

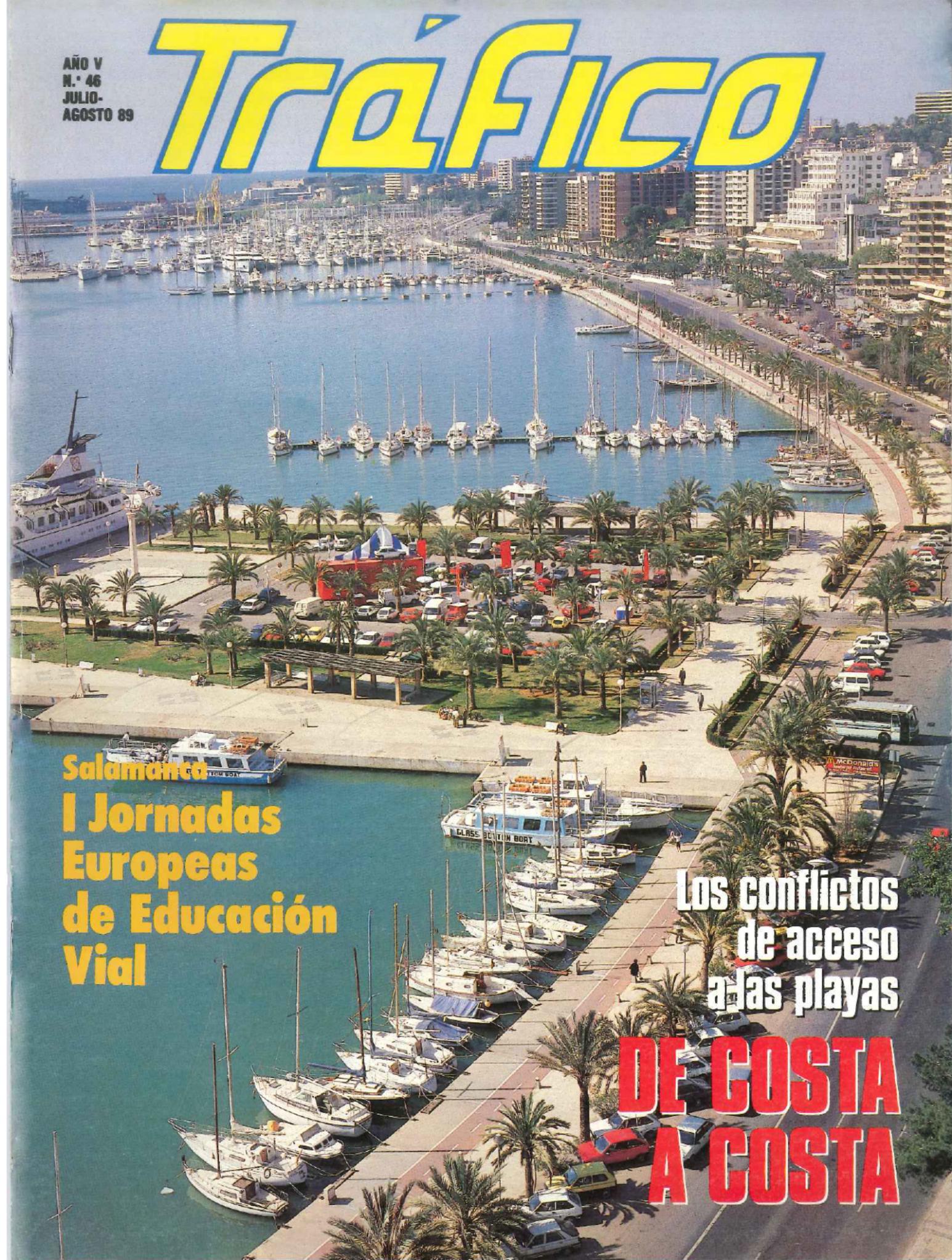
AÑO V  
N.º 46  
JULIO-  
AGOSTO 89

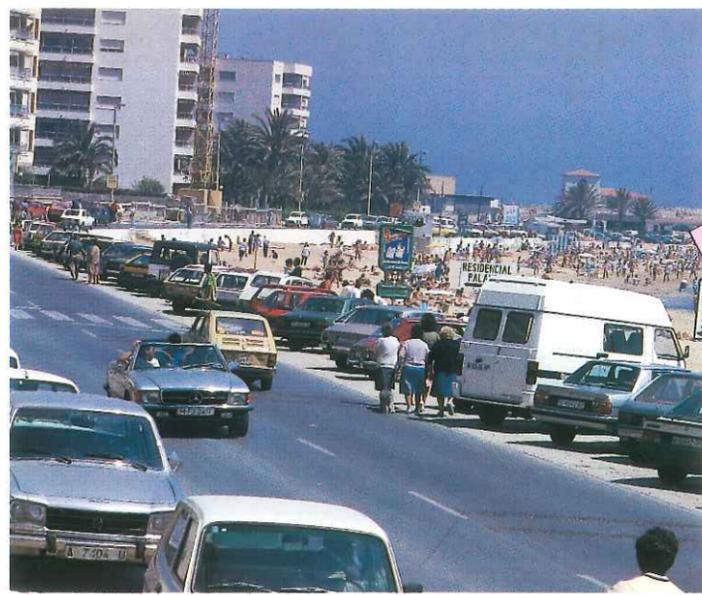
# Tráfico

**Salamanca  
I Jornadas  
Europeas  
de Educación  
Vial**

**Los conflictos  
de acceso  
a las playas**

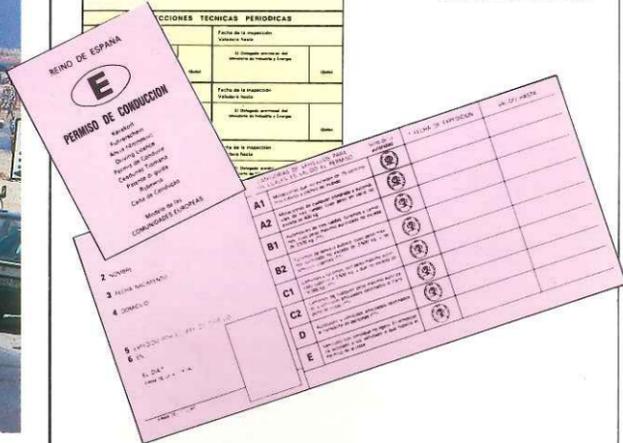
**DE COSTA  
A COSTA**





## 10 SEGURIDAD JUNTO A LA PLAYA

Nos encontramos en plenas vacaciones y por eso dedicamos nuestro habitual informe a la seguridad vial en el entorno de las playas, el lugar preferido por la mayoría de los españoles para disfrutarlas. Una seguridad que se ve reducida junto a la arena, porque aumentan los accidentes y los heridos, aunque se aprecia un descenso en los índices de mortalidad con respecto al resto del año.



## 19 LOS «PAPELES» IMPRES-CINDIBLES

Son muchos los conductores que desconocen exactamente qué documentación —qué «papeles», dicho en término popular— están obligados a llevar cuando se encuentran a bordo de su vehículo. Se lo detallamos en nuestra habitual sección de «Tráfico del motor», en la que reflejamos tanto la documentación precisa en razón del propio conductor como del vehículo y del seguro obligatorio.

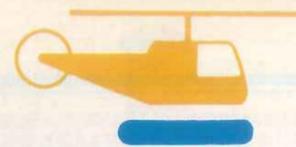
### secciones

La locura del mes ....	3
Cartas .....	4
Editorial .....	7
Disco verde .....	8
Mi carril .....	9
Tráfico del motor .....	19
Taller de opinión .....	22
TRAFICO Chico (suplemento infantil)	
Mecánica fácil .....	24
Humor .....	27
Psicología y tráfico ...	28
Primeros auxilios .....	40
La pluma en el asfalto .....	41
Pasatiempos .....	42



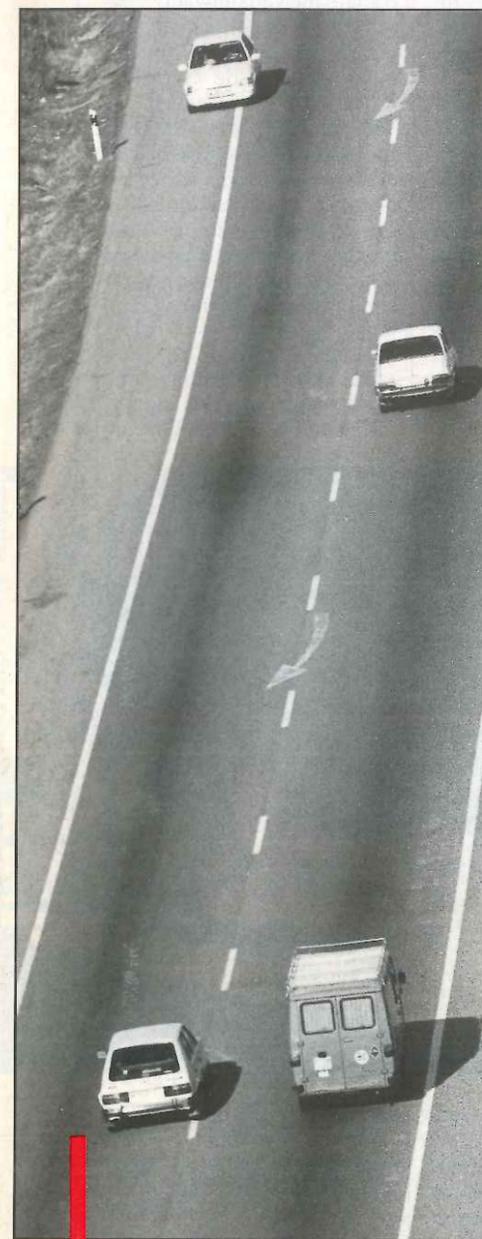
## 29 EDUCACION VIAL Y EUROPA

Durante el mes de junio se celebraron en Salamanca las I Jornadas Internacionales sobre la Europa Comunitaria y la Educación Vial, en las que expertos nacionales y extranjeros analizaron una cuestión que preocupa de cara al futuro. Por eso, convinieron todos en que es necesario educar la responsabilidad y el respeto a los demás y en que tal tarea debe iniciarse desde los años escolares.

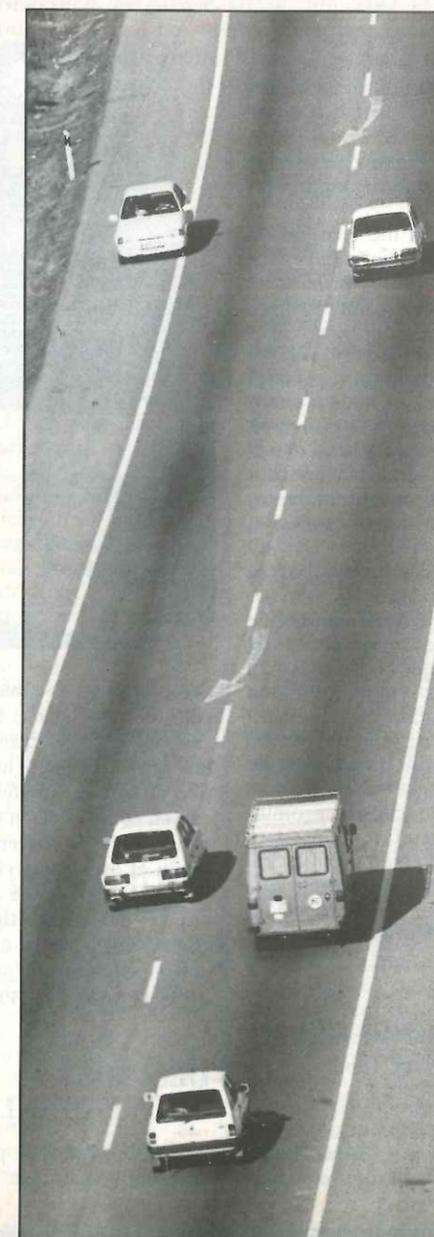


# LA LOCURA DEL MES

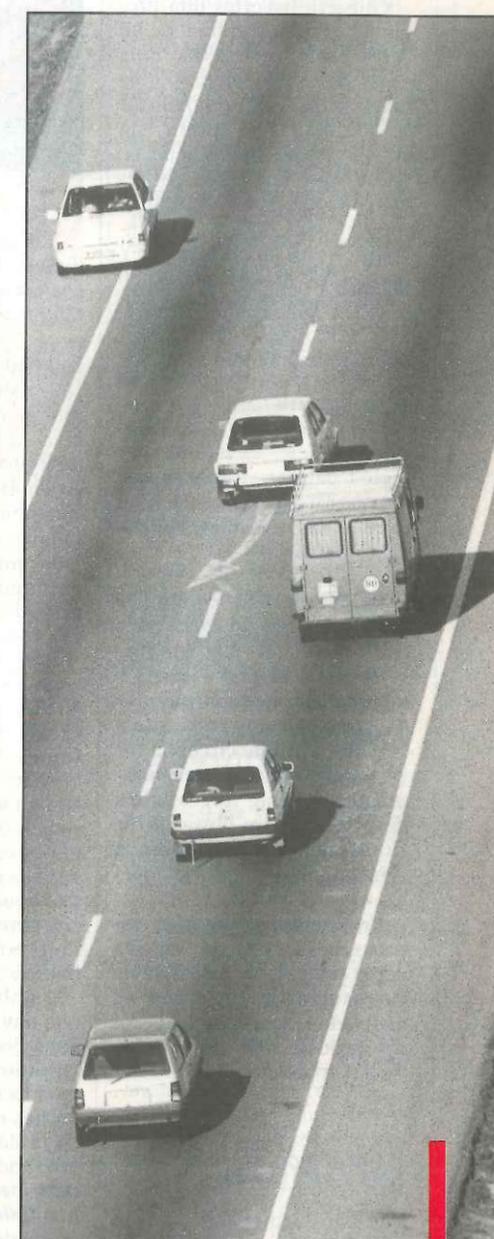
Fotografías captadas por los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.



Las distintas secuencias que se observan en las fotografías hacen pensar que el adelantamiento, además de antirreglamentario, se efectúa con evidente riesgo y de una manera muy lenta. Todo lo contrario a como hay que realizarlos: con seguridad y rapidez.



NADA parecía impedirse —no había señales verticales u horizontales que se lo prohibieran— y comenzó a adelantar. Sólo que un objeto rodante, perfectamente identificado, se aproximaba veloz a su encuentro.



La culminación de la maniobra —ahora sí tiene prisa— es brusca y cierra el paso al vehículo adelantado. Afortunadamente, el coche que se acercaba en sentido contrario ha sido consciente, en todo momento, de la gravedad de la situación y se ha «echado» al arcén.

## CARRIL LENTO Y «CEDA EL PASO»

Quisiera hacerles una pregunta: ¿Por qué al final de un carril lento, existiendo una señal de «ceda el paso», la mayoría de los automovilistas se la saltan a la torera, sin contar con las consecuencias, puesto que hay otros coches que vienen por la vía rápida?

¿Por qué Tráfico no sanciona a esos infractores? ¿Y por qué no sanciona también a esos conductores que al cruzarse con uno en la carretera le hacen señales con las luces avisando que está cerca la Guardia Civil?

Llevo cuarenta y seis años de camionero, circulando por varios países, y parece que sólo en España se consienten estas cosas.—**Emilio Torres. La Coruña.**

**Respuesta.**—El conductor que circula por un carril para tráfico lento, al reincorporarse al carril normal —exista o no señal de «ceda el paso»— deberá tener muy en cuenta a los vehículos que circulan por él, puesto que el desplazamiento lateral que realiza debe hacerlo sin obstaculizar su marcha. Por supuesto que el incumplimiento de esta norma es sancionable.

En cuanto al segundo aspecto de su carta, el referido a las ráfagas, es sancionable en virtud de lo que expone el apartado II, párrafo primero, del artículo 149, del Código de la Circulación.

## VELOCIDAD Y SEGURIDAD

Alabo la preocupación de su revista por la seguridad, la cual comparto plenamente, aunque con distinta orientación.

Respecto al alcohol, más que cuestión de sanciones es de educación. En este sentido, una felicitación a la DGT por sus campañas, bastante bien planteadas. Lo triste es que las noches de fin de semana los municipales no tengan alcoholímetros, pues así muchos jóvenes se malacostumbran a conducir en malas condiciones.

CRITIQUE,  
SUGIERA,  
PREGUNTE...

Por lo que se refiere a los límites de velocidad, con los coches que se venden hoy en día no habría ningún problema en poner un máximo recomendado en autopista de 140. Esto haría que estas vías fueran más utilizadas y animaría a los dueños de coches antiguos a modernizarse. Además, se comprueba que son mucho más eficaces las señales de velocidad aconsejada que las de prohibición, que siguen siendo necesarias para las travesías y algún tipo de cruces.

Lo que no me termino de creer es que pueda haber alguien capaz de pedir la colocación de esos rompesuspensiones tan peligrosos. Más eficaces son los semáforos con radar, aunque tal como suelen estar regulados (en algunos casos sólo se ponen en verde a menos de 30) si el tráfico es elevado, suelen producir atascos de campeonato. Pero por lo menos la idea es buena.

También a veces parece que hay un dedo acusador señalando a los fabricantes de automóviles, cuando es de agradecer que cada vez hagan coches más seguros, también en la llamada seguridad activa: adelantamientos mucho más breves, capacidad de mantener una buena media a pesar de las cuestas pronunciadas, etcétera, aunque esto conlleva también la elevación de la velocidad máxima, que casi nunca se suele alcanzar.—**Esteban Iraburu. Pamplona.**

## PREEMINENCIA DE SEÑALES

Soy un asiduo lector de su revista y quisiera que me informaran qué debo hacer ante las señales del cruce de

la fotografía que les adjunto. Están situadas en la calle Ángel Blanc, en el cruce con la Gran Vía, en mi ciudad.—**José María Caro Martínez. Caravaca de la Cruz (Murcia).**

**Respuesta.**—La fotografía, como podemos comprobar, presenta una cuestión de preeminencia entre la señal de «stop» y el semáforo. A este respecto, le recomendamos repase el Código de la Circulación, cuyo artículo 168 señala que «el orden de preeminencia entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente: 1.º Señales de los agentes de la circulación. 2.º Señales de balizamiento. 3.º



4.º Señales verticales de circulación. 5.º Marcas viales. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan en contradicción entre sí, prevalecerá la preeminente, según el orden anterior, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo». En consecuencia, en su caso concreto prevalece el semáforo sobre la señal de «stop».

## DESVIOS PROVISIONALES

No sé hasta qué punto la acostumbrada frase que ve-

mos por nuestras carreteras de «desvío provisional» pueda ser real. Por razones de trabajo me veo obligado a pasar dos veces por semana por la carretera N-324, Granada-Almería, y desde Gérgal al cruce con la carretera de Murcia todo son «desvíos provisionales» mal señalizados y pésimos de suelo. Hay hoyos de gran profundidad y dimensiones, que obligan muchas veces incluso a meter la primera velocidad y a tragar polvo. En pleno verano hay que cerrar los cristales del coche, teniendo en cuenta las altas temperaturas que suele haber por esta zona...

Cuando paso por allí me da

la impresión de que tanto yo como otros conductores estamos contribuyendo a apisonar la carretera, ahorrándonos el trabajo a las máquinas del MOPU y, como consecuencia, perjudicando a nuestros vehículos en cuanto a amortiguación, dirección, ruedas y otros elementos. Si uno llega con bien al destino, el coche parece haber salido de una expedición por el desierto o de un rallye de tierra.

Espero que un día el MOPU se digne asfaltar o arreglar estos «desvíos provisionales» después de tan larga espera. Muchos lo agradeceríamos.—**Alfonso C. Gálvez Martín. Granada.**

## Buzón especial

### LOS MEJORES NEUMATICOS, ATRAS

Les agradecería me aclararan el motivo por el que los mejores neumáticos deben colocarse en el eje trasero, tal y como afirman en los consejos útiles del informe sobre neumáticos, publicado en el número 43 de la revista TRAFICO.

Al margen de que mi opinión y la de los conductores que, con mayor o menor experiencia, conozco sea contraria, en todos los talleres en los que he efectuado algún cambio de neumáticos siempre han puesto los mejores en el eje delantero.—**Juan J. Bracho Villagra. Móstoles (Madrid).**

**Respuesta.**—Son muchas las cartas recibidas en nuestra redacción mostrándonos en desacuerdo con la recomendación de colocar las mejores ruedas en el eje

trasero. Según un experto de Michelin, José Cortés, «todos los fabricantes coincidimos en señalar que los mejores neumáticos deben ir en el eje trasero, al contrario de lo que la casi totalidad del público piensa. La razón es que el eje delantero se domina con el volante, mientras que el trasero tiende a desplazarse en sentido contrario a la dirección que se marca con el volante. Por tanto, donde se debe evitar el problema es en el eje trasero, ya que si, por ejemplo, éste se va hacia la derecha, la solución es girar el volante hacia ese mismo lado, pero el cuerpo te pide hacerlo a la izquierda. En definitiva, es preferible tener el problema en las ruedas delanteras y está probado que un reventón es mucho más peligroso si se produce en el eje trasero».

### ADELANTAMIENTOS CON RAYA CONTINUA

En un tramo de carretera con raya continua, ¿se puede adelantar a un vehículo si éste nos deja espacio suficiente para hacerlo sin pisar la raya o sin invadir el carril izquierdo?—**María Jesús García Rodríguez. La Coruña.**

**Respuesta.**—En un tramo de carretera con línea longitudinal continua está permitido el adelantamiento, siempre que al efectuarlo no se rebase la citada línea y se deje la separación suficiente tanto con relación al vehículo adelantado como con los que pudieran circular en sentido contrario.

### UN PEQUEÑO MATIZ

Hay una cierta opinión según la cual cualquier limitación de velocidad es inútil y represora de la libertad. Un «caballero» que estaba practicando esta curiosa manera de entender la libertad casi me mató. Estuve muchos, muchos meses, en un hospital y allí pude comprobar la inmensa magnitud de la tra-

gedia que se esconde bajo las frías estadísticas.

El placer de correr nunca puede justificar tanta desesperación, tanto dolor, tantas vidas rotas. La mayoría de los accidentes graves son provocados, directa o indirectamente, por el exceso de velocidad, por esas ansias locas de llegar antes a cualquier parte para no hacer nada, de arriesgar la vida para ganar unos pocos minutos inútiles.

Tenemos derecho a disfrutar del viaje, a llegar vivos a nuestro destino, y el Estado debe protegernos de esos pilotos frustrados. Ellos dirán que es cuestión de opiniones, y yo añadiría que de acuerdo, pero con un pequeño matiz: su opinión nos puede costar la vida; la nuestra a ellos, no.—**Joan Vila Grau. Manresa (Barcelona).**

### CONTAMINACION POR GASOIL

Sabido de todos es lo contaminante y molesto que resulta el hecho de que un vehículo de gasoil, ya sea camión, autobús, turismo, etcétera, se encuentre parado, pero con el motor en marcha. Todos vemos a diario los autobuses en ciertas paradas, o los camiones de reparto que

permanecen largo tiempo con los motores en marcha y, por supuesto, contaminando en cantidad.

Pues bien: en países verdaderamente integrados en Europa esto no sucede, ya que tienen unas normas que prohíben a los conductores permanecer con su vehículo parado en tales circunstancias durante un tiempo superior a «equis» minutos. Con ello se evita gran parte de la contaminación existente en las ciudades, así como la molestísima inhalación de gases por parte de los transeúntes.

Por todo lo expuesto, insto por medio de esta carta a las autoridades competentes para que, si lo creen oportuno, tomen medidas para resolver este problema.—**Bernardo Centeno Ramos. Laguna de Duero (Valladolid).**

### LUCES DE AVERIA

He visto muchas veces que cuando el tráfico en carretera ha de ser detenido, por obras o por cualquier otro obstáculo, bastantes conductores avisen al que viene por detrás con la señalización de luces de avería. Según creo, tal señalización sólo es reglamentaria cuando el vehículo está detenido. Quisiera saber

si esta situación está contemplada en el Código de la Circulación.—**Ángel González. Manzanares (Ciudad Real).**

**Respuesta.**—De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 149, V del Código de la Circulación, «los conductores de los vehículos dotados con el dispositivo de señalización de avería deberán utilizarlo únicamente para señalar el peligro que constituye momentáneamente el vehículo». Por su parte, el artículo 51 establece que la señalización de avería se utilizará cuando, con motivo de accidente o avería, quede inmovilizado un vehículo, o su cargamento caiga total o parcialmente sobre la vía. Por tanto, la utilización de la señalización de avería en los casos que usted indica no es correcta.

Por otro lado, dicha señalización, en los casos en que está permitido su uso, puede utilizarse tanto si el vehículo está inmovilizado como en movimiento.

### CARGA QUE NO ES EQUIPAJE

Poseo un vehículo considerado en el correspondiente permiso de circulación y ficha de características técnicas como «turismo», que cuando lo matriculé pagó el Impuesto de Lujo —ahora pagaría el 33 por 100 de IVA—, y quiero saber si puedo llevar en él, sin sobrepasar el peso máximo autorizado ni transportar materias peligrosas o inflamables, cualquier carga para uso particular, como puedan ser leña, patatas, cajas, etcétera, o algún objeto que no sea equipaje (si se considera como equipaje exclusivamente maletas). Creo que casi todos los españoles que conducimos nuestros turismos solemos llevar carga que no es sólo equipaje.—**José Enrique Altemir Díaz. Barbastro (Huesca).**

**Respuesta.**—En los vehículos de turismo, que están destinados al transporte de personas, está permitido además llevar equipaje —que no sólo son maletas—, concepto en el que es difícil incluir algunos ejemplos como los que usted cita (leña, patatas, etcétera).

## BENEVOLENCIA CON LOS TURISTAS

Soy un conductor de taxi y deseo romper una lanza en favor de los conductores españoles, ya que tenemos muy mala fama —no sé si merecida o no—, y hay muchos que nos consideran los peores de Europa, si no del mundo. Dicen que no respetamos nada, ni semáforos ni señales. Pero yo vengo observando aquí, en Benidorm, que los conductores extranjeros nos superan con creces a la hora de infringir las normas de tráfico. Repito que soy taxista y esto lo veo todos los días.

Yo no sé si harán lo mismo en sus países, pero cuando vienen aquí hacen lo que les viene en gana, con la benevolencia de la Policía Local. Y no es que yo quiera criticar la labor de dicha policía, pero como son turistas, les pasan un poco las cosas por alto. A nosotros, en cambio, a la más mínima nos están denunciando. Siempre pagamos los platos rotos los mismos: taxistas, repartidores, camioneros, etcétera. Concretamente, los «currantes», los que vivimos aquí y vamos a pagar.—**Juan González. Benidorm (Alicante).**

## EL AUMENTO DEL PARQUE

Llegó el verano y con él tendremos hasta la saciedad cifras de seres humanos que dejan su piel en el asfalto. ¿Causas? Las hay para todos los gustos, pero yo voy a detenerme en una —ni siquiera sé si será considerada como tal— que me produce escalofríos: el aumento del parque automovilístico.

Sí, porque a primera vista este hecho se considera un índice de prosperidad, pero lo cierto es que este avasallador aumento hace que no dé tiempo a preparar carreteras adecuadas, aparcamientos, controles técnicos, vigilancia policial suficiente y un largo etcétera. Tenemos autos hasta en la sopa; si no, véase la



M. GARROTE

televisión a la hora de las comidas.

Huimos de la ciudad, asfixiados por humos y estrecheces, y nos encontramos en la ruta, donde potentes motores parecen jugar a batir récords estadísticos de accidentes. Existe una descompensación evidente entre el número de coches fabricados al día y los medios dispuestos para que no sean un arma de doble filo. Mientras esta balanza no se equilibra, yo no acierto a ver dónde está el avance en el bienestar social. Creo que dependemos de forma desmedida del coche, y en esta sociedad de vorágine consumista en que nos encontramos no estaría de más pensar en el tren y en la bicicleta. Claro que para esto tendrían que cambiar tantas cosas...—**José Rodríguez Infante. Sevilla.**

## TORDESILLAS Y MEDINA

El tema que me inclina a escribirles es la ansiada autovía de la N-VI, Madrid-La Coruña. Va muy lenta, sobre todo las circunvalaciones de Tordesillas —la más avanzada— y de Medina del Campo, que todavía no ha comenzado. El pasado 27 de marzo, lunes, les puedo asegurar que para entrar a Tordesillas, en sentido Madrid, había una caravana de 40 kilómetros.

biciones de tiempo y espacio del artículo 98 del texto legal citado. Por otra parte, como usted bien sabe, la Dirección General de Tráfico recomienda no efectuar ese tipo de adelantamientos a causa del riesgo potencial que suponen.

## LUCES DE MARCHA ATRAS

Cuando fui a la autoescuela para obtener mi permiso de conducir, hace ya diez años, me enseñaron que la luz indicadora de marcha atrás en los coches no es obligatoria, pero que en caso de tenerla, deberían ser dos, una a cada lado de la parte trasera del vehículo y a la misma distancia de sus extremos, y que en caso de ser una sola, debería ir situada en el centro. Sin embargo, veo que hay muchos modelos de coches que salen de fábrica con una sola luz blanca, colocada a un solo lado de la trasera del coche.

Quisiera me aclarasen si es que ha cambiado la normativa al respecto, o bien, si la información que me dieron en la autoescuela era incorrecta.—**Angel Ramos Santana. Puerto Real (Cádiz).**

**Respuesta:** La luz indicadora de marcha atrás, de acuerdo con lo que dispone el artículo 147, III b) del Código de la Circulación, no es obligatoria, sino facultativa, excepto en las motocicletas, para las que está prohibida. El número de luces puede ser de una o dos, de color blanco, debiendo estar situadas en la parte posterior del vehículo, a una altura comprendida entre 250 y 1.200 milímetros sobre el suelo.

Así que, fíjense los problemas de un padre con niños pequeños. Un trastorno. Sigo manteniendo por ello la idea de intentar agilizar las obras, o bien hacer caminos de tierra que sirvan momentáneamente para salvar estos escollos, al tiempo que pienso que a los agentes de Tráfico no les podemos echar la culpa de estos problemas.

Otro aspecto que quería expresarles es si podría ser sancionable que, estando los vehículos parados en caravana, vengan los clásicos listillos y adelanten a quinientos vehículos, metiéndose después en un hueco. Los que cito lo hacen por la izquierda, y no por el arcén, como otros.—**Fernando Vázquez Valiño. Madrid.**

**Respuesta:** El Código de la Circulación no prohíbe expresamente el hecho de adelantar a una caravana de vehículos. No obstante, quienes realizan uno de estos adelantamientos suelen infringir el artículo 30 a) y c) e incurrir, en la mayoría de los casos, en las prohi-

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



AÑO V  
NUMERO 46. JULIO-AGOSTO 1989

**Director:** Jesús Soria.  
**Redactor jefe:** Adrián Guerra.  
**Confección:** José Bélamó.  
**Redactores:** 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, Javier Coromina, Charo Laiz, Luis Montoro, Pablo, Ramón, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Celia I. Rodríguez, Sebastián, José Soler, Francisco Tortosa y Miguel Angel Yáñez.

**Colaboración especial:** Almudena Grandes.  
**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. **N.I.P.O.:** 129-89-002-2. **Distribución:** P.D.M. Marketing y Publicidad Directa, S. A. Xaudaró, 7. 28034 Madrid.

(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)

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

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

**Tirada de este número:** 350.000 ejemplares.

# Editorial

## Apuesta por el futuro

El interés de la mayoría de las ponencias y trabajos presentados en las recientes Jornadas Internacionales sobre la Europa Comunitaria y la Educación Vial, celebradas el pasado mes en Salamanca, viene a ratificar la enorme importancia que a esta materia se le comienza a dar desde distintos estamentos de la sociedad y la preocupación que sobre el asunto hay no sólo en España, sino en todo el marco de la Comunidad. En el mismo lugar en el que Unamuno gritó en favor de la cultura y la vida, los responsables de la Administración, técnicos de tráfico, profesores, policías municipales y demás expertos en la materia, convivieron durante tres días dando a conocer sus teorías, sus experiencias, sus estudios y, cómo no, sus sinsabores, que también los hay.

Es obvio que algunos organismos vienen luchando con seriedad desde hace tiempo por poner en marcha realizaciones en materia de Educación y Seguridad Vial; en definitiva, medidas de cara a conseguir una mayor seguridad en nuestras carreteras, actuaciones que en todo lo relacionado con los niños suponen trabajar de cara al futuro de forma inequívoca. Aunque alguien pueda dudar de la rentabilidad de estas iniciativas, en las que los protagonistas principales son nuestros hijos, no cabe la menor duda que es una de las mejores aportaciones que en este momento les podemos legar y con el único ánimo de ir ganando terreno a ese mal que emana de la carretera. No olvidemos que los pequeños son ya peatones hoy y que, a la vuelta de la esquina del tiempo, estarán conduciendo una motocicleta o un coche y que de su formación, responsabilidad, civismo, educación en definitiva, dependerá en gran manera que la seguridad vial sea entonces otra cosa que ahora nos parece tan difícil de obtener.

Al margen de los importantes datos de accidentalidad referidos a determinados tramos de edad entre jóvenes, todos los organismos internacionales responsables de esta materia están en la labor de afianzar cada día más la enseñanza de esta «asignatura» a todos los niveles posibles, incluida lógicamente la escuela, eslabón fundamental en esta cadena. Y para obtener los logros perseguidos es absolutamente necesaria la colaboración y apoyo de los demás estamentos de la Administración implicados en este proyecto, hoy todavía joven. Hay instituciones como los Ayuntamientos, las Comunidades Autónomas, los propios colegios, las asociaciones de padres y vecinales, las de padres y profesores, por supuesto, sin cuya colaboración todo programa y trabajo quedarán huérfanas. Y es un trabajo de todos, en el que aún queda mucho por hacer.

TENEMOS que ser conscientes de que el inadecuado comportamiento de algunos de nosotros cuando tenemos en nuestras manos un volante o caminamos por cualquier acera, no es más que el reflejo de una forma de ser, de una forma de ver la vida, de una educación. De ahí la importancia de que los niños, desde temprana edad, reciban una educación adecuada también en estas materias, para que mañana no se rían cuando alguien no respete alguna norma de tráfico, sino que más bien se avergüencen y lo censuren. Entonces estaremos en el camino mejor y el más seguro.

