

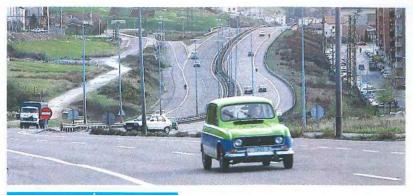
Sumario

12 LOS CHICOS TUVIERON LA PALABRA

Son los conductores del mañana, que en algunos casos ya es hoy, y queríamos saber qué piensan sobre el tráfico en sus distintas vertientes. Por eso reunimos a un grupo de muchachos de 8.º de EGB para que nos mostraran sus inquietudes, sus problemas, sus reclamaciones en esta materia. En una reunión convocada por esta revista, los chicos tuvieron oportunidad de plantear todo cuanto quisieron y preguntar aquello que se les antojó a los máximos responsables de la DGT, encabezados por su director general, Miguel Muñoz.







secciones

La locura del mes	3
Conducir mejor	4
Cartas	6
Editorial	9
Disco verde	10
Mi carril	11
Humor	22
Tráfico del motor	23
Mecánica fácil	26
Taller de opinión	28
TRAFICO Chico (suplemento infantil)	
Motociclismo	30
El parque automovilístico, al día	32
Kilómetro a kilómetro	33
El maletero	49
Primeros auxilios	50

ANA BELEN: VIAJE APASIONANTE

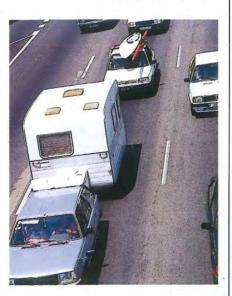
La pluma en el asfalto ...

Pasatiempos

Asegura Ana Belén que viajar es algo apasionante. No es extraña esta forma de pensar si, como dice el autor de la entrevista, «Ana Belén es un viaje continuo y continuado a la búsqueda de algo siempre más allá». En ella, Ana nos cuenta algunos de sus viajes a través de su trayectoria profesional, su música, su teatro, su cine. Un viaje único el de esta mujer, nuestra «famosa en marcha» de este mes.

38 HACIA LA LEY DEL TRAFICO

La exigencia constitucional de que la normativa del tráfico quedase regulada mediante una ley ordinaria, así como la ordenación y racionalización del viejo Código de la Circulación, que ya ha cumplido cincuenta y cinco años, han traído de la mano la Ley de Bases de la Seguridad Vial. Una ley que, en un año, permitirá el articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.



19 EL FINAL DEL VERANO

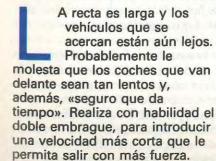
Han concluido las vacaciones de verano y, como desgraciadamente es habitual año a año, muchas vidas han quedado en la carretera. Es el triste balance de un tiempo que para todos debería haber sido feliz y que, a pesar de los esfuerzos por parte de tantos —entre los que esta revista se encuentra—, ha vuelto a ampliar las frías y negras estadísticas de lo que jamás debería ser.



LA LOCURA DEL MES

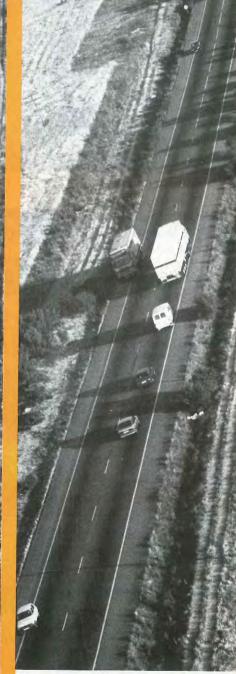
Fotografías captadas por los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.







L motor, al límite de revoluciones, apenas consigue imprimir al peso pesado una mínima diferencia de velocidad respecto a los vehículos que adelanta, mientras que los que vienen de frente están ya muy cerca...



AN cerca, que no tiene más remedio que refugiarse en el arcén y evitar así un abrazo mortal con el coloso rodante.

Menos mal que había arcén.









N varios capítulos de este «Conducir mejor» hemos repetido ya las normas básicas de la señalización de maniobras, por lo que en este reportaje vamos a pasar directamente a describir la señalización específica de los cambios de dirección, cambio de sentido y reducción de velocidad. Aunque esta última no se trata de una

hablando, sí tiene una cier-

ta importancia su señaliza-

ción, ya que los conductores

están cometiendo numero-

sos errores al realizarla, avi-

sando mediante sistemas no

recogidos en el Código de la

Circulación y que inducen a

error en otros conductores.

Pero vayamos por partes. Cambios de dirección.—Esta maniobra se produce cuando se va a § abandonar la vía por la que

derecha o izquierda.

Como todas las maniobras, deberá indicarse con la suficiente antelación, mediante el indicador de dirección (intermitente) del lado hacia el que va a producirse el cambio de dirección, y se extinguirá esta señal en el momento de entrar en la nueva vía.

El intermitente debe encenderse cuando, desde lejos, se distinga visualmente la intersección por la que tenemos intención de cambiar nuestra dirección; es decir, en el momento en que comienza la fase de aproximación. El intermitente debe mantenerse en la posición de entrada (ya sea una línea transversal de detención de un semáforo, marca o señal de detención obligatoria o, donde no exista marca,

SEÑALIZACION

DE MANIOBRAS

(CAMBIOS DE DIRECCION, DE SENTIDO Y REDUCCION DE VELOCIDAD)



rio aclarar respecto a la señalización de cambios de dirección es que deben ser señalizados siempre. José Antonio García Prieto, asesor técnico de formación vial de la Dirección General de Tráfico (DGT), explica el motivo: «Aunque estén impuestos por señales verticales (dirección y sentido obligatorio, acceso prohibido, giro prohibido), o por marcas viales (flechas de selección de carril o direccionales), los cambios de dirección

deben ser señalizados siem-

pre, ya que la finalidad de

ésta es advertir y confirmar

a los demás usuarios, por

muy evidente que resulte, la

el borde exterior de la vía a

la que se accede) y durante

el giro a derecha o izquier-

da, extinguiéndose al termi-

Un punto que es necesa-

nar éste.

se va circulando, para acceder a otra que se encuentra a intención de realizar cualquier clase de maniobra, teniendo siempre presente que aquello que resulta muy evidente para el conductor que va a maniobrar, lo puede no ser tanto para los demás, pues las señales o marcas viales pueden quedar ocultas por los vehículos que circulan de-

Cambio de sentido de la marcha.—Esta maniobra consiste en un giro de 180 grados sobre la misma vía por la que se circula, para volver en sentido contrario. La maniobra debe comenzarse siempre lo más cercano a la derecha que sea posible, para permitir el giro completo sin tener necesidad de realizar marcha atrás. Una vez comprobada la posibilidad de realizar la maniobra, se enciende el indicador de dirección izquierdo o intermitente, con la suficiente antelación; se realiza el giro, extinguiendo la señalización nada más terminarla.

Una característica que debe tenerse en cuenta es que sólo puede realizarse esta maniobra en los casos en que pueda efectuarse con un solo giro, sin necesidad de marcha atrás o más maniobras, por lo que es recomendable comenzar en la parte más cercana a la derecha de la calzada.

Reducción de velocidad. -- Aunque no se trata de una maniobra básica de circulación, la reducción de velocidad no deja de ser una operación de la conducción que puede sorprender a los demás conductores que circulen detrás, por lo que conviene aclarar algunos aspectos.

Todos los automóviles están dotados de un sistema de señalización óptica que indica el frenado de los mísmos (pilotos de color rojo en la parte posterior). Al igual que con los indicadores de dirección, esta señalización sólo resultará eficaz si se utiliza con la suficiente antelación, de tal forma que a los restantes conductores les dé tiempo a reaccionar adecuadamente.

La señalización consiste, entonces, en anunciar con anticipación la frenada o reducción de velocidad mediante «toques» ligeros al pedal del freno, que prevendrán sin sobresalto a los demás conductores. Como consejo, resulta conveniente no pisar el freno en el último instante, es decir, no dejar la señalización para cuando se efectúe la reducción efectiva de la velocidad.

También se puede advertir de la reducción de velocidad por medio del brazo izquierdo, moviéndolo repetidamente, con la palma de la mano vuelta hacia abajo, de arriba abajo y viceversa.

Hay que aclarar que no es correcto avisar de la reducción de velocidad mediante la señalización de avería («warning»), sin mediar ésta, como se está poniendo de moda entre los conductores. Esta posibilidad no está recogida por el Código de la Circulación, que no atribuye a la señalización de avería esta función, con lo cual, además de perder instantes preciosos (el conductor no siempre suele tener muy claro dónde se encuentra este mando) en la localización de dicho dispositivo, se puede inducir a confusión a los demás conductores que circulen detrás. Es decir, que la única señalización correcta es la utilización de las luces de frenado.





Me dirijo a ustedes para hacerles una sugerencia que pienso sería necesario tener en cuenta. Resulta que hace algunas fechas realicé un viaje desde Olvera (Cádiz) hasta Vitoria, por las N-IV y N-I. v pude observar que en todos los carriles para vehículos lentos existentes en ellas los camiones adelantaban a otros camiones, originando un gran perjuicio para los turismos, ya que en el tiempo que tardaba un camión en adelantar a otro podían haberlo hecho unos ocho o nueve turismos.

Estos carriles están para agilizar la circulación y evitar posibles retenciones, y yo pregunto por qué no se prohibe a los camiones que se adelanten unos a otros en estos carriles, o, si lo hacen, que se cercioren previamente de que no lo hace ningún turismo.

En las autopistas existen carteles que reflejan esta circunstancia. ¿Por qué no en otras carreteras públicas?—José Antonio Nievas Siles. Vitoria.

Respuesta.-De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 173. III. A. 16. del Código de la Circulación, referido a carril obligatorio para tráfico lento, «los vehículos que circulen a velocidad inferior a la que figura en la señal de velocidad mínima incluida tienen que utilizar obligatoriamente el carril de la derecha». Asimismo, recuerda el artículo citado que tal señal «recomienda a los demás vehículos utilizar también ese carril, especialmente para facilitar los adelantamientos».

Sin embargo, ello no obsta para que los que circulen por el carril para tráfico lento y lo hagan a una velocidad superior a la establecida en la señal puedan abandonar dicho carril para adelantar. Por supuesto que para salirse de ese carril, además de superar la velocidad mínima, no se debe obstaculizar el tráfico de los



vehículos que circulen por el carril normal.

LA VIDA ES SAGRADA

Les escribo porque estoy horrorizado por la cantidad de personas que pierden la vida en la carretera. Yo mismo estov incapacitado de la columna vertebral a causa de un accidente de tráfico del que no tuve la culpa, puesto que no conducía.

Como la vida es sagrada, creo que debemos hacer mucho por alargarla. Por eso propongo algunas soluciones. Por ejemplo, en cuanto a la velocidad, que los límites máximos sean de 40 kilómetros por hora en ciudad; de 80, en carreteras comarcales, nacionales y autovías, y de 100 kilómetros por hora en autopistas. En mi opinión, con tales reducciones se podría evitar casi el 90 por 100 de los accidentes. Por otra parte, creo que se deberían utilizar mucho más los transportes públicos, como el avión, el tren, el autobús, el barco y la bicicleta. Insisto en que la vida es sagrada.-Antonio García González. Alcoy (Alicante).

CARENCIA DE **ARCENES**

Ouiero exponerles, como conductor que soy, el peligro que suponen las nuevas carreteras que se están construyendo en toda España, y en particular la de Málaga a Algeciras, al carecer de arcén, lo que a mi juicio es

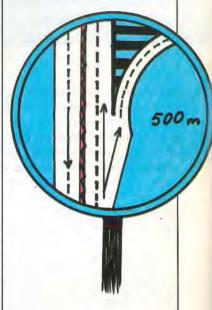
como si se construyera una casa sin dormitorios, o una ciudad sin hospitales. Es decir, que no hay sitio para descansar, ni donde estacionar un vehículo en caso de avería. En este caso, al no haber arcén, se quedaría el carril derecho ocupado y con gravísimo riesgo de accidente. Y para colmo nos ponen barrotes y chapas por todos los lados.

Creo que en todas las carreteras debería haber un arcén de al menos tres metros, con asfalto, o cuando menos de tierra. Sé que el arcén saldrá caro, pero las vidas valen más.-Francisco Javier Pérez Bueno. Lagos (Málaga).

Respuesta.-Efectivamente, el hecho de que todas las carreteras dispusieran de un arcén adecuado sería lo ideal. y en tal sentido hemos de indicarle que nos consta que las carreteras de la Red General lo tienen en su gran mayoría. Por otra parte, hemos de advertirle que está usted equivocado en su apreciación en cuanto a utilizar el arcén para descansar o para estacionar el vehículo en caso de avería. En este sentido, le recordamos que el artículo 48, II, del Código de la Circulación señala que «en vías interurbanas, los conductores harán todo lo posible por situar los vehículos fuera de la calzada y de la parte afirmada del arcén». Por otra parte, no hace falta que le recordemos que el arcén no está destinado a la circulación, salvo en casos puntuales y muy excepcionales, previa señalización adecuada.

AVISAR EN LOS ADELANTAMIENTOS

Me dirijo a ustedes para darles a conocer una propuesta y que la autoridad competente, si la considera del mismo modo que yo, la tenga en consideración. El caso es que vas por la carretera y, de repente, un coche te adelanta a toda velocidad sin que muchas veces te hayas dado cuenta de ello. Y como todas las carreteras. por desgracia, no son lisas, puede ocurrir que el conductor del vehículo adelantado esté haciendo, en el momento de serlo, una maniobra para evitar un bache. Y entonces puede ocurrir una desgracia. Por eso propongo que en todos los adelantamientos se haga sonar el claxon, si es de día, o destellos de luz, si es de noche.-José Manuel Borrás Mercé. Calig (Caste-



PROPONE UNA **NUEVA SENAL**

Vengo trabajando por encima del asfalto, siempre con camiones pesados, desde hace bastante más de veinte años. Y esta experiencia pienso que no es un lujo. En todo caso, cabe pensar que puede aportar alguna innovación, por el beneficio implícito en la idea.

Conociendo bien el fenómeno de la velocidad, me atrevo a proponer una señalización para las autovías con la señal nueva cuyo dibujo les adjunto. Esta señal sería el primer aviso indicador, e inmediatamente después aparecería el cartel específico de -pongamos por caso- «A Carrión, 2 km.». «A Valdepeñas, 5 km.» o «A Novelda, 3 km.», que seguiría viéndose igual.

Buzón

especial

DENUNCIAR LOS PUNTOS NEGROS

Al hablar de seguridad en el tráfico rodado, considero que hay que tratar el tema contemplando el mayor número de los parámetros que inciden en el mismo. Entiendo que, además de las campañas antialcohol, estado de los neumáticos, incremento de la cuantía de las multas, etcétera, que son muy necesarias pero insuficientes, tan importante es mantener el buen estado de las carreteras y su trazado.

Creo que deben ser los propios conductores quienes hagan llegar a la Administración correspondiente, sea Central o Autonómica, la existencia de puntos peligrosos, como ocurre en el kilómetro 33 de la Otero Ricoy. Orense.

N-550, de Santiago de Compostela a La Coruña y Ferrol, a la altura del Mesón del Viento. Se trata de una curva en forma de bucle donde es raro el día que no hay un vuelco, a juzgar por los residuos tan variados que allí se van depositando.

Téngase en cuenta que por tratarse de una zona de bastante tráfico y frecuentes nieblas, con poquísimo dinero se resolvería un gran problema.

Adelante, pues, con las denuncias de puntos negros, colaborando con la Administración y en beneficio de todos los automovilistas y de su seguridad.-Andrés

Según mi modesta opinión. creo que se garantizaría de diferente manera la velocidad que se debe llevar y mantener en las autovías, así como la adecuación de la misma a la proximidad del desvío o salida que se pretende tomar. Así no se pasaría nadie de largo y, acaso, retroceder con el consiguiente riesgo.-Floreal Rodríguez de la Paz. Novelda (Alicante).

SEGURIDAD TAMBIEN PARA LOS ANIMALES

Como conductor siento gran preocupación por los accidentes de tráfico que siegan las vidas de numerosas personas todos los años en las carreteras. Pienso que es un tema en el que todos estamos sensibilizados, en mayor o menor medida, y se pretende reducir por todos los medios esa siniestralidad.

Sin embargo, existe «otra siniestralidad»: la de los animales que tienen que atravesar las cada vez mejores carreteras españolas. Muchas de ellas son va autopistas, autovías, o bien las mejoras introducidas han incrementado su seguridad y, por tanto, la velocidad y la absorción de un mayor volumen de vehí-

Esa siniestralidad la obser-

vamos todos los conductores cuando cogemos un coche v viajamos por las carreteras de España: perros, aves (grandes y pequeñas), anfibios (sobre todo sapos), mamíferos como el erizo, el gato, la iineta, algún que otro zorro. conejos... yacen en la cuneta o en medio de la carretera ensangrentados.

¿No habría alguna posibili-

dad de reunir a expertos en el tema, de la Dirección General de Medio Ambiente del MOPU y de los organismos implicados en la protección de la Naturaleza de las comunidades autónomas, etólogos, biólogos, ecologistas y la propia Dirección General de Tráfico, para diseñar pasos de animales por las carreteras españolas? Se evitaría o reduciría sobremanera la muerte de los mismos. Ya hav experiencias en Europa que permiten atravesar el viario a las distintas especies de la fauna del respectivo país. ¡Sería posible poder conseguirlo aquí en España?.-Hilario Villalvilla Asenjo. Madrid.

FALLOS EN EL **EXAMEN TEORICO**

Me imagino que muchas personas tendrán la misma duda que yo les planteo. Cuando te vas a examinar del permiso de conducir, sobre todo del B-1, te piden unos

conocimientos del Código de la Circulación, sobre los que en el examen te está permitido tener un fallo en la primera columna y dos en las restantes

Y yo les hago la siguiente pregunta: si se permiten en total cinco fallos, ¿por qué no pueden permitirlos en el lugar que sea, puesto que el orden de los fallos no tiene nada que ver con tus conocimientos? ¿Por qué se supone que una persona que haya tenido 2-0-0 está mejor preparada que una que ha tenido 1-2-2?—M. Angeles Navarrete Zarca. Ciudad Real.

Respuesta.-De acuerdo con la resolución de 6 de octubre de 1980, la prueba teórica está compuesta por tres bloques de preguntas. El primero lo integran doce de ellas, sobre normas de circulación, cuyo desconocimiento puede entrañar un grave peligro, razón por la cual sólo se admite un error. El segundo y tercer bloques están compuestos por catorce preguntas cada uno sobre las restantes materias del programa, y en cada uno de ellos pueden admitirse dos errores. Por otra parte, y refiriéndonos al caso concreto que usted señala como ejemplo, está claro que el 2-0-0 quedaría suspendido y el 1-2-2, aprobado. La persona con el 2-0-0 no estaría mejor, sino peor preparada que la del 1-2-2.

BAJA POR ADIOS AL COCHE

Me dirijo a ustedes para comunicarles que no deseo seguir con la suscripción a su revista. He de agradecerles lo útil que me ha sido, sobre todo en preparación de rutas, mecánica e información sobre nuevas señalizaciones

También me gustaría dejar claro que, en mi opinión, las motivaciones de los accidentes en general, que en vistosas portadas son achacadas a drogas, alcohol, imprudencias y vehículos anticuados, también deberían ser achacadas a esas carreteras en muchísimos casos tercermundistas, que, si bien van mejorando, parecen hacerlo a paso de tortuga. En otros países -por ejemplo, Alemaniano hay límite de velocidad, la gente es igual más o menos que aquí, y, sin embargo, los accidentes son sorprendentemente menores.

De todas maneras, he decidido vender el coche, por lo que los temas de tráfico, aparcamiento, carreteras, etcétera, van a pasar a un segundo plano para mí. Lo malo es que me temo que seguiré sin poder usar la bici (¡ay!, Holanda) y con resignación utilizaré nuestra Renfe. Gracias por su información, que con agrado he recibido durante estos meses.-Fernando J. Reparaz. Zaragoza.

EL COCHE NO ES UN JUGUETE

Algunos conductores piensan que un coche es un juguete, sin darse cuenta de que es un arma mortífera, que te puede matar en cualquier momento. Te pasan a la velocidad del relámpago, rebasando con mucho la máxima permitida, y cuando observan a una patrulla de tráfico reducen la velocidad y pasan por delante de los agentes como niños buenos. Pero antes y después van como conductores de Fórmula 1. ¿Por

qué no se pone también el tacógrafo en los turismos? De esta manera, si no es por miedo -porque estos conductores el miedo no lo conocen-, sí que creo que respetarían la velocidad por si les para la Guardia Civil para ver el tacógrafo.

Por otra parte, en la carretera de Ciudad Real P-2.011. en algunas fincas que lindan con ella, han desaparecido las cunetas, porque aran con el tractor hasta el borde de la carretera. Además, la tierra que llevan en los arados al dar la vuelta la sueltan sobre el asfalto. Y luego, cuando pasas en coche, moto o bicicleta, vas dando saltos. Creo que esto debería controlarse con rigor.-Gregorio Rico Muñoz de Arenas. Madrid.

RAFAGAS: **UN AVISO** INSOLIDARIO

Cuando usted ha presenciado en la carretera a un automovilista cometiendo una grave infracción de tráfico, arriesgando no sólo su vida, sino también la de otros, seguro que muchas veces habrá exclamado aquello de «¡Qué lástima que no estuviera aquí la Guardia Civil!».

Luego, usted mismo, continuando su viaje, al rebasar a los motoristas o al coche de Tráfico y pensando acaso que con ello hace gala de una elegante solidaridad con los demás automovilistas frente al «enemigo común» (la Guardia Civil de Tráfico), avisa con un par de ráfagas de sus luces a los otros colegas: «¡Ojo, que están ahí!». Y cree que les hace un favor, pues con ello sus agradecidos compañeros de la ruta se abrochan apresuradamente el cinturón de seguridad, reducen la velocidad a límites de prudencia, suspenden momentáneamente los adelantamientos suicidas/homicidas, etcétera.

Luego, una vez rebasado el control de Tráfico, será otro conductor el que ante semeiantes barbaridades, exclamará lo mismo que usted antes: «¡Qué lástima que no estuviera aquí la Guardia Civil!».

Frente a la conducta antiso-



cial de aquellos que sólo respetan las reglas del juego cuando ven ante sí -o son avisados de su presencia- a los agentes de Tráfico, la auténtica actitud de solidaridad es no avisarles.

Lamentablemente, esta fauna de automovilistas que ponen la nota negra en nuestras carreteras, provocando accidentes y haciendo más peligrosa aún la conducción, sólo son devueltos a la sensatez cuando en el buzón de sus casas aparece el temido sobre de color sepia: la multa.-Florencio Dimas Balsalobre, Alcantarilla (Murcia).

DIOPTRIAS

Desde hace algún tiempo padezco miopía, la cual me han dicho que va en aumento. Mi pregunta es si, padeciendo este defecto o enfermedad de la vista, existe alguna lev o disposición que prohíba la obtención de los permisos de conducción A-2 y B-1. Si es así, les ruego me digan cuál es el tope máximo de dioptrías para el caso.-José Antonio Sanz Hernández. San Sebastián de los Reyes (Madrid).

Respuesta.—Con los datos que usted nos ofrece es imposible dar una respuesta exacta. Lo que sí podemos decirle, en relación con la agudeza visual que debe tenerse, es que ésta ha de ser -con o sin cristales correctores— de 2/3 en el ojo mejor y de 1/2 en el otro. Eso, claro, como norma general.

Le recomendamos acuda a un centro de reconocimiento para conductores, o a un oftalmólogo, para determinar si usted reúne los requisitos establecidos en el Anexo I del Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre, en cuyo punto primero se determinan las condiciones relacionadas con el sentido de la vista.

CRITICAS CONSTRUCTIVAS

Soy un conductor de veintidós años que quiero hacer un par de críticas, siempre en

Los envíos deberán realizarse a:

rarle que mi experiencia me demuestra que son muchos más los camioneros-domingueros que respetan poco a los demás conductores, que los conductores que mantienen la velocidad a la cual consideran que conservan el control de su vehículo, y de los que el señor Yuste dice que son «domingueros que salen a estorbar a la carretera, cir-

tono constructivo. Me sor-

prendió mucho el estado de

las cercanías del circuito del

Jarama, que publicaban uste-

des en el número 44, pero

más lo hizo el comentario co-

locado iunto a una de las fo-

tografías: «Esta locura se re-

pite año tras año... La DGT

recuerda que está expresa-

mente prohibido...». ¿No de-

bería hacer la DGT algo más

que «recordar», sabiendo que

la situación se repite año tras

Mi segunda crítica la dirijo

a un camionero de mi ciudad.

Carlos Yuste Bárcena, al que

le publicaron una carta en el

mismo número. Con todo mi

respeto, por supuesto, estov

con ustedes en cuanto a que

su apreciación sobre los agen-

tes de tráfico estaba fuera de

tono, y de paso quiero asegu-

culando a 50 y 60 kilómetros

Aprovecho, asimismo,

para sugerirles que traten en

algún número itinerarios del

Pirineo.—Francisco J. Sáez

Respuesta.-Por supuesto

que la DGT, además de «re-

cordar», actúa en las inme-

diaciones del circuito del Ja-

rama, sancionando los incum-

plimientos a las normas y re-

gulando al tráfico durante los

días clave de competiciones

deportivas en aquél. En cuan-

to a su contestación al señor

Yuste, reflejamos su opinión

al igual que hicimos con la

suya. Y, finalmente, le agra-

decemos su propuesta de ha-

cer itinerarios del Pirineo.

García. Tarragona.

por hora».

año?

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 v número del DNI. TRAFICO se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas.

> TRAFICO Josefa Valcárcel, 28, 2.º planta Sección CARTAS **28027 MADRID**

NUMERO 47. SEPTIEMBRE 1989

Director: Jesús Soria. Redactor iefe: Adrián Guerra Confección: José Bélamo. Redactores: Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez y Nono Hidalgo (Andalucía). Fotografía: Miguel Garrote. José Rubio

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

Colaboran en este número: Angel del Aquila, Antonio Arias, Javier Coromina, Charo Laiz, Joaquín Lugui, Mena, Ramón, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Celia I. Rodríguez y

Sebastián. Colaboración especial: Marta Portal. 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 DIRFF Consejo Editorial: José María Altozano, Milagro del Arrovo, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Pedro Fernández, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, Miquel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega. José Antonio Peñas Estrella Rivera, Jaime de la Serna, Jesús Soria v 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

Grandes pilotos, grandes ejemplos

UATRO motociclistas españoles: «Sito» Pons, «Champi» Herreros, Alex Crivillé y Jordi Tarrés, se han proclamado hace unas semanas campeones mundiales en distintas categorías. Es decir, el podio ha sido copado prácticamente por compatriotas nuestros y el himno nacional español ha sido escuchado por miles de aficionados de todo el mundo. Sin embargo, esto es algo a lo que nuestros ióvenes pilotos nos tienen acostumbrados últimamente. Desde la época victoriosa de Angel Nieto —alguien dice que son como sus hijos—, en la que el zamorano arrasaba por todas las pistas por las que pasaba y en todas las cilindradas que estaban a su alcance, lo cierto es que no hemos tenido descanso de triunfos. Jorge Martínez «Aspar» fue el primero y a él le siguen una serie de generaciones que están ya en lo más alto o que, en muy poquito tiempo, darán que hablar. porque ya atesoran una gran calidad que sólo falta por pulir, además de la suerte necesaria para acceder a las mejores máquinas, las que también se necesitan para llegar al triunfo.

