

Tráfico

AÑO VI - N.º 56 - JUNIO 1990

VIAJAR EN VERANO

Especial
VACACIONES '90



EL AUTOMOVIL,
INSPIRACION DE POETAS

ACIERTE NUESTRO
AUTODEFINIDO
Regalamos un viaje,
una cámara de vídeo
y tres fotografías

CARMEN MAURA:
«SOY UNA MALISIMA CONDUCTORA»



10 TRAMOS DESDOBLADOS: MENOS ACCIDENTES

Los tramos de autovía puestos en servicio durante el pasado año han conseguido erradicar el tipo de accidente más mortífero: la colisión frontal. Pero con el cambio de la tipología de los siniestros aparecen algunos puntos, como los enlaces, donde aumenta el riesgo aunque, en general, la accidentalidad ha disminuido más del 12 por 100.



16 LAS CAUSAS DE LOS SINIESTROS

Dos mesas redondas, celebradas durante la Semana del Seguro, analizaron las causas de los accidentes de tráfico y el por qué de las crisis de los seguros del automóvil. En ambas la conclusión pasó por la reducción del número de accidentes, así como por el incremento de la educación vial entre los escolares, incidiendo especialmente en la calidad.

44 CARMELA NO CONDUCE

Carmen Maura, que pasó de ser aquella «nena que valía mucho» de las pantallas de TVE a chica de Pedro Almodóvar, ha conocido —conoce, para ser más exactos— uno de sus mejores éxitos de la mano de Carlos Saura, con «¡Ay, Carmela!». La actriz confiesa que no le gusta conducir, pero sí que la lleven de viaje. Por eso dice preferir el viajar en tren y, en ciudad, en taxi.

secciones	
La locura del mes	3
Cartas	4
Editorial	7
Disco verde	8
Mi carril	9
Tráfico del motor	19
Mecánica fácil	22
Taller de opinión	24
TRAFICO CHICO (suplemento infantil)	
Viejas glorias	26
Motociclismo	27
El parque automovilístico, al día	28
Humor	29
El maletero	42
La pluma en el asfalto	46



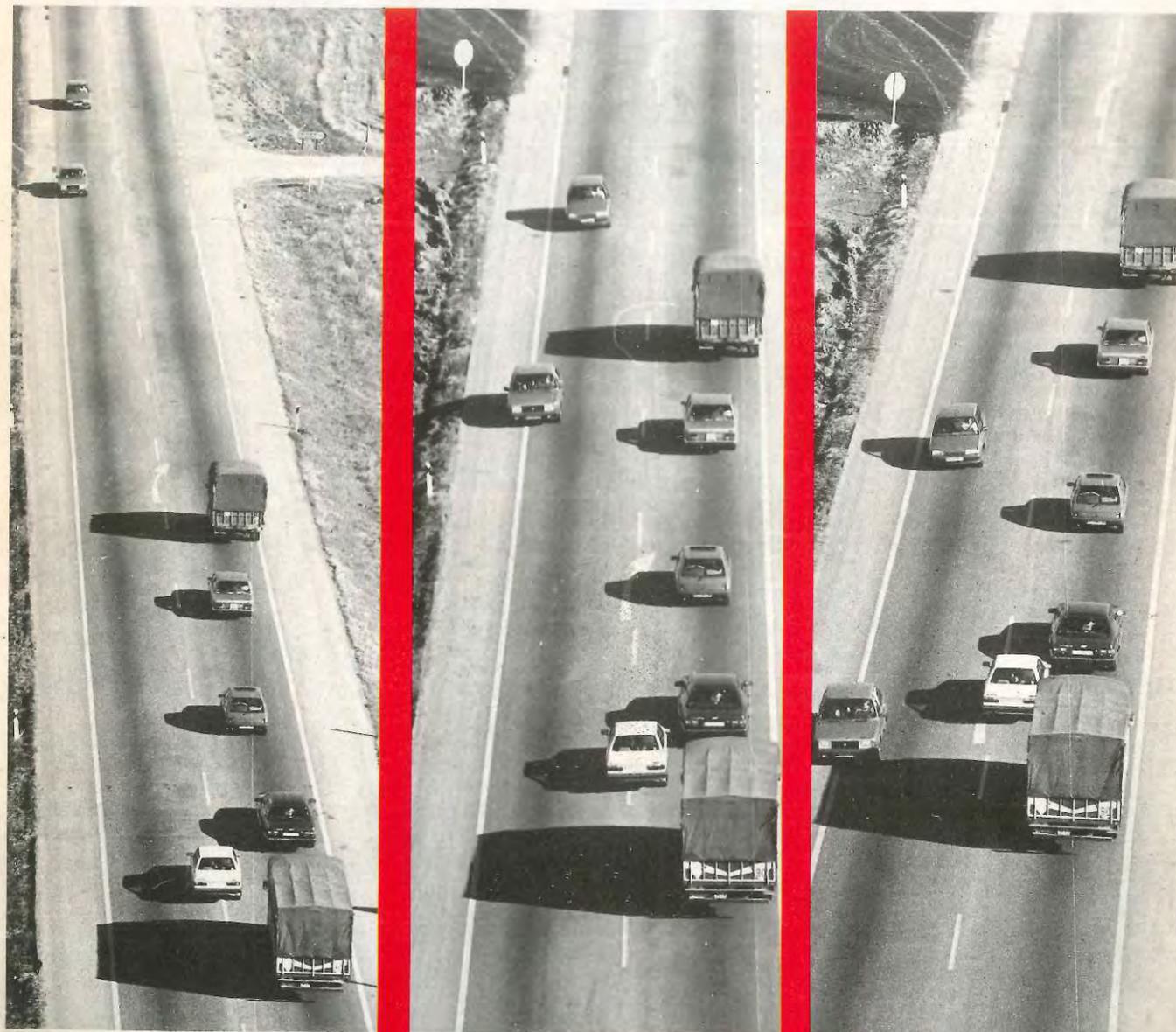
GUIA PARA LAS VACACIONES

La revista TRAFICO, como es habitual en estas fechas, edita un suplemento especial de cuarenta páginas dedicado a las vacaciones, en el que incluimos informaciones sobre cómo preparar su viaje, desde que comienza su programación hasta el regreso a casa: planificación del recorrido y paradas, qué comer, los preparativos del coche, cómo colocar el equipaje, los trayectos cortos, la accidentalidad típica de estas fechas. Igualmente, se ofrece un mapa desplegable con información de las obras, itinerarios alternativos y puntos conflictivos de la red principal, además de una completa información de las medidas de tráfico que se adaptarán en las áreas más conflictivas, Barcelona, Madrid, Málaga y Valencia.



LA LOCURA DEL MES

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



PARECE estar muy claro que el coche que está tratando de incorporarse al carril derecho, tras haber efectuado un adelantamiento, no calculó demasiado bien la distancia existente entre los vehículos que le precedían, que circulan demasiado cerca entre sí. Habrá que recordar, al respecto, que antes de efectuar un adelantamiento hay que comprobar que se dan todas las características o condiciones para hacerlo con seguridad.

LOS automóviles que vienen por el carril contrario, que en la primera gráfica se hallaban a una distancia que permitía perfectamente la finalización de la maniobra de adelantamiento al vehículo blanco, se han echado encima, debiendo apartarse hacia el arcén.

EL vehículo que ha adelantado sigue teniendo problemas para incorporarse a la derecha. El camión no sólo no ha guardado la distancia de seguridad con respecto al que le precede, sino que parece que ha acelerado, quizá con ese afán de fastidiar de que hacen gala algunos. Falta de solidaridad y nulo respeto a las normas. Además de la sanción, no estaría de más hacerles copiar cien veces la norma infringida.

CASCOS MUSICALES Y AUDIFONOS

En el texto de la Ley de Tráfico, Circulación y Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que ustedes publican en su número del mes de abril, se dice en el artículo 11 que queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, y en la misma revista se ve en TRAFICO CHICO a un agente sancionando a un chico en bicicleta, que lleva casco y dos auriculares.

A causa de mi edad, todos los años tengo que sacar un certificado médico para que me renueven el permiso de conducir, y en éste consta en «condiciones restrictivas»: «Espejos exteriores a ambos lados del vehículo, necesidad de audífono». Yo lo llevo puesto en la oreja. Ruego me amplíen el contenido del artículo, en evitación de que en mi caso pueda haber un «exceso de celo».—**Baltasar Blasco Ferrer. Zaragoza.**

Respuesta.—No se preocupe usted en absoluto. Como dice, no va a haber «exceso de celo» en su caso, puesto que bien claro figura en su permiso de conducción que usted precisa de un audífono para compensar su falta de oído, situación que le pondría en riesgo dentro de la conducción. Eso no tiene nada que ver con los cascos o auriculares conectados a radios y receptores o reproductores de música, que evitan al conductor precisamente lo que usted logra gracias a su audífono: disponer también del sentido del oído cuando se encuentra conduciendo.

ARBUSTOS CONTRA SEÑALES

Teniendo en cuenta la alta mortandad que cada año se registra en las carreteras españolas, les adjunto tres fotografías que indican en qué estado se encuentran algunas de ellas. Lo más lamentable es que están tomadas en una

CRITIQUE,
SUGIERA,
PREGUNTE...

autopista —concretamente en la A-7—, a la salida de Villarreal (Castellón), después de una pronunciadísima rampa en cambio de rasante, donde hay un desvío que cuando quieres verlo ya lo has rebasado. De ahí que la valla esté tan machacada, a lo que hay que añadir el lamentable abandono a que está sometida. Los arbustos y matos tapan materialmente las señales, colaborando a poner en pelibro la vida de los que por allí transitan.

Del estado de la señalización no hablemos, pues es enorme la cantidad de carreteras que a la salida de cualquier población o bifurcación carece de cualquier tipo de indicador. Señales derribadas se encuentran con demasiada frecuencia, así como arbustos y matorrales que dificultan la visibilidad de las cunetas, lo que demuestra una total falta de interés. No hay otra solución que circular a la velocidad de un peatón, por miedo a encontrarte a otro coche de frente o a meterse en la cuneta.—**Francisco González Llamazares. Valencia.**

N. de la R.—Sentimos mucho no poder publicar alguna de las fotografías que nos ha remitido el señor González Llamazares, porque su falta de calidad impediría una reproducción adecuada. No obstante, se aprecia en ellas fielmente alguno de los aspectos que expone.

LIMPIAR LA GRAVILLA

Quisiera hacer pública una queja a través de su revista,

para ver si de una vez se pone solución a un problema por parte de la autoridad competente.

Se trata de las carreteras comarcales y, sobre todo, rurales, en las que una vez terminadas las obras les echan gravilla y los contratistas se marchan sin barreras, dejando que sean los coches los que a fuerza de pasar dejen la vía sin esa gravilla molesta y peligrosa.

Pero lo que no sé si piensan es que esa gravilla deja muchos coches para la charrarra y, sobre todo, pone en peligro la integridad física de sus ocupantes. ¿Sería posible que alguien obligase a los contratistas a dejar limpia la carretera antes de abrirla al tráfico de nuevo?—**María Pozo Pérez. Somontín (Almería).**

NO CONFORME CON LAS CARRETERAS

Les escribo en relación con lo que siempre se publi-



ca en su estimada revista y en diversos medios de comunicación, respecto a que la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico se debe a la locura de los conductores españoles.

Es una postura con la que no estoy de acuerdo. Mi principal razón se la voy a

exponer en forma de pregunta: si todas las carreteras nacionales fueran de dos carriles en cada sentido y con mediana de separación entre ambos, ¿en qué cifra piensan ustedes que se reduciría el número de accidentes y cuántos muertos y heridos menos habría? No me sirve la contestación africana de que éstas son las carreteras que tenemos y nos hemos de conformar. Y no me conformo con lo que hay, porque pago un nivel de impuestos como cualquier europeo y el Estado nos exige mucho, pero a cambio, ¿qué nos da? Miseria.

Que no me hablen del coste económico que esto supondría, ya que el que tienen que sufrir las compañías de seguros por tanto accidente y muertes repercute en los de siempre: en los conductores, a los que nos suben la cuotas a diestro y siniestro. El Estado tiene que desembolsar grandes cantidades de dinero para indemnizaciones, hospitales y otros derivados de los accidentes (paralíticos, etcéte-

ra). Además, una vida salvada vale más que todo el oro del mundo.

Cuando les cuento a mis numerosos colegas europeos que la inmensa mayoría de las veces para hacer un recorrido de 30 kilómetros tarda más de hora y media, y que hay carreteras en llano

con más curvas que un puerto de montaña, muchos no me creen hasta que lo sufren en sus propias carnes.—**Francisco Javier Rodríguez Alvarez. Fuengirola (Málaga).**

COCHECITOS PARA NIÑOS

Me gustaría me indicasen cuál es la normativa vigente, si la hay, respecto a las sillas de coches para niños; cómo se han de colocar y el lugar preferible para ellas, cómo ha de ser una silla homologada y si su uso es obligatorio en España y en otros países.

En su número del mes de marzo he leído que se ha presentado un nuevo dispositivo. ¿Va a ser aprobado o puesto a la venta próximamente?—**Montse Crespo Gerboles. Valencia.**

Respuesta.—Hasta la entrada en vigor, el mes pasado, de la nueva Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, no existía precepto alguno que obligara expresamente a utilizar dispositivos para los niños cuando éstos viajaban en vehículos.

Es la citada Ley, en su artículo 11, apartado 4, la que establece que los menores de doce años no pueden viajar en los asientos delanteros, salvo que utilicen dispositivos homologados para ellos. Las homologaciones se llevan a cabo por los servicios correspondientes de Industria.

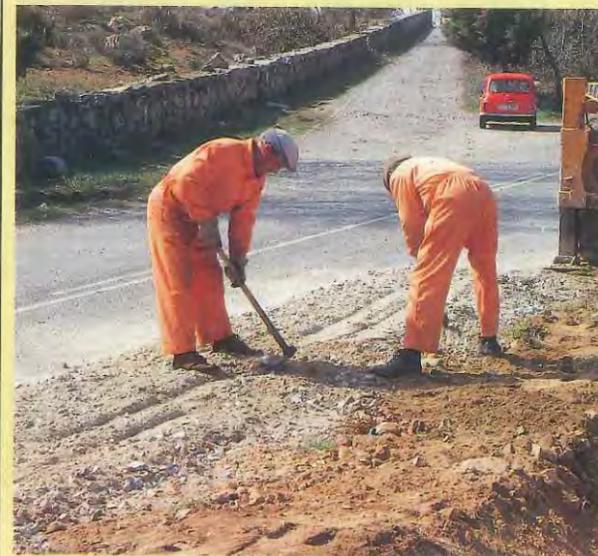
En cuanto a la forma y lugar de colocación de estos dispositivos, dependen de la estructura y construcción de los mismos.

RECICLAJE DE PERMISOS

En el artículo 67 (sanciones) de la nueva Ley de Tráfico dice: Primero. Las infracciones leves serán sancionadas con multa hasta 15.000 pesetas, las graves hasta 50.000 pesetas y las muy graves hasta 100.000 pesetas. En caso de infrac-

Buzón especial

Mejor que mil palabras



En el mes de octubre de 1989 publicaron ustedes una foto mía, mediante la cual me quejaba por el hecho de que una señal de «stop» de un céntrico cruce de Lalín (Pontevedra) llevase varios meses en el suelo, con el consiguiente peligro para todos. Poco después de la publicación de la foto en su revista, tal anomalía fue subsanada.

En esta ocasión les remito una nueva foto de una calle de la misma localidad, en la que quizá mejor que nunca valga una imagen más que mil palabras. Probablemente estas situaciones singulares, con peligro para la seguridad vial, sean debidas a la falta de coordinación entre los distintos organismos competentes.

Espero que irregularidades como éstas, tan frecuentes en Galicia, se resuelvan cuanto antes para bien de todos.—**Manuel Martínez Ruiz. Santiago de Compostela (La Coruña).**

ciones muy graves podrá imponerse además la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducir hasta 3 meses. Pues bien, todas estas sanciones son de tipo económico cuando, en mi opinión, lo verdaderamente efectivo e importante sería reciclar, previo examen teórico del Código de la Circulación, los permisos, reteniéndolos hasta tanto se obtuviera el apto, independientemente de la sanción económica.

Así, todo el que cometiera una infracción lo pensaría muy mucho, al tener que volver a examinarse para poder recuperar su permiso. Paradójicamente, cualquier

profesional de la enseñanza en Escuelas de Conductores (directores, profesores, examinadores, etcétera) tuvo que realizar unos cursillos intensivos para obtener el título de «Profesor de Educación Vial».

Por último, dos consideraciones. Creo que el actual grado de desconocimiento del Código de Circulación es superior al 80 por 100 de los conductores. Y pienso que sería muy positivo que, al entregar el permiso revisado, se entregara un pequeño folleto con la nueva Ley de Tráfico.—**José María Fernández Trinchán. Alcalá de Henares (Madrid).**

LA LEY, IGUAL PARA TODOS

Les escribo para opinar respecto a la carta publicada en su número del mes de marzo por don Fernando Pérez de Arenaza. Este señor se lamenta de que las infracciones motivadas por un conductor y que dan lugar a sanción sean iguales para las personas con ingresos modestos y para las de renta elevada. Y tampoco encuentra lógico que no se tenga en cuenta el valor del vehículo, o su antigüedad, a la hora de fijar dicha multa.

Me permito recordarle al señor Pérez de Arenaza que la Ley debe ser igual siempre para cualquier ciudadano, sea cual sea su nivel de vida o los enseres que utilice para su tarea. Lo que debe hacer todo conductor rico o pobre, con coche de lujo o de tercera mano, es respetar siempre lo que estipula el vigente Código de la Circulación. Con ello se evitará toda clase de consecuencias y evitará causarlas a terceros.

Y si su falta de precaución o su temeridad le causan trastornos difíciles de asumir, que aguante el palo y le sirva de escarmiento para no incurrir en otras infracciones.—**Juan Borrás Ferrer. Barcelona.**

ERRORES DE LA ADMINISTRACION

Aprovecho la oportunidad que me brindan las páginas de su revista para poder denunciar los abusos que comete la Administración, y concretamente el Ministerio del Interior, a través de la Jefatura Provincial de Tráfico.

