Tráfico

AÑO VI - N.º 53 - MARZO 1990

Plan Nacional de Seguridad Vial
TODOS CONTRA LOS ACCIDENTES

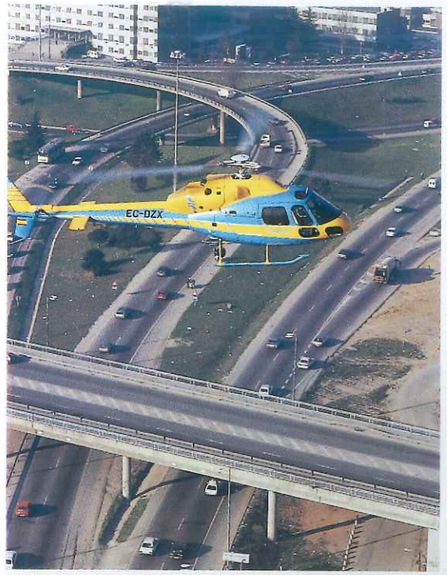
EMBARGADOS POR LAS MULTAS

Suplemento especial
SEMANA SANTA

Sumario

12 UN PLAN DE SEGURIDAD

Todos los esfuerzos de los distintos organismos que tienen algún tipo de responsabilidad en el amplio campo del tráfico se han plasmado en el Plan Nacional de Seguridad Vial 1990. Un plan en el que se conjugan actuaciones educativas, de control e inversiones millonarias en nuevas carreteras y en mejora de las existentes.

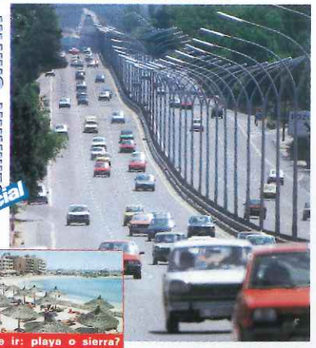


secciones

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
Viejas glorias	30
El parque automovilístico, al día	32
Kilómetro a kilómetro	33
El maletero	50
La pluma en el asfalto	51
Famosos en marcha	52
Pasatiempos	54

ESPECIAL SEMANA SANTA

Tráfico



LLEGARON LAS MINIVACACIONES

Una vez más, tratamos de llevarle de la mano a su lugar de descanso y, por supuesto, en su regreso, informándole del estado de los itinerarios principales, posibles alternativas, mapas, consejos e incluso un informe de dónde pasan la Semana Santa los españoles. Claro que para ello hemos tenido que sacrificar las páginas de TRAFICO CHICO, pero también ellos, los niños, merecen disfrutar de vacaciones.

23 YA RUGE LA F-1

Un año más se ha encendido la luz verde del Mundial de Fórmula 1 y los motores del «gran Circo» han comenzado a rugir. Sobre ese mundo apasionante les ofrecemos un reportaje en nuestras páginas del motor.



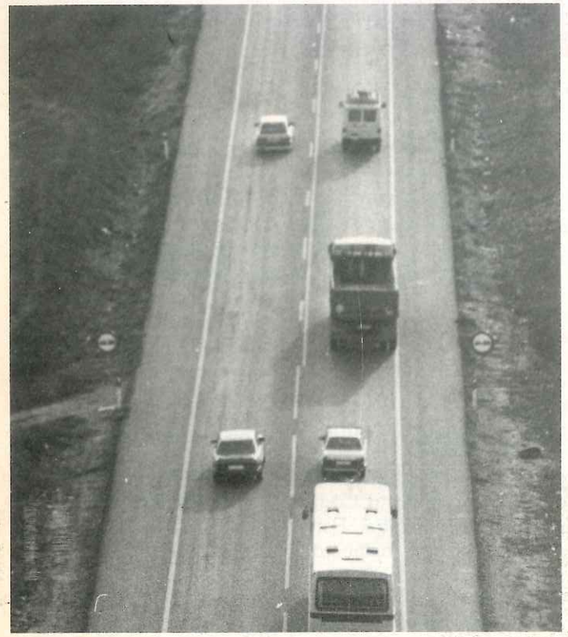


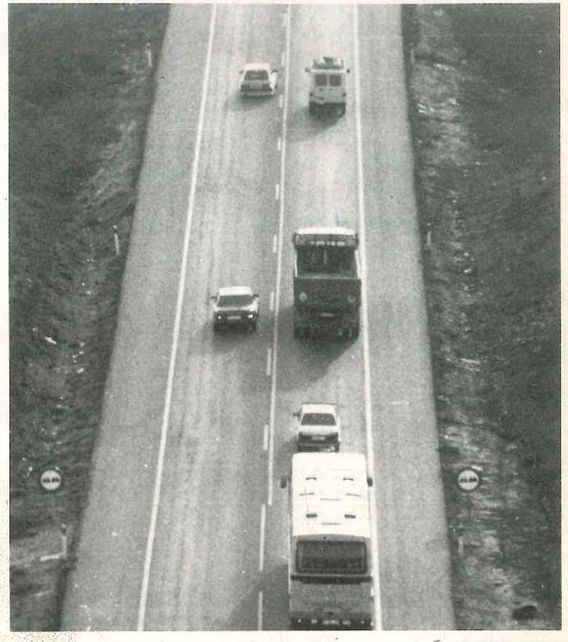
45 MULTAS QUE EMBARGAN

Madrid, Sevilla y Bilbao han sido los primeros ayuntamientos en decir ¡basta! a esa vieja cantinela de que las multas de los municipales no se pagan. Las entidades bancarias ya han comenzado a recibir listados de ciudadanos cuyas cuentas van a ser embargadas. Además, existe el convencimiento generalizado por parte de los responsables municipales de que el embargo se va a convertir en la fórmula más eficaz para que los conductores respeten las normas.

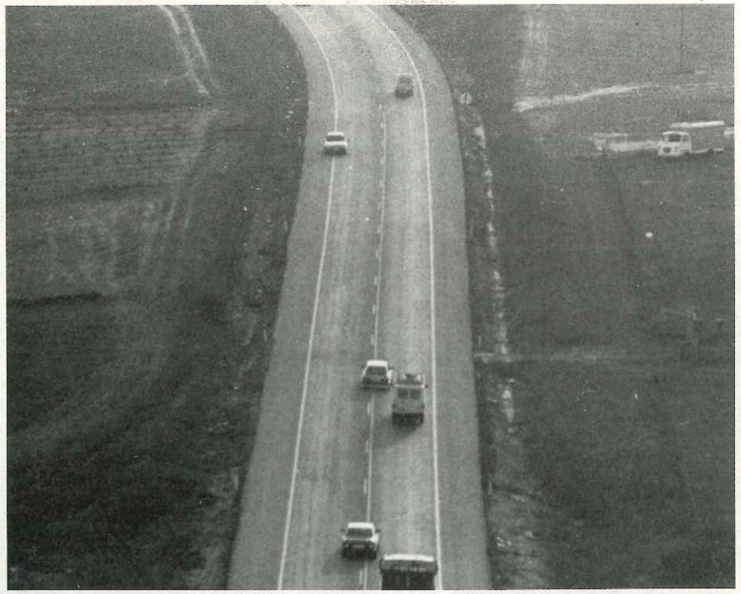
LA LOCURA DEL MES

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





PESE a encontrarse en una zona señalizada (horizontal y verticalmente) como prohibida para el adelantamiento, el primero de los turismos continúa realizando esta maniobra. El segundo de ellos todavía no ha entrado en la zona prohibida, pero es casi seguro que deberá pisar la raya continua, ya que para volver a su carril sin cometer infracción tendría que hacerlo de forma muy brusca y, posiblemente, arrinconando al turismo que circula correctamente.



MIENTRAS el primer turismo parece dar por bien empleada su «patente de corso» para adelantar en prohibido, el segundo decide que «de perdidos al río» y que, ya que ha invadido la zona de prohibido, un poquito más no tiene mayor importancia. Así, en vez de recuperar rápidamente el carril correcto, continúa adelantando indebidamente al camión de color oscuro.

EL turismo que circula en dirección contraria viene pisando la raya continua que delimita el arcén, indebidamente; no obstante, lo hace previendo la posibilidad de que los turismos que circulan adelantando en prohibido se le «echen encima». Este es un caso típico de conductores que, fiados en su visión y su coche, quieren «saber más» que quienes señalizan la carretera. Las consecuencias, a veces, son terribles.

MANIOBRAS INCORRECTAS MAS HABITUALES (y 3)

Especialmente en las grandes ciudades, se está generalizando una serie de infracciones que no por pequeñas (sobre todo a juicio de quienes las cometen) son menos peligrosas. No existe el «pisar un poquito la raya» o invadir «un segundo» el carril contrario: son infracciones que suponen un importante grado de peligro, no sólo para el infractor, sino también para el posible contrario.

La raya continua es un muro

A veces por demasiado conocida, no se recuerda la norma de que las rayas continuas sobre la calzada no deben sobrepasarse, ni tan siquiera pisarse. A efectos de la circulación es como si hubiese un muro que impidiera el paso físico sobre ellas.

Sin embargo, la prisa de las grandes ciudades está generalizando la cuestión, que antes mencionábamos, de pisarlas «un poquito», para esquivar, por ejemplo, a un vehículo que nos impide el paso por el carril (que justo delante de él se encuentra libre). Esta cuestión adquiere especial relieve en lo que se refiere a mensajeros, conductores de ciclomotores o motocicletas, quienes serpentean entre los vehículos sin respetar los carriles y quienes, ante un atasco o retención, no tienen demasiados reparos en pisar las líneas continuas que haga falta.

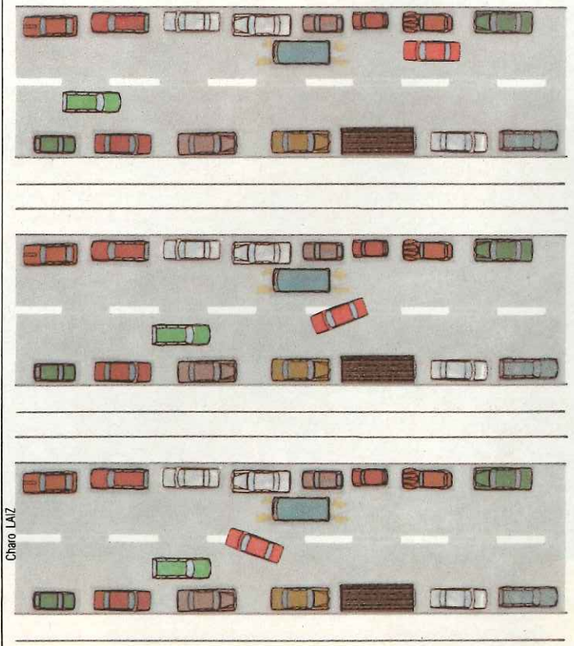
Esta infracción, aunque sea «un poquito», siempre supone peligro, y no sólo para el infractor, sino para otro conductor que circule adecuadamente al otro lado de la línea continua y que no espera que nadie pueda saltársela.

Por favor, usted primero

La educación, aunque no debiera ser así, suele perderse —o, al menos, quedar un poco a un lado— cuando interviene el factor tiempo —que, al fin y al cabo, es oro—.

Así, en multitud de oportunidades, cuando un vehículo detenido en doble fila obliga a los conductores que circulan por ese carril a ceder el paso a quienes vienen de frente en el sentido contrario de la calle, no se hace. La prisa, en este caso, no sólo hace perder la educación, sino olvidar el respeto al Código de la Circulación. Este es muy claro al respecto: fija la preferencia de paso para quien no tiene ningún obstáculo en su carril; debe, por tanto, ceder el paso quien encuentra el obstáculo a su derecha.

Desgraciadamente, se está convirtiendo en habitual que ceda el paso quien mayor interés tiene en mantener intacto su vehículo (quien más miedo tiene). La «ley de la selva», vamos.



Charo LAIZ

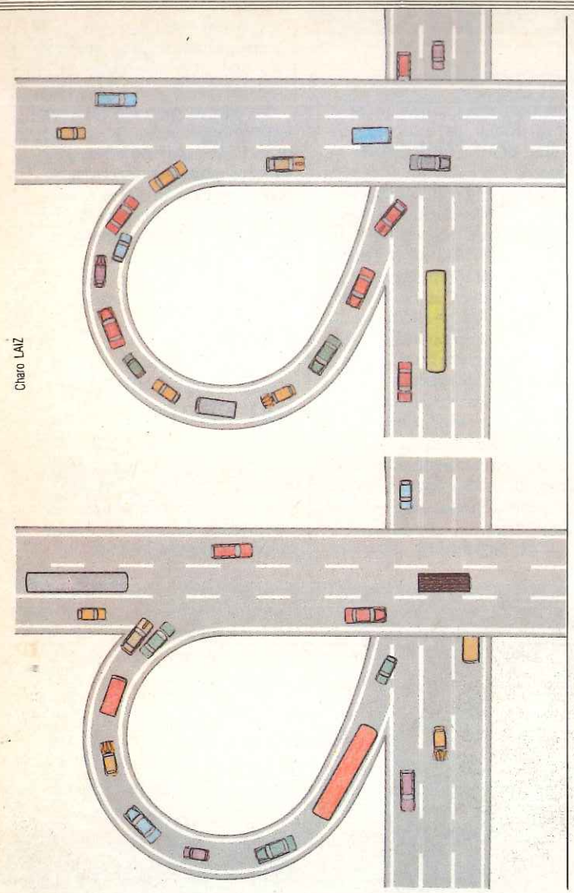
En el esquema, el coche rojo, que encuentra el obstáculo a su derecha, debería ceder el paso a quien viene de frente (vehículo verde).

Rápidos, pero no dobles

A vueltas con la educación y el respeto, tampoco hay que olvidar una maniobra incorrecta que, habitualmente, se comete en los carriles-bucle de incorporación a vías rápidas. Estos suelen contar con un solo carril y un arcén, en ocasiones bastante ancho.

Bajo esta construcción, los vehículos deben circular de uno en uno, «en fila india». Incluso cuando se produce alguna retención. Sin embargo, ese es el momento esperado por los «listillos» que, circulando por el arcén, adelantan rápidamente a quienes, respetuosa y educadamente, guardan turno en la fila.

No sólo se trata de una maniobra desconsiderada, sino incorrecta y peligrosa; además de que, al contrario de lo «pretendido» por estos infractores, resta fluidez a la vía. El peligro viene por la presencia para los demás vehículos de un automóvil inesperado, circulando rápidamente por un sitio reservado para alguna emergencia.



Charo LAIZ

En incorporaciones en bucle, los vehículos que «desdoblan» el carril lo convierten en algo muy peligroso: por la derecha, pueden provocar un susto; por la izquierda, además del susto, tapan la visión a quienes van a incorporarse a la vía rápida.

Además, cuando estos vehículos llegan al cruce o a la incorporación, impiden la visibilidad a quienes, por turno, llegaron a ese punto, con lo que la fluidez es menor.

En definitiva, se trata, una vez más, de respetar los carriles establecidos y no pisar, ni sobrepasar, las líneas continuas que los delimitan.

Más de adelantamientos

En la maniobra del adelantamiento es un error muy común pegarse demasiado al vehículo precedente.

No resulta conveniente por dos razones: primero, porque reduce el campo de visión de quien va a adelantar; segundo, porque la escasez de distancia impide acelerar lo suficiente, especialmente si el vehículo a adelantar es de tercera categoría.

Hay que tener en cuenta que para un adelantamiento rápido conviene alcanzar la máxima potencia a la altura del vehículo rebasado. Igualmente, debe recordarse que para observar si es posible la maniobra, nunca debe invadirse la zona de sentido contrario; si es necesario invadirla para observar bien, quizá es que vamos demasiado cerca del vehículo precedente.

Otra cuestión a recordar es la obligación de arrimarse a la derecha sólo si se recibe una petición de paso. Esta puede ser a base de ráfagas luminosas o toques de claxon.

Debido a la velocidad y los ruidos de la circulación, resultan más eficaces las ráfagas luminosas que el claxon.



Miguel GARROTE

Pisar la raya continua está prohibido. Aunque en ocasiones como la presente no existe más remedio, por la incorrecta posición (en doble fila) de otros.

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

INDICADORES DE DIRECCION

Al leer el número 48 de su revista, que he repasado en lo que afecta a su artículo «señalización de maniobras», me preocupa que a los conductores se les recomiende la colaboración en el sentido que cito textualmente: «Si el adelantamiento es posible, deberá encender el indicador de dirección derecho...»

Con el indicador de dirección derecho encendido, el conductor podría indicar que puede ser adelantado, que va a girar en el próximo cruce o que va a detenerse, pudiendo inducir a confusión al conductor del vehículo que ha solicitado el adelantamiento. El conductor que pretende adelantar puede entender que no hay inconveniente para hacerlo, por lo que lo intentará, invadiendo para ello la parte izquierda de la calzada. Pero al percatarse de que viene un vehículo de frente, intentará retornar a la derecha y el accidente será prácticamente inevitable, al chocar con el adelantado.

¿Recuerdan aquella luz verde que encendían los conductores de camiones? Yo creo que debería implantarse obligatoriamente en todos los vehículos, pero no con el sentido que antes tenía, y que era darse por «enterado» de que le solicitaban el adelantamiento, sino con un nuevo sentido: el de que puede ser adelantado. Por el contrario, no encender esa luz significaría que no puede ser adelantado.

En cuanto al intermitente izquierdo para denegar el adelantamiento, creo que habrá evitado más de un accidente... ¿Por qué Tráfico no somete a estudio la inclusión de la luz verde en el Código, en el sentido mencionado?—**José García González. Melilla.**

***Respuesta.*—De acuerdo con lo que dispone el artículo 149, VI del Código de la Circulación, «el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar deberá indicar, *una vez avisado*, que permite el adelantamiento, mediante señales emitidas con el indicador de dirección de la derecha, tanto de día como de noche».**

Independientemente de las razones que usted alega en contra de encender el intermitente derecho, ha de tener presente que lo que el citado precepto indica es que el conductor que va delante permita el adelantamiento, lo cual es independiente de que se realice o no tal maniobra, cuya responsabilidad recae en quien la lleva a cabo.

En cuanto a la luz verde para indicar que se permite el adelantamiento, es imposible «resucitarla», ya que se opondría a la normativa nacional e internacional.

TRES SUGERENCIAS LUMINOSAS

En relación con la seguridad en la circulación, hay varias normas que yo considero deberían ser obligatorias y que ahora o no lo son, o están insuficientemente aclaradas en el Código:

1.ª La obligación de todos los tractores agrícolas o maquinarias similares de llevar, cuando circulen por carretera, una luz intermitente en su parte superior, con ráfagas luminosas. Así serían visibles y localizables desde lejos y ¡cuántos accidentes se evitarían! No es ningún invento, ya que en varios países europeos es obligatoria tal medida.

2.ª La obligación de que, en el momento en que llueva o exista agua sobre la carretera, todos los vehículos circulen con luces de cruce, ya que con el agua que levantan con las ruedas impiden la visión en los adelantamientos si el que viene de frente no lleva las referidas luces encendidas. Se trata de un tema de visión pasiva; es decir, para que nos vean, y el Código de la Circulación no indica específicamente esto.

3.ª Con el mismo objetivo que el punto anterior, todas las luces deberían encender las luces de cruce en cualquier aparcamiento cubierto, con la independencia de la iluminación que tenga el mismo.

Les agradecería una opinión sobre estos aspectos.—**Martín Plaza Ordóñez. Burgos.**



J. I. R.

***Respuesta.*—Agradecemos mucho sus amables sugerencias, por cuanto tienen de intento de ayuda a una mayor seguridad. No obstante, hemos de decirle que, respecto a la segunda, el artículo 149, II del Código de la Circulación establece que «tanto en vías urbanas como interurbanas, y en circunstancias en que la visibilidad sea sensiblemente menor que lo normal, como en caso de niebla, de lluvia intensa, de nevada, de nubes de humo o de polvo, se utilizará, al menos, el alumbrado de cruce».**

Y, por lo que afecta a su tercera sugerencia, depende si se trata de aparcamientos privados o públicos. En los primeros no es preceptivo el Código, según se desprende de su artículo 1 del mismo; en los de uso público, podría regir el mismo criterio que el aplicable para las vías insuficientemente iluminadas.

LOS DESCUENTOS DEL SEGURO

Me dirijo a ustedes para mostrar mi disconformidad con los descuentos que las compañías de seguros hacen a los supuestos buenos conductores que no presentan partes por daños ocasionados a terceros.

En mi opinión, esta medida lo único que consigue no es que la gente conduzca mejor, sino que, cada vez más, se marche después de dar un golpe, sin molestarse en dejar una nota de advertencia al propietario del vehículo dañado. Comprendo perfectamente que para las ya citadas compañías el que la gente actúe así significa un enorme ahorro, amén de que cada vez sean más los usuarios que aseguran sus coches a todo riesgo.

Si bien estos descuentos me atañen, pues tengo coche desde 1977 y sólo he dado un parte una vez, creo que ya es bastante la falta de honradez y de educación que hay en nuestras calles y carreteras como para, tal vez, indirectamente, dar motivos para que aumenten.

Les reconozco el derecho a admitir o no a una persona, pero no me parece justo que unos tengan que pagar más que otros. Por otra parte, también reconozco el derecho que tiene toda persona a aprender y el hecho de que todos alguna vez cometemos errores.—**Francisco J. Estévez González. Cangas (Pontevedra).**

AGRADECIMIENTO Y CRITICAS

Les agradecemos mucho su revista, que leemos toda la familia. Ahora bien, cuando lo hago crece en mí el sentimiento de culpabilidad como conductor, pues sus artículos, reportajes y comentarios, desde la «autoridad», siempre le demuestran a uno que es reo de culpa, circule como circule. Reconozco que, por muy bien que se hagan las cosas, en un viaje de 500 kilómetros —por poner un ejemplo— para mí es axiomático que se han tenido al menos un par de ocasiones de «dársela», aun sin vino y sin correr.

Ya que les escribo, quiero romper otras «lanzas»: que conste mi absoluta oposición a arreglar todo lo referente a la circulación mediante el aumento de las multas *sin límite*.

Si se infringe el artículo x del Código (que abarca mucho más que los Diez Mandamientos), ahora son 4.000 pesetas, y después pasa a 10.000. Llegará a 50.000, etc. Entiendo que esto es una carrera de impuestos desmedida e injusta, valiéndose sólo de la prepotencia de las autoridades en la materia.

Por extraña que sea esta opinión, creo que, por otra parte, debería tenerse en cuenta para una misma falta datos como la renta anual del infractor, valor en el mercado de su coche y otros conceptos que no igualen, como sucede ahora, al pobre trabajador con un coche viejo que no vale las 30.000 pesetas y que ni puede cambiar por su escaso sueldo, con el «muchimillonario» al que le importa un rábano pagar una multa de 10.000 ó 100.000 pesetas.

abría que fijar unos baremos más justos de las cuantías de las multas, que en muchos casos entiendo inmorales y con el único afán de recaudar.

Algo similar habría que tener en cuenta respecto a las retiradas del carné, puesto que no es lo mismo en el caso de un vendedor de carretera, médico o veterinario rural, a quien pueden hundir en la miseria, que en el de una persona que viaja por placer o por deporte.

Siento haber empezado dando las gracias y acabar con fuertes críticas. Insisto en que les quedo muy agradecido por su revista. Nobleza obliga.—**Fernando Pérez de Arenaza y Salazar. Madrid.**

SOLUCIONAMOS SUS DUDAS

Soy un policía local del Ayuntamiento de Ciudad Real y les escribo para comunicarles que en los dos años que llevo en mi trabajo me ha sido de mucha utilidad su revista, y especialmente la sección «Critique, sugiera, pregunte...», pues me soluciona gran cantidad de dudas. Asimismo, sus contestaciones me hacen ver y comprender los puntos en los que debemos ser más severos con los conductores, o más transigentes. No se trata de ir con el Código de Circulación en la mano y aplicarlo tajantemente, sino ser también un poco flexible.

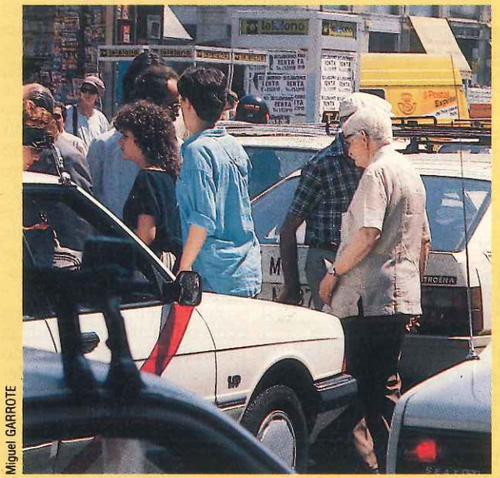
También pienso que la DGT debería hacer campañas contra el riesgo de las bebidas alcohólicas de forma más habitual, y sobre todo los fines de semana, que suelen ser fechas mortales para muchos jóvenes. También deberían reforzarse esos días los controles de alcoholemia, sobre todo dentro de los cascos urbanos, en las rondas y periferias.—**Manuel Santiago Serrano Cubero. Ciudad Real.**

Buzón especial

En torno al peatón

El automóvil ha venido a sustraer el espacio abierto y libre del humano de a pie. Se instauran unas normas, «de obligado cumplimiento», llamadas «CODIGO» para que esta usurpación sea lo menos traumática y más armoniosa posible, y, caso curioso a la vista de las mismas y su cumplimiento, todo resulta ser lo contrario, al menos en la práctica: los hechos manifiestan un otorgado privilegio al automóvil y la paralela degradación y decadencia de los originarios derechos y facultades del sufrido peatón, tanto por las atribuciones a aquél como por las restricciones a éste.

Hace un tiempo, los famosos pasos de cebra eran respetados al máximo cuando eran «usados» por algún transeúnte; hoy ya desaparecidos o sustituidos por los simples pasos de peatón, no son ni respetados ni siquiera tienen la preferencia que debieran, pues ésta es y resulta condicional a la hora de su derecho. Pero lo triste no es la desaparición de aquellos anteriores, sino que el uso de los actuales, como queda dicho, es condicional, cuando debiera ser lo contrario. Y, en última instancia, esta circunstancia deberá recaer sobre el automóvil.



Miguel GARROTE

Al reflexionar sobre el tema, es lamentable tener que decir que nuestros juristas, legisladores e instituciones, que tanto y tanto tienen que ver con el asunto, parece piensan más en las máquinas (será porque les sirven de divertimento) que en las personas; claro que también se puede pensar que cuando se hallan en plena tarea de este cometido, no sientan o alcancen la dignidad propia de un mejor y más sensato hacer.

Tenemos a nuestro lado un país, Portugal, que en esto del respeto al viandante, en cuanto al uso del paso de peatón, sí nos lleva una inmensidad de adelanto, si bien allí la conducción es, digamos, temeraria y un tanto desastrosa.

Me pregunto: ¿existirán los derechos humanos para el sufrido peatón y serán respetados en el futuro?

Si así llegase a ser, habremos dado un gran paso adelante y a su vez alcanzado parte del civismo que nos falta.—**J. A. Costa. La Coruña.**

OTRA VEZ LAS FOTOCOPIAS

Soy propietario de un automóvil que, como otros muchos, duerme siempre en el «garaje de las estrellas»; es decir, en la calle. Y ante el temor de que me roben la documentación, cosa cada día más frecuente, he hecho una fotocopia de ella y la he compulsado en la Jefatura de Tráfico de Córdoba.

Por otra parte, en una emisora he oído que esto no vale para nada, ni aun compulsadas tales fotocopias. Ruego me contesten al respecto.—**José Luis Pizarro. Córdoba.**

Respuesta.—**Son varias las ocasiones en que hemos dado a conocer, en nuestra revista y en diferentes secciones, que no es válido llevar fotocopias de la documentación, tanto del conductor como del vehículo. Sólo existen tres casos excepcionales, que se refieren a vehículos de alquiler sin conductor, camiones con remolques o semirremolques y ciclomotores alquilados. Le remitimos al reportaje publicado en el número 43 de nuestra revista (pág. 19).**

CONFUSION EN LA M-30

Estaba observando la fotografía de la página 39 de su revista número 51, en la que podemos ver una infracción. El motivo de esta carta es decirles que yo paso por este lugar cuatro veces diarias y esta infracción la llevo viendo desde hace mucho tiempo, repetidas veces cada día. Creo que el motivo que la ocasiona es la falta de orientación con señales adecuadas, pues el conductor que recorre por primera vez la M-30 considera que se ha salido de su ruta, ya que la indicación dice «salida a Pirámides» y «cambio de sentido», pero no indica que también se puede seguir por la propia M-30.

Estoy de acuerdo con su revista en que uno de los motivos de los accidentes en la M-30 es la velocidad, pero otro motivo a tener en cuenta es la señalización deficiente que en ella existe. Considero que está señalizada para el conductor asiduo a ella, pero para el que la recorre por primera vez es muy confusa. Y les cito un ejemplo: un conductor procedente del norte (Plaza de Castilla) circula en dirección sur, pero al llegar a Legazpi se encuentra con la indicación «M-30 norte». Entonces le entran las dudas: «Si vengo del norte, ¿a dónde me lleva ahora?» Creo que si se aclararan aspectos como éstos podrían evitarse muchos accidentes en la M-30.—**Marcos Cerezal Fernández. Madrid.**



Miguel GARROTE

LOS DERECHOS DEL USUARIO

Por si lo estiman conveniente para incluirlo en la sección que corresponda, les paso a comunicar lo siguiente: en el número 51 de su revista publican ustedes un informe titulado «La larga búsqueda de la razón», referido a las reclamaciones que promueven los usuarios de automóviles. Por los titulares del informe, se tiene la sensación de que el usuario del automóvil dispone de los medios y recursos para defender los derechos que como consumidor y ciudadano le corresponden.

No obstante, si se profundiza en el análisis del mismo, pronto se descubre que el éxito de la reclamación o exigencia del derecho depende del reconocimiento del encargado de satisfacerlo, ya sea el fabricante, el taller, el seguro, etc., ya que, como muy bien se dice en el informe, la carga de la prueba corresponde al usuario, que en este asunto se encuentra desasistido.

Algo de tal dificultad debió prever el legislador cuando en el título III, artículo 10 del Real Decreto 1457/1986, que regula las actividades de los talleres de reparación de automóviles, contempla la creación de centros de diagnosis, que serán facultados para emitir informes y dictámenes sobre el estado y funcionamiento de los vehículos, facultando en su disposición final primera, para el desarrollo de lo previsto en tal Real Decreto, a los órganos del Gobierno correspondientes.

Pues bien, transcurridos cerca de cuatro años desde la promulgación del referido Real Decreto, nada se ha desarrollado sobre el funcionamiento y regulación de los centros de diagnosis, que cubrirán una importante laguna —ya prevista— en la defensa de los derechos del usuario del automóvil, por lo que sugerimos se desarrolle cuanto antes.—**Emilio Vázquez Rodríguez. Madrid.**

LAS REVISIONES DE LOS CONCESIONARIOS

En el número 50 de su revista, correspondiente al mes de diciembre, incluyen ustedes una serie de artículos sobre puesta a punto y revisiones del coche que es de lo más interesante. En el trabajo que firma Alvaro Ponce se dice que el usuario normal (¿cuál es éste? ¿el rico, el mediano, el pobre?) suele definir las revisiones que recomiendan los fabricantes como «sacaperras».

Pues yo creo que es lamentable que los «usuarios normales» piensen así, con lo importante que es la seguridad, pero es la realidad. Prueba de ello son los precios que incluyen Seat y Peugeot en las revisiones que indican en esas mismas páginas. Veinte mil pesetas son muchas pesetas por comprobar los puntos que citan, ya que no sustituyen nada.

El usuario, por regla general, desconfía del concesionario porque una vez que retira el vehículo ya no le atiende debidamente (hagan una encuesta). Siempre he pensado que, para reparaciones, donde mejor conocen el coche es en la propia marca; pero ante el comportamiento de esas casas, uno desiste. Yo he matriculado tres coches de distintas marcas y el trato dejó mucho que desear.

Muchos usuarios les llevan el coche a las primeras revisiones, por aquello de la garantía de algún órgano defectuoso, pero posteriormente se buscan su mecánico de confianza y el coche no pasa más por la firma concesionaria.—**Emilio Sánchez Villaluenga. Albacete.**

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

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



Miguel GARROTE

AÑO VI
NUMERO 53. FEBRERO 1990

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamo.
Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).
Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio.
Secretaria de redacción: Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)
Colaboran en este número: Antonio Arias, Carlos Bellver, Carlos Cancela, Enrique Errea, Charo Laiz, Mena, Eugenio Ocio, Pablo, Sergio Piccione, Ramón, Juan A. de la Rica, Sebastián y Miguel Angel Yáñez.
Colaboración especial: Ignacio Ruiz Quintano.
Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53 y 741 40 11. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE.
Consejo Editorial: Francisco Altozano, José María Altozano, Milagro del Arroyo, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, Jaime de la Serna, Jesús Soria y Manuel Villoria.
Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022
Fotocomposición: Ciceralia. Rufino González, 13, 3.º. Madrid.
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 129-90-001-7.
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

En línea de seguridad

HACE algunas semanas que el Pleno de la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial examinaba y aprobaba el Plan de Seguridad Vial para 1990. Este plan recoge en muchos aspectos las grandes líneas de actuación de los años anteriores, que con las especificaciones propias de nuestro país, marcadas por nuestra realidad concreta, no son otra cosa que las propias líneas maestras marcadas por la OCDE sobre planes integrados de seguridad en los comienzos de los años 80.

