente sea un hombre que desde bien pequeño ha tenido muy claro lo que él quería ser y hacer profesionalmente. Su vocación era clara: «ser actor». Y con el correr del tiempo, de géneros y medios por los que ha pasado, lo ha demostrado y con creces.

Pero nuestra conversación se inicia por otros derroteros que no son los profesionales.

—Pepe, tú conduces desde hace tiempo...

—Sí, conduzco desde hace tiempo. Conduzco como puedo, como dejan, ya que está terrible esto del tráfico. Pero me gusta conducir, esa es la verdad.

—Tú, que naciste en Chinchón y que te gusta tu pueblo, aunque con cinco

años te vinieses a Madrid, ¿cómo ves la problemática que tiene, por la gran cantidad de visitantes y coches que se dan cita en ella?

—Es terrible, ya que no hay manera de aparcar, incluso en Chinchón. Bueno, en Chinchón y en ningún pueblo de alrededor. Yo creo que esto es muy difícil de solucionar; si me lo vas a preguntar después, ya te lo contesto. Está terrible esto del tráfico y no creo que existan soluciones.

—Por lo mal que lo tenemos y tú nos lo pintas, veo que tendremos que comenzar a utilizar el espacio aéreo...

—Todo se debe a esa fiebre consumista que padecemos, y a que todos pensamos que es mejor ir en coche que en el tope del tranvía, como yo iba de jovencito. Pero creo que no se impone un mínimo de racionalización en la utilización de los transportes colectivos, y así, se forman enormes caravanas de coches donde va una sola persona. Los desplazamientos son, a veces, cortísimos y nadie renuncia a usar el automóvil. Y los automóviles, afortunadamente por un lado, demuestran que el nivel de vida parece ser formidable; pero creo que esto es una contradicción terrible, porque el progreso, el llamado progreso, lo que hace es producir un retroce-

«Estoy loco por el tren»

FAMOSOS EN MARCHA



so automático en la forma de vida.

—¿Qué diferencias has vivido desde que llegaste a Madrid hasta hoy, tanto en la gran ciudad como en las carreteras de España?

—Ha habido unos cambios sustanciales en este país que tienen que ver con cosas que no afectaban, o nada tenían que ver con el tráfico, de andar o rodar por calles y carreteras. Lo cierto, desgraciadamente, es que en Madrid, al igual que en la red de carreteras, nunca se han hecho las cosas con una visión de futuro medianamente clara. Y estamos padeciendo las irregularidades, las torpezas o la incapacidad que afectó o condicionó, en su tiempo, el diseño de las vías de comunicación. Pero, tampoco quiero pecar de catastrofista; creo que estamos padeciendo los problemas de la abundancia, en lo que al tráfico se refiere. Y no tiene sentido que por donde antes circulaban un número de vehículos ahora circulen doscientas veces más, y que cuando diseñaron y construyeron estas vías no se tuviese una mínima visión de futuro.

CINCO AÑOS Y UNA ILUSION

—Hablando de visión de futuro, tú has dicho que llegaste a Madrid con cinco años y una ilusión: ser actor. ¿Te podías suponer, entonces, que llegarías a serlo y con éxito?

—Entonces yo no sabía, ni siquiera, que esto que yo quería ser se llamaba ser actor. La verdad es que uno entendía o tenía una intuición; después ya sí lo fui sabiendo. Lo cierto es que puse en ello todas las ganas, entusiasmo y coraje que hacía falta, y las cosas no me han ido del todo mal.

—Supongo que has pasado muchas vicisitudes a lo largo de tu carrera, tanto en cine como en teatro, hasta poder hacer lo que realmente te apetece.

—Sí, efectivamente, dentro de las posibilidades de elección que los actores tenemos, y que no son muchas. Ahora soy de los afortunados que pueden elegir, y en este caso estoy eligiendo una cosa formidable, que es volver al teatro con una adaptación de una novela de Miguel Delibes, que va a dirigir Antonio Giménez-Rico y que produce José Sámano. Debutaremos en el teatro Bellas Artes de Madrid, en septiembre, y digamos que estamos en esa alternativa, relativamente cómoda, de poder elegir.