Hace unos días recibí una multa por aparcamiento en lugar prohibido, de una ciudad en la que jamás he estado. He tenido que presentar recurso con el fin de demostrar que no era mi coche el denunciado, he perdido horas de trabajo, gastos de gestoría, desplazamientos, etcétera.

Supongo que se comprobará que el error es de la Ad-

ministración y que la multa será anulada; pero las molestias y gastos que he tenido por culpa de ese error, ¿quién me los paga?

Propongo, por tanto, que si cuando el sufrido usuario se equivoca u olvida de algún deber con la Administración es sancionado, sea también la propia Administración la que pague los gastos que tiene el usuario para poder demostrar que ha habido un error de ella.—José Gonzalvo Vivas. Barcelona.

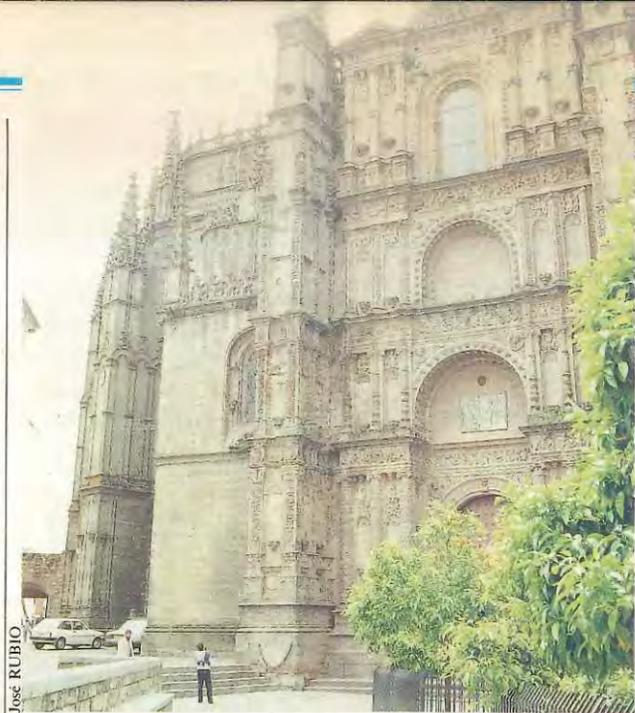
PEGATINA

Me dirijo a ustedes para que recojan en su revista mi sugerencia de que la Dirección General de Tráfico edite una pegatina con el número de teléfono de información de ese centro, de forma que se pudiera pegar en el coche.—José Guillén López. Alcoy (Alicante).

PROTESTAR PUBLICAMENTE

Les escribo para protestar públicamente contra el aumento monetario de las sanciones de tráfico. Me parece correcto que se castigue a aquellos cuya libertad amenaza a la de los demás, pero no es correcto que se apliquen las mismas sanciones a los que cometen una misma infracción, pudiéndola cometer de distintos modos (premeditada o accidentalmente) y distintas veces (única, esporádica o reiteradamente). Y es menos correcto que suban arbitrariamente los importes de las sanciones, pues parece que se haya levantado la veda del automovilista, especie peligrosa a la que hay que acechar y espiar con radares, patrullas ocultas o agentes de la ORA más preocupados en rellenar el cupo de multas que en otra cosa. Señores: para lograr lo que pretenden no es ése el camino.

En otro orden de cosas, su revista me parece amena, entretenida y hasta educativa, contando además con la inclusión de opiniones muy respetables y cualificadas. Pero lo que no se puede pretender



Catedral de Plasencia.

es pasar de dar una opinión a tratar de sentar cátedra, como se intuye en el comentario de su director, «Pobre merienda», en que critica duramente un anuncio de un conocido producto alimenticio. En tal anuncio yo veo un deportista que ni muestra una conducta temeraria ni se juega la vida sobre el asfalto, ni mucho menos incita al peligro. En mi opinión sólo viaja—equipado adecuadamente con rodilleras y casco—en un medio de transporte no contaminante, que no provoca atascos, fácil de aparcar, y además que no puede ser multado. Atengámonos más a la objetividad, por favor.—José Aurelio Sanz. Valladolid.

PELIGRO EN LA C-511

De locura, por no decir tercermundista, podríamos calificar el estado de la C-511, tanto por su señalización como por el estado de su firme, junto a lo estrecho de su calzada. Además, como carece de arcén, esas condiciones hacen de ella una carretera de «alto riesgo», en la que además las líneas longitudinales se ven con dificultad aun en pleno día.

Quiero significar a nuestras autoridades de Tráfico que la mencionada carretera cruza

la zona norte extremeña, de Este a Oeste, vertebrando las comarcas del Norte del río Tajo, con capital natural en Plasencia, y que esa zona es la de mayor riqueza económica de la provincia de Cáceres, así como la de mayor densidad demográfica.

Sería del mayor interés para la seguridad vial que se señalizase adecuadamente, con banderola, el cruce de la N-V con la C-511, ya que actualmente es fácil pasarse sin verlo.—Julían Gutiérrez Delgado. Plasencia (Cáceres).

EL ARREGLO Y LA VELOCIDAD

Soy un lector de su revista que he leído numerosas quejas por el mal estado en que se encontraba la N-333 (Ecija-Jerez), al ser toda un puro bache y no poderse alcanzar en ella ni la velocidad de 60

kilómetros por hora. Por fin, hace poco menos de un mes, el MOPU arregló dicha carretera. Desde entonces las imprudencias han llegado una tras otra, y en poco tiempo ha habido cuatro o cinco accidentes. Lo único que he observado es que la carretera está limitada a 80 por hora y los automovilistas pasan a 120 ó 130.

Creo que no sólo sirve hacer controles en los puntos conflictivos, sino también respecto a las velocidades genéricas de cada carretera.—Felipe Romero Parrilla. Utrera (Sevilla).

LOS «LISTILLOS»

Quiero llamarles la atención sobre un tema que se repite todos los días y a todas las horas al entrar en Madrid por la N-II. Al llegar al que siempre se ha llamado Puente de la Cea, tomo el carril derecho para desviarme hacia la M-30 dirección Sur. Hay cola; quince o veinte minutos de avance lento. Cuando voy a alcanzar la desviación que pretendo, observo que muchos vehículos que no han guardado la fila se van arriando y un coche, otro coche, muchos coches se van colando. Son los «listillos», que se han ahorrado quince o veinte minutos de espera, en perjuicio de los que han actuado con educación y civismo. Ya que ellos no entienden ni de respeto ni de civismo, mi pregunta, dirigida a quien corresponda, es la siguiente: ¿no habría algún medio de acabar con esos «listillos»?—Manuel García Barahona. Jadraque (Guadalajara).

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 extraerlas 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



Vehículo: Kadett Cabrio
Material vacaciones: El Corte Inglés

AÑO VI
NUMERO 56. JUNIO 1990

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamó.
Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).

Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio.

Secretaría de redacción: Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)
Colaboran en este número: Víctor Manuel Anduix, Antonio Aragüez, Antonio Arias, Mena, Eugenio Ocio, Ramón, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica y Celia I. Rodríguez.

Colaboración especial: Pedro Altares.

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 y Jesús Soria.

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: Paquetbot. Publicidad Directa.

(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

Colofón veraniego

Si algo quedó patente en unas recientes jornadas celebradas en torno a la accidentalidad en las carreteras, es la necesidad de que todos los sectores implicados deben—por decirlo en términos llanos—arrimar el hombro. Y hubo otro aspecto en el que la mayoría de los participantes hizo especial hincapié: la educación vial, la necesidad de inculcar cada día más en nuestra sociedad esta «asignatura», cuyo mal aprendizaje puede ser nefasto para todos.

Parte fundamental de esa educación vial es precisamente la información que todos nosotros podamos tener o recibir desde distintas fuentes. Por eso nos afanamos cada principio de época estival por recopilar aquellos datos que pensamos puedan ser de interés a la hora de coger el coche y olvidar los problemas cotidianos de cada año: estamos ya tocando las vacaciones con la punta de los dedos.

Yes que el verano es especialmente complicado desde el punto de vista de la seguridad vial, fundamentalmente por el movimiento de vehículos que, lógicamente, se genera en estos meses. Son, además, los meses que estadísticamente resultan más peligrosos, pues en ellos se produce casi la cuarta parte de los accidentes que anualmente se dan en nuestro país.

Por eso, aun a riesgo de cierto paternalismo, volvemos a publicar un suplemento especial dedicado al verano, donde incluimos desde las medidas especiales de tráfico en las ciudades más conflictivas al listado de aquellos puntos de la red de carreteras en los que usted puede encontrar obras, puntos conflictivos, etcétera, y, naturalmente, una guía completa de qué hacer antes, durante y después del viaje, que nunca sobra cuidar al máximo detalles aparentemente nimios que, sin embargo, pueden resultar fundamentales: revisión de determinados elementos del vehículo, colocación adecuada de la carga, ingesta de alimentos, información que, entendemos, le pueden brindar una mayor seguridad en su viaje hacia el descanso merecido o en su regreso a casa.

DAMOS por descontado que la prudencia estará presente en todas sus maniobras en la carretera, incluidos sus desplazamientos cortos una vez en su lugar de destino, y que primará, por encima de prisas y otras circunstancias la mayoría de las veces intrascendentes, la mentalización de que lo importante es volver. Será, sin duda, el mejor colofón a unas vacaciones.

Tráfico



Conductores y conducidos

NO aguanto más. Algo en mi interior se rebela contra tantas muertes estúpidas como ocurren a diario en nuestra red viaria. La juventud se nos mata, nos dejan sin amigos los accidentes, rara es la familia que no llora la desaparición de algún ser querido en cualquier punto de una carretera.

Y esto día tras día, para que al final de cada mes quede solamente la fría estadística que, como bola de nieve imparable, va recogiendo sangre y chatarra, destrozando vidas a su paso, rompiendo ilusiones y desgranando su monótona cantilena de alud incontenible: exceso de velocidad, adelantamientos indebidos, salidas de la calzada, irrupción de peatones en la calzada, alcoholismos positivos, distracciones excesivas, fatiga, etcétera.

Sí, y lo triste es que es cierto, innegable, y que el próximo mes dirá lo mismo, pero acaso con más víctimas. Debe ser un derecho humano el matarse o tal vez una contribución al progreso. Los límites de la libertad van siempre más lejos que los límites de la razón. Aquéllos, al menos al volante, los imponen la inconsciencia, la incultura, la inexperiencia, las drogas, el alcohol, la soberbia, el revanchismo, los complejos y... los caballos del motor, mientras que los límites de la razón sientan principios de ley en nuestro Código de la Circulación y en las más elementales normas de una convivencia democrática, donde no todo van a ser derechos sin obligaciones, ni libertades sin restricciones, ni prepotencia del vehículo sobre el peatón.

De la amplia gama de estupideces que el ser humano elige para abandonar este mundo al volante de su automóvil, vamos a tratar dos de importancia capital: el motor y la velocidad.

El motor, como medio ideal de propulsión de un vehículo, es innegable, necesario e imprescindible en los tiempos actuales de grandes desplazamientos, prisas, pluriempleos, diversiones, etcétera, pero lo que pensamos que es innecesario son esas cilindradas en decalitros, con esa cantidad de válvulas, esas aceleraciones de 0 a 100 km/h. en tiempos de terror, motores turbo de explosión, sistemas de frenado ABS (de cuya eficacia dudamos), diseños ergonómicos y tantas otras cantidades de fabricantes avispados que, ya en el colmo de la infracción de la ley, aseguran que su motor alcanza los 240 ó 280 km/h.

El artículo 17 del Código de la Circulación dice textualmente: «Los conductores de vehículos deben ser dueños en todo momento del movimiento de los mismos, y están obligados a moderar la marcha, y, si preciso fuera, a detenerla...». Aquí se extiende el artículo en una soberbia lección de la velocidad adecuada a cada momento o circunstancias.

Las víctimas por exceso de velocidad ignoraban este artículo o «pasaban» de él, oyeron las voces del fabricante de su motor y no las de la razón o la lógica, o más claro aún, la ley de aceleración. Cruda realidad física que nos da el espacio en metros recorrido por un móvil en un segundo, dependiendo de la velocidad que lleve. No pueden contárnoslo, pero seguro que pusieron su máquina asesina a 180 km/h., olvidando, o quizá ignorando, que en un segundo, a esa velocidad, recorre-

rían 50 metros, o lo que es lo mismo, en una décima de segundo, cinco metros.

Nuestra experiencia como conductor asegura que una distracción de una décima de segundo la tenemos todos los conductores y que cinco metros son más que suficientes para salirnos de nuestro carril y, lo que es peor, de la calzada. Y si nos salimos de la calzada es simple y llanamente porque no hemos sabido ser dueños del movimiento de nuestro vehículo, ni de su velocidad.

No somos partidarios de los límites de velocidad por razón de la vía o límites genéricos de velocidad, porque estamos de acuerdo que toda prohibición atenta contra la libertad, pero sí estamos conformes con los límites máximos específicos de velocidad establecidos mediante señal preceptiva de prohibición, por lo que tienen de aviso o advertencia en zonas de especial riesgo (curvas, cruces, puntos negros, obras, etcétera).

Ni unos ni otros límites máximos de velocidad serían necesarios si observásemos todos la velocidad adecuada, que es aquella que debemos llevar en cada momento, teniendo en cuenta las circunstancias de la vía por la que circulemos (urbana, travesía, interurbana, autovía o autopista), estado de la calzada (tipo de firme, liso o rugoso), tráfico (saturado o fluido), estado de nuestro vehículo (luces, frenos, neumáticos y dirección), si circulamos con carga o sin ella, número y diversidad de usuarios, condiciones atmosféricas, trazado de la vía (rectas o curvas), número de carriles, estado anímico o psíquico del conductor (preocupaciones, stress, depresiones, disgustos, etcétera), estado físico del conductor (enfermedades, medicamentos, escayolas), etcétera.

A los que llevan la velocidad adecuada en cada momento, respetando los derechos de los demás, haciendo caso omiso a los cantos de sirena del fabricante de su motor, controlando su velocímetro y cuentarrevoluciones, les llamaremos conductores.

A los que «pasan» de sus obligaciones en el uso y derecho de circulación por las vías públicas (de todos), queriendo imponer la ley de su motor más fuerte, sin respetar el derecho de los demás a cabalgar con menos caballos, aparte de poner en peligro sus vidas, atentan contra la de los demás, rayando en la figura delictiva de suicidio u homicidio. A los que adoptan este comportamiento les llamaremos «conducidos».

Los «conducidos» van o circulan a la velocidad que su motor quiere, emulan a los ases del volante, cambian caprichosamente de carril, confían en sus reflejos, el turbo les da potencia, los ABS frenada, los tramos curvos son rectas para sus direcciones asistidas, las prestaciones corren a cargo de sus múltiples válvulas, el combustible lo gastan a raudales con sus carburadores de dos cuerpos y cuatro gargantas, no saben imponer su condición humana sobre la máquina, y, antes o después, la calzada termina siendo su sepultura.

Y al llevarles unas flores, una oración o un recuerdo, nos encontramos, sus familiares, amigos o compañeros, pero nunca, jamás, los fabricantes de su muerte.

(*) Profesor de Seguridad Vial
Santa Cruz de Tenerife

TIEMPO DE VACACIONES.—

Volvemos otra vez a la carga al filo de las vacaciones. Sabemos que muchos de ustedes preparan a estas horas las maletas y que otros han puesto en marcha la cuenta atrás. Nos esperan los frescos aires de la sierra y los calurosos agobios —exentos de estrés, tensión y otros males de nuestro fin de siglo, eso sí— de la playa. Pero antes de partir es conveniente preparar el viaje. Una correa en mal estado puede poner un lunar en su huida; otra avería peor puede llevarle a un accidente. Por eso dedicamos cuarenta páginas a orientarle sobre estos preparativos o sobre los obstáculos que se puede encontrar en el camino, sin olvidar un pequeño cuento con una aventura típica del verano, unas gotitas de humor y un juego para el tiempo de máximo relax, que le dará opción a conseguir unos interesantes premios.

No podría faltar la atención especial para los niños. En esta ocasión hemos convertido sus páginas en pasatiempos

y juegos para desarrollar en estas fechas. Esperamos les guste.

AUTOESCUELAS PIRATAS.—He dicho en alguna ocasión que cuidado con las gangas. Creo que nunca lo había aplicado a las autoescuelas. Y es un sector que últimamente ofrece muchas gangas. No siempre merecen rechazo, pero sí en alguna ocasión. Me refiero a quien luego enseña a veinticinco alumnos a la vez a través de un solo profesor, o quien al final de todo el proceso cobra cantidades antes no estipuladas. Contra esta piratería, la idea de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid de crear una «Tarifa Transparente» que permita a los clientes saber cómo va a ser esa enseñanza y qué le van a cobrar, me parece muy interesante. Ahora sólo hace falta que los consumidores sepan hacer valer sus derechos y entre todos acabemos con la piratería y la falta de profesionalidad.



Jesús SORIA
Director

ARTISTAS AL VOLANTE

Me gusta hablar de la problemática de la seguridad vial con pilotos experimentados, con «locos» sensatos. No conocen al dedillo estadísticas ni son sospechosos de defender ninguna postura preestablecida, sea del signo que sea, pero hablan con la rotundidad que da su enorme experiencia, sus muchos kilómetros al volante por todo tipo de carreteras y circunstancias y una preparación que les permite ver con ojos críticos y sin apasionamientos las conductas de los demás. Me quedo con una frase pronunciada por Salvador Serviá en unas recientes jornadas celebradas en Madrid: «Todos somos artistas detrás del volante, pero a la carretera salimos los artistas buenos y los malos». Desde luego, el nivel que se ve por ahí no es para notable general...