LAS distintas acciones afectarán a varias áreas, que formarán un conjunto homogéneo y que no tienen otro objetivo que buscar aquellos resquicios por los que ir minando el poder destructor de este fenómeno del tráfico, que cada año se cobra miles de víctimas. Apartados como la formación vial (educación vial, formación y perfeccionamiento de los conductores, programas formativos, etcétera); la vigilancia y control (especialmente dirigidos hacia los comportamientos específicos que originan mayor accidentalidad); la inspección técnica de vehículos, programación de carreteras o las actuaciones específicas en seguridad viaria —sin olvidar el apartado de investigación y, por supuesto, el normativo, en el que brillará con luz propia el desarrollo de la Ley de Bases sobre Tráfico y Seguridad Vial— componen un mosaico en el que todos nos debemos sentir reflejados, en el que todos debemos ser partícipes, porque, como hemos repetido en más de una ocasión, la accidentalidad en las carreteras, al margen de culpabilidades de unos y otros, de gestiones más o menos acertadas, es un problema que nos atañe a todos y en el que todos debemos colaborar.

Yes que seguramente no valdrán los cerca de catorce mil millones empleados por este organismo en distintos apartados relacionados con la Seguridad Vial, ni el importante paquete previsto por el propio MOPU o las inversiones y colaboración con Comunidades Autónomas, Ayuntamientos o Diputaciones. Todo ello es necesario, pero seguramente mucho más por parte de todos.

SABIDO es que los países en desarrollo pagan algunos cánones y uno es, sin duda, el de las víctimas en las carreteras —antes le pasó a Alemania o Francia— y también hay datos que hacen comprensible nuestra accidentalidad: desde un parque antiguo a una aceleración de las matriculaciones, mayor número de conductores jóvenes, la enorme presencia del factor velocidad en los siniestros o el incremento espectacular de los accidentes... en autopista. Todas ellas circunstancias a las que no podemos ser ajenos, que seguramente van unidas al desarrollo de un país y sobre la que probablemente no se puedan hacer grandes cambios, que en muchos casos vendrán solos. No obstante, hay que seguir poniendo toda la carne en el asador para que las cifras no se disparen y poder invertir la curva lo antes posible. Y en esa línea está el plan aludido y en esa línea está la nueva Ley de Bases sobre el Tráfico, que afrontará los problemas de hoy con soluciones del momento.

Tráfico

DISCO

Enrique
ERREA
ZUBILLAGA (*)

Esas muertes inútiles

NO hace mucho se recibía la noticia de que varios montañeros españoles, entre ellos dos hijos de nuestro querido compañero el jefe de Tráfico de Burgos, encontraban la muerte en el Himalaya. Poco después, dos muchachos de 24 años, uno de Santander y otro norteamericano, componentes del grupo musical Viva la Gente, eran arrebatados por el mar embravecido cuando tomaban unas fotografías en la costa. Y más tarde un chico encontraba la muerte cuando efectuaba un vuelo en parapente y éste sufrió una avería.

Estos sucesos estremecedores son un ejemplo de la generosidad de un sector de nuestra juventud, de su entrega por un ideal. Practican un determinado deporte, que es más una filosofía existencial, un estilo de vida, que un mero ejercicio físico. Algunos, desgraciadamente, encuentran la muerte en su permanente convivencia con el riesgo. Pero no son muertes inútiles. Serán siempre un ejemplo para el resto de la juventud.

Si el alma se estremece ante esos sucesos y nuestros sentimientos se rebelan ante estas vidas truncadas en lo mejor de su existencia, yo me pregunto: ¿Qué es lo que nos está pasando a todos para no rebelarnos ante la increíble sangría de jóvenes que todos los días dejan sus vidas en las carreteras españolas? Estas sí que son, en una proporción considerable, muertes inútiles, muertes absurdas y, lo que es más triste y penoso, muertes que pudieran haberse evitado si la sociedad, de la que evidentemente todos formamos parte, de una vez por todas se hubiera levantado hace tiempo para decir con la energía y resolución de los grandes momentos históricos: «¡Basta ya! ¡No admitimos tanta muerte! ¡Esto es demasiado!».

Es hora de arrepentirnos cada uno de nuestras conductas negativas y de iniciar un nuevo rumbo. Todos hemos sido culpables en mayor o menor medida. Los padres, que acompañan al colegio a sus hijos pequeños y cruzan con ellos por zonas inadecuadas y prohibidas, creando en los niños hábitos de imposible erradicación; la persistencia negativa del Ministerio de Educación y Ciencia a imponer de manera obligatoria la enseñanza de la Educación Vial como asignatura independiente en la EGB; la lamentable permisividad de este país para proporcionar alcohol a mansalva a toda nuestra juventud, creando con ello legiones de adictos, de jóvenes que no saben qué hacer si no se reúnen para perder su preciado tiempo con una copa de alcohol en la mano. Algún día nos lamentaremos de ello. También deben asumir su parte de responsabilidad las Corporaciones Locales, que, inmersas muchas de ellas en sus luchas políticas, no están por la labor de destinar un número mínimo de agentes de Policía para colaborar con los colegios en la celebración de Jornadas de Educación Vial, que son absolutamente necesarias para ir inculcando a los chicos una actitud adecuada en esta faceta de sus vidas.

Responsables son igualmente aquellos que año tras año vienen impidiendo que se establezca el uso obligatorio en los núcleos urbanos del casco protector para ciclomotores y motocicletas, o que se exija un examen para los jóvenes que deseen obtener una licencia de ciclomotor, bajo excusa de que puede suponer una pérdida en los índices de venta de estos vehículos. Responsables son también los que mantienen aún numerosas carreteras secundarias en una situación tercermundista, con antiguos trazados y sobrecargadas de señales de peligro y de advertencias. Por último, que el mayor de los castigos caiga sobre los responsables de estar envenenando a la juventud con toda especie de drogas asesinas, lo que también tiene una grave repercusión al volante.

A lo largo de la última campaña electoral, el pasado octubre, no escuchamos siquiera a uno solo de los candidatos proponer medidas serias y concretas para intentar reducir las dimensiones del drama, cuyas proporciones son muy superiores a las víctimas de los accidentes laborales, el SIDA o el cáncer. ¿Cómo es posible que nuestros representantes no hayan meditado sobre los más de 2.000 muchachos, entre 15 y 24 años, muertos en nuestras carreteras en 1988? ¿Quién conoce el drama de las familias de los más de 70.000 jóvenes heridos en accidentes de circulación en el citado año? ¿Conocen nuestros políticos que el 65 por 100 de las camas de las Unidades de Traumatología de los hospitales están ocupadas por jóvenes, víctimas de estos accidentes? ¿Saben que el 85 por 100 de los internados en los centros de parapléjicos son muchachos accidentados en el tráfico con lesiones prácticamente irreversibles?

Escaso es ya el efecto que causan las constantes cifras estadísticas suministradas por la Dirección General de Tráfico, y escaso también el impacto de sus constantes llamadas a la prudencia. Las medidas a medio y largo plazo superan la capacidad operativa de este organismo, entran de lleno en la esfera de las medidas del Gobierno.

Termino ya, porque el espacio es limitado, con la esperanza de que todos nos sensibilicemos con este gravísimo problema y meditemos sobre lo que cada uno en su parcela puede hacer para mejorarlo. No obstante, nuestra llamada de atención va dirigida principalmente a los gobernantes, pues sólo con una acción que abarque a todos los campos afectados se podrá ir cambiando la mentalidad y las «actitudes» de los futuros conductores y así poder conseguir algún día que la sociedad española tome en serio su comportamiento en el tráfico. Sólo así conseguiremos reducir el número de muertes inútiles a que antes nos referíamos.

* *Licenciado en Derecho, asesor técnico de la Jefatura de Tráfico de Cantabria*

Mi CARRIL

EMBARGO PARA TODOS.—Siempre me he preguntado por qué mi vecino, respetuoso con las normas, capaz de darse mil vueltas a la manzana hasta encontrar un hueco donde aparcar su vehículo, que se detiene ante el paso de peatones cuando el semáforo está en ámbar, que jamás se le ocurre aparcar en doble fila y que respeta escrupulosamente la hora y media de la tarjeta de la ORA, aun con el deterioro evidente de ésta, tiene que pagar religiosamente las pocas multas que le ponen —ahorrándose, claro está, el correspondiente 60 por 100—, mientras que otros muchos conductores-infractores no pagan las suyas gracias a su picaresca o son de los «elegidos» por la maquinaria municipal y las sanciones jamás les llegan o, cuando las reciben, están prescritas. No sé si el embargo acabará con esta injusticia, que además no se distribuye nunca equitativamente; es decir, o eres de los que pagas o de los que no sabe nunca nada de multas por muchas que cometas. Hacer que impere la disciplina me parece positivo, sobre todo en una ciudad indisciplinada al máximo; conseguir que todos seamos iguales ante la máquina administrativa, también; que el costoso proceso de cada multa se aminore y se cargue de forma equitativa sobre todos los automovilistas, sobre todos los infractores, también. Porque, además, seguro que mejorarán ciertos aspectos de la circulación. Lo malo será si las cosas siguen igual y los mismos que ahora reciben todas las multas y las pagan son los únicos en ver embargadas sus cuentas... Mano dura para los infractores, sí, pero sobre todo para los reincidentes. Mirar a todos por el mismo rasero, pero empezando, como se hizo con los veinte primeros de la lista, por los que más perjudican a los demás.

TRANSPORTISTAS MEJOR FORMADOS.—Todo es mejorable. Incluso la formación de nosotros, los conductores. Llevamos maquinarias que alcanzan grandes velocidades en cuestión de segundos, diseñadas con precisión para que el coeficiente de penetración sea cada vez menor, con posibilidad de frenar cada vez en menos metros —aunque muchos todavía— o con tracción a las cuatro ruedas para que el agarre sea mejor. Pero también seguimos conduciendo vehículos capaces de salirse en cualquier curva si no se respetan mínimamente unas normas físicas, sujetos a un pinchazo, que en el mejor de los casos nos sacará de la vía o nos obligará a frenar bruscamente lo que, con agua en el suelo o firme deslizante, nos hará perder el control sobre el coche. Todos estos problemas se agravan cuando la maquinaria que llevamos entre las manos es un camión o un autocar, obviando si hablamos de mercancías peligrosas. Por eso es tremendamente positivo que cada día se exija una mayor cualificación profesional a los transportistas y que la propia patronal, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CEMT), organice cursillos para formar mejor a sus conductores, con la colaboración de los fabricantes de estos vehículos. Todo un ejemplo que debería cundir.



Jesús SORIA
Director

AUTOCARES Y CONDUCTORES SEGUROS.—Una serie de artilugios y dispositivos no excesivamente costosos, baratos si me apuran, conseguirían, según recientes investigaciones llevadas a cabo por la Escuela de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid y financiados por la DGT, que un autocar no se quedara reducido a un amasijo de hierros tras una única vuelta de campana. En las últimas fechas hemos sido testigos de una serie de accidentes que, dicho sea de paso, no son, ni mucho menos, habituales, en los que se han visto implicados cuatro autocares. En espera de lo que dictaminen los jueces, sí están claras las causas que normalmente provocan este tipo de accidentes, de gran gravedad teniendo en cuenta la ocupación de estos vehículos: exceso de horas al volante por parte de los conductores, antigüedad del parque (siete mil vehículos circulan por nuestras carreteras con más de veinte años), el propio estado de muchas carreteras por las que transitan o típicas infracciones, como el exceso de velocidad. Y son éstas las causas contra las que no sólo puede luchar la Administración. También lo deben hacer los propios empresarios. Quizá con menos exigencias de cumplimiento de horarios, la sustitución de unas rutas por otras, etcétera, se evitaría algún que otro siniestro. Naturalmente, consiguiendo también que alguno de estos conductores fuera lo suficientemente responsable como para saber que en la curva que va a tomar no entra con un Ferrari y sí con un autocar de doce toneladas y cincuenta personas en su interior...

POBRE MERIENDA

Dicen que los niños son nuestro futuro, un futuro en el que su más completa educación permita una mayor seguridad vial. Los expertos coinciden en afirmar que buena parte del problema del tráfico es precisamente la falta de una educación vial, que nos hace no respetar las normas como se debiera, que nos volvamos excesivamente agresivos, que hagamos locuras cada dos por tres. Por eso la insistencia en inculcar conductas de comportamiento como peatones y como conductores desde pequeñitos. Los colegios, los educadores, las instituciones, cada día se preocupan más por este campo. Lo malo es cuando se interpone en este camino un fabricante de bollos, de meriendas de pan y chocolate. Este, en un anuncio reciente, ensalza la conducta temeraria de un joven patinador jugándose la vida sobre el asfalto. ¿No había otro modo de «enganchar» en los jóvenes que incitándoles al peligro? Qué falta de sensibilidad e imaginación.



YA ESTA EN MARCHA EL PLAN NACIONAL PARA ESTE AÑO

MAS CONTROL PARA LA SEGURIDAD

La lucha por la seguridad en nuestras calles y carreteras tiene muchos frentes y protagonistas: desde el propio conductor y el vehículo que maneja por una determinada vía, hasta una serie de organismos como la DGT, MOPU, Industria, por citar algunos, además de gobiernos autonómicos, diputaciones y ayuntamientos. Todos ellos forman parte de los distintos grupos de trabajo de la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial, cuyo Plan para 1990 ya está en marcha. Inversiones millonarias en carreteras, en educación y concienciación de los usuarios, en programas de investigación y, por supuesto, en vigilancia y regulación forman parte del mismo en un contexto en el que, a pesar de todo, el número de accidentes sigue creciendo.

José Ignacio **RODRIGUEZ**
Foto: Miguel **GARROTE**

LOS factores que intervienen en el fenómeno del tráfico son múltiples y variados, lo mismo que los organismos y entidades que comparten responsabilidades y competencias sobre el mismo. Dirección General de Tráfico, Industria, Dirección General de Carreteras, Transportes, Educación, entre otros, junto con otras administraciones autonómicas, provinciales y locales, y organizaciones que giran en torno al mundo del automóvil, forman parte de las diversas comisiones y grupos de trabajo de la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial, que, como cada año, se ha encargado de coordinar, elaborar y aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial para 1990.



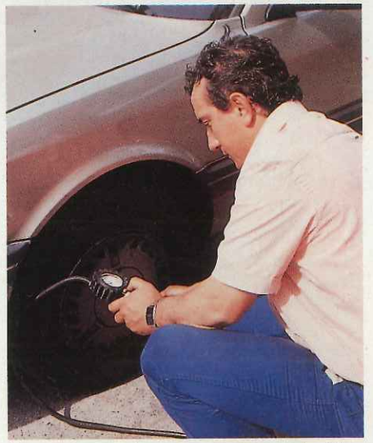
La educación vial viene siendo una de las tareas prioritarias para que las futuras generaciones de conductores sean más seguras.

EL ESTADO DEL TRAFICO

El documento, aprobado por el Pleno de la Comisión el pasado mes de enero, va precedido de unas reflexiones sobre los condicionantes de la accidentalidad creciente, los términos en que se define y su evolución. Por un lado, destaca la fuerte aceleración en la matriculación de nuevos vehículos —un millón en 1988—, en el contexto de un parque viejo de catorce millones de unidades, de los cuales el 40 por 100 tiene una antigüedad superior a los diez años y el 5 por 100 supera los veinte años. No obstante, se vienen detectando algunos síntomas de rejuvenecimiento, como es el hecho de que durante 1988 —después de varios años de suceder lo contrario— el número de transferencias de vehículos fue muy inferior al de las matriculaciones, las bajas aumentaron en un 42 por 100 respecto al año anterior y el porcentaje de vehículos con antigüedad inferior a cinco años —en constante disminución desde 1979— ha invertido la tendencia desde 1987.

En cualquier caso, la intensidad circulatoria sigue aumentando anualmente en números absolutos, como lo demuestran los consumos de combustible de los últimos años respecto a sus inmediatos anteriores: 0,5 por 100 en 1984; 1,6 en 1985; 8,4 en 1986; 7 en 1987, y 7,6 en 1988. Asimismo, el número anual de nuevos conductores ha comenzado a aumentar a fuerte ritmo y nos encontramos ya con un censo superior a los trece millones de conductores, de los que más del 29 por 100 son mujeres.

En 1988 se controló la velocidad de 25 millones de vehículos y el radar detectó como infractores a más de un millón de conductores. Esa infracción apareció en los accidentes con víctimas en una proporción del 18 por 100, y en los accidentes mortales se aproximó al 23 por 100.



Durante este año se espera la aprobación de una nueva normativa sobre uso de neumáticos.

Los análisis de los accidentes (quiénes, cómo, cuándo, dónde y en qué circunstancias se producen) marcan la pauta de los planes de seguridad vial

Se ha registrado un sensible descenso en el uso del cinturón de seguridad, según se desprende del estudio de los conductores y pasajeros accidentados, aunque esto se contradice con el número de denunciados por su falta de uso, que decrece cada año. En cambio, con relación al casco, el número de denuncias aumenta, pero su uso sigue siendo bajo (69 por 100 en carretera y sólo el 29 por 100 en ciudad).

Con relación al alcohol, los datos de que se dispone continúan siendo deficitarios y, como sucede en otros países, su incidencia en los accidentes es más grave de lo que parecen arrojar las estadísticas.

Todos estos elementos, junto con la casuística de la accidentalidad, de la que hemos hecho un breve esbozo, permiten hacer especial hincapié en determinadas acciones que se han programado en el Plan de Seguridad Vial de 1990. Sobre todo, se dedica especial atención a aquellas que pueden tener una repercusión más inmediata mediante la información, la vigilancia y la sanción en aquellas áreas y comportamientos que resultan más peligrosos.

LA EDUCACION COMO ESTRATEGIA

En el amplio capítulo de la formación vial se abordan, en primer lugar, los planes relativos a la educación vial escolar, algunos de los cuales son continuación de los esfuerzos de años anteriores. Es el caso de la implantación de esta materia en todos los centros de EGB y preescolar y su extensión a Escuelas Universitarias de Formación del Profesorado. También continúan las distintas jornadas de Educación Vial, así como los concursos nacionales de Educación Vial y de Dibujo infantil y juvenil, campeonatos de parques infantiles, etc.

Por otra parte, el Centro de Educación Vial de Salamanca continuará investigando, entre otras cosas, en el diseño de programas para colegios, en el manual de apoyo para profesores, cursos y escuelas de verano para docentes, y formación para animadores de Educación Vial y policías municipales.

En cuanto a la formación y perfeccionamiento de los conductores, existe una actuación permanente encaminada a la mejora de la enseñanza y su evaluación en las correspondientes pruebas de aptitud. Asimismo, se seguirán impartiendo cursos de reciclaje a los profesores de las autoescuelas y otros dirigidos a los directores de las mismas y a los propios examinadores.

Especial importancia tiene la planificación de estudios sobre conductores profesionales y su patología específica, así como sobre las variables físicas, psicológicas y motoras. Asimismo, se investigará sobre el comportamiento de los vehículos en condiciones de baja adherencia, utilizando un simulador.

Entre los programas formativos especiales cabe citar el de Educación Vial en las Fuerzas Armadas, participación en cursos y talleres de alfabetización de adultos para su acceso al permiso de conducción, tercera edad, cursos a policías municipales sobre vigilancia y regulación de la circulación y controles de alcoholemia, etc.

La campaña permanente de seguridad centrará sus mensajes en la velocidad, cinturón de seguridad y casco de protección, alcohol y conducción (en general y en especial en la juventud), peatones y grandes desplazamientos. Además, se realizarán campañas especiales como la de la señalización luminosa variable, que ya ha comenzado a funcionar en los pórticos de entrada a algunas ciudades (distribución de folletos a doce millones de conductores), y la destinada a extranjeros. La propia edición mensual de 350.000 ejemplares de nuestra revista y la emisión de una serie de trece capítulos de la serie «Supercan» en la programación infantil de TVE sobre educación vial cierran el capítulo de la DGT dedicado a la actividad informativa y motivadora.

La vigilancia y control, tanto en ciudad como en carretera, se plasman en una serie de acciones básicas prioritarias, como son el control de la alcoholemia, de la velocidad, de uso del cinturón de seguridad y cascos de protección, y comportamientos de los conductores de los vehículos de dos ruedas.

VIGILANCIA SELECTIVA

En cuanto a acciones selectivas, se va a hacer especial hincapié en la conducción arriesgada o peligrosa, en los adelantamientos, el uso de la calzada, la distancia de seguridad, prioridad de paso, los sistemas de



Los ayuntamientos cada vez están más concienciados por la seguridad vial.



Se prestará especial atención a determinadas infracciones que supongan riesgo.



La correcta señalización de las carreteras es fundamental para la seguridad.

alumbrado y señalización óptica de los vehículos y el estado de los neumáticos. Igualmente, se vigilará el cumplimiento de la obligatoriedad de revisión en la ITV y, en cuanto al transporte de personas y mercancías, se dedicará atención preferente al transporte clandestino de viajeros, mercancías peligrosas, tiempos de conducción y descanso, etc.

También se prevé el desarrollo de acciones localizadas en los ámbitos autonómico, provincial o local; acciones especiales con ocasión de desplazamientos masivos; actividades de apoyo como la aplicación de nuevas técnicas de vigilancia, potenciación del uso de los helicópteros, etc.

Otra de las grandes áreas que conforman el Plan de Seguridad Vial para 1990 es la de los acondicionamientos y servicios. Así, continúan las acciones tendentes a la renovación del parque de autobuses, camiones y turismos, y la puesta en servicio de las líneas necesarias para afrontar con eficacia la inspección obligatoria de vehículos, que cuenta ya con 121 estaciones ITV, con 138 líneas para vehículos ligeros, 68 para pesados y 117 universales.



También el uso del casco será objeto de especial control.

Por otra parte, de todas las actuaciones que realiza el MOPU en la red de Interés General del Estado, el Programa de Autovías es el que ha de tener más influencia en la seguridad vial. Aunque en el momento de realizar este reportaje no habían sido aprobados los presupuestos correspondientes a 1990, se estima que al capítulo de autovías y variantes se destinarán cerca de 300.000 millones de pesetas, mientras que en la conservación y mejora de la red estatal, la inversión podría rondar los 46.000 millones de pesetas.



Escena de la serie infantil «Supercan», que será emitida durante este año por TVE.

Así es la accidentalidad

Desde el año 1983 el número de muertos en las carreteras y ciudades españolas ha aumentado cada año de una forma sensible. Además, se produce una distribución atípica, y es que el 82 por 100 de las víctimas mortales se produce en vías interurbanas, mientras que en otros países europeos este porcentaje disminuye en carretera y aumenta considerablemente en las ciudades.

En cuanto a los usuarios, la evolución muestra un aumento de las víctimas entre los conductores de turismos y motoristas y decrece en los peatones. Si se tienen en cuenta la edad, se constata un crecimiento de la mortalidad en los tramos jóvenes, sobre todo de veintiuno a veinticuatro años. Además, por lo que a esa mortalidad de los jóvenes se refiere, hay que destacar algún aspecto, como es el de la preponderancia de los mismos entre los muertos de madrugada —sobre todo en fines de semana— tanto en ciudad como en carretera. El índice de mortalidad general (para el tramo veinticinco-sesenta y cuatro años) se triplica para los conductores de motos de veintiuno-veinticuatro años y de dieciocho-veinte años; se duplica para los de ciclomotores entre los quince-veinticuatro años, y se acerca también al doble para los ciclistas de quince-diecisiete años. En definitiva, uno de cada tres accidentes mortales ha sido ocasionado por un conductor (presunto responsable) menor de veinticinco años, mientras que, entre menores de treinta años, fueron responsables en casi la mitad de los casos.

En cuanto a los distintos tipos de accidente, las colisiones frontales (25 por 100) y la salida de la vía (18,2 por 100) son los más frecuentes, aunque este último tipo de accidente es el que con mayor claridad aumenta año tras año. Y si nos fijamos sólo en los accidentes mortales, en 1988 esta forma de morir ha superado el 35 por 100 en carretera.

Si se tiene en cuenta la temporalidad en la que se producen los accidentes mortales, durante el día se originan menos de la mitad de los muertos, pese a que la intensidad circulatoria es mayor. Asimismo, los días laborales sólo totalizan el 40 por 100 de las víctimas mortales, y el resto corresponde a festivos, vísperas y siguientes a festivo. Y en cuanto a épocas, el mayor promedio diario de muertos corresponde al verano (18), seguido de la Navidad (16), en un contexto general anual de 15 muertos/día.



El exceso de velocidad está presente en gran número de los accidentes mortales.



Los helicópteros de la DGT continuarán con sus acciones de asistencia sanitaria.

Según Luis Antona, jefe del Area de Conservación de la Dirección General de Carreteras, los accidentes mortales siguen creciendo a pesar de las grandes inversiones que se realizan en las carreteras. El incremento de los ocurridos en 1989, respecto a los de 1988, fue del 13 por 100 en la red principal, del 39 por 100 en las autopistas de peaje y del 18 por 100 en el resto.

Si tenemos en cuenta que el incremento más espectacular se produce en un tipo de vía —la autopista— que, según Luis Antona, aventaja en diseño (copiado de los americanos) y seguridad a las del resto de Europa construidas antes de 1960, «podemos decir que el problema no es de carretera, al menos exclusivamente». En cualquier caso, el citado responsable del MOPU contempla con cierta esperanza, pero al mismo tiempo con cautela, el hecho de que desde hace dos años se aprecia una ligera disminución de los accidentes mortales en la red estatal respecto al resto, «aunque en todas, sin excepción, han aumentado».

Distintos organismos de la Administración central, Autonomías, Diputaciones y Ayuntamientos están comprometidos en la seguridad

En general, todas las actuaciones del MOPU incluyen entre sus objetivos la mejora de la seguridad vial. En otras ocasiones tienen como fin exclusivo, o al menos primordial, la mejora de la seguridad vial. Se trata de puntos y lugares concretos cuya conflictividad o peligrosidad se detecta con la simple contemplación de la estadística. Es decir, habrá que mejorar el trazado de una curva, ensanchar un puente, mejorar o eliminar intersecciones, iluminar travesías, etc.

INVERSION EN CONVENIOS

Por otra parte, durante 1990 se efectuará la inversión correspondiente a los convenios firmados por la DGT con las Diputaciones, Cabildos y Autonomías, para la mejora de la señalización y el balizamiento de la red correspondiente.

En líneas generales, si bien el Plan Nacional de Seguridad Vial resulta prácticamente completo en lo que se refiere a la actuación prevista por la Administración Central, en cambio resulta deficitario en el ámbito autonómico, provincial y municipal, si bien hay excepciones. Así, en el presente plan se contemplan los proyectos autonómicos de Cataluña, Andalucía, Baleares, Cantabria y Valencia, aunque en todas las Comunidades funcionan las denominadas Comisiones de Seguridad Vial.

En el Programa de Mejora de la Circulación se prevé la regulación del tráfico de los accesos a las grandes ciudades y puntos de interés especial. Es el caso del tramo Málaga-Torremolinos y Torrox-Caleta de Vélez, en la N-340; accesos a Valencia y proyectos para el 92 en las ciudades de Sevilla, Barcelona y Madrid.

Además, la DGT y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) tienen suscrito un acuerdo marco de colaboración, que va a aplicarse a actuaciones de regulación y mantenimiento urbanos y a actuaciones en travesías de unas sesenta poblaciones. Para Joan Torres, representante de la FEMP en la Comisión Nacional de Seguridad Vial y, al mismo tiempo, concejal del Ayuntamiento de Barcelona, «el convenio suscrito con la DGT está creando en muchos ayuntamientos una cultura del tráfico y, por primera vez, han comenzado a realizar inversiones en tecnología y semáforos, mientras que las jefaturas provinciales de Tráfico imparten cursillos a los policías municipales, dotándoles también de alcoholímetros y aparatos de radar para realizar controles».

Uno de los frentes de la batalla sigue siendo la educación vial en las capas más jóvenes



La conducción arriesgada que implique especial peligro será también tratada de forma singularmente dura.

LOS AYUNTAMIENTOS PARTICIPAN

Joan Torres considera deseable una mayor participación de los Ayuntamientos y Diputaciones en la Comisión Nacional de Seguridad Vial, por lo que ha pedido la incorporación de técnicos municipales a las diversas comisiones de trabajo: «Los planes de seguridad se enfocan fundamentalmente en las carreteras y, sin embargo —ésta es también una opinión del director general de Tráfico—, la ciudad es la peor escuela de seguridad donde nace y se hace el delincuente vial». El representante de la FEMP asegura que están a favor del uso del casco en las ciudades y han pedido un estudio sobre la necesidad del cinturón en el núcleo urbano, pero también han presentado —«a pesar de que consideramos que la Ley de Bases de Tráfico y Seguridad Vial es muy buena desde el punto de vista jurídico y técnico»— algunas modificaciones y enmiendas a la misma, con el fin de que el procedimiento administrativo para el cobro de las multas sea más eficaz.

Por otra parte, en el Plan Nacional para el presente año se proseguirá la labor de años anteriores en cuanto a las áreas de descanso para portugueses y marroquíes en tránsito. También se prevé el establecimiento de un plan de áreas y centros de transporte vigilados en los alrededores de las poblaciones, con el fin de atenuar el tráfico pesado en las mismas. Incluso existe un plan de áreas para vehículos de mercancías peligrosas y sus conductores.

Asimismo, se van a potenciar la asistencia mecánica y sanitaria y la información vial al usuario por parte de la DGT, y ya se prevé la ampliación de la pista de ensayos de vehículos, recientemente inaugurada, así como las actividades del laboratorio de Seguridad Vial y la estación de toma de datos en fronteras.

Por último, se contemplan una serie de acciones y programas especiales de investigación científica y técnica. Entre ellos hay que citar la suscripción de convenios con varias Universidades y otros centros, y la continuación del programa de investigación especial sobre hábitos de conducción y factores concurrentes en el accidente individual.

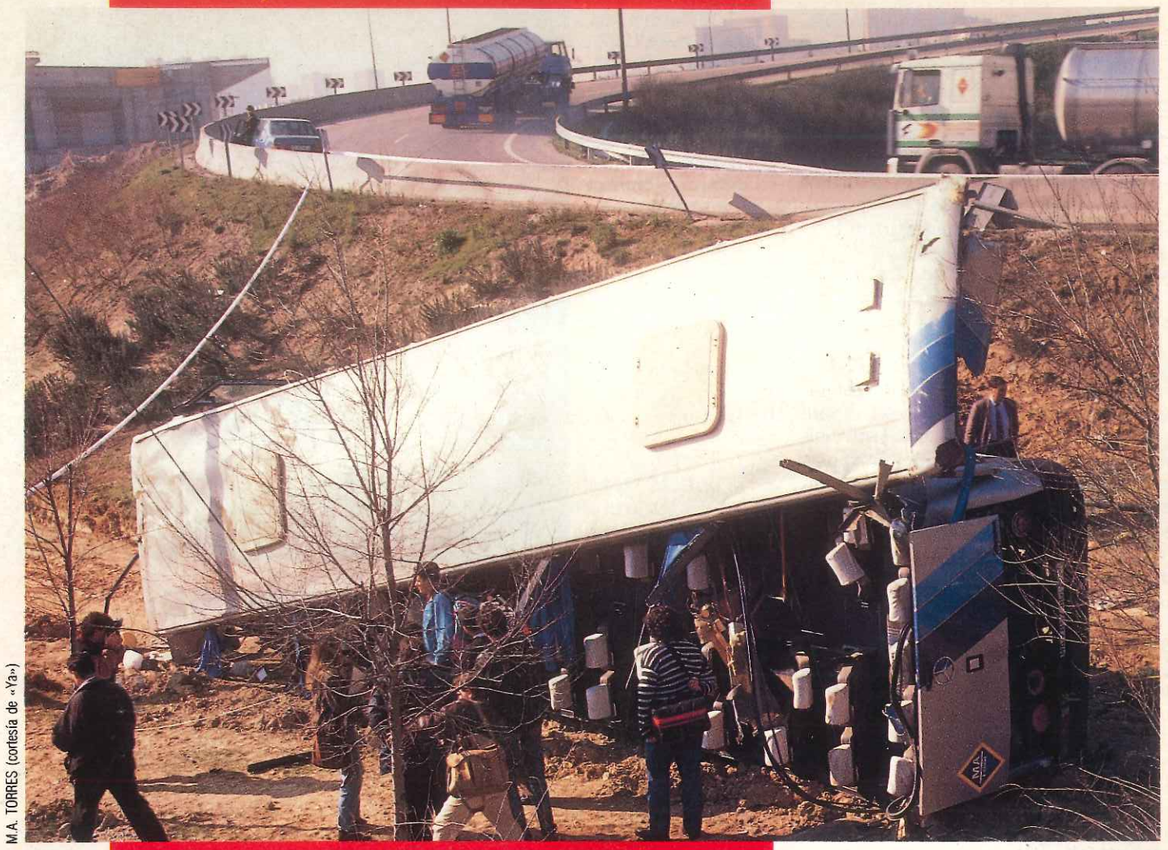
Las normas del noventa

Proyectos normativos de mayor significación que se encuentran en estudio, elaboración o trámite:

- Real Decreto sobre reparación de vehículos siniestrados y desguace de los inservibles.
- Real Decreto sobre utilización de neumáticos.
- Reglamento sobre prescripciones técnicas y de seguridad para homologación de autobuses de dos pisos.
- Adhesión a diversos reglamentos sobre homologaciones (frenado de motocicletas, emisiones contaminantes de vehículos, utilización de GLP, neumáticos de emergencia de tipo temporal, alumbrado especial de alarma, etc.).
- Reglamento General de Carreteras de Interés General del Estado.
- Normativa sobre señalización vertical.
- Desarrollo de la Ley de Bases sobre Tráfico y Seguridad Vial.
- Real Decreto modificando el Código de la Circulación en materia de permisos de conducir para su adaptación al Derecho Comunitario.
- Desarrollo reglamentario de la norma anterior sobre capacitación profesional de los conductores.
- Real Decreto para adaptar a los Reglamentos de la CEE la normativa española sobre tiempos de conducción y descanso de determinados conductores de vehículos.
- Real Decreto para modificar el Código de la Circulación en materia de ciclomotores y desarrollo del mismo.
- Orden Ministerial reguladora del transporte sanitario.
- Reglamento de desarrollo de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

LA LEY DE SEGURIDAD VIAL, EN ABRIL

En unas semanas entrará en vigor la nueva Ley de Seguridad Vial. Coincidiendo con ello, la revista TRAFICO dedicará en su próximo número un amplio reportaje sobre la misma, donde se incluirán las principales innovaciones.