TRAFICO



Celia Isabel  
RODRIGUEZ  
MARTINEZ (\*)

## Educación Vial y medicina preventiva

**S**ON ya varios los países, considerados como más avanzados, que están efectuando estudios sobre los perjuicios socioeconómicos que se derivan del fenómeno mecánico-circulatorio y los consiguientes y tan preocupantes accidentes de tráfico.

No cabe duda de la imposibilidad de poder valorar y determinar, en términos cualitativos, el perjuicio humano-afectivo que se produce a consecuencia de un accidente de circulación con víctimas. Pero dejando aparte un tema tan delicado como subjetivo, observamos la existencia de mecanismos que, en términos cuantitativos, reflejan los daños económicos que ocasionan a la sociedad en general, o a un país determinado, este tipo de accidentes.

Las investigaciones realizadas lo atribuyen, principalmente, a una disminución o pérdida de la actividad laboral al afectar, mayormente, a individuos que se encuentran en el desempeño de sus funciones y, por tanto, en plena productividad.

Por un lado, las causas más importantes que originan este desajuste económico se encuentran en el elevado índice de accidentes mortales que, en gran parte, dejan al descubierto el sustento económico de una unidad familiar, dando lugar a las consiguientes prestaciones de protección familiar que pagamos todos y cada uno de los ciudadanos. Por otro lado, y no menos importante, debemos valorar el excesivo gasto sanitario que, en el mejor de los casos, se deriva de un accidente de circulación y que igualmente todos debemos afrontar.

La pregunta, aunque fría y calculadora, no sin grandes dosis de realismo, es inevitable: ¿Cuánto nos cuestan, entonces, en términos numéricos, los accidentes? Según el amplio informe que publicó esta misma revista en el número del mes de mayo, alrededor de un billón de pesetas en 1987.

No es extraño, pues, que habiéndose detectado en algunos países un elevadísimo coste económico producido por los accidentes de tráfico, éstos y otros (también el nuestro) encaminen sus pasos por los senderos de los más diversos métodos de prevención, encontrándonos, una vez más, con una solución sencilla, simple y lógica que adquiere pleno sentido en un razonamiento tan conocido como es el de «más vale prevenir que curar».

Es por ello por lo que surge la Educación Vial que, utilizando componentes meramente instructivos, formativos y administrada en pequeñas dosis desde la más temprana edad, actúa como un fármaco que, a modo de medicina preventiva, preserva la integridad física y la salud mental de las generaciones venideras.

Hay que tener en cuenta que la tecnología automovilística es un producto que consumimos todos, aportándonos grandes beneficios sociales y materiales tales como la comodidad, rapidez, actividad laboral, desarrollo económico, etcétera, pero también hay que resaltar los múltiples inconvenientes y desventajas, así como los graves riesgos que conlleva su mala utilización.

Es necesario, pues, que para paliar esos efectos negativos nos volquemos en el lanzamiento de un producto básico y fundamental como es la Educación Vial que, estamos seguros, contiene todos los ingredientes necesarios para que, llevado de forma correcta y con el esfuerzo y colaboración de los diferentes organismos oficiales, entidades, padres y profesores, se obtengan unos resultados óptimos, a medio y largo plazo, en beneficio de toda la sociedad, constituyendo la inversión más rentable, no sólo económica sino también a la hora de obtener una convivencia más agradable, mejor calidad de vida y sobre todo mayor SEGURIDAD.

(\*) Pedagoga del Centro Superior de Educación Vial. Salamanca.

## Mi CARRIL

**SOLUCIONES CONJUNTAS.**—Un reciente congreso internacional celebrado en París, en el que han participado expertos en materia de seguridad vial de distintos países, ha llegado a una serie de conclusiones que no vienen más que a confirmar otras teorías anteriores, no por ello menos discutidas: que es necesario incrementar la investigación y colaboración entre especialistas de distintas ciencias; más colaboración entre los países; se insiste en los riesgos de la velocidad y el alcohol; el alto riesgo de los peatones y conductores de motocicletas; la necesidad de las campañas informativas e, incluso, «se ve imprescindible incrementar la dureza en las sanciones para los que transgreden el Código de la Circulación». Es decir, todos parecen estar de acuerdo en los males, en cómo se producen esos males, incluso en cómo atajarlos. Parece, pues, el momento de unificar todas las fuerzas, olvidarse de complejos, ir al grano y actuar de forma común. Los dimes y diretes de un país que va a lo suyo o las críticas de quienes defienden intereses particulares o quieren patentes de corso, no deben ser obstáculo para arrancar. ¿De verdad puede molestar a alguien que se adopten medidas severas contra quienes no respetan a los demás y van poniendo en peligro las vidas de otros ciudadanos? Europa tiene un reto que pide soluciones conjuntas ya. ¿Estamos en un espacio común? ¿Tenemos los

problemas comunes? ¿Por qué no entramos en comunidad en firme?

**LOS NIÑOS TIENEN EL REMEDIO.**—En una misma línea podría decirse que estamos en materia de Educación Vial. En realidad, la falta de una educación vial y bastante educación de la otra es, en buena parte, la consecuencia de que las cosas estén como están. Es cierto lo de las malas carreteras y otras cosas más —¡sí!—, pero también lo es que los conductores muchas veces no sabemos estar a la altura de las circunstancias. Por eso es tan importante que los niños, desde muy pequeños, aprendan todo lo relacionado con este mundo, lo que seguramente les llevará a comportarse de otra manera a como muchos lo hacen ahora. Es cierto que hay muchos factores que inciden en la accidentalidad, pero no lo es menos que nosotros mismos podríamos mitigarlos enormemente. De ahí la importancia de la cultura vial de nuestros hijos, que serán los ciudadanos sobre los que dentro de dos días recaerán todas estas responsabilidades. Porque responsabilidad es llevar un coche, responsabilidad es cruzar una calle y responsabilidad es llevar a un niño de la mano.

En las jornadas celebradas en Salamanca pedí el apoyo de todos los centros escolares y demás responsables de la educación vial, porque yo veo mucho impulso personal pero poco apoyo colectivo. Hay estamentos de la Administración que ponen todo su empeño, con errores, lagunas y lo que quieran, pero, seamos justos, otros dejan todavía mucho que desear. Como dejan que desear muchos centros, como dejan que desear muchos educadores... Los coches se cobran más de cinco mil vidas anualmente y esta «maría» no llega en muchos sitios casi ni a eso. Eso sí, nos preocupamos mucho más por el SIDA y por mil cosas que no tienen ni mucho menos la incidencia de la accidentalidad en las carreteras. Y lo peor de esto es que son muchos los convencidos de que educando a tiempo unido a los avances de las tecnologías, sí tiene bastante remedio. Pero...



Jesús SORIA  
Director

### ORGANIZACION

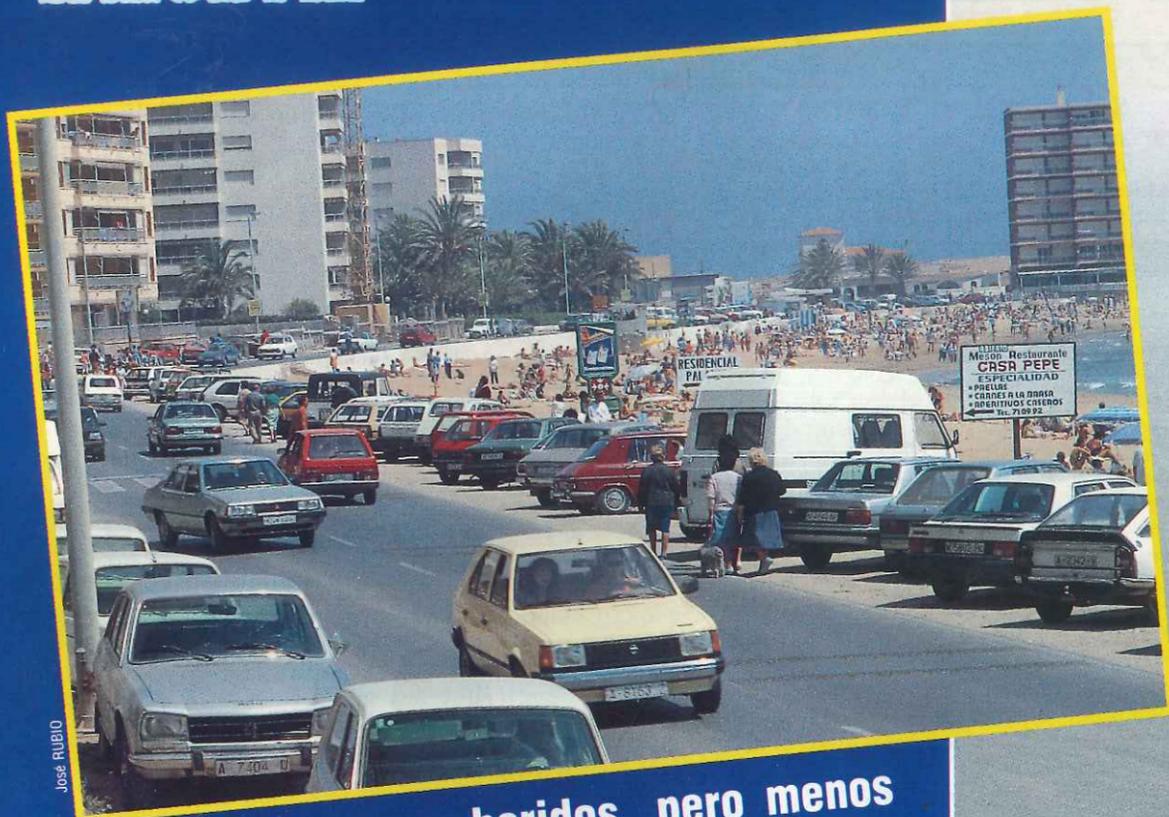
El pasado mes estuve en Berlín. Quería conocer el funcionamiento del sistema de autoguiado. Tenía interés en conocer realmente cómo se puede circular por una ciudad en la que un pequeño ordenador te va indicando el lugar idóneo por el que debes ir. Saber que te van a alejar de los atascos, que te evitarán la calle en obras, que no vas por camino equivocado, que, incluso, puedes elegir la ruta más corta y darle al botoncito y decirle el monumento que quieres visitar. Y esperar órdenes. La pena es que el sistema sólo funcionaba a medias. ¿Malentendido? Queríamos hacer unas pruebas para ver realmente la operatividad del sistema; si puede ser más o menos útil en ciudades tan atascadas como Madrid, Barcelona o Valencia; si los tiempos de los trayectos se acortan tanto como aseguran. Pero no pudo ser. Es un proyecto muy ambicioso que, sin embargo, no pudimos ver en su justa medida. Los alemanes lo tienen todo muy planificado, pero no se puede decir lo mismo de su representación en España. Nosotros somos otra cosa. Pero se lo contaremos cuando podamos hacer la prueba de verdad. Lo organizaremos y lo coordinaremos desde aquí.

### UN AÑO SIN ELLOS

El 30 de junio, fecha en que se cumplía el primer aniversario del accidente que segó sus vidas, se celebró en la iglesia parroquial de Valdemanco (Madrid) un funeral en sufragio de la directora general de Tráfico, Rosa de Lima Manzano; del diputado por Palencia Alberto Acitores, del crítico de Arte Santiago Amón y de los pilotos

de la DGT Santiago Aizpurúa y Manuel Moratilla, que tripulaban el helicóptero en el que perecieron todos ellos. Antes de la ceremonia religiosa, la unidad de helicópteros de la DGT realizó un vuelo para depositar una corona de flores en el Pico de la Miel, lugar del accidente.

Vaya para todos ellos nuestro mejor y más entrañable recuerdo.



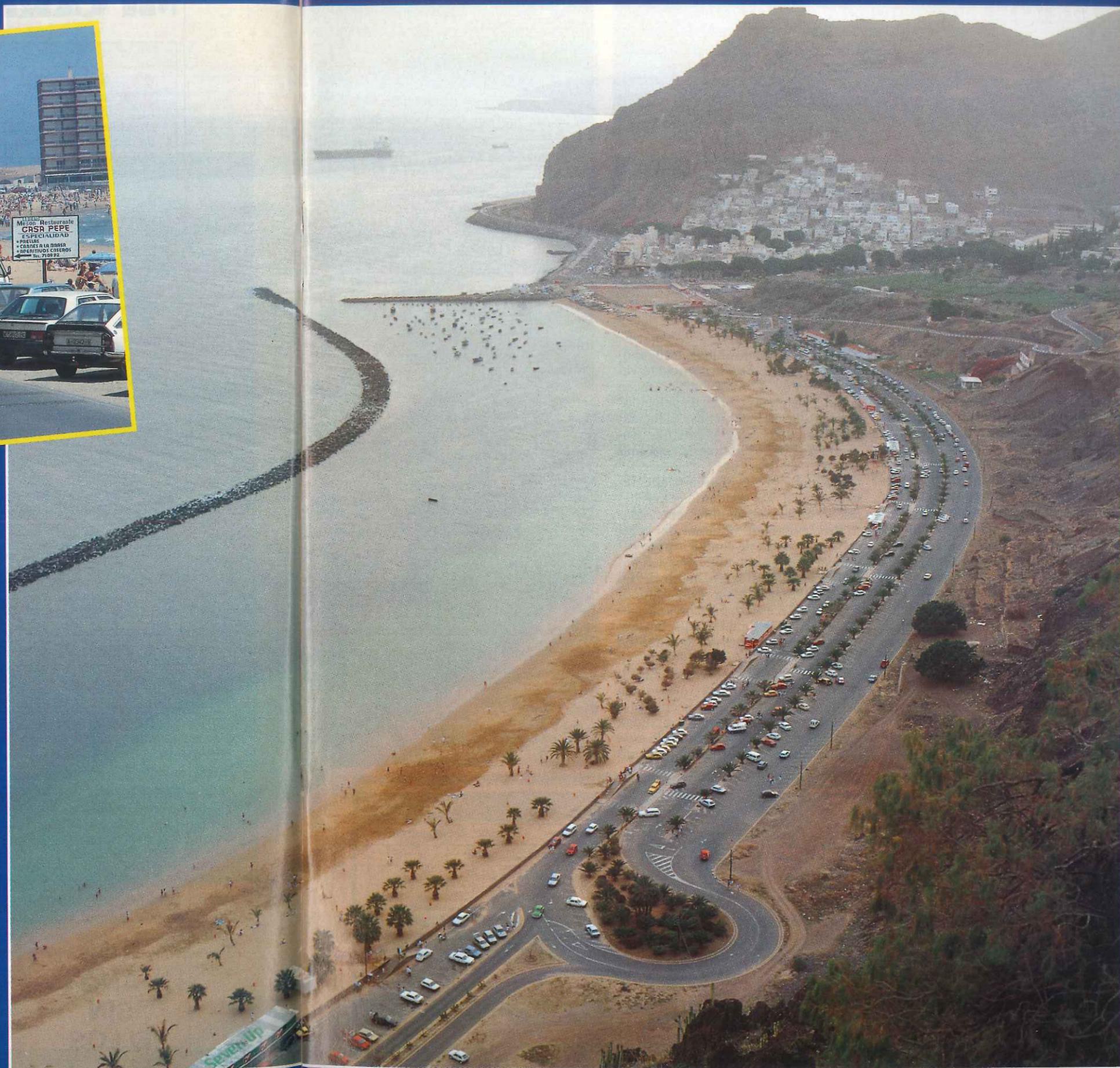
José RUBIO

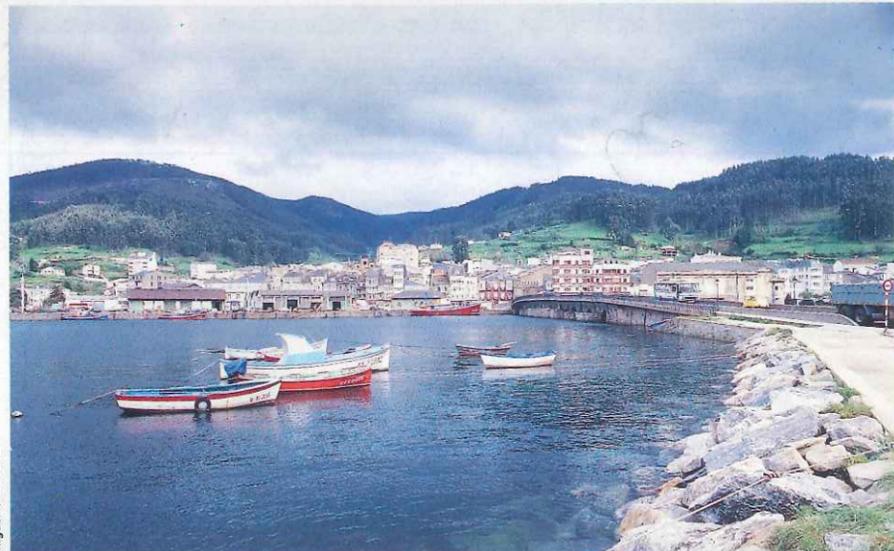
Más accidentes y heridos, pero menos muertos, en los accesos a las playas durante el verano

# EL TRIBUTATO DEL SOL

El incremento de accidentes y víctimas en época veraniega, respecto al resto del año, viene siendo una constante fija con unos porcentajes, referidos a 1988, del 17,2 y 26,4 por 100 respectivamente. Sin embargo, esos incrementos en los accesos a las playas y carreteras costeras son muy superiores: del 36,9 en cuanto accidentes y del 52,3 en lo que a víctimas (heridos y muertos) se refiere. Precisamente en esos pequeños trayectos, al lado del mar, murieron durante el verano pasado 170 personas y otras 3.381 resultaron heridas en los 2.381 accidentes registrados. El estado de esos itinerarios, los puntos conflictivos y las causas más comunes de los accidentes serán analizados en este reportaje, a partir de los datos facilitados por las jefaturas de tráfico de las 22 provincias españolas bañadas por el mar.

José Ignacio RODRIGUEZ





Miguel GARROTE

Las vacaciones junto al mar originan un intenso trasiego diario de vehículos. En la foto, la localidad gallega de Viveiro.

Las carreteras seleccionadas para este estudio sobre accidentalidad veraniega son aquellas que tienen una relación directa con el mar, bien porque lo bordean o porque a través de ellas se accede a sus playas. En ese escenario se produjeron, durante los meses de julio y agosto del pasado año, 2.381 accidentes, con 170 muertos y 3.381 heridos. Ello supone unos incrementos, respecto al resto del año, del 36,91 por 100 en cuanto a accidentes, el 22,30 por 100 de muertos y el 54,38 por 100 de heridos.

Si comparamos el incremento de los promedios mensuales de siniestralidad del verano en relación con el resto del año, entre las carreteras playeras y el total de las carreteras del país, se puede observar que la incidencia es considerablemente superior en las primeras en cuanto al número de accidentes, heridos y el total de víctimas, mientras que el incremento de la mortandad es inferior.

Una explicación posible de este fenómeno es que, en los entornos de verano junto al mar, se producen grandes aglomeraciones de vehículos que no permiten practicar velocidades altas y, por consiguiente, las consecuencias de los accidentes son más leves.

Sin embargo, proporcionalmente, se producen más accidentes y más heridos y a ello, presumiblemente, contribuye ese relajo habitual del verano y esa forma de conducir poco ortodoxa bajo un sol de justicia, en bañador y chanquetas en busca de un trozo de arena o de un restaurante típico. Incluso esa premura por atravesar a pie la franja de asfalto que separa el apartamento de la línea de playa.

Pero no todas las provincias tienen la misma problemática, que oscila desde Cantabria, donde se produjo un incremento de la accidentalidad en verano del 1.650 por 100, a la nula incidencia en Guipúzcoa, o la dismi-



José RUBIO

## INCREMENTO DE LA ACCIDENTALIDAD VERANIEGA RESPECTO AL RESTO DEL AÑO (1988)

Zona	Accident. (%)	Muertos (%)	Heridos (%)	Víctimas muertos y heridos (%)
En el entorno de las playas	36,91	22,30	54,38	52,35
En el total del país	17,21	32,64	26,20	26,43

nución en un 11 por 100 en Barcelona y del 35 por 100 en Las Palmas.

### De las Rías Bajas a la Costa vasca

Las carreteras pontevedresas C-550 y PO-325, que conducen a playas como Chancelas, Govele, Portonovo, La Lanzada, Isla de Arosa, Sanxenxo, Canido y playa de América, se encuentran en buen estado, salvo por las obras que se realizan entre Vigo y Bayona. Las dificultades estriban en la alta densidad de circulación, accesos a Pontevedra y cruces a Las Sinas, Isla de Arosa y La Ramallosa. El incremento de accidentes en el pasado verano fue del 106,5 por 100, y hay que destacar cinco atropellos a peatones, de los cuales fallecieron dos.

En La Coruña, las carreteras que tienen influencia para el acceso a las playas de Sta. Cristina, Bastiagueiro, Sta. Cruz, Mera, Miño, Perbes, Pontevedra, Cabañas, Rianxo, Boiro y Ribera presentan buenas condiciones de vialidad y en ellas no se tuvieron que lamentar accidentes mortales du-

*El atuendo de la playa —bañador, chanquetas, etc.— no es el más idóneo para realizar una conducción segura.*

rante el pasado verano. Las travesías de Perillo, Puente Pasaje, Miño, Pontevedra y Padrón suelen presentar problemas de saturación.

Ninguna de las carreteras lucenses presenta conflictividad especial en verano, aunque las obras que actualmente se realizan en algunos tramos obligan a una mayor precaución.

El trazado de las carreteras asturianas, por su orografía, es generalmente peligroso, por más que la señalización y el pavimento sean satisfactorios. Las causas más frecuentes de los accidentes, que durante el pasado verano se incrementaron en un 31,46 por 100, y el de víctimas mortales en un 71,81 por 100, fueron la velocidad peligrosa para las condiciones existentes, distracción del conductor e irrumpir el peatón antirreglamentariamente en la calzada, situación por la que se produjeron cinco atropellos. Como puntos conflictivos se consideran los de Rodiles, cruce a Infiesto, Gijón, Avilés, Piedras Blancas, intersecciones a playas desde Soto del Barco, cruce de El Portazgo, accesos de las playas de Ribadesella y Llanes, intersección a Cangas, Luarca, salida de la playa de Perlorra, e intersecciones de la N-632 con las O-612 y O-613.

El 77 por 100 de los accidentes producidos en las carreteras del litoral cántabro fueron en verano, lo que su-



### PONTEVEDRA

Período	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	76	2	103
Resto del año	184	17	198
* Incremento (%)	106,5	-41,1	160,1



### LA CORUÑA

Período	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	2	0	4
Resto del año	7	0	2
* Incremento (%)	42,85	0	900



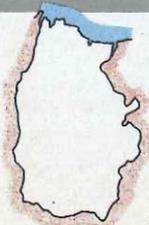
### CANTABRIA

Período	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	14	0	10
Resto del año	4	0	3
* Incremento (%)	1.650	0	1.566,6



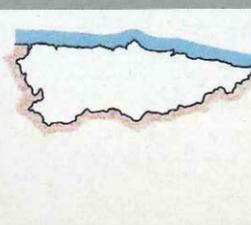
### VIZCAYA

Período	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	67	8	112
Resto del año	266	12	441
* Incremento (%)	25,93	333,33	26,98



### LUGO

Período	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	38	4	45
Resto del año	185	23	187
* Incremento (%)	2,7	-13,04	20,32



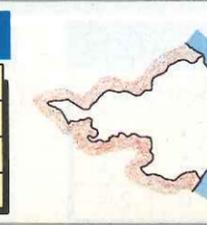
### ASTURIAS

Período	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	122	11	123
Resto del año	464	32	427
* Incremento (%)	31,46	71,87	44,02



### GUIPUZCOA

Período	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	1	4	0
Resto del año	0	0	0
* Incremento (%)	—	—	—



### GERONA

Período	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	156	9	185
Resto del año	331	17	412
* Incremento (%)	135,64	164,70	124,51

\* Nota: En todos los cuadros relativos a la accidentalidad en las carreteras de acceso a playas de las provincias costeras, el incremento en porcentaje se refiere a la media mensual de los dos meses de verano respecto al resto del año 1988.

pone un incremento del 1.650 por 100 respecto al resto del año, aunque afortunadamente ninguno de ellos fue mortal. El estado de las carreteras puede calificarse sólo de regular y por las mismas acceden vehículos en gran cantidad hacia las playas de Mogro, La Maruca, Virgen del Mar, Pechón, Noja, Castro Urdiales y Laredo.

Las carreteras vizcaínas, en general en buen estado, que conducen a las playas de La Arena, Laida, Laga, Pedernales, Lequeitio, Plencia, Baquio, Bermeo, Mundaca, Algorta y Sopelana presentan retenciones veraniegas en Muskiz, Amorebieta, Guernica, Neguri y Algorta. Destaca un incremento de las víctimas mortales en verano del 333 por 100.

En ninguna de las carreteras que dan acceso a los litorales playeros guipuzcoanos de Orío, Zarauz, Guetaria, Zumaya, Deba, Motrico y Fuenterrabía se producen accidentes con víctimas. Únicamente destacar el atropello y muerte el pasado verano de cuatro personas, en el transcurso de una prueba ciclista en Zumaya. Las carreteras son buenas y, en cuanto a dificultades, destacar el cruce de Amute y las propias de la escasez de aparcamiento en las citadas poblaciones.

### Costa catalana

El estado de las carreteras en las tres zonas gerundenses de la costa Brava se considera bueno, aunque no son capaces de absorber con fluidez el tráfico veraniego. Los principales inconvenientes son el acceso a las localidades costeras en las horas punta de cada día y la falta de variantes. En la zona norte, N-260, se considera con-



La travesía alicantina de Torrevieja sufre grandes aglomeraciones durante el verano.

flictivo el tramo Figueras-Port Bou por la entrada de turismo extranjero, así como el cruce al casino de Perelada, donde se produjeron el pasado verano siete accidentes con víctimas. También se producen retenciones en el tramo Figueras-Rosas de la C-260 y en la GE-614, de trazado sinuoso, a la altura de Cadaqués. En la C-253, ya en la Costa Brava Centro, se producen retenciones en Palamós, Playa de Aro, Santa Cristina, L'Alcu y Llagostera, por afluencia masiva a playas y zonas de diversión. A la altura de Vidreres se forman retenciones durante

los fines de semana, por afluencia masiva a la costa o retorno a Barcelona. Precisamente, Barcelona es una de las pocas provincias costeras en las que ha disminuido la accidentalidad veraniega. No obstante, se consideran conflictivos, bien por las intersecciones o por las retenciones que se producen, Vilanova de la Roca, Arenys de Mar, salidas de la A-19 hacia las playas de Montgat, El Masnou, Premiá de Mar, Vilassar y Mataró; travesía de Corberá, Cornellá, Sant Boi Viladecans, Castelldefels, Garraf, Sitges, Cubelles, Granollers, Argentona, Llinars,



El tramo Torrelavega-Bilbao es especialmente conflictivo.

Dosrius, Arenys de Munt y San Pol de Mar.

Tarragona presenta, en las carreteras próximas a las playas, numerosos puntos conflictivos. No hay que olvidar que la N-340, de intensísima circulación, transcurre paralela al litoral, y desde ella se efectúa el reparto a las distintas playas. En el tramo Vandellós-Bellvei existen 45 puntos negros, entre los que hay que destacar Miami playa, Cambrills, Tarragona, Altafulla, Torredembarra y Comarruga.

En la C-246 (Barcelona-Valls, por la costa) se registran intensidades de

hasta 20.000 vehículos diarios, con especial conflictividad en Cunit, Calafell, Segur y el Vendrell. Además hay otros puntos, en carreteras de segundo orden, como Ermita de la Pineda y cruce de Riudoms. En la TV-3147 entre Cambrils y Salou, de seis kilómetros, se produjeron seis atropellos y en ella coinciden la circulación peatonal con la motorizada. También es conflictiva la carretera que se interna por Deltebre, en el delta del Ebro, por la que circulan muchas bicicletas y ciclomotores. Sería prolijo seguir enumerando la conflictividad de las carre-

teras tarraconenses que dan acceso a la Costa Dorada, a pesar de lo cual el incremento de la accidentalidad en verano no es de los más altos; incluso se aprecia, ligeramente, un descenso del número de muertos. Sí conviene destacar que se produjeron 11 atropellos a peatones, frente a 40 durante el resto del año.

Sin salir del entorno de la Costa Dorada, pero ya en la provincia de Castellón, se registra igualmente una gran intensidad de tráfico con las consiguientes retenciones y pérdida de fluidez en horas determinadas de accesos a playas. No obstante, la mayoría de los accidentes se produjeron en carreteras despejadas y en horas nocturnas. Donde más se hace notar el flujo y reflujo de las playas es en las carreteras y vías cercanas a la capital, fundamentalmente en el área de Benicasim, lugar de residencia veraniega de muchos castellonenses.

Distracción o somnolencia, adelantamientos antirreglamentarios y velocidad excesiva son las principales causas de los accidentes. Por otra parte, se produjeron nueve accidentes por atropello a peatones que cruzaban la carretera antirreglamentariamente. Es el caso de carreteras como la CS-501, que discurre entre Benicarló y Peñíscola, paralela a la línea de playa y flanqueada por urbanizaciones y apartamientos.

### Del Azahar a la Costa Blanca

Las carreteras valencianas, al margen de los tramos de autopista, presentan un pavimento y señalización buenos, aunque la capacidad es insuficiente y su trazado presenta numerosas curvas, intersecciones y estrechamientos de calzada, fundamentalmen-

BARCELONA				
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos	
Julio/agosto	377	21	838	
Resto del año	2.121	161	3.176	
* Incremento (%)	-11,12	-34,78	31,92	

TARRAGONA				
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos	
Julio/agosto	267	11	296	
Resto del año	792	59	896	
* Incremento (%)	68,56	-6,77	65,17	

CASTELLON				
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos	
Julio/agosto	66	2	81	
Resto del año	128	10	135	
* Incremento (%)	157,81	0	200	

VALENCIA				
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos	
Julio/agosto	130	23	220	
Resto del año	368	56	619	
* Incremento (%)	76,63	105,35	77,70	

ALICANTE				
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos	
Julio/agosto	212	10	281	
Resto del año	537	46	636	
* Incremento (%)	97,39	8,69	120,91	

MURCIA				
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos	
Julio/agosto	92	14	150	
Resto del año	311	32	529	
* Incremento (%)	47,90	118,75	41,77	

ALMERIA				
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos	
Julio/agosto	49	2	62	
Resto del año	150	7	225	
* Incremento (%)	63,33	42,85	37,77	

GRANADA				
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos	
Julio/agosto	189	9	220	
Resto del año	630	38	636	
* Incremento (%)	50	18,42	72,95	

te en la Gola de Pujol, Perellonet y Perelló en la VP-1041. Las causas de los accidentes que experimentan mayor incremento sobre los diez meses restantes son las de dormido o somnoliento (233,3 por 100), prioridad (189 por 100), así como adelantamiento y reventón (150 por 100).

En época estival, el incremento de la intensidad circulatoria en el litoral alicantino de la Costa Blanca es espectacular. Durante el pasado año se llegaron a medir medias de 2.000 vehículos a la hora. Según el informe remitido por la Jefatura Provincial de Tráfico de Alicante, la mayor siniestralidad no se produce en los grandes desplazamientos hacia la playa desde los lugares de origen, «sino en los pequeños trayectos en la zona de las playas, cuando el conductor se relaja y, desgraciadamente, abusa del alcohol, tal y como demuestran las estadísticas». Por otra parte, aunque las causas de los accidentes suelen ser las mismas que en el resto del año, el número de los mismos se llega a duplicar en la N-332 y hasta a quintuplicar en carreteras secundarias de accesos a playas.

Al contrario que la media general, en Murcia el porcentaje de víctimas mortales sufre un incremento superior —del 118,75— al de heridos y número de accidentes. En el tramo de la N-332 entre Cartagena y la provincia de Alicante, se consideran conflictivos los accesos a La Manga y las travesías de Los Alcázares, San Javier y San Pedro del Pinatar, mientras que desde Cartagena hasta la provincia de Almería hay que tener especial precaución en Puerto de Mazarrón y Aguilas. En la N-301, para acceder a las playas de Cartagena y La Manga del Mar Menor, son conflictivos el empalme con la B-34 a Lorquí, travesías de Molina

## El síndrome de vacaciones

Javier Coromina \*

**L**A primavera, además de alterar la sangre, suele transformar estas islas en un valle de lágrimas poblado por vacas flacas sobre las que vuelan aves carroñeras y donde, aunque no llueve ni gota, se divisan negros nubarrones, se vislumbran orejas de lobo y se otean barbas de vecino pelándose. Los augures y agoreros turísticos vocean escaseces, anuncian crisis y proclaman penurias para la inminente temporada. Todo se presenta negro, negrísimo. Pero el profeta Jeremías —que es el patrón del sector turístico por lo de las lamentaciones— se compadece, echa un cable y acaba trayendo cantidades ingentes de individuos dispuestos a beberse todas las garrafas del mundo, a berrear en las cálidas noches mediterráneas, a arrasar discotecas, a apalearse taxistas, a orinarse en las farolas, a tirarse vestidos a la piscina del hotel, a vomitar en los pasillos y a arrojar algún mueble por la ventana, que todo eso y mucho más les será consentido a nuestros ilustres visitantes con tal de que cada año vengan más para colmar una suicida oferta creciente hasta el gigantismo.

La mayoría de estos conspicuos turistas llegan tiesos, para ahorrarse la comida de mediodía se ponen morados de desayunar en el bufet del hotel y permanecen toda la jornada atargados en la playa, cargando baterías para sus algaradas

nocturnas; pero algunos afortunados traen cuatro o cinco mil pesetas. Para estos últimos, veinticinco mil relucientes coches de alquiler y un número mayor de motos y ciclomotores esperan para salir a recorrer las insuficientes carreteras baleares en perfectas condiciones técnicas, pero conducidos por gentes muy respetuosas con las normas en sus países de origen y que, a veces, no lo son tanto aquí, porque les ataca el síndrome de vacaciones, consistente en que, bueno, esto es otra cosa, hace mucho calor, las bebidas son baratas, los nativos parecen gentes indolentes y tolerantes, y los conductores disponen de las excusas de no dominar estas maquinillas españolas y de no conocer las vías insulares, además de que, al parecer, llegan convencidos de que todo el monte es orégano y se han aprendido bien eso de ancha es Castilla y vivalavirgen.