IMPORTAMOS DE TODO.—Hablado de gangas: ojo con la importación de algunos vehículos de grandes marcas traídos aquí a mitad de precio de lo que están en el mercado. Recambios piratas de piezas fundamentales, averías que no se detectan, accidentes —incluso siniestros totales— que se enmascaran, chapuzas, en definitiva, que con una buena mano le ponen en casa un coche «para toda la vida», pero que cualquier día le puede dar un susto de muerte. Porque, además, somos poco exigentes a la hora de pedir garantías, aunque lo cierto es que hasta el historial más «limpio» puede venir «tocado». Hay casas serias de las que uno se puede fiar, pero no todo el monte es orégano. España es un mercado propicio; somos los primeros importadores de estos productos. Y, supongo, los primeros en desengaños.

EN LOS TRAMOS DESDOBLADOS DE LAS AUTOVIAS HA DISMINUIDO LA ACCIDENTA-

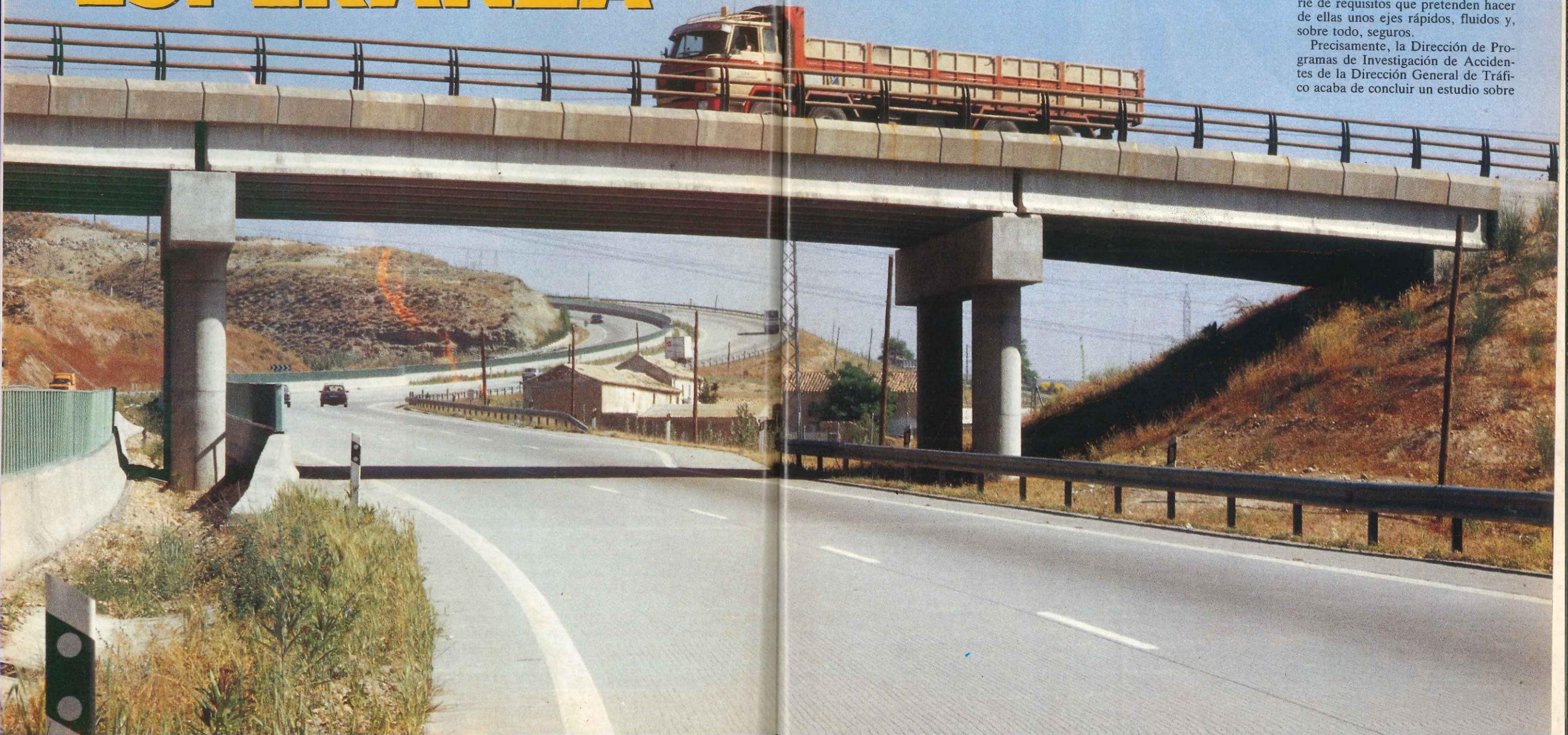
LIDAD MAS DEL 12 POR 100

LA DOBLE ESPERANZA

La DGT ha realizado un estudio comparativo de la accidentalidad en varios tramos de carreteras, antes y después de ser transformados en autovías. A falta de una muestra más amplia, los resultados se perfilan como esperanzadores: disminuyen tanto los accidentes (más del 12 por 100) como las víctimas mortales (3,54 por 100). Sin embargo, la desaparición de las colisiones frontales viene acompañada de una tipología distinta de la accidentalidad y aparecen puntos potencialmente peligrosos como los enlaces, los inicios y finales de los desdoblamientos, y surge el riesgo latente del abuso de la velocidad.

LA red principal de carreteras está sufriendo una notable transformación, como consecuencia de la construcción de más de 3.600 kilómetros de autovía. Se trata de un tipo de carretera muy peculiar, parecida a la autopista, con calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitaciones de accesos a propiedades colindantes; además, no cruzará a su nivel ninguna otra senda, línea de ferrocarril o tranvía ni cualquier otra vía de comunicación o servidumbre de paso alguna. En definitiva, las autovías presentan toda una serie de requisitos que pretenden hacer de ellas unos ejes rápidos, fluidos y, sobre todo, seguros.

Precisamente, la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la Dirección General de Tráfico acaba de concluir un estudio sobre





Al final de los tramos rectos siempre hay una curva donde se registran accidentes.

la accidentalidad de los tramos de carreteras antes y después de ser desdoblados como autovías, para establecer la evolución de las causas y su tipología.

Se trata de un total de 222,6 kilómetros repartidos en distintos tramos de varias carreteras que ya estaban en servicio a principios de 1989, por los que transitaban diariamente 216.000 vehículos. No obstante, las intensidades por kilómetro varían entre los 12.152 vehículos de Torremolinos y los 121 del tramo Manzanares-Almuradiel, pasando por valores próximos a 4.000 en la provincia de Murcia, Albacete y Alicante.

DISMINUYEN LOS ACCIDENTES

En el citado estudio se presenta una tabla de la accidentalidad y resultados de todos los tramos contemplados, relativos a los años comprendidos entre 1986 y 1989, ambos inclusive. Con esos datos, la redacción de la revista TRAFICO ha realizado los promedios anuales, por un lado, del número de accidentes, muertos y heridos registrados durante los años 1986, 1987 y 1988 en el conjunto de tramos estudiados; y, por otro, la media de los resultados

LOS DESDOBLAMIENTOS, TRAMO A TRAMO

Los tramos desdoblados que se han seleccionado para la realización del estudio son aquellos abiertos al tráfico a principios del año 1989, por lo que su extensión (222,6 kilómetros) es reducida. Son los siguientes:

► En la provincia de Albacete, el tramo de la N-301, de 4 kilómetros de longitud, que corresponde a la variante de La Roda. De acuerdo con los datos del MOPU, las intensidades medias diarias de vehículos son de 11.691. El número de accidentes durante 1989 fue de cinco, con un muerto y 12 heridos, inferior al de años precedentes.

► Las intensidades del tramo desdoblado en la N-330, en la provincia de Alicante (corresponde a 7,4 kilómetros de la variante Norte de Monforte) son de 21.952 vehículos al día. También aquí disminuyeron sensiblemente los accidentes y las víctimas, con la ausencia total de muertos.

► En la provincia de Ciudad Real, en el amplio tramo de 59,4 kilómetros de la N-IV comprendido entre

las localidades de Manzanares y Almuradiel, se registran intensidades de 7.177 vehículos. En este caso se puede hablar de incremento del número de accidentes y mantenimiento del de las víctimas mortales.

► En la provincia de Guadalajara se ha escogido el tramo de 25,5 kilómetros de la N-II, desde Trijueque a la intersección con la carretera C-204, por donde discurre una media diaria de 17.000 vehículos. Se ha detectado un aumento mínimo de los accidentes, frente a una reducción muy considerable de las víctimas mortales.

► En la provincia de Huelva se han tenido en cuenta los desdoblamientos de la A-49 localizados en los enlaces de Pilas-Carrión y Niebla-San Juan del Puerto, con un total de 28 kilómetros y una intensidad de 6.349 vehículos. Hay que destacar que en los citados enlaces se ha incrementado notablemente la accidentalidad.

► La variante de Aranjuez, en la provincia de Madrid, con sus 15,7 ki-



Otro de los peligros detectados se localiza en los comienzos y finales de desdoblamiento.



Muchos de los tramos desdoblados han aprovechado la plataforma ya existente.

lómetros de trazado, ha sido otro de los tramos estudiados. En este tramo de la N-IV discurren diariamente más de 33.000 vehículos y se ha registrado durante el pasado año una disminución de los accidentes frente al incremento de las víctimas mortales. La pérdida de control del vehículo, presumiblemente por una velocidad excesiva y la posterior salida de la vía, han estado especialmente presentes en este tramo.

► La variante de Torremolinos, en la provincia de Málaga (N-340), con 5,1 kilómetros de longitud, registra las mayores intensidades circulatorias, próximas a los 62.000 vehículos diarios. Precisamente aquí se han registrado disminuciones, tanto del número de accidentes como de muertos y heridos.

► En la provincia de Murcia se han escogido varios tramos de dos carreteras. En primer lugar, en la N-301, los 4,5 kilómetros correspondientes a la ronda Oeste de la capital, con intensidades de 20.000 vehículos; en

los 11,7 kilómetros correspondientes al Puerto de la Cadena, de la misma carretera, las intensidades son de 12.648 vehículos. Finalmente, en los nueve kilómetros de la variante de Lorca (N-340) las intensidades son superiores a los 8.000, aunque la accidentalidad ha bajado de una manera muy importante y no se han registrado muertos. Por el contrario, en los tramos anteriores el número de accidentes se mantiene o aumenta.

► En la provincia de Toledo (N-IV) en los 32 kilómetros desdoblados entre La Guardia y Madridejos, con intensidades cercanas a los 8.000 vehículos, aumentan los accidentes mientras que el número de muertos es inferior a la media de los tres años anteriores.

► El último tramo seleccionado, de 21,9 kilómetros, entre La Almunia de Doña Godina y los accesos a Zaragoza por la N-II, con una intensidad de 7.900 vehículos diarios, mantiene aproximadamente igual tanto el número de accidentes como el de muertos.

obtenidos durante 1989, año en que los citados tramos desdoblados ya estuvieron en servicio.

En el primer caso, se obtiene una media anual de los años 1986, 1987 y 1988 de 29 accidentes, de 2,54 muertos y de 51,15 heridos, mientras que en los mismos tramos ya desdoblados en 1989 el resultado es de 25,36 accidentes, 2,45 muertos y 45,72 heridos. Es decir, se obtienen unos porcentajes de reducción de la media del número de accidentes del 12,55 por 100, la media de las víctimas mortales ha descendido en un 3,54 por 100 y la de heridos en un 10,61 por 100.

En el citado estudio se destaca de modo especial que la accidentalidad aumenta de forma notable en los tramos calificados como enlaces, mientras disminuye de forma satisfactoria en los lugares en los que las travesías de las poblaciones han sido sustituidas por variantes.

Hay que tener en cuenta que los enlaces son zonas en las que dos o más carreteras se cruzan a distinto nivel. Incluyen plataformas que permiten realizar los cambios de una carretera a otra sin restricción alguna, o mediante limitaciones o paradas. Las vías que están afectadas por un enlace pueden ser principales (o de paso), que son las que conducen el movimiento más importante de tráfico, generalmente una autopista o una autovía, y transversales (o secundarias), que cruzan la carretera principal gracias al enlace. Pero en algunas ocasiones las últimas pueden tener importancia análoga a la carretera principal.

Por otra parte, en los tramos en los que se han producido desdoblamientos normales (es decir, los originados por la transformación de una carretera de doble sentido, en otra de sentido único), la accidentalidad se mantiene casi estacionaria, si bien se registra una tendencia a disminuir. De hecho, aunque los tramos estudiados no son totalmente representativos —por ser muy pocos kilómetros—, sin embargo, forman parte de grandes itinerarios y soportan intensidades crecientes de tráfico.

También se pueden establecer excepciones, como es el caso del tramo del Puerto de la Cadena, en la N-301, en el que la accidentalidad ha llegado casi a triplicarse. Pero, una vez más, hay que significar que el número de la muestra es tan poco significativo (cinco accidentes en 1986 y 14 en 1989) que resulta prematuro establecer hipótesis verificables.

Según el estudio llevado a cabo por la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la DGT, en el caso de las variantes se consigue plenamente la eliminación de la travesía y, por consiguiente, los accidentes típicos de las mismas; es decir, las colisiones por alcance originadas por una reducción súbita de velocidad, las colisiones frontolaterales provocadas por la irrupción en la calzada de vehículos que no respetan las preferencias de paso y, finalmente, los atropellos de peatones. Sin embargo, las salidas de la vía en las variantes son casi inexistentes, puesto que la velocidad de circulación es intrínsecamente baja.

EL PELIGRO DE LOS ENLACES

Por lo que a los enlaces se refiere, ya se ha mencionado que aumentan considerablemente la accidentalidad en la muestra estudiada y, de igual forma, la tipología del accidente. La posible explicación es que en los enlaces los cruces son a distinto nivel, muchos de ellos sin ningún tipo de restricciones, con lo que los conductores no acomodan la velocidad a los cambios de dirección que el enlace exige. Incluso se ha detectado que este mismo problema se presenta en los puestos de peaje de las autopistas. En estos lugares se producen múltiples salidas de la vía, fundamentalmente porque no se acomoda la velocidad a las circunstancias existentes, pero, sin embargo —como parece lógico—, no disminuyen proporcionalmente las colisiones a pesar de existir dos o más carriles para cada sentido, calzadas separadas y tráfico a distinto nivel.

Asimismo, hay que destacar que, en el estudio realizado, el estado de la calzada (seca/húmeda o mojada) ha tenido nula o escasa incidencia en la concurrencia de los accidentes.

La situación general que se viene registrando, apenas sin variación, en los últimos años es que uno de cada cinco accidentes mortales es una colisión frontal. En teoría, estos siniestros deberían eliminarse paulatinamente a medida que se ponen en servicio más tramos desdoblados. O, lo que es lo mismo, desaparecerían el 20 por 100 de los accidentes mortales si todas las carreteras tuvieran varios carriles para cada sentido de circulación.

Con los datos manejados hasta ahora se observa una disminución de las colisiones frontales —aunque se mantienen las colisiones laterales, fronto-



Los accidentes en los enlaces han sufrido un incremento importante.



Las autovías, con sus dos calzadas para cada sentido de la circulación, eliminan el accidente más mortífero: las colisiones frontales.

laterales y alcances—, aumentan las salidas de la vía y disminuyen los atropellos de peatones propios de las travesías.

Para Román Mosquera, de la Dirección General de Carreteras, es prematuro establecer conclusiones definitivas sobre la posible evolución positiva de la accidentalidad en las autovías, «aunque es evidente que se ha gana-

do en fluidez y velocidad». En cualquier caso, para el citado técnico del MOPU el principal problema de los accidentes tiene mucho que ver con el comportamiento humano. «Es el caso de los siniestros que se registran en los enlaces, porque los conductores que ruedan por la autovía no son capaces de facilitar las incorporaciones de otros vehículos.»



DONDE ESTA EL RIESGO

Otros lugares y situaciones específicas de las autovías se vienen perfilando también como peligrosos, y son tenidos en cuenta por el MOPU a la hora de buscar soluciones. Por un lado, el empleo de velocidades muy altas que sobrepasan los límites físicamente admitidos para el radio de las posibles curvas y los peraltes. La erradicación de las mismas implicaría, según el técnico del MOPU, nuevos trazados rectilíneos con unos costes excesivamente elevados.

Los inicios y finales de los tramos desdoblados, a pesar de contar con una señalización adecuada, se configuran como puntos conflictivos de las autovías. Incluso la primera curva tras un largo tramo recto se convierte en escenario de accidentes por más que sea amplia y esté perfectamente señalizada.

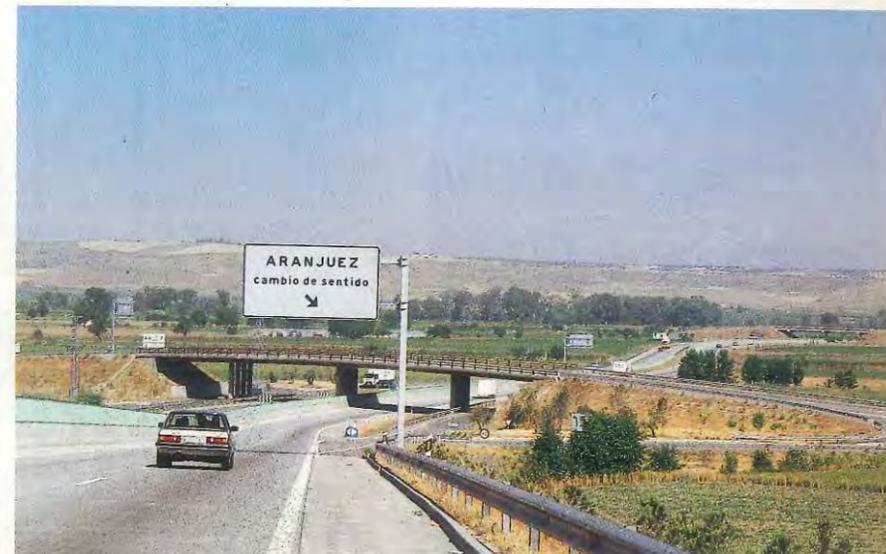
Por último, además de la potencial peligrosidad de algunos accesos a las autovías no controlados, como pueden ser hoteles, gasolineras, etcétera, en este tipo de vía se produce un accidente habitual, que es el de las colisiones laterales y frontolaterales en los adelantamientos triples (que intentan ser efectuados por dos vehículos a un tercero).