—¿Te ha costado mucho pasar de actor cómico, principalmente, a interpretar papeles más serios y que el público te acepte?

—A mí me parece que lo más serio es hacer siempre bien las cosas. Pero lo que yo creo que es más serio es hacer

bien la comedia. De todos modos, uno es actor o no lo es; y uno está dispuesto a meterse en la piel de cualquier personaje, sea la historia dramática o no.

—La verdad es que en nuestro país hay un gran plantel de profesionales, como es tu caso, el de López Vázquez, Landa, etcétera, que lo mismo habéis interpretado —y bien— humor que cualquier otro género.

—Sí, lo cierto es que hemos demostrado algunos que cuando las cosas iban de una manera se hacían como se podían, y que cuando iban de otra, también se han hecho como se ha podido. ¡Vamos! Que somos profesionales, y se supone que estamos dotados o capacitados para transitar por cualquier género.

—En tu carrera de actor, ¿te ha



ocurrido alguna anécdota en tus desplazamientos por España, tal y como les ocurría al grupo de cómicos que interpretabais en «El viaje a ninguna parte»?

—No, cuando yo llegué a esto ya, afortunadamente, esos tiempos habían pasado. Los comienzos no fueron nada fáciles, pero se viajaba y se hacía en primera; y aunque se vivía en pensiones o como se podía, aquello no llegué a conocerlo. Yo recuerdo los viajes interminables que hacíamos con la compañía «Lope de Vega» en autocar, cuando los Festivales de España. Teníamos que cruzarnos España en viajes que no se acababan nunca, y nada más llegar había que empezar a trabajar.

—Y a ti, personalmente, ¿cómo te gusta viajar más?

—Yo estoy loco por el tren; lo que pasa es que ahora los trenes son como aviones que van despacito. A mí me gusta el tren antiguo; yo soy bastante carroza en eso. Insisto: soy un loco del tren, pero cuando no hay más remedio y se tiene prisa, echo mano de medios de locomoción más rápidos, como el

avión. Lo de la carretera me preocupa, porque no depende sólo de uno, y está claro que hay mucho inconsciente y mucho suicida. Mucha gente con muy «mala leche» conduciendo, y muy torpes.

—Y por ciudad, ¿cómo te mueves, en tu coche o en transportes colectivos?

—Hace casi un año que vivo en las afueras de Madrid, y casi siempre utilizo el tren de cercanías. Por Madrid me desplazo en taxi o andando, y uso el coche siempre que no tengo más remedio. Pero soy un asiduo del tren.

LA APOCALIPSIS DEL ATASCO

—¿Qué sientes cuando estás en medio de un atasco?

—Es una sensación apocalíptica y me da una risa tonta porque me parece que estos son problemas de ricos. En el fondo me divierte mucho, y recuerdo los tiempos en los que íbamos corriendo para agarrarnos al tope del tranvía o evitar pagar en el autobús. Ahora el problema es que te sientes atrapado en una máquina que te cuesta muchísimo, que no terminas de pagar nunca y que te lleva a velocidad de borrico. En definitiva —y no voy a ponerme moralista—, no vendría mal hacer una revisión de lo que llamamos el progreso, ya que creo que nos está hipotecando, nos está embargando y nos está «jodiendo» la vida.

—Pepe, ¿cuál es el consejo que darías, desde estas páginas de la revista TRAFICO, a aquella persona que nos pueda estar leyendo en un atasco de ciudad o carretera?