M.A. TORRES (cortesía de «Ya»)

A mediados del mes pasado, un autocar procedente de Málaga, con jóvenes que se trasladaban a Madrid, sufrió un mortal vuelco en la M-30. Dos estudiantes perdieron la vida y otros compañeros resultaron heridos.

Finalizadas con éxito las investigaciones en busca de un espacio seguro en los autocares

Resistirán el vuelco

Una serie de dispositivos, que apenas suponen un peso adicional de 80 kilogramos y un coste de poco más de 130.000 pesetas, evitaría que los pasajeros de un autocar quedaran aplastados por la superestructura en caso de vuelco. Es el resultado de dos años de investigaciones y ensayos realizados por la Universidad Politécnica de Madrid, con el patrocinio y colaboración de la DGT y diversos carroceros, en busca de un espacio de supervivencia que exige el Reglamento 66 de Ginebra y que pronto podría implantarse en nuestro país.

MUCHAS de las víctimas de los accidentes de los autobuses y autocares se producen cuando estos vehículos sufren un vuelco y quedan atrapadas entre las paredes, techo y asientos. Como consecuencia del gran número de accidentes de autocares y de víctimas registrados durante 1984, se produjo una gran sensibilidad en la opinión pública y la preocupación creciente de los organismos públicos responsables.

Por una parte, se decidió participar activamente en la confección del que en 1986 sería el Reglamento número 66 de Ginebra, que define un espacio de supervivencia de manera que, ante una condición de vuelco, ninguna parte rígida pueda introducirse en ese espacio y herir a los ocupantes.

Por otro lado, se inició una investigación para analizar, en primer lugar, la situación actual de las estructuras de los autobuses y autocares en España y

su posible adaptación al citado reglamento. Además, se pretendía elaborar un método y la puesta a punto de instrumentos, tanto de laboratorio como de cálculo, adecuados para proporcionar un soporte técnico a los fabricantes españoles para que el reto de mejorar las estructuras de estos vehículos no fuese algo insalvable.

Tráfico, Universidad y carroceros

Con las citadas premisas, la DGT se comprometió a financiar la investigación que debía llevar a cabo la ETS de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid. Por su parte, diversos carroceros aportaron diversos elementos a ensayar, como perfiles, uniones y soldaduras, así como secciones completas de autocares, a escala real, para someterlas a ensayo de vuelco.

En los dos últimos años, se aceleraron los trabajos. En primer lugar se procedió a la construcción de bancos de ensayo especiales, con instrumentación adecuada para registrar matemáticamente el comportamiento de los distintos materiales y componentes. Esto ha permitido, además, desarrollar un modelo matemático con ordenador y definir la cantidad de energía absorbida en cada una de las uniones, en función del ángulo de giro, cuando se va deformando la barra o la unión.

Pero, además de comprobar el comportamiento de los distintos componentes de la estructura, se ensayó el de la estructura en su conjunto, volcándola desde una altura de 80 cm., y en unas condiciones que define el Reglamento 66 de Ginebra. Mientras que las pruebas de distintas partes han sufrido más de doscientos ensayos, las que corresponden a vuelcos con estructuras reales se han limitado a tres.

El primer vuelco se realizó con una estructura no calculada, que podría corresponder a cualquier carrocería de las que actualmente se dispone en el mercado español (aunque no puede afirmarse que fuera absolutamente representativa). No se incluyó ningún elemento adicional resistente (carecía de asientos y portaequipajes) y la prueba puso de manifiesto que no era capaz de soportar los esfuerzos dinámicos del vuelco y cumplir así las condiciones del Reglamento 66.

El segundo ensayo, en el que estuvo presente la revista TRAFICO, fue análogo, pero se habían incorporado asientos y otros elementos como portaequipajes, chapa, etc. Las deformaciones tras el vuelco fueron menores, pero tampoco se consiguió totalmente ese espacio seguro.

A la tercera va la vencida

Por último, en el tercer ensayo se utilizó una estructura corriente a la que, sin embargo, se le aplicó toda la metodología extraída del modelo matemático y la caracterización de los materiales empleados mediante los equipos del laboratorio. Asimismo se aplicaron otros conceptos desarrollados en la investigación con el fin de optimizar ciertos elementos que había que añadir a la estructura para que absorbieran energía. En definitiva, el objetivo era que, con un mínimo peso adicional, se dispusiera de puntos claves de absorción de energía que evitaran la deformación de la estructura.

El resultado del vuelco fue positivo en el sentido de cumplir el Reglamento 66 y preservar ese espacio de supervivencia. Según Francisco Aparicio, catedrático de la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid y responsable de esta investigación, «tenemos la satisfacción de poder decir que esta estructura, tras nuestro rediseño, cumple perfectamente los requerimientos de seguridad con un mínimo de peso adicional de unos 80 kilogramos sobre las 12 toneladas que alcanza un autocar cargado y esto sin modificar nada de la estructura original, sino sólo añadiéndole una serie de elementos de absorción de energía».

Por otra parte, los costes para poner a punto esta tecnología en estos vehículos son muy reducidos. Según Ignacio Delgado, técnico de la empresa carrocera Camelsa, con la que se efectuó el tercer simulacro de vuelco, «hemos realizado un estudio de la inversión necesaria para añadir los elementos de seguridad, y el importe no supera las 140.000 pesetas por lo que, después de los resultados tan contundentes de las pruebas, vamos a incorporar su montaje en la cadena de producción de nuestras carrocerías».

Tras estas investigaciones, fruto de la cooperación de la DGT, Industria, Universidad y carroceros, España es uno de los pocos países que dispone de una metodología adecuada en el campo de la resistencia al vuelco de los autobuses. Solamente Inglaterra dispone de ella y, posiblemente, Hungría, al ser ambos países los promotores del Reglamento 66 de Ginebra. Se da la circunstancia de que en Inglaterra se dio ese paso ante la gran mortandad de pasajeros de autocares, y en la actualidad han conseguido reducirla espectacularmente.

En cambio, la mortandad de los pasajeros de autocar en España es preocupante y multiplica por ocho la del Reino Unido en los últimos cuatro años. Según Francisco Aparicio, «nosotros no hemos ensayado todos los autobuses y autocares españoles, pero creo que nos equivocaríamos poco si dijéramos que la mayoría no es capaz de cumplir hoy las exigencias del Reglamento 66 de Ginebra». Pero a continuación añade: «Aunque también he de decir que no son menos seguros que el resto de los europeos, si exceptuamos los ingleses».

Por su parte, Adalberto Perea, subdirector de Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, ha manifestado a esta revista que considera prematuro manifestarse sobre los resultados de la investigación, puesto que aún no ha podido estudiar el informe en profundidad, pero «en principio, los resultados parecen positivos y podrían dar pie a que, en su día, se aplique en España el Reglamento 66 de Ginebra».

José Ignacio RODRIGUEZ



Este ensayo, en diciembre de 1987, se realizó con una estructura sin refuerzos, sin asientos y sin chapear. El autocar sufrió grandes deformaciones e intrusión en el espacio de supervivencia.

Dieciséis días de febrero

Entre el 7 y el 23 de febrero se produjeron cuatro accidentes de autocar en España que se cobraron tres vidas y llevaron a los centros hospitalarios a numerosos heridos.

Es la crónica negra de dieciséis días de febrero para un transporte que mueve, cada jornada, miles de personas y uno de cuyos puntos más débiles parece ser el de la resistencia de sus vehículos ante un vuelco.

El 7 de febrero, un autobús escolar se despeñaba por un terraplén en la carretera N-554, entre las localidades pontevedresas de San Adrián y Santa Cristina de Cobres. Doce niños resultaban heridos de distinta consideración.

Ocho días después continuaba esta mala racha cuando otro autocar, en el que viajaban alumnos de COU y BUP de la localidad malagueña de Torre del Mar, volcaba en una curva al incorporarse a la M-30 madrileña. El saldo fue de dos víctimas mortales y numerosos heridos, algunos de gravedad.

El domingo 18 de febrero, un autocar con 56 pasajeros que se dirigían a esquiar a la estación invernal de Formigal (Huesca) se salió de la carretera N-330, en las inmediaciones de Arguís, originándose un muerto y diecisiete heridos.

La última desgracia de esta serie de accidentes de autocar se produjo el 23 de febrero, al precipitarse un autobús escolar por un terraplén en Las Palmas, resultando heridos una veintena de niños.

VICTIMAS MORTALES DE AUTOCAR

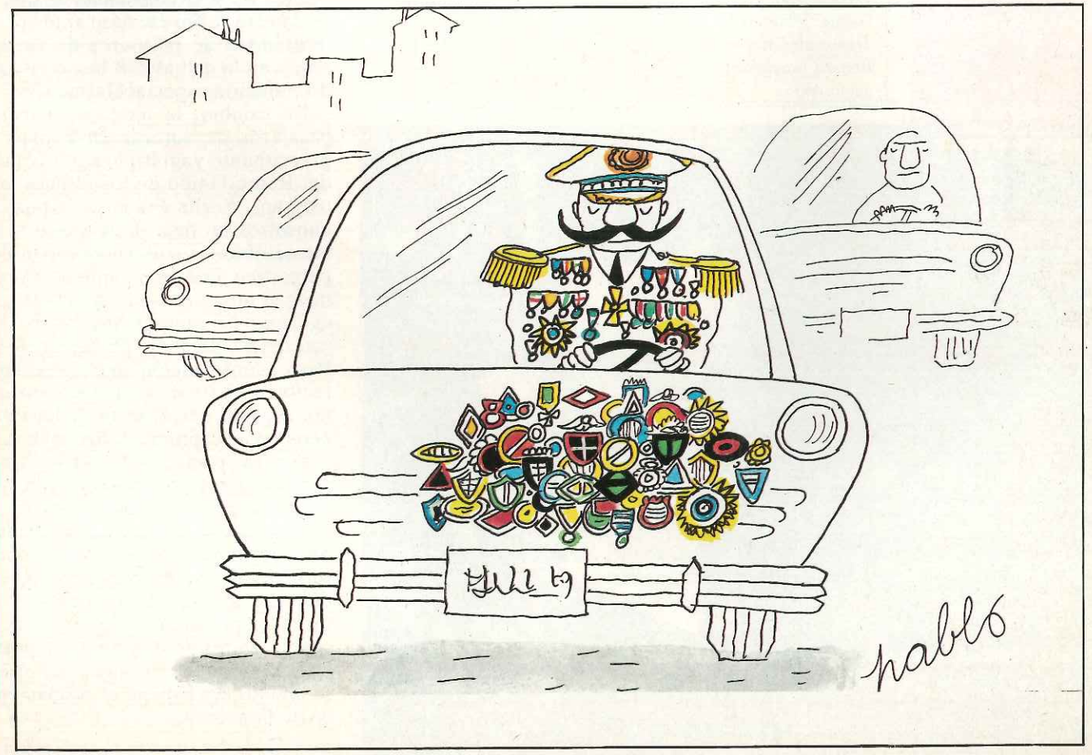
PAIS	1984	1985	1986	1987	1988
ESPAÑA Fuente: Estudio ETS Ingenieros Industriales Madrid (sólo autocares)	185	143	159	204	193
GRAN BRETAÑA Fuente: Ministerio de Transportes de Gran Bretaña (autobuses y autocares)	Sin datos	31	24	15	17



Ensayo de diciembre de 1989. Estructura con asientos y chapeada, calculada y reforzada para cumplir los requisitos del Reglamento 66. No hubo intrusión en el espacio de supervivencia.

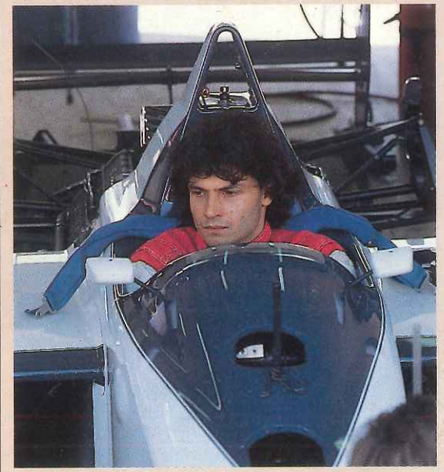
Por RAMON y PABLO





Tráfico del MOTOR

LA McLAREN, CON SENNA Y BERGER, PARTE COMO GRAN FAVORITA



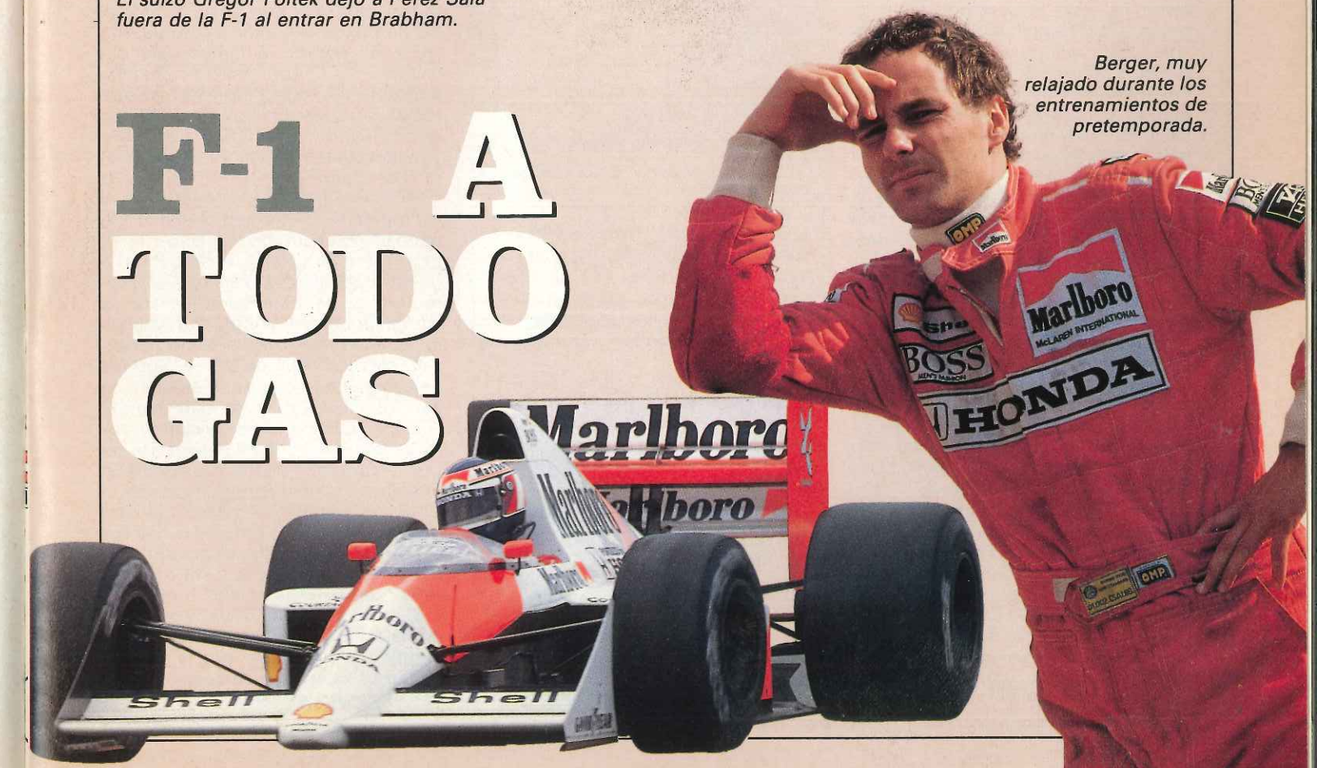
El suizo Gregor Foitek dejó a Pérez Sala fuera de la F-1 al entrar en Brabham.



El March cuenta con Capelli y Gugelmin.

El pasado 11 de marzo dio comienzo un año más uno de los campeonatos deportivos más apasionantes del año: se trata del Mundial de Fórmula 1, el llamado «Gran Circo», que levanta pasiones y hace correr muchos dólares y sobre el que nos escribe *Sergio Piccione,* redactor jefe de la sección de Motor del diario madrileño «El Mundo».

F-1 A TODO GAS



Berger, muy relajado durante los entrenamientos de pretemporada.

A TODO GAS

PHOENIX, la capital del estado norteamericano de Arizona, fue el escenario de la primera prueba del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de este año.

Las especiales características de este circuito, en el centro de la ciudad, no permitieron sacar demasiadas conclusiones sobre la forma en que los diferentes equipos se enfrentan con la nueva temporada. Habrá que esperar, por tanto, al desenlace del Gran Premio de Brasil, en Sao Paulo, para comenzar a ver un poco más claro antes de que el Campeonato salte a Europa. En principio, McLaren, con el punto fuerte de sus motores V-10 Honda, parte como favorita un año más, pero los tiempos conseguidos durante las exhaustivas pruebas realizadas durante todo el invierno por Ferrari y Williams permiten esperar que la hegemonía demostrada durante los últimos años por la escudería británica se vea de una vez comprometida, para bien de la Fórmula 1, que empieza a aburrir un poco a sus seguidores menos entusiastas por la falta de emoción que supone el dominio de los coches blanquirrojos.



El box del equipo McLaren es distinto a todos. Los ordenadores dominan a las herramientas.



Tyrrel cuenta con un piloto muy rápido, como es Alesi.

Los inscritos

1. Alain Prost (Ferrari).
2. Nigel Mansell (Ferrari).
3. Jean Alesi (Tyrrell Ford)).
4. Satoru Nakajima (Tyrrell Ford).
5. Thierry Boutsen (Williams Renault).
6. Riccardo Patrese (Williams Renault).
7. Gregor Foitek (Brabham Judd).
8. Stefano Modena (Brabham Judd).
9. Michele Alboreto (Arrows)).
10. Alex Caffi (Arrows)).
11. Dereck Warwick (Lotus-Lamborghini).
12. Martin Donnelly (Lotus-Lamborghini).
14. Olivier Grouillard (Osella Ford).
15. Maurizio Gugelmin (March Judd).
16. Ivan Capelli (March Judd).
19. Alessandro Nannini (Benetton Ford).
20. Nelson Piquet (Benetton Ford).
21. Emanuele Pirro (Escudería Italia).
22. Andrea de Cesaris (Escudería Italia).
23. Pier Luigi Martini (Minardi Ford).
24. Paolo Barilla (Minardi Ford).
25. Nicola Larini (Ligier Ford).
26. Philippe Alliot (Ligier Ford).
27. Ayrton Senna (McLaren Honda).
28. Gerhard Berger (McLaren Honda).
29. Eric Bernard (Larrouse Lamborghini).
30. Aguri Suzuki (Larrouse Lamborghini).
31. Bertranbd Gachot (Coloni Subaru).
33. Roberto Moreno (Eurobrun Ford).
34. Claudio Langes (Eurobrun Ford).
35. Jarvi Lehto (Onyx Ford).
36. Stephan Johansson (Onyx Ford).
37. Gabriele Tarquini (AGS Ford).
38. Yannick Dalmas (AGS Ford).
39. Gary Brabham (Life).

WILLIAMS, CON RENAULT, BUSCA LA REVANCHA

El otro equipo que ha trabajado de firme durante estos últimos meses, teóricamente de descanso, ha sido el Williams, que utiliza motores Renault. El equipo Williams está deseando poder tomarse la revancha sobre Honda, que le retiró sus motores después de que fue esta marca la que le ayudó a ponerlos a punto y conseguir las primeras victorias y el primer título.

La marca francesa ha desarrollado un motor V-10 que parece haber ganado en potencia con respecto a 1989. El chasis, aparecido en el Gran Premio de Portugal del año pasado —el decimotercero del calendario—, está ya completamente a punto. Y los dos pilotos, Ricardo Patrese y Thierry Boutsen, parecen estar en forma. Son los únicos que han rivalizado en tiempos con los Ferrari durante este tiempo.

Pero, ¿qué ha hecho McLaren durante este tiempo? Pues lo cierto es que aparentemente ha desarrollado una mayor actividad que sus dos principales rivales. Participó en noviembre en unos entrenamientos en el circuito de Estoril, a donde ha vuelto a mediados de febrero, pasando primero por Jerez.

Puede que se haya visto afectada por la marcha de Steve Nichols, pero también por el gusto por la política deportiva y el deseo de acumular una parcela de poder dentro de la Fórmula 1 por parte de Ron Dennis, el propietario del equipo. Dennis ha sido beligerante en el enfrentamiento entre su piloto Ayrton Senna y la Federación Internacional (FISA), estudiando la posibilidad de llevar ante los tribunales a este organismo internacional. Después ha estado negociando la compra de otros equipos, a fin de tener más peso en la Fórmula 1. En la actualidad posee una fuerte participación en Tyrrell, a la que le cederá los motores V-10 Honda, que este año seguirá utilizando en sus coches, y un 28 por 100 de Brabham, a la que aporta un cierto patrocinio de Marlboro.



Olivier Grouillard, único piloto Osella para la temporada.

El calendario

Día	Gran Premio	Circuito
11-3	Estados Unidos	Phoenix (urbano)
25-3	Brasil-N. Piquet	Jacarepagua
6-5	San Marino	Imola-Italia
27-5	Mónaco	Montecarlo (urbano)
10-6	Canadá	Montreal (Gilles Villeneuve)
24-6	México	Hermanos Rodríguez
8-7	Francia	Paul Ricard
15-7	Gran Bretaña	Silverstone
29-7	Alemania	Hockenheim
12-8	Hungría	Hungaroring
26-8	Bélgica	Spa-Francorchamps
9-9	Italia	Monza
23-9	Portugal	Estoril
30-9	España	Jerez
21-10	Japón	Suzuka
4-11	Australia	Adelaida (Urbano)

LAS DISCULPAS DE SENNA

De sus pilotos, Senna ha estado todos estos meses de vacaciones, pensando si se iba o no de la Fórmula 1 para no tener que pedir disculpas al presidente de la FISA, Jean Marie Balestre, por haberle acusado públicamente de haber amañado el campeonato 1989 para que lo ganara Prost. Al final, la FISA ha impuesto su autoridad y McLaren ha tenido, primero, que pagar la multa en nombre de su piloto y, posteriormente, pedir disculpas en su nombre para poderlo inscribir en el certamen.

De momento, las únicas impresiones sobre los McLaren las suministra Berger, con ciertas alusiones comparativas con Ferrari, para quien corrió hasta el año pasado. En su opinión, el chasis de Ferrari es mejor que el de McLaren, pero el motor Honda es más potente, sobre todo en baja. Pero manifestaba un temor: «De un motor V-10, con un nivel de potencia como el de Honda, hay poco que ganar, mientras que en Ferrari, el V-12 mejoraba carrera a carrera». Berger debe tener razón, puesto que Honda ha presentado ya un nuevo motor V-12, que debería estar a punto a final de temporada.

Contemplando la inscripción, aparecen dos bajas. Se trata de los equipos alemanes Rial y Zakspeed, que el año pasado tuvieron una desastrosa temporada. El segundo de ellos utilizaba los motores Yamaha, que ahora está negociando con Brabham para que sea esta escudería la que los utilice.



Aguri Suzuki, de la escudería Lamborghini.

Hay, en cambio, un alta: la del equipo italiano Life, que va a utilizar el chasis realizado por el equipo First sobre diseño del ingeniero brasileño Ricardo Divila para el año pasado, y que no llegó a correr ni una sola carrera. El motor será propio, desarrollado por el ingeniero Rocchi, que durante mucho tiempo fue el responsable de motores en Ferrari. El piloto también es nuevo. Se trata de Gary Brabham, el segundo de los hijos de Jack Brabham, el tres veces campeón del mundo y fundador de la escudería del mismo nombre.

Por cierto, que este equipo está teniendo últimamente un historial bastante agitado. Jack Brabham, al retirarse de la competición, se lo vendió a Bernie Ecclestone, que de esta forma se introdujo en la Fórmula 1, que actualmente mangonea. Ecclestone vendió a finales de 1988 la escudería al hombre de negocios suizo Luthi, que el pasado verano fue encarcelado acusado de fraude y tráfico ilegal de divisas.

Este invierno, Brabham ha sido comprada por un grupo encabezado por Mike Earle y Ron Dennis. Por cierto, que Mike Earle era el propietario de la escudería Onyx, que finalmente tuvo que vender al financiero Eric van Rossem.

JAPON EMPIEZA A CONTAR

Este financiero belga no está teniendo una vida fácil en el automovilismo. Después de haberse tenido que enfrentar a su socio Mike Earle y terminar comprándole el equipo, se decidió a patrocinar al equipo Porsche en la Fórmula Indy norteamericana para, a cambio, obtener el motor que esta marca alemana está preparando para 1991. Pero, de pronto, Porsche anunció que el motor lo cedería al equipo Arrows. Van Rossem va a demandar a Porsche por lo que considera como una ruptura de un acuerdo. Por cierto, que el equipo Arrows ha sido comprado por Footwork, una empresa japonesa. Y no es el único. El francés Gerard Larrousse también ha vendido el 51 por 100 de su escudería a un grupo japonés. También Coloni ha vendido a una marca nipona, Subaru, que quiere entrar en la Fórmula 1. Y no hay que olvidar que el equipo March fue comprado en 1989 por Leyton House, una marca japonesa de prendas de vestir propiedad del hombre de negocios Akira Agaki. Así pues, Japón también empieza a pesar en la Fórmula 1.

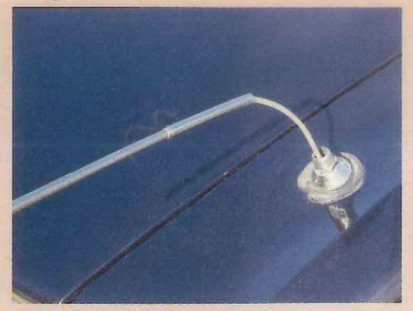
Sergio PICCIONE
Fotos: Carlos CANCELA

Antenas eléctricas

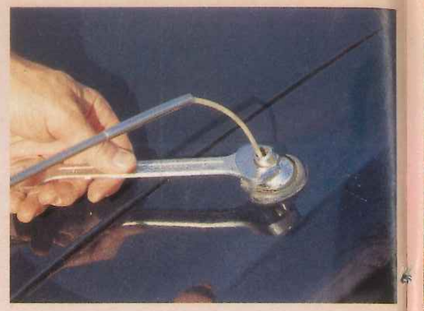
ALGUNOS propietarios de automóviles prefieren que sus coches no tengan ni cierre centralizado ni ventanillas eléctricas, ni antena automática ni ningún otro artilugio susceptible de averiarse en un futuro más o menos largo.

No es una postura carente de lógica, ya que lo verdaderamente importante en el automóvil es que nos desplace de un lugar a otro con seguridad, en primer lugar, y luego, y si ello es posible, con rapidez y comodidad. Pero, en fin, este último aspecto de la comodidad tampoco tiene por qué ser despreciado y con el nivel de fiabilidad que han alcanzado los componentes del automóvil se puede disfrutar muchos años de una antena eléctrica, por ejemplo, aunque a la larga acabará por estropearse.

Las antenas automáticas sufren dos tipos de averías completamente distintos: su parte posterior, lo que es la antena en sí, se ve expuesta a golpes, torceduras, roturas, etc., y su interior sufre el desgaste normal de un aparato eléctrico. El motor de una antena automática tiene escobillas, y éstas se gastan; tiene engranajes y éstos también se gastan, pero su principal enemigo no es este desgaste natural, pues debido a que una antena tiene muy poco trabajo, su vida útil será mucho más dilatada que la propia del vehículo en la que se encuentra instalada. Sus enemigos son el agua y la humedad, sobre todo la que penetra por el propio conducto de la antena en cuanto ésta no ajusta bien.



LA base de la antena rota es como una herida por la que penetra la infección —en este caso humedad— al interior del organismo —en este caso el motor—, oxidándolo y destruyéndolo.



PARA retirar la antena, lo primero que se hace es soltar su fijación externa, operación muy sencilla que nos permitirá luego retirar el posible embellecedor y las gomas de estanqueidad.



EL motor de la antena estará sujeto al interior del vehículo por dos o más tuercas o tornillos, que en este caso, por lo escondido de los mismos, no hemos podido fotografiar.



PARA buscar el porqué de la avería comenzamos por desmontar el tambor, en el que se enrolla el cable que empuja a la antena. Antes habremos soltado las conexiones eléctricas, después de tomar nota de cómo se encontraban.



SI como en este caso ha sucedido, la humedad ha hecho acto de presencia en el interior del mecanismo, lo primero que haremos será limpiar todo bien y lubricar a continuación, pues esto sólo puede resolver todo el problema.



ES particularmente interesante revisar el estado de la guía y sus sujeciones, que pueden haberse soltado, al mismo tiempo que procedemos a su revisión y limpieza. No la engrasaremos para que no acumule polvo; en todo caso, le daremos un aceite desoxidante para que limpie el ánima de la antena.



LA parte mecánica que primero puede dar muestras de desgaste serán los dientes de la rueda que mueve el tambor de la guía de antena. En este caso están muy sucios, pero en buen estado.



CONVIENE probar cómo se mueve la guía dentro de su ánima. En este caso concreto, lo que impedía su funcionamiento era simplemente la suciedad. El aceite que le hemos dado la suaviza y la deja en perfecto estado.



PUEDE ocurrir que sea el motor eléctrico el que falle. En este caso, lo abriremos y comprobaremos, en primer lugar, cómo se encuentran sus escobillas y si hacen buen contacto.

El motor rotativo

Conocido con el nombre de su inventor, Wankel, el motor rotativo, al igual que otro convencional de pistones, es una máquina de combustión interna que funciona con gasolina y siguiendo el ciclo Otto de cuatro tiempos. También el sistema de encendido y alimentación es idéntico al de los motores convencionales, pero las semejanzas terminan aquí.

En un motor Wankel no existen cilindros ni pistones, sino una cámara de forma especial, epitrocoide, en cuyo interior se mueve un rotor con tres lados curvos y tres esquinas que están en permanente contacto con las paredes de la cámara. Se puede utilizar cualquier número de rotores, pero lo normal es emplear uno o dos como mucho. En un Wankel, el cigüeñal es sustituido por el eje del rotor y las bielas, por una excéntrica. Por su parte, las válvulas son reemplazadas por lumbreras, que son abiertas y cerradas a lo largo de la carrera circular del rotor.

En un motor alternativo de cilindros y pistones todas las funciones ocurren en la parte superior del cilindro (admisión, compresión, expansión y escape) de forma espaciada en el tiempo. En el motor rotativo estas funciones tienen lugar de forma simultánea, pero en lugares distintos de la cámara. Esta es la diferencia fundamental entre ambos tipos de motores: que en el de cilindros, los cuatro tiempos del ciclo tienen lugar uno tras otro en el mismo sitio, mientras que en el rotativo ocurren de forma simultánea en lugares distintos.

El Wankel es un motor más sencillo, tiene menos piezas móviles, es más ligero, tiene menos volumen y es más silencioso y fácil de equilibrar. Teóricamente, por tanto, es un motor muy superior, pero tiene una dificultad inherente a su construcción: es el difícil sellado de las esquinas del rotor con las paredes de la cámara, problema no perfectamente resuelto del todo y que ha frenado su desarrollo.

TALLER de OPINIÓN

LANCIA DEDRA 2.0 i.e.



NOTA MEDIA:	NOTA MEDIA SEGURIDAD:
7,1	7,6

DATOS TECNICOS

MOTOR:
Posición: Transversal.
Cilindros: 4 en línea.
Cilindrada: 1.995 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica.
Carburante: Gasolina súper y súper sin plomo.
Depósito: 63 litros.
Potencia máxima: 120 CV a 5.750 r.p.m.

TRANSMISION
Tracción: Delantera.
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.
Embrague: Monodisco en seco.

FRENOS
Anteriores y posteriores en disco, con pinzas flotantes. Servofreno por depresión. Opcional, sistema antibloqueo de las ruedas (ABS).

SUSPENSION
Independiente en las cuatro ruedas. Delantera, tipo McPherson con brazos oscilantes inferiores transversales, anclados a un travesaño auxiliar; la trasera, con brazos tendidos anclados a un bastidor auxiliar.

DIRECCION
Tipo: De cremallera, con asistencia hidráulica.
Diámetro giro: 10,3 metros.