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: José RUBIO



Los accesos no regulados a la autovía, como es el caso de gasolineras, hoteles, etcétera, son peligrosos.

En el exceso de velocidad podría estar la explicación de los numerosos accidentes producidos en la variante de Aranjuez.



La velocidad tiene la culpa

El MOPU ha realizado un estudio minucioso de las causas de los accidentes que, habitualmente, se venían registrando en el kilómetro 43 de la carretera N-IV, que corresponde a una curva de amplio radio en la variante de Aranjuez. La conclusión, sin que para los técnicos del MOPU quepa lugar a dudas, es que el origen de los siniestros en ese punto es debido a un exceso de velocidad. A pesar de que la limitación es la genérica para una autovía, es decir, 100 km/h., técnicos del MOPU han efectuado distintos ensayos, en condiciones de carretera mojada, con tráfico denso y a 120 km/h., sin que se presentara ningún problema de inseguridad.

Por otra parte, se han efectuado distintas mediciones de la velocidad de los vehículos. Por un lado, el día 6 de abril del pasado año y en sentido Madrid, solamente el 10,75 por 100 de los 1.191 vehículos controlados circulaba dentro de los límites establecidos de 100 km/h. Por el contrario, el 36,02 por 100 circu-

lababa entre 101 y 120 km/h. y el 63,98 por 100 lo hicieron a más de 120 km/h.

Al día siguiente se efectuaron mediciones en sentido Ocaña a un total de 4.666 vehículos. El 94,95 por 100 de los mismos discurría a más de 100 km/h., y el 75,41 por 100 rebasaba los 120 km/h. Parecidos porcentajes se observaron en las mediciones a 2.227 vehículos que se dirigían hacia Madrid.

Sin embargo, posteriores mediciones efectuadas el día 11 de mayo arrojaron unos resultados dispares, ya que sólo el 34,79 por 100 rebasó los 120 km/h. No obstante, se atribuye la diferencia a que en la última medición existieron peores condiciones climatológicas y a la presencia del equipo de radar de la Guardia Civil de Tráfico solicitada a la DGT por el MOPU. Las primeras mediciones se habían efectuado con aforadores —sensores que se activan con el paso de los vehículos— y sin la presencia de la Guardia Civil de Tráfico.

La III Semana del Seguro dedicó dos mesas redondas al sector del automóvil

Menos accidentes, menor crisis del seguro



La necesidad de incrementar los niveles de Formación Vial (no siempre mediante la imposición de una nueva asignatura en las escuelas), como medio para reducir los accidentes de tráfico, y la decidida recomendación de UNESPA para la aplicación de sistemas bonus-malus de forma simultánea por todas las compañías aseguradoras, y otras medidas tendentes a rebajar la siniestralidad como solución a la crisis del seguro del automóvil, fueron las principales conclusiones de las dos mesas redondas sobre el mundo del automóvil celebradas con motivo de III Semana del Seguro, organizadas por UNESPA en Madrid.

La primera de estas mesas, organizada por la revista TRAFICO y moderada por su director, Jesús Soria, tenía el atractivo título de «Accidentes de tráfico. ¿Quién tiene la culpa?», pero los participantes obviaron rápidamente esta cuestión (se mostraron prácticamente de acuerdo en que tienen una causa múltiple, aunque reconocieron la gran importancia del factor humano) para pasar a analizar la cuestión de cómo evitarlos, más importante que buscar un culpable.

Miguel Muñoz, director general de Tráfico, tras recordar que el 85 por 100 de los conductores no cometen infracciones que, potencialmente, producen accidentes, señaló que prefería «la crítica, aunque fuese en muchas

oportunidades injusta, que la situación de indiferencia que vivía anteriormente la sociedad española sobre los accidentes de tráfico». Además, Miguel Muñoz negó la escasa calidad de la seguridad vial española: «No es verdad que la seguridad vial en España sea tercermundista. No obtenemos los mismos resultados que en Gran Bretaña, pero tiene mejor nivel que países como Yugoslavia, Portugal o Grecia y, por supuesto, muy por encima de los países de verdad del Tercer Mundo».

El director general de Carreteras del MOPU, Rafael Fernández, restó importancia al factor vía en los accidentes al señalar que, pese al esfuerzo inversor del Gobierno y la puesta en marcha de carreteras y autovías

nuevas, se mantuvo el número de accidentes. Además, recordó que no se puede construir carreteras 100 por 100 seguras, porque, según sus propias palabras, «¿Para qué coches? ¿Para los de ahora o para los que fabrique la industria en cuatro o cinco años?».

Juan Lazcano, director general de Infraestructura del MOPU, confirmó el dato de no descenso de los accidentes (incluso afirmó que se incrementaron en las autopistas) y aseguró que se trata de un fenómeno ligado a la velocidad y el alcohol.

ARTISTAS BUENOS Y MALOS AL VOLANTE

Salvador Serviá, piloto deportivo, señaló que la circulación debe conjugar el dominio de la técnica del vehículo y compartir la vía con los demás usuarios. «Todos somos artistas detrás del volante —ejemplarizó Serviá—, pero a la carretera salimos los artistas buenos y los malos.» Nuestro mejor piloto de «raids» centró el problema en algo que posteriormente acorda-

ron: la educación. Serviá dijo que «en las escuelas, lo que se está preparando a los niños en educación vial durante la EGB no es gran cosa. Yo limito el problema al Ministerio de Educación». Además, Serviá pidió no sólo una formación mayor, sino «unos reciclajes para los conductores, ya que hay nuevas cosas que no aprendimos y otras que se nos olvidan».

Por su parte, Félix Lázaro, editor de una revista del motor («Motor 16»), prefirió entrar en la cuestión de las responsabilidades, y, tras reconocer la necesidad de mayor educación, de mejorar las carreteras y la señalización, se preguntó: «La señalización en las carreteras españolas es un desastre, una verdadera trampa para el conductor. ¿Quién es el responsable?».

Estanislado Chaves, presidente de ANFAC y de Peugeot, se mostró orgulloso de la evolución de los elementos de seguridad incorporados a los automóviles, que han evolucionado más y mejor que las carreteras y el elemento humano, «y desearíamos que estas mejoras tuvieran un reflejo en la

accidentalidad». Chaves culpó grandemente a «los quince años de absoluta desgana en la mejora de carreteras» como culpables de los accidentes. Para el presidente de ANFAC, la receta para disminuir la accidentabilidad pasa por «enseñar a respetar la Ley y el derecho a los demás, y no sólo en la conducción» y en «respetar no sólo la propia seguridad, sino la de los demás».

Estanislado Chaves recordó la aportación, en forma de impuesto, que el automóvil realiza al Estado y el poco dinero que de esta cantidad revierte a las necesidades de este sector (mejora de carreteras, señalización, rapidez burocrática, etcétera) y recordó la importancia que éste tiene para nuestro

do como ejemplo el dato de que el 50 por 100 de los vehículos que deberían haber pasado la ITV no se habían presentado. Señaló también que había bajado la calidad de la señalización en las carreteras de la red estatal y que las campañas de seguridad emprendidas por la Administración habían sido contrarrestadas por la publicidad de los fabricantes de coches. Por último, apeló a la responsabilidad de todas las partes implicadas y afirmó que si la verdadera pretensión de todos era bajar la mortandad en circulación, había que reforzar los métodos de seguridad en los coches, mejorar las carreteras y llevar la seguridad a las escuelas («llevar la educación vial a las escuelas y más allá,



país, pidiendo un mejor trato que el actualmente recibido.

INVESTIGACION Y CO-RESPONSABILIDAD

Antonio Estrada, director del Departamento de Investigación del centro de MAPFRE en Avila, se refirió a la importancia, como factor de riesgo de cara a un posible accidente, de las reparaciones. Pidió que se dotara a los talleres no sólo de la tecnología para reparar correctamente, sino de los medios para hacerlo, aplicando los resultados de las investigaciones. Para Antonio Estrada, la prevención de los accidentes debería apoyarse en tres «patas»: formación vial, aplicación de la investigación y leyes que obligen a aplicar estos adelantos.

Adolfo Varela, representante para Transportes y Circulación de la UCE (Unión de Consumidores de España), explicó que «la circulación es una de las mayores epidemias de nuestro tiempo» y acusó a las autoridades de cierta laxitud en la vigilancia, ponien-

hasta convertir las carreteras en un espacio de solidaridad»).

Amando de Miguel, con la experiencia del trabajo sociológico que acaba de realizar para la DGT, señaló que ninguno de los tres factores (humano, vía y vehículo) es predominante, pero «resulta más barato actuar sobre el individuo que sobre las carreteras». De Miguel pidió una reforma en la estadística y una mejora en la información, tanto pública y general como la específica en las carreteras (por ejemplo, sobre la proximidad de un punto negro o curva peligrosa).

EL PELIGRO DE LA LOGSE

Miguel Muñoz volvió a insistir en la importancia que la DGT da a la formación vial en las escuelas y señaló que, aunque tenía un nivel de implantación alto, «cualitativamente no está bien». Además, Muñoz se mostró preocupado porque la LOGSE no mencione para nada la educación vial y pidió la colaboración de todos los implicados en las campañas de seguridad vial.



En las dos mesas, acuerdo total: hay que reducir la siniestralidad mediante Educación Vial.



Por último, tras comentar múltiples factores (como las ITV, el fallido plan de achatarramiento, etcétera), Salvador Serviá volvió a incidir en la educación vial con un aspecto novedoso: «La formación vial pasa por la escuela, pero no sólo como una asignatura, sino que, por ejemplo, en matemáticas en vez de problemas de ferrocarriles se pongan problemas de automóviles».

La segunda mesa redonda, «Crisis en el seguro del Automóvil», tuvo un carácter mucho más técnico e interesante para los asistentes a la Semana del Seguro. Pedro Luna, subdirector jefe de siniestros de Winterthur y moderador de la mesa, apuntó que la formación, la prevención, la adecuación a la normativa europea y la aminoración del daño (mediante la prevención) son los elementos necesarios para atacar esta crisis.

José Carlos Wassman, vicepresidente del Centro Zaragoza, apuntó la necesidad de implantar criterios técnicos (baremización de tiempos y precios surgidos de la investigación de aquel centro) y la formación de talleres y peritos técnicamente, como medios para paliar una parte de esta crisis, como es el incremento de los costes de reparación, ya que el 95 por 100 de los accidentes eran sólo de daños materiales.

José Villalba, presidente del Centro de Estudios de la Asociación de Peritos Tasadores, coincidió con Wassman en la necesidad de modificar un sistema de peritaje «arcaico y obsoleto» y los sistemas de reparación. Asimismo, apeló a la responsabilidad de las aseguradoras para que los casos afectados por la despenalización parcial no vayan a juicio y se solucionen mediante acuerdos entre las propias compañías.

Carlos Alonso, director de programas económicos de la UCE, se mostró especialmente preocupado por el coste social de los accidentes, que cifró en torno al billón de pesetas anual. Apuntó como soluciones a la crisis la educación, la mejora de las infraestructuras, las autoescuelas, un mayor rigor sancionador, el incremento de los centros de investigación, un peritaje independiente, la homologación de las indemnizaciones, la mejora de la gestión, el abaratamiento de los costes de reparación y sanitarios, la aplicación del sistema bonus-malus y la necesidad de utilizar la declaración amistosa. No obstante, Carlos Alonso se negó «a que los más débiles, que en este caso son los consumidores, paguen los platos rotos de la crisis», al incremento indiscriminado de las tarifas de los seguros «y a la adopción unilateral de los baremos para saber quién es un conductor bueno y quién es malo».

BONUS-MALUS Y FICHERO: TODOS A LA VEZ

El gerente de UNESPA, Jesús Sainz de los Terreros, no quiso hacer referencias constantes a las crisis y se planteó hacer un recuento de acciones de UNESPA para mejorar la situación. Así, mencionó la reestructuración de UNESPA, las negociaciones sobre las tres directivas europeas que se avecinan, la colaboración con la DGT y el Centro Zaragoza para la baremización, la colaboración con las ITV.

Además, Sainz de los Terreros mostró la intención de UNESPA de que las aseguradoras exijan el certificado de haber pasado la ITV, cuando sea obligatorio, para la concertación de la póliza. Asimismo, se mostró partidario de la implantación del sistema bonus-malus y del fichero de automóviles por parte de todas las compañías y, además, de forma más o menos simultánea.

Por su parte, Miguel Muñoz, también invitado a esta mesa, ofreció toda la colaboración de la DGT en distintos aspectos como medio para solucionar una crisis de la que llevaba oyendo veinte años.

En este sentido, elogió a las compañías de seguros, «porque opino que la seguridad vial es cosa de toda la sociedad y quien mejor recogió el guante que lanzó la DGT fue el sector del seguro». Así, ofreció la colaboración de la DGT en prevención, poniendo a disposición la pista de ensayos, el centro de Educación Vial de Salamanca, la experiencia acumulada en la formación de Fuerzas Armadas y, en Móstoles, la escuela de conducción, con amplia experiencia en pilotos de alto riesgo.

Por último, José Cercós, presidente de la agrupación de automóviles de UNESPA, se mostró también partidario de recargos y primas para los buenos y malos conductores, pero negó que las compañías se estuvieran oponiendo a la contratación de seguros por parte de los jóvenes, aunque la admitió en determinadas coberturas (todo riesgo o daños propios) y compañías muy determinadas, quizá, pero que no se trataba de una práctica habitual. Cercós aseguró que descartar a los jóvenes no es una buena estrategia, que, incluso, va en contra de los propios intereses de las compañías.

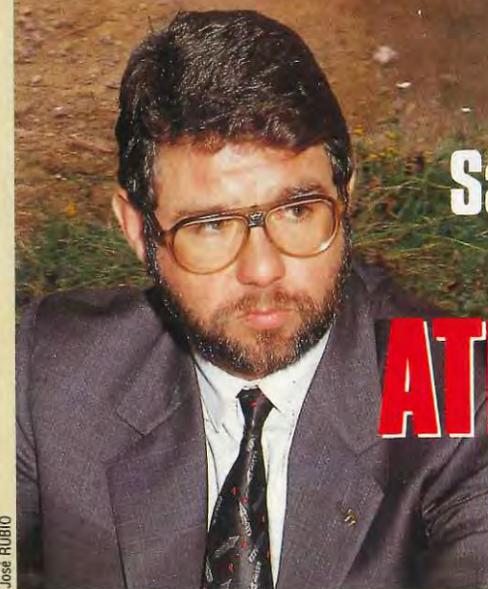
J. M. M.

Fotos: José RUBIO y Miguel GARROTE

del MOTOR

Motor 16

NUESTRO MEJOR PILOTO DE «RAIDS» ANALIZA EL COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES



Salvador Serviá: «LA FALTA DE ATENCION, EL ERROR MAS COMUN»

José RUBIO

Salvador Serviá es, por resultados y fama, nuestro mejor piloto nacional en lo que a «raids» se refiere. Ahora, mientras prepara los nuevos Range Rover T2 (todoterreno mejorado) para participar en la Baja Aragón y los rallies París-Moscú-Pekín y, por supuesto, en el París-Dakar, ha contado a TRAFICO algunas de las

formas de mejorar la conducción convencional, los errores más habituales de los españoles, cómo corregirlos... Al mismo tiempo, Serviá también da un repaso al automovilismo deportivo español y las causas de los grandes resultados que están obteniendo los pilotos españoles.

Salvador Serviá.

SALVADOR Serviá es nuestra máxima esperanza de cara a lograr un éxito resonante en el rally por excelencia: el París-Dakar, donde en los últimos años ha logrado ya excelentes clasificaciones. Este piloto, que cree que es necesaria una buena dosis de pasión para practicar el automovilismo como deporte, es, sin embargo, muy consciente de que «hay que cambiar la forma de conducir de los españoles, dada la actual situación del tráfico».

—¿Cómo conducimos los españoles, Salvador?

—Hay que considerar dos facetas: Una, la formación del conductor, en la que hay un verdadero problema, digamos, con el conductor medio. La segunda es la formación de un auténtico parque automovilista, aunque se haya formado con retraso respecto a los países europeos. De todas formas, yo tengo mucha fe —y lo estoy viendo todos los días— en la capacidad de reacción del carácter español, en su gran capacidad de improvisación para solucionar situaciones límite mejor que otras gentes más del Norte de Europa. Esto hace que, en determinados momentos, tengamos más facilidad para hacer filigranas y salir del paso, lo cual puede compensar otros defectos.

—Sin embargo, en el automovilismo deportivo son los pilotos nórdicos quienes han dominado las competiciones.

—Eso no es incompatible con lo que he dicho de que tengamos un carácter más adecuado. Allí no sólo han tenido antes una formación como conductores, sino también escuelas de formación deportiva y oportunidades de practicar la conducción en situaciones delicadas, como puedan ser la nieve y el hielo. Es normal que hayan salido pilotos superiores, porque hace veinte años que han formado escuelas para que los jóvenes se convirtieran en campeones y aquí, en España, no se han creado.

—Entonces, ¿el panorama del deporte del motor en España es bueno?

—Sí, porque esas mismas cualidades que tenemos los españoles para circular, las tenemos para competir. Y se está demostrando, también con retraso, pero día a día, en las especialidades en las que la capacidad de improvisación es necesaria. Estamos siendo campeones del mundo en motociclismo, habiendo comenzado tarde y con unos circuitos llamémoslos indignos; y tenemos un montón de campeones, lo cual demuestra que el carácter español es válido. Y en el mundo de las cuatro ruedas, lo mismo. No tenemos aún un español en primera línea de la F-1. No ha habido

una escuela suficiente, lo que dificulta aún más el tema, pero en algo tan difícil como el Campeonato del Mundo de Rallies, que ha sido coto de los finlandeses durante años, tenemos a Carlos Sainz que aún no es campeón, pero que, estoy seguro, lo va a ser muy pronto. Lleva dos años ahí, de «tú a tú» con esta gente que, teóricamente, era inalcanzable. Yo creo absolutamente en las posibilidades de los españoles y de los latinos para este tipo de competiciones.