—Yo, en general, no doy consejos. No está bien lo de dar consejos que se pueden volver contra uno. Únicamente tratar de decir lo que yo pienso. A mí me parece que, efectivamente, uno trabaja en la vida, lucha para vivir mejor... Hay que pararse a pensar: «¿Esto realmente es vivir mejor?». Yo creo, a veces, que no, que hay una forma de vida mejor. Y voy a citar un chiste de Forges formidable, como casi todo lo que hace mi amigo: Dos paletos sentados a la sombra de un árbol, y le decía uno al otro: «Esto es muy sencillo: nivel de vida es poder comprarse un coche; calidad de vida es no comprártelo, aunque puedas». Pienso y creo que hay que optar por la calidad y no por el nivel de vida; a lo mejor peco con esto de moralista...; ¡pero la culpa la tiene Forges!

Y para calidad como actor y persona, José Sacristán.

Miguel Angel YAÑEZ
Fotos: José RUBIO

NADIE SE COME A NADIE

Les escribo por la carta que publicaron hace algunos números titulada «El pez grande se come al chico». Yo creo que nadie se come a nadie. Sólo hay buenos y malos conductores, sean camioneros o conductores noveles. Simplemente se trata de haberse estudiado el Código de la Circulación y de ponerlo en práctica. Las señales no están en la carretera de adorno y hay que cumplirlas siempre, y no sólo el día del examen.

Según el Código, no se puede circular por el arcén, aunque a veces nos tengamos que arrimar bruscamente a la derecha con el camión, que puede pesar como cuarenta coches (40 toneladas), con el riesgo de que ceda el piso y se nos quede el camión de sombrero. Y todo eso para que pase el «gran conductor» de turno y no se la pegue, porque él no puede ir detrás de un camión con su coche turbo-inyección, que va a 200 kilómetros por hora y acelera de 0 a 100 en ocho segundos. Y ya verán cuando se comercialice el coche fantástico, que hasta pueda volar para adelantar. Alguno llegará al cielo por anticipado, con coche y todo.

Piensen que no estaría de más que los turismos facilitaran las maniobras a los camiones, que por sus características no admiten prestaciones tan brillantes de superaceleraciones. Hay que fiarse más de la experiencia y cumplir el Código de la Circulación al máximo.—**Jorge Fernández García. Villanueva y la Geltrú (Barcelona).**

PELIGRO EN HOYORREDONDO

Con fecha 20 de octubre de 1985 hice una solicitud al Ministerio de Obras Públicas para que se colocasen unas señales de peligro, por paso de animales vacunos, en la carretera de Piedrahita a Hoyorredondo, en la pro-

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

vincia de Avila, y hasta hoy sigo a la espera de que se me haga caso. Ni siquiera una respuesta.

Los animales siguen cruzando por allí a todas las horas del día y las señales siguen sin colocarse, habiéndose registrado algunos accidentes de tráfico, con sus correspondientes pérdidas tanto personales como de animales vacunos.

Les ruego hagan el favor de publicar esta carta en su revista, a ver si de este modo hacemos llegar la inquietud de los vecinos de Hoyorredondo a quien corresponda.—**Juan González Serrano. Madrid.**

ACLARACION SOBRE UNA SEÑAL

En su revista número 38, dentro del reportaje «Estas son las nuevas señales», publicaban ustedes una señal que dice: «Proximidad de un paso a nivel o un puente móvil», recogida en el artículo 170, f.I.10-11 del Código de la Circulación. Y también dice que las barras rojas inclinadas hacia la derecha o izquierda sólo indican a qué lado se encuentra la señal respecto de la carretera, pero nunca el hecho de que exista o no barrera en el obstáculo. Mi pregunta es dónde viene recogida esto que mencionan ustedes, puesto que en el Código de la Circulación no veo nada al respecto.