RUEDAS
Llantas: de acero estampado: 5,50 B×14" H.
Neumáticos: 185/60 R14:82H.
Peso: 1.170 kg.
Longitud: 4,340 m.
Anchura: 1,700 m.
Altura: 1,430 m.
Maletero: 480 dm³.
Precio final: 2.549.610 ptas.

autopista

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

Comentario.—El Lancia Dedra es el primero de los vehículos de tres volúmenes derivados del Fiat Tipo; próximamente compartirá una estructura similar a la del Fiat Tempra (sucesor del Regata) y el nuevo Alfa Romeo 75. La manera que tiene el Grupo Fiat de diferenciar sus tres productos es asignarle a cada uno un cometido. El de Fiat es el utilitario, el de Alfa el deportivo y el de Lancia el de representación. En este sentido, el Dedra cumple perfectamente con su misión. Es un vehículo atractivo y vistoso por dentro y por fuera, bien equipado, cómodo y bien presentado. No se han escatimado detalles de confort o elementos «ornamentales» como el profuso empleo de la madera en el interior.

Sus cualidades dinámicas no están a la altura de las excelencias de su carrocería. No obstante, su motor tiene un suficiente grado de potencia máxima y es elástico, lo que lo hace muy cómodo de utilizar en cualquier circunstancia, y el bastidor aporta una estabilidad más que aceptable, fundamentalmente gracias a suspensión y dirección. El único problema serio del Dedra es un peso excesivo, que limita considerablemente las prestaciones y el consumo. Pese a todo, el balance general del Dedra 2.0 es positivo.

LO BUENO

— Estética general.
— Confort general.
— Dirección suave y práctica.

LO MALO

— Peso excesivo.
— Consumo elevado.
— Rumorosidad mecánica.

La Voz

Estética	9
Acabado	8
Habitabilidad	7
Maletero	7
Confort	9
Instrumentación	8
Equipamiento	7
Potencia	7
Elasticidad	7
Cambio	7
Velocidad punta	8
Aceleración	7
Consumo	5

Comentario.—No cabe
este vehículo ha pensado
da servir para muchos a
moderno que incorpora
lantos de la técnica del a
que a la vez es atractivo,
Dedra, que ya sustituye a
debajo del Thema, es un
nes del tipo medio y que
con cuatro versiones, de
con 120 caballos, es la
Este coche, por otra pa
te con un sistema de su
mejora de forma ostens
como la confortabilidad d
locidad máxima de 191 k
es quizás excesivo y cues
tos incluidos, alrededor d
dio de pesetas.

LO BUENO

— Línea atractiva.
— Confort.
— Acabado

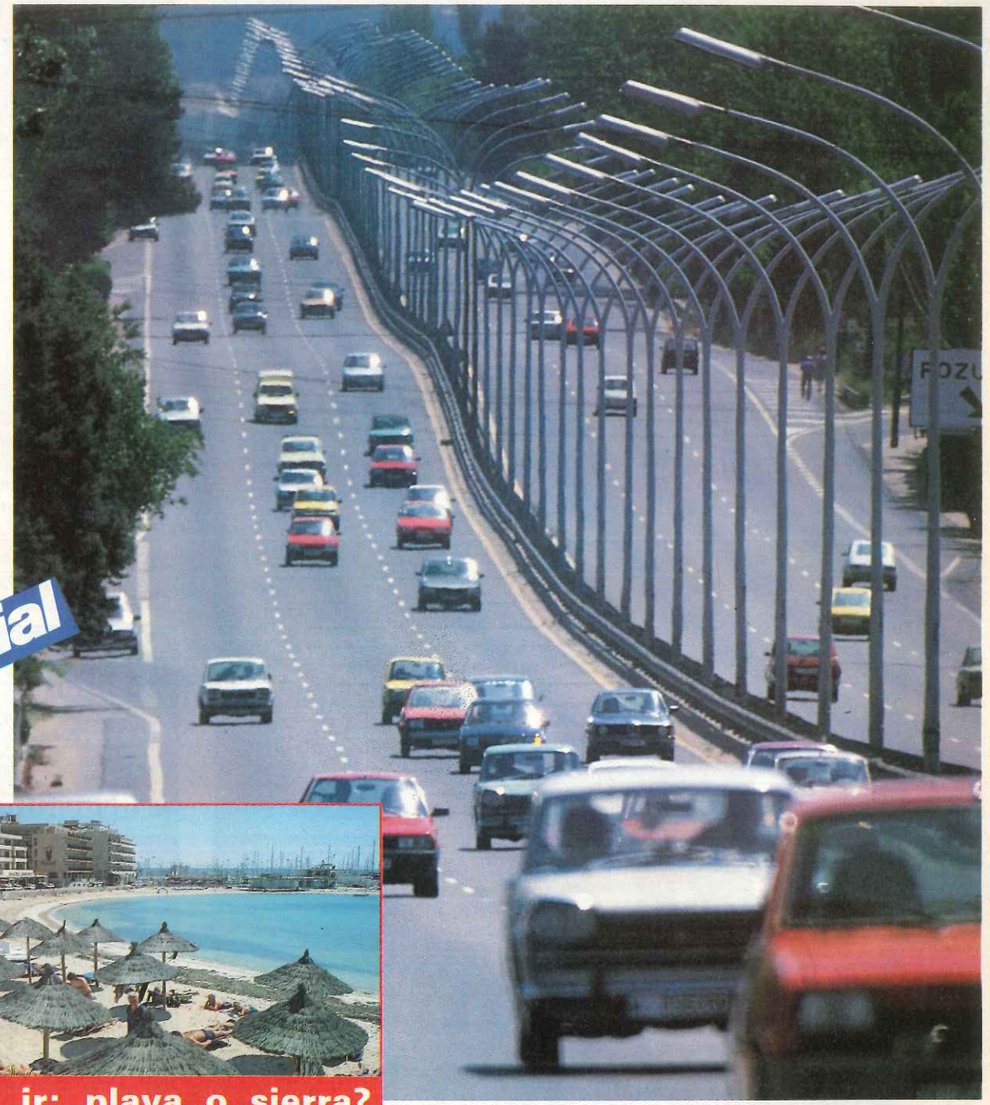
LO MALO

— Frenos.
— Consumo.
— Peso.

Tráfico

SEMANA SANTA '90

Especial



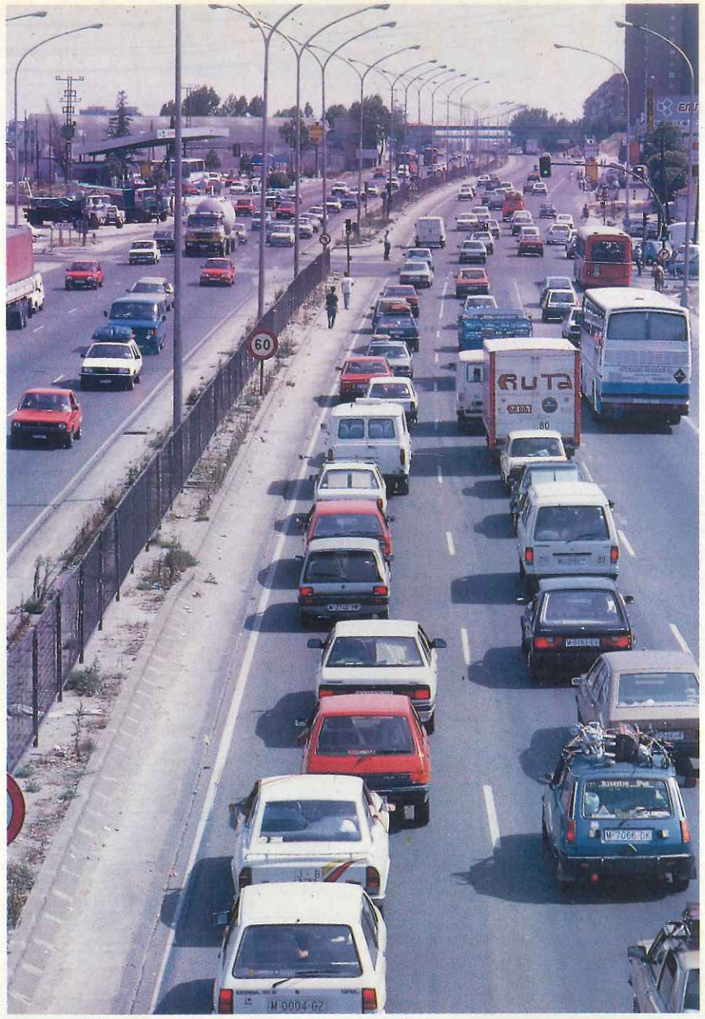


¿Dónde ir: playa o sierra?

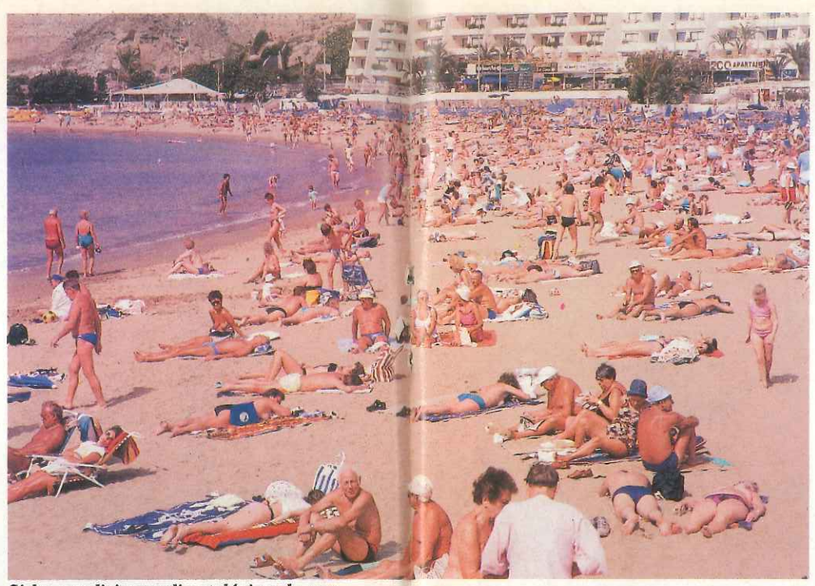


- MAPA DE LOS PUNTOS CONFLICTIVOS Y LAS OBRAS QUE ENCONTRARA EN LOS ITINERARIOS PRINCIPALES
- MEDIDAS DE TRAFICO PARA LAS SALIDAS Y ACCESOS DE BARCELONA, MADRID, MALAGA Y VALENCIA

LLEGARON LAS MINIVACACIONES



Semana Santa: la primera salida masiva de vehículos.



Si las condiciones climatológicas lo permiten, la playa es una de las opciones más deseadas.

Semana Santa, primeras vacaciones del año para la mayoría de los españoles

Playa o nieve, la gran alternativa

EL primer descanso importante del año para nuestra actividad diaria está a la vuelta de la esquina: las vacaciones de Semana Santa. Un período de ocio que puede abarcar, según la comunidad autónoma en la que vivamos y el trabajo que desarrollemos, desde los diez «magníficos» días a las «escuálidas» tres jornadas.

Conocer el comportamiento y los desplazamientos de la población durante este período vacacional resulta muy difícil, al no existir estadísticas que analicen situaciones tan coyunturales, y más que referirnos a porcentajes y destinos concretos, hablaremos de tendencias.

Dependiendo del mes (marzo o abril) en el que se celebre la Semana Santa y de las condiciones climatológicas, dos son las alternativas que más atraen a los españoles: la playa y la nieve. El deseo de disfrutar de unos días a la orilla del mar y de la tranquilidad de unas playas todavía no convertidas en hormigueros nos lleva a las costas de Levante, Cataluña, Andalucía, Baleares y Canarias. Si lo que preferimos es combinar la práctica del deporte y el contacto con la naturaleza, nos desplazamos a las estaciones de esquí de Aragón, Cataluña y Andalucía.

Pero no debemos olvidar, teniendo en cuenta las fechas a las que nos referimos, el atractivo que tienen las manifestaciones de carácter religioso, cargadas de emotividad y expresión artística, que brotan en la geografía española estos días. Andalucía y Castilla y León ocupan los primeros puestos en las preferencias de los españoles que se decantan por esta opción.

Tampoco podemos omitir la oferta turística que últimamente están adquiriendo auge y copando la oferta turística de muchas autonomías: la búsqueda de espacios naturales, rutas culturales, gastronomía, etcétera.

En la Dirección de Programas del Centro de Control de la DGT calculan que un 40 por 100 de los madrileños aprovechan estos días para realizar algún tipo de escapada. Los catalanes y valencianos también son muy viajeros. Estas dos comunidades, al igual que ocurre con otras (Andalucía, Aragón, Castilla y León, Galicia, País Vasco, etcétera) son fundamentalmente receptoras de turismo y sus residentes preferentemente disfrutan las vacaciones dentro de su propia comunidad.

En estos cortos desplazamientos de Semana Santa, el español utiliza principalmente como medio de transporte el vehículo propio. A la hora de alejarse, suele acudir, con frecuencia, a casa de familiares y a viviendas propias, quedando muy distanciada la ocupación de hoteles. Al igual que en el resto de los períodos vacacionales, prefiere viajar «por libre» a utilizar los servicios de una agencia de viajes.



Búsqueda de espacios naturales y práctica del deporte pueden combinarse en estas fechas.

Carlos Vogeler, representante de AEDAVE

«Se incrementan los viajes culturales»

Para Carlos Vogeler, miembro de la Asociación Empresarial de Agencias de Viaje Españolas, se ha producido un importante cambio en las motivaciones de los turistas españoles a la hora de escoger destino para disfrutar sus vacaciones: «Hay una tendencia clara, cada vez mayor, a realizar viajes de contenido cultural o con mayor conocimiento de lugares. No es cultura profunda, pero sí una cultura en el sentido de conocer otros pueblos, otras costumbres, otras gentes, aspectos históricos, monumentales, etcétera. Desde ese punto de vista, cada vez hay más españoles que se interesan por ofertas que supongan un mejor conocimiento de lugares, olvidándose un poco de las que ofrecen únicamente descansar una semana al sol. Y, como consecuencia de esta tendencia, el español está viajando más al extranjero, a destinos más o menos exóticos. En Semana Santa la elección del lugar está limitada por la disponibilidad de tiempo».

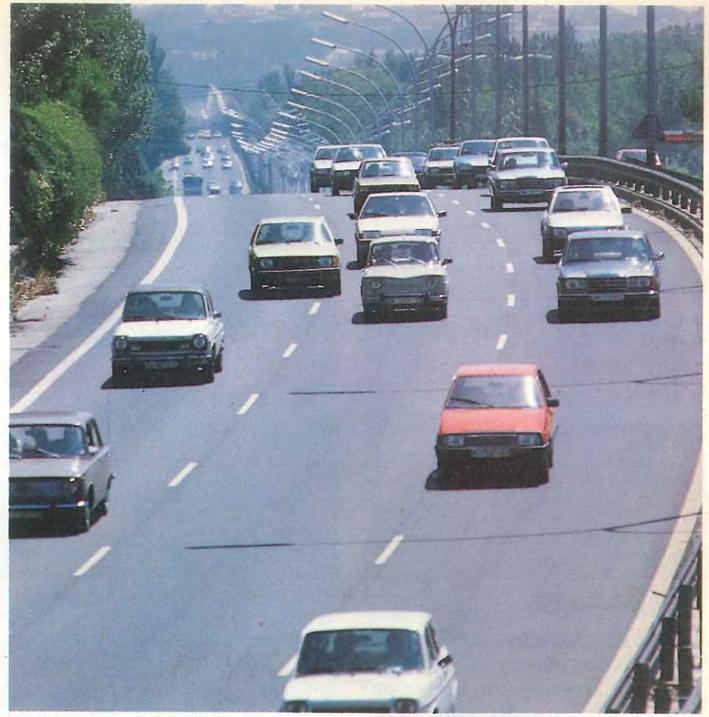
El extranjero, la otra posibilidad

Salir al extranjero es otra de las opciones que los españoles barajamos a la hora de escoger destino. Las estadísticas, confeccionadas por la Secretaría General de Turismo, señalan que en 1989 fueron más de un millón y medio las personas que viajaron fuera de España durante el mes de marzo de ese año (coincidente con la Semana Santa). Una cifra que, con ligeras oscilaciones, mantiene la tónica de años anteriores.

Los datos señalan que los españoles entre 45 y 64 años fueron los que más viajaron a otros países, mientras que los mayores de 65 y

SEMANA SANTA '90

La mayoría de los españoles buscan los mismos lugares de descanso.



los menores de 15 años lo hicieron menos. Y, por lo que respecta a las comunidades autónomas, los residentes en Cataluña son, con clara diferencia, los que más se deciden a cruzar las fronteras, seguidos por valencianos y madrileños.

Francia es, sin duda, el país más visitado. Seguidamente, Italia, Portugal y Marruecos se disputan el favor de los turistas españoles.

El medio de transporte usado prioritariamente es el autocar y el vehículo propio y el avión le siguen en esta clasificación. En el capítulo de alojamientos, el hotel es el más utilizado. La organización particular del viaje es la fórmula más empleada, aunque muy importante también es el porcentaje de los que acuden a las agencias para que les organicen el viaje.

Mercedes LOPEZ

Consejos para un buen viaje

•Si piensa realizar un viaje en Semana Santa, realice una revisión mecánica de su automóvil.

• Antes de iniciar el desplazamiento, llene el depósito de carburante y compruebe la presión de los neumáticos.

• Una vez acomodado en el automóvil, cuando vaya a iniciar la marcha, ajústese el cinturón de seguridad. También es recomendable que lo hagan los ocupantes de los asientos traseros. Si viaja en moto, póngase el casco de protección, al igual que su acompañante. Su uso es obligatorio.

• Cuando se encuentre en carretera, es probable que tenga que conducir en caravana, por ser fechas de desplazamientos masivos. Extreme las medidas de precaución. Mantenga la distancia de seguridad y no efectúe adelantamientos.

• Si circula por autopista, la distancia de seguridad debe ser mayor, al ser también mayor la velocidad.

• Mantenga siempre la velocidad adecuada a las condiciones de la vía, las características del tráfico y las condiciones climatológicas.

• La nieve, el hielo o la niebla pueden aparecer en algunas rutas. Aumente la distancia de seguridad.

• Con viento lateral, reduzca la velocidad y vigile la carretera del lado que sopla. Mucha precaución al cruzarse con otros vehículos y al adelantar.

• Si sufre una avería o un accidente, retire el vehículo de la calzada, siempre que sea posible.

• Al atravesar núcleos urbanos, tenga especial precaución, sobre todo con niños, peatones y ciclomotores.

• En autopista circule siempre por el carril de la derecha. Utilice el resto para los adelantamientos y vuelva de forma gradual al carril derecho.

• En las vías rápidas debe iniciar el cambio de carril con mayor antelación que en las carreteras ordinarias. Señalice con los intermitentes y advierta la maniobra al vehículo que le precede con una ráfaga de luz.

• No se olvide, al efectuar cualquier maniobra, de realizar la señalización correspondiente.

• Recuerde: lo primordial es llegar, no se plantee el viaje con prisas y aumente las normas de prudencia.



Grandes itinerarios

Si usted está pensando en disfrutar unos días de vacaciones fuera de su lugar de residencia habitual, aprovechando ese descanso que ofrece la Semana Santa, sepa que en algunas carreteras de la red principal podrá encontrar dificultades, tanto a causa del número de vehículos que saldrán a la ruta como por las obras que se están llevando a cabo en numerosos puntos. Ofrecemos aquí una relación de los principales itinerarios, con expresión de los puntos que suelen ser más conflictivos en cuanto a fluidez, así como de los que se encuentran en obras.

N-I (Madrid-Irún)

En este itinerario existen los siguientes puntos conflictivos: Algete, La Cabrera, Lozoyuela, Buitrago (entre La Cabrera y Buitrago, del p.k. 58 al 75; además, se están realizando obras), Puerto de Somosierra, Santo Tomé del Puerto, Lerma y el nudo de Landa, a la entrada de Burgos.

Además se realizan obras de desdoblamiento de calzada entre Boceguillas (p.k. 115,8) y Carabias (p.k. 132,1); entre Sarracín y Burgos (p.k. 229-236) y en la curva de Ulayar (p.k. 396,6), en la provincia de Navarra.

N-II (Madrid-La Junquera)

Puntos conflictivos: Torrejón, Guadalajara, Trijueque (fin de desdoblamiento), Medinaceli (Soria), Bubierca, Ateca, Calatayud y La Almunia, en Zaragoza; Lérida, Mollerusa y Tárrega, en Lérida; Martorell y salida e incorporación a la C-1411, en Barcelona, antes de llegar a esa ciudad. En el recorrido de la N-II de Barcelona a La Junquera, el tramo Montgat-Mataró y las travesías de Arenys de Mar y Calella.

Obras: De desdoblamiento de calzada en la autovía: Entre Guadalajara y Trijueque (p.k. 56,5 al 79,8) y de p.k. 105 (Almadrones) al p.k. 139 (límite con la provincia de Guadalajara).

En Zaragoza, entre el límite con la provincia de Soria y Contamina (p.k. 181 al 205); entre Bubierca y Ateca (p.k. 214 al 215), entre Calatayud y Morata de Jalón (p.k. 243 al 248 y del 251 al 257), y del 268 al 275 (La Almunia).

En Barcelona, entre Igualada y Martorell.

N-III (Madrid-Valencia)

Puntos conflictivos: Tramos Rivas Vaciamadrid-Arganda, en Madrid; Tarancón-Motilla del Palancar, en Cuenca; Utiel-Buñol, en la entrada a Valencia, y Valencia-Portillo de Buñol, a la salida de dicha ciudad.

Obras: De desdoblamiento, entre el p.k. 11 al 20,5 y del p.k. 41 al 71, en Madrid, y en el tramo Valencia-Rambla de Poyo (p.k. 326-339).

N-IV (Madrid-Cádiz)

Puntos conflictivos: Semáforos de Villaverde, en Madrid, Tembleque y Madridejos, en Toledo; Puerto Lápice, Villarta de San Juan, Manzanares y Almuradiel, en Ciudad Real; La Carolina y Bailén, en Jaén; travesías de Córdoba, Sevilla, Los Palacios y Puerto de Santa María.

Obras: De desdoblamiento de calzada entre Madridejos y Manzanares; en Despeñaperros, desde el fin de la autovía hasta Bailén, desde Bailén a Andújar (p.k. 199-320) y de Andújar al límite con la provincia de Córdoba (p.k. 326-347), así como del límite de Córdoba a Sevilla (p.k. 435-541).

N-V (Madrid-Badajoz)

Puntos conflictivos: Navalcarnero, en Madrid; Valmojado, Santa Cruz de Retamar, Quismondo y Santa Olalla, en Toledo.

Obras: De la futura autovía, entre Oropesa (p.k. 139) y Navalmoral de la Mata, en Toledo.

N-VI (Madrid-La Coruña)

Puntos conflictivos: Tramo Las Rozas-Torrelodones, en Madrid; Medina del Campo, en Valladolid; Benavente, en Zamora, y Puente Pasaje, en La Coruña.

Obras: Nudo de Puerta de Hierro, en Madrid; tramo entre Adanero (p.k. 109) y límite en la provincia de Avila. Prácticamente hay obras en toda la provincia de Valladolid (p.k. 137-225), y desde el p.k. 306 al 325 (Astorga-La Bañeza), en la de León.

N-120 (Logroño-Vigo)

Puntos conflictivos: Esta carretera tiene problemas de viabilidad en la provincia de Orense, en el tramo entre El Pino y Quintela (p.k. 571-574), la intersección de Ribadavia (p.k. 596), la curva de Quines (p.k. 602) y la trave-



Charo LAIZ

sía de Melón (p.k. 606). También hay problemas en la provincia de Pontevedra, en el cruce de Porriño.

Obras: De refuerzo de firme entre Untes (p.k. 577) y Xubin (p.k. 588), en la provincia de Orense. En Pontevedra, entre Penalva y Peares (p.k. 553 a 559), obras en los muros de contención para evitar desprendimientos en taludes. En la provincia de Pontevedra, entre el alto de Puxeiros y Vigo.

N-121 (Tarazona a Francia)

Obras: Entre Sorauren y Ostiz (km. 8 al 14,7) y entre Subilla y Vera de Bidasoa (km. 65 al 74).

N-122 (Zaragoza a Portugal)

Puntos conflictivos: En la provincia de Zaragoza pueden presentar problemas de fluidez las travesías de Tarazona y Mallagón.

Obras: En Soria, entre Golmayo y Villaciervos (p.k. 161 a 175).

En Zamora se realizan obras entre la capital de la provincia (p.k. 460) y el p.k. 479, así como entre los p.k. 484 y 519.

N-211 (Guadalajara a Alcañiz)

Obras: De Mazarete a Anquela del Ducado.

N-232 (Vinaroz-Santander)

El punto más conflictivo es la circunvalación de Logroño, que además se encuentra en obras, así como el tramo entre Zaragoza y Casetas.

N-234 (Sagunto-Burgos)

Puntos conflictivos: En la provincia de Valencia, las travesías de Sagunto y Torres-Torres; en la de Castellón, la de Soneja; en la de Teruel, las travesías de esta ciudad y las de Báguena, Burbáguena y Luco de Jiloca. En la de Zaragoza, la travesía de Calatayud.

N-240 (Tarragona a San Sebastián y Bilbao)

Puntos conflictivos: En Tarragona, las travesías de la capital de la provincia, Valls y Montblanc, así como el cruce con la N-II en Lérida.

Obras: Entre Monzón y Barbastro, en Huesca.

N-260 (Eje pirenaico)

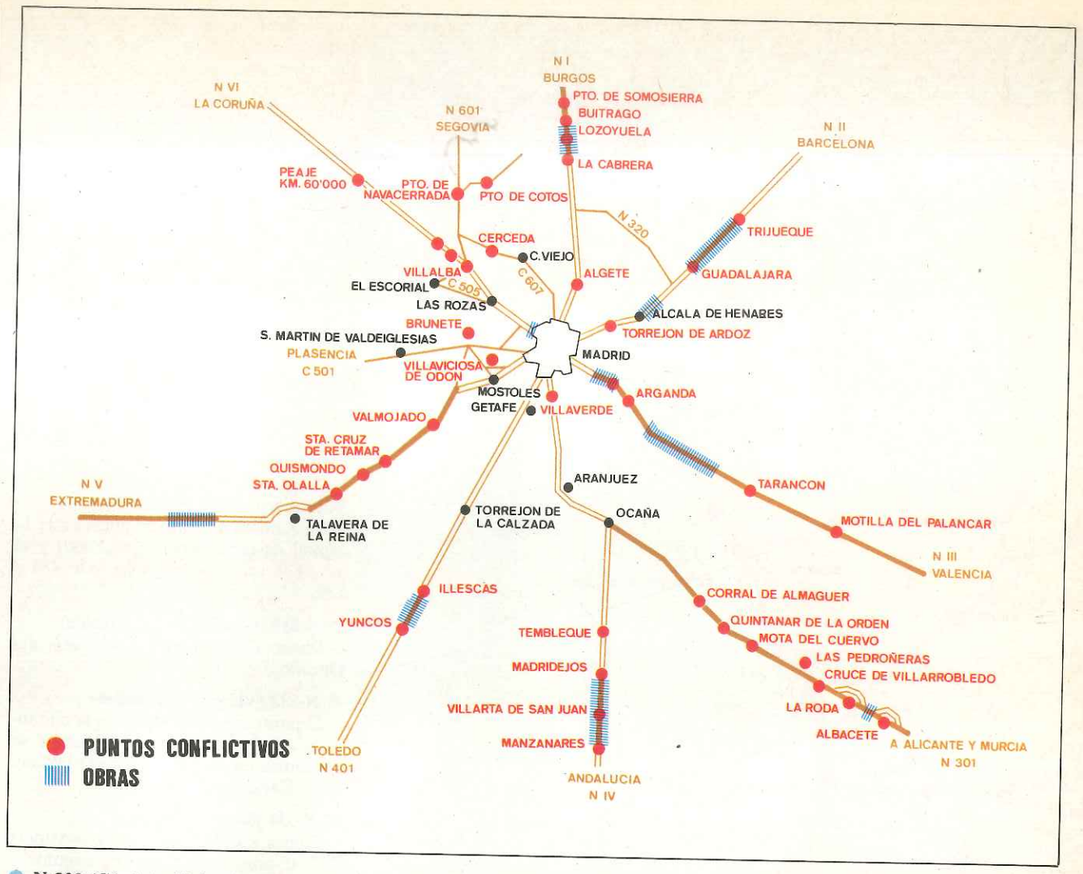
Obras: En la provincia de Lérida, en el tramo Sort-Adrall.

N-301 (Ocaña-Cartagena)

Puntos conflictivos: Corral de Almaguer y Quintanar de la Orden, en Toledo; Mota del Cuervo, Las Pedroñeras y cruce de Villarrobledo, en Cuenca; La Roda y sus accesos, así como Albacete y los suyos, por continuación de la autovía con carreteras convencionales, en la provincia de Albacete. En el tramo entre Albacete y Cartagena, las travesías de Pozocañada, Tobarra, Hellín, Molina de Segura, Murcia y El Abujón.

Obras: Desde el p.k. 216 al 241 (La Roda-Albacete) y desde el p.k. 411 (enlace de San Javier) al 428,8 (enlace con El Abujón).

SEMANA SANTA '90



N-322 (Córdoba-Valencia)

Puntos conflictivos: En la provincia de Jaén, el paso por Bailén.

Obras: En Jaén, obras de acondicionamiento entre los kilómetros 192 y 212, de Villanueva del Arzobispo a Arroyo del Ojanco. En Albacete, pasada la capital de la provincia, del kilómetro 275 al 284.

N-323 (Bailén-Motril)

Puntos conflictivos: En la provincia de Granada, travesías de Armilla, Alhedín, intersección con la C-333 (entrada a las Alpujarras), túnel de Izbor y cruce con la N-340.

Obras: Entre la circunvalación de Granada y en el puente de Izbor.

N-330 (Alicante a Francia, por Zaragoza)

Puntos conflictivos: Travesía de Huesca.

Obras: En Villena (Alicante), las de ejecución del túnel de la autovía (p.k. 57-54). En Zaragoza, obras de acondicionamiento entre Paniza y Cariñena (p.k. 443) y desdoblamiento de calzada entre Zaragoza y Villanueva de Gállego (p.k. 504-514). En Huesca, entre Jaca y la frontera francesa.

N-331 (Córdoba-Málaga)

El punto más conflictivo es el Puerto de las Pedrizas, en la provincia de Málaga.

Obras: En la provincia de Córdoba, tramo entre Encinas Reales y límite con la provincia de Málaga.

N-332 (Cartagena-Valencia)

Puntos conflictivos: Travesías de Silla, Sollana, Sueca, Gandía y Oliva, en Valencia; travesías de Ondara, Vergel, Gata de Gorgos, Benissa, Altea, Villajoyosa, El Campello, El Altet, La Marina y Torrevieja, en Alicante, y travesías de San Pedro del Pinatar, San Javier, Los Alcázares, El Algar, La Unión y Cartagena, en Murcia.

Obras: De Torrevieja a Alicante (p.k. 59 a 100) y entre El Campello y Villajoyosa (p.k. 122-124).

N-334 (A-92) (Sevilla-Málaga)

Obras: De desdoblamiento en Sevilla, entre los kilómetros 4 al 15,5 y del 98 al límite provincial con Málaga. Estas obras continúan en la provincia de Málaga hasta Antequera.

N-340 (Cádiz-Barcelona)

Puntos conflictivos: Circunvalación de San Fernando y travesía de Chiclana y Algeciras, en Cádiz; Marbella, Fuengirola, Benalmádena y Torremolinos, en Málaga; Almuñécar, Motril, Calahonda, Torrenueva y Castell de Ferro, en Granada; El Ejido, tramo de Almería a Aguadulce y Rioja, en Almería; Lorca, Totana, Alhama, Alcantarilla, Murcia y Santomera, en Murcia; Elche, en Alicante; La Alcudia de Carlet, enlace con la N-332, Valencia y el tramo Puzol-Sagunto, en Valencia; Almenara, Nules, Castellón, Benicarló y Vinaroz, en Castellón; L'Aldea, Miami-playa, Cambrils, Tarragona, Altafulla, Torredembarra, Comarruga-El Vendrell, en Tarragona, y Santa Margarita y Monjós, Vallirana, Cervelló, Cuatro Caminos y Molins de Rei, en Barcelona.

Obras: En la zona de Puzol, en Valencia, las de ampliación de calzada, a lo largo de 4 kilómetros. En Alicante, de Alcoy a Cocentaina, a lo largo de 13 kilómetros.

En Murcia, desdoblamiento de calzada entre Alcantarilla y Alhama de Murcia. En Málaga, entre Benalmádena y Marbella y de San Pedro de Alcántara a Estepona. Y en Cádiz, en la zona de Algeciras (p.k. 107 al 118,5).