CUALIDADES Y MEDIOS

—¿Qué dirías a los chicos jóvenes que quieren iniciarse en el mundo del motor?

—Es un mundo muy difícil, porque se necesitan unos medios especiales para triunfar. No basta con cualidades personales, sino que es necesario tener a tu disposición unos medios que

el futuro, es muy económico; mucho más de lo que la gente cree.

—¿Se necesitan unas cualidades físicas especiales?

—Se puede salvar casi todo. Hay que tener unas cualidades innatas, sin las cuales, evidentemente, lo que no se será es campeón. Si no se poseen unas cualidades de máximo nivel, no se ganará; pero se puede ser un deportista respetabilísimo y disfrutar mucho. Incluso vivir de la competición. Se ha de ser una persona a la que le guste mucho el coche y con unas buenas cualidades físicas, especialmente resistencia. Más que nada, como se trata de un deporte en el que se cosechan más derrotas que triunfos —especialmente al principio—, hay que ser muy consistente mentalmente.

—¿Una moral «a prueba de bomba»?

—Sí, sí. Y para continuar, una auténtica pasión. Es indispensable una



Participar en competición no resulta demasiado caro. Ganar es prohibitivo.

son costosos, y cuesta demostrar la valía para que te faciliten estos medios. Yo diría a los jóvenes que disfrutar, participar y aprender es mucho más económico de lo que creen. Lo que es auténticamente caro en competición es ganar. Pero, para ver el propio valor, la afición y la pasión, existen fórmulas (carreras de promoción, challenges, campeonatos de marcas) que antes no existían, que permiten que, un fin de semana corriendo una determinada competición automovilística en estos niveles bajos, no sea más caro que otras actividades corrientes. Intentar ganar es prohibitivo. Competir, aprender, disfrutar, compararse, convencerse uno mismo de si aquello nos gusta y de si va a ser capaz de trabajar para

pasión en todos los niveles de la competición.

—Hay una especie de mito que hace pensar que la conducción deportiva es tremendamente distinta a la conducción normal. ¿Es cierto?

—No. Las variantes son las mismas. Los coches de carreras tienen volante, acelerador, frenos y cambio de marchas; se mueven de la misma manera y hay que tomar las curvas sin exceso de velocidad, porque, si no, te vas fuera. La ventaja en competición es que se trata de circuitos preparados para emplearse sin otra gente circulando, si no está compitiendo; entonces, los planteamientos son totalmente distintos. Otra cosa es la preparación, utilización y rendimiento de los coches; ahí cambian



La conducción deportiva ayuda mucho de cara a la conducción «convencional» segura.

mucho las cosas. Pero el hecho de conducir no es tan diferente. La persona que está capacitada para conducir, también lo está para competir y viceversa.

—Lo que sí conocéis mejor son las capacidades del coche y algunos trucos...

—... Que nos sirven para ganar. Un conductor normal puede competir y es apto, pero le costará ganar. Es cierto que hay que tener unas aptitudes personales; pero, hoy en día, para poder ganar hay que dominar una técnica apuradísima de puesta a punto de los vehículos y de su manejo. Para esto sí que no está preparado el conductor normal.

—¿La conducción deportiva te enseña a valorar tu coche y, en definiti-

va, a mejorar tu conducción convencional?

—Evidentemente, es una faceta importantísima para la competición. No podrás ganar si no sabes utilizar el vehículo adecuadamente y exigirle donde se puede hacerlo. Un porcentaje elevadísimo de retiradas en carrera se debe a averías mecánicas, que vienen como consecuencia del abuso. En la vida cotidiana ayuda mucho, ya que, claro está, cuando has hecho cosas difíciles, las fáciles cuestan menos.

LA FALTA DE LA ATENCION

—¿Cuál es, en tu opinión, el error más común del español al volante?

—La falta de atención. La circula-

ción es hoy muy complicada en relación a la existencia de otros vehículos en la misma vía. Esto requiere una atención especial y constante. Yo creo que todo el mundo sabe muy bien lo que hay que hacer y cuando se hace algo que no se debe es porque no se estaba suficientemente atento.

—¿Cómo podemos corregirlo?

—Dando importancia a que circular va siendo cada día más un hecho que nos impone el ritmo de vida, tal y como la tenemos organizada. Tenemos que concienciarnos de que es un problema serio, que tiene serios riesgos y dificultades y que, por tanto, tenemos que tomar unas actitudes al respecto. Y la primera de ellas es estar atentos a lo que estamos haciendo.

—¿Sería conveniente que el conductor conociera mejor su vehículo, las reacciones, la mecánica, etcétera?

—No tiene por qué conocer completamente la mecánica del automóvil. Sí debe saber cómo utilizar algunos elementos, que son los que dan seguridad o los que van a crear inseguridad. Con respecto al mantenimiento, únicamente debe saber cuándo llevarlo a revisión, porque allí se lo hacen todo, sin tener que entrar en detalles de si debe o no apretar tal o cual tornillo. Sí debe tener conocimientos sobre la presión correcta de los neumáticos y saber que los frenos, si están usados, hay que renovarlos. Hay una serie de técnicas que el conductor, por normal que sea, por más al margen de la competición que se encuentre, es indispensable que domine, para estar actuando con seguridad en todo momento.

—Por último, ¿qué recomendaciones harías a quienes quieran mejorar su conducción?

—En mi opinión, lo más importante es hacer kilómetros. Lo más difícil es pasar de la teoría a la práctica y la única forma de hacerlo es circulando. Tal y como están las carreteras de puntos negros y de dificultosa la circulación, lo que principalmente debemos aprender todos —y me pongo el primero— es a conducir a velocidades diferenciadas. Ahora, todos estamos conduciendo «a piñón fijo», a una velocidad constante por todos los lugares. La velocidad debe crecer y decrecer en función de lo que ocurre en la carretera. Tenemos que disminuir la velocidad mucho más en cruces conflictivos y en las travesías de los pueblos. Hoy, los coches son una maravilla y tienen una capacidad fenomenal para frenar, reducir la velocidad y posteriormente recuperarla. Pero nos falta hábito. Yo diría que las recomendaciones más importantes son velocidad variable y atención.

Juan M. MENENDEZ

Termostato

LOS problemas con el sistema de refrigeración se acentúan, como es lógico, con las altas temperaturas exteriores del verano. El mejor cuidado que podemos tener en este aspecto con nuestro vehículo es limpiar a fondo el radiador, tanto por su parte externa como interna. Cambiar el líquido de la refrigeración, y colocar otro de las mismas características, también es otra operación apropiada en estas fechas, y debe de realizarse aun cuando la palabra anticongelante en el envase nos suene a desfasada (los líquidos refrigerantes no sólo son anticongelantes, sino antioxidantes, etcétera).

Si, de todas formas, nuestro indicador de temperatura nos indica un nivel excesivo, es decir, por encima de 95 grados en los circuitos abiertos y sobre los 100 grados en circuitos cerrados (esta diferencia se debe a que en los circuitos herméticos de los coches modernos el agua de refrigeración no hierve a 100 grados, sino a superior temperatura debido a la sobrepresión del circuito, en el que el agua puede estar a 110 grados y por ello jamás deben abrirse con el motor caliente), tendremos que pensar en un fallo que puede tener su origen en el propio circuito o ser ajeno a él y deberse a un mal funcionamiento del motor. En el primer caso puede que el indicador no funcione correctamente, o que el termostato no abra su válvula correctamente. Si el radiador está limpio, el motor vemos que funciona correctamente y no tenemos sospechas de que la bomba del agua funcione mal, no estará de más que realicemos una revisión del termostato, e incluso podemos suprimirlo durante unos momentos para comprobar si efectivamente la anomalía se debía al mismo.

Funcionar sin el termostato sólo se justifica como comprobación, porque de hacerlo continuamente perjudicamos al motor. Quitar el termostato es una clásica chapuza de taller o de mecánico desaprensivo, que no elimina la causa de un funcionamiento incorrecto, sino que simplemente lo retrasa y lo disimula. A cambio, el motor tarda más en calentarse y al funcionar mucho tiempo en frío sufre unos desgastes muy superiores a los normales.

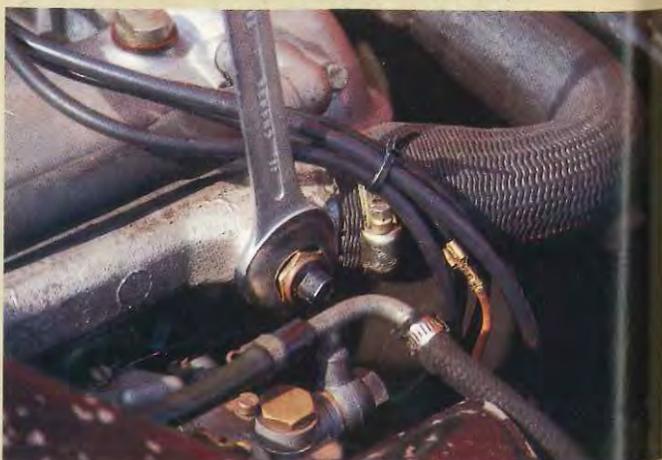
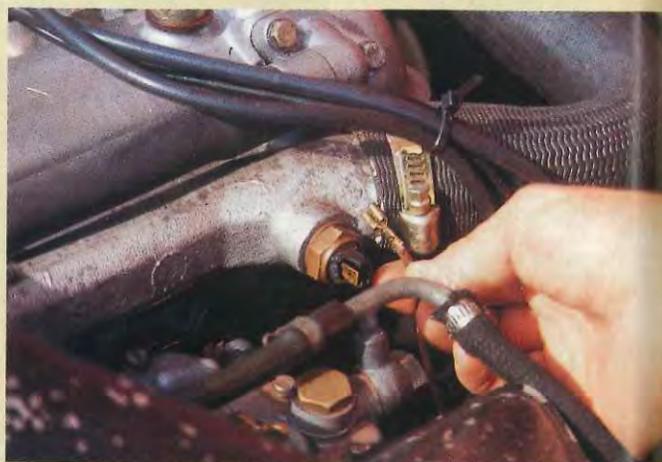
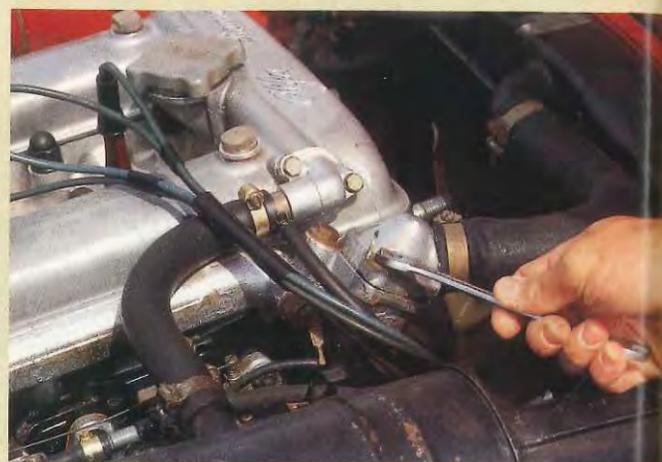
Juan Antonio DE LA RICA

Si el agua en el circuito se encuentra demasiado fría o demasiado caliente, es que el indicador no funciona bien o que sucede algo anormal con el termostato (no abre, no cierra o no existe).

En algunos modelos de automóviles, la colocación del termostato suele ser algo difícil de localizar, pero lo normal es que se sitúe en una zona accesible y que sea fácil de trabajar. Siguiendo el circuito, el termostato se suele colocar a la salida del líquido de refrigeración del motor.

El termocontacto es otro mecanismo que igualmente puede estropearse, simplemente porque sus contactos estén sueltos, su cable tenga un roce y haga masa, etcétera. Cuando lo desconectamos, podemos comprobar si el indicador del cuadro funciona haciendo masa con el terminal, en cuyo caso la aguja se desplaza al máximo.

La sustitución de un termocontacto, que además no es una pieza cara, no suele plantear más problemas que la localización del mismo y la disposición de una llave de la medida adecuada.

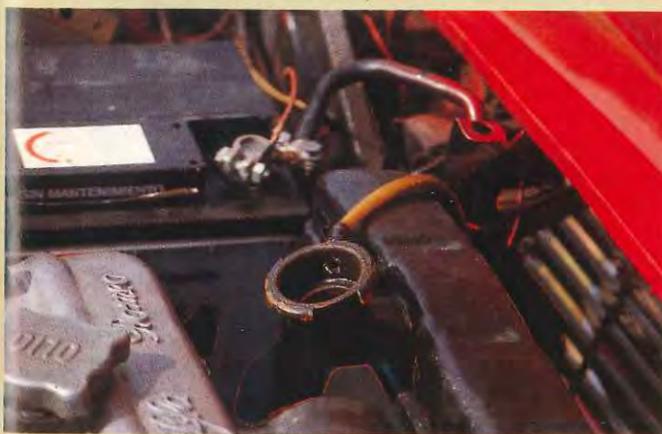


En ocasiones el termostato se sitúa al final de un manguito, pero en otras se coloca en un compartimento especial, cuya tapa tiene una junta para que no se produzcan pérdidas. Es necesario tener mucho cuidado para no romper esta junta.

Se puede comprobar si el termostato abre y cierra calentando agua en una cazuela; pero además de ver esto, es útil fijarse en los números que marcan la temperatura a la que abre, que puede ser incorrecta.



En muchas ocasiones simplemente un purgado del circuito nos soluciona un problema de calentamiento. Si en el circuito hay burbujas, la bomba puede funcionar mal, así que purgar y comprobar que no hay aire es una operación sumamente interesante.



DESPUES de terminar, el radiador o el depósito de expansión deben de rellenarse con líquido refrigerante, que además será anticongelante, mejor que con agua sola, ya que ese líquido contiene aditivos para preservar todo el circuito de la corrosión.

Sin refrigeración

Poder construir un motor que funcione sin refrigeración supone una pequeña revolución en el campo de la mecánica. Si se elimina el sistema de refrigeración, un motor resulta más sencillo, más ligero, más barato y con un rendimiento más alto, porque por una parte no hay pérdidas mecánicas en todo el sistema de refrigeración, y por otra desaparece la pérdida energética que supone el calor robado por este sistema. Las ventajas de un motor sin refrigeración no terminan, con todo, ahí; al mismo tiempo sería mucho más fácil diseñar un automóvil provisto con este tipo de motor, ya que, además de ser más pequeño, se podrían suprimir las tomas exteriores de aire de refrigeración, mejorando de esta forma el coeficiente aerodinámico. En fin, un motor que no necesite sistema de refrigeración es el sueño de un ingeniero. Pero, ¿es posible conseguir un motor de este tipo?

Hasta hace muy poco tiempo la respuesta a esta pregunta era completamente negativa. En los últimos años, sin embargo, los importantes avances en cerámicas estructurales han logrado materiales de este tipo en los que casi se elimina su principal defecto, la fragilidad. Con cerámicas resistentes al choque y al mismo tiempo al calor, la industria japonesa acaba de presentar un modelo diesel experimental sin sistema de refrigeración. El motor es un V-6 de 3 litros, que alcanza una potencia máxima de 180 CV gracias al empleo de dos turbocompresores y dos recuperadores de calor que mueven sendos generadores eléctricos. En este motor son de material cerámico las camisas, parte superior de los cilindros, válvulas, parte de la culata y conductos de admisión y escape. El empleo de dos generadores eléctricos es posible gracias a la superior temperatura de salida de los gases.

Suzuki VITARA



NOTA MEDIA: 6,7
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,2

DATOS TECNICOS

MOTOR:

Posición: Longitudinal.
Cilindros: 4.
Cilindrada: 1.590 c.c.
Alimentación: Con carburador.
Carburante: Gasolina normal.
Depósito: 42 litros.
Potencia máxima: 75 CV a 5.250 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: Trasera, con posibilidad 4 x 4.
Caja de cambios: 5 velocidades, sincronizadas, y marcha atrás.
Embrague: Monodisco.

FRENOS

Discos delanteros y frenos traseros de tambor con zapata primaria y secundaria. Válvula sensora de carga.

SUSPENSION

Delantera con amortiguadores independientes con muelles helicoidales; la trasera, con articulación libre con horquilla central y muelles helicoidales.

DIRECCION

Tipo: Tuerca de bola.
Diámetro giro: 9,8 metros.

RUEDAS

Llantas: De acero, opcional aleación de aluminio y cromadas.
Neumáticos: 159 R 15.
Peso: 1.450 kg.
Longitud: 3,6 m.
Anchura: 1,6 m.
Altura: 1,6 m.
Maletero: Incorporado en interior habitáculo.
Precio final: 1.679.920 ptas. Modelo VA, con techo metálico en versión estándar.

autoplsta

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

Comentario.—Habida cuenta de que una gran proporción de los todo-terreno se usan principalmente (cuando no exclusivamente) en ciudad, Suzuki ha fabricado un vehículo pensado para este tipo de uso: el Vitara. Los mayores problemas que plantea un todo-terreno en ciudad son su consumo y el manejo de la dirección, al margen de la accesibilidad o la casi inexistencia del maletero. El Vitara intenta atajar estos problemas con un peso contenido, desarrollos más bien largos, y un motor no excesivamente apretado, por una parte, y la posibilidad de montar dirección asistida, por otra. Si en este último caso la solución es plenamente eficaz, en cuanto al consumo no se han conseguido unos resultados plenamente satisfactorios. Por otro lado, su relativamente potente motor permite desplazarse por carretera al ritmo de un turismo medio, y el tarado de la suspensión consigue un mínimo de comodidad de marcha en buen asfalto. Pero, a la postre, el Vitara sigue siendo un coche de campo. Sus aptitudes «trialeras» son muy buenas, sube con facilidad y sólo tiene en su contra la configuración de sus bajos. El terreno que le es más favorable son los caminos rápidos de tierra.

LO BUENO

- Suspensión.
- Estética y aerodinámica.
- Prestaciones dignas.