ODOS estos pilotos son un ejemplo para muchos de nuestros hijos, para todos los jóvenes en general. Son pocos los que escapan a las hazañas de los «Aspar», «Sito» o «Champi» y no hay más que ver la subida en la venta de motocicletas que se produce paralelamente a las épocas más gloriosas de este bello deporte, protagonizado en gran medida por estos «guerreros del asfalto». Sin embargo, no son pocas las veces que nos encontramos con jóvenes que tratan de imitar a sus ídolos haciendo maniobras y conduciendo de forma deportiva. La mayoría de las veces de forma inadecuada o poco correcta y, desde luego, poniendo en peligro su propia integridad física. Suponemos que no es necesario repetir los riesgos que para el motorista significa implicarse en cualquier accidente, teniendo en cuenta que no hay nada —salvo el casco— que salvaguarde su cuerpo del choque contra el suelo o contra cualquier coche

N embargo, no sobrará recordar que son precisamente los pilotos profesionales los que habitualmente recomiendan a los conductores prudencia y hacen especial hincapié en la enorme diferencia que hay entre conducir en un circuito expresamente preparado para ello, con firmes en inmejorable estado, con peraltes perfectos, con máquina ajustada al máximo y con los neumáticos ideales para cada circunstancia, y las carreteras de uso común o las calles de cualquier ciudad. Además, pocas veces se tiene en cuenta que ellos mismos, los que viven de esto, son los primeros en tomar todo tipo de precauciones a la hora de conducir sus potentes máquinas, aun estando respaldados por los mejores técnicos, aun sabiendo que no tendrán obstáculos en su camino y conociendo perfectamente su magnífica preparación tanto física como técnica como garantía a la hora de poder salir airosos de situaciones difíciles.

Así pues, vamos a fijarnos en todo y no sólo en lo que nos interesa. Será mejor para todos.

Troistra



Exámenes, estampitas y amuletos

de son citados para el examen de circulación los que quieren sacarse el permiso de conducir, suele aparecer un simpático individuo, un pícaro de nuestros días, que se lo monta a base de ofrecer estampitas de San Cristóbal (atravesando el río reglamentario con su coronita, su manto, su Niño Jesús sobre el hombro izquierdo y su palitroque en la mano derecha) a los clientes del establecimiento, que son, en su mayoría, gentes que se van a examinar. El interesado propagandista de San Cristóbal, que tiene mucha labia, naturalmente, no vende las estampitas; pero, claro, sugiere que se le entreguen algunas monedas, porque así el Santo colaborará más en el resultado favorable del examen, o, al menos, que se le invite a tomar algo, cosa que también verá con buenos ojos el patrón de los automovilistas y le decidirá a echar una mano en favor del nervioso candidato a conductor titulado. Por mucho que presuma una sociedad de aconfesional y por más que alardeen algunos sectores juveniles de agnosticismo, a ver quién es el guapo que, en esos momentos de tensión, no invierte unas pelillas en buscarse el enchufete celestial que tan oportunamente le ofrecen.

San Antonio de Padua, San José de la Montaña, Santa Rita, el Espíritu Santo y monseñor Escrivá de Balaguer —especialmente el último para los simpatizantes de la obra-tienen sus adeptos entre los examinandos, y sus imágenes en estampas son colocadas con bastante frecuencia en la mesa, junto a los tests que a cada aspirante le corresponden.

Se conoce algún caso de hombres descreídos a los que sus santas madres o sus dulces esposas colocaron escondida en la cartera la estampa de su santo favorito y éste actuó positivamente consiguiendo que el ateo aprobase y, a veces, hasta llegase a rezar en acción de

Desde hace algún tiempo, además de las estampitas religiosas que llevan algunas personas al examen teórico de conducir, otras colocan sobre la mesa objetos

10 मिलंगिडा

N Ibiza, en un bar próximo a la zona don- más próximos al campo de las ciencias ocultas, como son ajos, herraduras, patas de conejo, pelos de gato o ramitos de perejil. Cuando el hombre cae en el agnosticismo necesita creer en fuerzas superiores y, además, le viene muy bien como justificación, si no aprueba, pensar que los amuletos no han funcionado.

A pesar de esta secularización de las ayudas superiores invocadas que se viene produciendo en los exámenes de conducir, en Mallorca, en estos momentos habría que pensar en una vuelta al fervor religioso de los examinandos, muy en especial de los de Sancellas y su zona. En efecto, una gran parte de los presentados procedentes de allá acude al examen provistos de una estampa de Sor Francinaina. Y parece que es mano de santo, de verdad, porque la Venerable Sor Francinaina de la Mare de Deu dels Dolors Cirer i Carbonell va a ser promovida a beata el próximo 1 de octubre, y es ahora cuando más la invocan sus paisanos. ansiosos de que se reconozcan de una vez las virtudes y méritos de la monjita, quien, como su padre no la dejó profesar en un convento de Palma, decidió ser religiosa en su propia casa y cuando ya tenía setenta años fundó allí, en su casa, un convento de Hijas de la Caridad. Eso ocurría en 1851 —casi nada—, y cuatro años después moría Sor Francinaina. No es de extrañar que sus paisanos estén impacientes esperando que llegue el 1 de octubre para ir a Roma, los que puedan, a aclamar a la nueva beata, tras 135 años en lista de espera, que se dice pronto.

El tío de las estampitas de San Cristóbal no debe saber que en Ibiza también hay un beato recién ascendido, como el Mallorca: el Padre Francisco Palau i Quer, carmelita descalzo nacido en Aitona (Lérida), pero muy vinculado a la Pitiusa mayor. En cuanto se entere el locuaz pícaro, seguro que sustituye las estampitas de San Cristóbal por otras del Beato Padre Palau con Es Vedrá al fondo, porque pensará que lo autóctono puede resultarle más rentable.

Mi CARRI

MAS EDUCACION. MAS LI-BRES .- Para los infractores de la doble fila —salvo excepciones, siempre los mismos-las cosas se van a poner serias en Madrid. Algo ya realizado en alguna ocasión, pero ahora más en serio. Creo que con situaciones tan al borde de lo admisible, como ocurre en la capital con el tráfico, hay que acabar con quienes no saben de convivencia, con quienes no tienen educación. Que no me vengan con que no hay donde aparcar. El problema es de todos y, sin embargo, son siempre los mismos listos los que convierten una calle de dos carriles en una calleja. La ciudad no da para más y es indudable que algo hay que hacer. Con la ley en la mano. Con rotundidad. Con rigor. Y como decía acertadamente el otro día Federico Mayor Zaragoza, director general de la Unesco, «sólo a través de la educación se puede liberar el hombre». Algo aplicable a la capital del reino. Si conseguimos educar a los irresponsables, quizá seremos todos un poco más libres y estaremos menos atrapados por el atasco de cada día. Y como verán, todo problema acaba en la educación. ¡Que falta les hace a unos pocos!

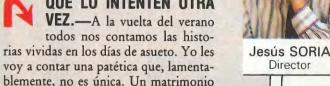
LOS CHICOS EXIGEN.—Hemos querido comenzar el curso escolar reuniendo a un grupo de chavales para que expusieran a los máximos responsables del tráfico en nuestro país sus inquietudes, sus problemas, sus exigencias. Para que los responsables del tráfico pudieran pulsar en ellos lo que

LOS HIJOS DE NIETO

Seguimos en racha. Otros tres campeonísimos, tres, con color español. Los podios de los circuitos de motos son casi nuestros. Este año «Sito» Pons, «Champi» Herreros y el jovencísimo «Alex» Crivillé. Tres nombres de guerra para una batalla ganada por méritos propios. Son, han dicho, los hijos de Nieto. Son, desde luego, los hijos del esfuerzo, del riesgo, del empeño, el empuje, la perseverancia y, cómo no, la suerte. Porque hasta en esto hay que tener buenas dosis de suerte. Es el resultado de muchas horas de trabajo, de no pocos riesgos, de algún que otro día casi en ayunas para poder echar «gasofa» a la moto y de la búsqueda desesperada por conseguir una moto con mínimas garantías, un «sponsor» dispuesto a poner unos duros, alguien que confie en ellos. Ahora les sobran motos campeonas, «sponsors» superpoderosos y gente dispuesta a apoyarles y posar en la foto. Todo. Pero su éxito se debe, sobre todo, a su esfuerzo, a su empuje personal. No nos engañemos, sus triunfos —que seguirán aumentando en los próximos años- no son el fruto de una planificada y cuidada cantera ni de ningún proyecto diáfano para sacar motoristas de su calidad. Ya quisiéramos.

pasa por sus cabezas, bastante bien «amuebladas», por cierto. Al margen de sus aspiraciones («ser mejores conductores para rebajar la accidentalidad»), sus denuncias («lo importante para muchos es correr»), sus reclamaciones («queremos lugares por donde circular seguros») o sus soluciones («mejores carreteras, mejor educar que multar, educación vial y rigor contra quienes ponen en peligro la vida de los demás»), ahora sabemos que su preocupación por este cáncer de nuestro tiempo es más importante de lo que pudiéramos pensar. Son generaciones seguramente menos obnubiladas por todo el fenómeno del tráfico. Para ellos, el coche y lo que corra no será tanto signo de éxito personal como para muchos y llegarán a planteárselo —o se lo plantean ya— como un objeto maravilloso, pero al que hay que controlar, no que nos controle. A poco que les ayudemos y eduquemos, serán mucho mejores conductores y más responsables que nosotros.

QUE LO INTENTEN OTRA VEZ .- A la vuelta del verano todos nos contamos las historias vividas en los días de asueto. Yo les voy a contar una patética que, lamenta-



joven decide salir a comer fuera del hogar. Es un sábado cualquiera del mes de agosto. Dejan a su hija pequeña elegir el lugar. Terminado el almuerzo, deciden regresar a su casa en las afueras de Madrid. El padre conduce con normalidad. A la entrada de una curva un coche se les echa encima en sentido contrario. No da tiempo a esquivarlo. El conductor fallece en el acto, la madre queda gravemente herida y la niña contempla aturdida y asustada la espeluznante escena. El joven que conducía -junto a su novia- el vehículo que se salió de la calzada, había entrado en la curva a más velocidad de la que debía; muestra, además, síntomas de estar ebrio. O la historia del ciclista atropellado -causándole la muerte- por un conductor que dio 2,8 de alcohol en sangre. Me gustaría saber si ante conductas así, con o sin resultados trágicos, no están más que justificadas medidas sin paliativos. Me extraña sobremanera que pueda haber quien censure que ante determinadas conductas -el verano ha estado repleto de locuras- se sancione tanto económica como con otras medidas de forma drástica. Porque los que acaban frente a la Justicia, vale. Pero, zy los que hicieron lo mismo con la suerte de no provocar la tragedia? ¿Les dejamos que lo intenten otra vez?

^(*) Jefe Provincial de Tráfico de Baleares.

INFORME COLOQUIO

Escolares de EGB dialogan con los responsables del tráfico

SU ASPIRACION

LOS CHAVALES

SU DENUNCIA

Siempre se va muy deprisa. Se adelanta sin tener en cuenta el peligro. Lo importante para muchos es correr.



SU RECLAMACION

La creación de lugares idóneos para la circulación de bicicletas —carriles bici— y para otros juegos, como el monopatín.



Ser conductores en un futuro próximo —tienen

ahora trece y catorce años— y suficientemente

conscientes y preparados para rebajar la actual

cifra de accidentes de carretera.

OY sólo son niños, pero dentro de muy pocos años serán conductores. Su educación, en el ámbito de la seguridad vial, hará posible que el alto número de accidentes que han convertido al tráfico en una de las primeras causas de mortalidad en los países desarrollados, sea menor. Mientras tanto, forman un colectivo de riesgo importante, pues son peatones, conductores de bicicletas y de ciclomotores. También son víctimas de accidentes unas veces como pasajeros y otras, muchas, a



causa de su distracción al irrumpir bruscamente en las vías. Los problemas del tráfico que más les preocupan y las soluciones que ellos tomarían han sido contrastados con la opinión de expertos y máximos responsables de la Dirección General de Tráfico, en un coloquio organizado por nuestra revista.

Juana SANCHEZ Fotos: Miguel GARROTE



SUS SOLUCIONES

- Mejor educar que multar. Por eso, piden que la educación vial sea una asignatura más
- Máximo rigor contra aquellas actitudes al volante que puedan poner en peligro la vida de los demás.
- Mejorar las carreteras.



Nuestros protagonistas expusieron soluciones para los problemas de tráfico que ellos consideran más importantes.

UCHO han crecido nuestras ciudades en muy pocos años. Donde ayer se combinaba el paisaje verde de los campos con los primeros bloques de pisos, hoy imperan tremendos «rascacielos» que cubren todo el horizonte. A la par, extensas redes de carreteras han sustituido los viejos caminos rurales por avenidas y autopistas. Tanto los trayectos urbanos, cada vez mayores, como la necesidad de acortar las distancias entre ciudades hacen de los automóviles elementos obligados, prácticamente imprescindibles, para moverse al ritmo de la sociedad actual.

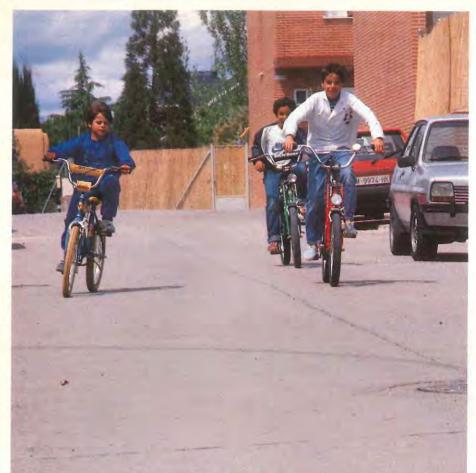
Mientras los conductores de hoy han sido testigos activos de estas modificaciones, que lo son también del modo de vida, sus hijos -niños y adolescentes- han nacido ya inmersos en estas estructuras urbanísticas, siendo desde el principio «colegas» de vehículos y atascos. Igualmente, son protagonistas —y demasiado a menudo víctimas— de los problemas creados por los coches. Problemas que, en el âmbito de la seguridad, han convertido al tráfico en uno de los riesgos más altos de la sociedad en que vivimos. Llevado al mundo de los niños, la accidentalidad infantil se ha convertido

perando con mucho la de cualquier enfermedad en los países desarrollados. De la globalidad de estos accidentes, aquéllos en los que está implicado un vehículo alcanzan altas cifras: en Alemania Federal, el 60 por 100 de la mortalidad infantil se debe a accidentes de tráfico producidos, en mavor parte, a la salida del colegio, cuan-

en la primera causa de mortalidad, su- do los escolares buscan a otros compañeros o a sus padres. En Inglaterra se estima que la probabilidad de sufrir un accidente como peatón, para un niño menor de quince años, es de un 5 por 100. Otros estudios realizados demuestran que el 90 por 100 de los niños suelen jugar solos en la calle desde que tienen cinco o seis años. En cuanto a los accidentes sufridos por ni-

«Mejor educar que multar»

Todos los chicos coinciden en que es muy importante que el conductor tome conciencia del peligro que entraña conducir y de que el respeto a las normas es fundamental para evitar los accidentes. Son críticos a la hoga de juzgar las infracciones cometidas cuando van de pasajeros, aunque no creen tener suficiente autoridad como para llamar la atención de sus padres «porque él es quien conduce». Piensan que la educación vial que reciben es importante, porque, con toda seguridad, necesitan saber cómo circular por la calle; que las campañas sobre el tráfico son muy útiles, porque «viene muy bien que recuerden lo que no hay que hacer, para que haya menos muertos», y que es mejor prevenir que curar en el tema de las multas. «Si se educa a la gente para que conduzca con más cuidado, no será necesario poner multas. Claro que si hay quien no hace caso y pone en peligro la vida de los demás, las multas deberían ser más fuertes de lo que son y que pudieran obligar a pagarlas, porque hay gente que cuando las recibe, tranquilamente, las rompe».



La bicicleta: un juego que les convierte en conductores.

ños pasajeros, las posibilidades de perder la vida dentro del coche son mayores para los bebés y para los más pequeños —menores de seis años— si viajan sin sujeción. Todos estos datos han llevado a la mayor parte de los países desarrollados a trabajar en diversos programas que preparen al niño para desenvolverse con éxito en las estructuras viarias de las ciudades,

dentro del marco de una educación cívica de respeto al entorno, a las normas y al resto de las personas.

CONSCIENTES DE LOS **PROBLEMAS**

Los distintos programas de educación vial se enfocan hacia la conciencia crí-

tica por parte del niño -paralelamente a sus padres y profesores— de estas situaciones que esconden un alto peligro potencial. Puesto que son programas que se imparten en los colegios, muchos de nuestros escolares están trabajando ya estas materias. TRAFICO ha querido que expusieran sus experiencias, denunciasen los errores y ofrecieran soluciones a esta problemática tan cercana a ellos. Para ello, reunimos un grupo de alumnos de 8.º de EGB de distintos colegios de Madrid -ciudad especialmente conflictiva en materia de tráfico-, que plantearon sus expectativas, en un representativo coloquio, al director general de Tráfico, Miguel Muñoz; a la subdirectora general de Circulación. Estrella Rivera, y al consejero técnico de Formación Vial, José Antonio Pe-

En coincidencia con los adultos, los chavales son conscientes del grave problema que suponen los accidentes de tráfico, haciendo especial hincapié en aquéllos que terminan con muertos. Aunque apuntan otros factores como determinantes, algunas de sus experiencias señalan al conductor como responsable. «Es que siempre se va muy deprisa. Muchas veces, además, la gente se confía demasiado. Adelanta en cualquier ocasión, pensando que la carretera es suya, y no parece importarle lo que pueda pasar. Lo importante para muchos es correr», destaca Pilar Mosquera. «Yo he vivido una experiencia hace poco: estábamos parados en un atasco en una carretera de dos direcciones, y un conductor adelantó con su coche por la izquierda durante todo el tiempo que pudimos verle; o sea, en dirección prohibida. Si hubiese venido uno de

CONDUCTORES, MENORES DE 14 AÑOS, VICTIMAS DE ACCIDENTES (1988)

Lugar Bicicletas		Ciclomotores		Motocicletas		Otros		Totales		
78	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos
Zona urbana	6	344	3	187	1	5	0	19	10	555
Carretera	15	176	3	84	1	5	0	14	19	279
TOTAL	21	520	6	271	2	10	0	33	29	834

VICTIMAS	MENORES	DE 14	AÑOS	(1988)
----------	---------	--------------	------	--------

		*10	IIIVIAOI	VILITOIN	LO DE 1-	TAILO	(1300)			
			CON	DUCTOR	ES Y PAS	AJEROS				
Lugar	Peat	ones	Vehíc. do	os ruedas	Vehíc.	ligeros	Vehíc.	pesados	Tot	ales
	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos
Zona urbana Carretera	57 51	4.574 489	10 26	788 399	5 133	1.643 4.882	0 18	17 134	72 228	7.022 5.904
TOTAL	108	5.063	36	1.187	138	6.525	18	151	300	12.926

frente, las posibilidades de accidente hubieran sido muy grandes» - añade Elena Navidad.

Se están desarrollando nuevas normativas que permitirán que el importe de las multas sea mayor que en la actualidad. Las opiniones de los chicos coinciden en que algunas actuaciones de los conductores son peligrosas y deben ser penadas. No se ponen de acuerdo, sin embargo, al plantear la dureza de la pena. «Yo creo que si la imprudencia de un conductor produce la muerte de una persona, es lo mismo que un asesinato. Creo que entonces hay que pensar incluso en la cárcel», asegura Alberto Mingo. Pilar Mósquera, por el contrario, argumenta que «no es para tanto, puesto que cuando alguien se sube al coche no tiene intención, normalmente, de hacer daño a nadie». Ninguno muestra condescendencia -eso sí- con los llamados «conductores homicidas», para los que «la cárcel es poco».

Sin embargo, un alto número de conductores no comete infracciones de tráfico. Se calcula que más del 80 por 100 no son multados y sólo un 3 por 1.000 provoca accidentes graves. Es para esa minoría para la que parecen imprescindibles las medidas represivas. «Un grave problema es el hecho de que la mayor parte de la gente piense que el accidente siempre lo va a sufrir otro, igual que hay conductores que piensan que ellos pueden ir a 160 km/h. porque su coche se lo permite», indica Miguel Muñoz.

«Si no hay peligro, me gusta correr»

Sienten gran interés por todo lo relacionado con los coches. Están atentos -especialmente los chicos- a los nuevos modelos que aparecen en el mercado, a las posibilidades técnicas de cada coche y son muy influenciables por la publicidad. Tienen, por eso, opinión propia sobre cuál es mejor o peor modelo y «aconsejan» a sus padres cuando existe el proyecto de cambiar de coche familiar o de adquirir un segundo vehículo. «Mis padres acaban de compar un coche -comenta Julio García-. Yo le dije a mi padre qué coche me gustaba más de los que están dentro de nuestras posibilidades, claro. Porque no voy a decirle que se compre un "Ferrari". Pero el que vo le aconsejé no lo compraron porque era muy grande para mi madre, que era la que lo iba a conducir. ¿En lo que más me fijo? Pues, sobre todo, en la línea. También en la seguridad y en la velocidad que alcanza. Porque a mí, la verdad, me gusta correr cuando no hay peligro.

El estado de las carreteras también preocupa a nuestros adolescentes. Unas veces entienden el problema cuando van de acompañantes en el coche familiar y sus padres se quejan del estado del firme. Otras, son ellos como conductores de bicicletas -y luego de ciclomotores- quienes sufren percances. «Mi experiencia más cercana al tráfico - apunta Elena Navidad- fue una cosa que me ocurrió con la bicicleta: bajaba una cuesta muy deprisa y, al frenar, había arena, patiné v me caí, ¿ Oué aprendí? Lo primero, a tener cuidado con la velocidad, y después que no puedo frenar en seco si hay arena».

EDUCACION VIAL COMO ASIGNATURA

Todos los chavales que participaron en nuestro coloquio han recibido en sus colegios nociones de educación vial. En alguno de estos colegios, el Parque Infantil de Tráfico proporcionó la posibilidad de simular la circulación real en karts y bicicletas. El Código de la Circulación, en 1934, ya recogía la iniciativa de divulgar las normas básicas. Posteriormente, los programas de Educación General Básica dedicaron un apartado del temario de Ciencias Sociales a este ámbito. «Se está trabajando, tanto desde el Ministerio de Educación y Ciencia como desde la propia Dirección General de Tráfico, para hacer extensivos a todos



más preocupantes en opinión de los chavales.



Los atascos de entrada a las ciudades constituyen una de las cosas «Prevenir antes que curar: que no haya necesidad de poner multas.»

los colegios del país los programas de educación vial. Uno de los aspectos más importantes es concienciar y preparar a los profesores que deben impartir estas clases», indica José Antonio Peñas. «Quizá fuera necesario que los alumnos exigieran a sus profesores una formación al respecto, puesto que son usuarios de la vía, como peatones y como conductores de bicicletas».

Coinciden en considerar que los conocimientos adquiridos son muy úti-

les, aunque escasos, al ser pocos los temas dedicados a ello en los libros de texto y venir situados al final del programa, por lo que no suele dar tiempo a estudiarlos en profundidad. Alberto Mingo piensa que «sería bueno implantar la educación vial como una asignatura». En otros países, como Francia, no existe un temario específico que aborde este ámbito en concreto, sino que es una materia multidisciplinar, en la que cada profesor

aporta aquello que compete a su asignatura. «Existe una gran cantidad de conocimientos, que luego servirán. llevados a la práctica, para entender problemas concretos y que podían transmitirse así a los chicos: por ejemplo, la reflexión y refracción de la luz explicarán algunas situaciones cuando hav niebla; la inercia, las resultantes de fuerzas sirven para calcular el impacto de un golpe... Se les imparten muchos conocimientos fuera de los temas de seguridad vial», asegura Estrella Rivera.



La instalación de carriles para bicicletas es una demanda importante para su propia

Alfonso Goñi, concejal de Circulación de Valencia, cree en los carriles-bici como alternativa de transporte

«Los utilizan bastante los críos»

Valencia es una de las ciudades españolas que cuenta en su trazado urbano con un carril-bici estable, que se inauguró hace varios años con motivo de un congreso que sobre este tema se celebró en la ciudad del Turia. Alfonso Goñi, concejal de Circulación de Valencia, piensa que se trata de que el carril-bici «es un sitio idóneo para el transporte en bicicleta, pero por razones de climatología y configuración la utilización es bastante importante por parte de los críos». En general, el concejal Goñi se mostró satisfecho con la experiencia: «Aunque es una experiencia realizada sobre dos o tres arterias de la ciudad, no esperábamos más de este tema». En cuanto a la utilización por parte de los ciudadanos, Alfonso Goñi comenta que «si bien no es escasa, tampoco es satisfactoria». No obstante, en «un futuro sí que se pueden crear más carriles-bici». De hecho, el Ayuntamiento valenciano tiene previsto, en todas las vías de nueva creación, la existencia de este tipo de carril, que ya se tiene en cuenta a la hora de diseñar la configuración de tales vías.

LOS ATASCOS URBANOS

El parque móvil de las ciudades crece mucho más deprisa que las carreteras que acceden a ellas. Problemas de expansión demográfica inciden, además, para que gran número de ciudadanos viva a una considerable distancia —en ocasiones varios kilómetros del lugar de trabajo. Otros factores. como la insuficiente oferta de transportes públicos, convierten a ciudades como Madrid -donde viven nuestros protagonistas y donde reside, por tanto, su preocupación— en una situación de casi continuo atasco en horas punta y fines de semana. «Aunque parezca lo mismo, son problemas distintos los atascos a diario que los de fin de semana, indica Miguel Muñoz, porque la solución -añade- tiene dos vertientes: o reducimos el número de coches o aumentamos la capacidad de las carreteras. La primera no es fácil si no pensamos en transportes públicos alternativos fuera de las carreteras —como el tren— puesto que la gente tiene que desplazarse a diario a su puesto de trabajo. Es algo que sucede, por ejemplo, en Londres. En cuanto a la segunda, y puesto que los atascos suelen producirse solamente en una dirección —de entrada por la mañana y de salida por la tarde—. en la N-V, una de las vías más congestionadas, se están poniendo en marcha unos medios técnicos bastante complicados, con señales luminosas, que permitirán utilizar un carril del sentido que no está atascado para agregarlo al otro».

«Los problemas de los grandes movimientos de vacaciones o puentes producen complicaciones en cualquier país europeo, por buenas autopistas que tengan. Pero nadie puede agrandar una carretera para que se utilice tres veces al año», añadió el director general.

Incidiendo en el tema del tráfico

urbano, José Carlos García, de cator- CONDUCIR BICICLETAS ce años, comenta que «yo intentaría buscar más lugares para que los coches puedan estacionar, porque es una causa importante de los atascos». La tendencia, sin embargo, es liberar de automóviles los centros de las ciudades por medio de sistemas de aparcamiento restringido, que disuadan al conductor de llevar el coche a las zonas más conflictivas.

Además de como peatones, el contacto de los niños con las vías públicas suele hacerse a través de las bicicletas. Mientras para los más pequeños los padres no suelen permitir su utilización más que en parques y zonas acotadas, los mayores reivindican lugares específicos en los que el ciclista no tenga que verse mezclado con los coches:

carriles para bicicletas. Sin embargo, España cuenta con una geografía tremendamente accidentada. Exceptuando capitales muy concretas, buena parte de nuestras ciudades están edificadas sobre tremendas cuestas que hacen que la bicicleta se considere como un deporte -por cierto, en auge-, pero no como un vehículo alternativo. Es una de las razones fundamentales de que en España, al contrario de lo ocurrido en países vecinos, la cultura de la bicicleta haya entrado muy poco. Constatamos en nuestro coloquio las denuncias de los niños por el mal trato que reciben como ciclistas. «No hay ningún sitio por donde ir en bici - opina Pilar Mosquera-. Por la carretera te dan miedo los coches, y si vas por las aceras, molestas a los peatones y también es peligroso porque hay niños. Nunca sabes si comportarte como peatón o como conductor». Julio García va más allá: «; Y el monopatín? No tenemos ningún sitio para jugar con él. A lo mejor, si hicieran carriles-bici se podría ir por ahí, pero ahora no hay otro sitio que no sea la acera. Y, claro, todo el mundo dice que es muy peligroso, porque puedes atropellar a alguien. Y qué hacemos, dejar de jugar con



En su papel como peatones, la distracción es la causa más frecuente de accidentes graves en los niños.

No lo vuelvas a hacer, Marisa

caciones y emprendí el camino hacia el descanso con las especiales dosis de concienciación y responsabilidad que, a la hora de ponerse al volante, confiere coche. Todos nos dimos un gran susel hecho de trabajar en una revista como TRAFICO, para la que la seguridad vial es el único objetivo.