Para terminar, apoyo la postura de don Eduardo Montorí Anaya, de Tamarite (Huesca), de pedirles que incluyan en su revista una sección con los últimos decretos u órdenes sobre normas de circulación y seguri-

dad vial, lo cual sería de una gran ayuda para los lectores.—**Diego Galindo Ortiz. Almendralejo (Badajoz).**

Respuesta: El artículo 170 e) del Código de la Circulación, en su inciso final, dice que «las señales de aproximación de peligro serán paneles rectangulares blancos, con tres, dos o una bandas rojas inclinadas, situados a la distancia total, dos tercios y un tercio, respectivamente, desde la señal de peligro hasta éste. Por consiguiente, tales paneles tanto pueden estar incorporados a la señal de paso a nivel con barreras como a la de paso a nivel sin barreras. La posible confusión se deriva

de la Cañada a la Guardia Civil dispuesta a denunciar a todo automovilista que ose no pasar por encima de los nefastos «guardias tumbados», protuberancias o como rayos quieran llamarlos. Y no digo bandas sonoras, porque eso es otra cosa, más racional y adecuada.

Creo que ni el señor alcalde ni la Corporación Municipal tienen derecho a romper mi vehículo.

La primera vez que me ocurrió lo expuesto iba reduciendo la velocidad de mi vehículo y respetando la limitación existente —siempre lo hago allí y en cualquier sitio— y como no veía ningún



de que, en el anexo 5 del Código, el ejemplo que figura recoge solamente una de las dos posibilidades de cada caso. Quede claro que la señal de paso a nivel con o sin barreras tanto puede estar incorporada a un panel con las barreras inclinadas de izquierda a derecha como de derecha a izquierda. En todo caso, la inclinación debe ser siempre hacia el centro de la calzada.

«GUARDIAS DORMIDOS»

Por segunda vez me he encontrado en la travesía de Vi-

llanueva de la Cañada a la Guardia Civil dispuesta a denunciar a todo automovilista que ose no pasar por encima de los nefastos «guardias tumbados», protuberancias o como rayos quieran llamarlos. Y no digo bandas sonoras, porque eso es otra cosa, más racional y adecuada.

¿Te acuerdas de aquel día?

Quiero aprovechar la oportunidad que brinda su revista para llamar la atención de cierto conductor temerario. Los hechos ocurrieron el pasado 25 de marzo. Estaba yo con mi novia, de vacaciones, en un pueblo de Toledo. No conocíamos la capital de esta provincia y decidimos visitarla. Los cuarenta y tantos kilómetros de recorrido fueron tranquilos, con tráfico fluido. Vimos la ciudad, nos gustó y regresamos hacia nuestro lugar de descanso.

Tomamos la carretera nacional en dirección hacia Avila. Tú te pusiste detrás de mí. Tu coche era un Mercedes 190, matriculado en Cádiz, y llevabas en él a tu mujer y a tus hijos. Me adelantaste sin cometer ningún error, pero al cabo de unos cientos de metros un camión se interpuso en tu camino.

Fuiste un rato detrás de él, pero tu prisa y tu intranquilidad te hicieron perder los nervios. En un cambio de rasante sin visibilidad, con señal de prohibición de adelantar tanto horizontal como vertical, te pusiste a efectuar un adelantamiento. Las señales acústicas y destellos de focos que te hice no sirvieron para nada. Ibas a un suicidio..., y quizá a un asesinato.

Gracias a Dios, aquel día no venía nadie por el carril contrario. Te salvaste a ti mismo, salvaste a tu familia y quizá a alguien más. Luego seguiste tu camino. Pero yo te digo: si aquel día yo hubiera ido por el carril contrario y no hubiera podido reaccionar a tiempo, de haber pasado algo por tu negligencia..., habrías destrozado una pareja feliz.—**José Luis Esteban Rodríguez. Burgos.**

¿Qué es lo que se pretende? Creo que se me quería denunciar por no aceptar el capricho del Ayuntamiento: «Todos castigados a pasar por los surcos».—**Andrés Moreno Pastor. Boadilla del Monte (Madrid).**

LUZ EN CARRILES CON CONOS

Recuerdo que el verano pasado tenía la costumbre de circular con las luces de cruce encendidas cuando lo hacía por un carril delimitado con conos, por lo que recibía críticas por parte de mi compañera y ráfagas de luces de los conductores que circulaban en sentido contrario.