LO MALO

- Maletero muy pequeño.
- Consumo elevado.
- Reductora muy larga.

aut

Estética	8
Acabado	8
Habitabilidad	6
Maletero	3
Confort	7
Instrumentación	7
Equipamiento	7
Potencia	8
Elasticidad	8
Cambio	8
Velocidad punta	7
Aceleración	7
Consumo	5

Comentario.—Después de haber sido fabricado y comercializado por su antecesor, el Vitara es un vehículo más versátil y polivalente, nueva, de aspecto joven y moderno. Se caracteriza por su estabilidad y firmeza. Aporta una estabilidad de tipo McPherson, montada con barra estabilizadora, muelle trasero con muelles y amortiguador. El motor de 1.600 c.c., rinde una potencia suficiente para mover con agilidad el vehículo.

Su interior ha sido cuidadosamente diseñado y cuenta con suficiente espacio para la conducción. En cuanto a la conducción, se desenvuelve con mayor facilidad en terrenos de montaña, que por su configuración, aunque en líneas generales, es bastante equilibrado a un

LO BUENO

- Prestaciones.
- Estabilidad.
- Equipamiento.

LO MALO

- Consumo elevado.
- Maletero pequeño.
- Plazas traseras.

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO
PARA
ALUMNOS
Y
PROFESORES
NUMERO 36

Coordinación
Juana Sánchez

CAMPAMENTOS Y EXCURSIONES DE VERANO, LUGARES
IDEALES PARA APRENDER Y DIVERTIRSE

Ideas para jugar con seguridad



En un campamento, lo más importante es jugar. Nosotros os ofrecemos ideas interesantes y entretenidas para diversos juegos.

Llega el verano. Acaba el curso y todos tendremos más tiempo libre. Es probable que algunos días de las vacaciones los pases en un campamento o en colonias. Si no es así, seguro que al menos irás de excursión. Nosotros te proponemos ideas y juegos para que

aprendas y recuerdes, en clave de educación vial, todo lo necesario para que te muevas sin peligro por calles y carreteras. Son juegos para ti y tus amigos. Manos a la obra: aprender también es divertido.

Ideas para jugar con seguridad

PROBABLEMENTE, el verano es la época del año que cualquier escolar como vosotros calificaría, sin pensarlo dos veces, de «maravillosa» —si exceptuamos, claro está, aquellos «flojitos» durante el curso, que tendrán que aprovechar las vacaciones para estudiar—. Lejos del colegio, el mayor tiempo libre nos permite divertirnos y jugar, pero también aprender y conocer el medio donde uno vive. Es un buen momento para realizar actividades de ocio y tiempo libre: campamentos, colonias y excursiones donde podemos relajarnos a la vez que adquirir nuevos conocimientos fuera de la rigidez de los libros de texto.

Este mayor tiempo posible supone, por otra parte, que la calle sea un lugar mucho más transitado que en los grises días del invierno. Por eso, nos será muy útil recordar aquellas lecciones del temario de Sociales que hemos visto durante el curso sobre los sitios por donde debemos andar los peatones, cómo circular en bicicleta, qué significan las señales y los semáforos. ¿Os acordáis? No, no se trata de volver a abrir el libro y ponerse a estudiar, sino de realizar juegos y actividades para divertirnos a la vez que «refrescar» la memoria.

Pensad que es muy importante que tengáis en cuenta las normas de tráfico para andar sin peligro. Desde aquí os proponemos ideas «superguays» para llevar a cabo con un grupo de amigos en tu lugar de vacaciones. Con ellas, jugando, recordaréis cosas y aprenderéis otras nuevas. Si vas de campamento o colonias, quizá los monitores te propongan éstas u otras parecidas. Si no se les ha ocurrido, tú puedes decirse lo.



Siempre hay que recordar el significado de las señales que podemos encontrarnos. Reproducir las en cartulina es un juego divertido.



Si hacéis carteles y los distribuíis por el campamento, servirán para indicar lo que hay que hacer y para que todos respeten las normas.



Un cuadernillo de seguridad vial, que se puede hacer a diario como un periódico, es un buen momento para trabajar juntos.

GRUPO RESPONSABLE

Si vas de excursión o de campamento, puedes formar parte de un grupo de chicos encargado de cumplir y hacer cumplir las normas a los demás. ¿Cómo?

- Haciendo que todo el mundo conozca las normas más importantes, elaborando murales y esquemas que digan lo que hay que hacer para andar sin peligro por carreteras y calles.

- También podéis construir señales de tráfico y colocarlas por todo el campamento. Por ejemplo, podéis hacer señales de «dirección obligatoria» para colocar en las duchas y servicios, «dirección prohibida» en los lugares donde no se pueda acceder, «ceda el paso» donde

se crucen dos caminos y todas aquellas que os parezcan útiles.

- Investigar a vuestro alrededor y trazar los itinerarios más seguros para realizar las excursiones previstas.

- Encargaros de la seguridad de todos los componentes del campamento en los desplazamientos, estando pendientes de los sitios por donde hay que cruzar, de que todos circulen por la izquierda en carretera, de ir debidamente iluminados si tenéis que volver por la noche, etc.

- Inventar lemas y diseñar posters indicativos para los chicos y los monitores, y también para los padres el día de la familia.

- Adaptar juegos de mesa (como «la oca», el parchís, una baraja de cartas o puzz-

les) para, jugando, aprender y recordar las normas y señales más usuales.

- Podéis proponer un taller de educación vial e insertar en el periódico del campamento lo más importante de cada día en cuanto a estas actividades y contar cómo han transcurrido las excursiones y salidas, cuáles han sido los preparativos, si se han cumplido las normas, si ha habido algún incidente, etc.

- Además, podéis hacer un cuadernillo con datos del entorno, estudiando el sitio donde está situado el campamento, tanto desde el punto de vista geográfico o histórico como destacando la situación concreta del tráfico: carreteras más importantes, vehículos que pasan a la

hora, señales de tráfico que hay, puntos peligrosos, las zonas de acceso más seguras tanto para peatones como para conductores, etc. Puede ir ilustrado con fotos o con dibujos.

- El cuadernillo puede incluir otros detalles, como cuáles son las tiendas más cercanas, los lugares de diversión, dónde está situada la estafeta de Correos, la Policía, la Cruz Roja, y alguna anécdota vivida por vosotros y otros amigos del campamento.

- Otra idea que podéis proponer es la de escribir entre todos algún artículo sobre vuestra experiencia y vuestro trabajo en este aspecto de seguridad vial, para que lo publiquen en la prensa local.

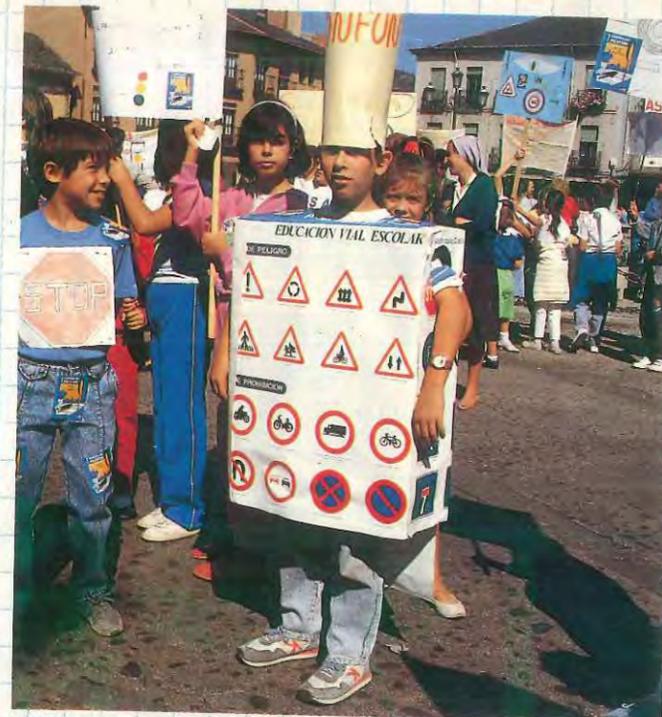
Os vamos a explicar, además, tres juegos de competición en los que pueden participar chavales, agrupados por edades.

1. «Juego del círculo»:

Primero debemos construir varias señales de tráfico con cartulina. Podrá haber más jugadores cuanto más señales se fabriquen. Dependiendo de la señal que hagamos, utilizaremos un color u otro. Se pueden incluir señales de todo tipo: stop, señales informativas, dirección obligatoria, prohibido adelantar y todas las que se os ocurran. Necesitaremos, además, un cassette y una cinta que tenga música grabada.

Para empezar a jugar, meteremos todas las señales suficientemente separadas, en un círculo marcado con una tiza o con cuerdas. Los chicos deben estar fuera del círculo mientras suena la música. Cuando se apague la música, todos deberán situarse dentro del círculo sin pisar las señales. Quedará eliminado el que quede fuera del círculo.

Se puede hacer más complejo si, antes de empezar, a cada niño se le asigna una señal, que deberá ser donde se sitúe cuando se pare la música. Al final, ganará el que más tiempo haya durado y lo haga mejor.



Un «hombre-sandwich» (aunque en este caso podríamos hablar de «bocadillo») es una buena manera de dar a conocer las señales.



Las salidas a poblaciones cercanas al campamento o la colonia son frecuentes. Ir en grupo no disminuye el peligro.

2. «La tortuga en circuito»:

Primero hay que elaborar un circuito de tráfico con varias pruebas, se hace una carretera y se ponen controles con determinadas señales de tráfico: un semáforo, un paso de peatones, una pareja de Guardia Civil que controla la velocidad, chicos que hacen de Cruz Roja, etc. Ante cada señal, un monitor o un niño con tres preguntas para hacer a los equipos que pasan por el circuito. La dificultad de las preguntas y el número de controles variará en función de la edad y

el número de niños que participan. El circuito se puede construir en un patio, en un campo grande o en todo el campamento. Cada equipo estará formado por cuatro niños, que tendrán que atarse los pies y las manos, formando una «tortuga». (Se puede atar cada niño por separado o, para hacerlo más difícil, que entre varios niños se aten los pies. Incluso, en el «más difícil todavía» se puede pedir que vayan agachados o con un «caparazón» puesto.) Desde que salen las «tortugas» deberán tener un comporta-

miento vial adecuado: circular por la derecha, respetar las normas y contestar correctamente a las preguntas que les hagan en los controles. Ganará el equipo que tenga más respuestas acertadas y haya cometido menos fallos en el circuito. No se valorará el tiempo empleado, pues «no es mejor aquel que va con prisas, sino quien, como la tortuga, va despacio pero seguro».

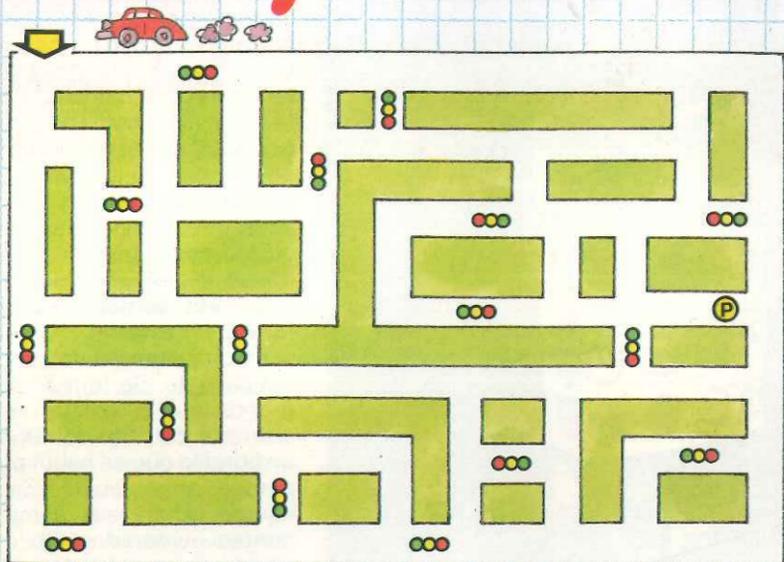
3. «El semáforo bicolor»:

Es una variante del juego del pañuelo. Se forman dos grupos, que se colocan uno enfrente de otro, detrás de un bordillo que se habrá preparado en el suelo. Cada equipo tendrá sus componentes numerados. Se designa un «controlador» del juego, que se sitúa en la mitad. Este controlador tendrá dos pañuelos, de color rojo y verde (como si fuera un semáforo), que irá sacando al mismo tiempo que dice un número. Ninguno de los chicos podrá situarse después del bordillo ni salir antes de oír decir su número. Lo más importante es que ningún chaval deberá salir si, aunque digan su número, el controlador saca el pañuelo rojo, porque si lo hace quedará descalificado. Si, por el contrario, el pañuelo es de color verde, deberá salir corriendo e intentar cogerlo antes que el del equipo contrario, ganando si logra llegar con él al bordillo de su equipo antes de que le «pille» el contrario. Quedará perdedor el equipo que se quede antes con todos sus componentes eliminados.

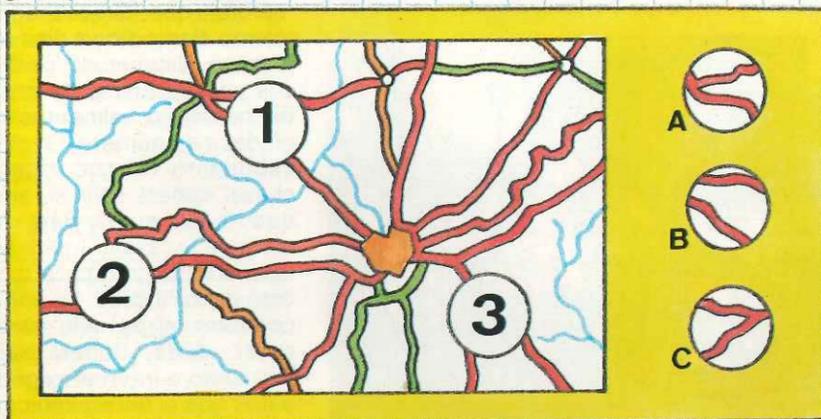
Como veis, algunos juegos son originales, pero otros son los juegos de siempre adaptados para aprender y recordar las normas más importantes para tu propia seguridad. Seguro que a ti y a tus amigos se os ocurren más ideas para poner en práctica. Lo fundamental es divertirse y pasarlo bien. Así que, ¡feliz campamento!

Juana SANCHEZ

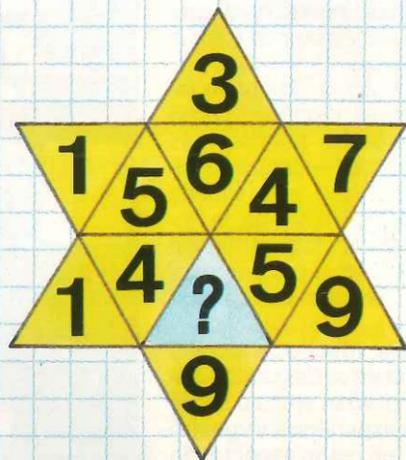
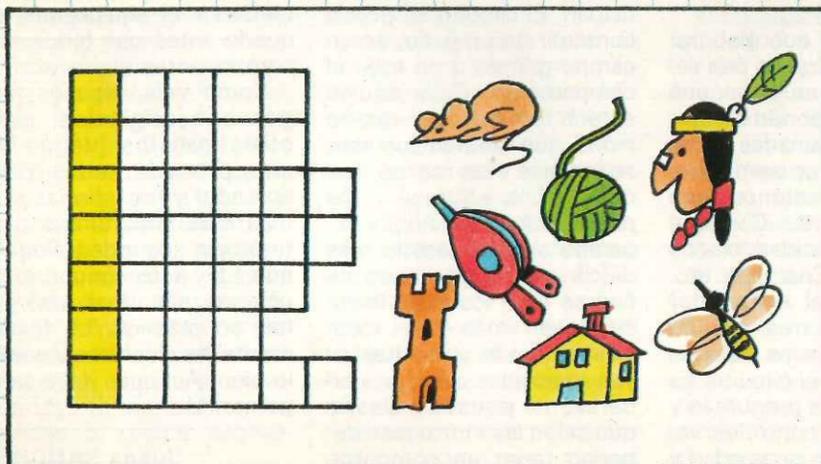
Por Antonio A. ARIAS



EL CIRCUITO. El cochecito de don Ginés debe llegar al punto «P», después de haber pasado por todos los semáforos que encuentre en verde, pero sin pasar dos veces por el mismo sitio, ni dar marcha atrás. ¿Por qué no lo intentas?



MAPA DE CARRETERAS. ¿Dónde colocarías en el mapa los círculos señalados con las letras A, B y C?



NUMEROS ESTRELLADOS.

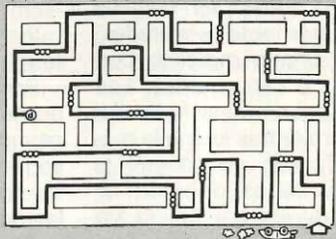
Descubre las relaciones lógicas que existen entre los números y coloca en su lugar el que falta para completar la estrella.

AL MAPA DE CARRETERAS: El A en el 2; el B en el 1 y el C en el 3.

T	O	R	E		
R	A	T	O		
A	V	I	S	P	A
F	U	E	L	L	E
/	M	D	I	O	
C	A	S	A		
O	V	I	L	L	O

AL CRUCI-GRAFICO

A NUMEROS ESTRELLADOS: Se trata del número 6. Si sumas los números de las seis puntas, comprobarás que da el mismo resultado que la suma de los números del centro: 30. Si, por otro lado, sumas los números de dos puntas opuestas, el resultado será el mismo que el obtenido con la suma de los dos números que completan los dos rombos de las puntas tomadas.



SOLUCIONES AL CIRCUITO

SENOSIGUOS

CRUCI-GRAFICO. Aloja en sus casilleros correspondientes los nombres de los objetos representados en el dibujo, de modo que en la columna coloreada se lea el titular de esta publicación.

UN LENGUAJE MUY ESPECIAL: COMO INTERPRETAR UN PLANO

Es época de vacaciones. Los chicos quieren ir a un camping a pasar un fin de semana. Como el tráfico es muy denso en las carreteras principales, deciden estudiar sobre un plano otros itinerarios alternativos. ¡Vamos a trabajar con ellos!