El viaje resultó perfecto. Los niños no dieron la lata y acercarse hacia Alicante por la autovía ya abierta desde Almansa supone, casi al final del trayecto, una seguridad añadida. Lo que no podía imaginarme es que al pasar por una de las calles de la ciudad ibas a estar tú allí, querida Marisa, con tu edad de EGB, tus ojos preciosos y tu prisa por cruzar, saliendo de entre los coches en batería sin tener la precaución —la obligación, que seguro que te lo han dicho mil veces en el cole y en casa, pues no en vano tu papá pertenece a la Agrupación de Tráfico de

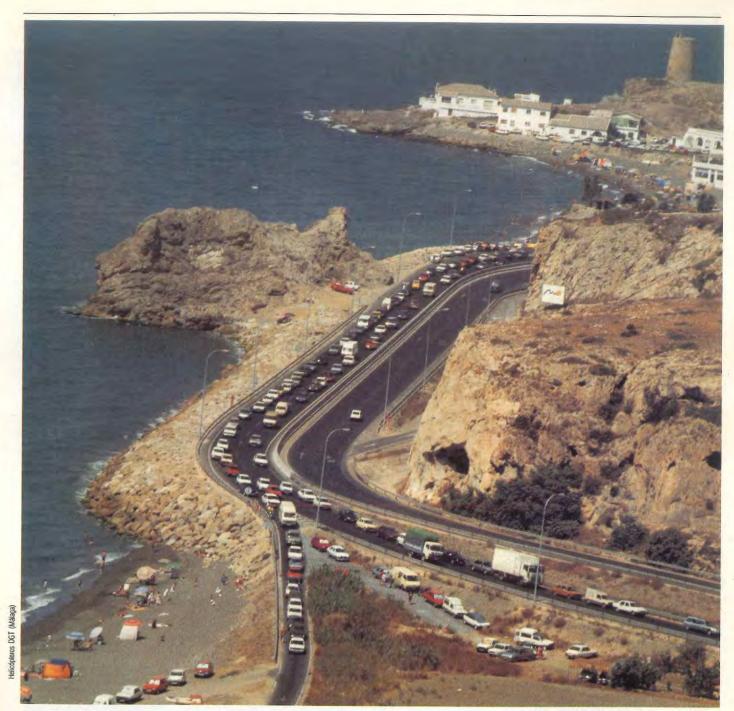
Como siempre, cogí con ganas las va- la Guarda Civil— de mirar antes de hacerlo. Lo sabías, pero se te olvidó. Y por eso te fuiste a cruzar en mi camino, chocando contra la puerta de mi to, pero gracias a Dios no ocurrió nada importante. Tú te llevaste un golpe sin más y a mí me regalaste un buen dolor de estómago. Bendito dolor, porque tú, en cambio, estabas sana v salva.

Sólo te pido desde aquí que procures cruzar siempre por los pasos para peatones y que mires bien antes de poner el pie en la calzada. Por favor, no vuelvas a hacer aquello, querida Marisa. Y no te lo digo por mi estómago. Ahora, a la vuelta, me hace feliz pensar que estarás de nuevo en clase con tus compañeros. Un beso, preciosa. Tuvimos

Adrián GUERRA

PERMISO DE CONDUCCION

Una de las aspiraciones más inmediatas, a pesar de su corta edad, es poder conducir un coche. Todos los conocimientos que reciben en materia de tráfico son un medio, en su opinión, de ser en el futuro buenos conductores de automóvil. A Manuel Inocencio, de catorce años, le gustaría que se adelantara la edad para poder obtener el permiso de conducción. «Es un proyecto que estamos estudiando -señala Miguel Muñoz-. Parece que es mejor edad los dieciséis años para aprender a conducir; sin embargo, es mucha la responsabilidad que se contrae al sentarse al volante y hasta ahora se ha considerado que, con carácter general, los dieciocho años era el momento en que mejor se conseguía el equilibrio entre ambos factores. Sin embargo, se está llevando a cabo en Francia una experiencia piloto, que consiste en otorgar un permiso provisional a los chicos de dieciséis años, que se convalida si durante los dos años siguientes no sufre ningún accidente. Si no es así, hay que volverse a examinar. Parece que está dando buenos resultados».



1.417 muertos en carretera se cobraron las vacaciones

Trágico verano

El verano-89 ha dejado tras de sí una trágica secuela de accidentes mortales en las carreteras españolas. En un total de 1.137 siniestros con víctimas mortales, producidos durante los meses de julio y agosto, perdieron la vida 1.417 personas y otras 886 resultaron gravemente heridas. Un verano trágico en el que, no obstante, no se han producido retenciones significativas, debido a que los conductores han escalonado adecuadamente sus salidas y retornos.

N España están concurriendo una serie de circunstancias, como un incremento espectacular del parque de vehículos —casi dos millones de unidades más que el último año- y de la movilidad del mismo, constatada en aumentos de casi el 20 por 100 en el consumo de combustible, que podrían ser determinantes en el aumento de la accidentalidad. De hecho, la DGT ha realizado un estudio en el que se observa que el incremento de los accidentes va paralelo al crecimiento del parque automovilístico.

Por otra parte, en los meses de verano se produce una entrada masiva de turistas extranjeros y emigrantes portugueses y marroquies que resultan víctimas mortales de los accidentes: un 11,64 por 100 en verano, frente al 4,78 por 100 en el primer semestre de este año.

Por regiones, Andalucía, con 190 accidentes y 228 muertos, encabeza la lista de mortandad en carretera, seguida de Cataluña, con 156 accidentes y 202 muertos, y Castilla-León, con 141 accidentes y 187 muertos. Las menos castigadas por la tragedia son comunidades uniprovinciales como Cantabria (10 accidentes y 11 muertos) y La Rioia (13 accidentes y 18 muertos).

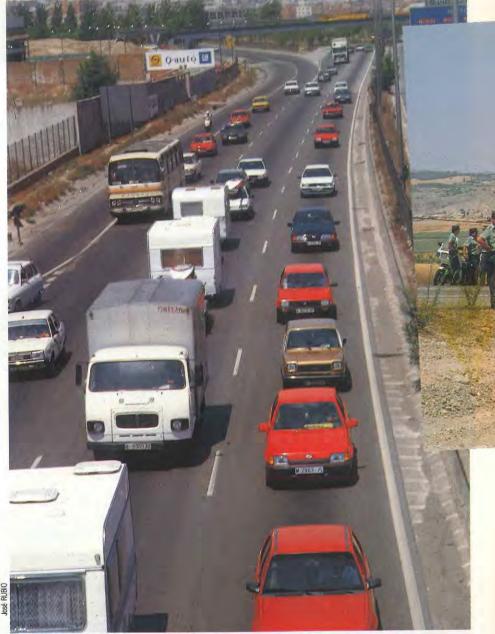
Los 1.137 accidentes mortales ocurridos durante los meses de julio y agosto, que originaron 1.417 muertos y 886 heridos graves, suponen incrementos del 24,6; 22,9 y 12,15 por 100, respectivamente, en relación con el mismo período del año anterior.

SALIDAS DE LA VIA

Los tipos de accidentes más frecuentes han sido las salidas de la vía, en sus diferentes modalidades, y las colisiones frontales, mientras que las causas más habituales de los mismos han sido, por este orden, la distracción del conductor, la velocidad inadecuada, la invasión del carril contrario y las irrupciones de los peatones en la calzada.

A pesar de que gran parte de la red general de carreteras se encontraba en obras, tan sólo un accidente con una víctima mortal se considera que fue debido a las mismas, mientras que los producidos en zona de obras, pero no achacables a las mismas, fueron seis accidentes, con nueve muertos. Por otra parte, hay que significar que las obras se paralizaron durante los días 30 de junio; 1, 2, 14, 15, 16, 28, 29, 30 y 31 de julio, así como el 1, 14, 15, 30 y 31 de agosto, con el fin de favorecer la circulación de los vehículos. Entre otras medidas que se adoptaron, cabe destacar la restricción de camiones durante los días 31 de julio, 1 y 15 de agosto. En algunas carreteras conflictivas, como la N-620, las fechas de tal restricción fueron más numerosas.

Precisamente, la mencionada carretera, denominada «ruta de los portugueses», registró las mayores retenciones, sobre todo en Magaz (Palencia), en cuya intersección se produjeron colas de hasta 30 kilómetros. El conflicto debido a la gran avalancha de emigrantes portugueses se localizaba nor- fluida.





Salvo en los regresos de los domingos de las playas y en lugares muy concretos, la circulación fue muy



A pesar de que la salida y el retorno fueron escalonados, las víctimas mortales aumentaron,

ACCIDENTES MORTALES JULIO-AGOSTO'89

Comunidad	Núm. Accid.	Muertos	Heridos graves
Andalucía	190	228	148
Asturias	41	46	21
Aragón	42	54	33
Baleares	31	33	15
Canarias	40	48	36
Cantabria	10	11	4
Castilla-León	141	187	128
Castilla-La			
Mancha	94	123	90
Cataluña	156	202	127
Extremadura	33	49	28
Galicia	87	102	60
La Rioja	13	18	4
Madrid	56	69	37
Murcia	28	35	21
Navarra	27	30	20
País Vasco	34	41	15
Valencia	114	141	96
Total	1.137	1.417	886

malmente en Tordesillas, se ha subsanado con la apertura de la nueva variante, pero aĥora se produce en Magaz, auténtico cuello de botella donde finaliza la autovía. El día 31 se agravó con un accidente, en Buniel, en el que se vieron involucrados un camión y cuatro vehículos portugueses y en el que murieron seis personas.

CIRCULACION FLUIDA

En líneas generales, la circulación durante el verano ha sido muy fluida, gresos escalonados de los conductores. No obstante, los regresos dominicales a las grandes ciudades, como Madrid y Barcelona, fueron intensos durante el mes de julio y menos en agosto. También se han registrado re-

tenciones durante todos los fines de semana en los retornos de las playas en los accesos a Pontevedra, Villagarcía y Porriño, así como en los de La Manga, en Murcia.

La circulación entre Ocaña y Alicante fue muy intensa, sobre todo los días 1 y 16 de julio y agosto, con retenciones en Mota del Cuervo y Quintanar de la Orden. Esto se explica por las fechas de inicio y finalización del alquiler de los apartamentos concentrados en la costa alicantina.

En la carretera de La Coruña (N-VI) se produjeron retenciones de nueve kilómetros en la travesía de Medina del Campo, los días 1 y 2 de agosto, y no tanto -dos kilómetros- en Tordesillas. En la carretera de Extremadura hubo circulación muy intensa durante los domingos de retorno a Madrid, lo mismo que en la N-I, a la altura de La Cabrera y Lozoyuela. En cambio, la de Andalucía no registró problemas importantes, mientras que en la N-III hubo retenciones el 1 de agosto en Tarancón.

En Valencia, por lo que al conocido como «semáforo de Europa» se refiere. en donde finaliza la autopista A-7, se detectaron retenciones de hasta cinco kilómetros, frente a los 20 registrados el año pasado, gracias a la restricción de la circulación a camiones el día 1 de agosto.

Debido al mal tiempo de los primeros días de julio del año pasado, salió poca gente, produciéndose un «escape» generalizado el día 15. En cambio, durante este año la salida se ha repartido entre primeros y mediados de julio, aunque la de agosto ha sido más numerosa.

Durante el puente de Santiago, que no fue tal, puesto que no era festivo en Madrid ni Barcelona, no se registraron problemas. Tampoco los hubo como consecuencia de la visita del Papa a Galicia y Asturias durante los días 19, 20 y hay que achacarlo a las salidas y re- y 21 de agosto, para la que se habían preparado medidas especiales. Finalmente, el retorno de agosto fue muy escalonado y se produjo durante los días 28, 29, 30 v 31.

J. I. R.

ACCIDENTES MORTALES POR TIPO DE CARRETERA							
CARRETERA	N.º accidentes	N.º muertos	N.º herid. grav.				
Autopista	89	125	82				
Autovía	2	2					
Nacional	543	719	475				
Comarcal	187	212	121				
Local	290	330	203				
Vecinal	18	20	4				
Otras	8	9	1				





Tráfico

del MOTOR



El seguro «a terceros» o de responsabilidad civil obligatorio es inexcusable.

Existe una modalidad obligatoria para circular con un vehículo



La póliza de ocupantes garantiza el pago de una indemnización, paralela al seguro a terceros, dentro de los límites fiiados



Todos los conductores tenemos, por imperativo legal, que contratar al menos un seguro obligatorio para poder circular. La inmensa mayoría en España disponemos de alguna póliza más, además de la consabida de «a terceros», pero pocos sabemos las verdaderas coberturas y limitaciones a que éstas nos obligan y dan derecho. Con este reportaje pretendemos aportar un poco de luz en este campo.



La rotura de lunas es una de las garantías más contratadas. Se paga el total del coste y no se exige la presencia de un perito.

En caso de robo o incendio, las compañías suelen pagar hasta el ochenta y el cien por cien del valor venal del coche.

La cobertura de los daños propios descenderá, según los expertos, por la subida de las primas.





La asistencia en viaje incluye el remolque por parte de una grúa. Es una póliza en auge que se suele regalar o dejar muy barata a quienes contratan daños propios.



Una de las limitaciones del seguro «a terceros» es que no responde de lo que pase ni al tomador ni propietario ni conductor del vehículo. Salvo que exista una póliza de ocupantes



En la modalidad de daños propios, la compai ila paga el coste de reposición, previa tasación de la reparación por un perito.



Algunas compañías en caso de siniestro total sólo pagan el 80 por 100 del valor venal y entregan los «restos» o chatarra para que el asegurado los venda.

TOR REGISTRA TO OUR WREGISTA

la hora de plantearse la contratación de un seguro para el automóvil hay que partir de la base de que existe una modalidad que es obligatoria: el seguro «a terceros» o de responsabilidad civil de suscripción obligatoria. Como su propio nombre indica, no puede eludirse su contratación, bajo la disuasión de una serie de multas; con él se hace frente a las posibles responsabilidades de carácter civil, no de carácter penal, que puedan derivarse de la circulación del vehículo. Así, por ejemplo, la compañía contratante se obliga a pagar hasta determinadas cantidades los gastos sobre terceros de un accidente, un atropello, etcétera.

En colaboración con el CIS (Centro Informativo del Seguro) hemos elaborado dos ejemplos de un conductor y un vehículo de tipo medio, en un par de compañías representativas del sector asegurador. En ambos casos, el coste del «seguro a terceros» oscilaba entre 23.000 y 25.000 pesetas.

En cuanto a las coberturas de esta póliza, hay que señalar, en primer término, que sólo cubre a terceras personas; es decir, que excluye al tomador del seguro, al conductor y al propietario del vehículo. No obstante, hay que señalar que en el seguro del automóvil son terceros incluso los parientes en primer grado (padres, hijos, marido o mujer, etcétera), frente a

casi todas las restantes modalidades de seguros que excluyen a estos familiares.

Una vez aclarado este punto, señalar que el seguro «a terceros» cubre dos tipos de responsabilidades a las que tendría que hacer frente el conductor del vehículo implicado en el accidente: daños materiales y daños personales. En el capítulo material. cubre hasta 2.200.000 pesetas. En el personal, si hay muerte o invalidez permanente, hasta ocho millones de pesetas, y de los gastos médicos resultantes, hasta una cuantía ilimitada si se atiende al herido en un centro médico concertado y hasta 150.000 pesetas si se trata de otro centro. Hay, naturalmente, la excepción de los casos de urgencia. Si ésta se acredita y el traslado es al centro médico más cercano, también se paga la totalidad del coste; si no es el más cercano, también se hace cargo la compañía de la totalidad del coste si el herido se traslada a un centro concertado en cuanto su recuperación lo permita y/o aconseje.

ENTRE LO VOLUNTARIO Y LO POSIBLE

Aparte de este «seguro a terceros», las restantes pólizas que se pudieran contratar tienen carácter estrictamente voluntario; aunque, al precio que nuestra incorporación a Europa están situando a algunas modalidades (como la conocida por «a todo riesgo»), ya casi se trata más de una cuestión de voluntad, de un factor de posibilidad. En este sentido, los expertos han

señalado que esta modalidad de «a todo riesgo» sufrirá, previsiblemente, una importante caída en los próximos años ante su carestía; además de la influencia que pueda tener, en esta caída, la incorporación de más garantías al seguro obligatorio.

En todos los seguros de suscripción o contratación voluntaria, las garantías que se pueden acordar entre el asegurado y la compañía son ilimitadas. Naturalmente, el límite económico de estas garantías condicionará el coste de la prima a pagar; es decir, que a mayores garantías, más caro será.

Una posibilidad es la modalidad de daños propios. Esta cubre el coste de los siniestros parciales pagando la compañía el coste de reposición. Este coste es fijado por un perito y se paga al usuario mediante la simple presentación de la factura y la tramitación de los conocidos «partes». Unicamente existe la excepción a la peritación de elementos esenciales, como lunas y cerraduras.

Otra modalidad es la de robo. En este caso las compañías suelen pagar el cien por cien del valor venal del vehículo, es decir, del valor tasado del vehículo en el momento de producirse el robo; generalmente se suele acudir a las tablas de tasación que GANVAM publica para determinar este valor venal. El pago se efectúa transcurrido un período (entre cuarenta y sesenta días), para dar tiempo a la aparición del vehículo. Una vez pagado el importe del automóvil, si éste apareciese, quedaría en poder de la compañía de seguros, salvo que el propietario deseara mantenerlo, caso en el que debería devolver el valor pagado por él a la aseguradora.

Similar es la modalidad de incendio. Dependiendo de las compañías, éstas pagan entre el ochenta y el cien por cien del valor venal del vehículo, y descuentan «los restos». Esto de «los restos» quiere decir que entregan al propietario la chatarra restante tras el siniestro, para que él pueda venderla, obteniendo por ella una compensación económica.

DAÑOS Y DEFENSA PENAL

Defensa penal y reclamación de daños son dos garantías que presentan algunas singularidades. La defensa penal suele ir incluida, por las aseguradoras, en muchas pólizas cuando se contrata la modalidad de daños propios; también suelen incluir, cuando se contrata esta modalidad, la reclamación de daños. No obstante, resulta curioso que existan algunas aseguradoras -alguna de ellas puntera en el sector del automóvil- que no incluyen en ninguna de sus pólizas la reclamación de daños, mientras otras compañías, llenando este vacío, viven prácticamente de esta marginal modalidad. La defensa penal incluye el asesoramiento jurídico en caso de juicio y la reclamación de daños, la reclamación de las cuantías desembolsadas por el arreglo de un siniestro provocado por otro automóvil únicamente con «seguro a terceros».

La rotura de lunas es una de las garantías complementarias más contratadas. La aseguradora se hace cargo del cien por cien del coste de la sustitución, con la singularidad de que no hace falta peritación previa, ya que se considera un elemento esencial para la marcha del vehículo; no obstante, esta modalidad no incluye elementos como los faros, retrovisores y pilotos, que en algunas oportunidades algunos usuarios han considerado como «lunas».

Una modalidad muy interesante es la de ocupantes. Esta garantiza el pago de indemnizaciones, dentro de los límites pactados, a los ocupantes del vehículo asegurado por las lesiones corporales sufridas. La prima se fija, como queda dicho anteriormente, en función de la indemnización pactada. A modo orientativo, y según los ejemplos citados facilitados por el CIS, el seguro de ocupantes para cinco personas, con indemnizaciones de tres millones de pesetas en caso de muerte o invalidez permanente, con 150 pesetas diarias por incapacidad temporal y 150.000 pesetas, como límite, por asistencia sanitaria, cuesta, en una mutua aseguradora, en torno a las 7.500 pesetas cada año.

Además, hay que puntualizar que estas indemnizaciones son compatibles con las derivadas de la modalidad de responsabilidad civil obligatoria.

ASISTENCIA EN VIAJE

Una última modalidad es la asistencia en viaje, que se está extendiendo mucho en los últimos tiempos y que algunas aseguradoras regalan o contratan a muy bajo coste si se contrata un seguro en la modalidad de daños

propios. Algunas de las garantías que cubre es el remolque hasta el taller más cercano, a partir de 25 kilómetros de la residencia, en caso de avería; el pago de un hotel (si la reparación tarda) hasta 11.000 pesetas por todos los ocupantes; daños personales, o el pago de un chófer si el conductor, por un accidente, no puede seguir conduciendo, etcétera. No obstante, hay que advertir que esta póliza no incluye la reparación de la avería, gasto que se cubre con otras modalidades.

A modo de ejemplo y a título meramente informativo, un conductor de cuarenta y dos años de edad, con veintitrés años de carnet, residente en Madrid y con un vehículo asegurado de tipo medio (Ford Escort GT 1.6), con las modalidades de «voluntario» (garantía ilimitada para daños personales, materiales y defensa penal y fianzas) y daños propios e incendio (hasta 1.107.082 pesetas v 20.000 pesetas para daños urgentes y salvamento) en una mutua aseguradora pagaría una prima anual, por este capítulo de seguro voluntario, de 72,300 pesetas. Si se tratase de una sociedad anónima de seguros, la tarifa podría ser, en el mismo caso, ligeramente superior, por motivos de simple beneficio empresarial; no obstante, los precios de ambos tipos de compañías suelen estar bastante aiustados. En este ejemplo no se ha tenido en cuenta ninguna bonificación en las primas en función de antigüedad, baja siniestralidad, etcétera, ni tampoco recargos.

Juan Manuel MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE

Mecánica fácil

Limpiaparabrisas

ARIOS de los componentes del coche tienen un desgaste rápido, porque su buen funcionamiento así lo exige. Es el caso, por ejemplo, de los frenos, del embrague o del aceite. En uno u otro caso, el funcionamiento los degrada o el paso del tiempo hace que pierdan sus principales características. Ejemplo típico de un componente del automóvil que experimenta las dos degradaciones, del tiempo y del uso, es el sistema limpiaparabrisas. Partiendo desde el cristal, su funcionamiento es correcto cuando la goma de las escobillas se encuentra en buen estado, y ésta se estropea porque el tiempo la endurece y la hace perder elasticidad, y por el rozamiento con el cristal y la suciedad depositada sobre el mismo. Un segundo elemento de importancia para que el cristal se limpie correctamente es que la escobilla apriete contra el mismo con la suficiente fuerza. También el tiempo, los golpes, el quitar y poner las escobillas para lavar, etcétera, hacen que esta presión

Finalmente, el conjunto del motor y las articulaciones tiene que tener un correcto funcionamiento. El motor del sistema limpiaparabrisas es un elemento de larga duración. Sencillo y de escasa potencia, no es fácil que se estropee con frecuencia; sí puede, sin embargo, ser más fácil que se estropeen sus conexiones, que en caso de mal funcionamiento o de «no» funcionamiento en absoluto, es lo primero que conviene revisar. Respecto al motor eléctrico de los limpiaparabrisas, hay algunos conductores que tienen la costumbre de pararlos en los semáforos y sólo tenerlos en marcha cuando el coche rueda. Haciendo esto no sólo no se alarga la vida del motor del limpia, sino que, por el contrario, se acorta, porque el momento peor y de mayor consumo y esfuerzos para un motor eléctrico es el de la arrancada. Y estar arrancando v parando constantemente supone someterle a un trato más duro.

Respecto a las articulaciones y varillas, son elementos de relativa fragilidad por su longitud v por estar colocados de forma en ocasiones extraña. Las articulaciones del varillaje, sobre todo, conviene revisarlas de vez en cuando y sobre todo limpiarlas, porque la suciedad es lo que produce su deterioro.

Juan Antonio DE LA RICA

eterano es un vehículo, más importantes resultan las operaciones de mantenimiento. Con un coche nuevo sabemos que todos los sistemas son iqualmente nuevos; pero con el paso del tiempo tendremos la seguridad de que algunos comenzarán a fallar v la seguridad de los pasajeros es demasiado importante como para



ara comprobar el estado de una escobilla no es necesario desmontarla. Su propia forma defectuosa de limpiar el cristal nos lo dice, pero una de las formas de verificar su estado es pasar un dedo sobre el filo de la goma: si no está terso y uniforme, no limpiará bien.



ara desmontar una escobilla comenzamos por retirar su capuchón protector, operación que es necesario hacer con cuidado, como todo en lo que a la mecánica se refiere, pues es una actividad que huye de la falta de delicadeza y con la que hay que ser minucioso.





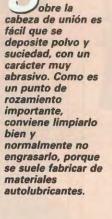
a unión del vástago con la escobilla se realiza mediante una tuerca. La escobilla suele tener un alma estriada; si sólo necesitamos cambiar la posición de la escobilla para corregir su postura sobre el cristal, basta con aflojar esta tuerca y permitir un cierto juego.



or su parte, el propio vástago tiene un segundo sistema de sujeción, que si tenemos que actuar sobre las varillas, para soltarlas tendremos, igualmente, que desmontar. En este caso concreto, la tuerca es de plástico y procedemos con muchísimo cuidado.







a forma más



Juando un motor de limpiaparabrisas no unciona, casi con toda seguridad se tratará de que no recibe corriente. Los cables, conexiones, relés. etcétera, se estropean con mucha más facilidad que el propio motor.



limpialuneta trasero tiene mucha menos importancia que el delantero, ya que no afecta tan directamente a la seguridad de conducción, es interesante que, si revisamos o reparamos uno. tengamos en cuenta la existencia del otro.

Catalizadores

Aunque anteriormente hemos tocado este tema, volvemos a él por estar en estos momentos discutiéndose a nivel europeo los límites máximos de contaminantes permitidos en los motores de media y baja cilindrada (menos de 1,400 c.c. v de esta cifra a 2.000 c.c.). Si las normas se endurecen más de lo que estaba previsto, ya no será posible cumplirlas mediante motores más limpios, es decir, que produzcan menos contaminación, sino que será necesario adoptar medidas para limpiar la contaminación de los motores sucios. Y esta es la función que fundamentalmente realiza el catalizador.

El catalizador es un añadido a un motor estandar (esa es en parte su gran cualidad), que filtra y procesa los gases de escape para reducir sus contaminantes (principalmente monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos inquemados). El catalizador es un aparato sencillo v que se puede adaptar a cualquier coche, pero tiene inconvenientes: en realidad, muchos inconvenientes. El principal, ya lo hemos apuntado, es que con ellos no se tienen motores limpios, sino motores sucios que el catalizador limpia.... mientras funciona bien y de forma efectiva. El catalizador es relativamente caro, emplea metales muy escasos y valiosos, como el platino, paladio o rodio, que pueden influir en su precio, y tiene una vida limitada en el tiempo, en el kilometraje y, sobre todo, en la forma de utilización del vehículo. Por otra parte, obliga al empleo de gasolinas especiales, más caras, y produce un aumento del consumo del orden de un 5 a un 10 por 100.

Estos dos últimos inconvenientes del catalizador tienen una importancia mayor de lo que parece. La gasolina sin plomo es una gasolina más cara e igualmente contaminante, porque el plomo como antidetonante es sustituido por otros compuestos con igual o superior capacidad contaminante (la gasolina sin plomo no es en absoluto una gasolina limpia; eso son fantasías). Por lo que se refiere al consumo, aumentarlo en un 10 por 100 es un verdadero lujo en un mundo en el que la energía es escasa; aumenta, por otra parte, en la misma medida la contaminación indirecta por la extracción de petróleo, transporte, etcétera. Con unos catalizadores costosos, una gasolina más cara y un aumento de consumo de un producto más costoso, el empleo de catalizadores tiene una influencia económica sumamente importante.







DATOS TECNICOS

MOTOR:

Posición: Delantera transversal.

Cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.721 c.c.

Alimentación: Carburador de doble cuerpo.

Carburante: Gasolina súper.

Depósito: 55 litros.

Potencia máxima: 92 CV a 5.400 r.p.m.

TRANSMISION:

Tracción: Delantera.

Caja de cambios: Manual de 5 velocidades. Embraque: Monodisco en seco.

FRENOS:

Hidráulicos con doble circuito, con discos ventilados delante y tambor detrás, con asistencia por servofreno.