A partir de la última Semana Santa, según tengo entendido, es obligatorio hacerlo, lo cual celebro, y por lo que me felicito a la Dirección General de Tráfico. Creo que es una de las medidas más acertadas que ha tomado últimamente.—**Francisco José Melero. Barcelona.**

CARRETERAS EN MAL ESTADO

Les escribo con el ánimo de denunciar el mal estado de algunas carreteras. A veces es tan lamentable que la co-

modidad, y peor aún, la seguridad, sufren un grave deterioro. Eso sin mencionar el detrimento estructural y mecánico que padecen los automóviles al circular por dichas carreteras. Imagino que los impuestos que pagamos (locales, autonómicos, estatales..., directos e indirectos) serán insuficientes, pues no quisiera pensar en que este tipo de problemas no se solventa por intereses económicos, decisiones políticas o, lo que es peor, por dejadez.

Por supuesto, el más afectado es el ciudadano medio —cada vez más bajo— que, además, es el más numeroso. Este es el que utiliza los vehículos más incómodos, inseguros y rompibles, y no utiliza las autopistas tan a menudo.

Como ejemplo, expongo el de la N-333, desde el Arahál a su empalme con la N-IV, tras haber pasado por Utrera. Sobre todo, este último tramo. Es una vía utilizada como alternativa por el tráfico que circula desde (o hacia) Cádiz, parte de Sevilla y con destino (procedencia) al Norte de África, incluyendo casi todo el transporte de mercancías hacia dichos puntos.—**Bernardo González Flores. Jerez de la Frontera (Cádiz).**

PUNTOS NEGROS

Bastantes accidentes de importancia suelen pasar siempre en los mismos sitios. La gente que vive en esas zonas sabe que, cuando pasa por esos sitios, debe extremar la precaución. Los puntos negros son una realidad en las carreteras españolas. Opino que si el presupuesto no llega para anularlos al menos debería señalarse dónde están.

Nosotros mismos, cuando viajamos por carreteras desconocidas, también ignoramos esos puntos donde los forasteros se suelen accidentar. Por eso creo que los puntos negros que existen deberían señalarse sobre la calzada. Además, una señal tan macabra como un punto negro sería suficiente para enfriar la sangre a más de uno.—**Joan Grimal i Molins. Blanes (Gerona).**

MINUSVALIDO

Quisiera que me aclarasen una duda: desde hace seis años tengo el permiso de conducción. En estos seis años no he tenido perance alguno. Les diré que soy minusválido e hice el correspondiente examen. La autoes-

cuela, y más tarde la Jefatura de Tráfico y el jefe provincial y el médico, al terminar la prueba, me pusieron el límite de velocidad a 80 kilómetros por hora. Yo les pregunté si tendré que seguir siempre así o podré hacer un nuevo examen para demostrar que puedo conducir como cualquier otro conductor.—**Miguel Angel Clemente. Miranda de Ebro (Burgos).**

Respuesta: En primer lugar, conste nuestra felicitación por no haber sufrido ningún accidente en esos seis años. Y, por lo que se refiere a si un día pueden eliminarle la limitación de velocidad, es cuestión que no se puede determinar a priori y que deberá ser valorada por el médico y la Jefatura Provincial de Tráfico, teniendo en cuenta la deficiencia que usted padezca. Debe tenerse también en cuenta que las limitaciones y restricciones a la circulación para las personas que padecen alguna deficiencia se encuentran contenidas en el Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre (BOE núm. 294, de 9 de diciembre).