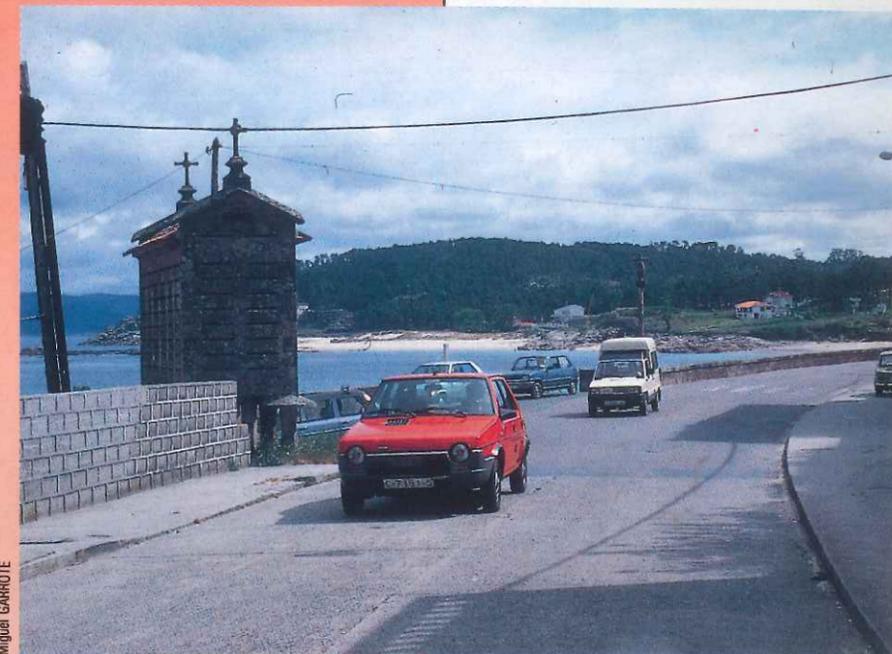
Aquí, en las islas, no tenemos que sufrir los agobios de sobreutilización de las vías en unas fechas muy concretas, pero, a cambio de no aguantar entradas y salidas masivas en días fijos, debemos permanecer toda la temporada turística con los sentidos bien alertados para defendernos de esos conductores foráneos afectados por el síndrome de vacaciones, síndrome cuyos efectos suelen agravarse si el paciente le ha dado al codo previamente.

Pero lo peor del síndrome

de vacaciones es que es de naturaleza contagiosa y, como los españoles nos hemos vuelto muy señoritos, también nos vamos unos días al año a otros lares, pues parece ser que lo que cuenta es poner tierra —o mar— por medio, y, entonces, podemos vernos afectados por tal síndrome.

En el recorrido hasta el lugar elegido para cambiar de ambiente no pasa nada, porque vamos muy mentalizados y con los ojos bien abiertos gracias a los consejos, proclamas, advertencias, estadísticas, consignas y monsergas —oficiales y privadas— con que nos obsequian los medios de difusión en las proximidades de las fechas clave. Lo malo es que al llegar a la sierra, a la playa, o al pueblecito pintoresco e incómodo es cuando nos puede atacar el síndrome de vacaciones. La Dirección General de Tráfico desempolvó del ahora proscrito mundo del boxeo lo de no bajar la guardia y nuestra vasta culturaza televisivo-publicitaria nos permite conocer a todos que en las distancias cortas es donde un hombre se la juega.

Pero, atacados por el síndrome de vacaciones, conducimos en bañador y fumamos sin pensar en las chispas que pueden caer sobre la infamante curvita de nuestro estómago; o tratamos de echar a manotazos al insecto que se cuele sin permiso en nuestro querido coche; o llevamos a toda la familia unida de excursión, más los tres revoltosos niños y los dos simpáticos perros del matrimonio vecino, que está con diarrea estival, porque total son pocos kilómetros y



Miguel GARROTE

nuestro automóvil puede con todo eso y mucho más que le echéis; o nos acercamos a recoger la sandía y el melón encargados por la dulce parienta sabiendo que no llevamos frenos, ya que la tienda está ahí al lado, a la vuelta de la esquina y podríamos ir a pie, pero no vamos a volver cargados como burros, claro.

Hay que sentarse al volante relajado, *of course*, pero tal vez sea conveniente recordar que la tía de la guadaña es una trabajadora incansable —vaya por Dios— y que jamás se toma vacaciones; al contrario, cuando los humanos se sanean, ella produce más, como los japoneses.

\* Jefe Provincial de Tráfico de Baleares

La provincia de La Coruña fue una de las pocas que no registró accidentes mortales durante el verano.

de Segura, de Murcia y El Palmar, enlaces a San Javier y La Manga y circunvalación de Cartagena.

En las carreteras almerienses se produjeron incrementos moderados de la accidentalidad veraniega, así como de sus víctimas. En el tramo Almería-Parador, que da acceso a la playa de Poniente, se registran intensidades de hasta 33.000 vehículos diarios, lo que origina retenciones en la travesía de Aguadulce. Lo mismo que en la AL-410, en la travesía de Roquetas. En el tramo Almería-Alquíán, para dirigirse a la playa de Levante, son conflictivas las travesías de La Cañada y Alquíán.

MALAGA			
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	360	19	428
Resto del año	1.551	108	1.669
* Incremento (%)	16,05	-12,03	28,22

BALEARES			
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	30	2	36
Resto del año	88	3	84
* Incremento (%)	70,45	233,33	78,57

S. CRUZ DE TENERIFE			
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	43	13	75
Resto del año	162	29	240
* Incremento (%)	32,71	124,13	56,25

CADIZ			
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	37	1	36
Resto del año	103	7	114
* Incremento (%)	79,61	42,85	57,89

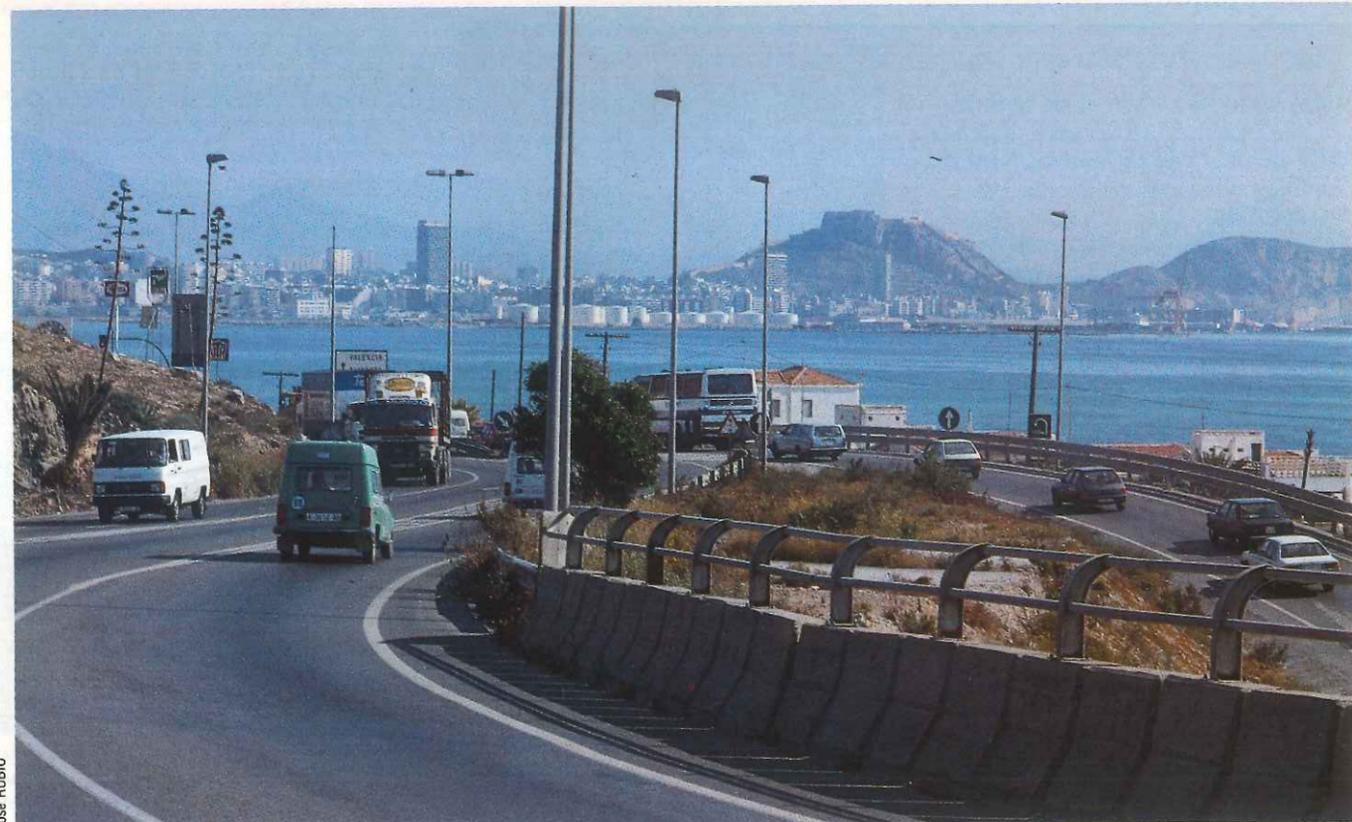
HUELVA			
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	18	0	26
Resto del año	42	3	50
* Incremento (%)	114,28	—	160

LAS PALMAS			
Periodo	N.º Acc.	Muertos	Heridos
Julio/agosto	35	5	50
Resto del año	271	35	280
* Incremento (%)	-35,42	-28,57	-10,71

### Por la Costa del Sol hacia Portugal

En el tramo de la N-340 que recorre la Costa del Sol granadina son conflictivas las travesías de Almuñécar, cruce con la N-323, Torrenueva, Calahonda, Castell de Ferre y La Rábida. Las causas más frecuentes de los accidentes son velocidad inadecuada, adelantamiento antirreglamentario e invasión de la calzada de forma antirreglamentaria en los cinco atropellos a peatones registrados.

También en la provincia de Málaga hay que referirse a la N-340 en cuanto a la conflictividad veraniega. Diversos



Mientras que en el total del país los accidentes veraniegos se incrementaron en un 17,2 por 100, en el entorno del mar fue del 36,9 por 100.

tramos de la misma se encuentran en obras, aunque es previsible que estén finalizados a finales del mes de julio. Se trata de una carretera que discurre paralela a la costa y separa las playas de las zonas de ocupación hotelera y de apartamentos. Esto da lugar a que los peatones tengan que cruzarla en su trasiego a la arena, así como a numerosos atropellos de los mismos, sobre todo en las travesías de Benalmádena, Calahonda y Las Chapas. Otros puntos conflictivos son, en Torremolinos, el tramo Azucarera-La Colina para dirigirse a las playas de Playamar y La Carihuella; términos municipales de Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona y Manilva.

Aunque por su ubicación geográfica no debería presentar excesivos problemas veraniegos, la realidad es que se producen auténticas avalanchas de vehículos en busca de las playas gaditanas, a lo que hay que unir el paso de

vehículos marroquíes que se dirigen a Algeciras para embarcar. Los principales puntos conflictivos son el Puerto de Santa María (N-IV), Chiclana (N-340) y Sanlúcar de Barrameda (C-441). Por esta última carretera acceden muchos sevillanos para dirigirse a las playas de Sanlúcar, Chipiona y Rota. Las causas principales de los accidentes son colisión por alcance y no respetar prioridad de paso.

La última de las provincias peninsulares costeras, rayando con Portugal, Huelva, presenta unas carreteras generalmente buenas, a excepción de la HV-4116 de acceso a La Antilla, donde existen varias curvas peligrosas. Aunque durante el pasado verano no se produjeron víctimas mortales, para acceder a las playas de La Antilla, Isla Cristina, Mazagón, Matalascañas y Punta Umbría existen algunos puntos conflictivos como Lepe, Bollullos y Almonte.

### Las islas

La España insular tiene unas características propias. Tanto en Mallorca y Menorca como en Ibiza, todas las carreteras conducen a las playas. No existen grandes concentraciones de vehículos en fechas concretas, por producirse las llegadas y salidas por vía aérea. Sin embargo, la flota de vehículos de alquiler sin conductor, que asciende a 25.000 turismos, está ocupada en su totalidad en los dos meses veraniegos.

En las Islas Afortunadas, dada la bondad y uniformidad del clima a lo largo de todo el año, la intensidad circulatoria es similar en cualquier temporada. Sin embargo, el incremento de las víctimas mortales en los dos meses de verano fue del 124,13 por 100 en la isla de Tenerife.

Por su parte, Las Palmas registra un significativo descenso en verano, tanto de accidentes como de víctimas. Las corrientes de tráfico se reducen a un solo itinerario con dos carreteras, con tramos de autopista, autovía y carretera comarcal, que van desde la ciudad de Las Palmas hasta las playas del sur de la isla. La conflictividad, además de la gran intensidad de circulación, la representan las intersecciones localizadas en los puntos kilométricos 54, 56,5 y 57,2 de la C-812.

### ACCIDENTES ACCESOS A PLAYAS (1988)

Período	Accidentes		Muertos		Heridos	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Julio/agosto	2.381	21,50	170	19,65	3.381	23,57
Resto año	8.695	78,50	695	80,35	10.959	76,43
Total	11.076	100	865	100	14.340	100

José RUBIO

Tráfico

# del MOTOR



Unos documentos afectan al conductor y otros al vehículo

## LOS "PAPELES" QUE HAY QUE LLEVAR

Miguel GARROTE

Más de un conductor, ante la petición por parte de un agente de la Guardia Civil de Tráfico de los papeles del vehículo, ha sacado una gruesa cartera llena de documentos y le ha pedido que los busque el propio agente, ya que él desconoce qué le está pidiendo. Esta cartera, con los documentos del coche, algunos la llevan en la guantera del vehículo, pero otros la dejan en casa, celosamente guardada, sin saber cuáles son obligatorios llevar cuando uno circula con su vehículo. Las vacaciones, que muchos conductores toman en este mes, pueden ser un excelente momento para revisar esta carpeta y meter en el coche los documentos imprescindibles.

EXISTEN dos tipos de documentos, en torno a este aspecto. Primero, los que hacen referencia al vehículo; segundo, los que habilitan al conductor. Así, por un lado, es obligatorio llevar siempre el Permiso de Conducción, para el conductor, el Permiso de Circulación del Vehículo y la Tarjeta de Inspección Técnica, por lo que se refiere a los requisitos exigidos por Tráfico,

más la Póliza de Suscripción del Seguro, aunque sólo sea imprescindible el de carácter obligatorio, y el último recibo de esta póliza.

Además, por otra parte, resulta recomendable llevar algún documento que acredite la propiedad del vehículo o, si no se es el propietario del mismo, una autorización —lo ideal es hacerla a través de un documento público, legalizado ante un

notario—, acompañada del Documento Nacional de Identidad (DNI) del propio conductor.

La razón de esta recomendación es sencilla. En caso de la existencia de dudas sobre la propiedad del vehículo o la personalidad del conductor, los agentes de la autoridad pueden inmovilizar el vehículo, en tanto se solucionan tales dudas. Esto siempre supone una molestia para el conductor, que se agrava cuando, por ejemplo, hemos salido de vacaciones, y que se puede evitar con la simple precaución de portar esta autorización para conducir el vehículo.

J. M. MENENDEZ

# LOS "PAPELES" QUE HAY QUE LLEVAR

## PERMISO DE CIRCULACION

Es una tarjeta de color gris, con unas medidas de 105 x 148 milímetros. Tiene carácter internacional y debe incluir la matrícula del vehículo (letras y números), que debe coincidir con la que porte el coche, la fecha de matriculación, nombre, apellidos y domicilio del titular, marca y categoría del vehículo, así como el modelo y tipo, el número de plazas, el peso máximo autorizado y el servicio al que se le va a destinar, así como la serie y el número del bastidor.

Este documento se obtiene en las Jefaturas Provinciales de Tráfico y no sólo es obligatorio poseerlo, sino llevarlo (artículos 106 y 209 del Código de la Circulación).

Las multas que pueden imponerse por circular en un vehículo matriculado sin este Permiso de Circulación, poseyéndolo, son de una cuantía de 10.000 pesetas; si se tiene, pero no se lleva en ese momento, serán 1.000 pesetas.

## TARJETA DE INSPECCION TECNICA

Es una tarjeta de color azul claro, con un tamaño de 105 x 148 milímetros, que contendrá los datos técnicos del vehículo y la certificación de que reúne las condiciones exigidas por el Código. En la portada debe figurar la matrícula asignada al automóvil y en el interior dispondrá de los espacios necesarios para anotar las fechas de inspección periódica (ITV) y el plazo de validez de las mismas.

Al igual que el anterior, este documento no sólo es obligatorio haberlo obtenido, sino llevarlo para poder circular. En caso contrario, puede ser sancionado con multas de 10.000 pesetas, si no se ha obtenido, y de 1.000 pesetas si teniéndolo no se lleva en ese momento.

Para el caso de los ciclomotores esta tarjeta es sustituida por una certificación, que debe estar expedida por la Delegación de Industria correspondiente, que acredite que aquél reúne las condiciones exigidas a estos vehículos. El conductor debe llevar siempre que circule con el ciclomotor este documento.

## PERMISO DE CONDUCCION

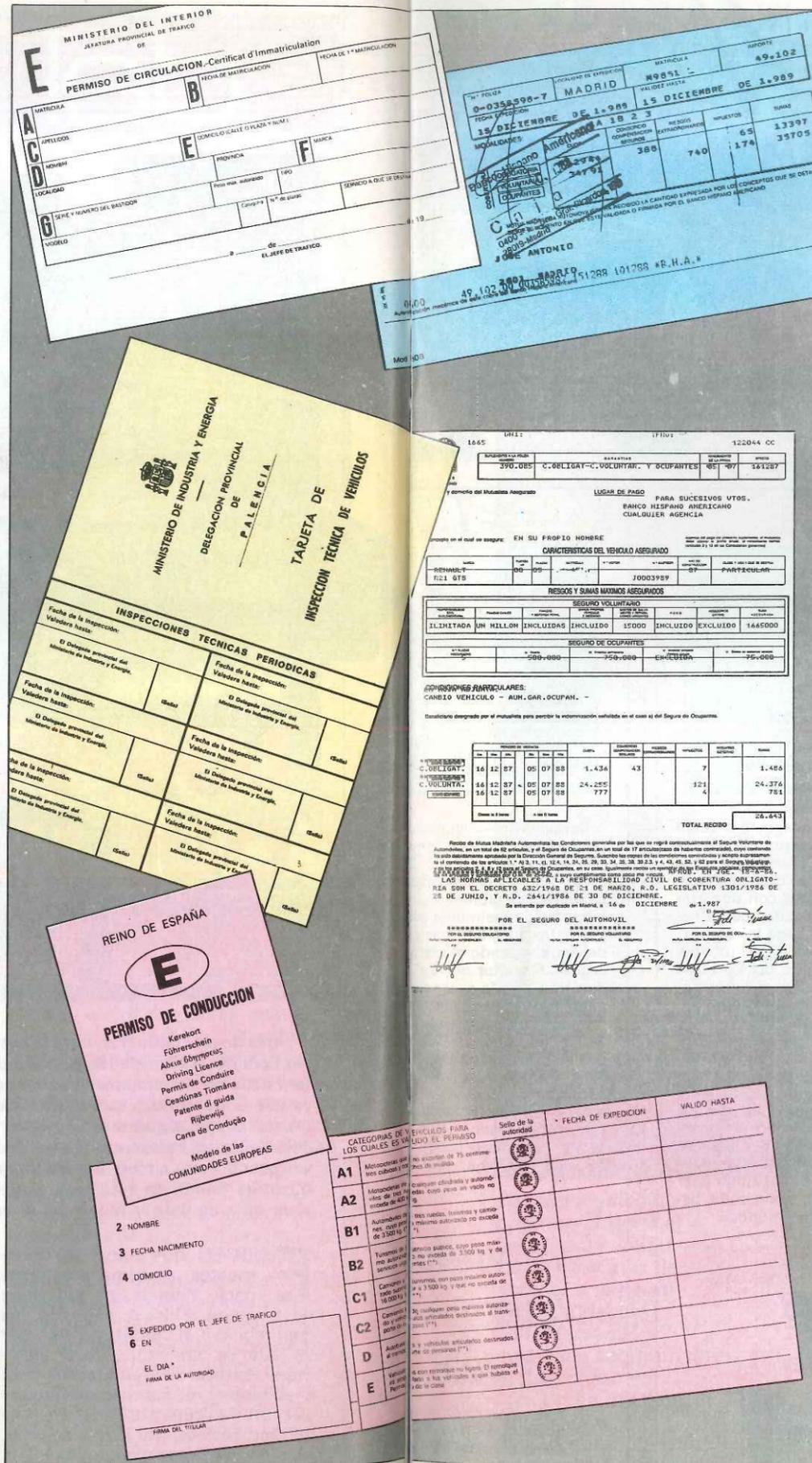
Es un cartón, de color rosáceo y doblado en tres partes. Debe consignar la categoría o categorías de vehículos a cuya conducción autoriza, fecha hasta que tiene validez, nombre, apellidos, fecha de nacimiento y domicilio del titular, la Jefatura Provincial de Tráfico que lo expide, la fecha de expedición y el número que se le asigne. Debe llevar una fotografía del titular y su firma, y podría llevar las anotaciones necesarias por parte de Tráfico (limitaciones, obligación de utilizar aparatos especiales, etcétera).

En cuanto a las multas imponibles por este apartado son las siguientes: por conducir sin haber obtenido el permiso, 29.000 pesetas, más la posibilidad de suspensión o revocación del mismo (artículos 289 y 291 del Código); igual cuantía si el permiso está suspendido, intervenido, revocado, anulado o se está conduciendo un vehículo para el cual no se está autorizado; por conducir con el permiso caducado de fecha, 5.000 pesetas; si se conduce, teniéndolo concedido, pero sin portarlo físicamente, 2.500 pesetas; si poseyéndolo no se lleva, 1.000 pesetas; si se conduce incumpliendo las condiciones restrictivas que figuran en él (por ejemplo, una limitación de velocidad por defecto físico), entre 5.000 y 15.000 pesetas. Igualmente, el Código fija otras cuantías para permisos que no lleven fotografía o no sea del titular, no estén firmados o tengan datos no ajustados a la realidad (por ejemplo, cambios de domicilio no rectificados o notificados).

## POLIZA DE CONTRATACION DEL SEGURO

Únicamente es obligatoria la suscripción y el hecho de llevar en todo momento cuando se circule la póliza correspondiente al Seguro de Suscripción Obligatoria. No obstante, conviene, en general, llevar a mano las pólizas de otros seguros del automóvil contratados. Resulta muy conveniente llevar a mano una autorización si el titular de la póliza no es el conductor, aunque no es obligatorio; en general, según José Luis García Casado, director del CIS (Centro Informativo del Seguro), las compañías «suponen que se trata de un conductor autorizado».

La póliza de contratación es la única forma de demostrar que se ha contratado el seguro obligatorio del automóvil, exigido por los decretos 1.301/86 y



2.641/86. Las multas por circular un vehículo careciendo de este seguro son las siguientes: ciclomotores, entre 35.000 y 150.000 pesetas; motocicletas, entre 50 y 150.000 pesetas; tractores, turismos y camiones hasta 3.500 kilos, entre 75.000 y 200.000 pesetas; camiones de hasta dieciséis toneladas, entre 150.000 y 200.000 pesetas; autobuses con capacidad hasta veinticinco personas, entre 125.000 y 250.000 pesetas, y camiones de más de dieciséis toneladas, vehículos articulados y autobuses de más de veinticinco plazas, entre 175.000 y 250.000 pesetas.

## RECIBO DE PAGO DEL SEGURO

El recibo de pago del seguro es la única forma de acreditar que la póliza sigue viva y de que no ha caducado. El recibo varía con la compañía aseguradora, pero en él deben figurar los datos básicos de la póliza, del contratante y del automóvil (número de póliza, matrícula, marca y tipo de vehículo, nombre del contratante, etcétera).

Las multas que pueden imponerse por circular con el seguro caducado dependen de los días que se circule con él fuera de plazo. Así, y por poner sólo el ejemplo más habitual—los turismos y camiones de menos de 3.500 kilogramos—, si es menos de quince días, 50.000 pesetas; si es entre quince y treinta días, 65.000 pesetas; si es por un período superior a un mes, la multa puede oscilar entre las 75.000 y 200.000 pesetas.

Según José Luis García Casado, director del CIS, «las compañías se hacen cargo de los siniestros, aunque, en el momento, no se lleven los papeles. Conviene llevarlos por razones prácticas, porque siempre es importante dar las referencias, e incluso por tener a mano el teléfono de la compañía, por si es necesario un abogado, etcétera». En cualquier caso, al margen de la sanción impuesta por la ley, las compañías aseguradoras no imponen ningún tipo de sanción por no llegar estos documentos.

## AUTORIZACION DE CONDUCCION

No se trata de un documento obligatorio, sino simplemente conveniente, si el propietario del vehículo y el conductor habitual no coinciden. Se trataría de un documento público ante notario, preferiblemente acompañado del DNI del conductor, que acredite suficientemente la identidad del mismo. De lo contrario, en alguno de los casos previstos en el artículo 292 del Código de la Circulación, los agentes de la autoridad podrían inmovilizar el vehículo, con los consiguientes inconvenientes.

Si el propietario es la misma persona que el conductor, basta con la transferencia realizada para acreditar la propiedad.

## Fotocopias, no

Las fotocopias de los distintos documentos obligatorios para poder circular y/o conducir un vehículo no son válidas, por regla general. Sólo existen tres casos excepcionales: vehículos de alquiler sin conductor, camiones con remolques o semirremolques y ciclomotores alquilados.

En el primero de los tres, vehículos de alquiler sin conductor, sí son admitidas las fotocopias, pero deben ser cotejadas. Las fotocopias deberán ser del anverso del Permiso de Circulación y de ambos lados de la Tarjeta de Inspección Técnica. Todo esto deberá ir acompañado del contrato original de arrendamiento.

En el caso de un ciclomotor alquilado sirve una fotocopia, siempre cotejada, del certificado de características. Debe ir acompañada por el original del contrato de alquiler, en el que deben figurar marca y número de bastidor del vehículo.

Ligeramente distinto es el caso de camiones con remolques o semirremolques. En ambos casos deberá llevarse la documentación original de la unidad tractora. Junto a esto, es válida la fotocopia cotejada del Permiso de Circulación (únicamente anverso) del remolque o semi-remolque, así como de ambas caras de la Tarjeta de Inspección Técnica.

# OPEL KADETT 1.5 TURBO DIESEL



NOTA MEDIA:  
7,2

NOTA MEDIA  
SEGURIDAD:  
7

### DATOS TECNICOS

#### MOTOR:

**Posición:** Delantera transversal.  
**Cilindros:** 4 en línea.  
**Cilindrada:** 1.488 c.c.  
**Alimentación:** Inyección.  
**Carburante:** Gasoil.  
**Depósito:** 52 litros.  
**Potencia máxima:** 72 CV a 4.600 r.p.m.

#### TRANSMISION:

**Tracción:** Delantera.  
**Caja de cambios:** Manual de 5 velocidades.

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

#### FRENOS:

De disco los delanteros y de tambor en las ruedas traseras.

#### SUSPENSION:

Independiente, tipo McPherson, en el tren delantero, y semiindependiente de brazos tirados en el trasero.

#### DIRECCION:

**Tipo:** De cremallera, asistida.  
**Diámetro giro:** 10,5 m.

#### RUEDAS:

**Llantas:** 5,5 x 13".  
**Neumáticos:** 155 x 13".  
**Peso:** 980 kg.  
**Longitud:** 4,218 m.  
**Anchura:** 1,658 m.  
**Altura:** 1,4 m.  
**Maletero:** 550 dm<sup>3</sup>.  
**Precio final:** 1.915.000 ptas.

### La Voz de Galicia

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

**Comentario.**—Por propios méritos, este modelo Opel es el más vendido en Europa, porque a su línea —que pese a los años sigue siendo moderna y aerodinámica— hay que añadir su gran calidad y sus prestaciones, además de contar con una amplia gama que cubre la práctica totalidad de las necesidades del mercado. Ahora le llega la remodelación y Opel ha incorporado a este diesel un nuevo motor, el Isuzu, que es el mismo del Corsa, al que ha aplicado un turbocompresor y un «intercooler», con lo que se mejora ostensiblemente el rendimiento, ganándose seis caballos de potencia y consiguiendo un motor con arranque prácticamente instantáneo y con muy poco ruido. Por otra parte, el habitáculo es amplio y la economía está asegurada por su bajo consumo, a lo que hay que añadir una gran autonomía, ya que se pueden recorrer más de mil kilómetros sin repostar. En resumen, que este coche se sitúa en un terreno en el que casi no tiene competidores; pero aunque los tuviera seguiría en cabeza, porque es uno de los que mejor resultado dio al fabricante alemán y, sin duda, pasará a la historia del automovilismo mundial.

#### LO BUENO

- Consumo.
- Prestaciones.
- Comportamiento.

#### LO MALO

- Instrumentación.
- Situación de la palanca de cambio.
- Calentamiento de los frenos.

### au

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

**Comentario.**—Estamos polivalente, conocido por que lleva en el mercado. Su modo y su acabado correto austero. El tablero de información realmente este locómetro, indicador de agua, estando el resto sencillas. El motor de 72 CV dimiento, con la potencia go de toda la gama de rev muy abajo. La amortiguada, lo que ocasiona exceso. Los frenos funcionan cort contacto y potencia suficiente un problema para ellos. El manejo y los desarrollos ic estas características. Sus e su bajo consumo hacen para quienes viajan mucho.

#### LO BUENO

- Prestaciones.
- Consumos.

#### LO MALO

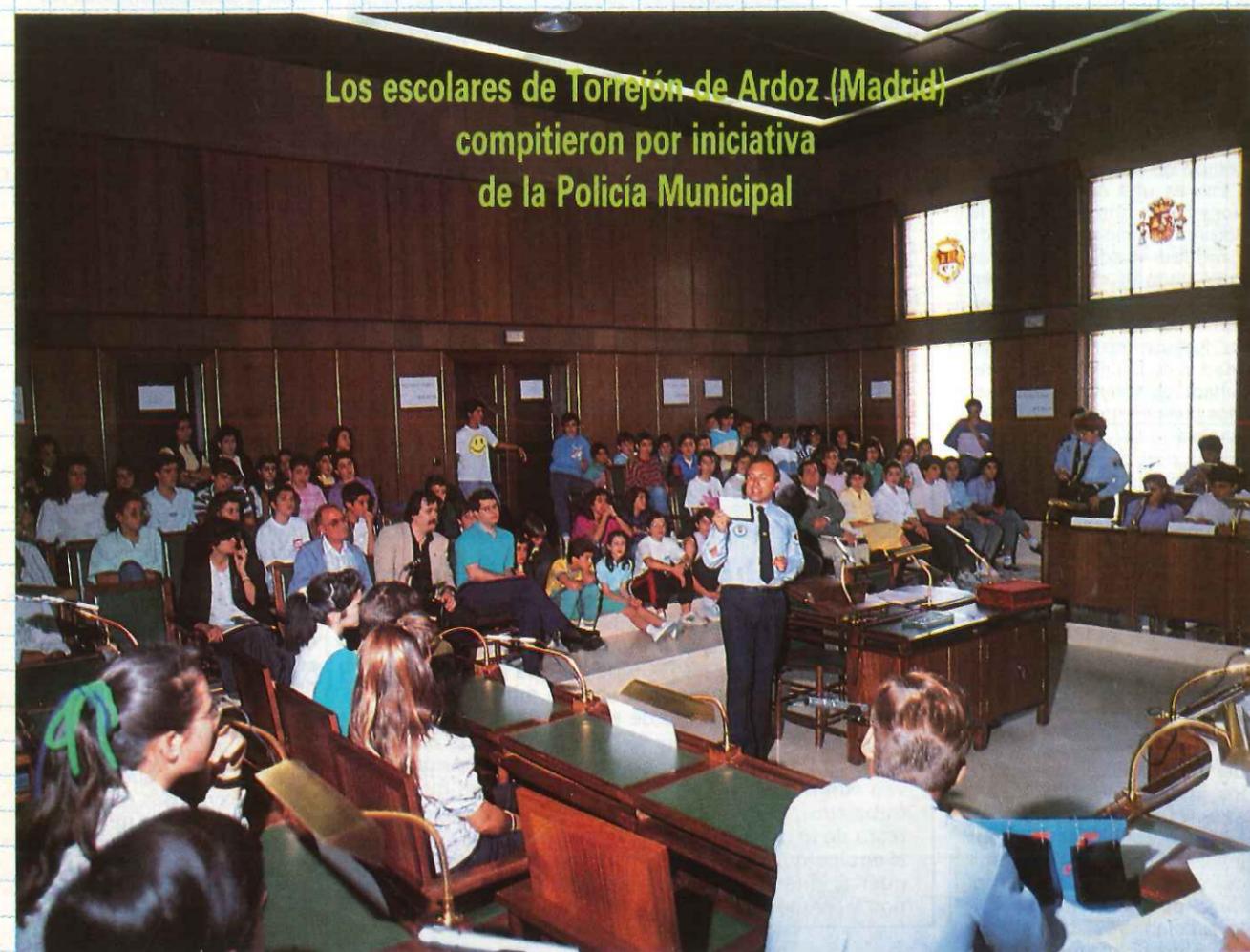
- Instrumentación escasa.
- Suspensión muy blanda.
- Asiento posterior abultado.