Independiente, con triángulo inferior en el tren delantero y barras de torsión en el trasero.

DIRECCION:

Tipo: Cremallera. Diámetro giro: 10,4 m.

RUEDAS:

Llantas: 5,5 × 12"

Neumáticos: 175/70 RT 13.

PESO:

Peso: 1.065 kg. Longitud: : 4,260 m. Anchura: 1,690 m. Altura: 1,420 m. Maletero: 463 dm³.

Precio final: 1.725.000 ptas.

Estética	7	SEGURIDAD
Acabado	8	
Habitabilidad	8	Estabilidad
Maletero		Suspensión
Confort	177	Frenos
Instrumentación		Dirección
Equipamiento		Ruedas
Potencia		Łuces
Elasticidad		
Cambio	7	NOTA MEDIA: 7,4
Velocidad punta	8	NOTA
Aceleración		MEDIA
Consumo	-	SEGURIDAD: 7.2

Comentario.-El Chamade es lo último de Renault. Al 19 se le añade un maletero separado y se convierte en este nuevo modelo, berlina de tipo medio que entra con fuerza en este sector. Es un vehículo de vocación familiar, amplio, con buen maletero, que anda bien y tiene un buen comportamiento general. El interior ha sido cuidado especialmente. Cuenta con un buen nivel de equipamiento y la terminación es bastante buena. Los asientos delanteros son cómodos y recogen bien el cuerpo en las curvas. Permiten hacer viajes largos sin cansancio.

LO BUENO

- Prestaciones.
- Comportamiento.
- Equipamiento.

LO MALO

- Ruidoso a regímenes elevados.
- Suspensión algo blanda.

Estética	
Acabado	
Habitabilidad	
Maletero	
Confort	
Instrumentación	
Equipamiento	
Potencia	
Flasticidad	
Cambio	
Velocidad punta	
Aceleración	
The state of the s	

Comentario.—El Rena familiar de cuerpo enter bien acabado que hace g petitivo, próximo al milli El Chamade es un coche do por un motor ágil y, sobrio, con unos frenos rección precisa, aunque, a coche parado. El compo impecable y da una seg todo tipo de circunstano muy dignas y el motor prontitud de sus respues que facilita los adelantar mo componente de la fa amplio, con un maletero de una comodidad excel queña crítica para la clim del otro mundo.

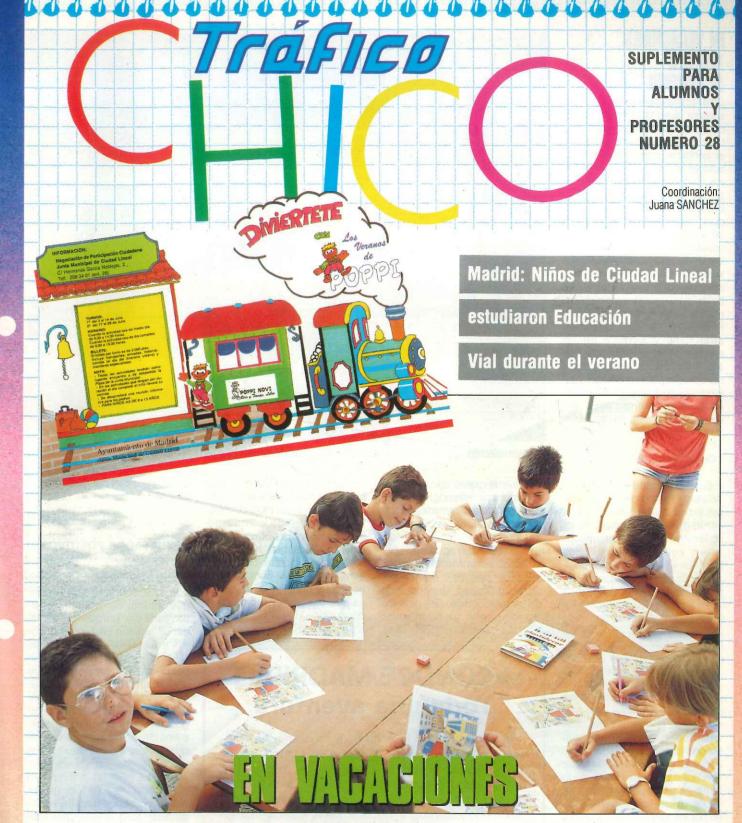
LO BUENO

- Acabado y equipar
- Consumos. Confort de marcha.
- LO MALO
- Ventilación mejoral Dirección dura a col
- Visibilidad trasera f

Durante el pasado mes de julio, un centenar de chavales del distrito de Ciudad Lineal, en Madrid, fueron protagonistas de diversas actividades de tiempo libre -entre

ellas, talleres de educación vial-, organizadas por la Junta de Distrito en colaboración con la Jefatura Provincial de Tráfico.

Las diversas actividades que se han trabajado responden a programas educativos que buscan la integración del niño en su entorno, ocupando su tiempo libre y permitiéndole, a la vez, adquirir y desarrollar nuevos hábitos y conocimientos en un ambiente lúdico.



EN VACACIONES TAMRIFN SF APRENDE

El final del curso escolar no supuso, para un amplio grupo de alumnos del madrileño distrito de Ciudad Lineal, perder el contacto con las zonas escolares y con otros compañeros. Durante el mes de julio, un amplio programa de tiempo libre elaborado por educadores de la Junta de Distrito permitió a 100 chavales, de edades comprendidas entre los ocho y los trece años, poner en práctica algunos conocimientos adquiridos durante el curso y trabaiar otras áreas completamente nuevas. Dirigidos por monitores especializados en cada tema y siempre en un ambiente lúdico y relaiado -al aire libre, en las instalaciones del colegio público Blasco Vilatela-se han desarrollado distintos talleres, entre ellos uno de educación vial.



Este programa forma parte de otro más amplio, cuyo último fin es integrar al niño en el entorno en el que vive. «Una de las razones es la seguridad: si uno conoce el sitio donde habitualmente se mueve, lógicamente se moverá por él de forma más segura», indica Juan José Ariona, coordinador del área infantil de la Junta de Distrito de Ciudad Lineal. Para ello, «primero conocemos en profundidad el distrito y en una segunda fase la totalidad de la ciudad. En esta línea, y dentro del programa de actividades de verano, incluimos esta parcela de la educación vial, que nosotros habíamos pensado teórica en un primer momento y que después de contactar con la Jefatura de Tráfico pudo también hacerse práctica».

Los chicos han pasado a diario por los talleres de bicicletas y karts —que incluyen una parte del trabajo con fichas y otra de recorrido por el circuito-y, aunque el Parque Infantil de Tráfico llama tremendamente su atención, no supone en ningún momento distracción alguna cuando se trata de identificar las señales en una cartulina o saber



La simulación de la circulación real es una de las actividades preferidas por los chavales.

por qué el ciclista de un croquis comete una infracción. «Como sucede habitualmente, el parque despierta en ellos las cuestiones de normativa.»

Los chavales, agrupados por edades, se enfrentaron a trabajos con mayor o menor grado de dificultad, dependiendo de su experiencia. Así, para los mayores, que ya salen solos con sus amigos algunos fines

do de la gran ciudad.»

«CONOCE MADRID»:

Toda una aventura

En una segunda fase de este programa hay pro-

vectadas distintas rutas al centro de Madrid, con lo

que se amplía el ámbito restringido del distrito. «Es

una actividad que entusiasma al niño. Tiene la opor-

tunidad de tomar contacto con otras calles y otros

recorridos distintos a los que hace habitualmente.

Dentro del apartado "Madrid y los transportes" via-

jaremos en medios de transporte colectivos, como

el metro, que para los más pequeños es totalmente

desconocido en muchos casos, incentivando el as-

pecto de aventura que esto puede tener para los chi-

cos, mientras aprenden a moverse al ritmo ajetrea-

de semana y dominan la bicicleta, los trazados y las fichas de trabajo fueron más completos. En el caso de los más pequeños, todo es nuevo, ya que algunos no saben ni siquiera montar en bicicleta, por lo que éste es el primer contacto con normas y señales. «La verdad es que ser responsables de la conducción de un vehículo les entusiasma», comenta Miguel

Cobo, monitor del taller de bi-

RESULTADOS POSITIVOS

Los resultados producidos por este contacto con el Parque Infantil de Tráfico se vieron cada día, porque los chavales se reunían con sus monitores en la sede de la Junta de Distrito v. en grupo, llegaban hasta las instalaciones donde se desarrollaron las actividades. «Vamos y venimos andando. No es un recorrido largo, pero hay cruces, señales, semáforos..., y aunque parece que lo que hacen aquí es un juego, te das cuenta que sus actitudes ante el tráfico real son pensadas, que han interiorizado lo trabajado aquí», apunta Juan José Arjona, que añade: «Además, pretendemos que cuando van en el coche de sus padres se fijen en lo que ven y comenten con ellos lo que han aprendido».

Miguel Cobo confiesa que trabaja en este área con los chicos porque «estoy preparándome para sacar el carné

de conducir y lo tengo todo muy fresco. Por otra parte, no nos limitamos sólo a lo que dice el Código. También hemos visto a fondo la bicicleta como ve-

> hículo, desde las distintas partes que la componen y cómo. por ejemplo, se arregla un pinchazo, hasta las normas básicas de circulación como ciclistas». Asegura que en el área de la formación vial los chicos tienen muchos conocimientos, pero no todos correctos: «Un eiemplo es que ante una señal de dirección prohibida, piensan que nadie puede circular por esa calle: o confunden las señales de prohibición y de obligación. De todas formas, cogen las explicaciones en seguida, sobre todo los mayores, que están más acostumbrados a moverse

> solos, y la verdad es que cono-

cen bastantes normas y mu-

chas señales, sobre todo de las

que están normalmente en la

"TURISMO" DE BARRIO

ciudad».

Otra fase de este programa, que se desarrolla en colaboración con los colegios y en ho-

rario extraescolar en algunos de sus apartados, es una «ruta turística» del barrio. Así, paso a paso, los chavales recorren la zona informándose de las posibilidades que les ofrece, los medios de transporte, la comunicación con otros

barrios, etcétera. «El distrito es muy grande, y tremendamente heterogéneo -indica Juan José Arjona—, abarca barrios de muy distinta condición social y económica y de muy diferentes estructuras urbanísticas. Además, sufre en

varios puntos tremendos conflictos de tráfico. Y los chavales, en autobús o a pie, son testigos diarios de estos conflictos.» Para la elaboración de este programa se ha contado con la aceptación y el interés de los padres y de los colegios. «Lo cierto es que estamos satisfechos de cómo ha sido acogida la propuesta. Sabemos que cubrimos, además, una necesidad asistencial con "Los veranos de Poppi", porque son muchos los niños cuyos padres trabajan en este mes y se quedan solos en casa. Y queremos dejar claro que ésta no es una forma para los padres de "aparcar" al niño, porque para ellos continúa el esfuerzo de mantener un horario de llegada y recogida semejante al escolar.» Uno de los resultados que citan los monitores es la mayor confianza que los padres depositan en los chicos. para que utilicen los transportes públicos, apoyados además por la menor conflictividad de la ciudad en esta época: «Mi padre me trae por la mañana, pero luego me vov en autobús —comenta alguno de los chavales-; antes no me dejaba, pero yo creo que es mejor así, porque además pongo en práctica lo que aprendo en el Parque Infantil de Trá-

Juana SANCHEZ Fotos: José RUBIO



Educación vial a través de las ondas

Por tercer año consecutivo, los escolares de la comarca de Inca (Mallorca) han realizado un programa radiofónico sobre educación vial. A través de las ondas de Radio Balear de Inca, 200 niños. pertenecientes a 14 colegios de la isla. grabaron un total de 18 programas durante los cinco meses que duró la experiencia. Como en las ediciones anteriores, la fórmula seguida fue la grabación y emisión posterior en diferido. Cada grupo de alumnos, dirigido por su profesor, gozó de total libertad para escoger su tema de trabajo entre los propuestos, que abarcaron señales de tráfico, bicicleta y ciclomotor, accidentes y primeros auxilios, etcétera. Como resultado, todos los participantes se mostraron muy satisfechos y se prevé continuar la experiencia durante el próximo curso.

Por otra parte, en otra localidad de la isla, Campos, y entre los días 8 y 13 de mayo, se celebró la «I Semana de Educación Vial», que incluyó charlas teóricas, proyecciones de vídeo, dibujos y prácticas en el Parque Infantil de Tráfico. Igualmente, los chicos pudieron repasar las grabaciones del programa televisivo «Tiramilles», que trataba temas relacionados con el tráfico.

II Traisman

FN VACACIONES TAMRIEN

El final del curso escolar no supuso, para un amplio grupo de alumnos del madrileño distrito de Ciudad Lineal, perder el contacto con las zonas escolares y con otros compañeros. Durante el mes de julio, un amplio programa de tiempo libre elaborado por educadores de la Junta de Distrito permitió a 100 chavales, de edades comprendidas entre los ocho y los trece años, poner en práctica algunos conocimientos adquiridos durante el curso y trabajar otras áreas completamente nuevas. Dirigidos por monitores especializados en cada tema y siempre en un ambiente lúdico y relaiado -al aire libre, en las instalaciones del colegio público Blasco Vilatela- se han desarrollado distintos talleres, entre ellos uno de educación vial.

CONOCER LA CIUDAD

Este programa forma parte de otro más amplio, cuyo último fin es integrar al niño en el entorno en el que vive. «Una de las razones es la seguridad: si uno conoce el sitio donde habitualmente se mueve, lógicamente se moverá por él de forma más segura», indica Juan José Arjona, coordinador del área infantil de la Junta de Distrito de Ciudad Lineal, Para ello, «primero conocemos en profundidad el distrito y en una segunda fase la totalidad de la ciudad. En esta línea, y dentro del programa de actividades de verano, incluimos esta parcela de la educación vial, que nosotros habíamos pensado teórica en un primer momento y que después de contactar con la Jefatura de Tráfico pudo también hacerse práctica».

Los chicos han pasado a diario por los talleres de bicicletas y karts — que incluyen una parte del trabajo con fichas y otra de recorrido por el circuito-y, aunque el Parque Infantil de Tráfico llama tremendamente su atención, no supone en ningún momento distracción alguna cuando se trata de identificar las señales en una cartulina o saber



La simulación de la circulación real es una de las actividades preferidas por los chavales.

comete una infracción. «Como sucede habitualmente, el parque despierta en ellos las cuestiones de normativa.»

Los chavales, agrupados por edades, se enfrentaron a trabajos con mayor o menor grado de dificultad, dependiendo de su experiencia. Así, para los mayores, que ya salen solos con sus amigos algunos fines

do de la gran ciudad.»

«CONOCE MADRID»:

Toda una aventura

En una segunda fase de este programa hay pro-

yectadas distintas rutas al centro de Madrid, con lo

que se amplía el ámbito restringido del distrito. «Es

una actividad que entusiasma al niño. Tiene la opor-

tunidad de tomar contacto con otras calles v otros

recorridos distintos a los que hace habitualmente.

Dentro del apartado "Madrid y los transportes" via-

jaremos en medios de transporte colectivos, como

el metro, que para los más pequeños es totalmente

desconocido en muchos casos, incentivando el as-

pecto de aventura que esto puede tener para los chi-

cos, mientras aprenden a moverse al ritmo aietrea-

por qué el ciclista de un croquis de semana y dominan la bicicleta, los trazados y las fichas de trabajo fueron más completos. En el caso de los más pequeños, todo es nuevo, ya que algunos no saben ni siguiera montar en bicicleta, por lo que éste es el primer contacto con normas y señales. «La verdad es que ser responsables de la conducción de un vehículo les entusiasma», comenta Miguel

Cobo, monitor del taller de bi-

RESULTADOS POSITIVOS

Los resultados producidos por este contacto con el Parque Infantil de Tráfico se vieron cada día, porque los chavales se reunían con sus monitores en la sede de la Junta de Distrito y, en grupo, llegaban hasta las instalaciones donde se desarrollaron las actividades. «Vamos v venimos andando. No es un recorrido largo, pero hay cruces, señales, semáforos..., y aunque parece que lo que hacen aquí es un juego, te das cuenta que sus actitudes ante el tráfico real son pensadas, que han interiorizado lo trabajado aquí», apunta Juan José Arjona, que añade: «Además, pretendemos que cuando van en el coche de sus padres se fijen en lo que ven v comenten con ellos lo que han aprendido».

Miguel Cobo confiesa que trabaja en este área con los chicos porque «estoy preparándome para sacar el carné de conducir y lo tengo todo muy fresco. Por otra parte, no nos limitamos sólo a lo que dice el Código. También hemos vis-

to a fondo la bicicleta como vehículo, desde las distintas partes que la componen y cómo. por ejemplo, se arregla un pinchazo, hasta las normas básicas de circulación como ciclistas». Asegura que en el área de la formación vial los chicos tienen muchos conocimientos, pero no todos correctos: «Un ejemplo es que ante una señal de dirección prohibida, piensan que nadie puede circular por esa calle: o confunden las señales de prohibición v de obligación. De todas formas, cogen las explicaciones en seguida, sobre todo los mayores, que están más acostumbrados a moverse solos, y la verdad es que conocen bastantes normas y muchas señales, sobre todo de las que están normalmente en la ciudad».

«TURISMO» DE BARRIO

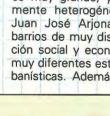
Otra fase de este programa. que se desarrolla en colaboración con los colegios y en horario extraescolar en algunos de sus apartados, es una «ruta turística» del barrio. Así, paso a paso, los chavales recorren la zona informándose de las posibilidades que les ofrece, los medios de transporte, la comunicación con otros

En «Los veranos de Poppy», el ambiente de juego preside las actividades de los niños.

barrios, etcétera, «El distrito es muy grande, y tremendamente heterogéneo -indica Juan José Arjona-, abarca barrios de muy distinta condición social y económica y de muy diferentes estructuras urbanísticas. Además, sufre en

varios puntos tremendos conflictos de tráfico. Y los chavales, en autobús o a pie, son testigos diarios de estos conflictos.» Para la elaboración de este programa se ha contado con la aceptación y el interés de los padres y de los colegios. «Lo cierto es que estamos satisfechos de cómo ha sido acogida la propuesta. Sabemos que cubrimos, además, una necesidad asistencial con "Los veranos de Poppi", porque son muchos los niños cuyos padres trabaian en este mes y se quedan solos en casa. Y queremos dejar claro que ésta no es una forma para los padres de "aparcar" al niño, porque para ellos continúa el esfuerzo de mantener un horario de Ilegada y recogida semejante al escolar.» Uno de los resultados que citan los monitores es la mayor confianza que los padres depositan en los chicos, para que utilicen los transportes públicos, apoyados además por la menor conflictividad de la ciudad en esta época: «Mi padre me trae por la mañana, pero luego me voy en autobús -comenta alguno de los chavales-; antes no me dejaba, pero vo creo que es mejor así, porque además pongo en práctica lo que aprendo en el Parque Infantil de Trá-

Juana SANCHEZ



Fotos: José RUBIO

Educación vial a través de las ondas

Por tercer año consecutivo, los escolares de la comarca de Inca (Mallorca) han realizado un programa radiofónico sobre educación vial. A través de las ondas de Radio Balear de Inca, 200 niños, pertenecientes a 14 colegios de la isla. grabaron un total de 18 programas durante los cinco meses que duró la experiencia. Como en las ediciones anteriores, la fórmula seguida fue la grabación y emisión posterior en diferido. Cada grupo de alumnos, dirigido por su profesor, gozó de total libertad para escoger su tema de trabajo entre los propuestos, que abarcaron señales de tráfico, bicicle-

ta v ciclomotor, accidentes v primeros auxilios, etcétera. Como resultado todos los participantes se mostraron muy satisfechos y se prevé continuar la experiencia durante el próximo curso.

Por otra parte, en otra localidad de la isla, Campos, y entre los días 8 y 13 de mayo, se celebró la «I Semana de Educación Vial», que incluyó charlas teóricas, proyecciones de vídeo, dibujos y prácticas en el Parque Infantil de Tráfico. Igualmente, los chicos pudieron repasar las grabaciones del programa televisivo «Tiramilles», que trataba temas relacionados con el tráfico.

¡Hola, amigos! Leo siempre que puedo vuestra revista v me gusta especialmente la página del chico-test, que hago siempre. Esta vez os escribo para hacer una protesta. Me gusta mucho la naturaleza, pero vivo en Madrid, que es una ciudad muy contaminada. Y he visto que hay muchos coches (sobre todo autobuses y camiones) que echan por el tubo de escape mucho humo, sobre todo cuando arrancan o cuando salen de un semáforo. Es un humo negro y si estás esperando en el paso de peatones y tienes que respirarlo, parece que te ahogas.

Mi padre me ha contado que antes había policías que iban en unos coches que se llamaban «Patrulla verde» y que se ocupaban de multar a estos conductores, pero que ya no existen. Y yo creo que se debería seguir haciendo, porque ellos tienen mucha culpa de que en Madrid y en otras ciudades haya tanta contaminación. Y todos pagamos las consecuencias, sobre todo los niños y ancianos.

> Carlos Marchante. 14 años Madrid

ACERTIJO

- Sabrías decirme cómo meter cuatro elefantes en un «Seiscientos»?
- -Es muy fácil: dos delante y dos detrás.
- —¿Y dos jirafas? —Muy fácil también: dos delante y dos detrás.
- -Pues no, porque antes habría que sacar a los elefantes.

Sonia Martín Madrid

DOS DE LEPE

En Lepe, los coches de la policía llevan todos una bañera en la baca. ¿Sabéis para qué?

- ¿No? Muy sencillo: para meter la sirena.
- ¿Y sabéis por qué allí los vampiros van en tractor?
- ¿Tampoco?... Pues para «sembrar» el pánico.

Miguel A. Lorenzo San Fernando (Cádiz)

CHICO-TEST

- ¿Cuándo está permitido agarrarse a un coche, si montas una bicicleta?
- 1. Cuando el chófer lo haya autorizado.
- 2. En ningún caso.
- 3. Cuando vaya a poca velocidad.
- ¿Qué parte de la calle está reservada a los peatones?
- El centro de la calzada.
- Las aceras.
- 3. El lado derecho de la calzada.
- Qué indica esta señal?
- - 1. Aparcamiento prohibido.
 - 2. Prohibido girar a la izquier-
 - 3. Dirección prohibida.
- ¿Está permitido llevar niños como pasajeros en una bicicleta?
- 1. No. Los pasajeros están prohibidos.
- 2. Un ciclista de más de dieciséis años está autorizado a transportar a un niño de menos de siete años, pero sólo sobre un asiento seguro.
- Los niños mayores pueden acomodarse en el portaequipajes.
- La señal de STOP obliga a detenerse siempre, menos cuando...



- 1. un agente de la circulación, que la está regulando, nos dé
- 2. no se aproxime ningún vehículo por la vía transversal.
- hava visiblilidad suficiente y se compruebe que no hay
- ¿Qué indica esta señal?
- Taller de reparación. Surtidor de gasolina.
- Agua potable.
- ¿Qué forma tienen las señales de peligro?
- 1. Redonda. Cuadrada.
- 3. Triangular.
- Los vehículos de la policía, los bomberos y las ambulancias, ¿tienen prioridad?
- 1. Siempre. 2. Unicamente cuando utilizan su señal acústica particular.
- 3. No.
- Está permitido a un ciclista hacerse remolcar?
- Unicamente en carreteras con poco tráfico y si la bicicleta está averiada.

20 CUCION: 8, 2; 6, 2; 6, 3; d, 1; e, 1; f, 2; 9, 3; h, 2; f, 2.

COMO CONSTRUIR SEÑALES VERTICALES A ESCALA



Ya has encontrado el plano sobre el que construirás la magueta. En él has dibujado las señales horizontales, pero como tú sabes hay otro tipo de señales que son las más numerosas y que según su forma tienen un significado distinto. Ya habrás descubierto que nos referimos a las señales verticales.

En esta ficha encontrarás las instrucciones para construirlas de acuerdo a las dimensiones de la magueta, y siempre en relación al tamaño que tienen en la realidad.

Escala es la relación que existe entre el tamaño de lo representado u la realidad.

Los coches en miniatura normalmente están construidos en una escala de 1/60. Eso quiere decir que si un coche a escala tiene una longitud de 7 cms., en la realidad tendrá una longitud de $7 \times 60 = 420$ cms., o lo que es lo mismo 4,20 m.

Seguro que en tu clase de matemáticas has hecho muchos problemas de este tipo.

RECUERDA: Si conocemos una longitud (T) sobre el terreno, la longitud del plano (P) en el modelo es:

$$P = T \times 1/60 = \frac{T}{60}$$



Vamos a construir una señal triangular. Como sabes, las señales que indican peligro tienen forma de triángulo equilátero cuyos lados miden 90 cms.

Calcula tú ahora lo que medirán los lados del triángulo de las señales de peligro que colocarás en el plano, o en la maqueta cuando termines, si las quieres hacer en la misma escala de los coches, es decir, E=1/60.

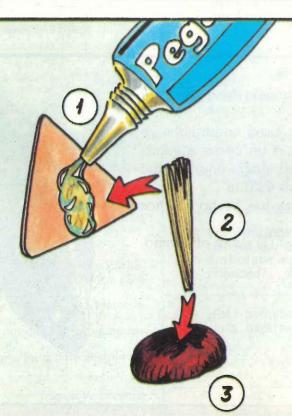
Ahora únicamente tendremos que calcular la altura de las señales. El Código de la Circulación nos dice que la altura desde el borde de la calzada es normalmente de 1 m., si bien pueden llegar a dos metros veinte centímetros cuando ello sea preciso para facilitar su visibilidad o para no estorbar el paso de peatones.

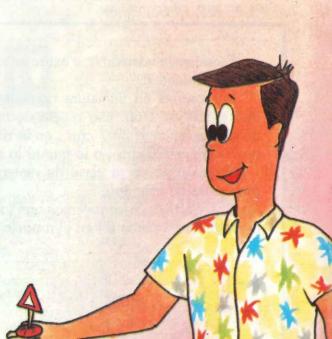
Vamos a calcular su longitud en el modelo suponiendo que en la realidad tenga 1,80 m.

Construye el triángulo en una cartulina. Dibuja y pinta los símbolos y la orla. Un palillo de dientes servirá para construir el poste de la señal. Córtalo conforme a la medida que has obtenido anteriormente y pégalo como se indica en la figura.

Como base puedes utilizar un poco de plastilina.













Ahora sólo te faltan por construir las señales preceptivas e informativas. Consulta la siguiente tabla y sigue los mismos pasos que con las señales triangulares.

SEÑALES PRECEPTIVAS

PROHIBICION

Orla roja No se puede...
Fondo blanco Está prohibido...

OBLIGACION

Fondo azul Se debe...
Se está obligado a...

Dimensiones:

60 cm. en carretera

SEÑALES INFORMATIVAS

Fondo azul y símbolos en blanco

Indican...

Orientan...

Localizan...

Dimensiones:

60 cms. su base horizontal 60 ó 90 cms. de altura

UN CONSEJO: El Código de la Circulación nos dice que las señales circulares tienen un diámetro de 60 cms. en carretera y 40 cms. en zona urbana. Utilizando estas dimensiones las señales a escala quedarán un poco más pequeñas y serán más difíciles de ver y manejar, por lo que te recomendamos que des a las circulares un diámetro real de 90 cms.

22222222222222222222222222222

Antes hemos dicho que las señales preceptivas tienen forma circular. Sin embargo, hay una que es la «excepción», tiene forma octogonal. El no respetarla cuando circules en bicicleta o ciclomotor puede acarrearte graves consecuencias.

¿Sabes de qué señal estamos hablando?

CONSTRUYELA:

- 1.º Construye un cuadrado de 2 cms. de lado.
- 2.º Traza sus diagonales.
- 3.º Tomando como centro el punto O, traza una circunferencia que pase por los vértices del cuadrado.
- 4.º Traza los diámetros de la circunferencia que cortan por su punto medio los lados del cuadrado.
- 5.º Une alternativamente los vértices del cuadrado con los puntos de la circunferencia definidos por sus diámetros.