PUNTO PELIGROSO EN LA N-122

El motivo de mi carta es colaborar a la mejora de nuestra red viaria, que aún adolece de muchos puntos negros. Uno de ellos —que es el que quiero denunciar por el bien de todos— se halla en la N-122, a la salida de Aranda de Duero, en dirección a Valladolid y como a un kilómetro del polígono industrial Allendeduero. Se trata de un paso a nivel sin barreras, que es atravesado por la carretera mediante un brusco giro de 90 grados a la izquierda, seguido por otro de otros 90 grados a la derecha, unos quince metros después.

Como se trata de una carretera de curvas suaves, los conductores que no conocen el camino se salen con mucha frecuencia de la vía, a pesar de la señalización que existe. Todos los días hay allí algún accidente y siempre es

tema de conversación en Aranda. Creo que la solución es modificar el trazado.—Félix Pérez Guinea. Burgos.

PERMISO PARA CICLOMOTOR

El motivo de esta carta es que me aclaren una duda: si hace falta algún permiso de conducir para poder llevar «vespinos». Y, si es así, hagan el favor de decirme si es necesario llevarlo encima, y si es sancionable.

En mi caso creo que está claro, ya que poseo el A-1, A-2 y B-1. Pero los jóvenes menores que conducen estos ciclomotores, ¿qué permiso poseen? Fernando Muñoz Pascual. Cullera (Valencia).

Respuesta: Según señala el artículo 132, 2 del Código, «los conductores de ciclomotores, siempre que no sean titulares de un permiso de conducción, deberán estar provistos de una licencia de conducción, expedida por una Jefatura Provincial de Tráfico». Tanto si el ciclomotor se conduce con licencia como con permiso, es obligatorio llevar el documento, siendo sancionable tanto el hecho de no poseerlo como de no portarlo.

Por otra parte, para obtener la licencia de conducción es preciso tener más de catorce años cumplidos.

LA SORDERA DE LA RADIO

Leí en su revista una carta que hacía referencia a los conductores sordos y estoy de acuerdo con la persona que la escribió. Pero creo que le faltó decir que para proceder contra los sordos antes habría que prohibir las radios en los coches. ¿No creen que oyen menos los que van con la radio puesta a todo volumen?

De paso, dos sugerencias. La primera es sobre visión monocular, que obliga a renovar el permiso cada dos años, algo similar a lo de los mayores de setenta años, que tienen que hacerlo cada año. ¿No sería mejor que a todos ellos, en vez de renovar el permiso, se les hiciera un certificado médico y, al presentarlo en la Jefatura de Tráfico,



co, se les pusiera un sello de «renovado»? Creo que sería más sencillo y menos costoso. Y la segunda sugerencia es que se proceda contra esos vehículos que, al amanecer y al anochecer, van con luces de población y no con las de cruce, ya que resulta peligroso realizar un adelantamiento, al no verlos bien.—Manuel Miranda Frey. Zaragoza.

PROXIMIDAD ENTRE CAMIONES

Todos los conductores nos encontramos con grandes inconvenientes al querer adelantar a veces a los camiones, debido a que van demasiado juntos entre ellos. ¿Existe en el Código de la Circulación algún artículo que determine los metros de separación que deberán mantener entre uno y otro? Si existe, puedo afirmar que casi ningún camiónero hace caso de él y casi me atrevería a afirmar que para la Guardia Civil pasa inadvertida tal infracción (si es que existe, insisto, un artículo así en el Código).

Por otra parte, en las ciudades, en general, las motos producen unos ruidos insostenibles por no llevar silencioso en el tubo de escape. ¿No están los ayuntamientos facultados para prohibir estas molestias? Supongo que el Código también dirá algo sobre estos ruidos.—Joaquín Picazo Guillén. Alicante.

Respuesta: Según dispone el artículo 99 del Código de la Circulación, «el conductor de un automóvil que circule por vía interurbana detrás de otro vehículo al que no pretenda adelantar, cuidará de mantener con éste una separación prudencial, que, en caso necesario le permita detenerse sin colisionar con el mismo y que, a su vez, permita a otros usuarios la maniobra de ade-

lantamiento». Esta norma afecta a todos los conductores, cualquiera que sea su vehículo.