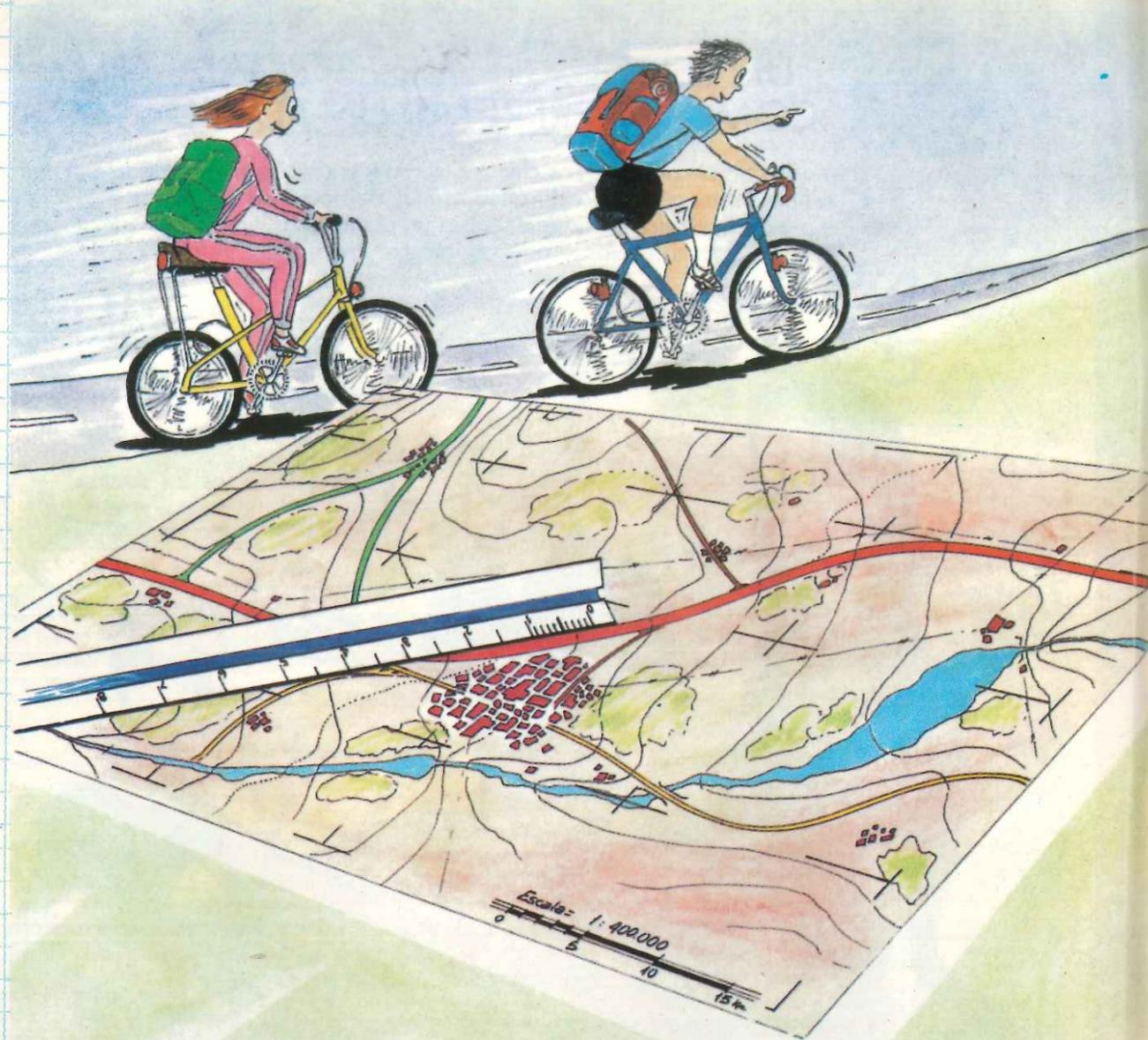


¿COMO SABREMOS, CUANTOS KILOMETROS HAY?

... POR MEDIO DE LA ESCALA.

Nuestros amigos quieren ir de camping a un embalse que está cerca de su ciudad. No conocen con exactitud las distancias, ni las localidades por las que han de pasar, ni las carreteras por las que han de circular.

Juan tiene una idea: «consultemos un plano».



Vamos a ayudar a nuestros amigos.

Los planos están dibujados a «escala». Como sabes «escala» es la relación que existe entre el tamaño de lo representado y la realidad y sirve para decimos cuántas veces más pequeño o más grande es lo representado en un papel.

El plano de nuestros amigos está realizado a $E = 1:400.000$

¿Qué quieren decir esos números?

Si la distancia entre dos puntos del mapa es de 2 cms., ¿cuántos kms. representan en la realidad?

VERANO 90

Tráfico

Suplemento
especial



Guía completa
para su viaje de verano

¡VACACIONES!

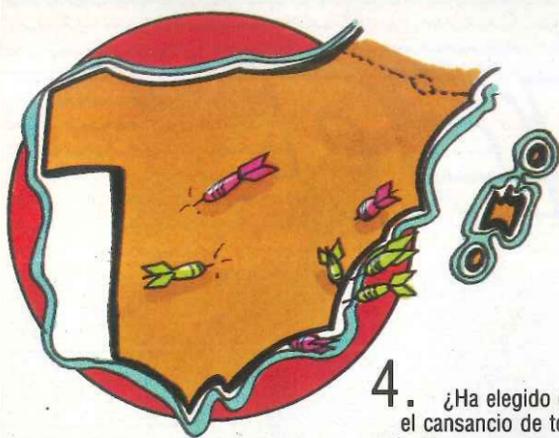
Mapa desplegable con las obras, puntos conflictivos y otros itinerarios. Medidas especiales de tráfico en Barcelona, Málaga, Valencia y Madrid.

- **Cómo planificar su itinerario.**
 - **Qué revisar en su vehículo.**
 - **Consejos para el camino.**
 - **Dónde vamos los españoles.**
 - **Accidentalidad veraniega.**
- Cuento de Luciano G. Egido

GRANDES PREMIOS

Descifre el mensaje de nuestro autodefinido gigante

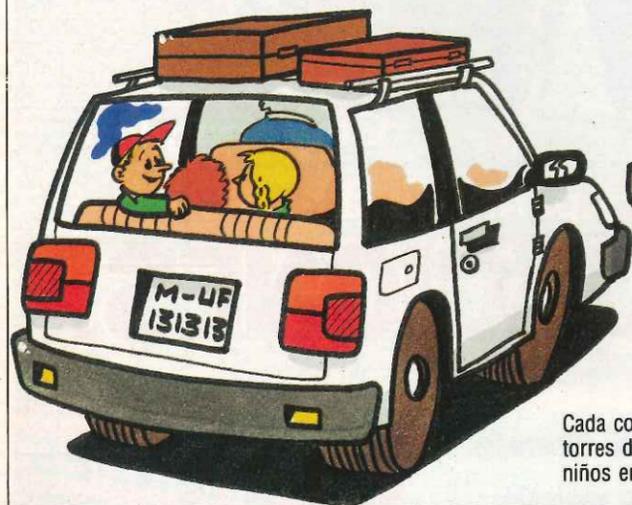
SU VIAJE DE VACACIONES, PASO A PASO



4. ¿Ha elegido el lugar donde aparcará el cansancio de todo el año? Hágalo con antelación para evitar nervios de última hora.

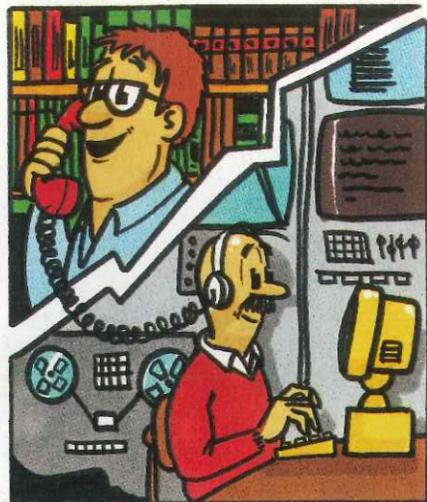


5. Nuestro coche tiene una serie de órganos fundamentales como frenos, dirección, etcétera, cuyo desajuste puede dar lugar a un accidente. Chequee su vehículo antes del viaje.



Cada cosa en su sitio (no haga torres de Babel en su baca), y los niños en los asientos traseros.

10. Un equipo de expertos trabaja durante veinticuatro horas para usted, para resolverle cualquier duda sobre su itinerario y darle el consejo más apropiado a su situación personal.



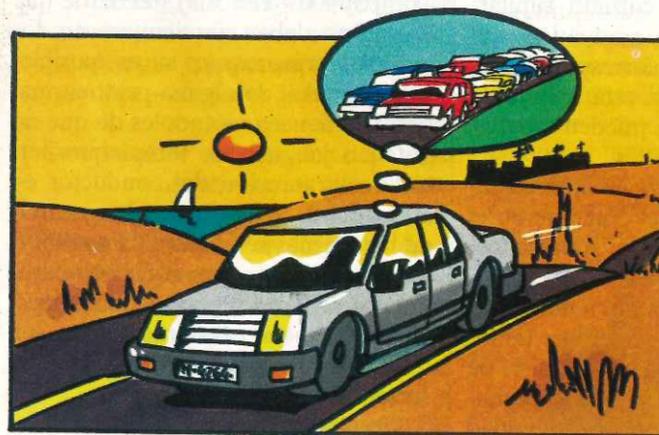
11. No tenga prisa y haga cuantas paradas sean necesarias. Al mínimo síntoma de cansancio o sopor, eche una cabezadita.



14. Ojo a la nueva normativa y a sus novedades, entre ellas fuertes sanciones para los infractores.



18. ¿Ya ha llegado a su lugar de veraneo? Descanse pero no baje la guardia a la hora de conducir, pues muchos accidentes se producen en trayectos cortos.



Antes de salir infórmese de las horas-punta, puntos conflictivos y cualquier posible incidencia que pueda perturbar su viaje de ida o regreso en el teléfono 900.123.505.

19. No dude en solicitar ayuda a la Guardia Civil cuando le surjan problemas en carretera.



20. No deje que la imprudencia destruya de mala manera sus vacaciones.



21. El regreso, sanos y salvos, al dulce hogar marca el final feliz de las vacaciones.



Este suplemento ha sido elaborado por la redacción de la revista TRAFICO y va incluido en el número 56, correspondiente al mes de junio de 1990.

Director: Jesús SORIA.

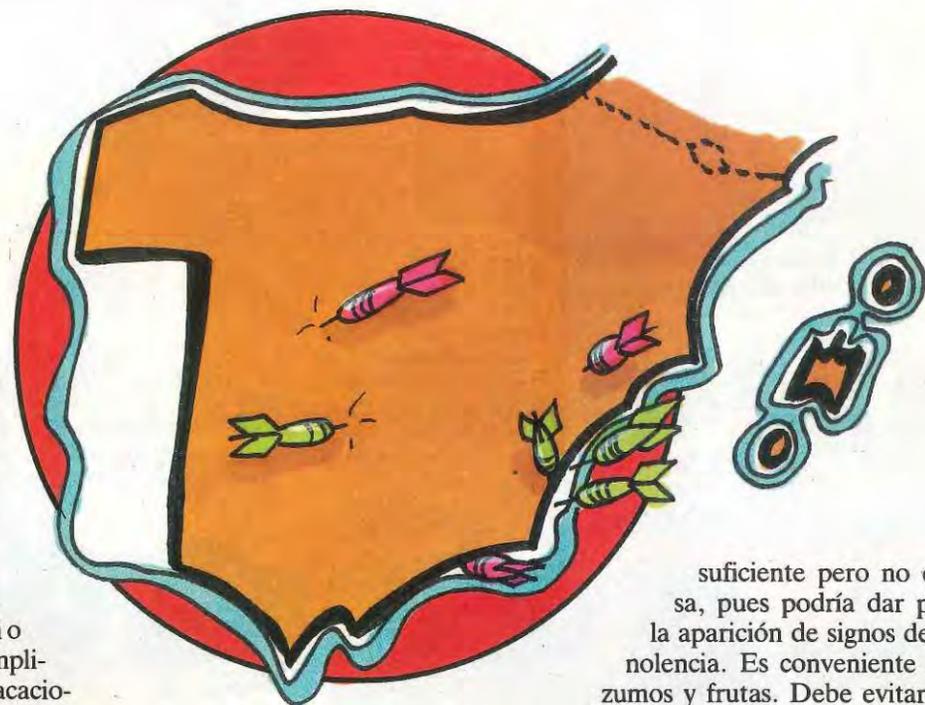
Redactor-jefe: Adrián GUERRA.

Redacción: Teresa GONZALEZ, Mercedes LOPEZ, Juan Manuel MENENDEZ, José Ignacio RODRIGUEZ y Juana SANCHEZ.
Fotografía: Miguel GARROTE y José RUBIO. Diseño: José BELAMO. Mapas: Charo LAIZ. Dibujos: Sebastián. Firma: Luciano G. EGIDO.
Humor: Pablo. Información de carreteras: Consejería Técnica de Circulación (DGT) y Jefaturas Provinciales de Tráfico y MOPU.

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

Las vacaciones comienzan mucho antes de la partida

LOS PREPARATIVOS ANTES DEL VIAJE



QUEDAN escasos días para que nuestro sueño anual se vea cumplido. ¡Llegaron las deseadas vacaciones! Es la hora, por tanto, de ir haciendo una planificación de todos los preparativos de viaje y lo que éste supone. Lo primero, avisar al taller para ver qué días podrán revisarle el vehículo (le informamos ampliamente de ello en las páginas siguientes). Si ya tiene elegido su destino y apalabrado o elegido su apartamento o similar, enhorabuena; de lo contrario, apresúrese para evitar posibles sorpresas.

Llegado el día de la partida, debe tener en cuenta que conviene que su salida no coincida, dentro de lo posible, con días y horas punta. Asegúrese de que lleva la documentación encima (tanto personal como del vehículo), así como los repuestos esenciales del coche. Antes de ello, no obstante, deberá tener en cuenta algunas normas que no sobran nunca.

El día anterior al del viaje deberá haber descansado suficientemente, lo que le permitirá conducir más relajado y sin miedo a la somnolencia.

También deberá procurar vestir prendas cómodas, calzado que se ajuste bien al pie, evitando —¡no se precipite!— sandalias o calzado similar. No olvide sus gafas graduadas y el juego de repuesto correspondiente, así como las de sol si está habituado a ellas, aunque éstas pueden resultar peligrosas en los túneles.

Tras esto, comienza la afanosa tarea de colocar todo el equipaje en el maletero. Si no quiere sobresaltos, seleccione ropa y demás; es decir, lleve lo que realmente vaya a necesitar. Los maleteros no dan para tanto. Toda la carga conviene distribuirla de forma proporcional, lo que le permitirá mantener una mejor estabilidad del vehículo y no disparará su consumo. No interesa dejar demasiadas cosas para la bandeja posterior, pues parará la visibilidad del conductor.

Si antes de partir va a comer o cenar, procure que la alimentación sea

suficiente pero no copiosa, pues podría dar paso a la aparición de signos de somnolencia. Es conveniente tomar zumos y frutas. Debe evitar bebidas excitantes, como té, café o cualquier refresco con cafeína.

Tras esto, ya a punto de montar en el vehículo (si tiene alguna duda llame al teléfono de información de Tráfico, 900 - 123 505), recuerde que los niños deben ir siempre en los asientos traseros y, si es posible, acompañados de alguna persona mayor. Comience avisándoles de qué no griten o jueguen de forma que perturben la atención del conductor en la carretera. Si lleva animales, recuerde las normas relativas a su transporte; es decir, que vayan en compartimentos separados y cerrados respecto al conductor. Sus reacciones son imprevisibles y podrían provocar un accidente.

Un último consejo: todas las cosas que pudiera necesitar durante el viaje colóquelas a mano, para que no se vea obligado durante el trayecto a remover todo el equipaje. Y, sobre todo, tómesele con tranquilidad. Lo más importante, sin duda, es llegar.

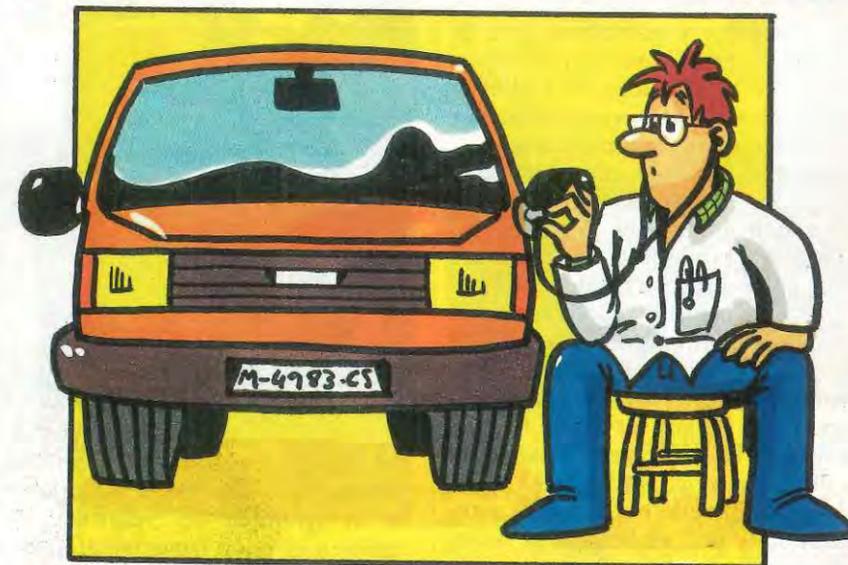
El viaje de vacaciones, «prueba de fuerza» para muchos automóviles

Puesta a punto: ENTRE USTED Y EL TALLER

El viaje estival de vacaciones es, para la mayoría de los automóviles, un período crítico del año. Las exigencias suelen incrementarse notablemente (se pasa de trayectos cortos a largos recorridos, de velocidades escasas a las circulaciones rápidas de carreteras y autovías, de temperaturas más o menos suaves a un «sol de justicia» de costas y playas...), sin que los cuidados se incrementen de la misma manera. Una pequeña y fácil revisión de los puntos neurálgicos puede evitarnos, por poco dinero, buena parte del trágico balance de accidentes con víctima y más de un susto.