I Escuela de

l Escuela de Verano de Educación Vial en Ponferrada

JUEGOS PARA LA SEGURIDAD

AMBIEN el verano es buen momento para aprender, Jugando. como corresponde al buen tiempo, ciento veinte alumnos de la localidad legnesa de Ponferrada asistieron a la «Primera Escuela de Verano de Educación Vial». Esta experiencia, organizada por la Jefatura Provincial de Tráfico y el Ayuntamiento de la localidad, tuvo lugar durante la primera quincena del mes de julio y sus protagonistas fueron chavales del segundo ciclo de EGB pertenecientes a distintos colegios de la zona.

Se organizaron cinco talleres distintos, por los que todos los chicos pasaron de forma rotativa. El de «normativa y seguridad vial» fue el que tuvo mayor peso teórico. En el resto de los talleres -karts, bicicletas, socorrismo y dramatización y plástica- los alumnos tuvieron, la oportunidad de poner en práctica algunas nociones de lo aprendido. Junto con profesores de EGB, expertos en mecánica, policías municipales y socorristas de Cruz Roja dirigieron las diferentes actividades prácticas. en las que los participantes conocieron a fondo el funcionamiento de una bicicleta y sus distintas piezas, arreglaron pinchazos de ruedas, asistieron a la proyección de videos, realizaron maquetas y aprendieron normas básicas de circulación y primeros auxilios. «La



La bicicleta, el vehículo más cercano a los chicos.



Las manualidades siempre son una buena forma de llevar la teoría a la práctica.



Tampoco en verano abandonaron las aulas.

valoración es muy positiva.
Con estos cursos, ocupamos el tiempo de vacación de los escolares y, de una forma lúdica, incidimos en áreas muy importantes de su educación, como es la seguridad vial» comenta satisfecha Mery García, coordinadora de la Escuela de Verano y animadora de educación vial de la Jefatura Provincial de Tráfico.

Otra de las actividades que más llamaron la atención de los chavales fue un simulacro de accidente que tuvo lugar en el acto de clausura, en el que los niños fueron socorristas de sus compañeros, llevando a la práctica los conocimientos adquiridos.

«Formar ciudadanos en todos los órdenes, uno de los cuales es la seguridad vial, es un objetivo del Ayuntamiento en materia de educación», comenta José Manuel Neira, concejal de Urbanismo. Todos coincidieron en la gratificación que se siente al ver a los chavales cumplir aquellas normas que tanto cuesta que adopten los conductores.

Fructifera experiencia en el campamento de Boñar (León)

Curso de seguridad al aire libre

Son muchas las actividades que, de cara a fomentar la creatividad y responsabilidad, pueden incorporarse en el programa de un campamento de verano, dada la buena disponibilidad del niño para participar en cualquiera de los «talleres» que se le ofrecen' Todas ellas buscan habitualmente, la integración y el respeto del chico a su ambiente cotidiano, tanto natural como urbano. Así, con la experiencia positiva de una edición anterior, se llevó a cabo durante la segunda quincena del mes de julio el «Il Curso de Verano de Educación Vial», en el campamento «Puente Viejo», de Boñar (León).

Organizado por la Jefatura Provincial de Tráfico leonesa, el Servicio de Cultura de la la Comuni-

Los campamentos de verano siempre son bien acogidos por los chavales. El largo período de vacaciones estivales permite que los chicos dispongan de suficiente tiempo como para saborear con gusto unos días fuera de casa, al aire libre, en pleno contacto con la naturaleza.

Sirven estos campamentos, además, para adquirir nuevos conocimientos en una dinámica relajada, de juego, mucho menos rígida que la del ámbito escolar.

dad Autónoma y el Ayuntamiento de la localidad, 228 chicos y chicas con edades comprendidas entre los ocho y once años, y pertenecientes a las provincias de Zamora, Valladolid, Palencia y León, trabajaron, entre otras materias, la teoría y la práctica de las normas de circulación. «Es una de las actividades preferidas de los chavales —comenta uno

de los monitores—, debido al amplio abanico de
formas en que se puede
enfocar el tema; desde la
explicación teórica de normas y señales, buscando
las experiencias de los
propios chicos, hasta las
manualidades como maquetas o croquis, todo sirve para que sean capaces
de reaccionar en situaciones de peligro que se encuentran a díario, espe-

cialmente los que viven en poblaciones grandes, pero también los de núcleos más pequeños.»

Divididos en seis unidades, cada una de ellas dirigida por un monitor, la opinión generalizada de los chicos es que «lo que aprendemos aquí nos ayuda a ser mejores peatones v conductores de bicicletas». Todos afirmaron haberse divertido mucho en el campamento v aseguraron que «si el próximo año hav educación vial, volveremos». Un acto de entrega de diplomas acreditativos de la asistencia al curso y la intención de repetir la actividad el próximo año clausuraron el campamento, que ha supuesto para todos, niños y mayores, una interesante experiencia.

Los primeros premios, a las comunidades castellanas

Fallado el V Concurso Nacional de Educación Vial

Ha sido fallado el V Concurso Nacional de Educación Vial Escolar, al que concurrieron trabajos realizados por alumnos del ciclo medio y del ciclo superior de EGB, que superaron con anterioridad dos fases eliminatorias, provincial y autonómica.

Treinta y ocho trabajos fueron representativos de la labor realizada por chavales de las 17 comunidades autónomas —así como de Ceuta y Melilla—, en los que se cuidaba tanto la presentación como los textos y dibujos o fotografías incluidos en un diseño gráfico que simulaba un periódico o boletín.

En esta última fase nacional, el jurado estuvo compuesto por representantes del Ministerio de Educación y Ciencia —EGB—, de la Dirección General de Tráfico y profesionales de los distintos medios de comunicación. Castilla-León y Castilla-La Mancha, respectivamente, fueron los ganadores de los dos ciclos que concursaron.



Convoca la Dirección General de Tráfico con la colaboración de la Dirección General de Educación Básica y las Comunidades Autónomas

> Dirección Cral, de Tráfica MINISTERIO DEL INTERIOR

LOS GANADORES Y LOS PREMIOS

CICLO MEDIO:

1.º: «Al volante». CP «Garcilaso de la Vega» (Toledo), Castilla-La Mancha. 2.º: «Peatonín». C. Marista «Champanat» (Salamanca), Castilla-León. 3.°: «Circulen bien, por favor», CP «San Fernando» (Madrid).

CICLO SUPERIOR:

 «Tándem». CP «Cervantes» (Albacete), Castilla-La Mancha.

2.º: «En ruta». C «San Viator» (Huesca), Aragón.

3.º: «Andar y rodar». CP comarcal «Sucina» (Murcia).

Los premios para ambos ciclos fueron:

- 1.º Un ordenador personal para cada niño y una cámara de vídeo para el profesor.
- 2.º Una cadena de música para cada niño y un vídeo para el profesor.
- 3.º Un radiocassette con auriculares para cada niño y un reloj para el profesor.

Para los colegios a los que pertenecían los ganadores, el premio ha sido un televisor y un video.

Ya está convocada la VI Edición de este concurso nacional, para el curso 89/90.

4444444444444444444444

vincon desor
Néstor
GONZALEZ

Profesor del Colegio Salesiano de Orense



Haz tu primer juego didáctico. Domina tu máquina

A experiencia en materia de educación vial que durante el pasado curso he llevado a cabo en el Colegio Salesiano de Orense, donde soy profesor. ha empezado un camino que seguiremos recorriendo en años sucesivos. Conseguir que a través de un juego, el niño tome conciencia de su entorno y trabaje, además, diversas asignaturas sin que les suponga un esfuerzo extra, me parece un logro tremendamente importante. Los «hechos» ocurrieron más o menos como sique: Mis alumnos ansiaban la llegada del viernes por la tarde, para que vo les diera una de las geniales ideas de trabajo que durante las últimas horas de ese día íbamos realizando con verdadero entusiasmo. Pensé que un Parque Infantil de Tráfico en el que se utilizasen aros, en vez de bicicletas o karts, sería muy bien acogido. Y se me ocurrió que sería bueno «empezar por el principio». El plan era que los chicos tocaran varias materias hasta conocer mi secreto: la aplicación de un clásico juguete -el aro- a la educación vial. Así, les puse manos a la obra. Lo primero era la fabricación del propio juguete. Para ello era necesario encontrar un arbusto que «yo, de niño, utilizaba para hacer la tercera parte de un juego que luego podía llevar a distintos lugares»: el saúco. Ninguno lo conocía por su nombre, aunque algunos lo tenían cerca de casa. De esta forma íbamos estudiando Naturaleza dentro del área de

Ciencias Sociales; después, con la presentación de trabajos sobre el tema, tocamos ortografía, caligrafía, refranes y redacción. Poco a poco, reunimos el resto del material necesario: con una rama de saúco, un alambre y un aro construimos la «máquina». Al principio pensaron que no era mucho para un juego, pero al ver cómo se hacía quedaron «alucinados» y locos por llevarlo a la práctica. Algunos aprendieron rápidamente su manejo; para otros la dificultad fue mayor, pero la integración por parte de todos fue perfecta. ¡Estaban entusiasmados y absolutamente receptivos para cualquier aplicación del juego! Además, podíamos llevarlo a las Matemáticas, sustituyendo en los ejemplos la rueda del coche por el aro de Manolito. lo que lo hacía más cercano y atractivo. Igualmente se detuvieron a observar el suelo, conocieron mejor el medio y los croquis y dibujos daban pie al debate. ¡Consiguieron, incluso. motivar a sus familias! De este modo, trabajaron Lengua Gallega, Lengua Castellana, Matemáricas, Sociales, Naturales y Expresión Plástica.

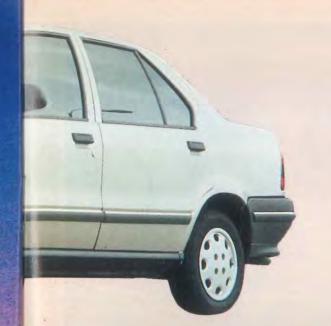
modo, trabajaron Lengua Gallega, Lengua Castellana, Matemáricas, Sociales, Naturales y Expresión Plástica.

Ya teníamos el juguete. Ahora venía la segunda parte de la idea. Mis alumnos ya conocían y trabajaban la Educación Vial que, por medio de maquetas, había despertado siempre su interés. Pero lo inédito del nuevo juego «enganchó» a los ciento veinte alumnos del colegio.

Señalizaron un circuito preparado al efecto, donde no faltaron señales de peligro,

prohibición, obligación información y otras como pasos a nivel, de peatones, zonas de hostelería, gasolinera. talleres... Se dividieron en grupos y uno de ellos preparó un servicio de urgencias, ataviados con batas blancas, que atendía al resto de los participantes. ¡Llevaba yo treinta años sin coger el aro! Fue toda una experiencia revivida con estos dinámicos muchachos, que con su «máquina» demostraron un gran conocimiento y aplicación de las normas de circulación. Durante diez días realizaron diversas actividades de documentación e investigación: inventaron nuevas señales —una de prohibido adelantar con aros y otra de dirección obligatoria para autoaristas- v reprodujeron otras, elaboraron y estudiaron nuevos circuitos viales v colocaron las señales que construyeron. La práctica de circulación sobre todo lo preparado, les hizo derrochar habilidad, acierto y maestría. Los resultados fueron recogidos, incluso, por la prensa local. Tras comentar esta experiencia, quiero recordar a mis compañeros que la Educación Vial fue establecida como enseñanza obligatoria en EGB y en Preescolar en 1980 y que nosotros, los profesores. debemos sentir la inquietud de educar a los alumnos para que sepan desenvolverse con seguridad en este compleio mundo de calles llenas de señales y riesgos. Si todas las materias son importantes para su formación, ésta lo es en especial para su seguridad.







or 16

It 19 Chamade TXE es un , un coche bien hecho y ila de un precio muy comn setecientas mil pesetas. fácil de conducir, animamismo tiempo, bastante de primera y con una dieso sí, dura en maniobras rtamiento del conjunto es uridad impresionante en as. Las prestaciones son llama la atención por la as al acelerador, situación lientos al máximo. El últimilia del 19 es un coche inmenso, que hace gala icional; sólo hay una peatización, que no es nada

le.

educida.

autopista

Estética	7	SEGURIDAD	
Acabado	8		
Habitabilidad	8	Estabilidad	8
Maletero	8	Suspensión	8
Confort	8	Frenos	8
Instrumentación	8	Dirección	7
Equipamiento	8	Ruedas	8
Potencia	7	Luces	7
Elasticidad	7	33.03	r
Cambio	8	NOTE APPLE 37	
Velocidad punta	8	NOTA MEDIA: 7,7	
Aceleración	8	NOTA	
	0	MEDIA	
Consumo	1	SEGURIDAD: 7,6	

Comentario.—Con la colocación de un tercer volumen en su parte trasera, el Renault 19 ha ganado especialmente en prestancia, ya que el crecimiento del maletero con respecto a la versión de dos volúmenes, aunque es significativo, no justifica un cambio tan importante en la configuración de un modelo. La aparición del Chamade se justifica más por el deseo de la marca de ofrecer un vehículo de tres volúmenes, de imagen más tradicional, que por la ganancia real del espacio. Independientemente de los motivos que haya tenido Renault para lanzar esta nueva versión del 19, el Chamade conserva todas las virtudes de su hermano de menor tamaño: un buen nivel de acabado, un confort por encima de la media y un excelente comportamiento. Pocas críticas se le pueden hacer a este coche: de su motor de 1.721 c.c. se podría esperar mayor brillantez, sus consumos no son un ejemplo de economía y la servodirección no estaría mal que se montara de serie, no sólo porque se facilita la conducción en ciudad, sino porque con ella va algo mejor asentado en carretera.

LO BUENO

- Visibilidad trasera mejorada.
- Muy buen confort.
- Buena estabilidad.

LO MALO

- Motor no demasiado brillante.
- Servodirección opcional.
- Consumos no muy ajustados.

La Voz de Galicia

Estética	7	SEGURIDAD	
Acabado	7		
Habitabilidad	8	Estabilidad	7
Maletero	8	Suspensión	7
Confort	8	Frenos	7
nstrumentación	7	Dirección	6
quipamiento	7	Ruedas	6
Potencia	7	Luces	6
lasticidad	7		Ť
Cambio	7		
/elocidad punta	7	NOTA MEDIA: 7	
	7	NOTA	
iceleración	1	MEDIA	
AceleraciónConsumo	8	MEDIA SEGURIDAD: 6,5	

Comentario.—El mercado demanda un coche familiar, con maletero, y Renault adaptó rápidamente su R-19 a las exigencias de una buena parte de los usuarios del mercado español. El resultado final fue este Chamade, que, aunque francés, bien podría ser gallego, que une a las cualidades mecánicas del dos volúmenes un maletero de gran capacidad.

El comportamiento es, en líneas generales, bueno. La suspensión está bastante bien conseguida y
se adapta perfectamente al terreno; los consumos
son bajos y la habitabilidad interior, excelente. Lo
único que en realidad se echa en falta es una servodirección, ya que la dirección es lenta y pesada
y hace dificultosas las maniobras de aparcamiento. Por otra parte, la visibilidad no es todo lo buena que sería deseable y hay muchos ángulos que
quedan totalmente muertos.

Por su equilibrio y por su buena relación calidadprecio, estos vehículos de Renault tienen suficientes alicientes para que estén, como están ya, a la cabeza en ventas en su segmento.

LO BUENO

- Confort.
- Consumo
- Habitabilidad

LO MALO

- Dirección pesada.
- Visibilidad desde el interior.
- Aireación del habitáculo.

MOTOCICLISMO







«Sito», Crivillé y «Champi», tres títulos para un verano

MONOPOLIO ESPAÑOL

El motociclismo español ha vuelto a repetir el éxito de la temporada anterior | en el Mundial de Velocidad, al ganar tres títulos (80, 125 y 250 c.c.) de los cuatro posibles. El GP de Checoslovaquia facilitó los nombres de los otros dos campeones mundiales, conocido el título de «Sito» Pons desde el GP de Inglaterra: «Champi» Herreros y Alex Crivillé ganaban en el circuito de Brno sus primeros títulos mundiales. Además, este resultado es, de alguna manera, más esperanzador que el año anterior, ya que sólo Pons repite título, con lo que el nivel del motociclismo español parece asegurado para mantenerse en primera línea mundial.

Manuel «Champi» Herreros consiquió el título mundial tras una carrera «a muerte» con el alemán Peter Oettl (Krauser), en la que recibió la ayuda de Jorge Martínez «Aspar», forzado por Derbi, pues la marca deseaba revalidar el título en la categoría de 80 c.c. Pese a que la Krauser tenía algo más de potencia, el pilotaje de Herreros y «Aspar» no dejaba alejarse a Oettl. Al final, el alemán quiso arriesgar en la última vuelta para marcharse, lo que, junto a la degradación de los neumáticos, le produjo una caída que dejó el título expedito para Herreros, quien, por fin, consiguió que su apodo («Champi») se hiciera realidad.

La emoción del título obtenido por Herreros restó importancia a la victoria obtenida por «Herri» Torróntequi (Krauser), quien se fue por delante como y cuando quiso. Quizá de no mediar dos averías de batería en dos pruebas, Torróntegui hubiera luchado también por el Mundial. Es probable que el año próximo «Herri» tenga una «bala roja» de Derbi para 125 c.c. y demuestre su calidad como piloto.

EL MAS JOVEN DE LA HISTORIA

Alex Crivillé, con diecinueve años, se ha convertido en el campeón del mundo más joven de la historia del motociclismo. Ni figuras legendarias | rar y sacó a los pilotos punteros un

como Giacomo Agostini o Angel Nieto lo habían logrado tan jóvenes. Y, además, Alex Crivillé conquistó el título a lo campeón: ganando la prueba de Checoslovaquia, pese a que le bastaba con estar entre los seis primeros, siempre que ganase la prueba el holandés Spaan. No obstante, la superioridad de la JJ Cobas y el planteamiento de la carrera, con un Kohji Takada en plan kamikaze, aconseiaron al piloto de Seva alejarse para evitar una caída que pudiera dar al traste con sus esperanzas de obtener el título. En la octava vuelta decidió ti-

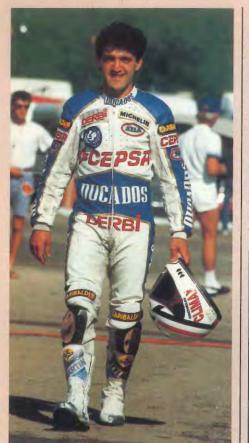
Alex, más precoz que ninguno

Alex Crivillé nació en Seva (Barcelona) hace diecinueve años y es el piloto que ha obtenido el campeonato mundial más joven, más precozmente que monstruos sagrados como Nieto, Agostini o Spencer; de hecho, ha ganado el título un mes más joven que Johnny Cecotto (350 c.c. en 1975), que ostentaba el récord de juventud.

Crivillé, nacido en una familia de aficionados, comenzó a competir a los trece años. En su palmarés cuenta con un Campeonato de España de 75 c.c. Con Derbi corrió el Campeonato de Europa, quedando tercero. En 1988 comenzó a correr el Mundial, siendo subcampeón mundial de 80 c.c. con dieciocho años.

Esa temporada tuvo, por cuestiones de disciplina de equipo, problemas con «Champi» Herreros y «Aspar», mucho más sonados con este último. Su postura de no respetar el orden impuesto por Derbi forzó, a final de temporada, su salida de la firma, que prefirió quedarse con Herreros, Miralles y «Aspar».

En 1989 fichó por JJ Cobas. Su primera victoria en el Mundial la obtuvo esta temporada, en Australia. Ha ganado cinco grandes premios: Australia, España, Alemania, Suecia y Chevoslovaquia.



Los 80 c.c. dijeron adiós con «Champi» Herreros como último campeón.

segundo por vuelta. Todo había acabado: el título estaba en su bolsillo y con una máquina totalmente española, que sustituía en el Campeonato a la Derbi de «Aspar».

Crivillé aun no ha despejado la incógnita de sus planes para el próximo año. Dice guerer guedarse con JJ Cobas en 125 c.c. y revalidar el título, aunque el año próximo esta categoría, con la desaparición de los 80 c.c., estará repleta de pilotos de gran nivel (Dorflinger, Herreros, «Aspar», Oettl...). Por otra parte, Agostini le ha realizado una suculenta oferta para correr con su equipo (Yamaha) en 250 c.c. Pero Alex se lo piensa, Miralles podría sustituirle en JJ Cobas.

LA ESTABILIDAD DE «SITO»

En 250 c.c., con el título decidido en favor de Pons desde Inglaterra, Roth y Cornu se jugarán el subcampeonato en la carrera de Brasil, tras la victoria del alemán «in extremis», por delante del japonés Shimizu, en el circuito checo de Brno. Cornu sólo pudo ir a rebufo de estos dos pilotos y aguantar delante del campeón, Sito» Pons, quien tuvo problemas de estabilidad en su Honda, lo que le relegó a la cuarta plaza, que es su peor clasificación obtenida este año

En Checoslovaquia pareció resurgir Juan Garriga (Yamaha), quien,

pese a su año negro, tiene una sustanciosa oferta de Agostini para pasarse al 500 c.c. con esta misma marca. Garriga, que fue séptimo, desea antes ganar el título de dos y medio,

También resurgió de sus cenizas (fue décimo) el venezolano Carlos Lavado (Aprilia), a quien no podían habérsele olvidado sus dotes de gran piloto. A destacar, también, la actuación de Dani Amatriain (Honda). quien llegó a comandar la prueba y que, por la inferioridad de su montura, acabó en el puesto decimocuarto. tras una salida anormal. Cardús fue de más a menos y terminó octavo, con lo que matemáticamente está fuera de la lucha por el subcampeonato, aunque tiene ya asegurada una Honda oficial para el año próximo.

Por cierto que, como estaba «cantado», «Sito» Pons ha obtenido una Honda oficial para 500 c.c. y dará el salto a esta categoría reina.

En 500 c.c. victoria de Kevin Schwantz (Suzuki), con mucha distancia sobre la Honda de Eddie Lawson, con Wayne Rainey (Yamaha) tercero. Este resultado deja la resolución del título pendiente de la carrera de Brasil, aunque ligeramente inclinado hacia el actual campeón (Lawson).

J. M. MENENDEZ

Herreros ya es «Champi»

Manuel «Champi» Herreros nació en Villarrobledo (Albacete) el 19 de abril de 1963, aunque reside desde hace años en Torrente (Valencia). Debutó en el Mundial en 1983, pero no ganó su primer gran premio hasta 1986, en el circuito alemán de Nurburgring, ya con Derbi. Su palmarés consta de dos subcampeonatos mundiales (1986 y 1987) y dos campeonatos de España (1983 y 1987) en la categoría de los 80 c.c., a los que hay que añadir su nuevo título mundial.

Herreros fue pieza esencial, como segundo piloto, en los títulos por marcas obtenidos por Derbi frente a Krauser en los años 86 y 87, a la sombra de «Aspar», a quien ayudó a conseguir más fácilmente sus laureles. La temporada 88 tuvo sus más y sus menos con Alex Crivillé, reacio a aceptar las órdenes de equipo, y este año con «Aspar», por sus declaraciones sobre sus ayudas para obtener sus títulos.

Tarrés, el cuarto campeón



Pero no todo quedó en el Mundial de Velocidad. Aún existe un cuarto gran campeón español, puesto que Jordi Tarrés se ha adjudicado su segundo título mundial de trial, con lo que se completa una temporada triunfal para el motociclismo nacional. El piloto catalán ha alcanzado nada más y nada menos que nueve victorias consecutivas en otras tantas pruebas del campeonato de su especialidad. la última en Alemania Federal, v los veinticinco puntos que a la hora de redactar estas líneas sacaba de diferencia al francés Thierry Michaud eran va insuperables, a falta de la última cita, en Luxemburgo. Jordi le ha vuelto a quitar el título al galo, recuperando así un entorchado que ya poseyó hace dos años.

Por otra parte, Tarrés lidera también la Copa del Mundo de Trial «indoor». Un gran año para él, que redondea la superioridad española en el motociclismo mundial.

FI PAROLIF AUTOMOVILISTICO, AL DIA

	NUOL AU		10	- /	
	Matrículas	concedidas			
	Ultimas	Ultimas	Total vehículos	Total	Licencias
Provincias	matrículas	matrículas	matriculados	permisos	de
	mayo 89	julio 89	junio-julio 89	expedidos	conducción
Alava (VI)	6428-K	8584-K	2.156	1.400	216
Albacete (AB)	2422-J	4304-J	1.882	1.117	613
Alicante (A)	5501-BK	7411-BL	11.910	7.693	3.091
Almeria (AL)	9122-M	2282-N	3.160	1.837	799
Asturias (O)	6794-AT	3482-AU	6.688	3.423	790
Avila (AV)	4238-E	5050-E	812	630	239
Badajoz (BA)	6854-M	9687-M	2.833	2.298	880
Baleares (PM)	7263-AY	6064-AZ	8.801	3.504	1.730
Barcelona (B)	6183-KG	8571-KM	52,388	23.122	8.271
The second secon	8214-L	0504-M	2.990	969	223
Burgos (BU)	5380-1	7155-1	1.775	1.109	636
Cáceres (CC)	0533-AD	7088-AD	6.555	4.434	3.034
Cádiz (CA)	0477-U	4312-U	3.835	2.569	778
Cantabria (S)	7356-U	1771-V	4.415	2.477	1.774
Castellón (CS)	2229-L	4558-L	2.329	1.636	638
Ciudad Real (CR)	6682-V	1775-W	5.093	2.684	1.257
Córdoba (CO)	5276-AN	1981-AP	6.705	3.348	1.415
Coruña, La (C)		2542-F	1.136	623	222
Cuenca (CU)	1406-F	7068-AH	5.883	2,496	944
Gerona (GE)	1185-AH	0150-U	4.809	3.360	1.469
Granada (GR)	5341-T	2428-E	932	513	209
Guadalajara (GU)	1496-E		4.899	3.234	630
Guipúzcoa (SS)	3582-AF	8481-AF	2.839	1,426	783
Huelva (H)	3452-L	6291-L	1.601	832	341
Huesca (HU)	1090-l	2691-1		1.997	901
Jaén (J)	2642-M	5483-M	2.841	1.116	441
León (LE)	5628-P	8399-P	2.771	1.779	544
Lérida (L)	4690-P	7747-P	3.057	1.293	335
Lugo (LU)	8146-K	0109-L	1.963		5.198
Madrid (M)	0137-JY	3134-KF	49.863	23.819	2.282
Málaga (MA)	4788-AS	4498-AT	9.710	4.642	
Murcia (MU)	2568-AK	0156-AL	7.588	5.312	2.563
Navarra (NA)	8302-X	2296-Y	3.994	1.441	449
Orense (OR)	2109-K	4013-K	1.904	1.193	380
Palencia (P)	6226-F	7284-F	1.058	848	168
Palmas, Las (GC)	1613-AM	7971-AM	6.358	3.200	698
Pontevedra (PO)	9567-AF	4779-AG	5.212	3.417	1.225
Rioja, La (LO)	3139-J	5121-J	1.982	1.194	423
Salamanca (SA)	2592-K	4449-K	1.857 *	1.383	267
Sta. Cruz Tenerife (TF)	1884-AJ	7738-AJ	5.854	4.636	525
Segovia (SG)	6935-E	7858-E	923	571	225
Segovia (SG)	1644-BB	3438-BC	11.794	6.939	3.041
Soria (SO)	3009-D	3630-D	621	274	95
	4448-Y	9671-Y	5.223	2,472	1.123
Tarragona (T)	4569-E	5339-E	770	308	175
Teruel (TE)	7471-M	0503-N	3.032	1.664	655
Toledo (TO)	7879-CY	7244-DB	19.365	10.228	5.405
Valencia (V)	5201-S	8176-S	2.975	1.374	482
Valladolid (VA)	9869-AY	7838-AZ	7.969	4.346	868
Vizcaya (BI)	9869-AY 6400-F	7321-F	921	688	212
Zamora (ZA)	8948-AF	4803-AG	5.855	3,112	897
Zaragoza (Z)	8948-AF 3486-D	4112-D	626	392	68
Ceuta (CE)	3486-D 3725-C	4148-C	423	322	82
Melilla (ML) TOTALES	3/25-0	,140 0	312.935	165.530	60.486

Fórmula 1

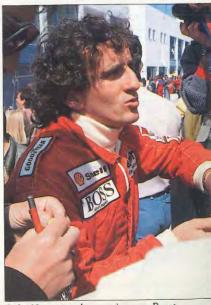
Se mantiene el duelo Prost-Senna

el mojado circuito de Spa-Francorchamps, el brasileño Ayrton Senna volvió a ganar, por delante de su compañero de McLaren, Alain Prost. El francés se vio muy apurado al final de la prueba por los ataques del británico Nigel Mansell, con Ferrari, aunque consiguió resistir sus furibundos ataques y se hizo con la segunda plaza, lo que le permite mantenerse provisionalmente al frente de la clasificación del Mundial de Pilotos, con 11 puntos de ventaja sobre el brasileño Senna.