El mismo artículo establece que, salvo en autopistas y autovías, y cualquiera que sea la velocidad a que se circule, los vehículos que por sus características o por la condición de sus conductores estén sometidos a una reducción especial de velocidad, guardarán una separación con el que les precede no inferior a 50 metros, salvo cuando adelanten o se dispongan a adelantar. Esta norma sólo afecta a los conductores de camiones cuando el vehículo que conducen esté provisto de una autorización especial, con carácter excepcional, que les imponga una limitación especial de velocidad inferior a la que les corresponde con carácter general. También afecta a los conductores noveles y a los que tengan limitada la velocidad en razón de sus circunstancias personales. La falta de cumplimiento es sancionable.

Respecto a las motos que circulan con el llamado «escape libre», se trata de una infracción sancionable, según dispone el artículo 90 del Código. Las Policías Municipales están facultadas para denunciar tales infracciones.

CARRIL PARA LENTOS

Desde hace algún tiempo se están efectuando en las

carreteras españolas numerosas obras de ensanchamiento de calzada, con la posterior instalación de carriles para vehículos lentos. Dichos carriles están perfectamente señalizados y donde acaban se coloca una señal de «ceda el paso» para los vehículos que circulan por los mismos.

Todo iría bien si ese «ceda el paso» fuera respetado, sobre todo por los camiones, pero, desafortunadamente, no es así. Creo que una forma de evitarse la desagradable sorpresa de que un monstruo de treinta toneladas nos cierre el paso al final de un carril para vehículos lentos, sería indicar, en el panel informativo de entrada a un tramo dotado con carril de este tipo, la longitud total que tiene dicho carril. De esa forma, el conductor que circula por el carril rápido tendrá una idea del tramo que le queda y no se arriesgará a adelantar cuando falten pocos metros para que la situación termine. Creo que esta sugerencia podrá ser considerada por los organismos competentes en la señalización de carreteras.—J. Enrique García Fraile. Benicasim (Castellón).

ERROR EN EL INFORME

En nuestro último número, dentro del reportaje sobre el coste social de los accidentes de tráfico titulado «Un drama de un billón», se deslizó involuntariamente un error. Concretamente, en la página 15, en la línea veintisiete, dice textualmente: «... hubo 159.246 víctimas: 5.858 muertos dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes...», cuando lo cierto es que en España, como se señala en otros puntos del reportaje, los muertos se contabilizan dentro de las veinticuatro horas siguientes al accidente.

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.ª planta
Sección CARTAS
28027 MADRID

TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE _____
 PROFESION/EMPRESA _____
 DOMICILIO _____
 CIUDAD _____ C.P. _____

MODALIDAD DE SUSCRIPCION	ESPAÑA	EXTRANJERO
<input type="checkbox"/> 1 año (11 números)	2.250 ptas.	3.218 ptas.
<input type="checkbox"/> 2 años (22 números)	4.000 ptas.	5.720 ptas.
<input type="checkbox"/> Número extraordinario suelto	700 ptas.	1.000 ptas.
<input type="checkbox"/> Oferta de 2 extras juntos: El siglo XVIII y Guía de Costas	1.000 ptas.	1.300 ptas.
FORMA DE PAGO		
<input type="checkbox"/> Envío cheque adjunto <input type="checkbox"/> Envío giro postal núm. _____ <input type="checkbox"/> Deseo más información		

Enviar a: Revista MOPU. Nuevos Ministerios. 28046 Madrid Información 254 92 91

Extra de este año:

Guía de las costas de España



Más de 200 páginas y cerca de 300 fotografías con nuestro litoral palmo a palmo: playas, acantilados, puertos, espacios protegidos, islas, fauna, flora, monumentos...