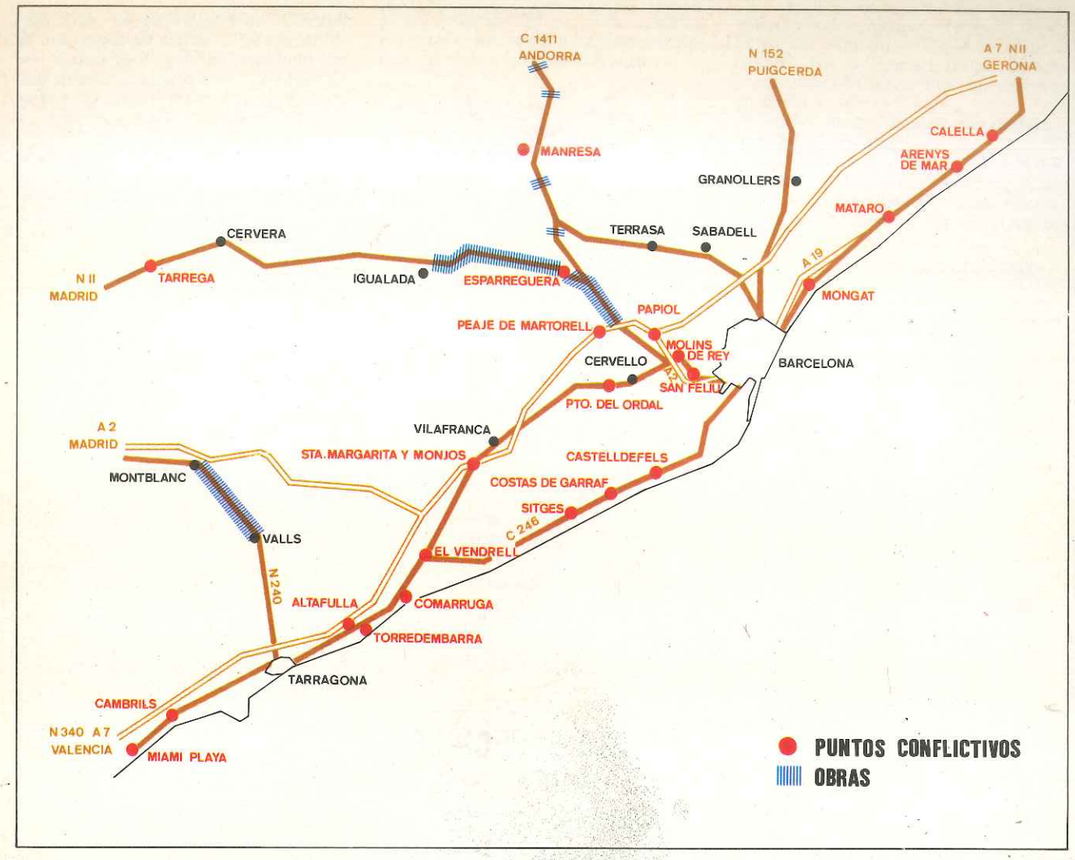
N-342 (Jerez-Cartagena)

Puntos conflictivos: Travesías de Loja, Santa Fe, Huetor, Santillán, Diezma, Guadix y Baza.

Obras: Desde Antequera hasta Granada.

N-401 (Madrid-Ciudad Real, por Toledo)

Puntos conflictivos: Travesía de Yuncos e Illescas, que se encuentran en obras de desdoblamiento de calzada.



de Porte-Noalla al polígono industrial, así como la intersección de la Chabasqueira y tramo entre polígono industrial San Ciprián de Viñas a Orense.

Obras: En la provincia de Pontevedra, del límite provincial con Orense hasta Lalín.

N-430 (Badajoz-Valencia, por Almansa)

Puntos conflictivos: En Valencia, intersección con C-320 en Fuente La Higuera, y en la provincia de Albacete, las intersecciones con la C-3212 y con la N-330, así como el paso por la ciudad de Albacete.

Obras: En Albacete, del p.k. 419 al 457. (Munera al límite de provincia).

N-431 (A-49) (Sevilla a Portugal por Huelva)

Puntos conflictivos: Travesía de Lepe y Cartaya, en Huelva.

Obras: Desde el p.k. 18,5 hasta Bollullos, obras de construcción de la autopista en la A-49.

N-432 (Badajoz-Granada)

Puntos conflictivos: Travesía de Puebla de Sancho Pérez (cruce con la N-630).

Obras: En Santa Marta de los Barros, a lo largo de dos kilómetros, y entre Córdoba y Castro del Río, en Huelva (p.k. 276 al 314).

N-525 (Zamora-Santiago)

Puntos conflictivos: En Orense, las travesías de Ventas de la Barrera y de Verín, el cruce de Allariz, alto de Taboadela, cruces de Mesón de Calvos y

N-550 (La Coruña-Tuy)

Puntos conflictivos: Travesías de Padrón y Santiago, en La Coruña, y cruce con N-120 en Porriño (Pontevedra).

Obras: Enlace de Palavea (p.k. 3,5) y del p.k. 71 al 84, entre Santiago y Padrón. Por último, la avenida de Orillamar, en Pontevedra.

N-601 (Madrid-León, por Valladolid)

Obras: Del p.k. 183,5 al 186, por desdoblamiento de calzada a la entrada a Valladolid y variante de Mansilla de las Mulas, del p.k. 313 al 317, en la provincia de León.

N-620 (Burgos-Portugal)

Puntos conflictivos: Travesías de Buniel, Estepar y Villodrigo, en la provincia de Burgos, y cruce de Magaz, en Palencia.

Obras: Desdoblamiento de calzada entre Magaz y Villodrigo, así como obras de mejora entre la N-I y Estepar.

Entre Salamanca y el cruce con la SA-211, desde el p.k. 242 al 267, así como entre las localidades de Fuente de San Esteban y Sancti-Spiritus (p.k. 292-305) y entre Ciudad Rodrigo y Carpio de la Calzada, donde se llevan a cabo acondicionamientos, ensanches y mejora de firmes.

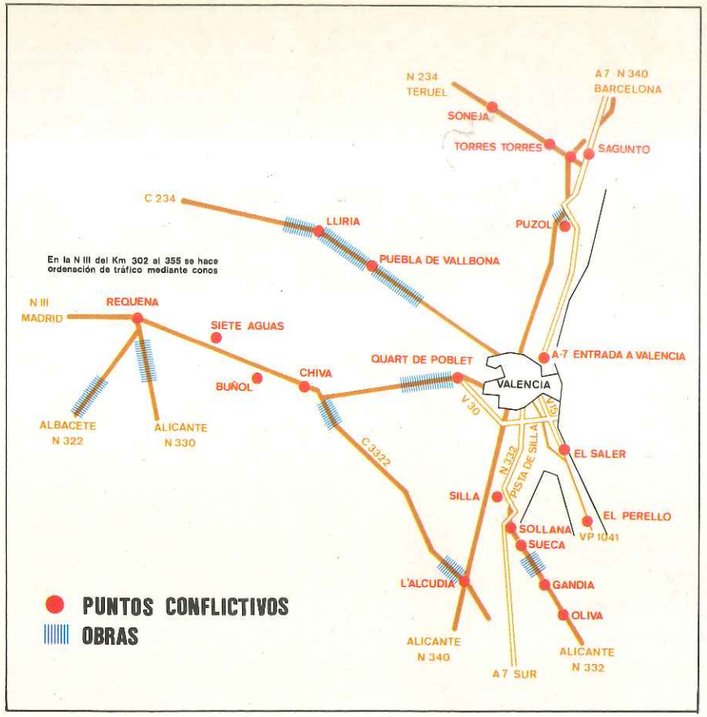
N-623 (Burgos-Santander)

Se están llevando a cabo obras en la autovía, en la zona de las presas (p.k.. 148,200).

N-630 (Gijón-Sevilla)

Puntos conflictivos: Travesía de Oviedo, accesos a Mieres y Campomanes, en el Principado de Asturias; travesía de León, y en la provincia de Zamora, travesías de Benavente y de El Cubo de Tierra del Vino. En Cáceres pueden presentar problemas de fluidez las travesías de Plasencia y de la capital provincial; en Badajoz, las de Mérida, Almendralejo y La Puebla de Sancho Pérez, y en la provincia de Sevilla, la travesía del Ronquillo.

Obras: En Asturias se realizan obras entre Las Segadas y Baiña (p.k. 35 a 46); en la provincia de León, entre la capital de la provincia y el límite con la de Zamora; en Zamora, entre los kilómetros 218 y 246 (Riego del Camino), así como en El Cubo de la Tierra del Vino (km. 307 al 309). En la provincia



de Cáceres, las obras corresponden a la variante de Plasencia (km. 466 al 468), mientras en la de Sevilla se llevan a cabo refuerzos de firmes en los p.k. 757-775 y 800-806.

● **N-632 (Ribadesella a Luarca, por Gijón y Avilés)**

Puntos conflictivos: Travesías de Ribadesella, Villaviciosa, Gijón, Avilés, Piedras Blancas y Soto del Barco.

Obras: Las correspondientes a la variante de Avilés.

● **N-634 (San Sebastián-Santiago)**

Puntos conflictivos: Travesías de Castro Urdiales, Solares, Torrelavega, San Vicente de la Barquera y Colindres, en Cantabria; cruce de El Portazgo y travesías de Arriondas, Infiesto, Nava, La Secada, Pola de Siero, El Berrón, Oviedo, Luarca, Grado y Navia, en Asturias.

Obras: En Cantabria, las de la autovía del Cantábrico (tramo entre el límite con la provincia de Vizcaya y Saltacaballos). En Asturias se realizan diversas obras en la variante de Omedina-La Uña-La Requexada, en el tramo de autovía Oviedo-Siero y San Miguel Marcenado, y en Nava, Infiesto, Canero y variante de Salas. Y en Galicia, en Villalba de Baamonde, Xesta Abadín y Villalba, en Lugo, y en el tramo Villalba-Santiago (p.k. 657 al 676), en la provincia de La Coruña.

● **N-651 (Betanzos-El Ferrol)**

Se presentan como puntos conflictivos las travesías de Fene y Pontedeume.

MEDIDAS ESPECIALES EN CIUDADES

BARCELONA

DIAS Y HORAS PUNTA

Jueves, 12, de 15 a 22 horas; viernes 13, de 8 a 12 horas, y lunes 16, de 13 a 22 horas.

REGULACION

Salida:

● N-II (N): Se colocarán conos en el tramo entre Montgat y Calella para conseguir carriles permanentes, el jueves 12 por la tarde y el viernes 13, sábado 14 y domingo 15 por la mañana.

● C-246: Un carril adicional hasta el p.k. 19 el viernes y el domingo.

● A-2/A-7: Carril adicional de Barcelona a Martorell, el jueves por la tarde y el viernes y domingo por la mañana.

● A-17: Estarán dispuestos los medios que permitan establecer un carril adicional entre la Meridiana y la fábrica de cemento, el jueves por la tarde y el viernes y domingo por la mañana.

● N-II (S): Se colocarán conos entre Cuatro Caminos y Abrera para conseguir dos carriles permanentes, el jueves por la tarde y el viernes por la mañana.

● N-340: Cortes alternativos para conseguir sentidos únicos entre Cuatro Caminos y Cervelló.

Retorno:

● A-2/A-7: Se dispondrá un carril adicional entre Martorell y Molins de Rei y dos entre Molins y Barcelona, el domingo y el lunes.

● A-17: Se establecerá un carril adicional desde la fábrica de cemento a la Meridiana, el domingo y el lunes.

● N-II (N): Conos para conseguir dos carriles permanentes entre Calella y Montgat, durante viernes, domingo y lunes.

● N-II (S): Conos entre Abrera y Cuatro Caminos para conseguir dos carriles permanentes, el domingo y el lunes.

● C-246: Se establecerá un carril adicional desde el p.k. 19, el sábado, domingo y lunes.

● A-19: Se colocarán conos en la travesía de Mataró para enlazar con el viaducto, que será en sentido único a Barcelona.

● N-340: Cortes alternativos para conseguir sentidos únicos entre Cervelló y Cuatro Caminos.

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

Costa Brava: Itinerario recomendado: A-7; alternativo: N-II, GE-600 y C-251.

Costa Dorada: Itinerario recomendado: A-7; alternativo: N-340.

Sitges-Vilanova-Cubelles: Itinerario recomendado: C-246.

Tarragona-Gerona-Francia: A-7 por tercer cinturón (Papiol-Mollet), sin entrar en Barcelona.

MADRID

DIAS Y HORAS PUNTA

Salida: Viernes 6 de abril, de 15 a 21 horas; sábado 7, de 7 a 13 horas; miércoles 11, de 15 a 21 horas; jueves 12, de 7 a 12 horas.

Regreso: Domingo 15, de 16 a 24 horas; lunes 16, de 7 a 12 y de 17 a 22.

REGULACION

● N-III: Se podrá habilitar un segundo carril de circulación de salida, desde el final de la autovía (km. 11) hasta el nudo semafórico de Arganda (km. 20,800), y, en caso necesario, desde este nudo semafórico hasta Arganda (km. 25,800) por el arcén, debidamente señalizado para ello.

Se podrá habilitar el arcén debidamente señalizado (paneles indicadores abiertos) entre los kilómetros 40 y 21,250, quedando expresamente prohibida la circulación por el arcén en cualquier otro tramo de esta carretera. En la salida a los vehículos con destino Morata de Tajuña y Chinchón se desaconseja el uso de la N-III (hasta Arganda) y C-300, así como la N-IV (hasta Ciempozuelos), recomendándoseles que lo hagan por la N-301 (San Martín de la Vega y Titulcia).

● N-IV: En función de que las necesidades del tráfico así lo requieran, las siguientes medidas: tanto en la salida como en el retorno, a los vehículos procedentes de la Ciudad de Los Angeles, Orcasitas y demás barrios de la margen derecha de la N-IV, se les podrá prohibir el cruce de esta vía por los pasos regulados semafóricamente, por lo que deberán hacerlo por el paso subterráneo de Villaverde. Esta prohibición no regirá para los vehículos regulares de transporte colectivo de viajeros.

● N-V: Se podrán adoptar las siguientes medidas:

Cortes intermitentes de circulación en las travesías de Valmojado, Santa Cruz de Retamar, Quismondo y Santa Olalla.

A los vehículos procedentes o con destino Brunete y San Martín de Valdeiglesias se les aconseja la utilización de la carretera C-501 que atraviesa Villaviciosa de Odón, recomendándoseles que circulen por la MP-5111 hasta Boadilla del Monte y por la M-511 para salir a la C-501.

● N-VI: Se podrán adoptar las siguientes medidas:

Habilitar un cuarto carril adicional de circulación de salida y directo de Madrid (Puerta de Hierro) a Las Rozas (km. 20,400) o a Torrelodones (km. 30,200), sin posibilidad de salidas intermedias. Prohibir el giro a la izquierda a los vehículos procedentes de la carretera de Castilla con destino a la calle de la Osa Mayor (Aravaca), limitación que no regirá para las líneas regulares de transporte colectivo de viajeros.

En la operación retorno, podrá habilitarse un carril adicional de entrada a Madrid, que, iniciándose en Las Rozas, conducirá directamente de la C-505 (El Escorial) hasta Puerta de Hierro, sin posibilidad de salidas intermedias.

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

A los vehículos procedentes de la N-601 (Navacerrada) con destino a la capital se les podrá prohibir el acceso a la N-VI, debiendo hacerlo por la C-607 (autovía de Colmenar Viejo).

MALAGA

DIAS Y HORAS PUNTA

● N-331: Miércoles 11, de 17 a 21 horas; jueves 12, de 8 a 15 horas, y domingo 15, de 9 a 22 horas.

● N-340: Miércoles 11, de 13 a 21 horas (sentido Málaga); jueves 12, de 10 a 14 horas (sentido Cádiz y sentido Almería por la costa oriental), y domingo 15, de 12 a 21 (sentido Málaga).

REGULACION

● N-340: En caso de existir retenciones en la travesía de Benalmádena-Costa, se recomienda a los usuarios efectuar desvío desde la variante exterior de Torremolinos por la MA-407, cruce de El Pinillo, hacia Arroyo de la Miel, incorporándose de nuevo a la N-340 por la avenida de García Lorca.

● N-331: Los domingos y festivos por la tarde en el itinerario de penetración a Málaga por la N-331, tramo Puerto de las Pedrizas-Málaga, podrá instalarse un carril adicional para los vehículos que circulen en sentido Málaga.

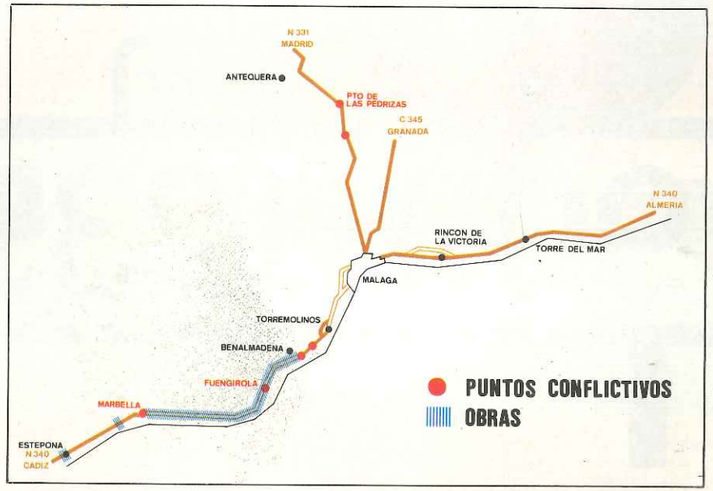
ITINERARIOS ALTERNATIVOS

● N-340: Benalmádena-Costa. En sentido Cádiz, desde variante de Torremolinos, cruce del Pinillo, p.k. 223,700, por MA-407 a Arroyo de la Miel y travesía de Benalmádena-Costa.

VALENCIA

DIAS Y HORAS PUNTA

Salida: Miércoles 11, de 16 a 22 horas, y jueves 12, de 8 a 14 horas.



Retorno: Domingo 15, de 16 a 22 horas, y lunes 16, de 16 a 22 horas.

REGULACION

Se instalará doble carril con conos en la N-III en el tramo Valencia-Portillo de Buñol (sentido alternativo según necesidades).

C-234: Un tramo de medio kilómetro (sentido alternativo).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

● **Tráfico desde Valencia con destino a Andalucía Occidental:** Valencia-N-III, hasta Graja de Iniesta, por carretera local a Iniesta, Villanueva de la Jara, C-311 a Rubielos Bajos, Sisante, San Clemente, Villarrobledo, Tomelloso, Argamasilla de Alba, Manzanares y N-IV.

Este itinerario no sirve para el regreso desde Andalucía el día 16 de abril, a causa de las retenciones que se producen en la N-III en el tramo Graja de Iniesta-Buñol. Para el regreso en ese día se recomienda el itinerario por Manzanares, Argamasilla, Tomelloso, Villarrobledo, Munera (por C-3214), Albacete, Almansa, Valencia (por la N-430). No utilizar el tramo directo Manzanares-Munera por encontrarse en obras.

● **Tráfico desde Valencia con destino a Andalucía Oriental:**

a) Destino Almería: N-340 y N-430 a Fuente la Higuera (por N-344), Caudete, Yecla, Jumilla, Casas del Puerto, N-301 por Molina de Segura, Alcantarilla y N-340 a Almería.

b) Destino Granada-Málaga: N-340 y N-430 a Fuente la Higuera (por N-344), Caudete, Yecla, Jumilla, por C-3314 a Venta del Olivo, Calasparra, Caravaca de la Cruz, por C-330 a Puebla de Don Fadrique, Huéscar, por C-3329 a Cúllar de Baza y por N-342 a Baza, Granada y Málaga.

● **Tráfico de Madrid a Gandía y Cullera (zona playas):**

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

● **Tráfico de salida de Valencia hacia la N-234 (Gilet-Torres, Torres-Teruel):**

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

Este itinerario alternativo está señalizado como tal por la DGT y es especialmente recomendable este año, por la realización de obras en la N-340 entre el p.k. 20 y el 24, con anulación total de un carril.

Esta información ha sido elaborada por la Subdirección General adjunta de Circulación de la DGT, a partir de los datos facilitados por las Jefaturas Provinciales de Tráfico de toda España.

Les recordamos que toda la información puntual con vistas a su viaje se la facilitará la Dirección General de Tráfico a cualquier hora del día o de la noche, con una simple llamada al teléfono (900) 12 35 05.



Esta es la mejor dirección.

DGT

900-123505

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

900-123 505

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

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

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

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



OJO.
TE LO DICE UN AMIGO.

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior

BCK/ALLIANCE





le Galicia

SEGURIDAD	
Estabilidad	7
Suspensión	7
Frenos	6
Dirección	8
Ruedas	7
Luces	6

NOTA MEDIA: 7,4
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,9

duda de que Lancia con
en un modelo que le pue-
os. Se trata de un coche
os más importantes ade-
utomóvil en el mundo, y
eguro y confortable. Este
Prisma y que se sitúa por
berlina de tres volúme-
llega al mercado español
las que ésta de 2 litros,
más potente de todas.
rte, cuenta opcionalmen-
spensión controlada que
ible tanto la seguridad
e marcha, alcanza una ve-
m/hora, aunque su peso
a, con todos los impues-
e los dos millones y me-

auto REVISTA

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

Comentario.—El Lancia Dedra es la última novedad de la casa italiana presentada en España. Con una línea clásica y elegante, y un tamaño medio, se sitúa entre la competencia en un puesto privilegiado. Posee cualidades como coche familiar gracias a sus buenas dimensiones, así como a su amplio maletero, capaz de acoger en su interior el equipaje de toda la familia. En líneas generales, su comportamiento es bantante bueno, tiene una suspensión que proporciona buena estabilidad y confort, y unos frenos potentes; sin embargo, sus prestaciones quedan algo relegadas debido al elevado peso del conjunto. La calidad de sus materiales y su línea elegante son las características principales de este nuevo modelo, que sin duda tendrá bastante aceptación en nuestro mercado. El equipamiento de serie no es excesivamente completo. Sin embargo, presenta un elevado número de opciones para aumentar la seguridad y comodidad de sus pasajeros.

LO BUENO

— Confort.
— Habitabilidad.
— Comportamiento.

LO MALO

— Prestaciones escasas.
— Equipamiento de serie.
— Rumorosidad elevada.

Motor 16

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

Comentario.—El Lancia Dedra es un familiar de tipo medio alto, un coche que hace gala del refinamiento habitual en los mejores productos de la marca italiana. En interior del Dedra, con todos los detalles de lujo imaginables, con unos asientos muy confortables y con un cuadro de mandos repleto de instrumentación, se asocia perfectamente con una mecánica tan fuerte como equilibrada; éstas son las cartas de presentación de un modelo muy cómodo que sale al mercado por algo menos de 2.600.000 pesetas. El Dedra 2.0 i.e., el modelo estelar de la gama, pone en juego un motor fuerte que da lo mejor de sí mismo en conducción familiar, relajada, pero no plantea ningún problema a la hora de contentar a los usuarios más deportivos; unos frenos muy eficaces y una dirección precisa son las mejores facetas de un modelo que llama la atención por la amplitud de su maletero. El componente más joven de la oferta Lancia no es un coche perfecto; también tiene aspectos mejorables, caso del consumo, que es algo más alto de lo deseable; de las plazas posteriores, que ofrecen un espacio justo; o de las recuperaciones de velocidad en cuarta y en quinta, bastante perezosas cuando el coche viaja cargado de viajeros y equipajes.

LO BUENO

— Comodidad de conducción.
— Frenos eficaces.
— Comportamiento impecable.

LO MALO

— Recuperación de velocidad perezosa.
— Consumos altos.
— Espaciosidad de las plazas posteriores.

VIEJAS GLORIAS

Renault 4.4: partida de nacimiento

FERDINAND Porsche realizó trabajos para Renault desde el año 1935, aunque en un principio se centró en la creación de motores de aviación. Sin embargo, en 1940, con Francia ya ocupada, Porsche recibió el encargo de realizar un automóvil popular de pequeño tamaño. El que fue primer prototipo del 4.4 rodó así por primera vez en 1942, y se trataba de un tracción trasera, diminuto y con sólo dos puertas. La influencia del escarabajo en su diseño era evidente y realmente parecía uno de estos automóviles encogido. Sobre el diseño básico de este automóvil, Robert Berthaud realizó un trabajo de acabado que cambió bastante el original, construyéndose un segundo prototipo que circuló en 1943.

Las difíciles circunstancias de la guerra —y la posguerra— en Renault dejaron paralizado el proyecto hasta que, en 1946, Pierre Lefacheux, el nuevo presidente de la sociedad, que en adelante cambia su nombre por el de Régie Renault, lo acelera a fondo, y sobre el segundo prototipo se inicia la fabricación ese mismo año.

El 4.4 nació, por tanto, en 1946 como una pequeña berlina con cuatro puertas, para cuatro plazas, con motor cuatro cilindros y cuatro caballos de potencia. Curiosamente, las primeras unidades sólo se pintaron de color arena, para aprovechar así un importante «stock» de pintura procedente nada menos que del Africa Korps. Estas unidades son hoy apreciadísimas por los aficionados franceses.



MUNDO HISTORICO

■ FERIAS 1990.—Para este año, el mundo del automóvil histórico contará con toda seguridad con tres manifestaciones feriales de cierta importancia. La Feria Auto Retro, de Barcelona, que ya está consolidada como una gran manifestación no sólo de tipo mercantil, sino igualmente de carácter cultural; será acompañada por la Feria de Valladolid y por la nueva feria que se tiene previsto celebrar en Madrid. La Feria de Valladolid ya tuvo lugar el año anterior, a pesar de que el recinto en el que se celebró se encontraba en obras, lo que supuso una seria dificultad; pero la de Madrid es una novedad absoluta y lo que realmente sorprende es que no se celebrara hasta ahora. Sin duda, ha faltado en la capital la persona adecuada para organizar un evento como éste, porque en Madrid hay muchos aficionados, pero no bastan la afición y el entusiasmo para poner en marcha un tinglado como es una feria bien organizada.

■ NUEVOS CLUBES.—El mundo del automovilismo histórico se refuerza cada día con la aparición de nuevas asociaciones de aficionales y propietarios. Para los lectores interesados, les informamos de tres clubes en distintos puntos de España: Classic Motor Club del Bagés. Calle Mosén Jacinto Verdaguer, 6, 4.ª. 08240 Manresa. Teléfono: (93) 873 26 75. Reúne a todos los propietarios de microcoches españoles o extranjeros, desde los Biscuter a los Messerschmidt, pasando por Iseta, Goggomobil, Kapy, etcétera.

Club Español de Mini. Calle Espronceda, 22. 28003 Madrid. Teléfono: (91) 441 16 76. Este es otro club que dirige sus esfuerzos hacia un modelo muy concreto: el popular y revolucionario Mini, que se ha ganado un puesto en la historia del automóvil.

Club de Coches Clásicos y Antiguos de Galicia. Calle Reina, 13, 2.º. 27080 Lugo. Con algo más de experiencia que los anteriores, que son de muy reciente creación, este club, abierto a todo tipo de automóviles, tiene por meta el rigor histórico y la originalidad de las restauraciones, y allí sobran los excesos de cromados y pinturas rutilantes a las que tan propensos son otros aficionados.

J. Antonio DE LA RICA



Esta puede ser la temporada de Carlos Cardús.



Jorge Martínez «Aspar» puede volver donde solía...

MOTOCICLISMO

«Aspar», Cardús y «Sito», la triple esperanza

EL Campeonato de España de Velocidad, en motociclismo, quedó un poco «cojo» como anticipo del Mundial, al faltar varias pruebas (como 80 y 250 c.c.). Sólo la carrera de 125 c.c. pudo resultar un atisbo de los pilotos que acudirán al Mundial, al margen de los ensayos oficiales de Laguna Seca y Japón realizados por otros corredores.

En Jerez, Jorge Martínez «Aspar» demostró que está recogiendo el fruto del trabajo realizado el año anterior por Alex Crivillé y la experiencia acumulada por Antonio Cobas. Sólo las JJ Cobas estuvieron en los primeros lugares y con opción de triunfo, mientras que la única «máquina» que pudo plantar cara fue la Honda de Herri Torróntegui, que finalizó a cuarenta y un segundos de «Aspar». El valenciano y Julián Miralles, ambos con JJ Cobas, mostraron una buena adaptación a sus monturas y muchas posibilidades en el Mundial; la caída de «Champi» Herreros —esguince de tobillo—, que parece abonado a las desgracias, no permitió ver sus posibilidades, aunque, eso sí, realizó una rapidísima salida y marchó al frente durante un trecho.

Por el contrario, parece que Derbi demostró que se encuentra en horas bajas, tras la marcha de sus figuras y su sustitución por un prometedor Luis «Pitufo» Alvaro, que se encuentra bastante falto de experiencia en el Mundial.



Más que prometedores los tiempos que registra Pons en 500 c.c.

¿EL AÑO DE CARDUS?

Muy prometedoras son, sin embargo, los ensayos que están realizando otros pilotos españoles de cara al campeonato, con máquinas oficiales en circuitos extranjeros. Dicen las crónicas que Carlos «Tiriti» Cardús está rodando más rápido en Laguna Secá (Estados Unidos) que el temido John Kocinski, pupilo predilecto de Kenny Robberts y que arrasó en las pruebas del Mundial 89 en que participó.

Luego, todo dependerá de la competición, pero de momento Cardús está apuntando hacia que éste pueda ser su año.

También parece que los tiempos de entrenamientos de «Sito» Pons están siendo más que prometedores.

Al parecer, «Sito» Pons está rodando a sólo tres décimas de segundo de los récords del anterior «jinete» de la Honda, Eddie Lawson. En este sentido, los resultados de «Sito», al igual que los de Juan Garriga, no sólo van a depender de su adaptación con los 500 c.c., sino de los neumáticos que logren obtener. Si consiguieran, tras las primeras carreras, entrar en los planes de Michelín (que, en principio, sólo servirá a Lawson, Gardner y Schwantz), tendrían mucho terreno ganado; de lo contrario, irán en el pelotón del medio.

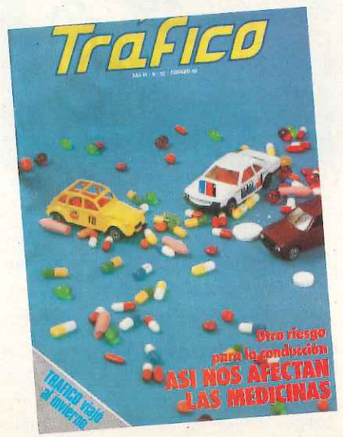
Y, por último, otra sorpresa agradable en cuanto a los entrenamientos se refiere nos la ha dado Alberto Puig (Yamaha), quien ha rodado en tiempo de récord en Laguna Seca (Estados Unidos), con lo que también apunta muy alto en el «dos y medio» mundial.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados enero 90	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matrículas diciembre 89	Ultimas matrículas enero 90			
Alava (VI)	2098-L	2890-L	792	644	57
Albacete (AB)	8712-J	9548-J	836	724	155
Alicante (A)	9716-BN	4102-BP	4.386	3.166	838
Almería (AL)	8605-N	9930-N	1.325	1.125	262
Asturias (O)	6257-AV	8486-AV	2.229	2.146	268
Avila (AV)	6873-E	7237-E	364	366	25
Badajoz (BA)	5647-N	6840-N	1.193	1.341	290
Baleares (PM)	1070-BC	3695-BC	2.625	1.926	459
Barcelona (B)	1343-KY	8511-KZ	17.168	9.336	2.471
Burgos (BU)	4770-M	5632-M	862	699	56
Cáceres (CC)	1072-J	1997-J	925	874	105
Cádiz (CA)	1442-AG	4100-AG	2.658	1.838	1.027
Cantabria (S)	2073-V	3550-V	1.477	1.243	225
Castellón (CS)	9793-V	1569-W	1.776	1.066	264
Ciudad Real (CR)	9784-L	0835-M	1.051	1.043	201
Córdoba (CO)	0346-X	2415-X	2.069	1.628	427
Coruña, La (C)	5183-AS	7784-AS	2.601	2.598	451
Cuenca (CU)	5159-F	5840-F	681	521	37
Gerona (GE)	8827-AJ	1177-AK	2.350	1.706	519
Granada (GR)	0077-V	2146-V	2.069	1.822	416
Guadalajara (GU)	4290-E	4752-E	462	271	53
Guipúzcoa (SS)	7506-AG	9518-AG	2.012	1.682	233
Huelva (H)	1927-M	3034-M	1.107	647	218
Huesca (HU)	5844-I	6459-I	615	481	62
Jaén (J)	1548-N	2944-N	1.396	1.145	248
León (LE)	4182-S	5325-S	1.143	1.068	71
Lérida (L)	3821-S	4947-S	1.126	679	93
Lugo (LU)	4396-L	5290-L	894	705	89
Madrid (M)	6978-KP	4823-KT	17.845	10.041	950
Málaga (MA)	1572-AV	5141-AV	3.569	3.148	852
Murcia (MU)	5921-AM	9027-AM	3.106	2.263	865
Navarra (NA)	1282-Z	3175-Z	1.893	1.337	125
Orense (OR)	7984-K	8814-K	830	738	100
Palencia (P)	9382-F	9828-F	446	395	21
Palmas, Las (GC)	1611-AP	4513-AP	2.902	1.412	411
Pontevedra (PO)	5571-AH	7713-AH	2.142	2.531	563
Rioja, La (LO)	8613-J	9357-J	744	641	79
Salamanca (SA)	8042-K	8795-K	753	897	44
Sta. Cruz Tenerife (TF)	1122-AL	4045-AL	2.923	1.441	297
Segovia (SG)	9862-E	0271-F	409	321	23
Sevilla (SE)	6655-BF	1540-BG	4.885	3.747	1.197
Soria (SO)	4796-D	5050-D	254	182	8
Tarragona (T)	9738-Z	1871-AB	2.133	1.067	248
Teruel (TE)	6921-E	7267-E	346	228	35
Toledo (TO)	6609-N	7940-N	1.331	782	184
Valencia (V)	0233-DG	7810-DG	7.577	3.690	1.179
Valladolid (VA)	4169-T	5465-T	1.296	898	66
Vizcaya (BI)	1390-BC	4085-BC	2.686	2.251	192
Zamora (ZA)	9379-F	9815-F	436	455	26
Zaragoza (Z)	5678-AH	7737-AH	2.059	1.586	180
Ceuta (CE)	5288-D	5571-D	283	151	34
Melilla (ML)	5030-C	5209-C	179	149	33
TOTALES			119.219	82.841	17.332

NO ATENDEMOS NUEVAS SUSCRIPCIONES

Dado que estamos recibiendo últimamente muchas peticiones de suscripción a nuestra revista, queremos recordar que la inclusión de nuevos suscriptores quedó cerrada hace un año, aproximadamente, como ya anunciamos en su día. Por tanto, y dado que cada una de las revistas que editamos tiene ya su destinatario, rogamos a posibles interesados se abstengan de hacer su solicitud. Y, por otra parte, les comunicamos que no existe lista de espera con vistas a una posible ampliación de la tirada. No nos remitan, pues, ninguna solicitud de suscripción.