Luis Pérez-Sala sólo pudo alcanzar Gran Premio. Al parecer, el piloto español optó por unos reglajes para

En el GP de Bélgica, corrido sobre pista seca, por si dejaba de llover, pero sólo logró mantenerse dificultosamente en pista. Pérez-Sala, además, arrastró en las últimas carreras problemas de material, al no ser de la misma calidad las gomas o neumáticos de clasificación para todos los pilotos; en Minardi, según denunciaron los especialistas, las mejores gomas de clasificación van a Pier Luigi Martini, quien está consiguiendo resultados mucho mejores en las pole position que Pérez-Sala, que se ve relegado hasta las últimas líneas de la parrilla.

En el Mundial, primero es Prost la decimoquinta posición en este (62 puntos); segundo, Senna (51), y tercero Mansell (38), mientras que Pérez-Sala figura con un solo punto.



Sólo 11 puntos de ventaja para Prost.





Puerta de Toledo, en Ciudad Real, punto de arranque de nuestro camino.

Murcia, que atraviesa también poblaciones de Albacete, tiene a su paso por la capital manchega importantes rincones turísticos. Con 128 kilómetros de longitud, podemos dividir el recorrido en tres zonas muy características en cuanto a su tráfico. La primera es Ciudad Real-Almagro, con veintidós kilómetros, de los que los cuatro primeros, hasta Miguelturra, tienen una intensidad media diaria de cinco a nueve mil vehículos por un subtramo de vía con características similares a la autovía, con dos carriles en ambos sentidos. Luego, desde Miguelturra hasta Almagro, la intensidad es de dos a cinco mil vehículos, sobre todo turismos.

La segunda zona es la que enlaza Almagro con Valdepeñas, pasando por Moral de Calatrava, donde desciende la intensidad hasta los mil o dos mil vehículos. Y, por último, la tercera es la que une Valdepeñas con el límite de la provincia de Albacete, y en la que podemos hacer, al igual que con la primera, una subdivisión entre Valdepeñas-Villanueva de los Infantes, con dos mil vehículos de media diaria, y Villanueva de los Infantes-límite de la provincia, en la que la intensidad no llega a los mil.

COMO UNA AUTOVIA

Km. 0.-Ciudad Real. Antigua ciudad fundada en 1255, conserva vestigios de su pasado. Su origen histórico fueron las Ordenes Militares. Zona fronteriza entre la cristiandad y la puiante civilización árabe, nace a la vida

A C-415, Ciudad Real- en un doloroso trance de guerra y destrucción. El Gran Priorato de San Juan, la Orden de Calatrava y los legendarios Caballeros Templarios fueron adquiriendo fuerza hasta amenazar la autoridad del poder real. Alfonso X, pata contrarrestar el creciente poder feudal de las Ordenes, mandó erigir Villa Real y la rodeó de murallas, con ciento veinte torreones. En premio le concedió fueros, franquicias y el título de ciudad. Más adelante, la expulsión de los judíos y la incorporación de los territorios de las Ordenes Militares a la Corona provocaron la decadencia de sus villas y el auge de las reales. En 1691 se crea la provincia de La Mancha, junto con las veintiuna restantes de Castilla, y Ciudad Real será su capital. A partir de 1833, con la división de la península en 49 provincias, queda constituida definitivamente como capital de la provincia que lleva su nombre.

A la salida de la capital circulamos en la C-415 por una vía con características de autovía, como queda reflejado. Así hasta llegar a la primera población de la ruta, Miguelturra, a la que se ha dado en llamar ciudad-dormitorio.

Km. 4.—Miguelturra. Se encuentra a 629 metros sobre el nivel del mar y tiene una extensión cercana a 120 kilómetros cuadrados. A partir de aquí la carretera sólo tiene dos carriles, uno de ida y otro de vuelta. A la salida, cartel anunciador: «Almagro, 20; Valdepeñas, 56». El piso es bueno y la señalización también, aunque no existen puntos kilométricos de referencia, quizá porque se ha mejorado el pavimento y aún no se habían colocado.

Valdepeñas: una variante necesaria

Un total de 79 accidentes se produjeron el pasado año en la C-415 desde Ciudad Real hasta el límite de la provincia con Albacete, en el kilómetro 128,400. En ellos hubo un total de 11 muertos, 38 heridos graves y 74 leves, en los 63 con víctimas, mientras 16 fueron sólo con daños materiales.

En su travecto, la C-415 tiene lugares conflictivos, como puede ser la salida hasta Miguelturra. Sin embargo, los lugares más problemáticos se encuentran en Val-

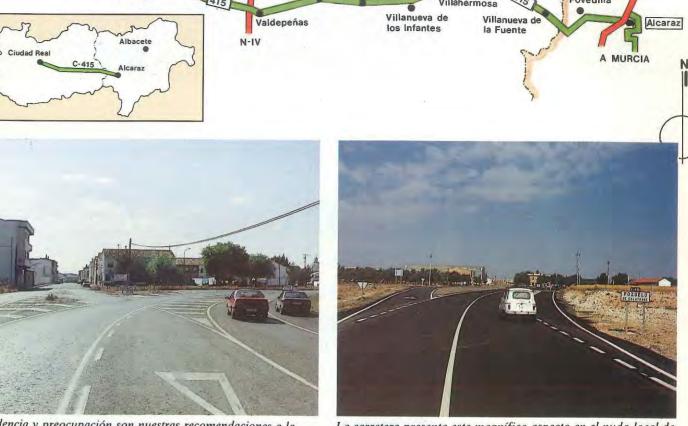


La coincidencia de tráficos urbanos e interurbanos hace precisa la variante.

depeñas, donde la carretera atraviesa la población, encontrándonos en pleno centro semáfaros, barreras del tren, etc. Por ello, la variante se ha pedido a gritos y en un tiempo será realidad, va que no se puede seguir con ese conflicto que es la coincidencia de tráficos urbanos con los propios de la carretera, con difícil discurso por la localidad.

Él inicio de la variante será próximo. Se hará con una longitud de 7 kilómetros y tendrá su enlace en la Nacional IV con la C-612 y C-624. Ahora son puntos negros los kilómetros 58,800; 59; 59,100 y 59,500, todos ellos calles de Valdepeñas.

Otros lugares de cuidado de la C-415 están localizados en las travesías de Almagro y Moral de Calatrava, donde se produce la accidentalidad por la falta de respeto a la señalización existente, elevada velocidad y circulación de peatones por lugares inadecuados.



Pozo de la Serna Alcubillas

Prudencia y preocupación son nuestras recomendaciones a la salida de Miguelturra.

La carretera presenta este magnífico aspecto en el nudo local de Pozuelo de Calatrava.

Km. 13.—Pozuelo de Calatrava. Dos mil quinientos habitantes y una extensión aproximada de 100 kilómetros cuadrados. Su origen es del siglo XIII. En algunos puntos, las rectas que habíamos disfrutado desde la salida de la capital se pierden. Hay curvas que entorpecen la visibilidad, por lo que hay determinados lugares con señalizaciones de prohibido adelantar, lo que había ocurrido anteriormente en contadas ocasiones.

CIUDAD REAL

Pozuelo de Calatrava

Moral de Calatrava

Km. 22.—Almagro. Cerca de diez mil habitantes, con extensión que ronda los 245 kilómetros cuadrados. De origen romano, situada en el camino que unía a Córdoba con Toledo, su primera mención histórica data de 1273, cuando Alfonso X convocó y celebró Cortes en ella. Tiene numerosas mansiones señoriales y goza de múltiples privilegios. A su salida comenzamos a ver el kilometraje, eso sí, en los viejos mojones, muchos de ellos tapados por los matojos. Estamos a 38 kilómetros de Valdepeñas, según consta en un cartel anunciador, y volvemos a caminar por rectas interminables en las que hay que



tener cuidado, porque a veces el sueño y el cansancio gastan malas pasadas. Es zona de ricos viñedos, cuidados con esmero por los vecinos, que tienen en ellos la primera fuente de ingresos.

A ALBACETE

Km. 42.—Moral de Calatrava. Ocho mil habitantes y cerca de 200 kilómetros cuadrados de extensión. Cultiva la vid, olivos y productos hortícolas y, en cuanto a ganadería, sus especies son vacuno, cabrío y lanar. La carretera sigue siendo buena y las rectas continúan. Alguna de ellas sin mucha visibilidad a su salida, por lo que hay prohibiciones de adelantamiento en puntos concretos.

TRAFICO URBANO E **INTERURBANO**

Km. 58.—Valdepeñas. Más de 25.000 habitantes y 500 kilómetros cuadrados de extensión. Sus orígenes se remontan a últimos del siglo XIII. Cuenta con un matadero-frigorífico, ya que en su término está el Centro Nacional de Ovinos. Su principal fuente de ri-



Una gota del tipismo de Almagro, con su inconfundible arquitectura.

queza son los viñedos. La travesía es altamente peligrosa para el tráfico rodado, al coincidir los recorridos urbanos con los de la C-415, aparte su difícil discurrir por la localidad, con pasos de peatones y estacionamientos irregulares. Desde el kilómetro 58, a la llegada, hasta abandonar la población (kilómetro 59,800) hav varios puntos negros, como son las calles Seis de Junio, Castellanos, Manuel Fernández Puebla y Veracruz. Se impone la variante que, ya aprobada, comenzará en breve su construcción y evitará problemas a los conductores, que nada más llegar se encuentran la vía del tren, con barreras, que, por el continuo ir y venir de trenes por la zona, suelen estar bajadas con relativa frecuencia. Otro obstáculo en plena carretera son los semáforos colocados en el centro de la ciudad en que coincide con la C-415.

Km. 72.-Pozo de la Serna. Desde la salida de Valdepeñas encontramos peor piso y carretera más estrecha. Continúan en zonas las rectas y observamos numerosas motocicletas, ya que los vecinos utilizan frecuentemente este medio para trasladarse a los viñedos. Van pegados a su derecha, pero hay que extremar la precaución.

BANDAS SONORAS

Km. 81.-Alcubillas. Mil quinientos habitantes. Perteneció a Campos de Montiel, independizándose hacia el año 1400, y tiene su vida en la



Las rectas se hacen interminables junto a la vid, entre Almagro y Moral de Calatrava.



Los olivos ponen su nota de fondo hacia Valdepeñas.

Hay que degustar...

Amplia es La Mancha y sus gus- co con unos tropezones de jamón. tos gastronómicos. Podíamos decir que es para perderse en ellos, porque, además, las ricas comidas van regadas por afamados vinos del lu-

vantes en su novela inmortal, es abundante v sabrosa v ha adquirido carta de naturaleza en España y más allá. Cabe destacar las gachas, para las que se utiliza harina de guijas, un poco de aceite, agua y otros condimentos. Es plato económico y se suele comer en la vendimia y mientras dura el invierno. Las migas, hechas a base de pan picado, ajos, agua, aceite y torreznos, son igualmente para época invernal. El pisto, confeccionado con pimiento y tomate muy picado, no está mal tampo-

Los huevos a la porreta, muy propios de la zona de Infantes, llevan cebolla previamente sofrita, a la que hay que añadir sesos y criadillas, cortadas en trozos pequeños. La cal-La cocina, universalizada por Cer- dereta, con protagonista en el cordero pascual troceado, lleva tomate, cebolla, pimientos y pan frito machacado. El cochifrito es parecido a la caldereta, pero con pierna de cordero. Luego la perdiz, el conejo al ajillo, la liebre con arroz, el tiznaó, a base de bacalao... Se coronan estos sabrosos vantares manchegos con los «frutos de sartén», la «bizcochá», el afamado queso y los generosos y delicados caldos blancos, rosados y tintos. ¡Ah!, y no hay que olvidarse de las famosísimas berenjenas de Almagro.

agricultura, con la viticultura a la cabeza, seguida del cultivo de cereales, destacando trigo y cebada. A la entrada del pueblo vemos situadas en la calzada bandas sonoras. Hay que reducir, lógicamente, la velocidad, aunque no sea la forma más normal de obligar a ello.

Km. 92.-Villanueva de los Infantes. Cerca de 10.000 habitantes y 145 kilómetros cuadrados de extensión. Tiene su fuente de riqueza en las fábricas de harinas, mosaicos, forja, muebles, quesos y vinos. Existe una variante, por lo que el paso por la población no es obligatorio. Hasta aquí, y a pesar de que desde Valdepeñas ya había cambiado el estado de la carretera, podemos decir que se circulaba tranquilamente. Sin embargo, ahora empieza el empeoramiento, las obras, ante las que hay que tener paciencia y especial precaución. Atravesamos Villahermosa antes de llegar al límite de la provincia, en el kilómetro 128,400.



El peor tramo de la C-415, en las inmediaciones de Villanueva de la Fuente.

MEJORAR EL ESTADO DE LA VIA

Km. 124.-Villanueva de la Fuente. Atrás, Villahermosa, con cerca de 5.000 habitantes, 1.500 más que Villanueva de la Fuente, último pueblo de Ciudad Real antes de entrar en la provincia de Albacete. La intensidad del tráfico no es muy grande, calculándose

en unos mil vehículos como media. Esta zona, con notable disminución del tráfico comparado con las anteriores, ofrece el peor tramo de la carretera en cuanto a condiciones de firme y estado general de la vía. La Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha viene realizando obras de mejora del firme, ensanchamiento de la calzada y arcenes y eliminación de curvas.

A partir de Villanueva de la Fuente. 4 kilómetros más y fin de la provincia de Ciudad Real. La revista TRAFICO se asomó hasta Alcaraz, pero esto será motivo de estudio en otros reportajes. Desde Alcaraz se enfila hacia Albacete por Robledo y a Murcia, que es el fin de la C-415, por Bogarro.

La C-415, Ciudad Real-Murcia, a su paso entre ricos viñedos, podemos decir que tiene una gran influencia en el tráfico urbano de poblaciones como Almagro, Moral de Calatrava y Valdepeñas.

> Nono HIDALGO Fotos: José RUBIO (enviados especiales)



Límite con Albacete. Final del recorrido.

Hay que visitar...

Partiendo de Ciudad Real, el recorrido por la C-415 es bonito, con numerosas obras que el turista no puede dejar en el olvido. En la capital es obligado ver las iglesias de Santiago y San Pedro, ésta última gótica, de los siglos XIV y XV, y la catedral, de finales del gótico con aditivos renacentistas y posteriores, en una sola nave de grandes dimensiones. La puerta de Toledo, mudéjar, es el único resto de la muralla que rodeaba la ciudad. Otras obras importantes son la Plaza Mayor, trapezoidal, con soportales en todos sus puntos, menos en el ocupado por el Ayuntamiento; el palacio Episcopal y el de la Diputación.

Continuando, está Almagro, que junto a Villanueva de los Infantes, son los lugares más históricos y artísticos. Almagro, cabeza de la Orden de Calatrava, es mundialmente conocida por su Plaza Mayor, con grandes muestras arquitectónicas flamencas. Una de las casonas que dan a la plaza es el «Corral de Comedias», muestra de nuestro teatro del Siglo de Oro. Hay que destacar, igualmente, los conventos de San Agustín, los Dominicos, las Calatravas y Santa Catalina, remozada y convertida en Parador Nacional.

En Valdepeñas hay que ver, aparte las numerosas bodegas manchegas, la iglesia, construida en tiempos de los Reyes Católicos, de estilo gótico y dedicada a Nuestra Señora de la Consolación, la patrona. En la puerta de los Catecúmenos se puede apreciar el cordón franciscano de la Orden de Cisneros. En los cerros de Las Aguzaderas está



Iglesia parroquial de San Andrés, en Villanueva de los

el monumento erigido a la Victoria. No olvidemos el convento de los padres Trinitarios, la Casa Consistorial y el molino de viento, Museo Gregorio Prieto.

Cerramos la visita artística en Villanueva de los Infantes, cabecera del campo de Montiel y última residencia de Quevedo, con edificaciones impresionantes, como la iglesia de San Andrés, la Alhóndiga y la Plaza Mayor. La villa ofrece un maravilloso conjunto urbano, con sus casas de patio cuadrado de dos galerías y que abren todas las habitaciones; fachadas de sillería, con puertas y balcones adintelados y adornados con columnas laterales. De ellas destacamos la casa del «Caballero del Verde Gabán», la de Fontes y la del marqués de Melgarejo.

LIBRE A LA REFORMA DEL CODIGO DE CIRCULACION

Bases para una

La Ley de Bases, a la que tendrá que ajustarse la redacción del futuro Código de la Circulación, va ha sido publicada en el BOE del pasado 27 de julio. Sin embargo, el conductor no se va a encontrar de improviso con una normativa novedosa que afecte a su comportamiento, ya que el «viejo» Código de 1934 había sido paulatinamente adaptado. Precisamente, ordenar y racionalizar ese texto, que, hace 55 años, ya se calificó de «profuso y confuso», y, sobre todo, la exigencia constitucional de que este tipo de normativa ha de tener rango de Ley ordinaria, han llevado a la aprobación de unas bases que, antes de un año, permitirán el articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

A Ley de Bases que establece el objeto, alcance, principios y criterios a los que deberá ceñirse la futura Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial ha sido aprobada por las Cor-tes y sancionada por el Rey. La importancia del fenómeno del tráfico, que afecta a la totalidad de la vida ciudadana, la necesidad de adaptar la norma a los principios constitucionales y razones jurídicas específicas han determinado que la nueva norma fundamental sobre tráfico tenga rango de

El actual Código de la Circulación se remonta a 1934, por lo que tanto su estructura como desarrollo respondían a unas circunstancias de tráfico diferentes a las actuales. A pesar de ello, se fueron introduciendo modificaciones -casi una al año- para actualizarlo en función de los nuevos tiempos y de los reglamentos internacionales. Pero paralelamente no se había «limpiado» de multitud de normas obsoletas e innecesarias, por lo que, si va en origen el Código había sido calificado por los especialistas de «profuso y confuso», en la actualidad estos calificativos se quedan cortos.

CONVENIENTE E IMPRESCINDIBLE

Así pues, por un lado resultaba muy conveniente ordenar y racionalizar un texto que aún hablaba preeminentemente de vehículos tirados por caballerías. Por otro lado, el Código había sido aprobado por Decreto, mientras que la vigente Constitución Española restrinja derechos o imponga sanciones tenga rango de Ley ordinaria. No obstante, al tratarse de una norma preconstitucional, mantenía su legalidad apreciada por el propio Tribunál Constitucional, aunque era necesario no prolongar indefinidamente una situación de claro matiz transitorio.

Al tratarse de una Ley de Bases, es inaplicable por sí misma y precisa de un desarrollo, en forma de Decreto Legislativo, para el que el Gobierno dispone de un año. En cuanto a su estructura, consta de nueve bases, de las que vamos a hacer referencia a aquellas que tienen mayor trascendencia para los usuarios.

Las bases cuarta y quinta se refieren a normas de circulación y señalización y no es previsible que el desarrollo de las mismas implique una alteración de los comportamientos exigibles en la actualidad. Tampoco implican grandes novedades las bases sexta y séptima, referidas a las «autorizaciones administrativas y las facultades cautelares de la Administración». Ya desde sus orígenes, el tráfico ha sido un fenómeno sujeto al régimen de autorización: permiso de circulación, de conducción, etcétera, que subsisten con características análogas, sujetas únicamente a las variaciones que dimanen de acuerdos internacionales. Asimismo, la Administración mantiene su facultad de tomar medidas, cuando las circunstancias lo aconsejen, encaminadas a prevenir ac-

En cuanto a las bases octava y novena, referidas a infracciones y sanciones, y al procedimiento sancionador, hay que señalar que las cuantías au-

requiere que cualquier normativa que | mentan significativamente y que, según se califiquen de leves, graves y muy graves, pueden llegar hasta 15.000, 50.000 y 100.000 pesetas, respectivamente, con independencia de algunas de marcado matiz económico, que pueden alcanzar la cuantía de 250.000 pesetas.

La graduación de las sanciones se realizará en función de la gravedad y trascendencia del hecho, del peligro potencial creado y de los antecedentes del conductor. Por otra parte, las infracciones graves y muy graves pueden llevar aparejada la suspensión del permiso de conducir por un período de hasta tres meses, mientras que la conducción sin haber obtenido las autorizaciones necesarias puede ser sancionada con multa de hasta 250.000 pe-

Asimismo, la Ley establece el principio de solidaridad y cooperación respecto al titular del vehículo, de tal forma que, de no colaborar en la identificación del conductor infractor, incurrirá a su vez en una infracción grave, sancionable con multa de hasta 50,000 pesetas.

Por último, la Ley tiene un espíritu delimitador de competencias y de coordinación de las administraciones implicadas, con el fin de conseguir mayor efectividad. Así, da rango legislativo al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, que sustituirá a la actual Comisión Nacional de la Seguridad de la Circulación Vial. No obstante, reproducimos el texto íntegro de la Ley de Bases, publicada en el BOE del pasado 25 de julio.

J. I. R.





La Ley establece el principio de colaboración del titular de un vehículo, quien está obligado a identificar al conductor infractor.



El conductor no se va a encontrar, de improviso, con una normativa novedosa, ya que el «viejo» Código la ha ido incorporando paulatinamente.

18/1989, DE 25 DE JULIO, LEY DE BASES SOBRE TRAFICO, CIRCULACION DE VEHICULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

JUAN CARLOS I REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

El vigente Código de la Circulación, aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, fue un instrumento jurídico que permitió, con las necesarias adaptaciones, la ordenación del tráfico en una época caracterizada por su espectacular crecimiento, con trascendental repercusión, tanto en la circulación urbana como

Sin embargo, la exigencia de una nueva regulación que sustituya al Código de la Circulación hoy en vigor, viene impuesta tanto por adaptar la norma a los principios de la vigente Constitución, como por la necesidad de disponer de un instrumento legal idóneo para afrontar la solución de la actual problemática, no contemplada, en toda su amplitud, por la anterior normativa.

La magnitud del fenómeno de la circulación, con su trágico índice de siniestralidad, ha movido a la Administración a abandonar la primitiva concepción, puramente policial, de su actuación, para pasar a un planteamiento activo de la misma, orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes, tanto en carretera como en zonas urbanas.

El empleo de la Ley de Bases como instrumento normativo previsto en el artículo 82 de la Constitución para determinar los principios y criterios que han de seguirse en su posterior regulación obedece a una doble motivación: Por un lado, la de revestirla del rango legal requerido por su importancia y por amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración en la ordenación del Tráfico. Y, por otro, para permitir que el Gobierno, en el desarrollo de la misma, disponga de un instrumento normativo idóneo, como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de esta Ley de Bases, y con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta; la complejidad técnica de toda regulación sobre tráfico y seguridad vial aconseja no someter la normativa en todos sus extremos a la consideración de las Cortes Generales y sí establecer las bases para la regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos y peatones y seguridad vial.

El desarrollo de las competencias de las distintas Administraciones habrá de realizarse bajo principios de estrecha colaboración entre ellas, especialmente entre la Administración del Estado y las Corporaciones Locales.

ARTICULO UNICO

Se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del Ministro del Interior y previo dictamen del Consejo de Estado, apruebe, en el plazo de un año, el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con sujeción a los principios y criterios que resultan de las siguientes

BASES

BASE PRIMERA

Objeto

Establecer una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

BASE SEGUNDA

Competencias

1. Regulará el ejercicio de las competencias que, de acuerdo con la Constitución y los Estatutos de Autonomía, corresponden a la Administración del Estado, y se determinarán las que hayan de corresponder a las Corporaciones Locales.

Asimismo, las competencias atribuidas a la Administración del Estado se distribuirán entre los diferentes órganos de la

BASE TERCERA

Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial

Para garantizar la coordinación de las competencias de las diferentes Administraciones públicas se creará, como órgano consultivo, el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, que, con participación de representantes de las mismas y de las organizaciones profesionales, económicas y sociales más significativas relacionadas con el tráfico y la seguridad vial, informará sobre las cuestiones objeto de esta Ley.

BASE CUARTA

Normas de circulación

- 1. Las normas de circulación para los vehículos, así como aquellas que por razón de seguridad vial hayan de establecerse para la circulación de peatones y animales por las vías de utilización general, se acomodarán a las reglas de la Convención de la Circulación Vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, y al Acuerdo Europeo, complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971.
- 2. Se establecerán las medidas necesarias para evitar cualquier situación de peligro o entorpecimiento de la circulación por parte de los usuarios de la vía y se regularán los elementos de seguridad activa y pasiva, así como su régimen de utilización y los casos en que ésta tendrá carácter obligatorio.
- 3. Se establecerán los derechos y obligaciones de los usuarios de las vías de utilización general.

En particular, los conductores quedarán especialmente obligados a circular de manera diligente, guardando las distancias precisas, garantizando su propia libertad de movimientos y absteniéndose de ingerir cualquier sustancia que disminuva o perturbe sus facultades, así como a someterse a las pruebas que para su detección se determinen, pudiéndose realizar, a este efecto, controles preventivos de carácter general, de acuerdo con los programas que establezca la Administración.

- 4. Se regularán las condiciones técnicas y la inspección de los vehículos a motor y sus remolques, así como las actividades industriales que por su objeto afecten de manera directa a la seguridad de la circulación vial.
- 5. Las normas de circulación canalizarán el tráfico por la derecha del sentido de la marcha del conductor.

BASE OUINTA

Señalización

- 1. Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968; al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971, y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973
- 2. En todo caso, el orden de prioridad entre los distintos tipos de señalización será el siguiente:
- 1. Señales y órdenes de los agentes de la circulación.
- Señales de balizamiento fijas o variables.
- Semáforo. 3.
- Señales verticales de circulación. 4.
- Marcas viales.
- Con carácter complementario de las señales permanentes se podrán establecer, en función de las circunstancias del tráfico, otros tipos de señalización variables y de sistemas electrónicos de seguimiento y señalización automáticos.

BASE SEXTA

Autorizaciones administrativas

Se someterán al régimen de autorización administrativa previa las siguientes actividades: Circulación de vehículos, conducción de los mismos, reconocimientos de aptitudes psicofísicas de los aspirantes a conductores y ejercicio de la enseñanza de las normas y técnicas de conducción.

BASE SEPTIMA

Medidas cautelares

Cuando se ponga en grave peligro la seguridad vial o se perjudique de forma también grave el interés público en el ámbito de las materias reguladas por esta Ley, la Administración competente podrá acordar, durante la tramitación del correspondiente procedimiento, mediante resolución fundada, la suspensión cautelar de las autorizaciones administrativas previstas en la base anterior, procediéndose a la intervención de los documentos acreditativos. La suspensión del permiso de circulación podrá llevar apareiada la inmovilización o la retirada de los vehículos de la vía pública y el depósito de los mismos.

En las mismas condiciones de grave peligro para la seguridad vial y obstaculización o perturbación grave del tráfico, los Agentes de la Autoridad podrán acordar la inmovilización del vehículo o su retirada de la vía pública, debiendo, en tal caso, formular la correspondiente denuncia.