A LA VENTA YA

700 pesetas

Oferta especial de lanzamiento

Cada número extraordinario cuesta 700 pesetas, pero usted puede adquirir juntos «Las obras públicas en el siglo XVIII» y la «Guía de las costas de España» al precio especial de 1.000 pesetas.



Extra de 1988 (segunda edición)



EL CASCO ES LA VIDA.



CUANDO VIAJES DEJA
LOS NERVIOS EN CASA.



LAS SEÑALES Y TU SEGURIDAD
MARCAN LA VELOCIDAD.



EL CINTURON ES EL
MEJOR SALVAVIDAS.



EN RISAS, FIESTAS Y DEMAS...
ALCOHOL Y COCHE NO.



UNA RETIRADA A TIEMPO
ES UNA VICTORIA.

PRESENTACION CAMPAÑA TRAFICO 1.989

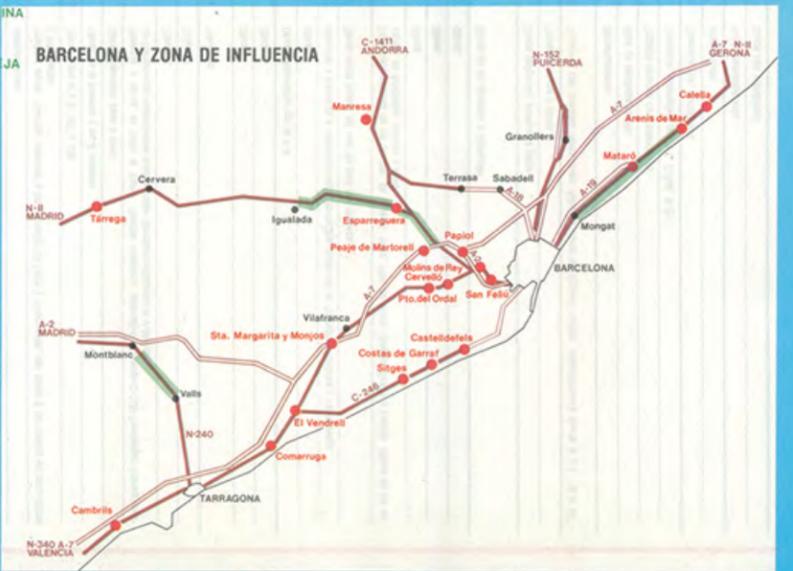
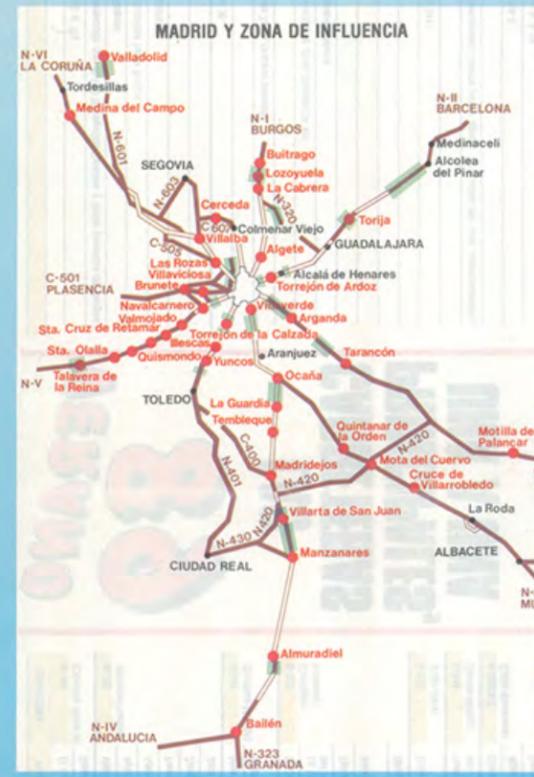


OJO.
TE LO DICE UN AMIGO.

 **Dirección Gral. de Tráfico**

 **Ministerio del Interior**





● PUNTOS CONFLICTIVOS
 ■ OBRAS
 — OTROS ITINERARIOS