# Tráfico CHICO

SUPLEMENTO  
PARA  
ALUMNOS  
Y  
PROFESORES  
NUMERO 27

Coordinación:  
Juana SANCHEZ

Los escolares de Torrejón de Ardoz (Madrid)  
compitieron por iniciativa  
de la Policía Municipal



Cuando alguien se propone obtener el permiso de conducción sabe que, antes de acceder a la parte práctica, deberá enfrentarse al «teórico», seguramente lo más arduo en opinión de muchos conductores. Sin embargo, no piensan así los alumnos de

## EL «CESTA Y PUNTOS» DEL TRAFICO

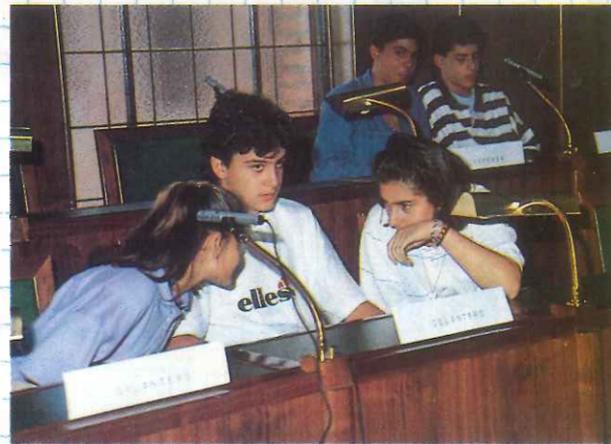
Torrejón de Ardoz, localidad cercana a Madrid, quienes, gracias a una iniciativa de su Policía Municipal, han medido sus conocimientos en el Primer Campeonato Local de Educación Vial, celebrado en el municipio entre los días 1 y 9 de junio.

## EL "CESTA Y PUNTOS" DEL TRAFICO

Si preguntáramos a muchos padres, o si nos fijamos en las estadísticas, parece que pocos de nuestros alumnos de la última etapa de EGB encuentran en el estudio una actividad grata, un trabajo que les interese más allá de la obligación impuesta. Sin embargo, los jóvenes estudiantes de Torrejón de Ardoz (Madrid) han demostrado que determinadas «asignaturas», incluso a nivel teórico, despiertan su atención suficientemente como para hacerles estudiar en tiempo de recreo.

Esa es una de las conclusiones a las que ha llegado la Policía Municipal de la citada localidad madrileña. «Tras todo un año de trabajo en materia de educación vial, con un programa elaborado en función de los distintas edades de los chavales, el resultado es muy positivo: hemos conseguido salvar la distancia que se mantiene con el policía o el profesor, despertando su interés y demostrando que se trata de una materia importante y los chicos son los primeros en opinar así», asegura Santiago Romero, policía municipal de Torrejón dedicado por entero a esta actividad.

La «estrella» que ha servido para cerrar el presente curso escolar ha sido un concurso sobre normas y señales de tráfico. La estructura del campeonato recuerda a los «más viejos del lugar» aquel televisivo «Cesta y Puntos», aunque nuestros jóvenes lectores no han tenido ocasión de conocerlo. Cada equipo, formado por tres delanteros, dos defensas y un pivot, respondió a las preguntas que, por sorteo, se le iban formulando. El alto nivel de conocimiento de los equipos, demostrado en cada eliminatoria, hizo difícil el desempate. «Estamos encantados, a la vez que admirados, de los conocimientos de los chavales. No pensábamos que la cosa fuera tan reñida. Ver tanto entusiasmo por su parte anima mucho a seguir hacia adelante», comenta Pilar Pastor, otra de las policías municipi-



Las dudas que surgían se consultaban entre los componentes del equipo.



### El «San Juan Bosco», vencedor

José Luis Fernández es el profesor del colegio «San Juan Bosco», cuyos alumnos han conseguido llegar hasta el primer puesto. Comenta que lo han preparado mucho sin perder por eso un minuto de clase, ya que se han ocupado de ello en ratos libres. Destaca una reflexión sobre el trabajo de estos meses: «Además de lo que han aprendido sobre la materia, veo con mucha satisfacción el tesón con el que han trabajado y la solidaridad que se ha despertado en el resto de la clase, que ha apoyado en todo momento al equipo que participaba, superando, incluso, las pequeñas diferencias que existían entre algunos grupos, cosa normal en estas edades».

#### CUADRO DE HONOR

- 1.º puesto: Colegio San Juan Bosco.
- 2.º puesto: Colegio Miguel de Cervantes.
- 3.º y 4.º puestos: Colegios Alba y Buen Gobernador.

#### LOS PREMIOS

- 1.º premio: Una bicicleta y una licencia de conducción de ciclomotores para cada componente del equipo.
- 2.º premio: Placa conmemorativa para los colegios clasificados en 2.º, 3.º y 4.º lugar.
- 3.º premio: Diplomas acreditativos y camisetas para todos los componentes de los cuatro finalistas.

pales que ha participado en la experiencia.

En la actualidad, Torrejón de Ardoz cuenta con treinta y cuatro colegios de EGB. De ellos, veintidós han seguido esta campaña municipal y más de doce mil niños, de distintas edades, han participado en los distintos programas. Los agentes municipales confiesan que «nos gustaría llegar a los más pequeños, los de preescolar y, por supuesto, a los de BUP, pero para ello necesitaríamos personal e infraestructura de los que, desgraciadamente, no disponemos».

### ENFRENTARSE A LA TEORIA

Quando se convoca a los chicos a pruebas de circulación en bicicleta o karts, siempre se espera que respondan con entusiasmo. Pero conseguir que en tiempo de recreo, o al finalizar la jornada escolar, los chavales «hinquen el diente» a las normas de circulación y memoricen la definición de cada señal, parece harina de otro costal. Sin embargo, ellos confiesan que han realizado este trabajo fácilmente y con gusto: «Tanto yo como el resto de mi equipo nos hemos divertido preparando esto», asegura Sonia García, perteneciente al equipo del colegio Alba. «Además —añade—, me gustan mucho las motos; por eso me interesa todo lo del tráfico». En opinión de esta futura conductora, es muy importante que a los chicos les impartan nociones de seguridad vial, porque «a veces vemos que los mayores hacen cosas mal cuando conducen y a lo mejor eso se evita aprendiéndolo desde pequeños».

Este interés de los chavales se ha irradiado a sus profesores, que han «adelantado» los temas que dedican los libros de texto al tráfico dentro de las Ciencias Sociales, siempre colocados al final del programa. Pedro de la Fuente, profesor del colegio Alba, destaca que ha trabajado con sus alumnos utilizando la lógica, «haciéndoles ver que las normas no son arbitrarias, sino que responden a determinadas razones. Así, los argumentos se recuerdan durante más tiempo de lo que una simple definición permanece en la memoria».



El público infantil llenó el Salon de Plenos del Ayuntamiento.



Los dos equipos ganadores, felices por la victoria, posan con los jueces-árbitros.

A la hora de evaluar los resultados, los responsables piensan que un año es muy poco tiempo para que haga verdadera mella en los chavales, ya que nunca antes de esta iniciativa de la Policía Municipal se había trabajado el tema en los colegios. «No es lo mismo dirigirse por primera vez a un chico de catorce años, cuando finaliza la EGB, que empezar con los chiquitines en primero y, año tras año, ir ahondando en las distintas vertientes: en el primer ciclo hacemos una toma de contacto con el entorno, como peatones, que se desarrolla también en el ciclo superior, teniendo como protagonistas la bicicleta y el ciclomotor, próximas en ese momento a los chicos», comentan José Santiago y Claudio, los «policías-profesores».

### UNA CONCIENCIA DETRAS

Gracia Domínguez, representante de los padres, asegura que desde que empezaron la experiencia, los chavales están muy sensibilizados y «llevamos una conciencia sentada en el asiento de atrás, que te avisa cuando cometes alguna infracción. Me parece esto muy impor-

tante para la seguridad de nuestros hijos». Tomás Priego, director del colegio Miguel de Cervantes, apoya plenamente esta opinión y quiere «dejar constancia del importante papel realizado por la Policía Municipal, porque a ellos debemos tanto la motivación como la organización de la campaña. Además, me parece fundamental destacar que su acertada forma de llegar a los chavales ha sido lo que ha despertado su gran interés y lo que ha creado la preocupación en los colegios».

Juana SANCHEZ  
Fotos: Miguel GARROTE

Babilafuente (Salamanca)

## Todos trabajaron por la educación vial

Alumnos del C.P. «Filiberito Villalobos», de Babilafuente, en la provincia de Salamanca, trabajaron desde diversas perspectivas toda la temática que de la iniciativa de los chavales fue surgiendo en torno al tema de la educación vial. Mientras entre los cursos de preescolar y ciclo inicial de EGB, los chicos ornamentaron los pasillos de acceso a las aulas, simulando en ellos una carretera y haciendo sus coches con cajas de cartón, los del ciclo medio organizaron un «taller de costura» en el que, sobre un telar, reprodujeron la plaza del pueblo. Las canciones, trabalenguas y poesías añadían la nota festiva al resto de los trabajos manuales. Otra de las actividades que más aceptación encontró entre los chavales fue la visita a un taller de reparación de automóviles.



Por último, destacar que en el último ciclo se hicieron grupos de alumnos que, dirigidos por un profesor, escribieron novelas, guiones

teatrales y poesías, buscando sinónimos y antónimos y utilizando el vocabulario utilizado en la normativa del tráfico.

# Aula VIAL

• **TORO: SEMANA DE EDUCACION VIAL.**—Entre los días 8 y 12 de mayo se celebró en Toro (Zamora) la «II Semana de la Educación Vial». Esta semana fue el colofón de todas las actividades realizadas durante el curso por parte de chavales de 6.º, 7.º y 8.º de EGB de distintos colegios de la localidad. Se realizaron maquetas, murales y dibujos, así como varios cuadernos didácticos sobre el tema del peatón.

• **BARCELONA: JUEGO DE ORDENADOR.**—En estos días aparecerá en el mercado un nuevo juego de ordenador que tendrá como tema central el tráfico. Se llama «Juega... seguro», y se trata de un peatón que debe saber las reglas básicas de la circulación mientras va por las calles. Debido a unas baldosas que se mueven, también deberá contestar algunas preguntas. En principio, se difundirá a través de los colegios.

• **HUELVA: JORNADA DE EDUCACION VIAL.**—Se celebró el pasado 10 de junio una jornada de educación vial, como clausura de todas las actividades realizadas durante el curso, que congregó a unos doscientos chavales de la ciudad de Huelva y que ha consistido en talleres, juegos y paseos, de cara al aprendizaje del niño para circular por la ciudad.

• **SANTIAGO DE COMPOSTELA: TEORIA Y PRACTICA.**—Durante el pasado trimestre, en la bella ciudad gallega se celebraron varias actividades, tanto de aprendizaje de señales como de circulación peatonal real por distintos tramos señalizados de la ciudad, parque infantil de tráfico y realización de murales. Fueron convocados cerca de 1.200 alumnos de la localidad.

## NUESTRO BUZON

Hola, amigos. Soy una chica de doce años y estudio 7.º de EGB. Vivo en Santander y estoy muy preocupada porque veo que la gente cada vez está más nerviosa y va más deprisa. Para ir al colegio vamos en autobús y recorreremos varias calles importantes de la ciudad y todos los conductores tocan en seguida el claxon y algunas veces se insultan. Y cuando los peatones quieren cruzar no les dejan que vayan tranquilos, y eso que yo siempre cruzo por los pasos de peatones y por donde hay semáforos. Además, yo creo que antes la gente iba a más sitios andando, pero ahora siempre va en coche y falta sitio para todos. A mí me gusta que la ciudad sea más grande, porque hay más parques, pero a lo mejor es malo porque se necesita ir en coche para tardar menos. Y tengo unos primos que viven en Madrid, cerca de la fuente de la Cibeles, y me dicen que allí hay muchos más coches que aquí. A lo mejor dentro de unos años no cabremos todos.

SUSANA GONZALEZ. Santander

## Chistes

Este mes van de gasolina..., y de empujar Uno de Lepe: Dos leperos que vienen de una boda, vestidos con trajes muy elegantes, van empujando un coche por una carretera y un vecino que les ve les pregunta: —¿Por qué empujáis el coche? —Porque no tiene gasolina —responden. —¿Y por qué no le habéis echado en esa gasolinera de ahí atrás? —No nos dejarían entrar vestidos así. Hay un letrero que dice «NO SMOKING».

Pedro Valenzuela. Huelva

Un conductor tiene que circular por la noche por una carretera local y muy poco transitada, de la que cuentan que suele aparecerse Drácula. A la mitad del camino se le pincha una rueda y no tiene gato. Decide esperar a que pase otro coche y, de repente, ve que se acerca uno muy despacito. Cuando llega a su altura se da cuenta que no lleva conductor. Un poco mosqueado decide subirse y, al momento, una mano le toca en el hombro. Muerto de miedo, empieza a gritar:

—¡Por favor, Drácula, no me muerdas! A lo que alguien responde: —¡Pero qué Drácula ni qué porras! No le echas tanta cara y empuja conmigo, que me he quedado sin gasolina.

María Fernández. Madrid

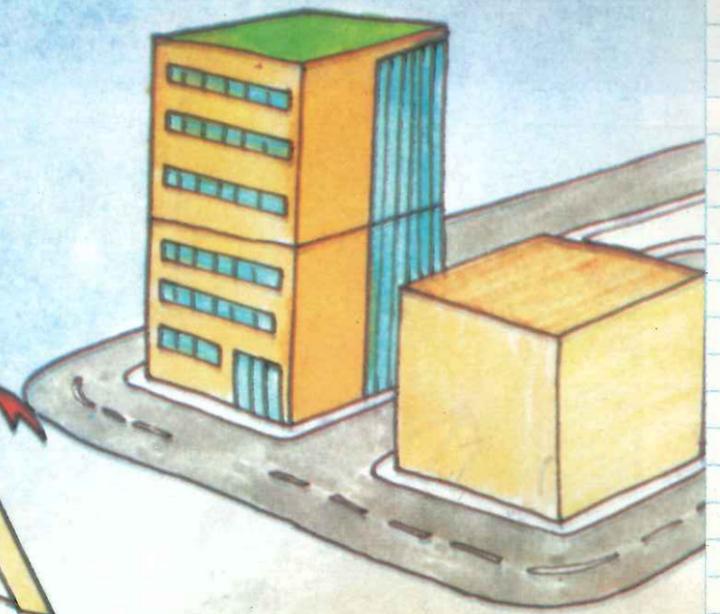
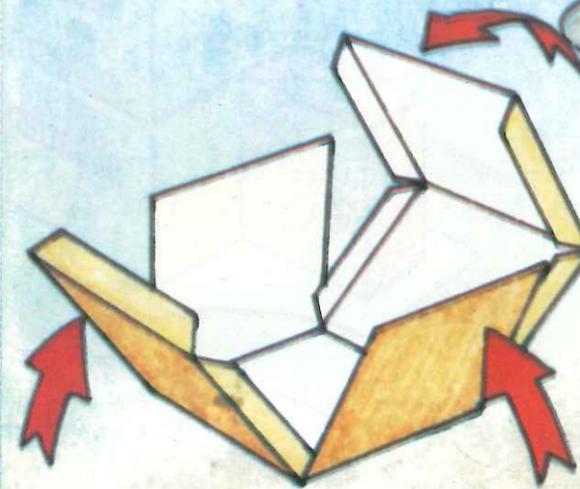
## CHICO-TEST

<p><b>a</b> Observa si es correcto este orden de preeminencia en las señales.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Semáforos.</li> <li>2. Agentes.</li> <li>3. Marcas viales.</li> <li>4. Señales verticales.</li> <li>5. Balizamiento.</li> </ol>
<p><b>b</b> ¿Sabrías distinguir entre los conceptos velocidad limitada genérica y específica?</p>	
<p><b>c</b> ¿Qué te prohíbe esta señal?</p> 	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pasar sin detenerme.</li> <li>2. Aparcar.</li> <li>3. Cambiar de sentido de marcha.</li> </ol>
<p><b>d</b> ¿Qué vehículos llevan esta señal?</p> 	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los de escuela de conductores.</li> <li>2. Los matriculados en Luxemburgo.</li> <li>3. Los de conductor novel.</li> </ol>
<p><b>e</b> La señal de «stop» obliga a detenerse siempre, menos cuando...</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. No se aproxima ningún vehículo por la vía transversal.</li> <li>2. Un agente de la circulación, que la esté regulando, nos dé paso.</li> <li>3. Cuando haya visibilidad suficiente.</li> </ol>
<p><b>f</b> ¿Sabes qué significa esta señal de peligro?</p> 	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Próximo cambio de sentido.</li> <li>2. Una intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria.</li> <li>3. Giro a la izquierda en la próxima intersección.</li> </ol>
<p><b>g</b> ¿Quién tiene prioridad en un cruce sin señalizar?</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los vehículos más pesados.</li> <li>2. Los que llegan por la izquierda.</li> <li>3. Los que llegan por la derecha.</li> </ol>
<p><b>h</b> ¿Qué forma tienen las señales informativas?</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cuadradas.</li> <li>2. Triangulares.</li> <li>3. Circulares.</li> </ol>
<p><b>i</b> ¿Qué significado tiene esta señal?</p> 	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Distancia a la próxima población.</li> <li>2. Velocidad mínima.</li> <li>3. Velocidad máxima.</li> </ol>
<p>SOLUCION: a, 2, 5, 1, 4, 3; b, La velocidad genérica viene determinada por las condiciones de la vía, específica, es la que determina una señal; c, 1; d, 3; e, 2; f, 2; g, 3; h, 1; i, 2.</p>	

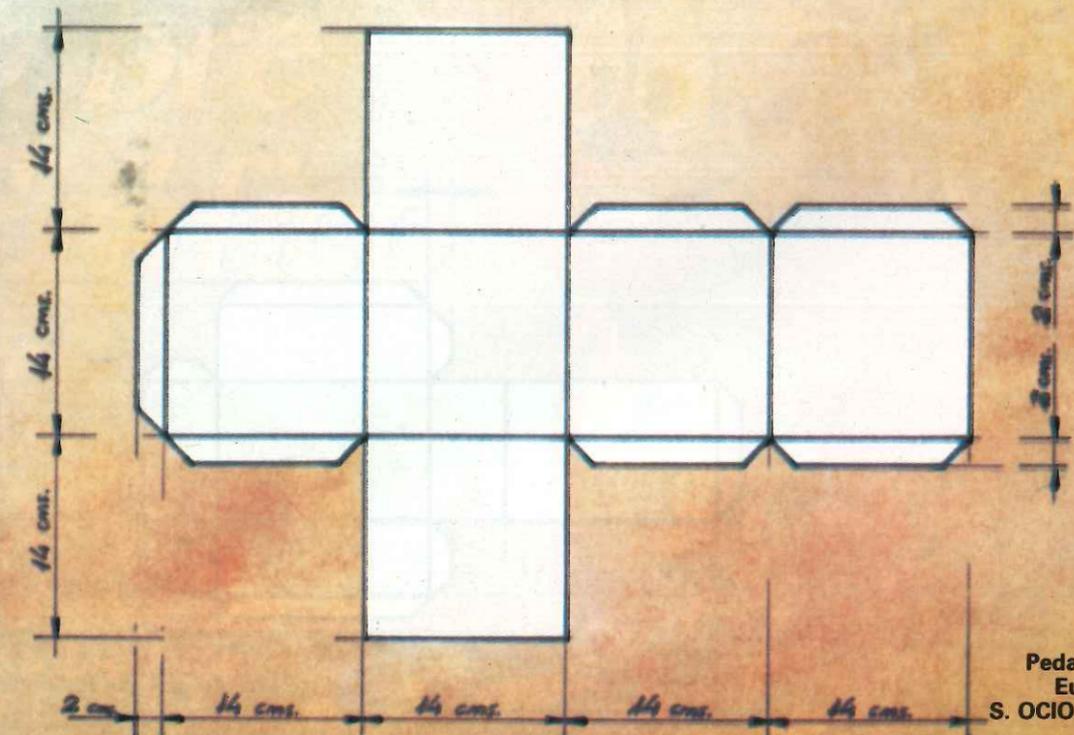
## Lámina n.º 1

### Desarrollo del cubo

Os ofrecemos aquí las láminas 1, 2 y 3, que complementan la entrega del mes pasado, titulada «Cómo construir edificios», y la número 4 (Desarrollo de la pirámide), que sirve para una próxima entrega. Os lo recordaremos en su momento.



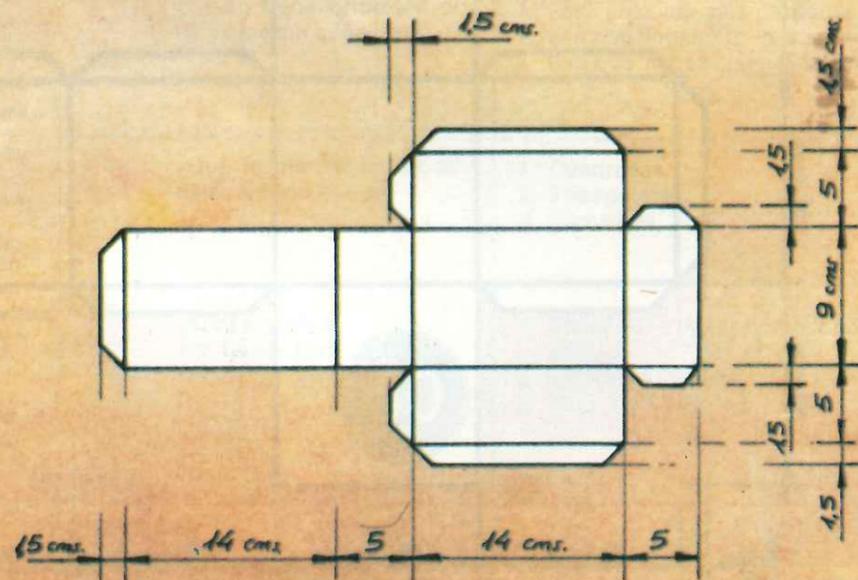
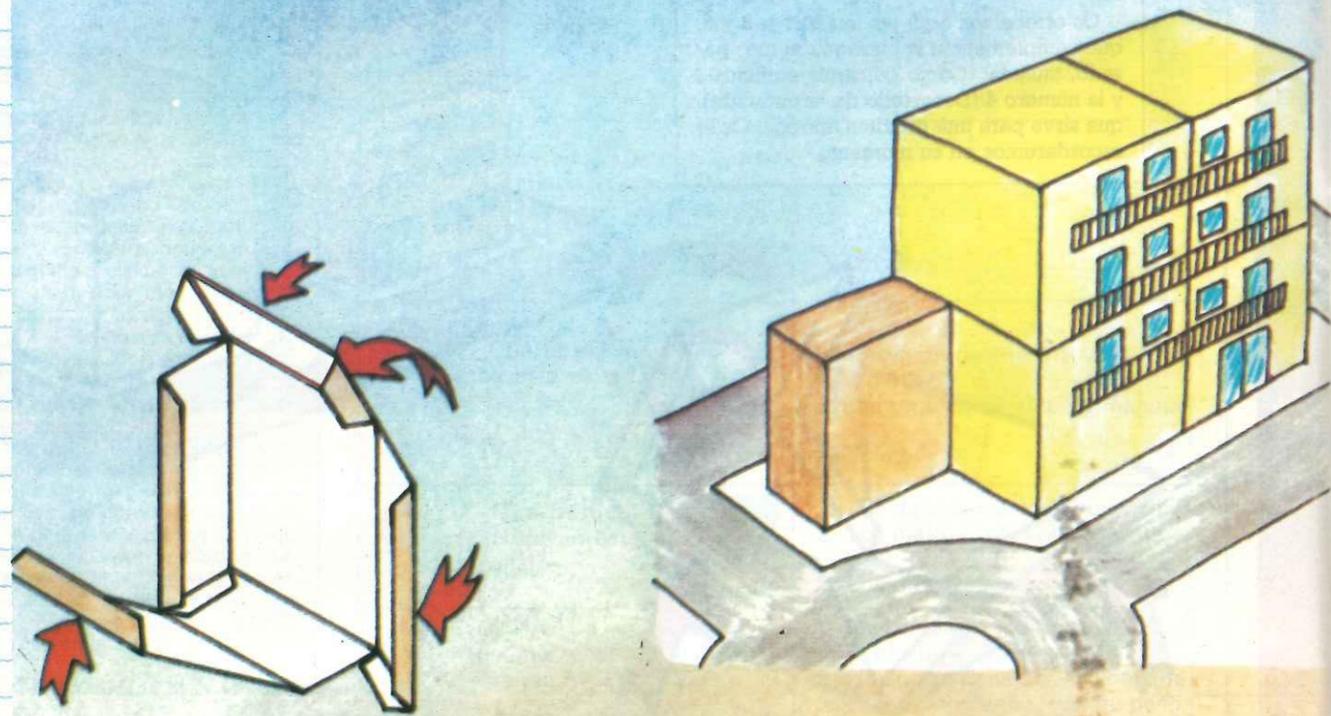
### FIJATE TODOS LOS CIRCUITOS QUE PUEDES MONTAR



Pedagogo:  
Eugenio  
S. OCIO SIMO

Lámina n° 2

Desarrollo del ortoedro



CAMPAÑA DE VERANO 1989  
EDUCACION VIAL

# I Concurso Nacional Infantil de Cuentos sobre Tráfico



ORGANIZADO POR  
LA DIRECCION GENERAL  
DE TRAFICO

## CONVOCATORIA

La Dirección General de Tráfico, tras el éxito educacional del Concurso Nacional de Educación Vial y en el Concurso de Dibujo Infantil y Juvenil de Tráfico, desea ampliar su cobertura a todos los niños españoles, para lo que convoca el I Concurso Nacional Infantil de Cuentos sobre el Tráfico, con arreglo a las siguientes

### BASES

1.ª Podrán participar todos los niños menores de 15 años.

2.ª Los cuentos deberán ser originales; versarán sobre algún tema relacionado con el tráfico (normas, itinerario casa-colegio, señales, prevención de accidentes, etcétera) y tendrán como uno de sus personajes a la ardilla empleada por la Dirección General de Tráfico en sus campañas divulgativas. Asimismo, podrán acompañarse de uno o varios dibujos.

3.ª Los cuentos podrán ser realizados por uno o varios autores, coordinados o no por un adulto: padre, profesor, educador, monitor, etcétera.

4.ª Cada participante o coparticipante podrá enviar tantos cuentos como desee, bien independientes entre sí, bien formando una historieta o cómic. En la portada de los mismos deberán constar, muy claros, los siguientes DATOS:

Niño/a(s)	Nombre y apellidos: .....
Dirección:	Edad: .....
	Calle: .....
	Localidad: .....
	Provincia: ..CP .

Adultos	Nombre y apellidos: .....
Dirección:	Edad: .....
	Calle: .....
	Localidad: .....
	Provincia: ..CP .

5.ª Se establecen las siguientes categorías, de acuerdo con la edad de los concursantes:

I categoría: Hasta 5 años.  
II categoría: 6 y 7 años.

III categoría: 8, 9 y 10 años.  
IV categoría: 11 y 12 años.  
V categoría: 13 y 14 años.

6.ª Los premios que se otorgarán para cada categoría serán los siguientes:

1.º premio: Una bicicleta para cada uno de los firmantes del trabajo.  
Accésit: Un radio-cassette para cada uno de los firmantes del trabajo.  
\* Entre todos los concursantes presentados se sortearán también juegos o material sobre Educación Vial.

7.ª El plazo de presentación queda abierto desde la fecha de esta convocatoria hasta el 1 de octubre de este año.

Durante este plazo se podrán enviar los originales a la Jefatura de Tráfico de la provincia del concursante o a la revista TRAFICO: calle Josefa Valcárcel, 28. 28027 MADRID.

8.ª El jurado estará compuesto por personalidades en el campo de la Educación, la Cultura y Tráfico.

9.ª El fallo del jurado será inapelable, publicándose en la revista TRAFICO, en el número de enero de 1990, donde se indicará la fecha de entrega de los premios.

10.ª Los cuentos presentados quedarán en posesión de la Dirección General de Tráfico para lo que estime oportuno: investigaciones, publicaciones, etcétera.

11.ª No se mantendrá correspondencia sobre los originales enviados.

12.ª El hecho de concursar implica la aceptación, por el concursante, de las normas establecidas.

## HAY UNA ARDILLA AL BORDE DEL CAMINO

Había una vez una ardilla, para ser más exactos un «ardillo», joven, vivo, activo, listo y amigable, que habitaba en un bosque no lejos de la gran ciudad.

Este joven animal, que tenía una cola larga, unos dientes grandes y unos ojos despiertos, tenía aún más vivaz la mente y el corazón y, subido ahora en un árbol ahora tras una rama, contemplaba de lejos a los humanos y les quería.

Se daba cuenta de que aquellos hombres que los fines de semana paseaban despacio por el bosque, que tenían jóvenes cachorros juguetones que intentaban alcanzarle, eran buenos y que también le querían. Se reían al verle, e intentaban darle de comer, algunas veces cosas disparatadas. Otras les veía pasar veloces, ensimismados, dentro de sus coches o en sus rugientes motos por la carretera que partía en dos el bosque.

De lejos atisbaba la ciudad y los veía entrar y salir de sus casas. Llegó a la conclusión de que los humanos eran como las ardillas, cariñosos con sus hijos, que, a su vez, eran juguetones y traviesos como las pequeñas ardillas.

Y así vivía feliz en su verde bosque.

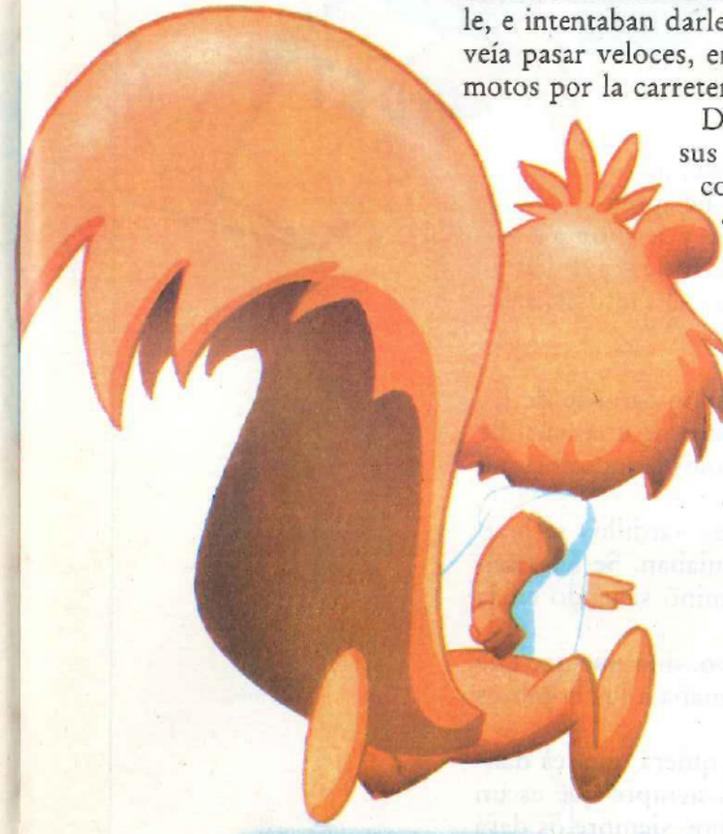
Pero un día, un estrépito horroroso, anormal, casi insufrible, llegó hasta sus sensibles orejas; nunca había oído nada igual. Corrió, saltó de rama en rama seguro hacia el punto donde se había producido tal estrépito. Lo que vio le dejó asombrado, no entendió nada. Uno de aquellos veloces artefactos en los cuales el hombre viajaba, estaba al borde de la carretera, roto, humeante, irreconocible y junto a él, yaciendo junto a una enorme encina, un humano parecía dormir... y no entendió nada.

Entre las confusas luces del crepúsculo de la tarde, distinguió en un árbol al viejo buho que meneaba con miserativamente la cabeza. Dirigió su mirada a sus grandes ojos, interrogándole con la misma y el buho le dijo:

—El hombre es el más sabio de todos los animales; fabrica maravillas, pero a veces no sabe usarlas.

Después, asustado y curioso, tras unas matas, contempló un movimiento nunca visto de parpadeantes

luces azules y amarillas, un ir y venir de vehículos que lanzaban gritos ululantes, unas voces imperiosas de hombres con extraños trajes todos iguales y, después, otra vez la calma y el silencio de la noche. El joven «ardillo» quedó tan impresionado que durante las siguientes semanas siguió preguntando al buho, a la esquiva lechuza, al gorrión golfo, al asustadizo topo, a la altiva cigüeña y a la feliz golondrina, qué es lo que ocurría en el mundo de los humanos y por qué, a veces, podían ser tan infelices, porque él había podido comprender que la desgracia y la infelicidad imperaban en aquel pasado suceso.



Así supo lo que era un coche, pues el viejo buho sabía hasta mecánica; para qué servía aquella cinta larga y gris que atravesaba el bosque, pues la grácil golondrina la había recorrido de punta a punta; por qué los hombres viajaban, pues la vieja cigüeña sabía de sus vidas, las atisbaba tras las ventanas desde su nido en el alto campanario.

Y el topo de ojos abultados y fino hocico le había explicado las conversaciones oídas a los humanos desde su oscuro escondite.

Así supo que había unas reglas que los humanos guardaban para poder viajar sin accidentes y, durante meses, preguntando a todos, pasando largas horas sentado sobre las señales de vivos colores en los márgenes de la carretera, todo lo aprendió y todo lo comprendió.

El joven «ardillo», que no tenía nombre, pues era eso sólo, el joven «ardillo» que quería a los hombres, que reía con los niños y que deseaba su felicidad, tuvo una tarde una luminosa idea y se le ensanchó el corazón en su alegría.

«Hasta ahora —pensó— sólo me he dedicado a comer, jugar, dormir y preguntar, pero desde ahora, ya que tanto he aprendido, me voy a poner vigilante a los bordes del camino y les voy a recordar a los humanos, por si alguno lo olvidase, las reglas de seguridad. Tienen tantas cosas en qué pensar que, a veces, se les va el santo al cielo. Es tan complicado ser humano...»

Y tal cual pensó, tal hizo.

A la mañana siguiente, el conductor de un viejo camión cargado de lecheras contempló sorprendido a una ardilla sentada encima de una señal de limitación de velocidad y creyó entender que con sus manos le indicaba que fuera más despacio.

Día a día, coche tras coche, moto tras moto, el joven «ardillo» se hizo famoso entre los que por las cercanías del bosque circulaban. Se hizo tan famoso que, ¡inevitable!, como todos los famosos, terminó saliendo en la tele.

Le quisieron hacer un contrato, pero, con gesto altivo, dijo que no, que él no cobraba, que él seguiría dando consejos porque amaba a los hombres y sus vidas y porque, ¡caramba!, era su amigo.

Así pues, cuando veáis a este joven «ardillo» donde quiera que sea dándoos un consejo, cuando oigáis sus palabras, recordad siempre que es un vivo, inteligente y despierto animal que, porque os quiere, siempre os dará un buen consejo.