BASE OCTAVA

Infracciones y sanciones administrativas en materia de tráfico y seguridad de la circulación vial

1. Las infracciones a las normas de circulación se tipificarán de forma clara y precisa. Se clasificarán en leves, graves y muy

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

Tendrán la consideración de infracciones graves las referidas a conducción negligente o temeraria, omisión de socorro en caso de necesidad o accidente, ingestión de sustancias que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del conductor, tiempos de conducción, limitaciones de velocidad, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido, circulación en sentido contrario al estipulado, paradas y estacionamiento en lugares peligrosos que obstaculicen gravemente el tráfico, circulación sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad o produciendo deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía. circulación sin las autorizaciones previstas en esta Ley o sin matrícula o con vehículo que incumpla las condiciones técnicas que garantizan la seguridad vial, realización y señalización de obras en la vía sin permiso y retirada o deterioro a la señalización per-

LEY DE SEGURIDAD VIAL Y DISCIPLINA EN CARRETERA

Miguel María MUÑOZ MEDINA (*)

aprobaba recientemente, con 241 votos a favor, ninguno en contra y 20 abstenciones, la Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, posteriormente publicada en el «BOE». ¿Por qué era necesaria una lev sobre la seguridad vial? Esta podría ser la primera reflexión, una vez conocida la escueta noticia. Pues la primera explicación que podría darse es que el todavía vigente Código de la Circulación fue aprobado por el Decreto de 25 de septiembre de 1934; es decir, hace cincuenta y cinco años. Aunque puede considerarse un tiempo lógico de vigencia, lo cierto es que en un campo como el de la circulación hemos evolucionado mucho: entonces no había ni un millón de vehículos y ahora superamos los trece, y la misma relación existe en cuanto a personas con permiso de conducción; el transporte por carretera era irrelevante en 1934 y ahora supera el 85 por 100 de la actividad. Un código (el «código» por antonomasia para la mavoría de los españoles) que, no obstante, ha cumplido su misión gracias a una serie de retoques paulatinos que ahora lo harían difícilmente reconocible para sus primitivos redactores.

Sin embargo, la Constitución de 1978 exigía que las normas que afectan a los derechos individuales estén reguladas por ley formal y, aunque la doctrina del Tribunal Constitucional instauró el principio de que la insconstitucionalidad sobrevenida no afectaba a la plena vigencia de las normas, si en el momento en que se dictaron gozaban del rango normativo adecuado, no es menos cierto que era una situación irregular que no debía prolongarse. De ahí que se hava elaborado y aprobado el provecto de ley que nos ocupa.

En otro orden de cosas, me parece enormemente importante que la ley fuera aprobada sin ningún voto en contra, sobre todo teniendo en cuenta lo apasionado del debate en la Cámara. Los grupos parlamentarios quizá llegaron a la conclusión de que, aun con todos los defectos que la ley pueda tener, factor humano es el culpable de un deera una norma útil para regular las relaciones sociales derivadas del tráfico y quizá como instrumento jurídico especialmente adecuado para restablecer -o establecer por primera vez, en algunos casos— la disciplina en las vías

dicho que la ley tenía una concepción dentes; es decir, que el 85 por 100 de

L Congreso de los Diputados exclusivamente represiva y que en la represión no está la única clave de la seguridad en nuestras carreteras. Ante estas aseveraciones, conviene aclarar que esta ley no es la base ni el núcleo de una política coordinada de seguridad vial y que, en efecto, se puede conseguir una mejora de la seguridad, aunque no sea fácil, sobre la base de una acción conjunta y coherente sobre las carreteras, los vehículos v el factor humano. Y a estos tres elementos se refieren los distintos apartados que configuran el Plan Nacional de Seguridad Vial.

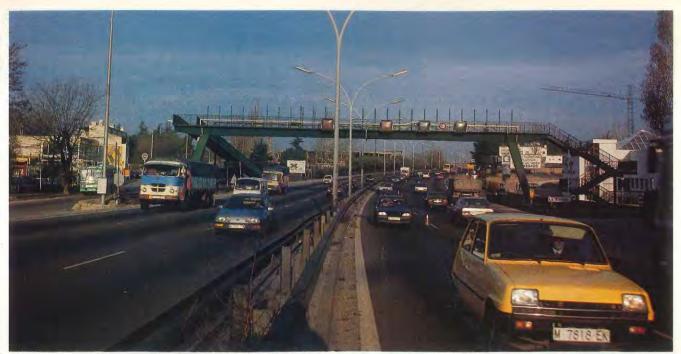
No obstante, la ley era necesaria para poder regular minuciosamente las normas de circulación que, en definitiva, suponen una limitación al derecho de utilización indiscriminada v arbitraria de las vías públicas, o para no posibilitar a todas las personas el ponerse a los mandos de un automóvil, salvo que hayan demostrado unas aptitudes físicas, psicofísicas y técnicas. Y, como corolario de todo ello, es necesario establecer un procedimiento sancionador para los fransgresores de estas normas de convivencia que, en definitiva, son la razón última de la regulación del tráfico. Se olvida en alguna ocasión, y con cierta facilidad, que la ley mantiene una normativa más amplia en cuanto a regulación del tráfico como fenómeno social y, por otra parte, debe tenerse en cuenta que para mejorar las carreteras. para trabajar en profundidad en educación vial, para implantar la Inspección Técnica de Vehículos, no era necesaria esta ley, puesto que tales realidades ya contaban con suficiente regulación jurídica. Pero sí era necesaria una parte sancionadora que no es otra cosa que una norma de defensa de la mayoría de los afectados frente a la minoría transgresora.

Otro apartado del que se han hecho no pocos comentarios es el del factor humano como una de las causas que concurren de forma importante en los accidentes, información que no debe entenderse ni en el sentido de que el terminado número de siniestros (para eso están los Tribunales), ni mucho menos en el de atribuir a todos los conductores esta participación en la etiología de los siniestros. La estadística nos demuestra que sólo se sanciona cada año al 15 por 100 de los conductores v Pese a todo, no ha faltado quien ha que sólo el 3 por 1.000 produce accilos conductores son prudentes y no cometen infracciones y que el 99,7 llevan su prudencia hasta el extremo de que, aunque sean sancionados, no provocan accidentes. Por ello, debo insistir en que la Ley de Seguridad Vial -en la que las sanciones por infracciones de tráfico quedan notablemente agravadas en los casos más extremos— se dirige exclusivamente contra una pequeña minoría, mientras que a la mayoría le afectará en sentido positivo, al estar más protegida frente a aquellos cuyas imprudencias ponen en peligro la vida de todos.

Otro aspecto importantísimo de la ley es que su ámbito no se ciñe exclusivamente a la carretera, sino también a la ciudad. Se constituye, por tanto, en un instrumento especialmente adecuado para evitar que pueda reinar la indisciplina en nuestras ciudades y no debe haber reticencias al aplicar el procedimiento sancionador, ya que está concebido de manera que respeta escrupulosamente los derechos del ciudadano y, en mi opinión, el rotundo dato de que no hubiera ningún voto en contra es una buena prueba de que la sensibilidad jurídica de todos los grupos políticos ha conectado con esta idea.

Por lo demás, ahora corresponde a cada ayuntamiento hacer efectivo en la realidad lo que está escrito en la ley, y, en consecuencia, conseguir que las imprudencias y las conductas que dificultan la normal convivencia en la vía pública sean corregidas, aunque considero que el mayor éxito de todo este nuevo esquema sancionador sería justamente que hubiera que aplicarlo lo menos posible. Una política represora de las conductas ilícitas está inequívocamente condenada al fracaso si no va acompañada de un impulso educativo y divulgativo. Desde la DGT, a la que represento, se está haciendo un gran esfuerzo en distintos campos (tercera edad, niños, etcétera), pero también hay que tener presente el valor educador de la propia sanción. Y es ésa, en último término, la gran meta a alcanzar: el establecer una disciplina en carretera, fundamentalmente a través de la educación vial, que no es sino una parcela concreta de la educación cívica, y con ello contribuir a que la convivencia en las carreteras no sea la concreción de uno de los factores de riesgo que más amenazan a las sociedades desarrolladas.

(*) Director general de Tráfico



La Administración mantiene su facultad de tomar medidas, cuando las circunstancias lo aconsejen, encaminadas a prevenir accidentes

manente u ocasional, y las competencias o carreras entre vehículos.

Las demás infracciones cometidas contra las normas de circulación tendrán la consideración de leves.

2. Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 15.000 pesetas; las graves, con multa de hasta 50.000 pesetas, y las muy graves, con multa de hasta 100.000 pesetas, salvo lo dispuesto en la legislación de transportes. Se podrán establecer reducciones porcentuales sobre la cuantía de las multas en los casos que se determinen.

En los casos de infracciones graves y muy graves podrá imponerse, además, la sanción de suspensión del permiso de conducir hasta tres meses.

Las sanciones previstas en esta Ley se graduarán en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, a los antecedentes del infractor y al peligro potencial creado.

3. Las infracciones a las normas reguladoras de la actividad de los centros de reconocimiento de conductores o de enseñanza, así como a las de la inspección técnica de vehículos y al régimen de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial, y la conducción sin la autorización administrativa correspondiente serán sancionadas con multa de 15.000 a 250.000 nesetas

En aquellas infracciones de especial gravedad, la Administración podrá imponer, además, la sanción de suspensión de hasta un año de la correspondiente autorización o de cancelación de la misma

4. El Gobierno, mediante Real Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones previstas en esta Ley, atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo.

 Será responsable directo de las infracciones el autor del hecho que dé lugar a las mismas.

El titular del vehículo en el correspondiente registro lo será de

las relativas a la documentación y a sus condiciones técnicas.

6. Se establece un especial deber de diligencia del titular del vehículo que le obligará a conocer y facilitar a la Administración todos los datos necesarios para identificar al conductor, cuando se hubiere producido una infracción, al objeto de poder dirigir contra éste el correspondiente procedimiento sancionador. El incumplimiento de este deber está sancionado como infracción grave

BASE NOVENA

Procedimiento sancionador

1. Se regularán las especialidades tendentes a garantizar la celeridad y sumariedad del mismo, sin detrimento de las garantías individuales.

El procedimiento se iniciará mediante denuncia y no se podrá dictar resolución sin conceder previamente audiencia al interesado.

- 2. Las denuncias por infracciones de las normas sobre tráfico y seguridad vial formuladas por las Autoridades y sus agentes, en el ámbito de sus atribuciones respectivas, harán fe salvo prueba en contrario, respecto de los hechos denunciados, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todas las que sean posibles sobre tales hechos.
- 3. Las infracciones prescribirán a los dos meses de su comisión. Las sanciones prescribirán al año de su firmeza.
- 4. Los procedimientos de cobro de las multas serán los establecidos en la legislación aplicable para las Administraciones que los hayan impuesto.

DISPOSICION TRANSITORIA

Hasta la entrada en vigor del Texto Articulado, continuarán aplicándose las normas que actualmente regulan el tráfico, la circulación de vehículos a motor y la seguridad vial.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—La Ley de Procedimiento Administrativo tendrá carácter supletorio en las materias reguladas por las bases séptima, octava y novena y por el Texto Articulado que las desarrolle.

Segunda.—1. El Consejo de Estado dictaminará el proyecto de Decreto Legislativo que haya de aprobarse por el Gobierno en ejercicio de la delegación que esta Ley le confiere, de conformidad con los términos establecidos en su propia Ley Orgánica.

La Comisión de Justicia e Interior del Congreso de los Diputados conocerá tras su publicación, a los efectos del artículo 82.6 de la Constitución, del Decreto Legislativo que apruebe el Gobierno.

2. El Pleno del Congreso de los Diputados, de acuerdo con el artículo 82.6 de la Constitución, conocerá del Decreto Legislativo que apruebe el Gobierno verificando la adecuación del mismo a lo dispuesto en esta Ley.

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Palma de Mallorca, a 25 de julio de 1989.

JUAN CARLOS R.

El presidente del Gobierno FELIPE GONZALEZ MARQUEZ

Miles de marroquíes cruzan cada verano nuestro país en camino hacia su tierra



Además de su numerosa prole, el emigrante marroquí carga con todas sus pertenencias.

con la casa a cuestas

ESE a que cada año se pretende que el tránsito de los súbditos marroquíes por nuestro país en época estival —antes de que la «fiesta del cordero» se celebre en aquellos lares en toda su dimensión— sea lo menos problemática para los miles y miles de viajeros que también buscan sus momentos de ocio y recorren las carreteras del territorio en busca del lugar de recreo, parece que el problema está asegurado y las críticas arrecian desde uno y otro bando. Lo que ayer se llamaba «avalancha» y luego cambió su nombre por el de «operación tránsito», hasta llegar al presente con la «operación paso del Estrecho», se ha convertido en un maremagnum que sigue siendo caballo de batalla

para poblaciones como Algeciras. Ella sufre en sus carnes el «acoso y derribo» en días que para un grupo de aprovechados sirven sólo para hacer el «agosto» de cada verano.

Por ello ahora, cuando una inmensa mayoría de estos marroquíes habrán vuelto a sus hogares y estarán pensando ya en las próximas vacaciones en su país de origen, con tránsito por España, otros tratarán de buscar nuevas soluciones que impidan accidentes, altercados, malos modos, desidias y, lo más importante, el estar horas y horas a la espera de marchar a casa, ocasionando caos de las más variadas especies sin necesidad de ello.

A todo está en calma. Han pasado al libro de los recuerdos, imborrables para todos, por lo problemáticas que resultaron, las muchas horas de sufrimiento y de trabajo, a veces innecesario, de miles y miles de personas que protagonizaron el tránsito para su país, y de quienes intentaron que la operación no fuera conflictiva. Pero me temo que esto, el paso del tiempo que borra de la mente lo malo y más aún lo bueno, no sea suficiente para que los incidentes protagonizados en aquellas mañanas de julio y agosto, cuando los súbditos marroquíes iban o venían de sus vacaciones, hayan pasado a mejor vida.

Atravesar España

Desde que el período vacacional comienza para los marroquíes, en lo que es la antesala de su gran «fiesta del cordero» y que además coincide con el verano español, las carreteras de nuestro territorio acogen a esa serpiente multicolor que son las caravanas de coches «con la casa a cuestas», y que atraviesan España hasta llegar en la mayoría de los casos hasta Algeciras para embarcar hasta Ceuta o Tánger, y en otros hasta Málaga o Almería, para terminar ruta en Melilla. Los hay que entran por Irún y quienes lo hacen por La Junquera. Los primeros por Oyarzun, Briviesca y La Cabrera, y los segundos por Barcelona, Lérida, Zaragoza v La Almunia de Doña Godina. Todos van a parar a Madrid, de donde, por fuerza, el camino a seguir es la Nacional IV, Madrid-Cádiz.

Areas de descanso

En un recorrido efectuado por la misma ruta que los súbditos marroquíes hacen desde la capital de la nación hasta Andalucía -concretamente hasta Algeciras, aunque también vimos las salidas de Málaga y Almería—, la convivencia nos ha puesto a veces entre la espada y la pared, comprendiendo a la perfección aquello de «al borde de un ataque de nervios» que tan frecuentemente se da.

Normalmente, después de los consejos que se les ofrecen en las áreas de deshidratación y otras molestias.



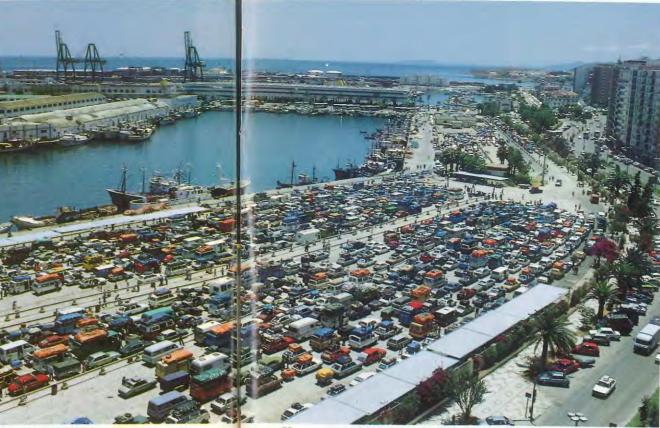
Tremendamente religiosos, los musulmanes cumplen diariamente los preceptos del Corán v elevan sus plegarias hacia La Meca.



Las autoridades españolas vienen habilitando, desde hace varios años, lugares de descanso donde el viajero magrebí pueda



La Cruz Roja Española despliega un servicio especial para atender numerosos casos



Un enorme contingente de vehículos aguarda turno en Algeciras antes de ser embarcados para cruzar el Estrecho.



respiro.



Las mujeres raramente salen de los vehículos, pero la espera para el embarque es larga y hay que protegerse del

de descanso y de los ejemplos y conclusiones sacados de años anteriomedio van en coche seis o siete perres, los marroquíes suele tardar un sonas, además de los más variados par de jornadas en atravesar Espaenseres, incluidos electrodomésticos ña, deteniéndose en varias ocasioy, por descontado, camas, mantas, nes, pues no en vano encuentran en bultos, comidas... No sacan ni abren estos lugares unos servicios que hace sus mercancías y comen bocadillos y poco ni sonaban. Por ejemplo, en el otros alimentos que llevan más a área de descanso de Valdepeñas, simano. Con todo, alguna vez comtuada en el kilómetro 211,500 de la pran productos en la zona, pero Nacional IV (Madrid-Cádiz), tienen como por regla general les «clavan», venta de billetes, servicios, duchas, prefieren seguir el camino pasando asistencia mecánica, médica e incluvicisitudes. so intérprete. Es un continuo ir y venir, con cerca de 2.000 vehículos/día,

y, por supuesto, que en fines de se-

mana la cifra sufre un incremento.

Hay, bien es cierto, fechas claves,

como son los primeros de mes y de

quincenas, cuando los marroquíes,

como los españoles, aprovechan

para comenzar o finiquitar vacacio-

raro ver salir de los coches a las mu-

jeres, siendo el padre de familia

quien realiza las operaciones para

proseguir viaje. Los niños sí suelen

ugar en los lugares acondicionados

y lo cierto es que demuestran su des-

confianza, pues el quedar siempre

alguien dentro del vehículo refleja el

temor a que les roben. Por término

Ellos tienen sus costumbres y es

nes.

Anécdotas

En la convivencia que mantuvimos pudimos observar que, como en todas partes, hay gentes acogedoras y otras cuyo sentido de la vecindad brilla por su ausencia. Nos hablaba una familia de la ilusión que les hacía llegar a su país, «aunque el camino que recorremos es difícil y nos plantea problemas por todas partes. Hay quien nos mira bien y nos recibe como humanos, pero otros nos menosprecian y abusan cobrándonos a precio de oro, seguramente para que no volvamos».

Para otros, «las áreas de descanso

están muy bien, con sus problemas y todo. Aquí, en Valdepeñas, falta agua a veces, pero ocurren casos que nos hacen felices. Un compañero tuvo una avería y no disponía del dinero que le pedían para arreglarla. Era una avería seria. Mientras le llegó de Francia -concretamente de París, donde trabaja—, aquí, en el área, los funcionarios le han pagado el almuerzo, ya que cuando le preguntaron qué iba a comer sacó lo único que tenía: una barra de pan de varios días, que no había quien pudiera comerla».

Averiguamos. Vimos al súbdito marroquí. Nos contaba que «me llamo Mohamed Nuher Eliakime v estoy muy emocionado. Vivo en Le Havre, tengo sesenta y cinco años y viajaba solo. Tuve este problema y por suerte está arreglado, ya que viene el dinero de camino. Pero mientras, estos seres humanos me ayudaron. Llevo viniendo veintidós años y siempre con la familia, pero esta vez...».

Casos y cosas. Muchos de ellos, emocionantes. Vivir para ver: «Soy carpintero y trabajo en París. No

milia, ya que me casé y tengo cuatro hijos, pero el resto está en Melilla. No creo que me pille el lío de Algeciras, porque Málaga es menos problemática. De todas maneras. pasamos muchos escollos y el viaje es muy caro. Sólo el desplazamiento me cuesta más de cuarenta mil pesetas. Luego, comer, estar en casa y regresar. Pero hay que hacerlo».

No falta quien ponga pegas, que crea que poco o nada se ha hecho: «Las carreteras aún dejan mucho que desear y, lo que es peor, a nosotros nos mandan por un camino que nadie debe querer. Lamento también los tratos que recibimos y lo caro que nos cobran todo».

Desde Valdepeñas, el próximo punto de destino debe ser Villafranca, en Córdoba, con otra media de vehículos y personal que pone las cifras por las nubes. Ochocientos, novecientos coches no hay quien los rebaje en días punta: «Trabajamos a ocho kilómetros de París y mi destino es Tánger. Soy empleado de los ferrocarriles franceses y tengo mes y medio de permiso, porque he "ahorrado" domingos y festivos puedo perderme el ir a ver a la fa- para estar unos días más. Desde Areas de descanso para portugueses y marroquíes

MAS UTILIZACION, **MENOS MUERTOS**

lizaron las áreas de descanso habi- Sin embargo, descendió el número litadas por la DGT en las principales rutas de ciudadanos portugueses y marroquíes se ha incrementado respecto a 1988, al tiempo que descendía el número de estos conductores que murieron en carreteras españolas como consecuencia de accidentes de tráfico. Así, la campaña 89 de áreas de descanso e información puede calificarse de po-

Curiosamente, los datos provisionales (tomados a 31 de agosto, cuando aún no había terminado la campaña) indican que la utilización ha sido desigual entre conductores portugueses y marroquíes. Así, mientras el número de ciudadanos alauitas que utilizaron las áreas de descanso creció (133.405 vehículos, frente a los 111.683 de 1988) en 21.722 vehículos, el uso de las mismas por parte de conductores portugueses fue inferior a la anterior nas. campaña (87.114 de 1989, frente a los 112.001 del año precedente, con un descenso de 24.887 vehículos).

Los datos también son optimistas respecto a las consecuencias de los accidentes. Si bien el número total de accidentes (incluidos aquellos en los que no hubo víctimas, aunque fueran sólo «de chapa») en que estuvieron implicados portugueses o marroquíes aumentó respecto al año anterior, el número de muer- nes pasaron de 104 a 212 heridos tos descendió de forma importante. de 1988 a 1989, con un incremen-Así, durante el pasado verano hubo to de 108 personas heridas.

El número de vehículos que uti- 146 accidentes más que en 1988. de muertos: de 67 en el 88 a 33 en el presente período. Un descenso cercano al 51 por 100.

El descenso de los muertos fue más significativo entre los marroquies, quienes, curiosamente, utilizaron más las áreas de descanso. Así, se registraron 21 muertos menos que en 1988 entre los conductores marroquíes, mientras que este número aumentó en siete muertos en el caso de los portugueses.

Los heridos graves también presentan dos caras distintas según se considere la nacionalidad de los implicados. Así, entre los ciudadanos del reino alauita el número de los heridos graves se mantuvo exactamente igual (70), mientras que entre los portugueses (89 heridos graves, frente a los 47 del 88) se incrementó notablemente en 42 perso-

En cuanto a los heridos leves, en ambos grupos de conductores se produjeron incrementos, aunque la cuantía sea dispar en función de la nacionalidad. Los portugueses heridos leves se incrementaron de forma moderada (25 accidentados más que en 1988, situándose la cifra en 157), mientras que el aumento fue más espectacular entre los marroquíes, quie-

CAMPAÑA DE AREAS DE DESCANSO E INFORMACION 1989

	Utilización	N.º accidentes	Muertos	H. graves	H. leves
Portugueses	87.114	168	33	89	157
Marroquíes (1)	133.405	238	20	70	212
Total	220.519	406	53	159	369

(1) Datos provisionales. Faltan los datos del área de El Cuadrejón. Fuente: DGT, datos provisionales.



Los niños disputan un balón. Hay que entretener la larga espera.



Los coches, tan exhaustos como sus ocupantes tras un largo y penoso viaje, dormitan al sol



hace diecinueve años hago el mismo recorrido y creo que los problemas se van solucionando, aunque falta mucho. Con todo, pienso pasarlo bien y los inconvenientes que se plantean ahora los arreglaré tomándome por lo menos una botella de whisky al día con los amigos que nos esperan ilusionados. En cuanto al travecto, le diré que cuando voy sin la familia tardo unos tres días, porque voy más rápido y descanso menos. Pero con ellos echo los seis días. Tengo unos gastos de desplazamiento de cuatro mil francos».

El área de Córdoba también está equipada con diversos servicios que deberían suponer, si se utilizaran en



En las áreas de descanso, la DGT ha incluido zonas de juegos donde los niños despiertan del letargo del viaje.



Los ferrys tragan y escupen vehículos incesantemente en un frenético ir y venir entre las dos orillas del Estrecho.

toda su dimensión, el relajamiento del viajero. Se detienen, descansan, se lavan, compran refrescos, juegan los niños y durante horas los coches están a la sombra, en los aparcamientos habilitados.

Algeciras

El destino, después de horas y horas de viaje, puede ser Almería y Málaga, para tomar el barco a Melilla. Pero aquí hay menos problemas. Donde de verdad se suceden incidentes y escenas desagradables es en Algeciras. En los primeros días de julio, tuvo lugar una manifesta-

ción, al correrse la voz de que varios niños habían muerto en la larga espera por deshidratación. Se sucedieron escenas de conflicto en las que los agentes, que cada día colaboran en el orden, como son Policía Nacional, Guardia Civil y Policía Municipal, tuvieron que obrar con serie-dad. Y menos mal que el vicecónsul marroquí medió en el asunto. Con todo, los ánimos nunca están muy serenos: «Llevo tres mil kilómetros recorridos; me han engañado en los billetes, voy a la agencia y dicen que no saben; mis hijos se están poniendo malos, y sólo tengo va tres mil pesetas...». Son problemas inhumanos. Sin embargo, no todos los co-

mentarios son así. Los españoles que trabajan en agencias salen al paso: «Hay de todo. Pero desde su propio país se vienen muchos a hacer el agosto. Les dicen que su barco está en marcha, les dan un cartón que pone Ceuta o Tánger y les hacen salir corriendo, hasta el punto de que. a veces, por los nervios, dejan a los niños atrás. Cuando llegan al barco. ni el billete es bueno, ni nada de nada. Nosotros no somos culpables. A otros les roban las carteras, les sacan por un refresco quinientas pesetas y por una tortilla de patatas, mil. Pero ahí no podemos hacer nada».

Los servicios sanitarios, por otro lado, funcionan a tope. Unas cuatrocientas personas desfilan por ellos cada día. La mayoría, deshidrataciones, insolaciones... Y, por supuesto, no están libres los casos para el recuerdo cariñoso, del buen quehacer

de las personas justas.

«En el área de Valdepeñas me acaban de dar una cartera de otro súbdito marroquí, que se la dejó en Burgos. Lleva dinero y documentos y están a la espera de que aparezca el dueño.» Ya digo: la cara y la cruz de la moneda de estos miles y miles de marroquíes que atraviesan España en busca de su país para pasar con los familiares las vacaciones, la «fiesta del cordero», su tradición. No importa que los inconvenientes surjan cada dos por tres. Tampoco que los estafen cobrándoles precios abusivos en muchos alimentos. Unos son pacíficos y lo perdonan. Otros se manifiestan y colapsan Algeciras. Pero la mayoría volverá el próximo año.

En las áreas de descanso suelen estar media jornada; en Algeciras, de dos a tres. Llegan de Holanda, Bélgica, Alemania y sobre todo de Francia, y buscan su destino final por medio de unos veinte barcos diarios a Ceuta y doce a Tánger. Por barco, una media de 150 coches y más de 500 personas. Pero a veces es imposible. Se dan cita más de 2.000 coches en la propia explanada del puerto. mientras se han acondicionado otras para los días de sobrecarga.

«Mire —nos decían en Ecija para Algeciras faltan trescientos kilómetros v dos millones de moros.»

No es tanto, pero algún día las cifras llegarán a su tope.

> Nono HIDALGO Fotos: José RUBIO (Enviados especiales)

La Dirección General de Tráfico. dentro del marco general de su acción educativa y divulgativa, tendente a la consecución de una mayor seguridad vial, convoca el «II Concurso Nacional de Guiones Cinematográficos sobre Seguridad Vial».

Su objetivo es el de destacar la importancia del cine y del vídeo como medios óptimos de comunicación audiovisual para la información y formación, sobre temas relacionados con el amplio concepto seguridad vial, dirigidos tanto a usuarios adultos como a la población escolar y juvenil; así como a sus distintos grupos: conductores, peatones, etcéte-

BASES

CONTENIDO

Los guiones deberán versar sobre argumentos cuyo contenido básico v mensaje concreto sean la seguridad vial.