COLEGIOS

A quienes sí atenderemos será a los distintos centros de EGB, BUP y FP, siempre que no dispongan ya de una suscripción. Pero para ello será requisito indispensable que cursen la referida solicitud en un escrito oficial del centro correspondiente.

CAMBIOS DE DOMICILIO

En cuanto a los cambios de domicilio, insistimos en que es preciso que nos indiquen la residencia antigua y la nueva y que hagan la petición por escrito, absteniéndose de intentarlo por vía telefónica.

N-122:
ARANDA DE DUERO (Burgos)
TARAZONA (Zaragoza)



A la salida de Aranda, el estado de conservación del firme deja bastante que desear.

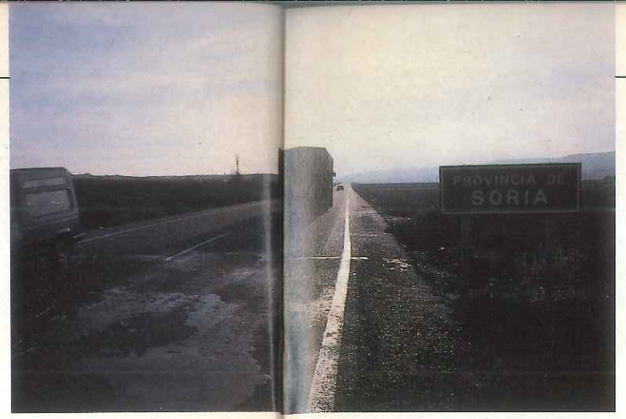
La Castilla que amó Machado

Aunque el recorrido que elegimos sobre la N-122 transcurre por tres provincias (Burgos, Soria y Zaragoza), la práctica totalidad pasa por la «cabeza de Extremadura». Son los campos de Castilla, a los que Machado dedicó un libro de sus obras y gran parte de sus recuerdos cuando abandonó su puesto de profesor de francés en Soria. La N-122 es «la tierra de Alvargonzález» que él cantó y cruza campos que el poeta definió como «Castilla miserable / ayer dominadora / envuelta en sus andrajos, / desprecia cuanto ignora», y a quien, recientemente, un grupo «pop», Gabinete Caligari, dedicó un elepé titulado «Camino Soria».

Antes de salir de la provincia de Burgos, varios pasos a nivel sin barrera señalan puntos de atención para el automovilista.



Con la llegada a tierras de Soria, la N-122 entra en la «estepa castellana» que cantó Machado.





La travesía de Carbonera dejará de ser peligrosa cuando se terminen las obras de la circunvalación, que ya han comenzado.





El Burgo de Osma. Un lugar a visitar, con unos alrededores preciosos y una travesía importante de cara al tráfico.

Soria: una travesía de casi dos kilómetros y con dos puntos negros importantes, pese a los semáforos y los pasos de peatones.

Km. 273,800.—A la entrada de Aranda de Duero (Burgos) nos encontramos el primer punto negro de este trazado. En él, durante 1989, se produjeron ocho accidentes con víctimas, que arrojaron un saldo de 19 heridos. Esta población es un importante nudo de carreteras, ya que de ella parten o se cruzan la autovía de Burgos (N-I), la N-122 (Zaragoza-frontera portuguesa) y las locales 619 (hasta Palencia), 603 (dirección Segovia), 114 (dirección Sigüenza y la N-II) y la 111 (hacia el Noroeste).

Km. 270.—Desde la salida de Aranda y durante media docena de kilómetros, el estado del firme no es demasiado bueno, en cuanto a conservación se refiere, e, incluso, carece de arcén.

Km. 258,500.—En una zona de curvas peligrosas, señalizadas, un nuevo punto negro. En este lugar ocurrieron cuatro accidentes, con un balance de ocho muertos y 46 heridos.

PELIGRO A NIVEL

Kms. 252 y 247.—En ambos puntos, la vía férrea atraviesa la N-122. Son pasos a nivel sin barrera, aunque se encuentran señalizados, y como tales, peligrosos. Apenas unos metros más allá, límite con la provincia de Soria y fin del ámbito del Plan NERA (en concreto, todo el recorrido de la N-122 por la provincia de Burgos, desde el p.k. 296,5 a 247,1).

Km. 244,500.—Nuevo paso a nivel señalizado.

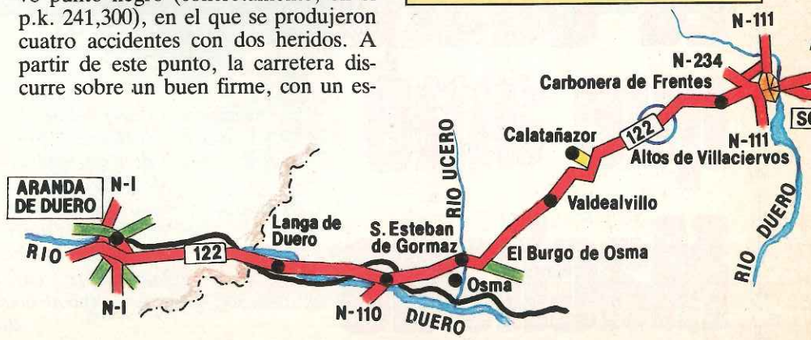
Km. 242,900.—Travesía de Langa de Duero, que será eliminada próximamente, ya que han comenzado las obras de la variante a esta población.

Km. 241.—Setecientos metros de curvas que esconden un nuevo punto negro (concretamente, en el p.k. 241,300), en el que se produjeron cuatro accidentes con dos heridos. A partir de este punto, la carretera discurre sobre un buen firme, con un estado de conservación aceptable, arcén y correcta visibilidad.

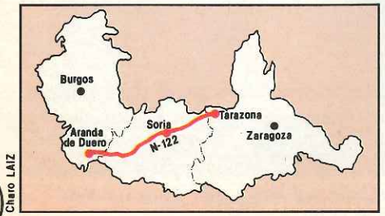
La accidentalidad

Durante 1989, en el tramo de la N-122 que recorre la provincia de Burgos, ocurrieron 31 accidentes, con nueve muertos y 125 heridos. Igualmente, este tramo se encuentra sometido al Plan Nera, bajo un sistema especial de vigilancia.

Mientras tanto, el recorrido de la N-122 a lo largo de Soria observó un total de 113 accidentes, de los que se derivaron 10 muertos y 115 heridos.



Km. 226,100.—Cruce con la N-110 a la altura de San Esteban de Gormaz, de especial importancia para el tráfico. Esta vía conecta con Segovia y Villacastín (ver TRAFICO número 41), a través del puerto de los Altos de Ayllón (1.100 metros de altitud).



Km. 214.—Dejamos a un lado la villa de Osma y cruzamos sobre el río Ucero, *«buen cangrejero»*, que dice los habitantes del lugar. Pocos metros más adelante podemos tomar la SO-9200, que llega hasta San Leonardo de Yagüe, vía que marcha paralela al cauce del Ucero y en la que encontramos la espectacular Cuesta de la Galiana y el Cañón del Río Lobos.

Km. 212,800.—Travesía de El Burgo de Osma, con una preciosa catedral, y una de las más importantes de la N-122. Desde allí podemos tomar un desvío, a través de carreteras locales, hasta Gormaz, población que aún conserva una espléndida fortaleza morisca, en bastante buen estado.

Km. 211,500.—Desvío de la C-116, dirección hacia Almazán y que llega a enlazar con la N-II. En este punto se encuentra el principio de uno de los bosques de sabinas (un tipo de arbusto autóctono) más importantes del país.

La N-122 atraviesa este sabinar a lo largo de 41 kilómetros.

Km. 196,400.—Travesía de Valdealvillo, poco antes de cruzar sobre el río Abión. Señalizada, pero resulta conveniente extremar la precaución.

Km. 189,100.—Puerto de El Temeroso, con una altitud de 1.080 metros, pero que apenas supone una «tachuela» en el itinerario, dada la facilidad con que se sobrepasa.

CON SABOR MEDIEVAL

Km. 187.—Cruzamos campos con mucha historia derramada sobre ellos. En concreto, por estos alrededores, el famoso caudillo Alman-



Las obras de la variante Norte, pendiente de inaugurarse, aliviarán la circulación en la capital soriana.



Travesía de Aldealpozo, peligrosamente situada tras una larga recta y con las casas muy encima de la carretera.

zor «perdió el tambor». A poco más de un kilómetro, Calatañazor mantiene todo el sabor medieval de cuando se sostuvo aquella batalla.

Km. 180.—Desvío a La Cuenca. Habilitado un lugar para el descanso de vehículos que transporten mercancías peligrosas, señalizado adecuadamente.

Km. 176.—Comienzo de un tramo de obras que se mantienen hasta el p.k. 160, nada más pasar la población de Golmayo.

Km. 164.—Travesía de Carbonera, calificada de peligrosa. No obstante, tal condición desaparecerá próximamente, ya que han comenzado las obras para construir la variante a esta población, situada a los pies del Pico Frentes.

Km. 158,650.—Intersección con la N-234, procedente de Burgos y Salas de los Infantes por el Sur de la sierra de Urbión. Hasta traspasada la ciudad de Soria, ambas carreteras (N-122 y N-234) comparten el mismo trazado.

Km. 158,800.—Comienza la travesía de Soria, regulada con abundantes semáforos y con dos carriles, con vehículos aparcados a ambos lados de la vía.

Esta larga travesía (más de seis kilómetros) encierra dos puntos negros: el p.k. 153,800, en la Cuesta de la Dehesa, con cinco accidentes que produjeron siete heridos; y el p.k. 155,800, en la plaza de la Constitución, en el que sucedieron ocho accidentes, con once heridos. En esta travesía se encuentran pendiente de inauguración la variante Norte, cuyas obras se encuentran más adelante.

Km. 152.—Desvío a San Juan de Duero, cruce del puente sobre el río «donde traza su curva de ballesta», que escribió Machado. A la derecha, el paseo de San Polo a San Saturio, que también recorrió Antonio Machado en muchas ocasiones y que los sorianos realizan a menudo, ya que al final se encuentra la ermita de su patrón.

Km. 149.—Obras de la variante Norte de Soria, que conectará varias carreteras que confluyen en la ciudad y aliviará su tráfico.

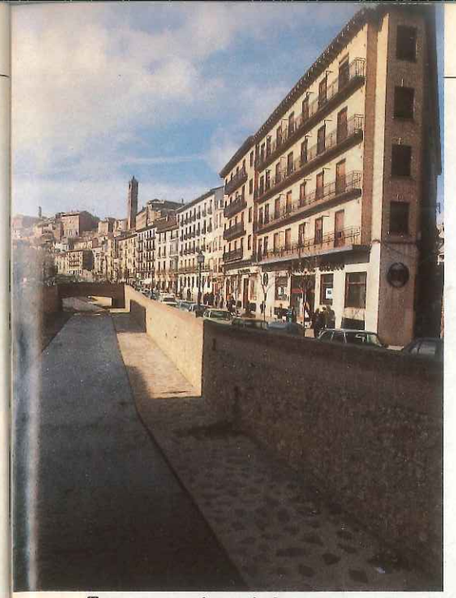
ADIOS A LA N-234

Km. 148,700.—Intersección con la N-234, con quien la N-122 ha compartido trazado a lo largo de una veintena de kilómetros. La N-234 marcha hacia el Sureste, camino de Calatayud y la N-II, Daroca y Teruel.

Km. 131.—Travesía de Aldealpozo, señalizada, pero situada tras una larga recta, con buena visibilidad, lo que hace que los automóviles vayan excesivamente deprisa. Las casas



Cercana al límite provincial, Agreda, con su travesía importante, pese a que el núcleo central de la población se encuentra al margen de la vía.



Tarazona, antigua ciudad romana y monumento mudéjar, fin de viaje a la entrada del reino de Aragón.

se encuentran muy encima de la carretera y el arcén es casi inexistente.

Km. 121,100.—Atravesamos el puerto de El Madero, con una altitud de 1.144 metros. Se encuentra en buen estado y apenas constituye una alteración en el viaje.

Km. 105,900.—Cruce con la C-101, que marcha hasta Olvega, con cierta importancia por su tráfico.

Km. 105.—Travesía de Agreda, de aproximadamente un kilómetro de longitud. Existe un puesto permanente de la Cruz Roja y gasolinera. Pese a que la población queda un poco apartada, los abundantes edificios y el paso de tractores la convierten en peligrosa.

Km. 101.—Intersección con la N-113, antigua C-101, que marcha hacia Cintruénigo y a enlazar con la N-121.

Km. 95,810.—Límite con la provincia de Zaragoza, en la que entramos dejando a nuestra derecha una preciosa vista del Moncayo nevado. Una docena de kilómetros de carretera en buen estado nos llevan hasta Tarazona, la antigua Turiaso romana.

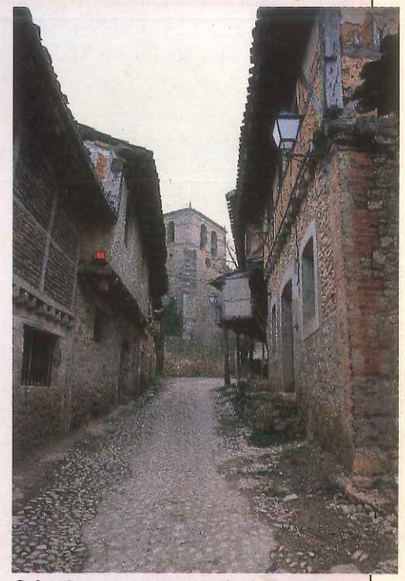
Km. 84.—Entrada a Tarazona, con una travesía larga, a través de toda la población. Allí nace la N-121, que marcha hacia Tafalla y Pamplona, mientras que nuestra N-122 continúa viaje hasta Zaragoza, donde tiene su cabecera.

Juan M. MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE

Hay que visitar...

Muchos son las zonas y monumentos a visitar en este recorrido, por lo que seguro que olvidamos alguno —de lo que nos disculpamos anticipadamente—. En Aranda de Duero, la fachada de la iglesia de Santa María; en el Burgo de Osma, dentro de la catedral, los códices miniados que guarda el museo y el sepulcro de San Pedro de Osma; desde ahí, y desviándonos un poco hacia el Norte, la cuesta de la Galiana, el cañón del río Lobos y la ermita allí enclavada; volviendo a la N-122, parada obligada en Calatañazor, que aún conserva su ambiente medieval; en Soria, San Juan de Duero, San Juan de Rabanera, la ermita de San Saturio, la iglesia de Santo Domingo y la catedral de San Pedro, sin olvidar un paseíto por El Collado y la alameda de Cervantes y una nostálgica visita a la tumba de Leonor y al «Olmo viejo» de Machado.

Por último, en Tarazona —la Turiaso romana—, la catedral gótica levantada sobre la primitiva románica, la plaza de toros poligonal, las torres mudéjares de las iglesias de la Magdalena y San Francisco, el palacio episcopal, colgante, con un precioso patio plateresco, antigua zuda romana y el edificio del Ayuntamiento, restaurado, que se encuentra sobre la antigua lonja medieval, con artísticos relieves de las figuras de los gigantes



Calatañazor conserva todavía el sabor medieval de los pueblecitos castellanos de la época de la Reconquista. Dicen que aquí Almanzor perdió su tambor...

Pierres y Caco, cuya leyenda se encuentra estrechamente ligada al mito del Moncayo, a cuyos pies se halla la ciudad. Y, si aún le restan fuerzas viajeras, acérquese a visitar el monasterio de Veruela. No lo lamentará.

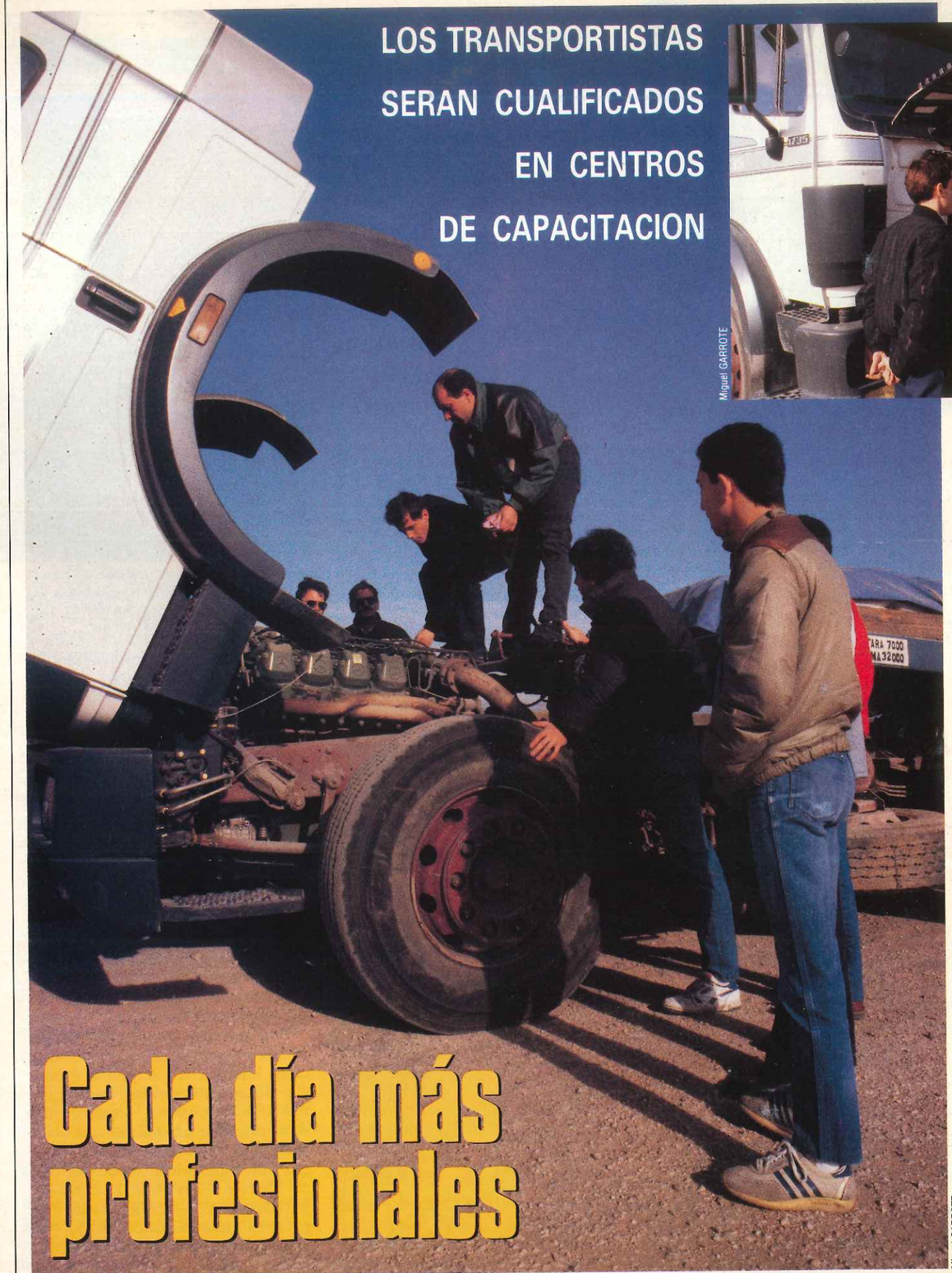
Hay que degustar...

Aunque esta ruta recorre, básicamente, la provincia de Soria, no podemos olvidar nuestra salida desde la burgalesa población de Aranda de Duero. El cordero de Burgos —lechazo al horno o a la parrilla— es plato «de obligado cumplimiento» en Aranda, acompañado de un queso fresco y yemas, por ejemplo.

En Soria no podemos olvidar los alubiones con oreja del Burgo de Osma; las migas a la pastora, níscalos a la cazuela, chorizo asado y embutidos en Soria y Olvega; truchas asalmonadas del Duero y del Ucero, ahumadas al horno, así como los cangrejos del Ucero, la perdiz y la codorniz escabechadas a la soriana, la caldereta pinariega, el lechazo, tostón y cabrito asados, en especial, en el Burgo de Osma, donde tienen justa fama, al igual que la matanza del Virrey Palafox, declaradas de interés turístico. Como postres, citar la mantequilla de Soria, las mantecadas, las yemas, las paciencias de Almazán, los sobones del Burgo de Osma y los roscos y tortas sorianas.

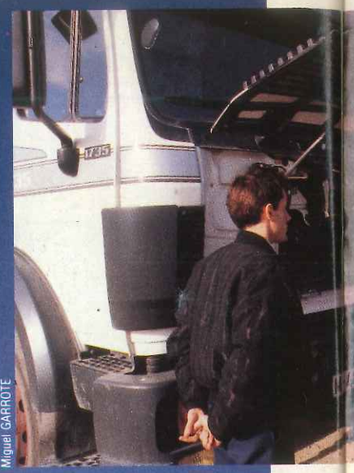
Por citar sólo algún plato de la cocina aragonesa, en torno a los escasos kilómetros que pudimos entrar en aquellas tierras, una pieza típica de Tarazona: el ternasco, cría de cordero de no más de tres meses, asada «al espedo», a dos fuegos y bien embadurnado de manteca. De éste se elaboran después los fardeles: tortitas con trozos de hígado y carne, amasados con huevo y recubiertos con una fina tela de sebo.

LOS TRANSPORTISTAS SERAN CUALIFICADOS EN CENTROS DE CAPACITACION



Miguel GARROTE

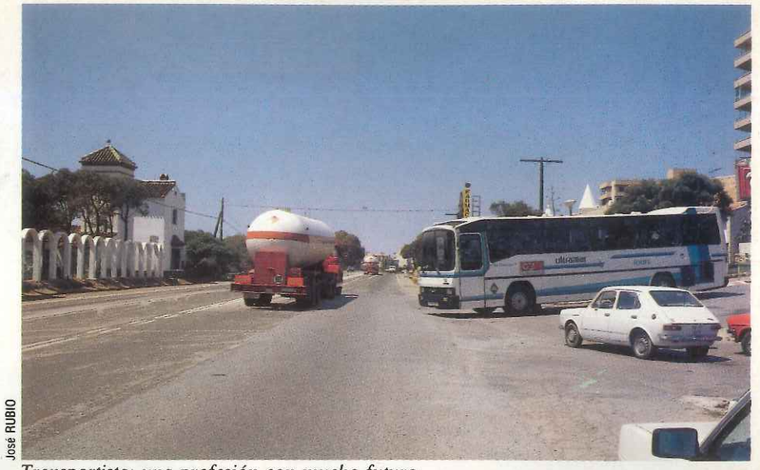
Cada día más profesionales



Miguel GARROTE



El mantenimiento del motor es básico para la vida del vehículo.



José RUBIO

Transportista: una profesión con mucho futuro.

EL acceso a la profesión de transportista de mercancías y viajeros es un tema de evidente actualidad.

De una parte, la Administración ha acordado, por Real Decreto de 19 de enero de 1990, modificar el Código de la Circulación en materia de permiso de conducción y formación de conductores de vehículos destinados al transporte por carretera para adoptarlo a la normativa comunitaria.

Y, por otra, estudios realizados recientemente han calculado que en los próximos treinta años se van a necesitar anualmente alrededor de ocho mil nuevos conductores a causa de las bajas por jubilación, incapacidad física o legal, abandonos de la profesión, fallecimiento, etc. Puestos de trabajo que van a ser ocupados por jóvenes conductores con el permiso de conducción recién obtenido, sin experiencia y que van a tener que enfrentarse tanto a las exigencias de la nueva legislación como a las de las empresas de transporte.

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), primera asociación de transportistas de nuestro país (agrupa a unas catorce mil empresas, setenta mil vehículos y cerca de ciento cincuenta mil trabajadores), ha asumido la preocupación de empresas y trabajadores del sector en materia de formación ocupacional y reciclaje y ha tomado el testigo de este reto.

Alrededor de 8.000 nuevos conductores de vehículos de transporte se necesitarán anualmente en España durante los próximos treinta años. Además del correspondiente permiso de conducción, la ley y las necesidades del sector les van a exigir una mayor y mejor cualificación profesional. El departamento de formación de la Confederación Española de Transporte de Mercancías se ha propuesto que los conductores la consigan.

CURSOS DE FORMACION: UNA REALIDAD

Su departamento de formación, en colaboración con la Asociación de Formación del Transporte francesa (AFT) y las empresas del sector, ha puesto en marcha el primer centro de capacitación de conductores de vehículos de transporte, proyecto que se ha desarrollado en dos fases: la primera se puso en marcha durante el último trimestre del pasado año y acometió la formación de monitores especialistas, actuales profesores de los cursos; en la segunda, iniciada este año, han comenzado a impartirse los cursos de formación de conductores.

Los objetivos de estos cursos son la adquisición de una cualificación profesional especializada, de una actitud y de un comportamiento, además de un conocimiento de las obligaciones, deberes y usos propios de la profesión de conductor de vehículos de transporte.

Las enseñanzas van dirigidas a adultos de uno y otro sexo que deseen acceder a esta profesión y a conductores que quieran o necesiten perfeccionar o mejorar sus conocimientos, todos ellos titulares del permiso de conducción de vehículos de transporte.

Los cursos se imparten de lunes a viernes en horario de mañana y tarde. Su duración es de ciento veinte horas de formación práctica y ochenta de período de aplicación en la empresa. Las materias impartidas podemos agruparlas en cuatro apartados:

a) *La conducción:* Es la parte más importante, y en ella cada alumno conduce sesenta horas. Se realizan toda clase de operaciones básicas: acercamiento a un muelle, conducción nocturna, subida y bajada de puertos, conducción en condiciones climatológicas adversas, etc.

b) *Reglamentación del transporte:* Conocimiento de documentación, de la normativa básica en tiempo de conducción y descanso, de normas sociales, pasos de fronteras, utilización de documentos, comportamiento ante la inspección, documentos que han de presentarse ante un control policial y comportamiento comercial del conductor como representante de la empresa.



Miguel GARRIDO

La experiencia en la conducción de grandes vehículos es una exigencia tanto de la ley como de las empresas.

c) *Conocimientos básicos de mecánica:* Agarrotamiento de frenos, nivel de aceite, líquido de frenos, ruedas, etc., es decir, reconocimiento de las averías más frecuentes y de las cuestiones básicas que alargan la vida del vehículo.

d) *Seguridad:* Recordatorio del Código de la Circulación, geografía vial, lectura de mapas de entrada y salida a una población, prevención de accidentes, actuación en caso de accidente, primeros auxilios...

Una vez superado el período de formación, los alumnos obtendrán la licencia de conductor profesional, titulación que la Comunidad Europea contempla como futura exigencia para todos los conductores de vehículos de transporte.

Cada curso cuenta con dieciséis alumnos y tiene una duración de tres semanas. La primera experiencia se está llevando a cabo en Madrid, donde se espera que al final de este año estén formados doscientos profesionales. Los cursos se impartirán, en próximas fechas, en la mayoría de las provincias españolas.

LA EXPERIENCIA FRANCESA, BASE DEL PROYECTO

Miguel M. Lizarrondo, director del departamento de formación de la CETM, nos explica que estos cursos, «cuyo proyecto es anterior al Real Decreto de modificación del Código de la Circulación, puesto que nosotros comenzamos a trabajar el año pasado, se han elaborado tomando como base la experiencia francesa, porque ellos llevan veintidós años impartiéndolos, pero los hemos adaptado a la realidad española. Hemos realizado una selección de materias». Igualmente, señaló que las grandes empresas españolas de vehículos industriales están totalmente integradas en el proyecto, «cediendo vehículos, pistas y aulas. En la primera fase, la de formación de monitores, fue ENASA, y en estos momentos son los vehículos de la empresa Mercedes Benz España, S.A., los utilizados por los alumnos. Les seguirán el resto de las firmas españolas».

La Administración también ha tomado conciencia de la importancia de la formación de conductores, y la Comunidad Autónoma de Madrid financia en un setenta por ciento el coste de los cursos que se están desarrollando en la capital por medio de una subvención de la Consejería de Economía. Además, el sector espera de la Administración, en palabras de Miguel Lizarrondo, «una orden ministerial que desarrolle la normativa recientemente aprobada, qué centros van a ser reconocidos, medios que van a tener que utilizar, cuáles serán las materias a impartir, qué título se tendrá que expedir, etc.».

Finalmente, apuntó que «la CETM no quiere el protagonismo en la formación de conductores. Pensamos que deberían ser las autoescuelas, con medios adecuados, las que formasen completamente a los futuros conductores españoles».

Mercedes LOPEZ

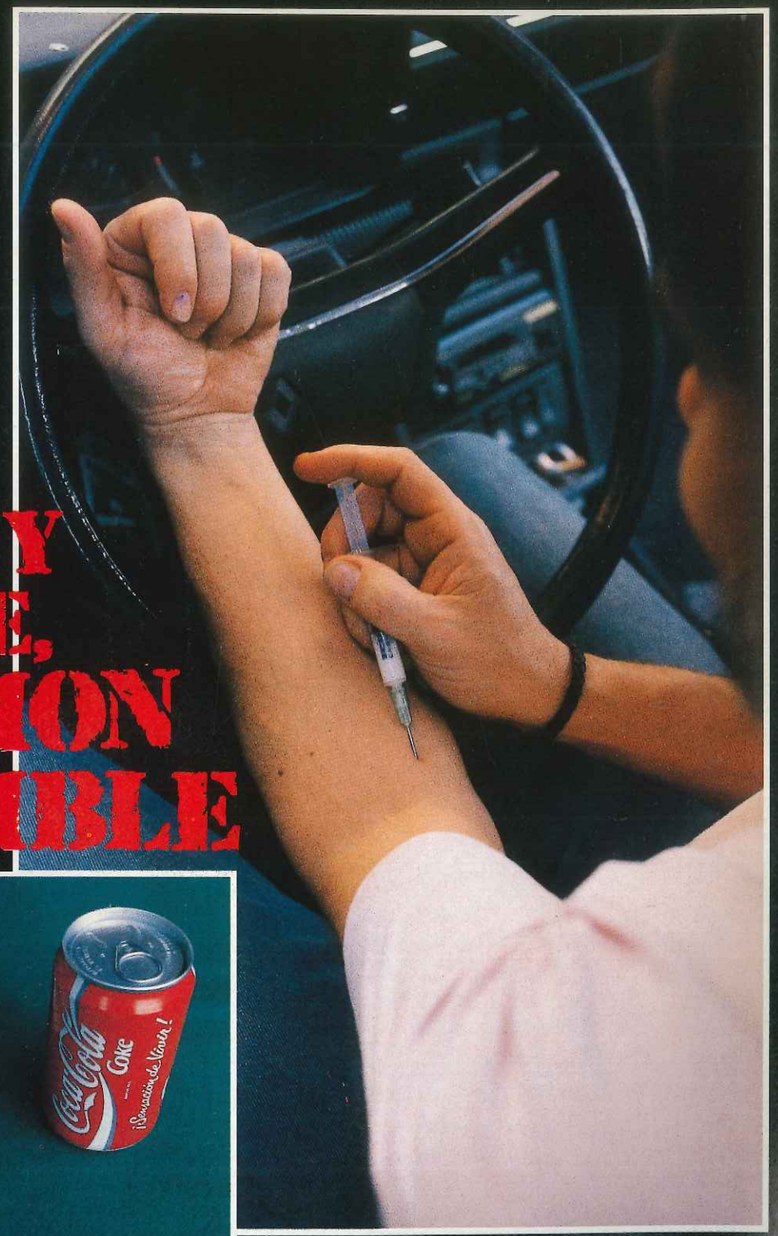
Modificaciones al Código de la Circulación

Por Real Decreto de 19 de enero de 1990 ha sido modificado el Código de la Circulación, adaptando la legislación española a la comunitaria en materia de permisos de conducción y de formación mínima de ciertos conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías y viajeros. Igualmente, proporciona la necesaria habilitación para que el Ministerio del Interior establezca los modelos de certificado de aptitud profesional y de experiencia en la conducción, programas y organización de los cursos de formación, así como autorización de los centros que la impartan y forma de expedición.

En primer lugar, este Real Decreto modifica el artículo 264.II del Código de la Circulación, estableciendo que para poder conducir con el permiso de la clase D, vehículos destinados al transporte de viajeros de largo recorrido (superior a 50 kilómetros), se precisará un certificado de aptitud profesional o un certificado de experiencia en la conducción de transporte de mercancías o en transporte de viajeros de corto recorrido.

También establece que el certificado de aptitud profesional será exigible para conducir, antes de los veintiún años, vehículos de transporte de mercancías con peso máximo autorizado superior a 7.500 kilogramos. Dicho certificado acreditará que el conductor ha recibido una instrucción superior a la normalmente requerida para la expedición del permiso de conducir. El certificado de experiencia en la conducción se expedirá a los titulares, con más de un año de antigüedad, de cualquiera de los permisos de las clases C-1, C-2 y D que la acrediten.