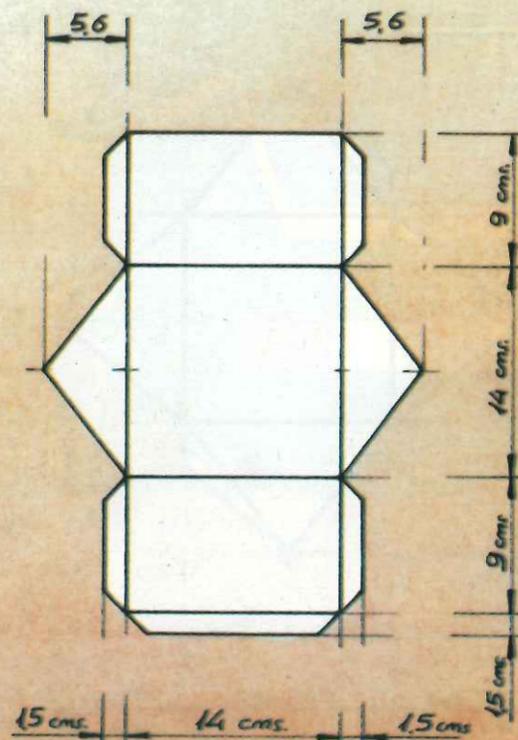
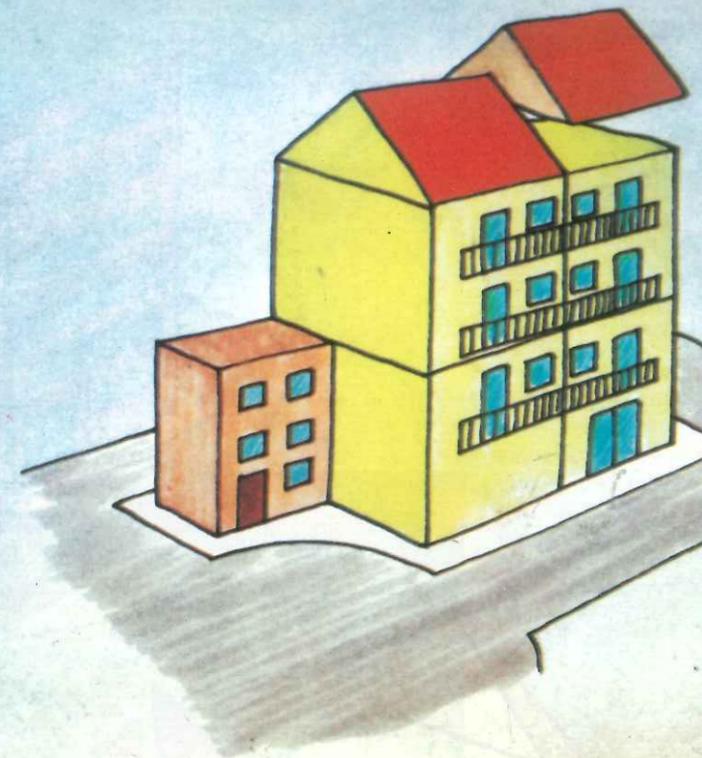
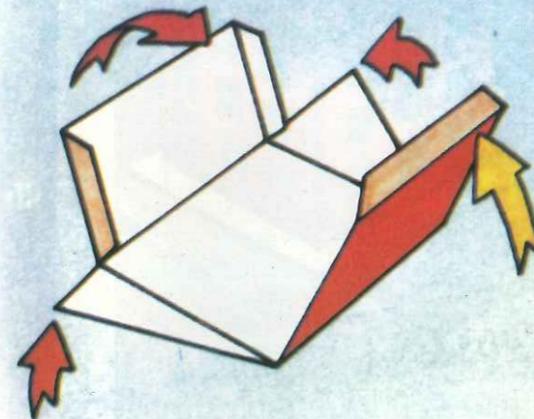
**Dirección Gral. de Tráfico**



Ministerio del Interior

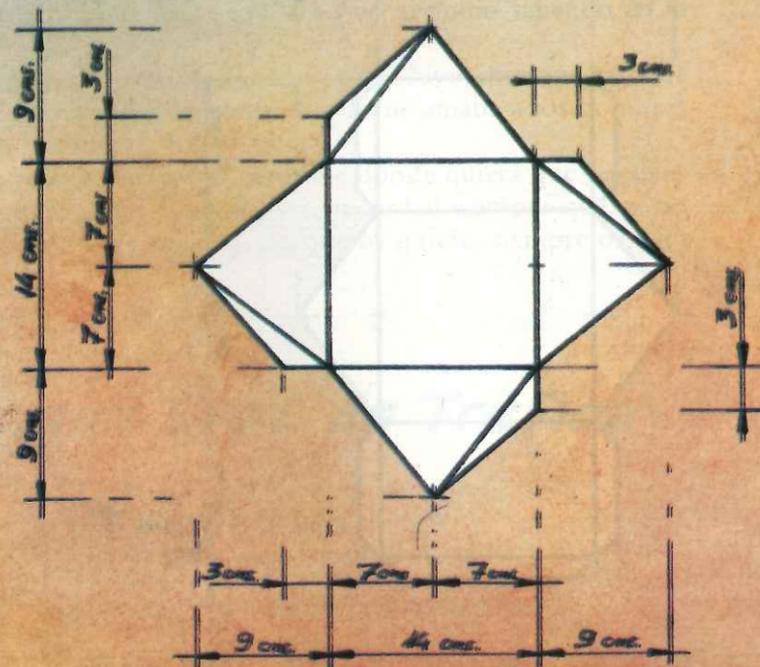
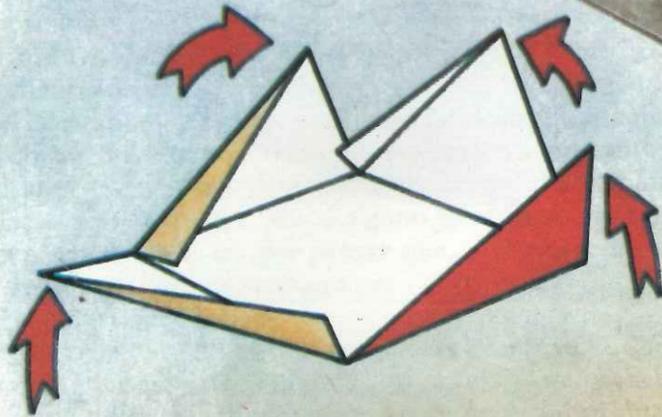
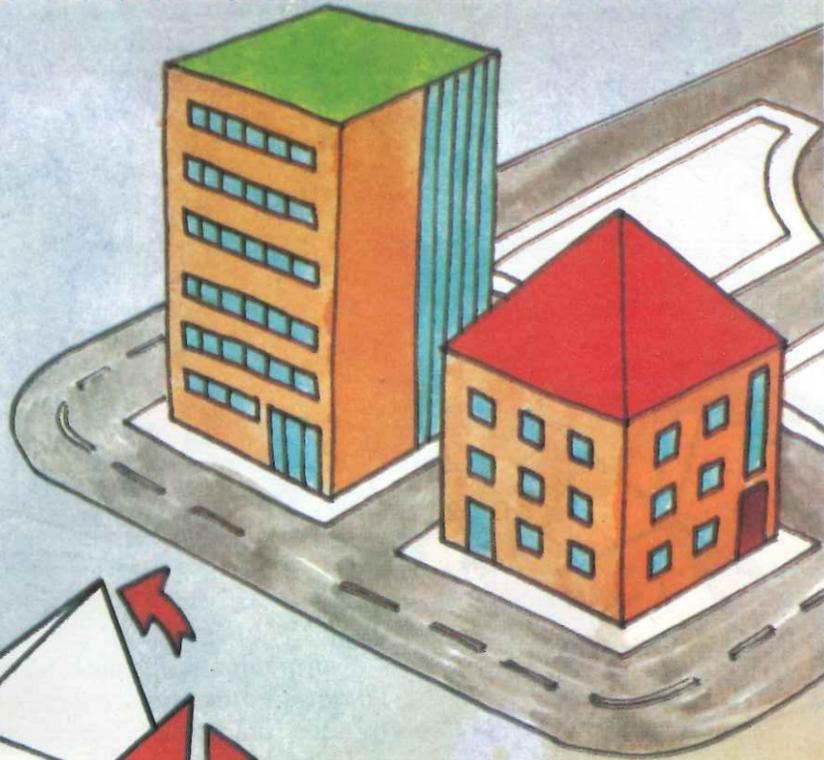
### Lámina n.º 3

#### Desarrollo del prisma



### Lámina n° 4

Desarrollo de la pirámide



### Séptimo objetivo: «Cruce de pasos a nivel» (Láminas 41 a 46)

#### NORMAS A SEGUIR EN LA SITUACION QUE SE ENTRENA

##### Cruzar pasos a nivel

1. Fijarse en barrera, semáforo y campana.
2. Barrera baja, semáforo y/o campana sonando, parar.
3. Barrera bajando, parar.
4. Semáforo apagado y barrera alta, parar y mirar a un lado y a otro.
5. Cruzar si no viene ningún tren.

#### ENTRENAMIENTO EN CLASE

Se pone de relieve la peligrosidad que representa un paso a nivel en la ciudad y que por ello hay que ser enormemente cuidadoso en las proximidades de las vías del tren.

#### HOJA DE REGISTRO PARA LOS PADRES. ENTRENAMIENTO EN SITUACION REAL

	TAREAS	FECHA 1.ª	-FECHA 2.ª	FECHA 3.ª	FECHA 4.ª
44	CRUZAR VIA DE TREN				
45	1. Fijarse en barrera, semáforo y campana.				
46	2. Barrera baja, semáforo rojo intermitente, campana sonando: parar.				
47	3. Barrera subiendo: parar.				
48	4. Semáforo apagado y barrera alta: parar y mirar ambos lados.				
49	5. Cruzar si no viene tren.				

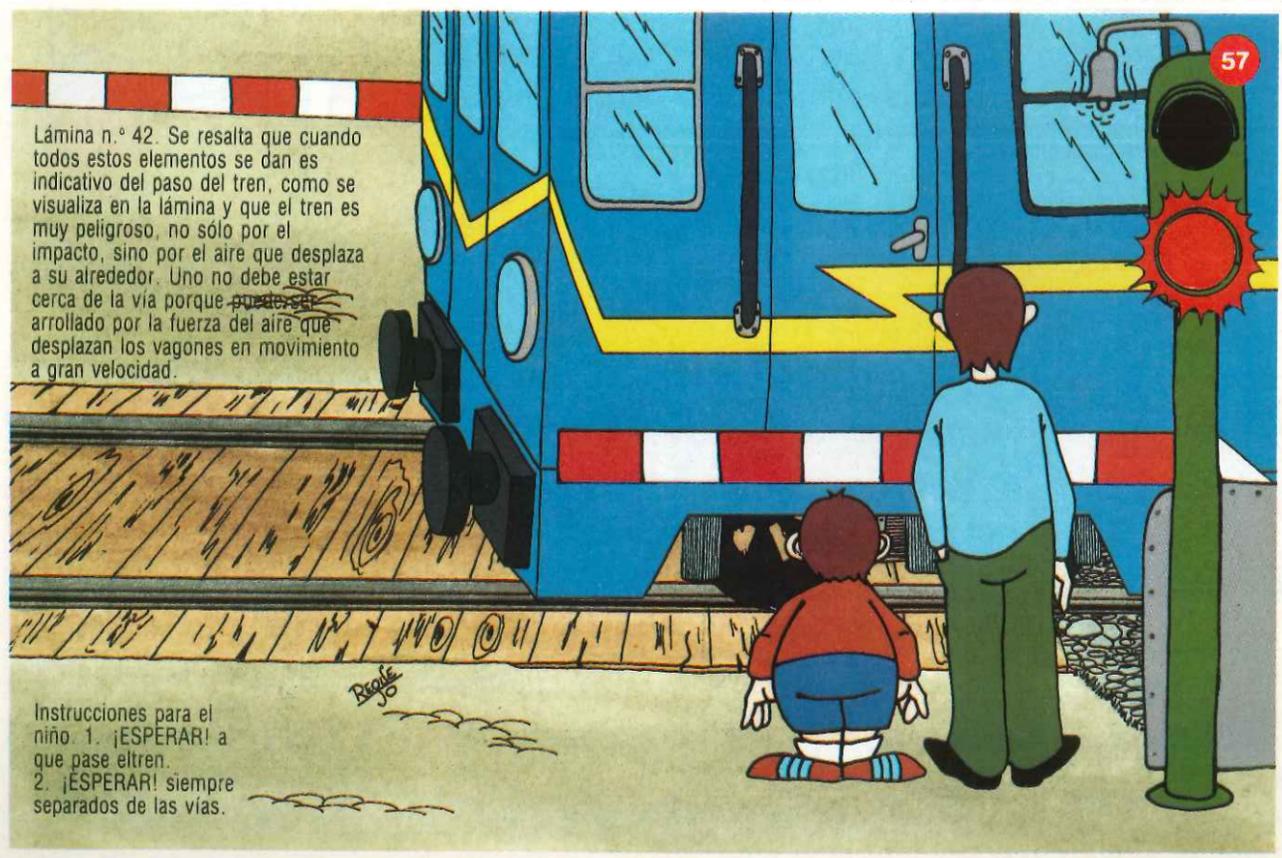
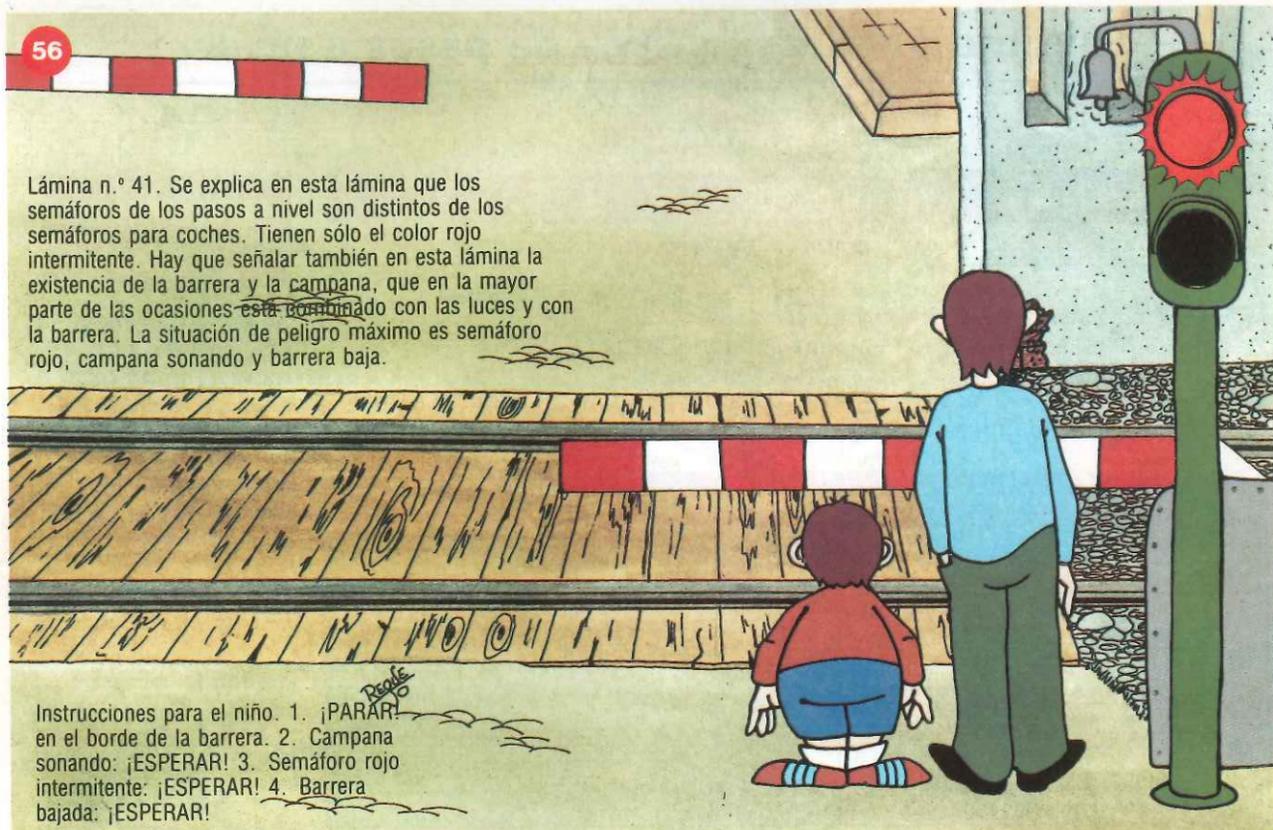


Lámina n.º 42. Se resalta que cuando todos estos elementos se dan es indicativo del paso del tren, como se visualiza en la lámina y que el tren es muy peligroso, no sólo por el impacto, sino por el aire que desplaza a su alrededor. Uno no debe estar cerca de la vía porque puede ser arrollado por la fuerza del aire que desplazan los vagones en movimiento a gran velocidad.

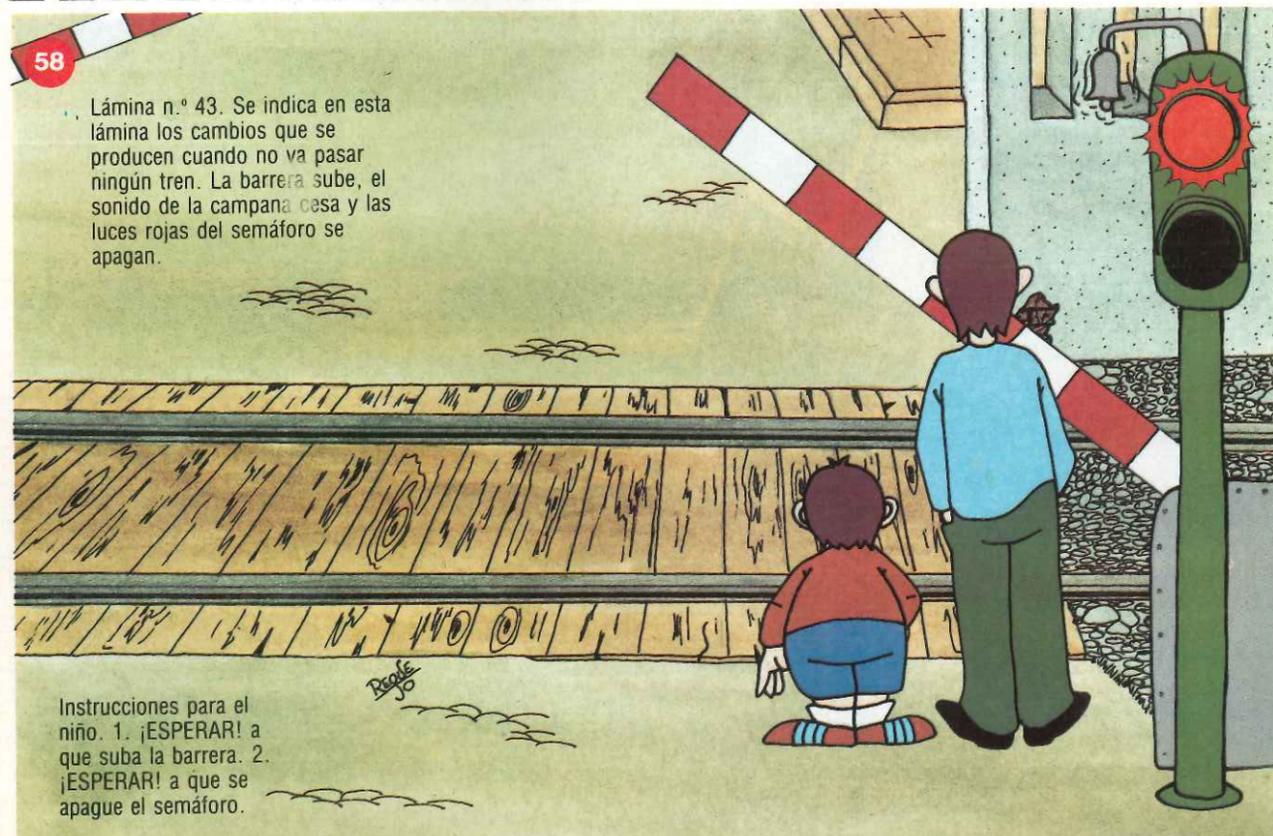
Instrucciones para el niño. 1. ¡ESPERAR! a que pase el tren. 2. ¡ESPERAR! siempre separados de las vías.

Lámina n.º 41. Se explica en esta lámina que los semáforos de los pasos a nivel son distintos de los semáforos para coches. Tienen sólo el color rojo intermitente. Hay que señalar también en esta lámina la existencia de la barrera y la campana, que en la mayor parte de las ocasiones está combinado con las luces y con la barrera. La situación de peligro máximo es semáforo rojo, campana sonando y barrera baja.



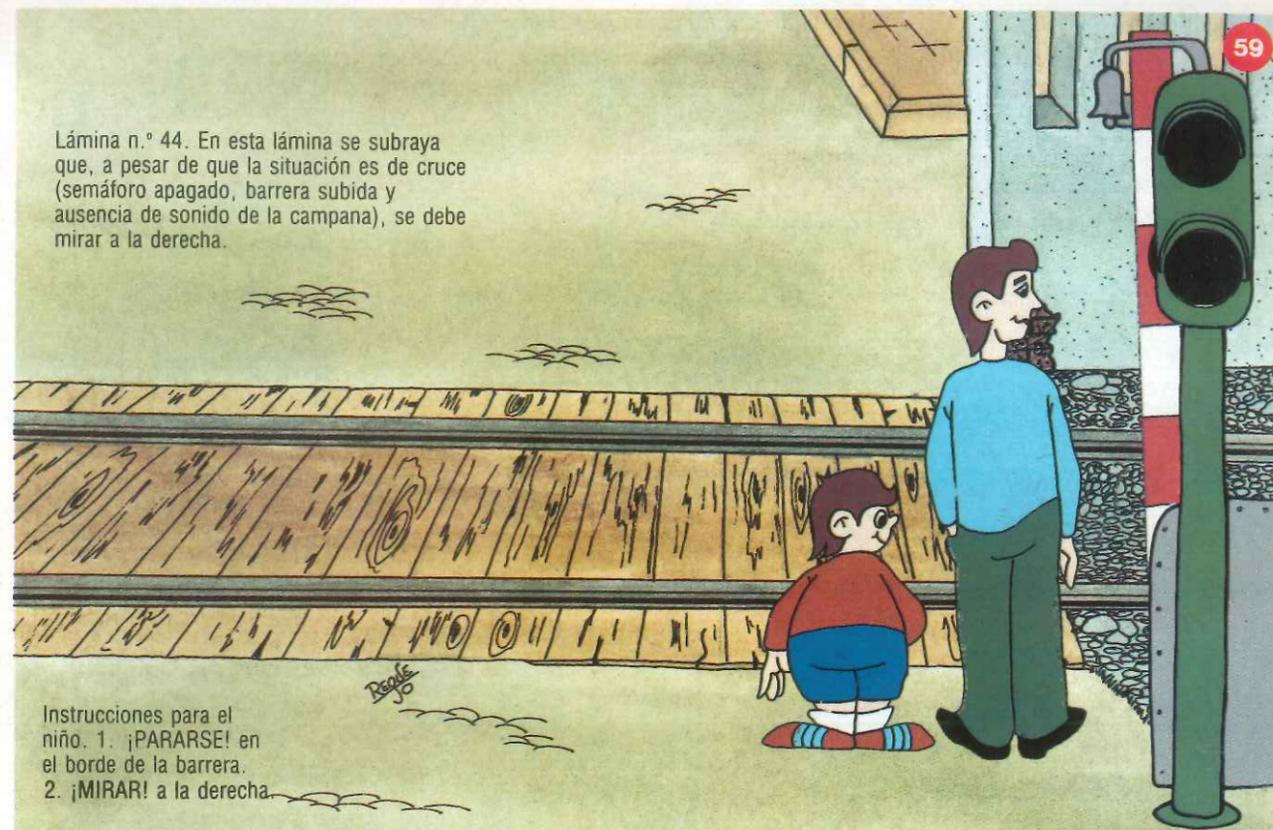
Instrucciones para el niño. 1. ¡PARAR! en el borde de la barrera. 2. Campana sonando: ¡ESPERAR! 3. Semáforo rojo intermitente: ¡ESPERAR! 4. Barrera bajada: ¡ESPERAR!

Lámina n.º 43. Se indica en esta lámina los cambios que se producen cuando no va pasar ningún tren. La barrera sube, el sonido de la campana cesa y las luces rojas del semáforo se apagan.



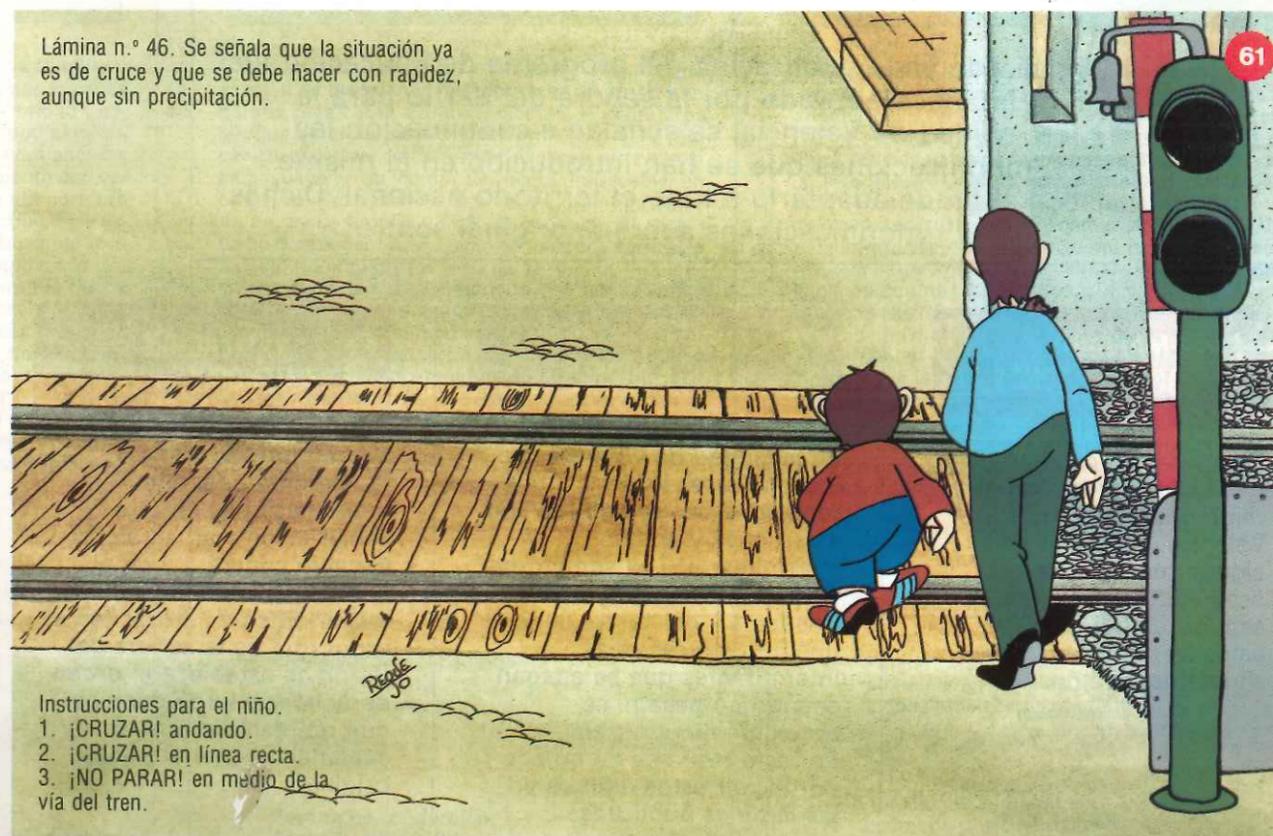
Instrucciones para el niño. 1. ¡ESPERAR! a que suba la barrera. 2. ¡ESPERAR! a que se apague el semáforo.

Lámina n.º 44. En esta lámina se subraya que, a pesar de que la situación es de cruce (semáforo apagado, barrera subida y ausencia de sonido de la campana), se debe mirar a la derecha.



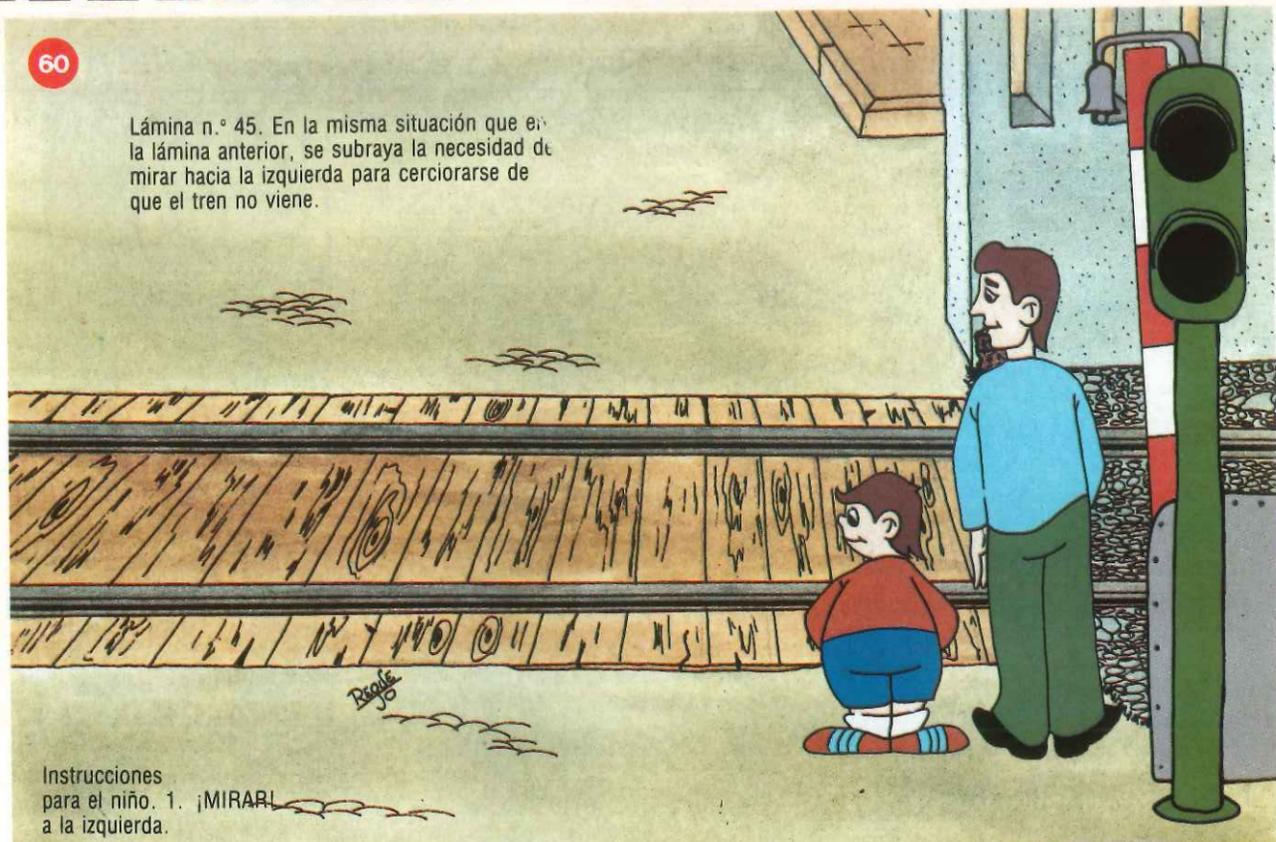
Instrucciones para el niño. 1. ¡PARARSE! en el borde de la barrera. 2. ¡MIRAR! a la derecha.

Lámina n.º 46. Se señala que la situación ya es de cruce y que se debe hacer con rapidez, aunque sin precipitación.



Instrucciones para el niño. 1. ¡CRUZAR! andando. 2. ¡CRUZAR! en línea recta. 3. ¡NO PARAR! en medio de la vía del tren.

Lámina n.º 45. En la misma situación que en la lámina anterior, se subraya la necesidad de mirar hacia la izquierda para cerciorarse de que el tren no viene.



Instrucciones para el niño. 1. ¡MIRAR! a la izquierda.

to  
RE  
VISTA

#### SEGURIDAD

Estabilidad .....	6
Suspensión .....	6
Frenos .....	7
Dirección .....	7
Ruedas .....	7
Luces .....	7

NOTA MEDIA: 6,9  
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,7

ante un coche familiar y los lectores por los años su interior es amplio y cómodo, pero de equipamiento contiene una casa. Sólo cuenta con vesoluna y de temperatura confiado a chivatos y luz tiene un excelente rendimiento distribuida a lo largo de las revoluciones, tirando desde la dirección es demasiado blando y los balanceos en curva. Efectivamente, tienen buen El uso intensivo no es cómodo de cambios para un coche de excelentes prestaciones y él un coche indicado.

sa.  
nda.  
estible, pero no por partes.



#### Motor 16

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

**Comentario.**—El Opel Kadett Turbo Diesel tiene el estilo de los buenos rodadores; es un coche preparado para cubrir cientos y cientos de kilómetros sin que se produzca el menor problema. Una mecánica enérgica, unos frenos eficaces, una dirección suave y un comportamiento impecable en cualquier circunstancia son los argumentos clave de un coche amplio y fácil de conducir. El motor turbo-diesel del Kadett es algo ruidoso, pero este defecto no empaña los resultados finales, muy positivos tanto en el capítulo de las prestaciones como en el capítulo de los consumos. Este Kadett Turbo Diesel sale al mercado con un precio cercano al 1.850.000 pesetas, un precio competitivo para un coche que debería mejorar en dos aspectos: por un lado, la calidad de acabado, que no es nada del otro mundo; y, por otro lado, la postura de conducción, que no es demasiado buena para los usuarios de menor talla.

#### LO BUENO

- Prestaciones y consumos.
- Comportamiento.
- Facilidad de manejo.

#### LO MALO

- Ruido mecánico.
- Postura de conducción.
- Acabado mejorable.