A partir de lo anterior, los guiones podrán referirse a la seguridad vial, bien a su problemática genérica, bien en sus aspectos monográficos, v.g.:

Velocidad inadecua-

- Alcohol y conducción. Desplazamientos en

vacaciones.

- Juventud, fin de semana, accidentes.

- Educación vial infantil, etc.

Su tratamiento argumental será libre: cómico, dramático, reportaje, documental, etcétera.

La técnica cinematográfica podrá ser para imagen real y/o animación.

EXTENSION

Dado que el objetivo último de este Concurso es el de la posible producción de los temas objeto del guión, éstos deberán atenerse a una extensión adecuada a una duración de las producciones no superior a veinte minutos, ni inferior a diez.

Asimismo los guiones podrán contemplar la realización de una serie, manteniendo una unidad argumental.

PREMIOS

El Jurado, constituido al efecto, otorgará los siguientes premios:

- Un primer premio: dotado con 600.000 pesetas y trofeo «DGT».

II Concurso Nacional de Guiones Cinematográficos sobre Seguridad Vial

Si tienes una idea...



La seguridad vial ha llegado al cine en numerosas ocasiones. La escena corresponde a la grabación de una película reciente sobre este

- Un segundo premio: dotado con 300.000 pesetas y trofeo «DGT».

- Un tercer premio: dotado con 150.000 pesetas y trofeo «DGT».

Tres accésits, dotados con 50.000 pesetas cada uno.

En el caso de concurrir cualidades excepcionales por su originalidad en alguno de los guiones presentados, el Jurado podrá conceder un premio especial.

Los guiones premiados pasarán a ser propiedad de la Dirección General de Tráfico para su eventual producción o cualesquiera otras utilizaciones en el futuro.

PRESENTACION DE GUIONES

Los guiones para participar en este concurso deberán ser entregados o remitidos, por correo certificado, a:

Dirección General de Tráfico.

Consejería de Relaciones Externas e Institucionales.

C/ Josefa Valcárcel, 28, 3.º planta. 28027 MADRID.

Deberá figurar en el sobre la mención: «Concurso de Guiones».

Los guiones deberán estar mecanografiados y presentarse por quintuplicado. Su redacción deberá ajustarse al formato, estructura y técnica de redacción correspondiente a este tipo de trabajos, es decir, observando la división entre vídeo y audio, planos, secuencias, etcétera.

Los trabajos que no se atengan a estos requisitos serán descalificados.

Cada guión deberá ir acompañado de un sobre cerrado y lacrado, en cuyo anverso figurará únicamente el título del guión y en cuyo interior figurará la identificación del autor (nombre y ape-

llidos, DNI, domicilio. población, etcétera).

Se autorizará la presentación de trabajos bajo seudónimo, en cuyo caso éste deberá figurar en el exterior del sobre, conteniendo en el interior los datos personales anteriormente citados.

La entrega de los trabajos presentados a concurso deberá efectuarse antes de las 13 horas del día 1 de diciembre de 1989.

FALLO DEL JURADO

En sus decisiones, el Jurado constituido al efecto tendrá en cuenta, fundamentalmente, tanto la calidad técnica y creativa, como el contenido argumental, así como la viabi-

lidad material de la producción y su realización.

El fallo del Jurado será inapela-

ENTREGA DE PREMIOS

Se realizará, tras la proclamación de los ganadores, en fecha, hora y lugar a

OBSERVACIONES FINALES

El hecho de participar en este concurso implica la aceptación de las presentes bases por parte de los concur-

No podrán participar en este concurso los guiones ya presentados al primero, celebrado en 1986.

Los guiones no premiados serán devueltos, a solicitud de los interesados, dentro de un plazo de sesenta días naturales a partir de la publicación del fallo del Jurado.



Jornadas sobre Tráfico e Información

La Dirección General de Tráfico, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana de Transportes de la Ciudad Condal preparan las jornadas que, bajo la denominación de «Tráfico e Información», se celebrarán en ella durante los días 26 y 27 del próximo mes de octubre.

En el curso de las mismas se analizarán, entre otros aspectos, los sistemas de implantación e investigación de información al usuario en España, su situación en los países miembros de la Comunidad Económica Europea y las situaciones de la DGT y de algunas emisoras de radio en cuanto a la información al conductor y al peatón.

Los bebedores soplan menos

¿No le importaría soplar para que podamos comprobar su nivel de alcohol en sangre? La pregunta, realizada por algún agente municipal madrileño, obtiene la mayoría de las veces una respuesta afirmativa. El 10 por 100 de los conductores, sin embargo, se niegan a pasar la prueba. Son, según los propios policías, los que «van bebidos». El Ayuntamiento, no obstante, insistirá en los controles preventivos, fundamentalmente los fines de semana, y espera que la actitud de los conductores siga siendo tan positiva hacia los con-





Mano dura en Madrid

La situación del tráfico en la capital cada día preocupa más. Hay quien asegura que, si no se adoptan soluciones, en unos años Madrid será un auténtico caos. Pues bien: el nuevo Avuntamiento -ya saben, el nuevo alcalde, Rodríguez Sahagúnparece decidido a atajar el problema. Según parece, pretende que a los conductores que infrinjan las normas que más perturban el tráfico -dobles filas, aparcamiento en el carril-bus, etcétera— se les pueda retirar el permiso de conducir temporalmente y se les impongan duras sanciones económicas. ¡Oue se preparen los infractores! Lo ha dicho Sahagún.

Los suecos, a 90 por hora

Las cifras de accidentalidad en las carreteras suecas se habían disparado en los últimos meses y su Gobierno, ni corto ni perezoso, decidió limitar la velocidad para todos los vehículos y vías a 90 km/h. hasta finales del pasado mes de agosto, para evaluar después los resultados, sobre todo teniendo en cuenta que por estas fechas el tráfico, debido al turismo, se incrementa en un 30 por 100. La medida, que en otros lugares hubiera sido fuertemente contestada, fue recibida por los escandinavos con el civismo que les caracteriza. Como aquí...

Marruecos: autobuses «a pilas»

Ahora que vivimos tiempos en los que la contaminación comienza a preocupar seriamente es grato saber que empiezan a salir a la luz automóviles eléctricos que no contaminan las ciudades. Pues bien, después de algunos años de experimentos, los vehículos eléctricos comienzan a circular, concretamente autobuses. Lo más curioso del caso es que ha sido Marruecos la primera nación en ponerlos en marcha y parece que a plena satisfacción. Si además tenemos en cuenta que tienen un coste inferior en un 30 por 100 a los autobuses tradicionales, que duran más y que no contaminan, será el momento de empezar a pensar seriamente en estas alternativas. Aunque necesiten «repostar» cada 100 kilómetros...



7 AMOS a comenzar a abordar este mes un capítulo de gran importancia, por tratarse de una primera urgencia originada por la producción de la muerte aparente de un individuo. De ahí que las maniobras que vamos a explicar sean conocidas como Técnicas de Resucitación Cardio-Pulmonar (RCP).

Paro cardio-respiratorio.—El paro cardio-respiratorio (PCR) es el cese brusco e inesperado de la circulación y la respiración. Aunque en términos generales, y por parecernos más práctico, las vamos a considerar en conjunto, ambas se pueden dar por separado. Es decir: una parada respiratoria -por ejemplo, un ahogamiento- si no se resuelve en unos minutos, puede llevar a la parada cardíaca, y viceversa: una parada cardíaca -por ejemplo, un infarto con parada cardíaca- lleva a la parada respiratoria.

Son muchas y muy variadas las causas que pueden llevar al PCR y no sólo como consecuencia de un accidente. Por eso, cualquiera puede hallarse ante la necesidad de conocer las Técnicas de Resucitación Cardio-Pulmonar, sobre las que sería muy interesante que se llevase a cabo el Plan Nacional de Enseñanza, haciéndolo extensivo no solamente al personal sanitario, sino a toda la población.

La gran importancia que tiene el conocimiento v adiestramiento en estas técnicas está en consonancia con la premura con la que hay que actuar. En este sentido, se ha comprobado que si se inicia la maniobra antes de un minuto, las posibilidades de supervivencia alcanzan un 60 por 100, mientras que si se comienzan a los cinco minutos, se reducen a sólo un 9 por 100. En cualquier caso, es preciso, por supuesto, realizarlas correctamente.

De tales estadísticas se deduce que un paro cardio-respiratorio precisa la aplicación de las técnicas de reanimación en el mismo lugar en que se ha producido, no siendo interrumpidas hasta que se llegue a un centro hospitalario o se consiga la recuperación del afectado. No obstante, lo Paro cardiorespiratorio

TECNICAS DE RESUCITACION CARDIO-**PULMONAR**





piratorias.

ideal es siempre poder contar con la infraestructura, los recursos humanos y la logística adecuados como para que tal apoyo se pudiese prestar «in situ», con medios, asimismo, dispuestos para realizar un transporte estabilizado a un centro asistencial.

SOPORTE VITAL BASICO

Vamos, pues, a describir las Técnicas de Resucitación Cardio-Pulmonar de la forma más elemental, para que todo el mundo pueda conocer lo que es el soporte vital básico; es decir, lo que es posible hacer sin contar con ningún equipo.

diversas formas de

respiración artificial y masaje cardíaco.)

> Dibuios: **SEBASTIAN**

Madrid lanzó una admirable consigna: «Por un Madrid mejor, circule mejor». Hoy, ya no podemos permitirnos el lujo de apelar a la mejor actitud cívico-circulatoria, hoy habría que ser restrictivos: Por un Madrid mejor, circule menos. El automóvil ha invadido la ciudad: las aceras disminuidas, la atmósfera envenenada, las calzadas convertidas en espacios bloqueados donde la cólera, la tensión, el insulto y los bocinazos se suceden bajo la mirada impasible del semáforo tricolor. Madrid, la ciudad de España más invadida por el tráfico, sólo recobra su aspecto transitable en los fines de semana, en que miles de vehículos la abandonan, o en el verano, en que un millón y medio de automóviles parten hacia la periferia. Son bastantes ya los madrileños que aprovechan el sábado y el domingo para pasear por el centro, para contemplar las perspectivas

ACE bastantes años

el Ayuntamiento de

El automóvil ha cambiado la escena ciudadana y nuestras propias vidas; ha degradado el decorado y la convivencia -ya no se pasea con amor la ciudad-, pero también hay que reconocer que ha facilitado la vida a muchas personas que trabajan a 20, 40 ó 60 kilómetros de su domicilio. Lo que no sé es si estos trabajadores que viven en el extrarradio se han parado a pensar cuántas horas de su vida van a pasar encerrados en esos tres metros cuadrados de armadura metálica. Tantos años de luchas y reivindicaciones para reducir el horario laboral, y resulta que un 30 por 100 o un 40 por 100 de ese

tiempo recuperado para el descanso

y el esparcimiento lo gastamos

urbanas, para visitar museos y

monumentos.

Destellos

enjaulados, entumecidos, agarrotados, en un clima psicológico de alta tensión, cuando no de cólera creciente. A tal punto somos otros, encerrados solos e irremediablemente en nuestro propio juguete mecánico, que es ahí donde podríamos apreciar lo que significa la privación de la libertad y la enajenación. Un medio que se concibió -o se vendió publicitariamente— para exaltar la autonomía de desplazamiento, el disfrute del tiempo y de la libertad, se ha vuelto rotundamente contra sus fines. No sólo es el enemigo de la vida, del tiempo y de la libertad, sino que ha hecho de los conductores enemigos implacables del género humano. Como si la represión de haber sido algún día peatones se evacuase ejerciendo vengativamente la función de ser conductor. No hay medida represiva que pueda idear el jurista que no haya soñado antes el conductor para sus colegas indisciplinados o para los peatones titubeantes. Un micrófono cuidadosamente disimulado en el tablero de mandos ilustraría a los lingüistas sobre los censurados registros del habla que pueden utilizar mujeres sensibles y caballeros ponderados con el volante en las manos. Y de paso, nos haría reconocer en nosotros mismos esa fiera que llevamos dentro -dentro del coche-, «el hombre lobo del hombre». Pero las agresiones de palabra se diluyen como terrones de azúcar cuando llegamos, con varias horas de

somos capaces de sonreir v de «conducirnos» atentamente con los otros conductores que minutos antes detestábamos.

a) Posición del accidentado.—Debe estar tumbado boca arriba y sobre una superficie dura, lo que es muy importante para que las maniobras que realicemos sean eficaces. Hay que descubrirle el tórax sin perder tiempo, cortando las ropas si es preciso. b) Posición de los socorristas.-Deben estar de rodillas en el suelo y si es uno sólo, a la altura del hombro izquierdo del accidentado. Si son dos, uno a la altura de la cabeza y a la derecha del accidentado, y el segundo a la altura del costado izquierdo. Así no se entorpecerán entre ellos. c) Apertura de la vía respiratoria.—Hay que evitar que el accidentado, al estar inconsciente y boca arriba, vea taponada con su lengua la vía respiratoria. lo que le impediría la respiración tanto espontánea como artificial. Una mano se le coloca en la frente, empujando hacia abajo, y la otra en el mentón, traccionando hacia arriba. Así se producirá la extensión del cuello, abriéndosele las vías res-(El próximo mes continuaremos la forma de aplicar estas técnicas, tratando las

retraso, a nuestro destino, e incluso Las agresiones peligrosas son las de

hecho, es decir, las de accidente. Cuántas salidas, cuántas vacaciones que se emprenden con la ilusión acumulada de meses, resultan ser brevísimos viajes sin retorno. Quién se lo iba a decir a esos varios miles de personas muertas cada año en las carreteras españolas. Y a esos varios cientos de miles de heridos. quién les iba a decir que sus existencias se transformarían ya en una pesadilla de por vida. Muchos. es verdad, han sido suicidas: otros. víctimas inocentes, y unos cuantos, supervivientes, se despertarán cada mañana con un muerto en su conciencia.

De todos modos, no soy pesimista. En todas las naciones, las mejores y mejor señalizadas carreteras y los reglamentos de tráfico más severos, están logrando disminuir el número anual de víctimas. Pero las medidas preventivas no sirven de nada si nosotros mismos no nos percatamos de nuestra responsabilidad y si a la sanción policial no se suma la más rigurosa sanción social.

El Cardenal Marty, de París, hace más de quince años hacía leer en las parroquias de su Diócesis en vísperas de las vacaciones de verano un bando precautorio: «Conducir es un asunto grave. Esta actividad humana se parece más al trabajo de un conductor de locomotora que a los juegos de un niño en el patio del recreo. Llevar en las manos un volante es tan serio como utilizar un bisturi». El Cardenal fue víctima de un accidente de tráfico: viajaba solo y su coche se salió de la carretera. Todas las precauciones son pocas.

ANA BELEN una paloma de altos vuelos en el cine el teatro y la canción

es algo apasionante[»]

NA Belén es un viaje

continuo y continua-

tista—, es como si viajaras fuera de

ti mismo para meterte en la piel y

sentimientos de otra persona. Eso

también es como un viaje, interior,

-Desde el punto de vista físico,

-Chico, de aquí para allá. Esa es

la vida del artista. Tuve ocasión de

comprobarlo, ya digo, desde peque-

ñita. Y como me gustaba, no me im-

portaba seguir. Lo he hecho por mo-

tivos de cine, de teatro y de la can-

ción. Y siempre descubres algo nue-

vo en la carretera, en los lugares a los

Ana es también experta en eso de los

pero tan apasionante...

viajes externos...



do a la búsqueda de -Entonces, ¿recomiendas viajar? algo siempre más -Claro que sí. Nosotros tenemos la suerte de que viajando estamos de--Sí, me gusta viajar. Es algo que sarrollando un medio para nuestro desde niña me ha encantado, casi me trabajo. Y eso no aburre. Bueno, alha obsesionado. De niña, cuando emguna vez estás tan cansada que no te pecé en esto del show (y de esto hace dan ganas más que de dormir en pleahora precisamente veinticinco na carretera mientras otros conduaños), me atraía muchísimo la posibilidad de viajar. Era para mí como cen. Eso es lógico, pero, en general, un escape, como una invitación a la es tan apasionante... aventura y algo que yo no podía vivir en mi vida cotidiana. En el fondo, ser actor, cantante -en fin, ar-

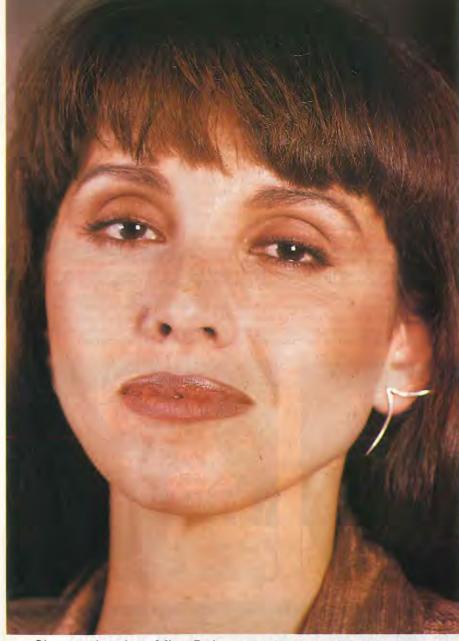
LOS DIFERENTES VIAJES

-Por supuesto, Ana, tú has conocido los viajes de formas muy distintas. Por ejemplo, hablemos del tea-

-El otro día volví a ver la película «Cómicos», de Bardem, y me pareció fascinante, un espejo donde todos los que vivimos en la farándula podíamos mirarnos y sentir todo aquello. El mundo del teatro es diferente porque en cada actuación trabajas para un público distinto, aunque la obra sea la misma. Tú misma, cada actor, en fin, se siente distinto según sea ese público. Es apasionante. Viajas, además, pensando que la actuación es como un estreno en cada lugar. También recuerdo la película de Fernán-Gómez «El viaje a ninguna parte», que también es un testimonio elocuente y fiel de lo que sucede en el mundo de los artistas que vamos de aquí para allá. A mí el teatro me gusta mucho y siempre que puedo lo hago. Por eso mismo, me apeteció mucho hacer en cine «La corte del Faraón», porque también reflejaba el mundo del teatro y sus aventuras y desventuras de aquí para allá, en aquella época concreta, pero que se puede aplicar a la actual, a todas las épocas.

-Pero viajar, en cine, es distin-

-Sí, claro; los rodajes no tienen nada que ver con el teatro. La diferencia está en el principio. Una obra de teatro va creciendo a medida que avanzan los ensayos. Una película no se rueda como luego se verá y es en el montaje final cuando de verdad se hace la obra definitiva. Pero viajar por motivos cinematográficos me ha dado también compensaciones estupendas. Dos de mis recientes películas tienen resonancias viajeras hasta en el título.



-Sí; por ejemplo, «Miss Cari-

-Fue muy divertido rodar esa película de Colomo. Lo pasamos muy bien. A mí me recordó otra época mucho más conflictiva.

-Te refieres a cuando por «Ravos» (así, con «v» en vez de «b») os prohibieron la vuelta a España a ti y a Víctor Manuel.

-Sí, era la época última de la represión franquista. La obra la estábamos representando en México y causó mucha polémica; incluso se dijeron cosas que no eran ciertas, como el ultraje a la bandera, que nunca sucedió. Te aseguro que en aquellos momentos sentí la necesidad de viajar y volver a España y cuando eso

ocurrió, me sentí liberada de un gran peso. En ese aspecto, el viajar era una sensación distinta. Y, desde luego, mi estancia en aquellas tierras con el rodaje de «Miss Caribe» tenía connotaciones muy diferentes a las de aquella experiencia teatral.

-La otra película «viajera» era «El vuelo de la paloma».

-Sí, el vuelo externo como reflejo-efecto del vuelo interior de la protagonista. Ese vuelo que supone una vía de escape, el vuelo, el viaje de la libertad. Espacios abiertos como contraste de otra aventura interna, claustrofóbica, de «La casa de Bernarda Alba», otra de mis creaciones de las que me siento más satisfecha.

DESDE «LA PUERTA DE ALCALA» A TODAS PARTES...

El viaje, también, de una canción concreta con valor universal v universalista. El caso de «La Puerta de Alcalá».

-Oué grata experiencia fue comprobar que el mensaje de la canción no conocía fronteras ni barreras. Qué bonito que hasta en Barcelona (donde algunos dicen que son anticentristas, cuando en realidad son sencillamente suyos, pero sin odiar lo ajeno) -hasta allí, digo- nos recibieron a Víctor v a mí con un cariño y aplausos tremendos en general y cuando cantábamos la canción, ¡qué bonito, de verdad!

-También la música te ha permitido viajar fuera de España...

-Recuerdo la grabación de «Ana en Río»... Uno de mis sueños que se hizo realidad en un álbum del que sólo tengo motivos positivos para ese recuerdo, aunque quizá luego no fue todo el bombazo que hubiéramos querido. Pero grabar aquellas canciones con aquella gente que siente la música tan adentro... sólo eso ya vale

-Viajes internos y externos de una Ana Belén siempre en evolución. El nuevo disco es «Rosa de amor y fuego» y tiene también motivos viajeros...

-Viaje al mundo musical abierto, con temas merengues, salsa y hasta un tango... La música es un viaje lleno de imaginación, cada uno siente algo distinto al oírla. Y este año estoy haciendo galas sola, con motivo de esos veinticinco años en el show del que te hablaba antes. Y otra vez sentiré, sí, esa emoción de ir de aquí para allá.

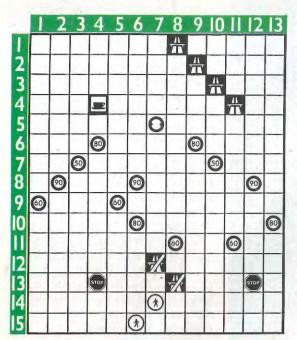
Y en todas partes, bien recibida, ella, y cuando va Víctor, cuando van juntos, como lo que son: una pareja

-Se nos nota, ¿verdad? Y así seguiremos. Formamos una pareja estable, tenemos a veces problemas, pero los sabemos solucionar con el diálogo. Creo que eso es lo fundamental. Si hay amor y respeto, claro está, y en nuestro caso, sí. Te aseguro que este viaje nuestro en común es de largo, muy largo recorrido...

Así es y así será. Ana Belén, viajera de dentro y hacia fuera, sin límites, como una paloma musical y cinematográfica, una paloma de altos vuelos...

Joaquín LUQUI

CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.-1: Jefe de una tropa armada. Familiarmente, aldeano o rústico. 2: Mueble donde se coloca lo necesario para el servicio de la mesa. Llana, sin asperezas. 3: Bribones, personas despreciables. En sentido figurado, hombre muy valiente. 4: Ligue con cuerdas. Protozoos provistos de pseudópodos que les permiten moverse. Nota musical. 5: Expresara con la palabra. Cubrir el suelo con ciertas piedras lisas. 6: Ave palmípeda. Perturbadas. Ensenada que puede servir de puerto natural. 7: Divinidad egipcia. Ansares, patos. Hijo de Noé. 8: Preposición. Cerco de hierro o madera. Querida, estimada. Vocal. 9: Baile popular andaluz. Irreflexivos, poco juiciosos. 10: Grata, placentera. Tomes para ti una responsabilidad. 11: Componias en verso. En numeración romana, quinientos uno. Terminación verbal. 12: Relaciones de sucesos por años. Pusiese el pie encima. 13: Impar. Yunque pequeño de platero. Regales, entregues. Consonante. 14: Poner suave como la seda alguna cosa. Saco largo y angosto de tela fuerte. 15: Dícese de los alimentos que no tienen sal. Unieses en matrimonio.

VERTICALES.-1: Chaqueta de tejido fuerte ajustada a la cintura por un elástico. Trampas, embustes. 2: Mujer que muestra dejadez y hastío. Azaroso, de mal aguero. 3: Conjunto de dos personas relacionadas entre sí. Naturales de cierto país europeo. 4: Pecado capital. Vocal. Terreno arenoso. Nota musical. 5: Nombre que recibía el morisco que vivía y se había criado entre cristianos. Membranas externas que tienen los peces para nadar. 6: Requebrada, cortejada, Vocal, Poner la carne al fuego, 7: Advierta, repare, Conjunto de tablas por donde sale al mar el agua que achica la bomba del barco. Consonante. Letra numeral romana. 8: Pasemos, excedamos de cierto límite. Consonante. Símbolo químico del tántalo. 9: Consonante. Cloruro de sodio. Agitadas violentamente. 10: Matrícula española. Religiosa, Muchacha de condición modesta que presume de dama. 11: Movimiento nervioso habitual. Puesta fuera del sitio donde estaba. Dioses bienhechores de la mitología escandinava. 12: Acogida, albergada. Te atreves. Nombre de letra. 13: Practicáramos cierto deporte acuático. Desafíos, provocaciones.

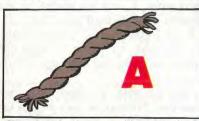
JUEGO DE **LOS NUEVE ERRORES**

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





JEROGLIFICO



¿Terminarás la reparación a las dos?

SOLUCIONES

is marticula de la provincia de La Coruna». Avila, Burgos, Castellón, Ceuta, Huelva, Melilla, Pontevedra y Zamora. FRASE: «El coche de la ilustración tiene A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Alava, Albacete,

mera, 6: La calavera. 7: Entrada de la choza. 8: Brazalete del negro. 9: Línea del fondo, a la derecha. AL JEROGLIFICO: Acabo antes (a, cabo antes). AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: El pendiente.

2: El collar. 3: Brillo en la olla. 4: Un leño. 5: Una pal-

AL CRUCIGRAMA; Sólo horizontales.—1: Ceptrán. Pa-tán. 2: Aperador, Lisa. 3: Zaregates. Cid. 4: Ats. Ame-bes. Le. 5: Dijers. Alosar. 6: Ocs. Idss. Rada. 7: Rs. Ana-des. Cam. 8: A. Aro. Amade. O. 9: Olé. Alocados. 10: Amena. Asumas. 17: Rimales. Di. Ar. 12: Anales. Pisase. 13: Non. Tas. Des. T. 14: Asedar. Talego. 15: Sosos. Caseses.



DE LETRAS ILUSTRADA

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

España, a toda marcha.



Ha llegado el gran momento para España. Nuestra definitiva incorporación al bloque de países más desarrollados, así como los próximos acontecimientos del

92 tienen también un destacado reflejo en todo lo relativo al Tráfico y la Seguridad Vial.

La administración destinará 1 billón de ptas, en mejora y ampliación de la red viaria y 20.000 millones en sistemas de regulación de tráfico e información al usuario. Por tanto, Vd. tiene en Trafic 90 la mejor plataforma para abrir nuevas vías de desarrollo a su negocio. Una ocasión incuestionable.

Trafic y Sicur, Salón Internacional de la

Seguridad coinciden en su celebración-

De esta forma, el número de visitantes profesionales se eleva considerablemente, al tiempo que se multiplica el impacto de los mensajes publicitarios.

SALON DE LA SEGURIDAD VIAL



SECTORES

Sistemas de Instalaciones de Ordenación y Regulación de Tráfico.

Equipos para Aparcamientos.

Equipos para la Vigilancia de Tráfico.

Equipos y Sistemas para la Iluminación de

Métodos para la Detección y Prevención de Deslizamiento en Carreteras.

Productos y Servicios para la Gestión del Mantenimiento de Carreteras.

Eguipos para Areas de Descanso.

Equipos de Asistencia a inválidos en la Circulación.

Señalización Vertical y Horizontal de Viales. Sistemas de Balizamiento y Barreras de Seguridad.

Equipos para Reconocimientos Médicos (Permisos de Conducción).

Empresas de Obra Civil (Constructoras). Servicios de Emergencia (Asistencia Mecánica y Sanitaria).

Entidades Aseguradoras.

Equipos para Control Técnico de Vehículos. Equipamiento de Seguridad para Automóviles. Equipos para la Seguridad de Peatones. Equipamientos para Automóviles relacionados con la Seguridad Vial.

Automóviles para Ayuda en Carretera. Asociaciones y Organismos.

Prensa Especializada.

INSTITUCION FERIAL DE MADRID

IBERIA A



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

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