Su ingestión incapacita en la práctica para una conducción responsable



DROGAS Y VOLANTE, RELACION IMPOSIBLE



El café y los refrescos incorporan drogas (cafeína) de menor importancia, aunque su mezcla con otras sustancias —como anfetaminas— puede ser un cóctel explosivo para la conducción.

Conducir bajo los efectos de cualquier droga, así como del síndrome de abstinencia que la supresión de su toma produce, es incompatible con la seguridad vial. Según Pedro Lorenzo, catedrático de Farmacología de la Facultad de Medicina de la Universidad Complutense (Madrid), «las drogas de abuso producen, en todos los casos, una pérdida en la capacidad de atención, un empeoramiento de la coordinación psicofísica y disminuyen la capacidad de los órganos de los sentidos implicados en la conducción (vista, oído, equilibrio, etcétera), por lo que resultan incompatibles con una conducción responsable».

AL igual que en el anterior reportaje sobre medicamentos y accidentes de tráfico, también hay que señalar la ausencia de estadísticas fiables sobre el protagonismo de las drogas en los accidentes de circulación. Hay varias razones para ello: la primera, la falta de métodos eficaces y adecuados para comprobar el estado de intoxicación por ingestión de drogas. Así como para determinar

DROGAS Y VOLANTE

la tasa de alcoholemia existe un aparato fácilmente transportable y utilizable por los agentes de tráfico, en materia de drogas no se ha obtenido una réplica comparable. La segunda razón es, como en otras sustancias, la prioridad que tiene, en caso de accidente con víctimas, la curación de éstas, por encima del esclarecimiento de la causa del accidente. En cualquier caso, existe una tercera razón: aunque la investigación médica ha logrado determinar en qué aspectos de la conducta afectan determinadas drogas sobre el individuo, cuando se produce una mezcla de estas sustancias, los efectos son casi absolutamente impredecibles. Y, al parecer, una gran parte de los toxicómanos son politoxicómanos.

Como explica Joaquim Camprubí, participante por el Ministerio de Sanidad en las jornadas sobre Alcohol, Drogas y Accidentes de Tráfico, «el consumo simultáneo de diferentes sustancias está cada vez más extendido, por lo que los efectos de cada una de ellas interfieren con los de otras, presentando importantes problemas de diagnóstico y de asignación de responsabilidades entre las personas implicadas en un accidente de tráfico, puesto que es posible que el conductor de un vehículo esté bajo la acción de dosis subtóxicas de diferentes drogas consideradas aisladamente, pero cuyos efectos sumados disminuyen sus capacidades para la conducción».

El tabaco, una droga menor

La nicotina es una droga muy extendida en su consumo a través del tabaco, aunque su incidencia es menor. De cara a la conducción, el único peligro del tabaco viene por dos vías: la primera, porque al fumar se sujeta el cigarrillo con una mano, lo que hace que ésta no esté dedicada a su primordial función: sujetar el volante; además, ante incidentes como la caída de una brasa se suele reaccionar despreocupándose momentánea e inconscientemente de la conducción para solventarlos, exponiéndonos a momentos de peligro.

La segunda razón es de carácter médico. Al fumar se desprende monóxido de carbono, que, en el caso de muchos fumadores y de llevar cerradas las ventanillas, puede producir cierto aturdimiento y una disminución de los reflejos.



Muchas drogas son utilizadas ocasionalmente por jóvenes con fines «recreativos» durante sus salidas de los fines de semana.

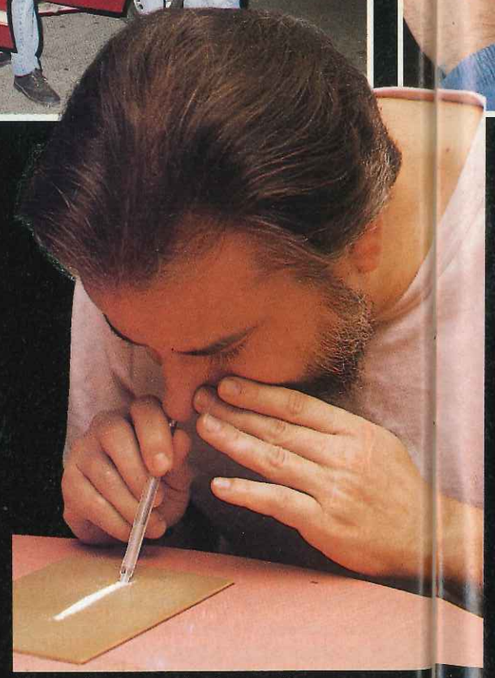
CON EL «MONO» AL VOLANTE

El síndrome de abstinencia («mono»), que se presenta ante la retirada de la toma de droga, es un factor tan peligroso para la conducción como la propia intoxicación por drogas. «La ausencia de drogas —señala Joaquím Camprubí— provoca alteraciones del comportamiento que pueden relacionarse con un accidente de tráfico, presentando dificultades de diagnóstico, puesto que el laboratorio no encontraría restos de drogas o los encontraría en concentraciones subtóxicas.»

«Aunque la ingestión de drogas resulte incompatible con una conducción responsable —comenta Pedro Lorenzo—, otra cosa es que los drogadictos conduzcan en esas condiciones. Esto no es habitual. Sí lo es, sin embargo, que conduzcan bajo los efectos del síndrome de abstinencia.»

Para el profesor de Farmacología, «el individuo bajo el síndrome de abstinencia es incontrolable, y sería una locura conducir. Muchos toxicómanos lo hacen, al menos, en la fase previa del síndrome, cuando, con los primeros efectos, sienten la necesidad de salir a buscar droga».

El síndrome de abstinencia varía con la droga, aunque en general presenta efectos contrarios a los que produce la toma de la droga cuya retirada lo provoca. En general, este «mono» produce una situación de excitación, desasosiego, dolores musculares, temblores, sudoración, etcétera, que es mayor en las drogas suministradas por vía venosa, y que va «in crescendo» conforme pasa el tiempo sin suministrar la droga. En cualquier caso, el individuo no está en condiciones de ponerse frente a un volante.



La cocaína es un estimulante peligroso que puede llevar a asumir riesgos demasiado altos, al no valorar adecuadamente éstos.

HASTA CINCO MILLONES DE DROGADICTOS

Si bien hace algunos años el Plan Nacional sobre Drogas contabilizaba en España en torno a 1.700.000 drogadictos, un reciente estudio del Consejo General de Enfermería eleva esta cantidad hasta 5.385.000 personas (naturalmente, siempre dejando el alcohol y sus adictos a un lado). Una encuesta de EDIS para la Confederación Española de Asociaciones de Padres de Alumnos (CEAPA) sitúa la cifra de drogadictos en torno a los tres millones.

Con este número de adictos, como ya señalaban en su artículo «Efectos de las drogas en la conducción» los doctores Tortosa, Montoro y Soler, «el número de personas consumidoras de drogas que utilizan vehículos necesariamente tiene que ser elevado».

Droga es toda aquella sustancia capaz de alterar la percepción y el comportamiento de los individuos, produciendo en ellos un estado de dependencia física o psíquica. Además, la droga provoca, a igual dosis, efectos cada vez menores y produce una fuerte adicción. Es difícil establecer una clasificación única, ya que ni los mismos investigadores se ponen de acuerdo en este punto. Básicamente, las drogas pueden dividirse en *depresoras* y *estimulantes* del sistema nervioso central (SNC), a los que algunos añaden la categoría aparte de los *psicomiméticos*.

Dentro de los depresores del SNC se encuentran los opiáceos (derivados del opio: morfina, codeína, heroína, metadona, pentazonina, etcétera), el alcohol, barbitúricos, hipnóticos, sedantes y psicofármacos neurolépticos, por citar sólo los principales elementos.

Entre los estimulantes del SNC cabría citar la cocaína y todos sus derivados (crack, etcétera), las xantinas (café, té...), las anfetaminas, la nicotina (tabaco) y las drogas sintéticas o de diseño («Adán», «Extasis»...).

Por último, dentro de la categoría de los psicomiméticos se encuentran los alucinógenos (LSD, mescalina, cannabis y sus derivados, etcétera), y los inhalables (caetonas, hidrocarburos, pegamentos, colas, etcétera).

Dejamos aparte conscientemente el alcohol, al que dedicaremos un próximo reportaje, así como otras sustancias tóxicas, como la cafeína y la nicotina, por su menor importancia. A continuación vamos a hacer una somera descripción de los efectos incapacitantes para la conducción que producen estas drogas.



Con más de 3,5 millones de adictos, el cannabis es la droga más consumida. Al volante puede producir hasta alucinaciones.

Y EN EL PRINCIPIO, EL OPIO

El opio —que se obtiene del látex del fruto de la adormidera, «papaver somníferum»— es la base de una serie de derivados denominados opiáceos. Pese a su actual desuso, fumado o ingerido produce un estado sedante y analgésico, del que deriva una especie de embriaguez y euforia, con menor apreciación del riesgo, también alteración de la percepción y somnolencia, y fumado, suelen aparecer mareos, vómitos y náuseas.

La morfina es un alcaloide derivado del opio y un estupefaciente sumamente violento. El primer efecto es la somnolencia (morfina viene de Morfeo, dios de los sueños), disminuye las funciones sensoriales, puede afectar la visión (actúa sobre la pupila), incrementa el tiempo de respuesta y rebaja la capacidad de reacción, disminuyendo las posibilidades de prestar atención.

La heroína es una sustancia semisintética derivada de la morfina, con una acción más rápida y potente. Existen unos 550.000 adictos (10,21 por 100). Produce, en primer lugar, un fuerte «shock», incluso con convulsiones y calambres; más tarde, produce una contracción en la pupila y modifica la visión, así como origina acciones arriesgadas y violentas.

En los barbitúricos y en los sedantes se produce: habla tartajeante, desorientación y síntomas parecidos a la borrachera. En general, todos los opiáceos producen una acción sedante, analgésica, con sensación de somnolencia y bienestar, depresión respiratoria, náuseas, vómitos, vasodilatación periférica, arritmias y reacciones alérgicas. (En cuanto a los psicofármacos, les remitimos al número anterior de TRAFICO.)

El síndrome de abstinencia de opiáceos origina manifestaciones de ansiedad, irritabilidad, escalofríos, temblor, actitud compulsiva para administrarse droga y dificultad en la realización de tareas complejas.

ESTIMULANTES: NATURALES Y SINTETICOS

En este capítulo se agrupan algunas sustancias como las xantinas (té, café, etcétera), que tienen escasa importancia, y otras, como las anfetaminas, que ya fueron explicadas en el anterior reportaje dedicado a los medicamentos (ver TRAFICO, número 52), y a las que existen 700.000 adictos (un 13 por 100).

En general, los estimulantes producen una sobrevaloración de la capacidad propia («ve las cosas como él se las imagina —explica Pedro Lorenzo—, en un estado ilusorio»). En el caso particular de las anfetaminas, en pequeñas dosis se produce un incremento de la capacidad, aunque con un importante efecto-rebote de somnolencia con posterioridad. También los estimulantes producen una sensación de desaparición de fatiga (que no desaparece en realidad) y una exaltación de los reflejos, que llevan a la realización de acciones atropelladas y sin coordinación.

En caso de drogadicción, la sustancia más importante es la cocaína (según el Consejo General de Enfermería hay más de 600.000 adictos, 11,14 por 100). Todas las sustancias derivan

DROGAS Y VOLANTE

de la hoja del «ertroxylon coca», produciendo un efecto local vasoconstrictor y anestésico, desaparición de las inhibiciones, fuerte estado de excitación eufórica, energía, competitividad, ansiedad y agitación, que suelen disminuir la percepción del riesgo y disparar la tendencia a incrementar la velocidad de circulación y conductas arriesgadas, disminución de la fatiga, taquicardia e hiperexcitación. Cuando la intoxicación es crónica, se producen trastornos neuropsiquiátricos del sueño, agitación, confusión, incapacidad para concentrarse, psicosis, conducta compulsiva por administrarse droga e irritabilidad. El mayor problema de la coca es que produce en los conductores una sobrevaloración de sus capacidades y un exceso de confianza que impide valorar adecuadamente los riesgos y tomar decisiones.

Las drogas sintéticas o de diseño son estimulantes de laboratorio derivadas de las anfetaminas o derivadas de los opiáceos. Según el doctor Andrés Roig-Traver, «con dosis superiores a 150 miligramos, suelen producirse efectos adversos». Según explica un informe del citado doctor, presentado en un reciente congreso sobre toxicomanías, los trastornos más frecuentes producidos por las drogas de diseño son: sudoración, tensión mandibular, visión borrosa, náuseas y ansiedad, así como efectos estimulantes y de euforia.



La heroína, generalmente por vía intravenosa, incapacita totalmente para conducir, incluso bajo su síndrome de abstinencia o «mono».



Una dosis moderna de anfetaminas mejora los reflejos, aunque conduce a acciones atropelladas y descoordinadas.

Estudio de los doctores Belzunegui y Sesma, en Estella (Navarra)

En el 40 por 100 de los accidentes hay droga y alcohol

Aunque no hay estadísticas oficiales sobre la incidencia de las drogas en los accidentes, un estudio de los doctores Belzunegui y Sesma puso de manifiesto que el 10,3 por 100 de los accidentados reconocieron consumir alguna sustancia tóxica, aparte de alcohol. Además, a un 15,2 por 100 de los accidentados se les encontraron tóxicos en un análisis de orina.

Sin embargo, más alarmante es que en el 41,1 por 100 de los casos de accidentados se encontraron tóxicos en las muestras de orina, además de dar positivo en el control de alcoholemia. Por otra parte, en el 29,4 por 100 de los casos existían más de dos drogas, de los que la mayor parte eran una mezcla de cannabis y anfetaminas (80 por 100) y opiáceos y anfetaminas (20 por 100).

Según este estudio, realizado en el hospital García Orcoyen de Estella (Navarra), el 8 por 100 de los accidentados consumió cannabis; el 7,1 por 100, anfetaminas; un 3,6 por 100, opiáceos, y sólo un 0,9 por 100, cocaína.

Las derivadas de los opiáceos presentan síntomas similares a los de estos depresores, aunque potenciados al máximo (por ejemplo, el 3-metilfentanil o heroína sintética tiene efectos mil veces más potentes que la morfina). Los derivados de anfetaminas son estimulantes con acciones psicomiméticas que recuerdan a los aparecidos por intoxicación de ácido lisérgico, pero sin las alteraciones en la percepción que presenta aquel alucinógeno.

ALUCINANTES PSICOMIMETICOS

Se incluye en esta categoría un grupo de drogas que producen efectos alucinógenos similares a los que sufren los enfermos psicóticos.

El ácido lisérgico (LSD) es el más típico de esta categoría. Sus efectos duran diez-doce horas y prácticamente incapacita para la conducción: produce una fuerte alteración de la realidad, con aparición de ilusiones, alucinaciones y alteraciones visuales (por ejemplo, las señales pueden cambiar de color, forma y perspectiva); también suele inducir mareos y confusión, que puede imposibilitar el procesamiento de información; estado de tensión y fatiga, que dura durante largas horas.

El cáñamo o cannabis y sus derivados (marihuana, hachís y aceite de hachís) tienen 3,5 millones de adictos y producen una vaga sensación de euforia, vértigo y un estado similar a la embriaguez, hipersensibilidad, relajación, somnolencia, taquicardia, alteraciones perceptivas del espacio-tiempo y de la información sensorial, con frecuentes cambios en la visión de los colores. Incluso, puede potenciar conductas agresivas.

Los inhalantes tienen menor repercusión, ya que suelen ser consumidos en edades en las que la conducción no es habitual y por el escaso volumen de consumidores (36.000). En general, producen hilaridad, excitación e irritabilidad, euforia, ciertas alucinaciones visuales y auditivas, lagrimeo, irritación de las vías respiratorias, hiperactividad motora, confusión y torpeza mental, visión borrosa, diplopia, cefalea y pérdida de autocontrol.

La conclusión general es que cualquier droga incapacita para una conducción responsable, incrementando notablemente los peligros de la conducción, sobre todo por la sobrevaloración de la capacidad propia y del vehículo, al margen de limitaciones físicas, que también las producen.

Juan M. MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE

El Ayuntamiento de Madrid embargará en breve a 20.000 automovilistas por multas de tráfico impagadas



O PAGA O SE LO COBRAN

El Ayuntamiento de Madrid está decidido a acabar con aquello de que las multas de tráfico no se pagan. Desde el mes de enero ha comenzado a embargar las cuentas bancarias —20 en total— de aquellos morosos que se resistían a pagar sus importantes deudas con las arcas municipales. En breve se embargarán 20.000 cuentas bancarias de otros tantos automovilistas. Con esta medida se confía en reducir el nivel de indisciplina viaria y aminorar sensiblemente el gran porcentaje de multas que hasta ahora se quedaban sin cobrar, con el coste que esto suponía para el Ayuntamiento. Los responsables municipales reconocen que es una medida «ingrata, pero necesaria».

EL embargo de cuentas corrientes por impago de multas de tráfico es ya una realidad. Veinte mil madrileños verán reducidas sus cuentas bancarias en la cantidad que adeuden en breve tiempo: días, semanas, quizá algún mes, el justo para que toda la maquinaria municipal pueda enviar los listados correspondientes a las distintas entidades bancarias, las mismas que tiempo atrás facilitaron

al propio Ayuntamiento los datos sobre las cuentas de los deudores con la Hacienda Municipal. El pasado 22 de enero, el Ayuntamiento ya tramitó 13 diligencias para embargar las cuentas de nueve hombres y cuatro mujeres que habían acumulado multas por importes que iban desde las 30.000 a cerca de las 400.000 pesetas. Estos 13 conductores, a los que siguieron siete más, habían acumulado entre los meses de julio y septiembre 964 multas, un total de 4.354.000 pesetas por infracciones, como aparcar en doble fila, en el carril-bus o en zonas de carga y descarga. Estos infractores habían sido seleccionados entre los *«multirreincidentes, y teniendo en cuenta a aquéllos que habían cometido las infracciones en puntos considerados negros para el tráfico»*, aseguró a TRAFICO el jefe del Departamento de Gestión Integral de Multas, dependiente de la Concejalía de Circulación y Transportes, José Ramón Pérez Acebedo.

El concejal responsable de este área, Eduardo Larraz, se muestra poco dispuesto a hablar de este tema, y desvía a los informadores hacia el departamento que ejecuta las decisiones del suyo, Hacienda o la Empresa de Recaudación Ejecutiva, según fuentes del propio departamento, *«por la impopularidad de tal medida»*. Pese a todo, el concejal se ha mostrado siempre partidario de sacar a la luz todas las armas posibles contra aquellos infractores que más perturban el tráfico de la ciudad, últimamente muy deteriorado a tenor de los índices de velocidad registrados algunos meses atrás, en los que se ha batido el récord de velocidad mínima. Larraz confía todavía en la ORA, mientras que para la oposición *«está muerta»*, y, sobre todo, en la Ley de Seguridad Vial, habiendo llegado a argumentar que en la actualidad existe un «auténtico caos normativo». Su máximo empeño está en poner en orden la RED *(Red Estratégica Diferenciada)* y conseguir así unas calles donde la circulación sea más fluida, convirtiéndose en las grandes arterias de la ciudad. Para ello se considera que es necesario aplicar medidas disuasorias, como la fuerte vigilancia en estas calles, y que los ciudadanos sean conscientes de que si no pagan *«la cuenta les será embargada»*.

Francisco Herrera, portavoz de Izquierda Unida en el Ayuntamiento madrileño, considera que los embargos *«son un complemento quizá esencial, pero por sí mismo no soluciona nada; es necesaria una organización del problema y el actual equipo de Gobierno, que criticó a su antecesor y dijo tener soluciones, no ha hecho nada»*. A su juicio, incluso *«se están adoptando medidas de tráfico contrarias a las que se están imponiendo en otros muchos países y ciudades con problemas similares: aquí se propicia la utilización del vehículo particular cuando en general imperan las medidas de restricción»*.



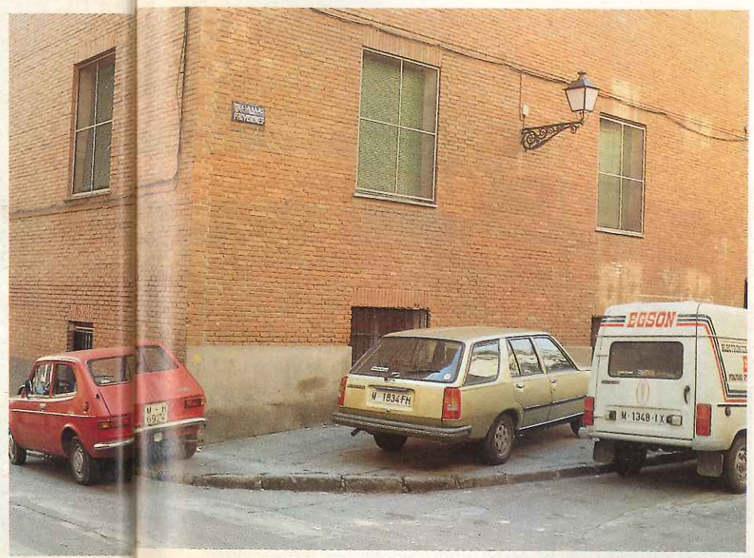


MAYOR DISCIPLINA

Para los responsables municipales, la medida del embargo de cuentas es un paso más para conseguir una mayor disciplina en la ciudad, y se ataca *«frontalmente»* a un porcentaje no muy grande de ciudadanos que habitualmente aparcan en doble o triple fila, en los carriles-bus o en las zonas de carga y descarga, que son precisamente los que más *«ahogan»* la circulación. Parte de esta indisciplina se achaca al gran número de denuncias que no se pagan, pues, según han reconocido fuentes municipales a TRAFICO, *«a diario se extienden alrededor de 20.000 sanciones y sólo se tramitan alrededor de 7.500»*. Por otra parte, sólo el 35 por 100 de las sanciones tramitadas se paga en período voluntario, cifra esta que se ha triplicado en el mes de enero, fechas en las que casualmente se anunció el inicio del embargo de las cuentas, por lo que los responsables de Circulación y Transportes valoran positivamente la labor *«concienciadora»* de una medida así, negando que se tenga *«un objetivo recaudatorio»*. Fuentes de la Empresa de Recaudación Ejecutiva (ERESA), aseguraron que no se hablaría de afán recaudatorio si se supieran los *«costes reales»* de los distintos trámites necesarios para cobrar una sanción: *«Si alguien habla de este apartado de las multas como un negocio, es que no sabe nada de esto»*.

Así las cosas, la maquinaria municipal está ultimando todos sus engranajes para que el embargo de cuentas bancarias funcione sin problemas en un tiempo prudencial. *«Técnicamente es posible hacerlo y cada multa que no se pague en período voluntario y tras pasar por la providencia de apremio y embargo, será incluida en el listado de embargos»*, aseguraron fuentes municipales. Una sola multa impagada es motivo suficiente para que de su cuenta le detraigan la cantidad que adeuda a las arcas municipales. Juan José Sánchez Ondal, jefe del Gabinete Jurídico de ERESA, desmiente que las cuentas sean embargadas en su totalidad, aunque aclara que caso de no disponer de dinero suficiente para pagar toda la deuda, se le retiene todo el haber que tenga. También asegura que en casos excepcionales, como ya se ha hecho, se darán facilidades para el pago de las multas pendientes.

A juicio del segundo teniente de alcalde, Luis María Huete, *«la gestión en este campo no es la más grata de las que corresponden al Ayuntamiento, pero es imprescindible, y responde a la necesidad de hacer efectivos una serie de deberes y principios constitucionales. Favorecer a una mayoría frente a la minoría»*. Otras fuentes aseguran que *«de quedar exclusivamente al voluntario cumplimiento de los obligados, no se realizaría en todos los casos»* y hablan de la necesidad de actuar *«frente a una minoría, para que impere el principio de igualdad frente a una mayoría que sí cumple con sus obligaciones»*. El Ayuntamiento lucha *«contra el principio de autoridad, no reñido con el respeto, derechos y garantías de los ciudadanos»*, apoyando el planteamiento de la propia Ejecutiva de Recaudación que asegura *«respetar escrupulosamente los plazos y trámites legalmente establecidos para el cobro de las sanciones»*. Para el actual equipo de gobierno, *«todo ello exige una serie de actuaciones en el ámbito de la recaudación ejecutiva que, aun constituyendo una labor dura e ingrata, es inevitable y pretende llevarse a cabo con el mayor apoyo a la legalidad vigente»*.



Desde que se anunció la medida, el abono en período voluntario se ha triplicado

Para algunos responsables municipales, el impago de las multas era una de las causas *«que generaba mayor indisciplina viaria, lo que redundaba en mayores problemas circulatorios»*, mostrándose optimistas ante el hecho de que la recaudación voluntaria haya aumentado desde que se anunció la medida del embargo. Sea como sea, lo cierto es que, de aquí en adelante, o se pagan las multas o tendrán bastantes posibilidades de encontrar su cuenta bancaria disminuida.

S.H.
Foto: GARROTE

Otras ciudades se suman a Madrid

Sevilla y Bilbao, también

En algunas ciudades españolas va a dejar de ser un tópico aquello de que «las multas del Ayuntamiento no se pagan». La nueva vía habilitada para cobrar las multas municipales va a propiciar un cobro rápido y efectivo. Esta medida trata de embargar directamente las cuentas bancarias a los denunciados por la cuantía de las infracciones no pagadas.

Junto con Madrid, otras ciudades se han puesto rápidamente a estudiar la medida y a trabajar duro para poner en práctica esta nueva forma de recaudación. Una de estas ciudades es Sevilla, que lleva aplicando estas medidas desde febrero. Previamente a poner en práctica este procedimiento, se han tenido que firmar diversos convenios de colaboración con Entidades Financieras y Cajas de Ahorro, a fin de que les remitan la información de las cuentas bancarias suscritas por los denunciados.

En la zona norte, Bilbao, aparte de utilizar esta vía, tiene en estudio la aplicación de una medida a priori polémica. Se trata de la recogida por la grúa de aquellos vehículos bien aparcados, pero cuyos dueños tienen deudas pendientes con el municipio, bien por multa, bien por impuesto de circulación, o ambos a la vez, cuyo importe supere las 50.000 pesetas.

En otras ciudades como Valencia, que cuenta con un parque automovilístico de 250.000 vehículos, se está estudiando y evaluando la posibilidad de que se aplique este procedimiento, sin embargo, aún no se ha adoptado una resolución al respecto. Hay que tener en cuenta que sólo se cobra un 20 por 100 de las 1.000 denuncias diarias que se imponen en este núcleo urbano.

En Barcelona, por el contrario, ni siquiera se ha planteado una posible puesta en funcionamiento del embargo por cuenta bancaria. En la Ciudad Condal, de los 2.300.000 denuncias anuales tramitadas se pagan un 40 por 100.

EL QUE YO QUIERO

CARLOS BELLVER

Tiene muchos defectos,
dice mi madre,
y demasiados huesos,
dice mi padre.
(Joan Manuel Serrat)

NO, todavía no tiene nombre, no se vayan ustedes a creer. Pero estoy seguro de que algún día lo tendrá. Es necesario que lo tenga. Si así no fuera, rompería algo más que una tradición. Es posible que llegara a cometer una traición. Y no estoy dispuesto ni a romper la tradición ni a convertirme en un traidor. Hoy me da lo mismo si se llama **Pepe** o **Juan, Roberto** o **Escolástico.** Posiblemente no lo haya fabricado todavía nadie y, sin embargo, está predestinado a mí, incluso antes de su **nacimiento.** Pero sí quisiera tener la oportunidad de decir cómo debería ser mi próximo coche, ése que ha de sustituir a **Rodolfo** a no mucho tardar. (Por favor, díganlo en voz baja, no vaya a ser que nos oiga y se ponga celoso.)

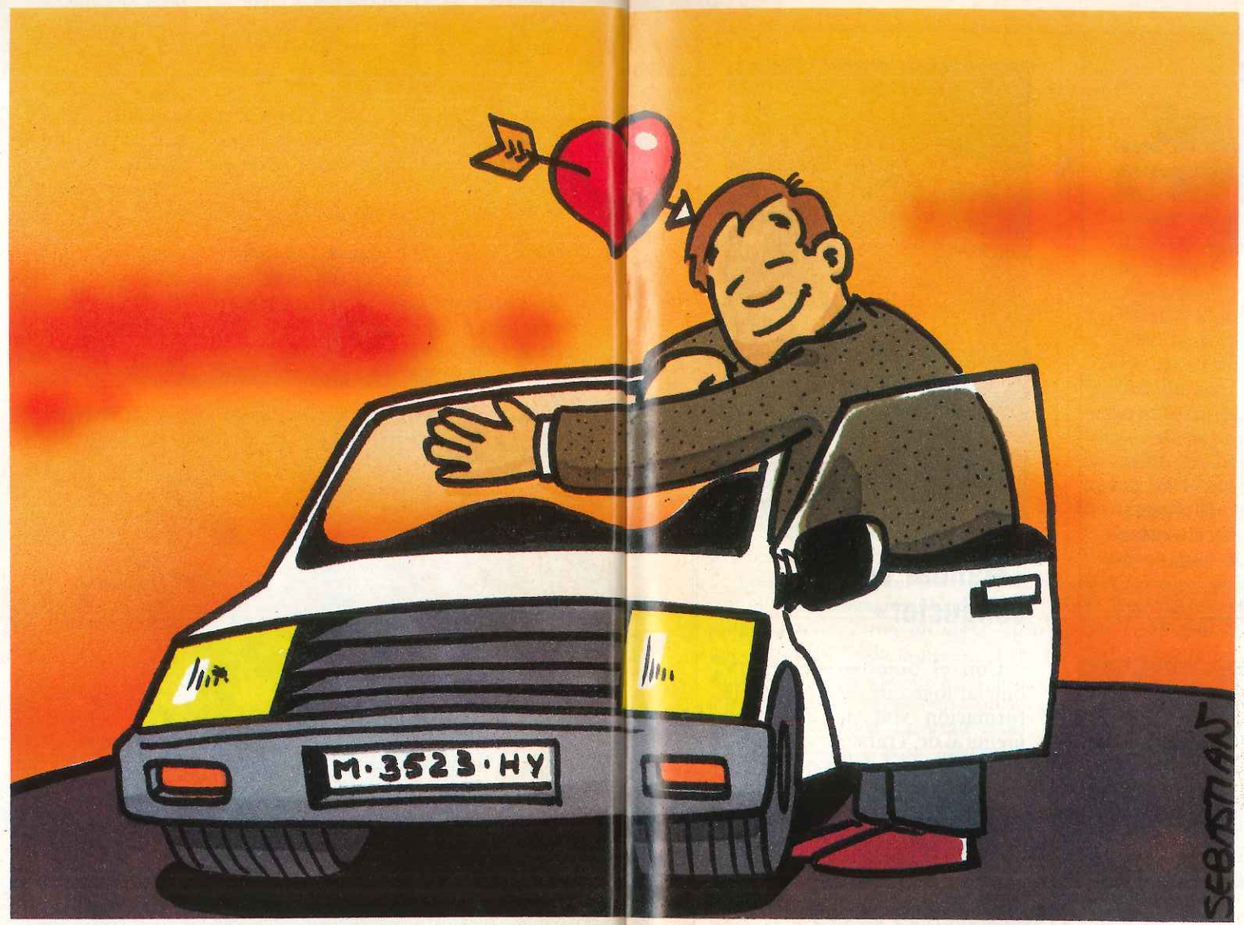
Ante todo, **El que yo quiero** debe ser una especie de hogar. No en balde he de pasar en él, muy a mi pesar muchas veces, un montón de horas al día. Ha de ser confortable, espacioso, mullido y silencioso.

Lo suficiente como para que me dé la sensación de sentirme en casa mientras no lo estoy, durante el regreso de la oficina o el camino de ida hacia el **castigo divino** del trabajo, embalado hacia el lugar de descanso o enfilando lentamente las rectas que me conducen de nuevo al cotidiano follón y a la espera de once meses para volver a hacer lo-que-me-dé-la-gana.

Debe estar equipado con un buen instrumento de esos que proporcionan música y noticias sin parar.

Debe ser una música de esas que nos relajan lo suficiente como para estar tranquilos, sin nervios excesivos y estúpidos, pero que tampoco nos aplaquen tanto como para no enterarnos de lo que está pasando delante de nosotros, sobre todo si lo que tenemos delante es una calle o una carretera y, detrás y delante, nuestras propias vidas y las de otros que, por lo general, nos importan tanto o más que las nuestras.

¡Ah! Se me olvidaba: por supuesto, para que el hogar sea un perfecto hogar en el que la paz y la tranquilidad sean las notas nunca discordantes de una sinfonía perfecta, se hace imprescindible que no —repito: **no**— tenga teléfono. Que nadie pueda, aunque quiera, disturbar esa tranquilidad de



nuestro refugio, de nuestro **nicho ecológico,** como diría mi amigo Jaime. Otra cosa sería que yo pretendiera convertir a **El que yo quiero** en oficina, que no hogar. Pero no es mi caso.

Una vez cumplido el sueño de encontrar el lugar en el que sentirnos a gusto, **El que yo quiero** ha de convertirse en la mujer ideal, ésa con la que todos soñamos. (Por favor, donde pone **mujer** puede usted poner **hombre;** donde **todos, todas**.) Puede que conviniera recordar aquí que **car,** coche, por lo menos en **yankilandia,** es un sustantivo femenino, de acuerdo con mi profesora de inglés y con la anuencia de su **escarabajo** amarillo, **Marie,** contemporánea/o de mi **Federico.**

Esa mujer ideal en forma de coche ha de ser sensual, cariñosa, maternal. En ocasiones, nos ha de reprender porque hemos hecho alguna cosa mal, pero mientras no cometamos una torpeza ha de mantener con nosotros una relación cordial y estable, sin sobresaltos que nos saquen de quicio y sin estúpidas querellas sin cuento por un quítame allá esas bujías.