#### autoplato

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

**Comentario.**—Evidentemente, la novedad principal de este vehículo es su motor diesel turboalimentado. La versión diesel atmosférica del Kadett nunca se ha distinguido ni por sus prestaciones ni por la suavidad de su funcionamiento. Para mover al turbodiesel, Opel ha recurrido a la mecánica de uno de sus socios japoneses; en este caso, se monta un motor Isuzu de 1.488 centímetros cúbicos en el que, gracias a la presencia del turbocompresor y de un intercambiador de calor, la potencia disponible es de unos 72 caballos, suficientes para que el coche sea capaz de alcanzar una buena punta de velocidad. Otro aspecto destacable es el bajo consumo que se consigue con esta mecánica, al que no es ajena la buena aerodinámica del Kadett. Las diferencias en prestaciones con la versión atmosférica son suficientes como para justificar el aumento de precio para aquellos conductores que quieran consumir gasoil y no renunciar a una buena movilidad en carretera.

#### LO BUENO

- Consumos ajustados.
- Habitabilidad y maletero.
- Buenas prestaciones.

#### LO MALO

- Vibraciones al ralentí.
- Incómoda posición del acelerador.
- Amortiguación floja.

Finalizada ya la publicación del programa de Educación Vial Infantil elaborado por la señora del Barrio para la ciudad de Valencia, se señalan a continuación las modificaciones que se han introducido en el mismo con el fin de adaptarlo a todo el territorio nacional. Dichas modificaciones sobre el original son:

### 1 SEMAFOROS PARA PEATONES

En el original constan de tres luces (verde, ámbar y rojo), dado que en Valencia, así como en alguna otra ciudad española, existen aún semáforos que tienen estos tres colores sin la silueta del peatón.

### 2 CRUCE DE PASOS A NIVEL

En la ciudad de Valencia dichos cruces están regulados por semáforos con luces rojas y ámbar intermitentes. Los semáforos reglamentarios y los más frecuentes, por tanto, tienen una o dos luces rojas intermitentes que se apagan cuando no pasa ni se aproxima ningún tren. Por esta razón se ha optado por incluir estos últimos en las láminas publicadas.

### 3 SEÑALIZACION Y OTROS

Se han introducido igualmente pequeñas modificaciones en otra señalización vial, en algún vocablo concreto y en el orden de observación a seguir antes de cruzar (en el programa de la señora del Barrio se establece el orden derecha-izquierda-derecha), que no afectan sustancialmente al trabajo original.

## Mandos en el volante

**E**N muchos automóviles el mando de la bocina se encuentra en el propio volante, y en el resto, en el conjunto de los mandos agrupados detrás de él. La bocina es un elemento eléctrico al cien por cien, que, en caso de tener fallos, suelen ser producidos por suciedad o desgaste de los contactos, dándose la circunstancia de que en muchas ocasiones el defecto de conexión se localizará en el sistema interruptor.

En algunos modelos de coches, para acceder con facilidad y comodidad —o simplemente para poder acceder— a los mandos situados detrás del volante, es necesario desmontar éste. Quitar un volante es una operación sencilla, pero que requiere conocer un par de trucos y pensamos que será un buen tema para hablar más adelante. Hoy, sin embargo, nos limitaremos, no a desmontar el volante, sino a dejar al descubierto los mandos de la bocina situados en él, igualmente a intervenir en los mandos de la columna de dirección, sin tener que quitar el volante.

En casi todos los volantes el sistema de accionamiento de la bocina es de tipo de presión. Normalmente, al empujar en determinada zona del volante se cierra un circuito, haciendo masa, con lo que se hace circular la corriente directamente por la bocina o a través de un relé, que es lo más frecuente en los coches modernos. El uso del relé hace que por el sistema de accionamiento pase muy poca corriente y que, en consecuencia, el desgaste de los terminales sea mínimo. En los coches modernos dotados con este relé, las averías en el volante tienen una incidencia mucho menor. En estos casos, cuando la bocina no suena al accionar su interruptor, debemos acudir al relé, que es quien tiene las mayores posibilidades de haber fallado. Se puede incluso llegar a decir que los relés se ponen para que se estropeen ellos, evitando que se estropeen los otros elementos. (Esto es una cuestión de filosofía de construcción; no quiere decir que los relés sean malos.)

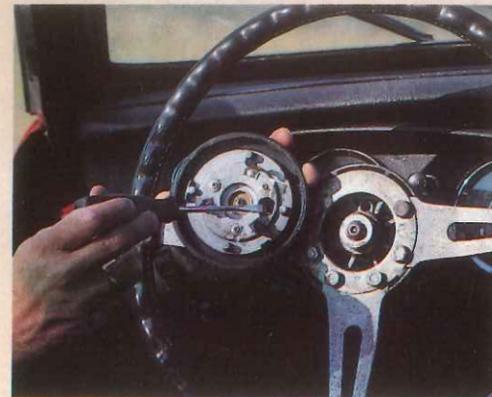
En otros casos el mando se encuentra en la columna de la dirección, lugar que es más susceptible de averías, porque una palanca de mando siempre es mucho más delicada que un sencillo sistema de presión, y además porque la protección contra el polvo y la suciedad en este lugar es peor que la que ofrece el abrigo del volante, lugar a donde igualmente llega el polvo, pero en mucha menor cantidad. En este último caso suele ser delicado quitar los tornillos que soportan las carcasas protectoras, porque, en primer lugar, por disimularlos, y, en segundo, por falta de espacio, llegar a ellos puede ser difícil.

**L**a bocina en los volantes suele situarse en el centro, aunque no siempre, y debajo de los embellecedores que normalmente representan la marca de cada automóvil. El sistema de contacto siempre es del tipo de presión.

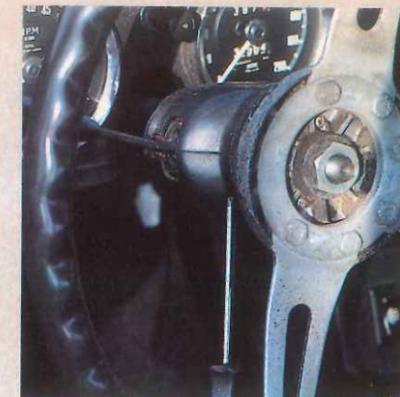
**P**ara no estropear la estética del volante, es común que el sistema de sujeción del (o de los) embellecedor se encuentre oculto. Antes de quitar esos embellecedores, que siempre se colocan a presión, es conveniente fijarse bien en cómo se encuentran sujetos, para retirarlos sin dañarlos.

**E**n algunos casos, quitando el embellecedor se llega directamente hasta el sistema de contacto; en otros, el embellecedor deja accesibles los tornillos que fijan el sistema del claxon. En ambos casos la operación delicada es la de quitar los embellecedores sin dañarlos.

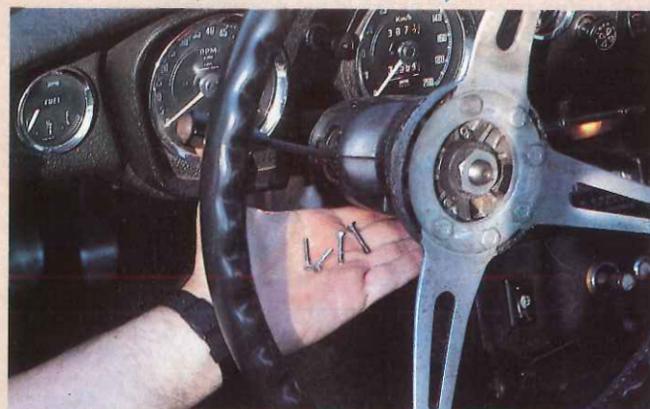
**E**l sistema de contacto tendrá siempre dos partes: una fija al volante y otra móvil, que es la que se desplazará con un muelle de recuperación. Hay numerosísimos sistemas de contacto, tantos o más como marcas de automóviles, pero por norma general todos son igual de sencillos.



**L**os fallos en el mecanismo accionador de la bocina o son provocados por la suciedad que impide el contacto metal-metal, o por el propio desgaste de éste, o porque las conexiones se quedan flojas. En los tres casos la reparación es sencilla.



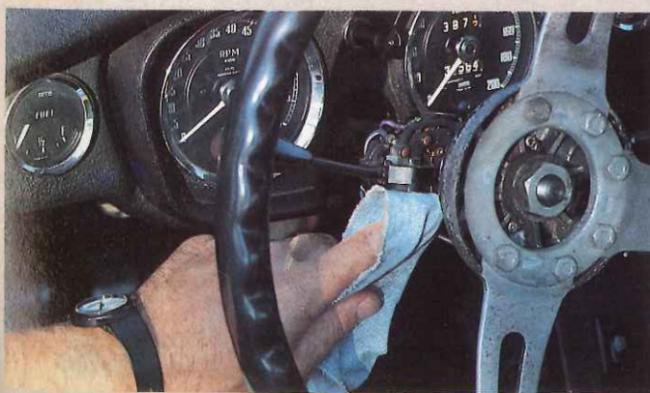
**C**uando la bocina se encuentra en los mandos de la columna de dirección, es más frecuente que su reparación, o simplemente su revisión, revistan más dificultad. Retirar el embellecedor de un volante suele ser mucho más sencillo que quitar una de las carcasas de la columna.



**E**n este caso particular, cuatro tornillos de estrella fijaban las dos carcasas entre sí y a la columna, y era muy fácil retirarlos. En otros, pueden hacernos falta destornilladores de mango corto o muy largo, porque estos tornillos se disimulan muy bien, o porque tengamos muy poco espacio para trabajar.



**R**etiradas las carcasas, la primera operación debe consistir en comprobar que el mecanismo de la palanca funcione bien y sin nada que le estorbe. En muchas ocasiones, el causante de un problema es cualquier objeto extraño que accidentalmente llegue hasta allí.



**E**l paso siguiente consistiría en comprobar el buen estado de las conexiones y la limpieza de las mismas. Frecuentemente podremos, además, aprovechar para reparar las de los intermitentes u otros mandos situados en la columna de la dirección.

## Laserjet: más allá de la inyección

La inyección mecánica fue adoptada como alternativa a la carburación y tuvo más o menos fortuna hasta que el recurso a la electrónica permitió la inyección electrónica, que respecto a la carburación tradicional permite un control superior de la mezcla. Con la inyección electrónica se reduce el consumo de forma efectiva y se aumenta el control sobre los gases emitidos, lo que cada día tiene más importancia (aunque también hay que decir que con la inyección se pierde el nervio y la respuesta que un buen sistema de carburadores proporciona).

Aunque supone un eficaz avance sobre la carburación, la inyección electrónica no está, sin embargo, exenta de problemas, siendo el principal su superior coste y su complejidad mecánica, a causa de lo ajustado de la misma. Por esta razón, se investiga en soluciones alternativas para el futuro, y una de las más interesantes es la del laserjet. ¿En qué consiste este invento? Sencillamente: un rayo láser es proyectado sobre una determinada dosis de combustible que absorbe la energía del mismo y de esta manera se evapora casi instantáneamente. Al evaporarse la gasolina aumenta en volumen del orden de 50 veces; esto supone un enorme aumento de presión sobre las paredes del receptáculo que contenga la gasolina, por lo que la idea del laserjet consiste en hacer que una de estas paredes sea precisamente la boquilla de un inyector. El rayo láser evapora y crea la presión de inyección necesaria justo en el momento en que ésta debe producirse.

Naturalmente, el laserjet se encuentra aún en fase de experimentación, pero apunta hacia algunas ventajas importantes, como puede ser la sencillez mecánica del conjunto, que tendría muy pocas partes móviles. Respecto a los costes, todo es un problema industrial. Cuando nacieron los primeros láser nadie podía pensar que en el plazo de unos pocos años se podría tener uno en casa para escuchar música.

## Tres españoles aspiran a título mundial

TRES pilotos españoles —«Champi» Herrerros, en 80 c.c.; Alex Crivillé, en 125 c.c., y «Sito» Pons, en 250 c.c.— podrían proclamarse campeones del mundo de motociclismo en lo que sería la mejor temporada de este deporte para España en todos los tiempos. Los tres dependen en sus propias actuaciones, aunque quien más fácil lo tiene es Pons. Detrás, pilotos como Julián Miralles, Herri Torrontegui o Carlos «Tiriti» Cardús están completando temporadas muy positivas, mientras que «Aspar» por lesiones y averías, y Juan Garriga, por la poca competitividad de su montura, han dado la nota negativa.

Herrerros, en 80 c.c., es co-líder de la categoría, junto al alemán Oetl, que le aventaja por número de victorias. Queda una única carrera, y quien la gane será campeón del mundo. A favor del piloto de Derbi, la experiencia, su temporada, que va a más, y las ayudas que recibirá de Miralles y, posiblemente (pese al enfrentamiento personal), del número uno de las «balas rojas»: «Aspar».

Descartado «Aspar», Gianola creía tener el campeonato de 125 c.c. al alcance de la mano.

Crivillé parece dispuesto a amargárselo y se encuentra doce puntos por delante



Pons, más cerca del triunfo que nadie. Puede ser campeón en Inglaterra, a falta de cuatro grandes premios.

del italiano, quien cayó en Assen (Holanda).

Seis carreras quedan para terminar el mundial de 250 c.c., en el que «Sito» Pons cuenta con casi todas las papeletas para renovar el título y pasarse a los 500 c.c. como bicampeón mundial. De momento, «Sito» lleva 61 puntos al segundo (Roth), 64 al tercero (Cornu) y 65 al cuarto (Ruggia). Además, su Honda se ha mostrado muy superior a las Yamaha y su pilotaje, por encima del de los demás pilotos. De hecho, Pons podría proclamarse campeón

del mundo, matemáticamente, en Inglaterra, el 6 de agosto.

Por último, en los 500 c.c. Rainey (Yamaha) y Lawson (Honda) siguen disputándose las carreras y el título mundial, con esporádicas apariciones de Schwant (Suzuki) para alegrar las carreras.

### EN SPA, SOLO SITO Y CARDUS

El circuito belga de Spa, último en albergar un Gran Premio hasta el cierre de este número, no fue propicio para los españoles, si se exceptúa a «Sito» y Cardús. Ambos subieron al podio en 250 c.c. —segundo y tercero, respectivamente— y mientras el primero tiene el título más cerca, Cardús aspira seriamente a la segunda o tercera plaza. En 125 c.c., «Aspar», que en principio no quería tomar la salida a causa de la lluvia, se retiró en la segunda vuelta sin haber sufrido avería, mientras Alex Crivillé, que rompió en el quinto giro, hubo de abandonar. El beneficiado fue, sobre todo, Gianola, que encabeza la clasificación, aunque tanto Crivillé (tercero) como Miralles (cuarto) mantienen aspiraciones.

J. M. MENENDEZ

### Asistió a ella el que perteneció a Don Juan Carlos

## I Concentración de Minis de España



El Mini que perteneció al Rey de España, junto a su propietario, Pedro Molina.



Dada la estatura de don Juan Carlos, el vehículo precisó la instalación de un asiento especial.

Organizada por el Club Español del Mini, se ha celebrado recientemente en Madrid la primera concentración de este tipo de coches, a la que asistió casi medio centenar de los mismos, procedentes de muchos puntos de la geografía nacional, así como de Portugal y Gran Bretaña. El objeto de la reunión no fue otro que la confraternización entre los amantes del Mini, así como intentar dar ejemplo a otras firmas de vehículos clásicos para mantener con vida una serie de modelos que, indudablemente, forman parte de la historia más reciente del automovilismo.

La concentración se inició en el Madrid de los Austrias y finalizó en San Lorenzo de El Escorial, a la sombra del Monasterio, aunque posteriormente hubo ascenso hasta la cima de Abantos, donde se celebró una comida de hermandad entre

los asistentes. Las prestaciones de todos los coches fueron perfectas y uno de los más atractivos fue, sin duda, el que perteneció al Rey de España, del que hoy es propietario Pedro Molina. Precisamente este Mini recibió el primer premio de conservación, mientras el segundo recayó en un Mini barcelonés de 1969 en estado de origen, y el tercero en el de Felipe Torres, presidente del club, que dispone de una computadora de seguridad. Si no se teclea en ella correctamente una determinada clave, no es posible arrancar el vehículo.

El Club Español del Mini, fundado en noviembre del pasado año, cuenta ya con cerca de un centenar de socios y busca una mayor expansión. Su dirección es: Espronceda, 22. Madrid. Tel. (91) 441 16 76.

Fotos: José RUBIO



## Dos años de Psicología y Tráfico

Conducir un vehículo es una actividad imprescindible en el estilo de vida actual. Pero no es menos cierto que los accidentes de tráfico se han convertido en el problema más grave de salud pública de la moderna civilización. Ante esta trágica situación, la sociedad tiene que recurrir a todos sus medios, sus ciencias, investigaciones y descubrimientos para poder explicar, paliar e intervenir en los tres grandes elementos implicados en el accidente: el vehículo, la vía y el conductor. La ingeniería, la medicina, la

sociología, la psicología y otras muchas especialidades han realizado grandes esfuerzos desde hace mucho tiempo para dar soluciones en materia de Seguridad Vial. En concreto, la aplicación de los conocimientos psicológicos a la Seguridad Vial es muy antiguo, e incluso contemporáneo al nacimiento de la propia psicología. De hecho, el automóvil de gasolina surgió casi al mismo tiempo (1886) que lo hacía la psicología científica en el laboratorio de Wundt (1879), también en Alemania.

### Reflexiones finales

Herederos de esa larga tradición y conscientes de que desde la Universidad debemos también contribuir a paliar el grave problema de los accidentes de tráfico, los psicólogos de la Unidad de Investigación en Seguridad Vial de la Facultad de Psicología de Valencia hemos analizado, a lo largo de veinticuatro meses, algunos de los factores implicados en el comportamiento del conductor o que pueden ser causa de accidente como: los efectos del estrés en la conducción, la influencia de los fármacos, el alcohol y las drogas en la capacidad de conducir, la conducta agresiva al volante, las características del conductor depresivo, el examen psicotécnico, la epidemiología de los accidentes de tráfico, la percepción del riesgo, los modelos de toma de decisiones, la atribución en la conducción, la influencia de los ritmos biológicos, la conducción bajo los efectos del sueño, el altruismo de los conductores, los peligros de la fatiga al volante, la propensión al accidente, la atención y las distracciones, el problema de aprender a conducir, la influencia de la personalidad y los estilos cognitivos en la conducción y las características del tráfico en la gran ciudad.

Algunos de los datos expuestos muestran que una persona no siempre está en óptimas condiciones psicofísicas cuando se sienta a los mandos de su vehículo. También es indudable que el diseño de las vías y la señalización no son siempre las mejores o que la puesta a punto del vehículo es en muchas ocasiones inadecuada. En definitiva, los accidentes de tráfico no son el resultado de un factor simple, sino más bien el producto de una conjunción de muchos factores, en donde no todos ellos tienen la misma importancia.

En este contexto, numerosas investigaciones señalan que los agentes de riesgo más importantes se asocian con el llamado factor humano, un dato que coincide plenamente con las propias atribuciones de los conductores que, según muchas encuestas, consideran las conductas de los demás como la mayor fuente potencial de peligro. Y precisamente porque el factor humano es el que parece explicar la mayor parte de la varianza en la acci-

dentalidad, hemos querido contribuir a lo largo de las páginas de Psicología y Tráfico a un mayor esclarecimiento de los procesos físicos y psicológicos implicados en la actividad de conducir, así como informar de los factores, agentes y situaciones que dan lugar a una conducción de alto riesgo, o que llevan a un fallo humano en el desempeño de las habilidades requeridas para una conducción segura.

Y ello porque creemos que la información es una de las mejores vías para prevenir el accidente. De hecho, en el área de la psicología de la salud se ha venido insistiendo de manera constante en la necesidad de que una persona conozca las fuentes potenciales de riesgo para su salud, con el fin de que pueda prevenirlas. Las propias percepciones de susceptibilidad a los problemas predicen acciones conductuales de tipo preventivo, de modo que cuanto más consciente esté una persona de sus posibles o actuales factores de riesgo, más conductas de tipo preventivo realizará (Comings y cols., 1979). Desde esta posición de realismo se puede intensificar —como ha señalado Wilde (1985)— la seguridad en el tráfico, incrementando el deseo de la gente de no tener accidentes. Son, así, las medidas de tipo motivacional, junto a las técnicas y legislativas, las que más pueden ayudar a que los conductores controlen los niveles de

riesgo a los que están dispuestos a exponerse.

En todo caso, la Seguridad Vial requiere, necesariamente, una intervención gubernamental, porque estamos ante un problema de dimensiones sociales que rebasa el límite de acción de los grupos y los individuos; exige una acción social, porque el estilo de conducción depende, en buena medida, del medio ambiente en donde vive el conductor y hunde sus raíces en el estilo de vida social, por lo que son necesarios nuevos modelos de comportamiento; y, por último, exige una acción profesional de carácter multidisciplinar, en la que la psicología puede desempeñar un importante papel, ya que posee conocimientos, métodos y técnicas que pueden ayudar en este importante objetivo social común: mejorar los niveles de seguridad y de

calidad de vida. Pero todo ello sólo se podrá conseguir si, junto a intervenciones tecnológicas y legislativas, se crea en la sociedad la necesidad percibida de una mayor seguridad en las carreteras y se dota a los responsables de la Seguridad Vial de nuestro país de mayores medios económicos, materiales y humanos, acordes con la dimensión del problema.

Después de estos dos años de presencia ininterrumpida en las páginas de la revista TRAFICO, queremos, finalmente, expresar nuestra gratitud a los lectores, por las muchas muestras de aliento y agradecimiento que nos han manifestado a través de sus cartas. También a la Dirección General de Tráfico y en especial a la revista TRAFICO, a su director y a todo el equipo profesional que la hace posible, por el espíritu de colaboración y ayuda que siempre mostraron con las páginas de la sección Psicología y Tráfico.

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



Un problema de dimensiones sociales que rebasa el límite de acción de los grupos y los individuos.

José RUBIO

SALAMANCA

I JORNADAS INTERNACIONALES



# EDUCACION VIAL, RETO EUROPEO

Son muchos los aspectos que inciden en una mayor seguridad a la hora de conducir. El grado de educación vial de los conductores es uno de esos aspectos, quizá el más importante. Y debemos entender por educación vial aquellos conceptos que van más allá del mero conocimiento de las normas y pasan por la propia conciencia y responsabilidad del conductor, para sí

mismo y para el resto de los conductores. Estas han sido, entre otras, algunas de las conclusiones de las I Jornadas Internacionales sobre la Europa Comunitaria y la Educación Vial, celebradas en Salamanca entre los días 21 y 23 de junio, y que han servido para poner en común las distintas experiencias de algunos de los países de la Comunidad Económica Europea.



Las jornadas sirvieron de punto de encuentro de muchos especialistas nacionales y extranjeros, cuya preocupación común es que los programas acompañen al niño durante toda su vida escolar.

**E**STAS primeras Jornadas de Educación Vial han constituido el punto de encuentro de diversos especialistas, tanto españoles como de otros países de la Comunidad Europea, quienes han analizado los distintos aspectos que convergen en un problema cada día mayor, que son los accidentes de tráfico. La solución, a todas vistas, pasa por la realización de programas que comiencen en la escuela y acompañen al niño durante el período escolar, haciéndole consciente de su responsabilidad.

#### EDUCACION DESDE LA ESCUELA

Es fundamental, en opinión de todos los ponentes, que la educación vial se empiece a impartir en la escuela primaria para que el niño, lo antes posible, sea crítico con el entorno que le rodea.

A lo largo del período preescolar y, sobre todo, en los cursos de EGB —en el caso español— el niño debe entrar en contacto con todos aquellos comportamientos que, obligatoriamente, le exige la vida en la ciudad. Primero como peatón, luego como ciclista y después como conductor de ciclomotores y automóviles, el niño de hoy vive inmerso en el tráfico rodado. Por esta causa, las experiencias más importantes en el ámbito de la educación vial se sitúan en el entorno de la escuela y la Universidad.

José Luis Rodríguez Diéguez, catedrático de Didáctica de la Universidad de Salamanca, justificó la utilización del término «educación vial», en contraposición a «enseñanza vial», ya que no se ciñe únicamente al conocimiento de las normas y señales de tráfico, sino que trasciende esta perspectiva y se orienta hacia una sensibilización para lograr una postura solidaria y la aceptación, como un valor social, de este comportamiento. «Un ejemplo lo constituye la experiencia de los conductores holandeses frente a los ciclistas. Su actitud no es sólo de cumplimiento estricto de las normas, sino que refleja un sentimiento positivo ante "las reglas del juego" que, en este caso, dan prioridad absoluta a los ciclistas». En esta línea, el profesor Rodríguez destacó que las autoescuelas, único sitio en que se trata el tema con adultos, son únicamente centros de enseñanza vial, en que sólo se prepara a la persona para que aprenda determinados conocimientos.

Victoria del Barrio, profesora de Psicología de la Universidad de Valencia, analizó el hecho de que siendo los accidentes de tráfico la tercera causa de muerte, la media de edad de las víctimas es de 27 años, mucho menor que en los otros dos supuestos (la de muertes por fallo cardíaco es de 74, y la de cáncer, de 65). Otro aspecto a destacar es que, estadísticamente, el mayor porcentaje causal en los accidentes viene dado por el factor humano y que la accidentalidad infantil se ha convertido en

la primera causa de mortalidad, con un 45 por 100 de las muertes, lo que supera las de cualquier otra enfermedad en los países desarrollados. «Estos datos recomiendan el seguimiento de un programa preventivo que, tratándose de conducta vial infantil, parece obvio que se desarrolle en la escuela». No debemos olvidar, por otra parte, que «todo proceso educativo que afecte a un niño ha de contar con el apoyo y la colaboración de los padres», ya que éstos constituyen el entorno más cercano al niño y son los que mantienen una mayor relación emocional con él, sirviéndole de modelo.

#### MOTIVAR A LOS PROFESORES

La preparación de los profesores encargados de impartir en las escuelas los programas de educación vial, debe situarse en el marco de la Universidad. Para ello, se han realizado cursos monográficos en distintos centros de nuestro país, seguidos en cada convocatoria por la plena aceptación de los alumnos. Luis Ayala, director de la Escuela Universitaria de Formación del Profesorado de Málaga, expuso los buenos resultados obtenidos en estos cursos y lanzó a debate la posibilidad de que la Educación Vial sea tema interdisciplinar en vez de, como en la actualidad, estar incluida dentro del área de Ciencias Sociales, ya que «existen áreas de conocimiento tales como la Física Aplicada,



La educación vial, una de las principales misiones de la DGT para formar a los conductores del mañana.

la Didáctica del Lenguaje y otras que pueden aportar un amplio bagaje de experiencias útiles en este tema».

Por otra parte, dirigidos por profesores de la Universidad de Salamanca, se están realizando en la actualidad varios trabajos experimentales con alumnos de EGB —y con sus padres y profesores— para llevar a cabo la medición de actitudes hacia las normas de seguridad vial y los cambios positivos que se van produciendo en estos grupos de estudio.

#### ECHARLE IMAGINACION

La experiencia de quienes trabajan con los chavales en el campo de la educación vial es totalmente positiva y tremendamente motivadora para seguir curso tras curso. Gran cantidad de colegios de EGB de nuestro país, tanto públicos como privados, siguen cada año los programas y concursos marcados por la Dirección General de Tráfico y otros que se deben a su propia preocupación e inventiva. En este aspecto, hay que destacar la importante labor de las distintas policías locales de nuestros municipios, que en muchos casos son los auténticos motores de las actividades realizadas. Quedó constancia, además, del amplio abanico de posibilidades que pueden hacer atractivo para el niño el trabajo de esta materia: desde las manualidades hasta trabajos de carpintería, cerámica o de radioaficio-

mativos, de denuncia o artículos de opinión; la radio cuenta con la inmediatez de recepción del mensaje por lo que su utilidad mayor es para una información puntual, mientras que la televisión puede tener su gran papel en el área educativa, tanto para adultos como para niños.

Destacó el profesor Martínez, por último, «que es lógico que los medios se ocupen más de los sucesos trágicos que de los alegres porque, por la psicología humana, aquéllos despiertan un mayor interés y "venden más"».

#### ESPACIOS EDUCATIVOS

Por otra parte, distintos profesionales de la comunicación analizaron la situación actual en sus respectivos medios. Así, Eduardo Araujo, de TVE, señaló la poca continuidad de los programas educativos, tanto para el público infantil como para adultos. Destacó, además, la dificultad que entraña cambiar el comportamiento de los mayores siendo mucho más sencillo educar al niño. Otro dato a tener en cuenta es la importancia del medio televisivo, aun considerando que ofrece, en la misma programación, módulos educativos y anuncios publicitarios que pueden contradecirse.

Por otra parte, Eduardo García Matilla, de RNE, aseguró que no se han estudiado todas las posibilidades del medio, lo que resta eficacia a algunas campañas realizadas. «Además, en otros países se trabaja con medios más sofisticados, que permiten una información puntual rápida. Aquí la información del tráfico no es buena». En su opinión, «se deben utilizar todo tipo de estrategias, pues cualquier comportamiento puede modificarse».

Por último, Jesús Soria, director de la revista TRAFICO, explicó las razones para incluir en ella un suplemento dedicado a los niños que reflejase las actividades realizadas por los colegios en este área, a la vez que pidió la colaboración de personas y organismos relacionados con el ámbito de la educación vial.

## MASS MEDIA Y EDUCACION VIAL

Cada fin de semana los medios de comunicación dan a conocer el número de accidentes producidos en las carreteras. De la misma manera se hacen eco de las distintas campañas lanzadas para aumentar la seguridad del conductor, ya sea desde la DGT o desde cualquier otra entidad. La posible influencia que estos «mass media» tienen sobre el receptor es, a menudo, motivo de debate. En opinión de José Luis Martínez, profesor de la Facultad de Ciencias de la Información, «esta influencia es mucho menor de lo que se piensa, ya que los cambios producidos a través de los medios son de índole individual y más bien refuerzan actitudes que las modifican. Sí tienen los medios, sin embargo, la posibilidad de conseguir despertar en el receptor el interés por un tema determinado. Así, no fijarán una opinión en un sentido u otro, pero sí conseguirán que se produzca una motivación. De esta manera, si los medios difunden a menudo información sobre tráfico, concienciarán al receptor de la importancia del tema».

Hay que tener en cuenta, además, que no todos los medios sirven para todos los objetivos. Así, en la prensa caben reportajes infor-



La ponente de Portugal, señora Castro, dijo que en su país se trabaja intensamente en la preparación de los profesores.

nado, cada profesor puede dirigir a sus alumnos tomando como base sus propias habilidades. «Además, sin libros de texto se trabajan otras asignaturas: es necesario hacer cálculos, se aprenden palabras nuevas, se trabaja con herramientas, se realizan aulas de naturaleza, teatro, etcétera. Todo es cuestión de echarle imaginación», en la opinión de Felipe Tello, profesor de Toledo.

Los niños no presentan ningún problema para integrarse en estas actividades, incluso fuera del horario escolar, y «lo importante no es sólo que aprendan normas y señales, sino educar en el respeto a los demás para conseguir menos accidentes. Para ello, predicar con el ejemplo es fundamental», añade Guillermo Ojambarrena, profesor de EGB y veterano de la Educación Vial.

#### ESPAÑA Y EUROPA

El alarmante número de accidentes de tráfico es una preocupación creciente en todos los países industrializados. «En la sociedad española —señaló Estrella Rivera, subdirectora general de Circulación Vial— el coche se introduce como un intruso. En un principio, el medio le es hostil y el ciudadano de entonces no duda en hacérselo saber. Sin ninguna duda, el peatón es el primero. Más tarde, sin embargo, esta situación se invierte; la técnica avanza y el automóvil, poco a poco, va haciéndose compañero, y a veces enemigo, exigiendo sitio que hasta ese momento era propiedad única del viandante».

### LAS EXPERIENCIAS DE PORTUGAL, FRANCIA E ITALIA

El camino recorrido en materia de Educación Vial es muy distinto en los países comunitarios. Mientras en Portugal, dentro de una reforma general de su sistema educativo, se está tratando de incluir como obligatorias estas materias —que sólo lo son en la enseñanza primaria— y se trabaja intensamente en la preparación de los profesores, la experiencia francesa pasa por tener esta enseñanza integrada de forma multidisciplinar en cada asignatura. Así, cada profesor sitúa en su programa diversos ejemplos de circulación vial nacidos de la propia experiencia de los alumnos. Por otra parte, los Parques Infantiles de Tráfico no son utilizados en el país vecino, al centrarse los programas de educación vial en situaciones reales.

Una tercera experiencia, la italiana, lleva a cabo desde hace cuatro años una campaña con escolares, haciendo hincapié en el respeto hacia los demás y en la necesidad de solidaridad entre los conductores, inculcándolo a los niños desde la escuela.

La Dirección General de Tráfico nace en 1960 con el objetivo, entre otros, de difundir las reglas de circulación. Es el primer paso en la educación vial, que ya recogía el Código de la Circulación al establecer la difusión de las normas y los posibles peligros que de la circulación podían generarse. Muchos son los pasos andados, algunos por medio de los Parques Infantiles de Tráfico, «la cara más conocida de la educación vial», hasta la creación en 1985 del Centro Superior, ubicado en Salamanca.

Joaquín Díaz Pardo, Administrador Principal de la Dirección General de Transportes de la CEE, comentó que «dentro del ámbito de la Comunidad Europea, además de la actuación que cada país desarrolla a nivel nacional, se están poniendo en práctica, desde comienzos de los años setenta, distintas normativas, uno de cuyos objetivos es conseguir una acción común en todos los Estados miembros». Así, la primera legislación se produce para controlar el estado técnico de los vehículos.

Tras designar 1986 como Año Europeo de la Seguridad Vial, se llevan a cabo estudios que, refiriéndose a los niños, concluyen que «el nivel de accidentalidad infantil, aunque en ligera disminución, debe ser objeto de máxima preocupación al constituir el tramo de cero a cuatro años, aproximadamente, el veinte por 100 de la población europea». Aunque sí existe una preocupación compartida, no hay en la Comunidad un programa común a todos los países en materia de educación vial. Se imparten conocimientos de forma obligatoria en la enseñanza primaria en la mayor parte de los Estados miembros (aunque no en todos) y son los profesores, en la mayor parte de los casos, los encargados de impartir esta enseñanza, cuyo contenido está basado en aspectos referidos a circulación peatonal, comportamiento como viajeros, utilización del transporte escolar y conducción de vehículos de dos ruedas (bicicletas y ciclomotores). En cuanto a los métodos pedagógicos, existe una gran diferencia de unos países a otros, aunque coinciden en la idea de superar una enseñanza aburrida, alejada de la experiencia práctica. Cabe destacar el deseo de los distintos países de conseguir una mayor cooperación internacional, de las que estas I Jornadas pueden ser un buen comienzo.

Juana SANCHEZ  
(enviada especial)



José RUBIO

Los peatones, considerados como uno de los grupos de alto riesgo.

#### PARIS: CONGRESO INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD VIAL

### La conducción, influida por el contexto social

Ha tenido lugar en París un congreso internacional sobre Seguridad Vial, convocado bajo el nombre de «International Symposium on Driving Behaviour in a Social Context». La reunión ha sido organizada por la Prévention Routière francesa y patrocinada por la Comisión de las Comunidades Europeas, la Conferencia Europea de Ministros de Transportes y la colaboración de la Organización Mundial de la Salud.

La reunión se celebró en el Palacio de Congresos parisiense y a ella asistieron representantes de veinticinco países de todo el mundo. Se presentaron en la misma cerca de setenta trabajos, dos de los cuales eran de procedencia española: uno de investigadores adscritos a la Generalitat de Cataluña sobre «El perfil de los conductores infractores del Código, implicados en accidentes en Barcelona», y otro de miembros de la Unidad de Investigación en Seguridad Vial de la Facultad de Psicología de Valencia —colaboradores habituales de esta revista— sobre «Las diferencias interculturales en la percepción del riesgo por parte de los conductores».

En las sesiones científicas del congreso se analizaron extensamente diversos temas monográficos previamente establecidos, como la influencia de los estilos de vida en el estilo de conducción; la importancia de las nuevas tecnologías al servicio de la seguridad vial; la importancia y problemática de la supervisión policial del tráfico; las características de la conducción de personas de elevada edad, etcétera.

La reunión se clausuró con una sesión dedicada a realizar una síntesis de las principales conclusiones. De entre ellas cabe destacar las siguientes: Los accidentes de tráfico en particular y la seguridad vial, en general, son uno de los mayores problemas y retos de la moderna civilización. Es imprescindible incrementar las investigaciones y colaboración entre especialistas de distintas ciencias, para encontrar soluciones que mejoren la seguridad vial en el

mundo. Es necesaria también una mayor colaboración entre los investigadores de los diversos países y entre éstos y los responsables gubernamentales de la seguridad vial. Se pone de manifiesto la enorme preocupación existente a nivel mundial por las altas tasas de accidentalidad entre conductores jóvenes. En numerosas intervenciones e investigaciones presentadas se insiste en los riesgos derivados de la velocidad y el conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas. Se presentan datos de enorme interés sobre los peatones y los conductores de motocicletas como grupos de alto riesgo, sobre los que se considera sería necesario actuar con campañas preventivas específicas. Se insiste en la necesidad de aumentar las campañas informativas y formativas dirigidas a los conductores, a la vez que se ve imprescindible incrementar la dureza en las sanciones para los que transgreden el Código de la Circulación. Se pone de manifiesto, en numerosos trabajos e intervenciones, la dificultad y reticencia por parte de los responsables políticos de la seguridad vial de algunos países, de poner en práctica algunas medidas que contribuirían a disminuir la accidentalidad. Finalmente se insistió en que los sistemas de valores y las costumbres positivas y negativas de las sociedades repercuten notablemente en el estilo de conducción. Ello significa —como indica el título del congreso— que la forma de conducir está, en buena medida, influenciada por el contexto social en el que se desenvuelve la vida del conductor.

### El concurso del verano

Todos aquellos suscriptores que deseen participar en el concurso que publicamos en el número anterior deberán dirigir su postal al apartado de correos 24.001 de Madrid, especificando igualmente el código postal 28080. Este último dato, que no se pedía en la nota que publicamos con las normas del juego, no impide que las postales enviadas a tal fin lleguen a su destino, pero es conveniente hacerlo.

Así pues, las personas que hayan podido enviar ya su participación sin consignar este dato no deben preocuparse, pues no habrá problemas para que concursen.

En ningún caso un concursante podrá recibir más de un premio.

### Tráfico y relaciones públicas

Bajo el título «Tráfico 89», la IX Promoción de Relaciones Públicas del Centro de Estudios Sol, de Madrid, organizó unas jornadas en las que analizaron la realidad de este fenómeno bajo sus distintas vertientes.

Como invitados y ponentes asistieron personalidades tan diversas como Daniel Victoria, presidente de la Confederación de Autoescuelas; Antonio Artero, representante de la Asociación Española de la Carretera; Manuel Niño, subdirector general de Carreteras del MOPU; Francisco Herrera, ex concejal de Tráfico del Ayuntamiento de Madrid; la psicóloga Fermina Sánchez, el letrado Honorato Albir y Jesús Izarzuaga, estos tres últimos en representación de la DGT.

El sector del automóvil y los organismos públicos directamente relacionados con la automoción podrían disponer, a la vuelta del verano, de una moderna pista de ensayos —única en Europa por sus características— donde homologar nuevos vehículos y sus componentes y verificar los distintos sistemas de seguridad en condiciones prácticamente iguales a las de la circulación real.

Las obras de construcción de una pista de ensayo para automóviles, a raíz de un convenio firmado por el INTA (Instituto Nacional de Técnicas Aeroespaciales), Ministerio de Industria y Dirección General de Tráfico, podrían estar culminadas a la vuelta del verano.

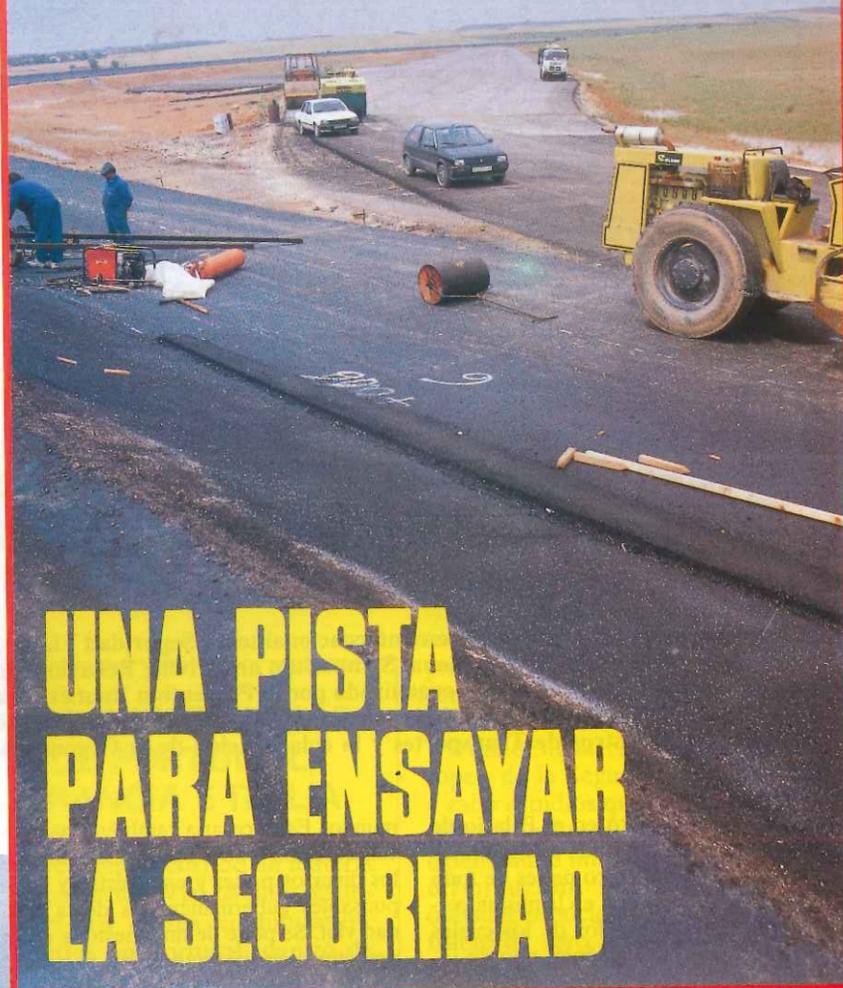
La construcción de esta pista de ensayos, en el marco del rápido crecimiento de nuestro parque automovilístico y del reto tecnológico que supone la incorporación de España a las Comunidades Europeas, obedece a una serie de demandas específicas y urgentes. Por un lado, la Administración necesita instalaciones adecuadas para efectuar los ensayos reglamentarios que garanticen las prestaciones exigibles a los diferentes vehículos, especialmente las que tienen que ver con la seguridad. Asimismo, tanto los fabricantes de automóviles como su industria auxiliar precisaban una pista adecuada donde experimentar sus nuevos productos. Y, por último, la Universidad y centros investigadores pueden desarrollar en ella proyectos de investigación y de formación que permitan disponer de medios básicos para estudios y ensayos en el campo de la automoción.

Por otra parte, la pista de ensayo que se está construyendo en los terrenos que dispone el INTA en Torrejón de Ardoz (Madrid), bajo la dirección técnica del jefe de Área de Circulación de la DGT, Jesús Díez de Ulzurrun y en la que este organismo ha invertido 350 millones de pesetas, servirá para realizar las homologaciones necesarias para garantizar la libre circulación internacional, de acuerdo con los reglamentos de Ginebra, los de la Comunidad Europea y los específicamente nacionales.

#### NO HABIA PISTAS

En la actualidad, los ensayos de homologación vienen realizándolos diversos laboratorios acreditados por el Ministerio de Industria y Energía, como el ya mencionado del INTA, el Laboratorio de Electrotécnica del Patronato de Laboratorios Industriales de la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid, así

## La DGT la inaugurará en breve, en terrenos del INTA en Madrid



# UNA PISTA PARA ENSAYAR LA SEGURIDAD



La estructura anular y el peralte permitirá desarrollar una velocidad de 180 kilómetros por hora, sin necesidad de sujetar el volante.

como los Laboratorios de las Cátedras de Transportes de las ETS de Ingenieros Industriales de Madrid y Barcelona. Sin embargo, ninguna de estas entidades dispone de una pista de pruebas adecuada, por lo que no se podían realizar los pertinentes ensayos previstos en algunos reglamentos, como es el caso de las pruebas de frenado, consumo de combustible, ruidos, etcétera.

Por otro lado, los fabricantes de vehículos y empresas auxiliares de la automoción tampoco cuentan, en general, con instalaciones adecuadas para realizar ensayos. Incluso algunos fabricantes nacionales se ven obligados a realizar ensayos de homologación fuera de España, lo que supone soportar costes muy elevados.

Según un informe de la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid, una pista de ensayos para vehículos está concebida primariamente para la realización en la misma de inspecciones, mediciones y comprobaciones cuantitativas y cualitativas que por su inmediata relación con la seguridad y la perturbación del medio ambiente en el que se mueven los vehículos y sus conductores, precisan una reproducción casi idéntica de las variadas circunstancias de la circulación real. Igualmente, sir-

### Utilidad de la pista

En la pista de ensayos de Torrejón de Ardoz pueden realizarse las siguientes pruebas y verificaciones:

- Frenado y retención en pendientes.
- Aceleración.
- Inscripción en curva.
- Maniobrabilidad y radios de giro.
- Neumáticos.
- Salpicaduras.
- Resonancia.
- Suspensión.
- Vados.
- Ruidos.
- Antiparasitarios.
- Velocidad máxima.
- Consumo de combustible.
- Velocímetro.
- Resistencia de componentes mecánicos.
- Avisadores acústicos.
- Retrovisores (campo de visión).
- Esfuerzo de dirección.
- Desarrollo de proyectos de fabricantes.

ve para la comprobación de la idoneidad de los vehículos y su mejora en relación con otros criterios de valoración como velocidad, fiabilidad, resistencia, maniobrabilidad, manejabilidad, capacidad de superación de obstáculos, largo período entre revisiones y todos aquellos que precisan una cuantificación cada vez más exacta y, por tanto, una reproducción casi idéntica de la circulación real.

#### PRIMERA PISTA EUROPEA DE AGLOMERADO

Por otra parte, el INTA ha efectuado en los últimos años numerosos ensayos de consumo y de velocidad máxima, lo que ha permitido conocer la práctica totalidad de pistas de ensayo existentes en Europa que, básicamente, son de tres tipos: rectilíneas, anulares y tipo hipódromo. Todas ellas, por una u otra causa, presentan inconvenientes. No obstante, los inconvenientes de la pista anular —como es el caso— desaparecen con un diámetro y peralte adecuados. Estas dos circunstancias condicionan que el vehículo no tenga que girar las ruedas para conseguir una trayectoria cerrada en sí misma, y que el valor de la reacción normal al suelo sea lo más próxima posible al peso del vehículo. Incluso la de Torrejón será la primera pista de aglomerado en Europa —las existentes son de hormigón—, lo que hace más real cualquier tipo de prueba.

Además, la elección de pista circular reduce en gran parte los riesgos inherentes a los ensayos de velocidad máxima y permite un mejor trabajo de desarrollo de vehículos por parte de los fabricantes, al no sobrecargar, apenas, las suspensiones ni los neumáticos, y mantener el vehículo en condiciones constantes de carga.

En definitiva, el trazado y características de la pista de pruebas han sido adaptados, tras numerosos estudios, a los diferentes tipos de ensayos que se pretenden realizar. Se trata de un anillo circular de 450 metros de radio, con un desarrollo total de 2.827 metros. Estos casi tres kilómetros de calzada ininterrumpida tienen una anchura de nueve metros, con tres carriles. Su sección transversal es una parábola cúbica empleada en este tipo de pistas porque cumple la condición de que el espaciamiento de las trayectorias es proporcional al incremento de las velocidades. Aunque aún no estaban totalmente rematadas las obras, miembros de esta revista pudieron constatar este fenómeno, de tal manera que el vehículo, con el volante libre, iba ocupando progresivamente el espacio peraltado a medida que se incrementaba la velocidad.

El peralte se ha calculado de forma que su tangente, en el punto más bajo, tenga una pendiente del 1,5 por 100, y del 57,73 por 100 en el más alto. El desnivel entre ambos bordes de la calzada es de 1,812 metros, lo que permite alcanzar, en condiciones de seguridad, los 180 km/h.

Respecto al trazado en alzado, se ha adoptado una pendiente máxima del 1 por 100, situándose los dos puntos —más alto y más bajo— en los extremos de un diámetro que coincide con la configuración del terreno, consiguiéndose una simetría que favorece la realización de los ensayos con los vehículos.

Tanto el tramo ascendente como el descendente tienen la misma longitud y pendiente constante (1.413,7 metros y 1 por 100, respectivamente), y están unidos por los acuerdos parabólicos que cumplen ampliamente las normas a aplicar para el trazado de carreteras y autopistas, con las velocidades más elevadas.

La pista anular tiene un tramo recto en su interior de 400 metros de longitud y 24 metros de anchura, unida al anillo con los correspondientes ramales de entrada y salida, que servirá de pista de frenado.

José Ignacio RODRIGUEZ  
Fotos: Miguel GARROTE



Jose Rubio

Miguel Garrote



La fijación de unos baremos orientativos en las indemnizaciones por daños corporales, fundamentales para su efectividad.

Las aseguradoras proponen crear un centro que centralice los partes de la Guardia Civil para una indemnización rápida.

**L**A valoración de las indemnizaciones por daños corporales derivados de accidentes de tráfico es uno de los elementos más preocupantes en la actualidad para las compañías de seguros y para los propios asegurados. De hecho, este tipo de indemnización tiene una incidencia en torno al 25 por 100 del coste individual de las pólizas de automóviles, con lo que cualquier incidencia al alza de este capítulo tiene un importante reflejo en el coste del seguro. Así, en los últimos tiempos, los usuarios hemos tenido que sufrir varias subidas de las cuotas del seguro, obligatorio y voluntario, en función de la adaptación española a los límites indemnizatorios de la CEE. Este problema, las consecuencias que está provocando en compañías y usuarios y sus posibles soluciones fueron el objeto del V Congreso de Derecho de la Circulación, que organizó en Madrid el Club de Ejecutivos de Seguros y el Instituto de Estudios Superiores de Seguros.

Todos los ponentes han coincidido en señalar la actual ausencia de técnicos especializados preparados adecuadamente para la tasación pericial de este daño. Igualmente, todos coincidieron en la actual situación de injusticia surgida de las sentencias judiciales, que no siempre, ante supuestos muy parecidos, conceden iguales indemnizaciones.

## Para determinar las indemnizaciones por accidentes con daños corporales

# Hacen falta baremos orientadores

### CENTRAL INTERCOMPAÑIAS

Así, Javier de Agustín, director técnico del grupo Victoire, se lamentó de la escasez de acuerdos entre lesionados y compañías aseguradoras del conductor, que, según sus datos, apenas alcanzan el 40 por 100, la cual achacó a la ausencia de unos baremos fijos. Además, debido al colapso de la Justicia, buena parte de la eficacia de la indemnización se pierde y sugirió la creación de una central intercompañías, a la que irían directamente los partes de la Guardia Civil sobre accidentes, lo que permitiría una rápida puesta en acción de las com-

pañías y la asistencia de éstas a los lesionados.

Mientras el doctor Vicente Moya, catedrático de Medicina Legal de la Universidad Complutense de Madrid, realizaba una perspectiva de los daños por accidente en los últimos años, su importancia y previsiones para el futuro, José María Sotomayor, secretario general de SEAIDA, centró su intervención en las diferencias existentes entre casos similares y la desigualdad que esto conlleva, debido a «una valoración estimativa, muy discutible siempre y con muchas cargas subjetivas por parte del juez. Esto explica —señaló Sotomayor—, pero no justi-

fica en modo alguno las desigualdades». En su opinión, estos problemas se superarían con la determinación de unos baremos en los que basarse.

Clemente Auger, magistrado del Tribunal Supremo y presidente de la Audiencia Territorial de Madrid, señaló que «la inexistencia de una valoración material que permita determinar con criterios matemáticos precisos la cuantía de la indemnización crea en esta materia grandes vacilaciones e inseguridades», y se mostró partidario de que, dentro de la discrecionalidad otorgada a los jueces para la fijación de la indemnización, éstos no caigan en el error de fijarlas en función del límite de responsabilidad del seguro, como en la actualidad se está detectando.

### VALORACION HOMOGENEA

Joaquín Alarcón, vicesecretario de SEAIDA, no sólo pidió la intervención de médicos especialistas y actuarios en la información al juez previa a dictar sentencia, sino que concluyó la necesidad «de que el juzgador disponga de criterios o puntos de referencia preestablecidos que le permitan orientarse, con el fin de homogeneizar las indemnizaciones de casos similares». Para ello pidió la creación de una valoración básica, a nivel na-

cional, de los daños, que se basaría en la experiencia y que se modificaría con determinados factores de corrección aplicados en función de criterios subjetivos. Alarcón pormenorizó apuntes para la fijación de las indemnizaciones.

Por su parte, Jaime Santos Briz, magistrado del Tribunal Supremo, analizó el daño moral y su dificultad de indemnización «por la imposibilidad de valorar en dinero entidades puramente ideales, alejadas de toda consideración económica, como los disgustos, los dolores físicos, el resentimiento, las preocupaciones, etcétera». No obstante, el magistrado realizó un exhaustivo repaso a la jurisprudencia en torno al daño moral y destacó la ausencia de una rama que se dedique al derecho de la circulación, lo que dificulta el estudio de este perjuicio en los casos derivados de circulación de vehículos.

Se compararon también las experiencias española, portuguesa, italiana y francesa en torno a estas indemnizaciones. Por parte española, Ricardo de Angel señaló que «la discrecionalidad judicial entraña el riesgo de divergencias (...)», también puntualizó que «esas grandes oscilaciones en materia de valoración de daños hacen difíciles los arreglos amistosos (pues cada una de las partes alberga confianza sobre la posibilidad de una tendencia judi-

cial a su favor), lo que redundará en estímulo y crecimiento de la litigiosidad». Además, en su opinión —bastante generalizada— «ese fenómeno complica los cálculos de las compañías aseguradoras y distorsiona los elementos conducentes a la fijación de las primas».

### TRIBUNAL UNIFICADOR

Dos son los problemas españoles, a juicio de Ricardo de Angel: la ausencia de un tribunal unificador de los distintos criterios indemnizatorios y la ausencia, también, de baremos básicos, lo que se agrava con la inexistencia de expertos en la valoración de los daños producidos por este tipo de accidentes y sus consecuencias futuras.

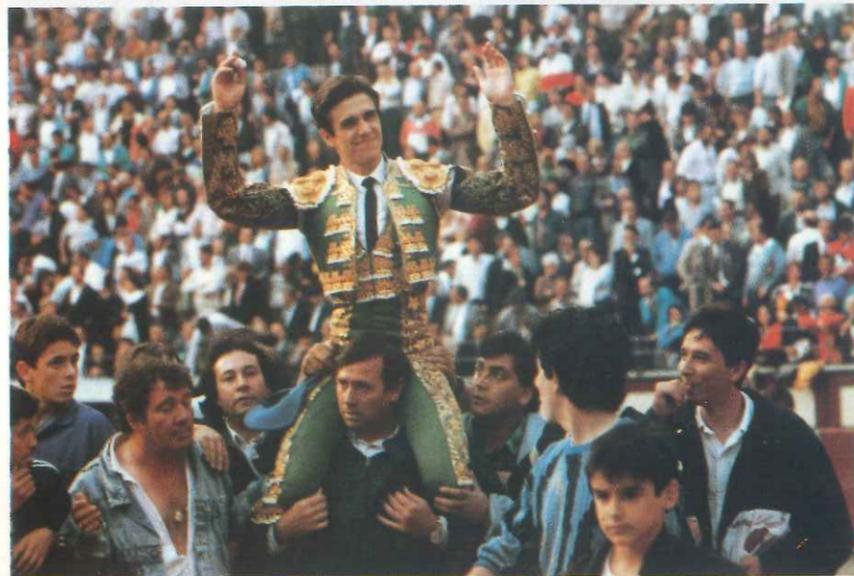
Especial interés tuvo la intervención de Claude Rousseau, director del Centro Francés de Documentación del Daño Corporal, dado que las evaluaciones francesas fueron estimadas muy convenientes en un congreso europeo celebrado en 1988 donde se señaló «que deberían servir de guía para los doce países de la Comunidad». Claude Rousseau entró a pormenorizar los datos que en Francia se tienen en cuenta a la hora de fijar la cuantía de la indemnización por este daño y que se centran, básicamente, en dos fases: la evaluación del daño en términos por un lado económicos y otros no económicos. Igualmente, Francia «ha previsto la publicación regular del importe de las indemnizaciones judiciales y transaccionales» a través de un fichero fácilmente accesible, lo que unifica las indemnizaciones. Igualmente, señaló que las compañías francesas planifican un congreso en el que se reúnan los especialistas de todo el mundo para contrastar los distintos métodos y criterios para fijar las indemnizaciones.

Por último, Enrique Ruiz Vadillo, presidente de la sala segunda del Tribunal Supremo, clausuró estas jornadas con una valoración, desde el punto de vista judicial, del daño corporal. Ruiz Vadillo señaló que hay que evitar las desigualdades y añadió «que sería bueno encontrar un asidero legal, o reglamentario, o incluso por la vía de la Fiscalía General del Estado, para armonizar el montante de las indemnizaciones tanto por causas de muerte como en los supuestos de incapacidad absoluta y relativa, así como en los casos trágicos de gran invalidez».

Juan M. MENENDEZ

«Joselito», el torero madrileño que logró salir a hombros por la puerta grande de las Ventas

**FAMOSOS EN MARCHA**



arrolladora, esto puede suceder en poco tiempo...

—Sí, desde luego Sevilla es mi reto. Es el reto que me queda por conseguir, ya que es muy importante ir a Sevilla y abrir la puerta del Príncipe. Y luego, claro está, en el continente americano, México es la plaza más importante; aunque aún no he actuado en ella, cuando lo haga intentaré abrirla.

—Hablando de México, ¿se te vino el mundo encima cuando sufriste la cornada en Aguascalientes?

—En el primer momento sí, ya que los médicos me dijeron que tendría que estar un mes inmovilizado, y a partir de aquí comencé a hacer ejercicios y la recuperación. En seguida me acordé de Madrid, les pregunté si podría actuar en San Isidro, y me dijeron que lo veían muy difícil. En aquel momento me vine un poco abajo. Pero luego, cuando salí del hospital, saqué fuerzas no sé de dónde, comencé a entrenar como un loco y pude torear en Madrid, que era mi ilusión.

—El primer compromiso tuyo se suspendió por la lluvia, y tu apoderado, Enrique Martín

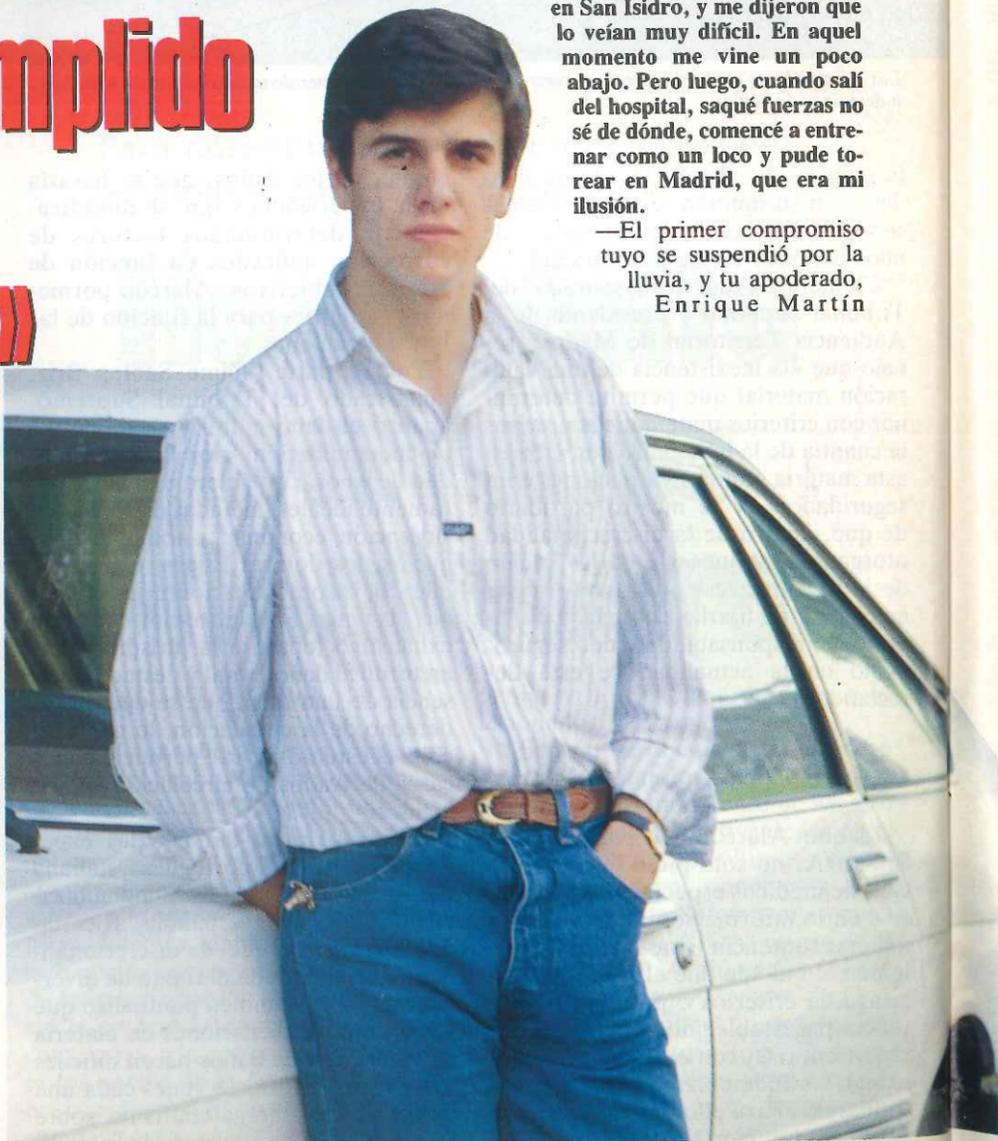
**«Se ha cumplido el sueño de mi vida»**

**J**OSE Miguel Arroyo «Joselito», el diestro madrileño, hizo por fin realidad sus sueños y las expectativas que el mundillo taurino había creado en torno a su persona. Dicen que «a la tercera va la vencida», y así ha sido, ya que en su tercera temporada como matador de toros ha conseguido salir por la puerta grande de la Monumental de las Ventas y durante la feria taurina más importante, la de San Isidro.

—¿Qué sentías cuando estabas traspasando a hombros la puerta grande de las Ventas?

—Sentí una sensación difícil de explicar. Y, como he dicho en diferentes ocasiones, era el sueño de mi vida; pero no pensaba que me pudiese suceder tan pronto, ya que es muy difícil. No obstante, nunca había perdido la ilusión, y cuando ocurrió no sabía qué hacer, si llorar o reír de alegría. Estaba muy emocionado. Ha sido una de las cosas más maravillosas de mi vida.

—Ahora, las siguientes puertas a abrir supongo que serán la del Príncipe, en la Maestranza, y la de la Monumental de México. Y con tu juventud y tu fuerza



Arranz, recibió la mayor alegría, ya que no quería que toreases ese día, con objeto de dar más margen a tu recuperación.

—Sí, él no quería. Estaba muy en contra de que torease en aquella fecha, pero mi ilusión era reaparecer y hacerlo en Madrid, que es mi tierra. Al final, suspensión, afortunadamente para las pretensiones de Enrique y desgraciadamente para mis ilusiones.

**UNA FINCA Y UN MERCEDES**

—Tu sueño, como ya has dicho, era salir por la puerta grande de las Ventas y eso ya lo has conseguido. Pero el sueño generalizado de todos los toreros es comprarse una finca y un buen coche. ¿También lo has conseguido?

—Sí, la finca ya la tengo, y el coche también, me lo compré el año pasado: un Mercedes, aunque no es por el tópico de que los toreros tienen que comprarse un Mercedes, sino porque es un coche muy seguro, y la verdad es que hacemos al año 70, 80 ó 100.000 kilómetros. Yo me paso durante el verano muchos días y muchas noches metido en él, incluso durmiendo; por tanto, hay que llevar un automóvil lo más cómodo y seguro posible.

—José Miguel, tú eres un hombre joven y posiblemente tengas más experiencia en torear que en conducir, pero ¿dónde te sientes más a gusto, frente a un toro o ante el volante de tu coche?

—Delante de un toro, algunas veces. En el coche es otra responsabilidad; tienes que tener cierta lógica y precaución. Pero delante del toro tienes que contar con el animal que tienes enfrente, y aunque indudablemente pasas más miedo, yo me encuentro mejor, ya que es mi profesión y es lo que más me gusta.

—Habitualmente, ¿cómo realizáis los viajes, vas con tu cuadrilla?

—Antes iba con ellos, ya que teníamos una furgoneta y viajábamos todos juntos. Pero ahora tenemos un coche de campo y no cabemos todos en él; así que se vienen dos o tres conmigo en el coche y también, a veces, voy yo con ellos en el todo terreno.

—Para viajar, en tu profesión, lo más cómodo es el coche; pero si tuvieses que hacer un viaje de placer, ¿cómo lo realizarías?

—A mí me gusta el coche, y no es que el avión me dé miedo, pero no me agrada mucho; y el tren tampoco. Prefiero ir en coche; me distraigo más, y si conduzco yo, también. Así que, el coche por encima del tren y del avión.

—Vosotros, que viajáis mucho en verano, cuando más cantidad de coches se mueven por nuestras carreteras, veréis cometer muchas locuras e imprudencias...

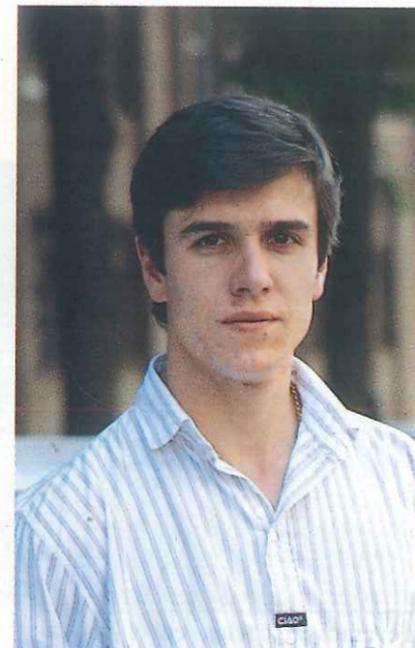
—Yo pienso que muchas de las muertes y accidentes de los que hay son por imprudencias que se cometen. Nosotros, que andamos mucho por las carreteras, tam-

bién hacemos alguna vez las cosas mal, pero procuramos respetar siempre las señales e indicaciones, ya que haciendo esto siempre es más difícil que ocurra algo. No obstante, las peores consecuencias vienen de los adelantamientos indebidos y de los que conducen sin estar en perfecto estado. Eso es lo más peligroso.

**«LAS SUPERSTICIONES SON TONTERIAS»**

—El mundo del toro se encuentra lleno de supersticiones, ¿tú también lo eres?

—A veces sí, pero luego pienso que son tonterías las supersticiones y que no valen para nada, ya que lo que tenga que



ocurrir va a suceder igualmente, sea un día u otro, o lleves el color que sea. Sí lo pienso, pero al final veo que no sirve para nada, y lo que tenga que ser va a ser...

—Precisamente de colores te queremos preguntar, ¿cuáles son tus preferidos para tus vestidos de torero?

—Me visto bastante de claro, pero también me encantan los colores oscuros, muy serios, como el azul marino, burdeos, etcétera. En realidad, me gustan todos.

—¿Pero con oro o con negro?

—Con oro —rotundo en su afirmación—. Con negro tengo uno sólo, que es un verde oliva precioso, y éste es un color que combina perfectamente con el azabache.

—¿Qué cambios se han producido en «Joselito» desde aquel muchacho que fue alumno de la Escuela Taurina de Madrid y que, en cierta medida, se dio a conocer —o al menos yo te descubrí— en aquel festival benéfico pro-damnificados del Nevado del Ruiz (Colombia), donde alternaste con Antoñete, El Cordobés, Palo-

mo Linares, Andrés Hernando y otro joven novillero colombiano, Macareno de Colombia, y donde el único que triunfó fuiste tú, pese al ganado y la lluvia?

—Ciertamente alguno, ya que con el tiempo siempre vas madurando tanto personal como profesionalmente.