Pero, a la vez, ha de ser nuestra amante, ese ser voluptuoso y apetecible que nos atrae una y otra vez a sus dominios sin que nosotros podamos evitarlo, que nos confunde en un mar de sentimientos tan encontrados que no somos capaces de discernir dónde termina la fidelidad y dónde comienza el adulterio. Quisiéramos que viviera con nosotros todo el tiempo, pero somos conscientes de que eso es imposible; deseamos tenerla a nuestra disposición constantemente mientras estamos seguros de que nos cansaríamos de ella si la viéramos con los **rulos** puestos. Es mejor dejarla **aparcada** durante un tiempo, seguros de que nosotros volveremos a buscarla, aunque es posible de que cuando lleguemos a por ella no es que se haya ido, sino que alguien se la habrá llevado. Es nuestro riesgo, por muy grande que sea el amor que nos une y que, sin duda, ella siente por nosotros.

Y qué decir de una madre. **El que yo quiero** ha de ser también esa persona sensata y adulta que nos guía por el camino que debe regir nuestra vida y que lo hace de manera altruista, sin esperar una recompensa inmediata a sus desvelos. No debe dejar que vayamos demasiado deprisa ni tampoco que nos durmamos en los laureles de la torpeza infantil, amparados por su docta mano, sin permitir que lleguemos a **equivocarnos,** única fórmula para que aprendamos lo que en realidad es la vida, justo esa que dejamos en sus manos para que nos diga qué debemos hacer con ella.

Ese pequeño o grande habitáculo, que comparte con nosotros un montonazo de horas todos los días y con el que mantenemos —¿o es que usted todavía no se lo cree?— una relación que pasa de la simple utilización de los objetos a la personalización inmediata, es también nuestro hijo bien amado en el que, aparte de depositar las esperanzas propias de quien pretende proyectarse en él, queremos encontrar la satisfacción de su propio bienestar.

No nos basta con que cuando esté constipado nos lo diga; hemos de ser lo suficientemente perspicaces como para darnos cuenta de que en la calle hace mucho frío y es mejor que se abrigue antes de que coja un buen catarro, o de que el día anterior anduvo con sus amigos por campos polvorientos y que debe darse una buena ducha. Es nuestro orgullo y, también, aunque no lo reconozcamos, nuestra tarjeta de visita ante el futuro, de forma tal que todos vean en él lo que su padre es capaz de hacer, simplemente porque el hijo es su propio espejo en el que se mira constantemente.

No, no me olvido de que **El que yo quiero** es un amigo. No, ¡qué digo **un!**; es **el** amigo, ese que todos tenemos, muchas veces oculto por el engaño del tiempo transcurrido desde que no lo vemos, por la pátina de la distancia o por las mil y una zarandajas que nos acarrea un esfuerzo por ser lo que, tal vez, nunca debiéramos haber sido y que hemos llegado a creernos que somos.

Pero ese amigo lo sabe, conoce nuestras debilidades y se acopla a nosotros como si de un confortable guante se tratara.

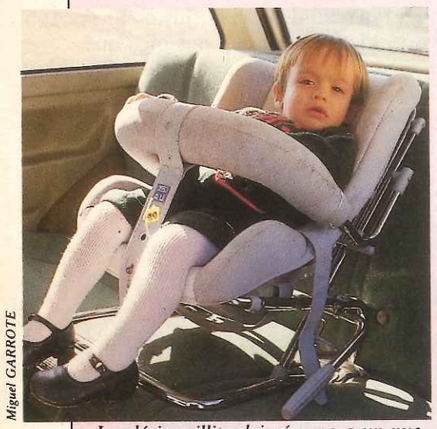
Le da lo mismo lo que nosotros decimos en público: en la intimidad de ese hogar que compartimos durante tanto tiempo, él conoce mi **verdad** y yo la suya, en esa simbiosis que sólo los más unidos son capaces de alcanzar. No nos traicionamos y, cuando cometemos algún pequeño desliz, somos capaces de reconocerlo sin necesidad de que el otro nos lo diga. Si podemos, le ponemos remedio; si no, le procuramos cura.

La verdad es que todo un cúmulo de sentimientos, de reflejos y aun de proyecciones se me vienen a las mientes cuando me pongo a pensar en **El que yo quiero.** Me lo imagino tan completo que para mí nada tienen que ver ni los **turbos** ni los **coolers,** ni los discos ni el **clic** o el **clac** de las puertas.

El que yo quiero ha de ser tan completo...

Por cierto, que conste que llevo cuatro folios hablando sólo de un coche. ¿Sólo?

Más seguridad para los peques



Miguel GARROTE

La clásica sillita dejará paso a un nuevo dispositivo.

Un nuevo dispositivo de seguridad para niños ha sido presentado por Renault en la XII Conferencia Internacional de Aplicaciones de Seguridad en los vehículos. Básicamente, se trata de un asiento que en reposo se encuentra integrado en el asiento trasero del vehículo y que incorpora una posición de utilización «niño». Además de comodidad, aporta a los más pequeños un campo visual similar al de los adultos y la posibilidad de utilizar el cinturón de seguridad del asiento convencional. El dispositivo, además, siempre está disponible y no ocupa sitio cuando no se utiliza.





¿Villabrán o Villambrán?

José Agustín Olaso, un amable suscriptor de Palencia, nos ha enviado estas dos fotografías, en las que puede apreciarse la diferente denominación de una misma localidad en dos señales. Esperamos que los habitantes y visitantes del pueblo lo tengan «más claro» que los responsables encargados de la señalización viaria, y sepan, ayudados por la señal de orientación con «m», llegar a la señal de localización sin «m».



«Manual del conductor»

Con el objetivo de contribuir al logro de una adecuada formación vial, la Dirección General de Tráfico ha elaborado el «Manual del conductor», dirigido a todos los conductores —los que ya lo son y los que van a serlo en un futuro inmediato—, así como a los profesionales de la conducción. El manual contiene los principios básicos sobre normas y señales de circulación y cuestiones de seguridad vial (uso armónico de la vía, hábitos de convivencia basados en la solidaridad, respeto mutuo y actitud positiva frente al tráfico).

Coches que encogen

Parece que los japoneses —cómo no— acaban de solucionar el problema de aparcamiento. La multinacional Toyota ha construido un prototipo de automóvil que se transforma de un deportivo en un miniutilitario, al crecer en altura y disminuir en longitud. Lo que no sabemos es cómo queda el tema de seguridad, frenos, embrague, ejes, etcétera, que «se alargan» y «se encogen» a gusto del consumidor y de las circunstancias. Eso sí, el invento es ingenioso.

Aprender de la experiencia

La Escuela de Conducción sobre Hielo «TAC-La Molina» ha puesto en marcha una serie de clases especiales, destinadas a aquellas personas que, habiendo tenido un accidente, deseen saber cómo podrían haberlo evitado, y poder eludir otros en el futuro. En las clases se pone especial interés en las causas más frecuentes de los accidentes y en la mejor manera de solucionar las situaciones conflictivas.

El objetivo de TAC es contribuir a aumentar el nivel de conocimientos de los conductores españoles y lograr de este modo una mayor seguridad vial, lo que ayudará a disminuir el número de accidentes en nuestras carreteras.



Ignacio RUIZ QUINTANO

Born to run, o seré mecánico por ti

ESO es. *Born to run.* Nacido para correr. Ruedas cromadas, inyección de combustible, pasando más allá de la raya. *The promised land.* La tierra prometida. En una autopista como una serpiente de cascabel del desierto de Utah, agarro mi dinero y me dirijo a la ciudad.

Conduciendo por la carretera del condado de Waynesboro, tengo la radio puesta y sólo voy matando el tiempo. Trabajando todo el día en el garaje de mi padre. Conduciendo toda la noche —*driving all night*—, persiguiendo un espejismo. Dentro de poco, preciosa muñeca, voy a cumplir mi obligación. Conducir toda la noche. *Drive all night.* Juro que conduciré toda la noche. Tan sólo para comprarte unos zapatos y para probar tus tiernos encantos. Sólo quiero volver a dormir esta noche entre tus brazos. *Sherry Darling.* Tu madre está molestando en el asiento de atrás, dile que lo deje y que mueva sus pies... Dile que ella gana si se calla, pero es la última vez que la llevo en mi coche.

Es tremendamente aburrido hablar de las cosas de siempre, como las mujeres y los coches. Pero así es **Bruce Springsteen.** Ya lo dijo **Paulino Uzcudum:** «Hay que ser un idiota completo para vivir pendiente exclusivamente de las mujeres». Da repelús pensar en lo que sería uno si viviera pendiente exclusivamente de los coches, aunque fueran descapotables y atestados de mujeres rubias, como los de **Bruce Springsteen.**

Springsteen automovilizó la música como **Picasso** automovilizó la pintura. **Picasso,** dice **Gómez de la Serna,** está a la puerta del taller, arremangado, mañanero, con los brazos cruzados, viendo pasar el paisaje como si fuese diferente. Tiene ese tipo de mecánico que está pronto, a la puerta del taller, para hacer el milagro de la compostura.

El automóvil nos ha cambiado la pintura, la música, el paisaje y, naturalmente, la compostura, pero no nos ha estropeado nada que no estuviera ya descompuesto. Si el automóvil es un monstruo, únicamente tiene un punto vulnerable: lo descubrió **Fernández Flórez**, y es el chófer. («Luego hay que procurar poner la bala en ese punto».) Ese punto vulnerable es lo que llevó a su descubridor precisamente a proclamar que, desde que los automóviles existen, las probabilidades de no fallecer de debilidad senil han aumentado considerablemente.

—Hurrah! Les morts vont vite.

El español, sin embargo, es muy suyo para estas cosas, las cosas de la mujer y del automóvil. El español es muy capaz de enloquecer por una mujer o por un coche con la misma pasión con que **Pasífae** enloqueció por un toro. Sus conocimientos de la seducción y de la conducción —incluso del sexo y del diferencial— superan probablemente los que pueda exhibir un americano medio, lo cual siempre le vendrá bien en un concurso de TV, pero el caso es que, una vez metido en faena, el español, no se sabe por qué, lo fía todo al honor, y se echa a perder. España, escribió **Waldo Frank,** que era americano, es una sinfonía en clave de honor. Por culpa del honor, en España un atropello nunca será un accidente, sino un lance entre caballeros. Así lo expresó **Julio Camba.**

Lo que pasa es que **Julio Camba** hablaba desde el resentimiento de cualquier atropellado. A él lo atropellaron en una calle de Barcelona, a causa de un exceso de velocidad del automovilista.

Camba, como peatón, admitió que el atropello hubiera podido evitarse con una carrerilla por su parte, pero también reconoció que esa carrerilla esa incompatible con su dignidad de persona. Lo peor del asunto no fue que el automovilista insistiera en que el peatón se le había echado encima sin objeto aparente alguno, sino que la disputa acabó en el Juzgado y con la consecuencia de que a los quince días recibía el atropellado una carta del juez en la que, bajo amenaza de multa, de prisión o de castigo «a que hubiere lugar», lo citaba a las nueve de la mañana para ver el estado de las heridas. Obligado judicialmente a madrugar, un trasnochador impenitente como **Camba** se sintió deshonrado de por vida, llegando a la conclusión, no exenta de lógica, de que en España, si quieres que no te atropellen, sólo hay un camino, y es el de convertirte, a tu vez, en atropellador.

Al final, siempre volvemos a **Don Quijote**. ¿Pues qué es *El Quijote,* más que la historia de un viaje por las llanuras y montañas de La Mancha, Aragón y Cataluña? La marcha es horizontal y panorámica, pero el viaje está lleno de descalabraduras, y eso con *Rocinante*, sin ruedas cromadas ni inyección de combustible, como las máquinas de esos mochales de nuestros días, que prescinden del paisaje por la poesía:

—Hurrah! Les morts vont vite.

(Viéndolos venir, dando luces y bocinazos, la verdad es que parecen nacidos para correr. Son los nuevos chulos del romance viejo: «Héle, héle por dó viene / El moro por la calçada...».)

Los tiempos son los tiempos y está visto que hoy, para conquistar a una mujer, si no has nacido para correr, has de estar dispuesto a ser mecánico por ella. Lo cantaba **Kiko Veneno,** pero, ¿quién iba a hacerle caso?

«Siempre soñé ser campeón olímpico»

José Luis González, un gran atleta que confiesa amar el coche



JOSE Luis González es toledano de nacimiento y ejerce como tal. Vio la luz en Villaluenga de la Sagra, donde vive su familia, y su hogar actual lo tiene en Yuncler, su pueblo de adopción. Además, milita como atleta en el Club Joma, también de Toledo; concretamente, de Portillo.

Pues bien, este toledano, español y gran atleta de nuestro panorama deportivo pasado, presente y futuro, sigue siendo uno de los mejores y de los de mayor versatilidad. José Luis es capaz de pasar, en pocas fechas, del barro del cross al tartán de la pista cubierta, sin desmerecer su actuación.

Entre sus proyectos deportivos más inmediatos se encuentra el Campeonato del Mundo de Cross, que se va a disputar este mes en Francia, y otras carreras en las que viene participando tanto en nuestro país como en Estados Unidos e Inglaterra.

—Esto en cuanto al invierno del noventa, pero ¿de cara al verano próximo?

—En verano acudiré a todos los mítines que están dentro de lo que llaman «el gran circo», y que se celebran por toda Europa: Zurich, Oslo, Berlín y Colonia. Pero la cita más importante de este año es el Campeonato de Europa en Split (Yugoslavia), que se celebra en septiembre.

—Estamos ya en la década de los noventa, y en ella hay un año muy señalado: el noventa y dos. ¿Guardas esperanzas para entonces o piensas que habrás tenido que dejar paso a los que vienen detrás?

—Creo que no es cuestión de dejar paso, sino que el que me quite a mí la plaza..., bienvenido será y la enhorabuena para él. Yo este año pasado me he clasificado como el mejor atleta español en el ránking mundial: concretamente, el quinto. Tengo treinta y dos años y es posible que, a lo mejor, no llegue en las mejores condiciones y circunstancias a una Olimpiada. Pero creo que aun con los treinta y cuatro años que tendré para entonces, prácticamente puedo ser de los mejores atletas españoles en Barcelona. Ahora, pensar en conseguir medalla es un tema muy difícil de decir en estos momentos, pero quiero estar presente y voy a luchar por eso; de todas maneras, si bajase de nivel y no me encontorce años. Y con el coche, unos treinmero en renunciar a la Olimpiada.

—El factor edad también puede influir, ya que cuando un deportista traspasa la barrera de los treinta parece irremisible pensar en su retirada...

—Eso suele ocurrir en un deporte como el fútbol; pero en atletismo, natación, etc., ya se ha demostrado que con treinta y cuatro, e incluso treinta y cinco, se puede correr perfectamente y seguir en candelero, como por ejemplo Carlos Lopes. También es verdad que en mi caso, al llevar tantos años —ya que estoy en esto desde el setenta y dos, cuando fui campeón de España infantil— la gente y la prensa están un poco aburridas de oír siempre el mismo nombre y necesitan nuevos ídolos. Siempre es muy duro para el atleta que se va y muy bonito para el que llega; en definitiva, es ley de vida.

AL 5.000 ó 10.000

—¿Cuáles son tus pruebas favoritas?

—Donde siempre me he encontrado mejor ha sido en el mil quinientos y en la milla, pero ahora tendré que ir subiendo, y concretamente en el mundial de Tokio y en Barcelona haré el cinco mil, que es donde terminan todos los grandes corredores de mil quinientos. Aunque sólo el diez por ciento consigue acondicionarse a la prueba, ya que es alargar el sufrimiento y es muy dura. Ahora estoy bien en mil quinientos, pero durante este año y el próximo me cambiaré definitivamente al cinco mil o al diez mil.

—José Luis, ¿cuántos kilómetros puedes llegar a hacer con tus piernas y con tu coche durante el año?

—Pues creo que, entre unas cosas y otras, hago al año unos tres mil kilómetros corriendo, ya que suelo hacer unos ciento cincuenta o ciento sesenta a la semana. Llevo recorridos, aproximadamente, cien mil kilómetros entre entrenamientos y pruebas desde los catorce años. Y con el coche unos treinta mil kilómetros anuales, que creo que son bastantes, ya que muchos días tengo que hacer Villaluenga o Yuncler-Madrid-Toledo-Yuncler, que vienen a ser unos doscientos kilómetros. Y todo esto con motivo de mis entrenamientos, ya que unos días tengo que ir al gimnasio, otros ir a instalaciones para hacer cinco o seis parciales de mil metros o de tres mil, etcétera.

—¿Cómo ves la red de carreteras en España, y cómo se encuentran en comparación de otros países que tú conoces?

—La verdad es que las veo muy mal, y creo que España, junto con Grecia y Portugal, son los países donde la infraestructura de carreteras es horrible; de todas maneras, creo que se está haciendo un gran esfuerzo en mejorar, aunque las veo fatal. Pero a mí esto no es lo que más me preocupa; lo que verdaderamente siento es que las nuevas no las realizan con visión de futuro, y al poco tiempo de terminarlas se quedan insuficientes en capacidad y seguridad.

—Todo esto que nos cuentas lo dices por propio conocimiento, ya que, como has afirmado, utilizas mucho tu coche...

—En efecto, ya que además de los recorridos habituales a Zaragoza y a Euskadi, suelo ir por carretera también, en ocasiones, a Granada y Sevilla; aunque tengo que reconocer que por mi problema de espalda prefiero el avión. Pero el coche lo sigo usando mucho para mis desplazamientos, ya que también voy en él a Vigo, Bilbao o Soria, que es donde me entreno durante el verano.

UN ENAMORADO DEL COCHE

—¿Eres amante del automóvil, te gusta conducir?

—Soy un enamorado del coche y tengo que reconocer que voy, en ocasiones, más deprisa de lo que debiera por una gran confianza en mí mismo. Ahora, entiendo que hay un desfase en el conductor que va demasiado rápido, y también en aquél que va demasiado lento, y que ambos pueden provocar accidentes.

—¿Cómo se conduce en España?

—Muy mal. Somos muy poco prudentes y, a veces, demasiado agresivos, ya que no respetamos a los demás, ni las señales de tráfico. Tampoco observamos el Código ni las normas de la circulación. Esto es propio de los españoles, es una de nuestras características, que se ve acrecentada en muchas ocasiones por las malas carreteras, que hacen elevar la tensión nerviosa. Y cuando se pregunta por la culpabilidad de los accidentes, habría que buscar una combinación de ambas circunstancias.

—¿Qué opinión te merece el parque automovilístico que tenemos, y también en función de la red viaria de la que disponemos?



—Uno de los problemas que existen es que hay demasiados coches, ya que la economía del ciudadano medio es mayor y tiene más capacidad de adquirir más y mejores vehículos. Esto es sensacional, ya que el parque se ha rejuvenecido, pero también ha aumentado en una proporción mayor que lo han hecho nuestras carreteras en cantidad y calidad. Pero el gran problema está en los accesos de entrada y salida de ciudades como Madrid, que siempre están por encima de sus posibilidades y hacen que se colapse el tráfico del centro.

CUIDAR EL COCHE COMO EL CUERPO

—Dos consejos de José Luis González a dos grupos distintos de personas, que en algunos momentos llegan a ser los mismos: atletas o deportistas y conductores...

—Prudencia, conducir con mucha cabeza, y que lo mismo que una persona debe cuidar su cuerpo, también es importante que lo haga con su coche. Y un dato a tener en cuenta: que la gente hace y hace kilómetros y no cambia ruedas, no revisa el motor, los frenos, etc. Esto no es así, aunque reconozco que estar en total alerta durante los trescientos sesenta y cinco días del año es muy difícil, como difícil es que yo dé consejos. Pero algo que a mí me preocupa verdaderamente es el tema de los viernes y sábados por la noche. Yo suelo salir muy poco, pero cuando lo he tenido que hacer por alguna fiesta o entrega de premios, he visto auténticas barbaridades y locuras. Es muy preocupante. Salir por la noche de copas e ir la gente como va, no me parece nada bien y había que ser muy duro, como en Estados Unidos.

—¿Y en lo deportivo?

—Pues que también se tenga mucha prudencia, que éste es un deporte muy bonito, pero también sacrificado y duro; que lo vayan haciendo poco a poco y que, a medida que va pasando el tiempo, cada vez lo van a necesitar más. Y si alguien necesita bajar kilos, que no se desespere, porque en un mes no lo va a lograr; pero sí en seis o siete meses, cuando a uno le va mejorando toda la función orgánica del cuerpo y se siente mucho mejor.

—¿Has alcanzado esa meta que tenías propuesta?

—No, porque yo he sido muy exigente y ambicioso, y luego hay circunstancias y realidades que son muy duras, como las lesiones, que me han ido cortando las alas, y tienes que condicionarte; y también la inseguridad que te ofrece este país a la hora de la retirada del deporte. Pero mi mayor sueño siempre ha sido ser campeón olímpico, que es algo así como el Premio Nobel. Aunque he alcanzado puestos muy importantes, como subcampeón del mundo de pista cubierta y al aire libre, récord del mundo, etcétera, siempre he tenido en mi mente ser campeón olímpico, y eso creo que es muy difícil, incluso en Barcelona noventa y dos.

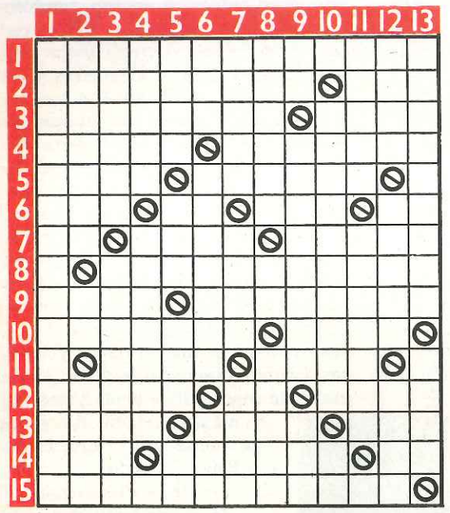
José Luis González. Quién sabe si un gran campeón olímpico ese año.

Miguel Angel YAÑEZ

FAMOSOS EN MARCHA

Por Antonio A. ARIAS

CRUCIGRAMA

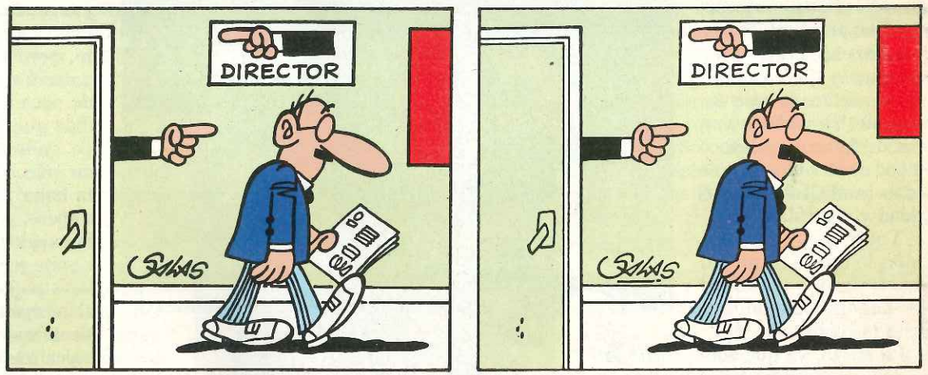


HORIZONTALES.—1: Volviéramos a hacer algo según un patrón determinado. **2:** Apartárase prudentemente de algún peligro. Exclamación castiza. **3:** Estuche de mano para llevar dinero. Ave rapaz que se usó en cetrería. **4:** Hijo de Dédalo que huyó del laberinto de Creta. Prepare un producto por medios adecuados. **5:** Planta crucífera hortense de raíz comestible. Ponemos la carne al fuego. Consonante. **6:** Pecado capital. Campeón. Bebida alcohólica. Matrícula española. **7:** Siglas comerciales. Inclinación o afecto a las personas o cosas. Bahías, ensenadas. **8:** Consonante. Ajustárase a los disponibles. **9:** Dios griego de los vientos. Juntamos dos escudos bajo una misma corona. **10:** Célebres cataratas norteamericanas. En plural, nombre de letra. **11:** Consonante. Letra griega. Atreverse. Letra numeral romana. **12:** Poéticamente, italiano. Símbolo químico del bromo. Cierto naipe de la baraja española. **13:** Río suizo que desagua en el Rhin. Cortar menudamente con los dientes. Moneda fraccionaria del Japón. **14:** Necesidad de beber. Faltáis a la ley divina. Vocal repetida. **15:** Causáralas la muerte a pedradas.

VERTICALES.—1: Aplícase a los pequeños recuerdos que subsisten del pasado. **2:** Llamara, invocara a los espíritus. Percibí un sonido. Moneda china de plata. **3:** Excavaba, socavaba bajo tierra. Cierta lanza con cuchillo transversal. **4:** Cerro aislado que domina un llano. Ampárale, admítele en tu casa. Símbolo químico del azufre. **5:** Pequeño hexaedro que sirve para jugar. Dueño. Ligo con cuerdas. Letra griega. **6:** Nombre de letra. Empezara a mostrarse. Aparejo de mallas para pescar. **7:** Dioses menores romanos del hogar. Piedra grande muy dura y sólida. Abertura de una mina o galería subterránea. **8:** Arrasar, destruir. Nota musical. Dar una cosa al viento, refrescándola. **9:** Nota musical. Dícese de los que no tienen moral. Parte del río próxima a su entrado en el mar. **10:** Preposición. Echáralas a las tierras fertilizantes. Siglas comerciales. **11:** Criados de labor. Tableros para jugar al ajedrez. Vocal. **12:** Estímulo en el sentido del olfato. Oficios que hacen las palabras en la oración gramatical. Astillas resinosas para alumbrar. **13:** Calmases, tranquilizases. Cabello blanco o decolorado.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



¿Por qué no aprueba el examen de conducir?



SOPA DE LETRAS

C	A	Z	A	S	E	P	O	R	O				
S	S	O	N	T	O	E	L	P	R				
E	A	R	A	L	L	O	N	E	E				
H	R	A	I	S	R	V	C	Ñ	A				
C	A	N	R	A	A	A	L	I	L				
L	N	I	R	R	C	V	N	S	L				
I	E	V	U	O	I	E	U	C	E				
H	M	T	B	V	N	N	L	O	R				
C	L	L	E	C	E	I	E	L	O				
A	A	R	A	N	B	A	S	A	M				

En el recuadro se encuentran los nombres de doce pueblos de la provincia de Castellón de la Plana. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes podrá leer una frase relacionada con este mismo tema.

SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.—1: Remodelaríamos. 2: Evitárase. Olé. 3: Monedero. Azor. 4: Icaro. Elaborе. 5: Nabo. Asamos. N. 6: Ira. As. Ron. Ca. 7: Sa. Amor. Radas. 8: C. Acomodárase. 9: Eolo. Acotamos. 10: Niagara. Eles. 11: C. Beta. Oser. C. 12: Italo. Br. Sota. 13: Arve. Roer. Sen. 14: Sed. Pecáis. As. 15: Lapidárialas.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES.—1: La manilla de la puerta. 2: Raya bajo la firma del dibujante. 3: Manga en el cartel. 4: El expedidente. 5: La corbata. 6: El bigote. 7: Marco en la pared. 8: El puño en la camisa. 9: Raya del pantalón.

AL JEROGLIFICO.—Es torpe, Donato (es; torpedo; nato).

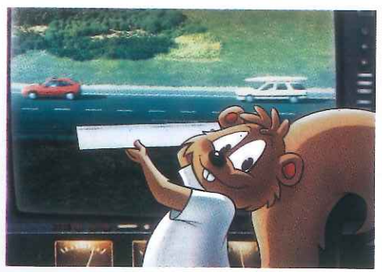
A LA SOPA DE LETRAS.—Alboçáser, Almenara, Altura, Benicarló, Burriana, Chilches, Morella, Nules, Oropesa, Peñíscola, Vinaroz y Vivar. FRASE: «Castellón es valenciana».

R E C U E R D A

CONDUCE PARA VIVIR



Correr por encima de las limitaciones, pasarse, es despistarse. Las señales y tu seguridad te marcan la velocidad.



Cuando la carretera está llena, en atascos, caravanas... mantener la distancia es fundamental. Y nunca bajes la guardia.



Beber y no conducir. Conducir y no beber... Ser o no ser. La mejor opción: ¡TAXI!. Una retirada a tiempo es una victoria.



Hazte un gran favor, abróchate el cinturón de seguridad. Adelante o atrás, en ciudad o en carretera, el cinturón es el mejor salvavidas.



Ir por la vida sin casco es correr un gran riesgo. En motos y ciclomotores el casco es la vida.



Es muy triste que el fin de semana, pueda ser el fin de una vida joven. En risas, fiestas y demás...¡Alcohol y coche no!.

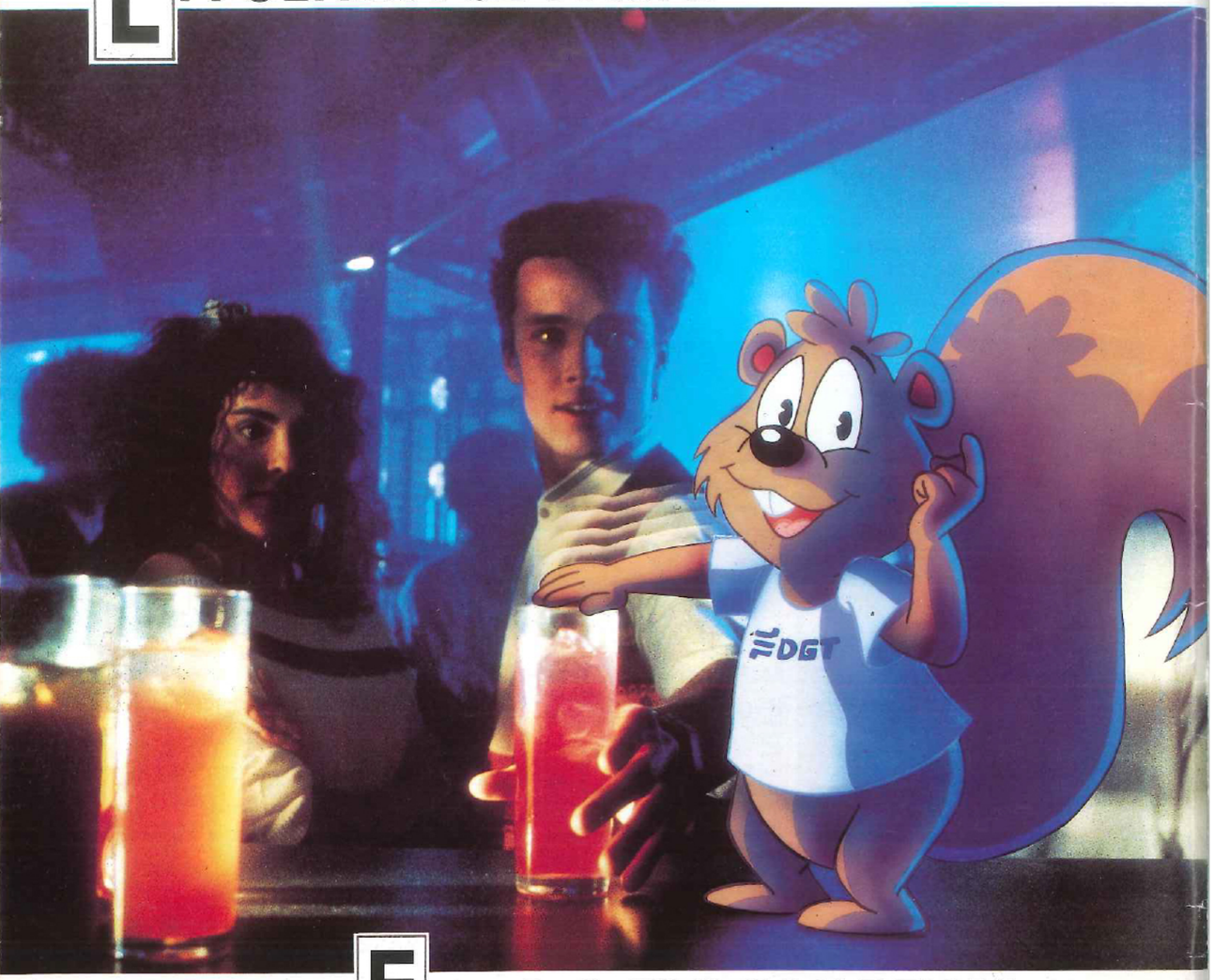


Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior

BCK/ALLIANCE

LA ULTIMA SE PAGA.



EN RISAS, FIESTAS Y DEMAS... ALCOHOL Y COCHE, NO.

Los fines de semana, muchos lo pagan caro.
Uno de cada tres conductores entre 18 y 25 años están implicados, pagan su accidente de juventud, noche y alcohol.
Podemos dar más datos, pero este es revelador.
Sólo decir, a todos los jóvenes conductores y a los jóvenes acompañantes, que en coche la competitividad, el enfrentamiento, sobrevalorar las propias capacidades, el liderazgo exhibicionista, la temeridad del inexperto, el grupo amparador, el riesgo inútil,...en coche, con alcohol y en fin de semana, todo esto se paga.



OJO

TE LO DICE UN AMIGO.

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior

BCK/ALLIANCE