—¿Y qué sentiste al verte rodeado de parte de la historia viva de nuestro toreo?

—Antes del festival tenía una gran responsabilidad, porque era Madrid y estaba llena la plaza. También estaba contento, porque siempre me ha gustado participar en actos benéficos, ya que es una buena manera de ayudar a la gente, y ese día se había conseguido el principal objetivo, que era llenar la plaza. La verdad, como te venía diciendo, me sentía responsabilizado porque yo estaba empezando, no era nadie en esto de los toros; y luego, poder actuar al lado de El Cordobés, Antoñete, Palomo Linares y Andrés Hernando. Para mí era una responsabilidad tremenda y a la vez una ilusión grandísima. Y cuando al final triunfé, me sentí muy contento, porque además fue la primera vez que salí por la puerta grande de Madrid, y aunque era un festival también fue maravilloso.

**CUESTION DE EMPEÑO**

—¿Qué les dirías a todos esos chavales que se entrenan día a día, que sueñan con vestirse de luces, y que, como tú, cuando estabas en la escuela taurina, desean triunfar?

—Únicamente lo que me decían a mí cuando estaba en la escuela, que para ser torero sólo hacen falta tres cosas, que son: querer, querer y querer. Cuando uno lo quiere de verdad, pienso que lo consigue y si uno tiene afición y se propone ser torero, lo será.

—¿Y a aquellas personas con las que te vas a cruzar en coche por las carreteras, qué les pedirías?

—Que sean cuidadosos y que cometan el menor número de imprudencias posible. También, que cuando uno esté un poco «alegre», mejor no conducir y esperar a estar bien. En definitiva, que tengan mucho cuidado y mucha prudencia.

—Esta temporada hay una pareja de toreros a los que el aficionado ha enfrentado, profesionalmente hablando, Joselito y Espartaco. ¿Qué te parece?

—Pues nada, ahí estamos para dar guerra. Yo lo que quiero es ser el mejor, y ya que él está en cabeza del escalafón, lo que me propongo es alcanzarle e incluso desbancarle de su sitio, de su trono, y ocuparlo yo.

Así es, así piensa y estos son los deseos de un hombre muy joven, tan sólo veinte años, y de profesión torero: José Miguel Arroyo «Joselito». ¡Suerte, maestro!

Miguel Angel YAÑEZ  
Fotos: José RUBIO

EN esta ocasión quiero narrarles un accidente que presencié hace pocos días en una calle de Madrid y que puede ser un buen ejemplo de lo que no debe hacerse.

Los hechos comenzaron con el frenazo de un coche, que obligó a hacer lo propio a una moto que le seguía. Esta derrapó y sus ocupantes cayeron por los suelos. Como es frecuente observar en la ciudad, uno de ellos no llevaba casco y el otro lo tenía *perfectamente colocado en el codo*. Pues bien: tras los consiguientes frenazos y quiebros de otros coches, uno de los motoristas se incorporó mientras el otro quedaba tendido en el suelo, inmóvil.

Paramos varios automovilistas y nos acercamos a prestar ayuda, pero del gran tumulto que se formó en un principio, sólo dos personas nos acercamos a explorar al herido. El resto simplemente miraba, aunque lo peor eran los comentarios: «¡No lo toquen!», «¡Llévense lo rápidamente!», «Hay que apartarlo, porque no deja pasar», «Está reventado por dentro», «¡Con lo que cuestan hoy las motos...!» Y la insistente pregunta: «¿Cómo ha sucedido?»

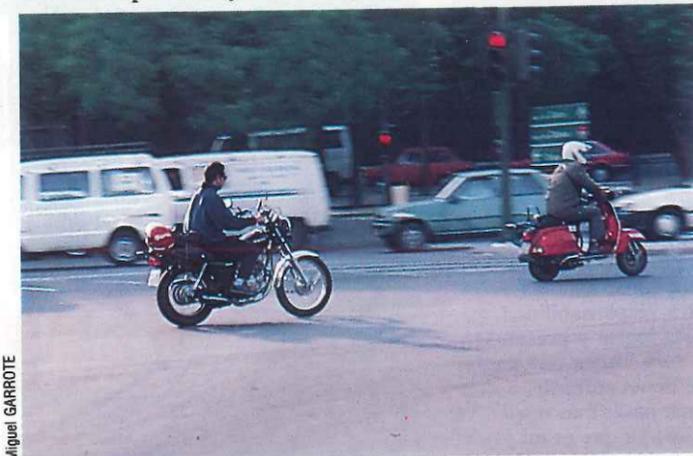
Tras comprobar que no tenía ninguna herida externa que sangrara, le tomamos el pulso y poco a poco fue recuperando la consciencia, lo que me tranquilizó en cierta medida, mientras los «mirones» insistían en sus comentarios desagradables y poco estimulantes. Le dijimos que no se moviera todavía y me dijera si le dolía el cuello, la espalda o las manos. No era así. Después, las piernas. Y me confesó que le dolía la derecha y no podía mover ese pie. Intenté ver el estado de esa pierna, pero el pantalón, muy justo, me lo impidió. No obstante, como no vi sangre, desistí.

Dijimos al herido que, apoyándose en nosotros, fuera levantándose lentamente. Lo consiguió y lo sentamos sobre el capó de un coche, momento en que llegó la Policía Municipal, a la que dimos a conocer que había un herido. Los agentes le pidieron a éste que se fuera al coche policial con ellos, pero les insistimos en que no po-

## Un ejemplo de lo que no debe hacerse

día andar, puesto que acaso sufriese una fractura en la pierna. Pero los agentes insistían, tirando del brazo del accidentado: «Vamos, que estas cosas se quedan frías y es peor».

Ante nuestra insistencia y las expresiones de dolor del herido, cesaron en su empeño. Avisaron a otros compañeros y entre todos lo



Miguel GARROTE

*El uso del casco es fundamental para la seguridad; no hay que llevarlo ni en el codo, como muchos, ni como el segundo de estos motoristas.*

llevamos al coche, en el que fue evacuado. Como ven, la actuación de los agentes no fue precisamente acertada, aunque me consta que esto no es habitual.

### COMO ACTUAR

Pero lo importante es que todos saquemos conclusiones prácticas de cómo actuar:

1. Asegurarnos de que alguien se encarga de avisar a los demás conductores, para evitar un nuevo accidente.

2. Comprobar el estado del herido, tomándole el pulso y viendo si está consciente, aunque muchas veces sólo está aturdido y va respondiendo lentamente.

3. Tranquilizarlo en lo posible. Al herido hay que preguntarle su nombre de pila y llamarlo por él, añadiendo frases como «tranquilí-

zate, que estamos para ayudarte en todo», «no te muevas todavía y dime dónde te duele» (se explora la zona que nos indique, para ver qué lesión existe). Hay que asegurarse de que no le duele el cuello ni la espalda (para descartar, en todo caso, una lesión en la columna), pedirle que mueva los miembros superiores y, a continuación, los inferiores, y si se halla con fuerzas, levantarlo con nuestra ayuda, pero sin obligarle ni tirar de él.

Deben evitarse comentarios sobre otros heridos que pudieran estar peor que él, reproches en torno a su culpabilidad en el accidente, interrogatorios innecesarios en ese momento, lamentaciones sobre

cómo quedó el vehículo y, en general, todos esos comentarios de los que sólo se dedican a mirar.

Confiamos en que todo lo expuesto sirva de orientación para saber cómo podemos ayudar a un accidentado *también animicamente*, ya que los primeros momentos son los más terribles para él.

También hay que tener muy presente el no mover a los heridos hasta que no sepamos qué les sucede. Un ejemplo muy claro pueden ser los recientes accidentes vistos por televisión en la Fórmula 1 y en el Mundial de Motociclismo. Todos comprobamos que, a pesar de estar los servicios médicos en el lugar del accidente, los heridos suelen estar bastante tiempo sin ser movidos, en la misma pista, hasta saber realmente el alcance de sus lesiones. Ya dijimos un día a nuestros lectores que esto es básico para no aumentar el daño sufrido.



## Prestigio social

AHORA lleva minifaldas diminutas, como todas las chicas de su edad, y apenas se advierte algún rastro de aquel episodio sobre su piel tensa de adolescente, pero yo aún la recuerdo ensangrentada, con los ojos hinchados de lágrimas y la voz borboteante, apenas capaz de expresar entre suspiros el terror de una niña asustada.

En cierto sentido, he empezado a tener una hermana hace muy poco tiempo. Hasta ahora, ella que nació once años después que yo, se había limitado a pasar sucesivamente por las fases de bebé encantador, juguete vivo, curiosa máquina parlante, cría pesadísima y tonta de remate con la peor edad del pavo conocida. Ahora por fin es una hermana, alguien con quien hablar y recordar cosas insignificantes, a quien se puede llevar al cine y de compras, en quien se puede confiar, a quien se puede pedir ayuda, de quien se puede estar seguro de recibirla. Pero no la quiero ni más ni menos que entonces, aquella horrible tarde en que recibió el peor susto de su vida.

Siempre hemos veraneado en la sierra de Madrid, en una casa vieja y grande, situada cerca de lo que antaño era un pueblecito apacible de casas de granito con cubiertas de pizarra, entre pinos viejos y caminos estrechos flanqueados por hileras gemelas de chopos blancos de tronco frágil. Nuestro jardín lindaba con unas eras, y en septiembre, poco antes de volver al colegio, mi madre, que había veraneado allí antes que nosotros y tenía muchos amigos entre los vecinos del pueblo, me encaramaba sobre el trillo para que diera un paseo sobre la paja recién cortada, el simple rito que ponía punto y final a los largos y maravillosos veranos de mi infancia.

Mónica nunca montó en el trillo, no llegó a tiempo. Un buen año, al llegar a Becerril, nos encontramos

con que habían vendido las eras. Ya no habría más siegas, y el casi imperceptible ritmo que marcaba el paso de los animales de tiro por el sembrado se vio reemplazado antes de que nos diéramos cuenta por la enloquecedora sinfonía de un auténtico ejército de camiones y hormigoneras, que hicieron brotar urbanizaciones enteras de chalés unifamiliares como por ensalmo, hasta borrar el último rastro de mi añorado circuito de carreras.

Aquel nuevo paisaje fue el escenario de los veranos infantiles de mi hermana, para quien el desarrollo inmobiliario del entorno, que convirtió el emplazamiento de nuestra casa en un lugar casi céntrico con respecto a un pueblo que cada vez lo parecía menos, resultó una auténtica bendición, pues le permitió integrarse en una enorme pandilla de niñas de su edad cuyas casas estaban todas muy cerca entre sí. Nosotros, los mayores, nos acostumbramos pronto a perderla de vista. Todas las tardes, cuando más calor hacía y con el último bocado del postre en la boca, desaparecía corriendo por el nuevo camino para ir a buscar a tal o cual amiga, exactamente igual que mis hermanos y yo misma habíamos hecho en otros tiempos, como nuestros padres hicieron antes que nosotros, sin pensar en que pudiera sucederle algo más grave que arañarse las piernas entre las piedras del río o caerse montando en bicicleta, como, por otra parte, nos habíamos caído todos.

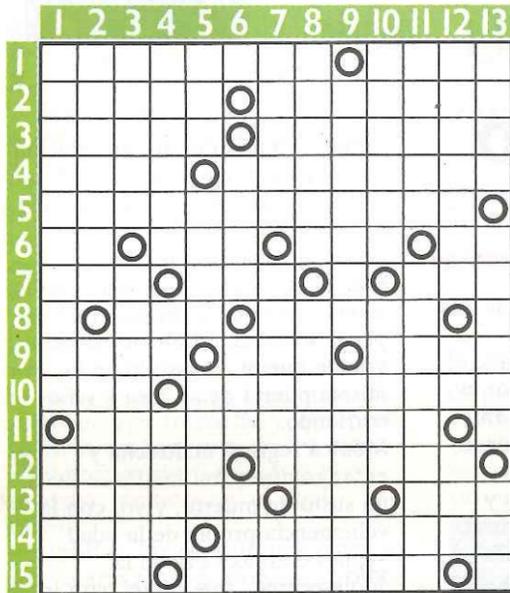
No contábamos con la irreparable imbecilidad de unos padres que al parecer son capaces de arriesgar la vida de sus hijos y la de los hijos de los demás en aras del dudoso prestigio social expresado por el número de motores de explosión que sea capaz de albergar su garaje,

siempre, por supuesto, en relación con el garaje del vecino. Y así, una tarde cualquiera, cuando una niña de unos siete años, mi hermana, caminaba tranquilamente por un sendero peatonal, otro niño de diez u once años, encaramado a duras penas sobre una motocicleta más grande que él, la arrolló en la misma puerta de su casa y salió corriendo.

Mónica regresó maltrecha y ensangrentada, mi madre se llevó un susto de muerte, y yo, con la vehemencia propia de la edad —pues entonces era yo la adolescente—, me ofrecí para ir inmediatamente al cuartelillo del pueblo a poner una denuncia contra el padre de aquel peligro público, al que conocíamos de vista. Pero lo primero era ir al médico. Cuando regresamos, con mi hermana vendada y todavía llorosa, recibimos la visita de aquel vecino ejemplar que, ante la mirada estupefacta de mi madre, que le reprochaba el haber dejado la moto al alcance de un niño tan pequeño, nos comunicó que el vehículo en cuestión pertenecía a su hijo —él tenía una moto mucho más potente— y que no comprendía cómo había ocurrido todo aquello porque el crío conducía estupendamente. Nos pedía perdón, en cualquier caso, y nos rogaba que no le denunciáramos, pues el juicio podía costarle la pérdida del carné de conducir.

Mi madre dejó correr aquel asunto, invocando la necesidad de estar a bien con los vecinos y el hecho de que, al fin y al cabo, todo se había quedado en un susto. Yo nunca estuve de acuerdo con esa decisión y traté en vano de ponerla de mi parte. Quince días más tarde, aquel niño sacó de nuevo la moto, y si no atropelló a nadie más fue por una pura cuestión de suerte. Sus padres, imagino, volverían entonces a respirar tranquilos, satisfechos al ver cómo sus pesetas cabalgaban nuevamente ante las narices de sus vecinos.

## CRUCIGRAMA



**HORIZONTALES.**—1: Rey legendario de Micenas y de Argos. Parte posterior de la nave. 2: Extraer. Perezosas, negligentes. 3: Rey de Epiro, esposo de Antígona. Diera noticia. 4: Adverbio latino que significa además. Tramposas, embusteras. 5: Quitárselas el pellejo a las reses. 6: Matricula española. Sobrino de Abraham, cuya esposa fue convertida en estatua de sal. Lugar donde se trilla la mies. Lengua provenzal. 7: Punto de la nave donde coinciden la cuadra y la amura. Antiguo gorro militar. Consonante. En numeración romana, quinientos cincuenta y uno. 8: Vocal. Ligo con cuerdas. Rama del árbol que cae hacia el suelo. Consonante. 9: Nombre infantil de la niñera. Cerveza inglesa. Maltratar, deslucir. 10: En este lugar. Inundábalo de agua. 11: Colocáramos por encima el cabello. Consonante. 12: Dé en el blanco. Aromas, fragancias. 13: Vertiente de una montaña. Terminación verbal. Flor heráldica. 14: Labras la tierra. En sentido figurado y familiarmente, chistoso, festivo. 15: Aparejo de mallas para la pesca. Recipientes de madera para el transporte de líquidos. Consonante.

**VERTICALES.**—1: Silicato de alúmina y de magnesia con hierro, sosa y potasa. Alero del tejado. 2: El que toca cierto instrumento músico de viento. Tributaré homenaje de sumisión. 3: Ciertas medidas agrarias inglesas. Desdicha, infortunio. 4: Piedra caliza muy dura capaz de hermoso pulimento. Símbolo químico del tántalo. Nombre propio de mujer. 5: En Aragón, conjunto de tablas de huerta. Papagayo. Hijo de Jacob. Consonante. 6: Abreviatura de punto cardinal. De elevada estatura. Medida antigua de longitud. Condimento culinario. 7: Rezara. Gracia, donaire. Prefijo que denota privación. 8: Cayese nieve. Certifique la legitimidad de un documento. 9: Máquina pequeña de imprimir. Dicese del que no tiene moral. 10: Póngala el pie encima. Costado izquierdo de la embarcación mirando desde la proa. Nota musical. 11: Se atreviera. Abandonásele a su suerte. 12: Especie de sombrilla para protegerse del sol. Matricula española. Tratamiento de nobleza inglesa. 13: Agarraderos. Nubes que presentan el aspecto de una masa de filamentos. Llamada de auxilio.

## JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



## JEROGLIFICO



¿Sabes que dice que la culpa es tuya?

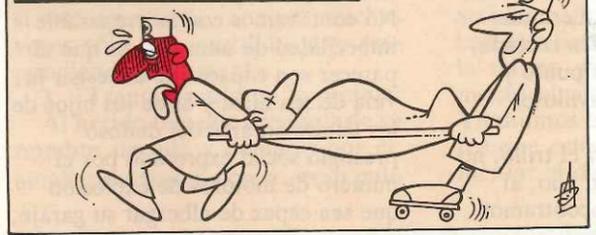
## SOLUCIONES

**AL CRUCIGRAMA:** 1: Agamenón. 2: Sacar. 3: Pirro. 4: Avisa. 5: Arana. 6: Desollaselas. 7: Or. 8: Lot. 9: Ros. 10: V. D.L. 11: Ato. 12: Alabe. 13: Aca. 14: Anegabalo. 15: Ato. 16: Ato. 17: Ato. 18: Ato. 19: Ato. 20: Ato. 21: Ato. 22: Ato. 23: Ato. 24: Ato. 25: Ato. 26: Ato. 27: Ato. 28: Ato. 29: Ato. 30: Ato. 31: Ato. 32: Ato. 33: Ato. 34: Ato. 35: Ato. 36: Ato. 37: Ato. 38: Ato. 39: Ato. 40: Ato. 41: Ato. 42: Ato. 43: Ato. 44: Ato. 45: Ato. 46: Ato. 47: Ato. 48: Ato. 49: Ato. 50: Ato. 51: Ato. 52: Ato. 53: Ato. 54: Ato. 55: Ato. 56: Ato. 57: Ato. 58: Ato. 59: Ato. 60: Ato. 61: Ato. 62: Ato. 63: Ato. 64: Ato. 65: Ato. 66: Ato. 67: Ato. 68: Ato. 69: Ato. 70: Ato. 71: Ato. 72: Ato. 73: Ato. 74: Ato. 75: Ato. 76: Ato. 77: Ato. 78: Ato. 79: Ato. 80: Ato. 81: Ato. 82: Ato. 83: Ato. 84: Ato. 85: Ato. 86: Ato. 87: Ato. 88: Ato. 89: Ato. 90: Ato. 91: Ato. 92: Ato. 93: Ato. 94: Ato. 95: Ato. 96: Ato. 97: Ato. 98: Ato. 99: Ato. 100: Ato. 101: Ato. 102: Ato. 103: Ato. 104: Ato. 105: Ato. 106: Ato. 107: Ato. 108: Ato. 109: Ato. 110: Ato. 111: Ato. 112: Ato. 113: Ato. 114: Ato. 115: Ato. 116: Ato. 117: Ato. 118: Ato. 119: Ato. 120: Ato. 121: Ato. 122: Ato. 123: Ato. 124: Ato. 125: Ato. 126: Ato. 127: Ato. 128: Ato. 129: Ato. 130: Ato. 131: Ato. 132: Ato. 133: Ato. 134: Ato. 135: Ato. 136: Ato. 137: Ato. 138: Ato. 139: Ato. 140: Ato. 141: Ato. 142: Ato. 143: Ato. 144: Ato. 145: Ato. 146: Ato. 147: Ato. 148: Ato. 149: Ato. 150: Ato. 151: Ato. 152: Ato. 153: Ato. 154: Ato. 155: Ato. 156: Ato. 157: Ato. 158: Ato. 159: Ato. 160: Ato. 161: Ato. 162: Ato. 163: Ato. 164: Ato. 165: Ato. 166: Ato. 167: Ato. 168: Ato. 169: Ato. 170: Ato. 171: Ato. 172: Ato. 173: Ato. 174: Ato. 175: Ato. 176: Ato. 177: Ato. 178: Ato. 179: Ato. 180: Ato. 181: Ato. 182: Ato. 183: Ato. 184: Ato. 185: Ato. 186: Ato. 187: Ato. 188: Ato. 189: Ato. 190: Ato. 191: Ato. 192: Ato. 193: Ato. 194: Ato. 195: Ato. 196: Ato. 197: Ato. 198: Ato. 199: Ato. 200: Ato. 201: Ato. 202: Ato. 203: Ato. 204: Ato. 205: Ato. 206: Ato. 207: Ato. 208: Ato. 209: Ato. 210: Ato. 211: Ato. 212: Ato. 213: Ato. 214: Ato. 215: Ato. 216: Ato. 217: Ato. 218: Ato. 219: Ato. 220: Ato. 221: Ato. 222: Ato. 223: Ato. 224: Ato. 225: Ato. 226: Ato. 227: Ato. 228: Ato. 229: Ato. 230: Ato. 231: Ato. 232: Ato. 233: Ato. 234: Ato. 235: Ato. 236: Ato. 237: Ato. 238: Ato. 239: Ato. 240: Ato. 241: Ato. 242: Ato. 243: Ato. 244: Ato. 245: Ato. 246: Ato. 247: Ato. 248: Ato. 249: Ato. 250: Ato. 251: Ato. 252: Ato. 253: Ato. 254: Ato. 255: Ato. 256: Ato. 257: Ato. 258: Ato. 259: Ato. 260: Ato. 261: Ato. 262: Ato. 263: Ato. 264: Ato. 265: Ato. 266: Ato. 267: Ato. 268: Ato. 269: Ato. 270: Ato. 271: Ato. 272: Ato. 273: Ato. 274: Ato. 275: Ato. 276: Ato. 277: Ato. 278: Ato. 279: Ato. 280: Ato. 281: Ato. 282: Ato. 283: Ato. 284: Ato. 285: Ato. 286: Ato. 287: Ato. 288: Ato. 289: Ato. 290: Ato. 291: Ato. 292: Ato. 293: Ato. 294: Ato. 295: Ato. 296: Ato. 297: Ato. 298: Ato. 299: Ato. 300: Ato. 301: Ato. 302: Ato. 303: Ato. 304: Ato. 305: Ato. 306: Ato. 307: Ato. 308: Ato. 309: Ato. 310: Ato. 311: Ato. 312: Ato. 313: Ato. 314: Ato. 315: Ato. 316: Ato. 317: Ato. 318: Ato. 319: Ato. 320: Ato. 321: Ato. 322: Ato. 323: Ato. 324: Ato. 325: Ato. 326: Ato. 327: Ato. 328: Ato. 329: Ato. 330: Ato. 331: Ato. 332: Ato. 333: Ato. 334: Ato. 335: Ato. 336: Ato. 337: Ato. 338: Ato. 339: Ato. 340: Ato. 341: Ato. 342: Ato. 343: Ato. 344: Ato. 345: Ato. 346: Ato. 347: Ato. 348: Ato. 349: Ato. 350: Ato. 351: Ato. 352: Ato. 353: Ato. 354: Ato. 355: Ato. 356: Ato. 357: Ato. 358: Ato. 359: Ato. 360: Ato. 361: Ato. 362: Ato. 363: Ato. 364: Ato. 365: Ato. 366: Ato. 367: Ato. 368: Ato. 369: Ato. 370: Ato. 371: Ato. 372: Ato. 373: Ato. 374: Ato. 375: Ato. 376: Ato. 377: Ato. 378: Ato. 379: Ato. 380: Ato. 381: Ato. 382: Ato. 383: Ato. 384: Ato. 385: Ato. 386: Ato. 387: Ato. 388: Ato. 389: Ato. 390: Ato. 391: Ato. 392: Ato. 393: Ato. 394: Ato. 395: Ato. 396: Ato. 397: Ato. 398: Ato. 399: Ato. 400: Ato. 401: Ato. 402: Ato. 403: Ato. 404: Ato. 405: Ato. 406: Ato. 407: Ato. 408: Ato. 409: Ato. 410: Ato. 411: Ato. 412: Ato. 413: Ato. 414: Ato. 415: Ato. 416: Ato. 417: Ato. 418: Ato. 419: Ato. 420: Ato. 421: Ato. 422: Ato. 423: Ato. 424: Ato. 425: Ato. 426: Ato. 427: Ato. 428: Ato. 429: Ato. 430: Ato. 431: Ato. 432: Ato. 433: Ato. 434: Ato. 435: Ato. 436: Ato. 437: Ato. 438: Ato. 439: Ato. 440: Ato. 441: Ato. 442: Ato. 443: Ato. 444: Ato. 445: Ato. 446: Ato. 447: Ato. 448: Ato. 449: Ato. 450: Ato. 451: Ato. 452: Ato. 453: Ato. 454: Ato. 455: Ato. 456: Ato. 457: Ato. 458: Ato. 459: Ato. 460: Ato. 461: Ato. 462: Ato. 463: Ato. 464: Ato. 465: Ato. 466: Ato. 467: Ato. 468: Ato. 469: Ato. 470: Ato. 471: Ato. 472: Ato. 473: Ato. 474: Ato. 475: Ato. 476: Ato. 477: Ato. 478: Ato. 479: Ato. 480: Ato. 481: Ato. 482: Ato. 483: Ato. 484: Ato. 485: Ato. 486: Ato. 487: Ato. 488: Ato. 489: Ato. 490: Ato. 491: Ato. 492: Ato. 493: Ato. 494: Ato. 495: Ato. 496: Ato. 497: Ato. 498: Ato. 499: Ato. 500: Ato. 501: Ato. 502: Ato. 503: Ato. 504: Ato. 505: Ato. 506: Ato. 507: Ato. 508: Ato. 509: Ato. 510: Ato. 511: Ato. 512: Ato. 513: Ato. 514: Ato. 515: Ato. 516: Ato. 517: Ato. 518: Ato. 519: Ato. 520: Ato. 521: Ato. 522: Ato. 523: Ato. 524: Ato. 525: Ato. 526: Ato. 527: Ato. 528: Ato. 529: Ato. 530: Ato. 531: Ato. 532: Ato. 533: Ato. 534: Ato. 535: Ato. 536: Ato. 537: Ato. 538: Ato. 539: Ato. 540: Ato. 541: Ato. 542: Ato. 543: Ato. 544: Ato. 545: Ato. 546: Ato. 547: Ato. 548: Ato. 549: Ato. 550: Ato. 551: Ato. 552: Ato. 553: Ato. 554: Ato. 555: Ato. 556: Ato. 557: Ato. 558: Ato. 559: Ato. 560: Ato. 561: Ato. 562: Ato. 563: Ato. 564: Ato. 565: Ato. 566: Ato. 567: Ato. 568: Ato. 569: Ato. 570: Ato. 571: Ato. 572: Ato. 573: Ato. 574: Ato. 575: Ato. 576: Ato. 577: Ato. 578: Ato. 579: Ato. 580: Ato. 581: Ato. 582: Ato. 583: Ato. 584: Ato. 585: Ato. 586: Ato. 587: Ato. 588: Ato. 589: Ato. 590: Ato. 591: Ato. 592: Ato. 593: Ato. 594: Ato. 595: Ato. 596: Ato. 597: Ato. 598: Ato. 599: Ato. 600: Ato. 601: Ato. 602: Ato. 603: Ato. 604: Ato. 605: Ato. 606: Ato. 607: Ato. 608: Ato. 609: Ato. 610: Ato. 611: Ato. 612: Ato. 613: Ato. 614: Ato. 615: Ato. 616: Ato. 617: Ato. 618: Ato. 619: Ato. 620: Ato. 621: Ato. 622: Ato. 623: Ato. 624: Ato. 625: Ato. 626: Ato. 627: Ato. 628: Ato. 629: Ato. 630: Ato. 631: Ato. 632: Ato. 633: Ato. 634: Ato. 635: Ato. 636: Ato. 637: Ato. 638: Ato. 639: Ato. 640: Ato. 641: Ato. 642: Ato. 643: Ato. 644: Ato. 645: Ato. 646: Ato. 647: Ato. 648: Ato. 649: Ato. 650: Ato. 651: Ato. 652: Ato. 653: Ato. 654: Ato. 655: Ato. 656: Ato. 657: Ato. 658: Ato. 659: Ato. 660: Ato. 661: Ato. 662: Ato. 663: Ato. 664: Ato. 665: Ato. 666: Ato. 667: Ato. 668: Ato. 669: Ato. 670: Ato. 671: Ato. 672: Ato. 673: Ato. 674: Ato. 675: Ato. 676: Ato. 677: Ato. 678: Ato. 679: Ato. 680: Ato. 681: Ato. 682: Ato. 683: Ato. 684: Ato. 685: Ato. 686: Ato. 687: Ato. 688: Ato. 689: Ato. 690: Ato. 691: Ato. 692: Ato. 693: Ato. 694: Ato. 695: Ato. 696: Ato. 697: Ato. 698: Ato. 699: Ato. 700: Ato. 701: Ato. 702: Ato. 703: Ato. 704: Ato. 705: Ato. 706: Ato. 707: Ato. 708: Ato. 709: Ato. 710: Ato. 711: Ato. 712: Ato. 713: Ato. 714: Ato. 715: Ato. 716: Ato. 717: Ato. 718: Ato. 719: Ato. 720: Ato. 721: Ato. 722: Ato. 723: Ato. 724: Ato. 725: Ato. 726: Ato. 727: Ato. 728: Ato. 729: Ato. 730: Ato. 731: Ato. 732: Ato. 733: Ato. 734: Ato. 735: Ato. 736: Ato. 737: Ato. 738: Ato. 739: Ato. 740: Ato. 741: Ato. 742: Ato. 743: Ato. 744: Ato. 745: Ato. 746: Ato. 747: Ato. 748: Ato. 749: Ato. 750: Ato. 751: Ato. 752: Ato. 753: Ato. 754: Ato. 755: Ato. 756: Ato. 757: Ato. 758: Ato. 759: Ato. 760: Ato. 761: Ato. 762: Ato. 763: Ato. 764: Ato. 765: Ato. 766: Ato. 767: Ato. 768: Ato. 769: Ato. 770: Ato. 771: Ato. 772: Ato. 773: Ato. 774: Ato. 775: Ato. 776: Ato. 777: Ato. 778: Ato. 779: Ato. 780: Ato. 781: Ato. 782: Ato. 783: Ato. 784: Ato. 785: Ato. 786: Ato. 787: Ato. 788: Ato. 789: Ato. 790: Ato. 791: Ato. 792: Ato. 793: Ato. 794: Ato. 795: Ato. 796: Ato. 797: Ato. 798: Ato. 799: Ato. 800: Ato. 801: Ato. 802: Ato. 803: Ato. 804: Ato. 805: Ato. 806: Ato. 807: Ato. 808: Ato. 809: Ato. 810: Ato. 811: Ato. 812: Ato. 813: Ato. 814: Ato. 815: Ato. 816: Ato. 817: Ato. 818: Ato. 819: Ato. 820: Ato. 821: Ato. 822: Ato. 823: Ato. 824: Ato. 825: Ato. 826: Ato. 827: Ato. 828: Ato. 829: Ato. 830: Ato. 831: Ato. 832: Ato. 833: Ato. 834: Ato. 835: Ato. 836: Ato. 837: Ato. 838: Ato. 839: Ato. 840: Ato. 841: Ato. 842: Ato. 843: Ato. 844: Ato. 845: Ato. 846: Ato. 847: Ato. 848: Ato. 849: Ato. 850: Ato. 851: Ato. 852: Ato. 853: Ato. 854: Ato. 855: Ato. 856: Ato. 857: Ato. 858: Ato. 859: Ato. 860: Ato. 861: Ato. 862: Ato. 863: Ato. 864: Ato. 865: Ato. 866: Ato. 867: Ato. 868: Ato. 869: Ato. 870: Ato. 871: Ato. 872: Ato. 873: Ato. 874: Ato. 875: Ato. 876: Ato. 877: Ato. 878: Ato. 879: Ato. 880: Ato. 881: Ato. 882: Ato. 883: Ato. 884: Ato. 885: Ato. 886: Ato. 887: Ato. 888: Ato. 889: Ato. 890: Ato. 891: Ato. 892: Ato. 893: Ato. 894: Ato. 895: Ato. 896: Ato. 897: Ato. 898: Ato. 899: Ato. 900: Ato. 901: Ato. 902: Ato. 903: Ato. 904: Ato. 905: Ato. 906: Ato. 907: Ato. 908: Ato. 909: Ato. 910: Ato. 911: Ato. 912: Ato. 913: Ato. 914: Ato. 915: Ato. 916: Ato. 917: Ato. 918: Ato. 919: Ato. 920: Ato. 921: Ato. 922: Ato. 923: Ato. 924: Ato. 925: Ato. 926: Ato. 927: Ato. 928: Ato. 929: Ato. 930: Ato. 931: Ato. 932: Ato. 933: Ato. 934: Ato. 935: Ato. 936: Ato. 937: Ato. 938: Ato. 939: Ato. 940: Ato. 941: Ato. 942: Ato. 943: Ato. 944: Ato. 945: Ato. 946: Ato. 947: Ato. 948: Ato. 949: Ato. 950: Ato. 951: Ato. 952: Ato. 953: Ato. 954: Ato. 955: Ato. 956: Ato. 957: Ato. 958: Ato. 959: Ato. 960: Ato. 961: Ato. 962: Ato. 963: Ato. 964: Ato. 965: Ato. 966: Ato. 967: Ato. 968: Ato. 969: Ato. 970: Ato. 971: Ato. 972: Ato. 973: Ato. 974: Ato. 975: Ato. 976: Ato. 977: Ato. 978: Ato. 979: Ato. 980: Ato. 981: Ato. 982: Ato. 983: Ato. 984: Ato. 985: Ato. 986: Ato. 987: Ato. 988: Ato. 989: Ato. 990: Ato. 991: Ato. 992: Ato. 993: Ato. 994: Ato. 995: Ato. 996: Ato. 997: Ato. 998: Ato. 999: Ato. 1000: Ato.



## SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En este cuadro de letras figuran diez sinónimos de la palabra «accidente». 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 palabras. Con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacionada con este mismo tema.



BCK/ALLIANCE



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



# 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



● PUNTOS CONFLICTIVOS  
 ■ OBRAS  
 — OTROS ITINERARIOS

CHABO LAZ