Algunas de las revisiones las puede realizar el propio usuario del vehículo, como la comprobación del funcionamiento de todas las luces o la presión de los neumáticos. Otras, sin embargo, deben hacerlas sus mecánicos y talleres «de confianza», sobre todo las revisiones referentes a los principales elementos de seguridad activa y pasiva de su coche. La factura que pueden presentarle por estas reparaciones siempre compensará el evitar la pérdida —de valor inimaginable— de una vida humana. En cualquier caso, nunca deje estas comprobaciones para último momento. Primero, porque en los talleres se suele ir acumulando el trabajo y conforme se acercan los períodos mayoritarios de vacaciones retrasan más la devolución de los autos entregados. Segundo, porque si usted o el taller descubren a última hora una deficiencia, sus vacaciones podrían sufrir una demora cuando menos molesta y nunca deseable.

J. M. MENENDEZ
Fotos: José RUBIO



LO QUE PUEDE REVISAR USTED

BOMBILLAS.—Aproveche la oportunidad de esta revisión «a fondo» para verificar el correcto funcionamiento de todas las bombillas de señalización óptica de su automóvil: intermitentes, marcha atrás, luces de freno, de posición, de cruce y carretera y «warning» (si el vehículo lo lleva incorporado), tanto en la parte anterior como posterior. Sustituya cualquier lámpara defectuosa y compruebe que, una vez cambiada, funciona correctamente, no vaya a tratarse de otro tipo de avería (fusibles, por ejemplo).



No olvide, después, completar su equipo completo de luces de repuesto, obligatorio, según el Código de la Circulación, y cuya falta es sancionable.

Pese a que en verano las horas de luz diurna son más, en un desplazamiento largo, como son los veranietos, se nos puede «echar la noche encima». Además, hay que tener en cuenta los desplazamientos cortos y excursiones desde el lugar de vacaciones, en los que la vuelta también puede realizarse por la noche. Las luces, recuerde, no sólo son para ver, sino también para ser vistos, lo que redundará, en definitiva, en su propia seguridad.

REGLAJE DE FAROS.—Compruebe la regulación de las luces de sus faros. Recuerde lo molestos que son los deslumbramientos cuando nos cruzamos con un coche con las luces «altas», las ráfagas que se cruzan con los vehículos que las llevan



mal reguladas y el peligro que se produce en estos «cruces». Además, en el caso contrario —si se llevan «bajas»—, el peligro viene dado por los escasos metros alumbrados.

Bastantes de los manuales que acompañan los coches al venderse incluyen instrucciones de cómo regular correctamente la altura de sus faros, generalmente frente a una pared. Si no le resulta fácil, recuerde que algunas compañías de asistencia ofrecen gratuitamente este servicio como «banderín de enganche» o como parte de sus servicios. El precio de esta operación en un taller es, no obstante, poco alto.

Lo que sí puede hacer usted, y resultará muy útil, es limpiar la suciedad acumulada en los faros antes de emprender el viaje, para no reducir su intensidad lumínica.

CORREAS DE VENTILACION.—Se debe comprobar el estado general de conservación de las correas de ventilación (que no tengan «picaduras» o estén gastadas por el uso). Es una operación fácil y, además, puede evitarle más de un susto, en forma de «calentón», cuando salga de viaje, o, incluso, algún «gripaje».

Estas correas son las encargadas de conectar la bomba del agua, el generador y el ventilador (sólo los dos primeros elementos, si el vehículo incorpora un electroventilador), asegurando la ventilación y refrigeración del motor.

Tampoco es difícil comprobar que la ten-

sión de las mismas sea la adecuada. Basta con presionarlas un poco con los dedos y asegurarse de que se encuentran bien tirantes. En caso de notar cualquier anomalía (tanto de tensión como de estado de las correas), deberá sustituirlas o acudir a un taller para que le hagan esta operación.



BATERIA.—De ese pequeño aparato llamado batería, no sólo depende el arranque del vehículo, sino también el buen funcionamiento de luces y todos los aparatos eléctricos del automóvil. Pese a su importancia, la comprobación es bien sencilla: por un lado, si se trata de una batería con mantenimiento, comprobar que el líquido de la misma se encuentra en torno a un centímetro por encima de las placas; si no llegase a esta medida, reponer el líquido, preferentemente con agua destilada. Por otro lado, evitar que los bornes (positivo y negativo) se sulfaten o acumulen esta sustancia; en caso de encontrarse con este polvillo blanco, rasparlo ligeramente hasta eliminarlo, y proteger el borne con vaselina, especialmente si el viaje tiene como destino una zona húmeda o cercana al mar.

FILTRO DEL AIRE.—Para la combustión, el automóvil necesita una buena ración de aire «puro». De ahí la necesidad de llevar un filtro del aire limpio, lo que evitará tirones y otras incomodidades. Como regla general, un filtro suele durar en torno a 10.000 kilómetros, aunque si se viaja por carreteras polvorientas se debe cambiar con anterioridad. La sustitución de este elemen-

to es muy sencilla y basta con aflojar tres tornillos para acceder a él.

Otra operación muy recomendable es situar la entrada de aire al filtro en la posición de verano. También es una sencillísima operación: se aflojan los tres tornillos y se gira la carcasa protectora hasta la nueva posición, que, en general, viene señalada mediante unos pictogramas.

ESTADO DE LOS NEUMÁTICOS.—Visualmente puede comprobar si el estado de sus neumáticos es el correcto. Si encuentra grietas longitudinales o abultamientos laterales, no lo dude: ponga otro neumático y se evitará un posible susto.

La banda de rodadura (el «dibujo») deberá tener, como mínimo, una profundidad de 1,5 milímetros. Un «truco» muy extendido es meter una moneda en este «dibujo» y si al soltarla se mantiene sujeta, el «dibujo» es suficiente.

Recuerde que el neumático es el responsable de mantener el coche «sujeto» a la carretera y que el menor fallo en este elemento puede llevarle fuera de la misma. Suspensión, agarre, capacidad de frenada, estabilidad... Todos estos elementos dependen del buen estado del neumático.



PRESION DE LOS NEUMÁTICOS.—Vigile la presión de sus neumáticos. Recuerde que ésta no sólo depende del modelo, sino del tipo de carretera por la que vaya a circular (en autopista y autovía se necesita una presión superior) y de la carga que se vaya a transportar (a mayor peso, mayor presión). El folleto que acompaña cada modelo detalla las presiones adecuadas, tanto para las ruedas delanteras como traseras, e incluso muchas gasolineras disponen de cuadros con la totalidad de modelos de todas las marcas y las presiones correspondientes.



NIVEL DEL ACEITE.—Busque la tarjeta donde apuntó el último cambio de aceite hecho al coche. Los fabricantes recomiendan, como término medio, la sustitución del aceite del motor cada 5.000 kilómetros. Cámbielo si los ha sobrepasado o si, con la previsión de kilómetros a realizar durante el viaje, va a

superar esta barrera. Recuerde que el aceite es el encargado de preservar el estado de las piezas metálicas del motor y que su buen estado garantizará la potencia del mismo durante más tiempo.

Observe el suelo donde suele aparcar. Si encuentra manchas de aceite o comprueba que su automóvil lo consume en demasía, acérquelo a un taller especializado. Vigile el nivel del líquido mediante la varilla a tal efecto y si se encuentra por debajo del indicado, rellene el depósito y acuda a un taller.



NIVEL DEL LIQUIDO DE FRE-NOS.—Como quiera que la presión del pie al frenar se transmite a través de un líquido, de la correcta cantidad de éste dependerá la efectividad de la frenada. La comprobación es también muy sencilla y basta con cerciorarse de que el depósito de este elemento tiene el nivel de líquido entre las marcas de máximo y mínimo.

Si encuentra el líquido por debajo del nivel mínimo, haga que le rellenen el depósito con el líquido adecuado. Si esta bajada se repitiera, podría tratarse de una fuga. Repárela inmediatamente. No olvide que los frenos son la última medida de seguridad de su conducción.

MANGUITOS.—Los manguitos son unos elementos de goma que conducen los líquidos de unas piezas a otras. Conviene revisar visualmente



su estado, ya que podrían haberse «picado» o haberse aflojado las abrazaderas. En caso de encontrarlos deteriorados, sustituirlos rápidamente, pues podrían dar lugar a pérdidas de líquidos y a deficiencias en la refrigeración del motor («calentón») o frenada.



NIVEL DEL LIQUIDO DE REFRIGERACION.—En la mayoría de los vehículos, la refrigeración del motor se hace mediante agua, aunque algunos modelos utilizan aceite para este fin. En cualquier caso, compruebe, antes de emprender el viaje, que el nivel de este líquido en el depósito de expansión se encuentra entre las marcas de mínimo y máximo establecidas. Si durante un tiempo observa repetidas pérdidas de líquido, no bastará con rellenar el depósito, sino que deberá acudir a un taller especializado.

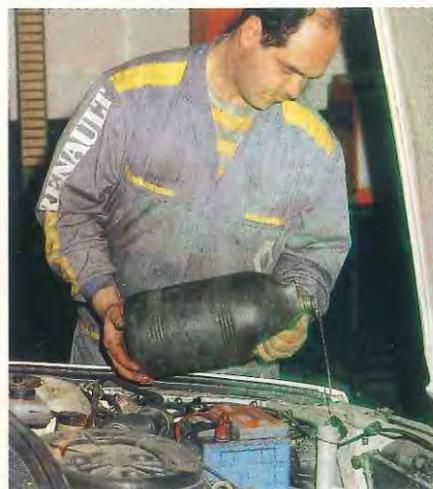
BUJIAS.—

El encendido y la carburación dependen de la chispa que produzcan las bujías, al igual que la potencia y el consumo del vehículo. Dos son las comprobaciones a realizar: una, que la distancia entre los electrodos sea correcta, y, la otra, que no se halle «perlada». También podría comprobar que las especificaciones de las bujías que lleva colocadas sean adecuadas a las re-



comendadas por el fabricante del vehículo (y que hallará en el librito de instrucciones del modelo).

En realidad, los fallos provocados por las bujías son más molestos que graves. Los evitará, en cualquier caso, llevando un juego de bujías nuevo y adecuado a las especificaciones de su coche.



de coche surgido «de la nada» (en realidad, del espacio muerto).

Los retrovisores exteriores deben colocarse de tal forma que no se vea el final de nuestro coche. Al ir colocándolo, el momento de detenerse es justamente cuando la parte trasera del automóvil desaparece de nuestro campo de visión. El retrovisor interior lo centraremos con el parabrisas trasero, abarcando el mayor campo posible.



REGLAJE DE LOS ASIENTOS.—Antes de salir de viaje, regule la posición del asiento del conductor de acuerdo a las características del que vaya a serlo, tanto en lo que se refiere a distancia de los pedales (banqueta) como al volante (respaldo). Una posición incómoda puede ser responsable de cansancio prematuro, calambres o mala disposición ante la conducción y podría provocar algún accidente.

La banqueta debe situarse a una distancia tal que cuando se presione un pedal (normalmente el embrague) no sea necesario hundir la pierna en el asiento. Se debe tener acceso a los pedales con comodidad, con las piernas semidobladas.

El respaldo debe estar lo suficientemente alejado como para permitir hacer los giros del volante con sol-

tura, que permita alcanzar la parte superior del volante sin desplazar, para ello, el hombro hacia delante, y llegar a la parte inferior del volante sin que los brazos tropiecen con el abdomen. Una comprobación sencilla es apoyar la espalda en el respaldo, estirar el brazo y apoyar la muñeca en la parte superior del volante sin separar la espalda: éste es el punto correcto.

LO QUE DEBE HACERLE UN TALLER



AMORTIGUADORES.—La vida útil de un amortiguador se sitúa en torno a los 40.000 kilómetros, pero si ha notado molestias de estabilidad, lleve inmediatamente el coche al taller. Allí le harán una inspección más a fondo y le sustituirán, caso de ser necesario, este elemento. La amortiguación no sólo es responsable de la comodidad de la marcha, sino que de ella depende, y más cuando el vehículo circula a plena carga, la estabilidad del mismo.

CARBURADOR-BOMBA DE INYECCION.—Una pequeña limpieza del carburador (o de la bomba de inyección, que realiza el mismo papel en los vehículos dotados con este elemento) y una puesta a punto evitará esos molestos «tirones» del motor. Igualmente, mejorará el rendimiento del motor y la potencia del vehículo, al tiempo que reducirá el nivel contaminante de los gases de la emisión.



DIRECCION.—La dirección es uno de los elementos fundamentales en la seguridad del automóvil. Sobre todo si ha notado ruidos extraños u holguras (a veces, da la sensación de que la dirección «flota»), vaya inmediatamente a un taller. Su diagnóstico y reparación, si cabe, pueden salvarle la vida.

FILTRO DEL ACEITE.—El filtro del aceite elimina sus impurezas y evita que hagan disminuir la vida útil o las características viscosas de aquél. Normalmente, su vida media se estima en 10.000 kilómetros, acortándose en caso de circular por vías polvorrientas. Observe si es el momento de cambiar este filtro y acuda a un taller a que le realicen la sustitución, algo dificultosa «a mano limpia».

TAQUES.—Los taqués son los encargados de regular el paso de aire a los cilindros y la salida de los gases de la combustión. Su correcta regulación es la que permite «respirar» bien al motor, mejorando el consumo y el rendimiento del motor.

PLATINOS.—La incorrecta regulación de los platinos no produce ninguna avería grave, aunque sí molestias durante el viaje. La comprobación, en aquellos vehículos que aún los incorporen, es bastante rápida y sencilla en un taller.



AIRE ACONDICIONADO.—Este es el período en el que se utiliza el aire acondicionado. Llévelo a un taller especializado para ver si necesita ser cargado o alguna puesta a punto, no vaya a llevarse una sorpresa a la hora de utilizarlo durante el viaje.

CORREA DEL GENERADOR-ALTERNADOR.—Si tras algunos kilómetros de circulación no se recarga correctamente la batería, probablemente las correas de transmisión entre el cigüeñal y el generador o alternador no estén en buen estado o no se encuentren con una adecuada tensión. Procure revisar el sistema en un taller especializado.



PASTILLAS Y DISCOS DE FRENOS.—Los frenos son el último sistema de seguridad del vehículo. Su eficacia depende del estado de las pastillas y discos de frenos. Algunos vehículos incorporan un dispositivo avisador del desgaste de estas pastillas; si no, conviene realizar una revisión cada 25.000 kilómetros, que suelen ser la vida media de aquéllas. La reducción de las pastillas provoca una peor frenada y la necesidad de mayor número de metros para realizarla, así como, ante su desgaste total, el peligro de rayar el disco. Vaya a un taller y que comprueben el estado de ambos elementos. Es una comprobación rápida y fácil, dentro de un taller, mientras para cualquier ciudadano, en la calle o en su garaje, es una comprobación cuando menos dificultosa.

Centros de Información de la DGT

INFORMACION Y AYUDA DURANTE 24 HORAS

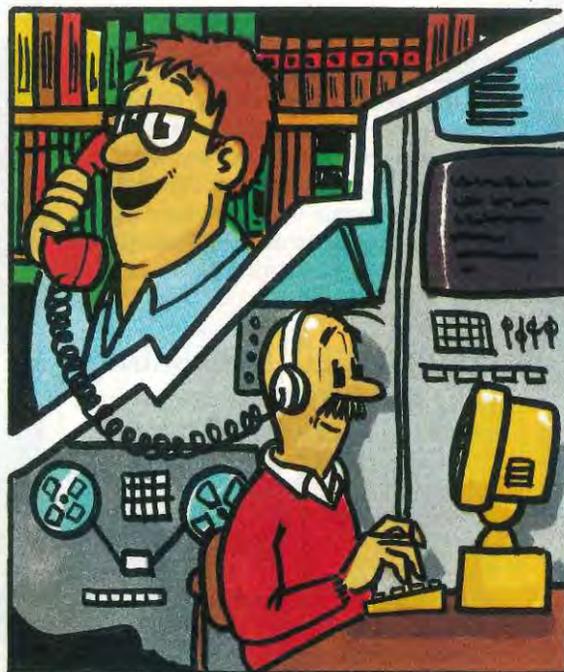
Durante la época estival aumenta considerablemente la circulación. Por este motivo, y para dar una información rápida y puntual sobre el estado de las carreteras, la Dirección General de Tráfico, a través de su Centro de Información al Usuario, tiene previsto poner en práctica algunas actuaciones nuevas que perfeccionen este servicio.

A lo largo del verano se incrementa ostensiblemente el número de desplazamientos de vehículos y la intensidad de la circulación en nuestras carreteras; esto repercute en que también se intensifique la demanda de información sobre la situación del tráfico en cada momento. En respuesta a esta demanda, la Dirección General de Tráfico posee en Madrid y Barcelona un servicio de información en funcionamiento de forma ininterrumpida durante todo el día, con el que el usuario entra en contacto mediante llamada telefónica gratuita y personalizada.

Este verano se va a ampliar a todo el territorio nacional la información que se da en Barcelona y que hasta este momento es sólo regional. Y en un plazo más largo se prevé que todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico con Centros de Control estén dotadas de Centros de Información. En esta situación se encuentran hoy las provincias de Valencia y Málaga.

Otra de las previsiones a realizar de cara al verano es continuar con la campaña de difusión del teléfono gratuito —900 123 505— que funciona en Madrid desde finales de 1988 y está al servicio de los usuarios las veinticuatro horas del día. Para ampliar la difusión se cuenta además de con las campañas publicitarias, con los folletos distribuidos a todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico sobre las novedades de la nueva Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial, recientemente puesta en vigor, y con nuestra revista.

Según nos comenta Jesús Izarzugaza, jefe de área de coordinación de Centros de Control, «durante 1989 se contestaron un total de 222.191 llamadas que representan un notable incremento respecto a 1988, año en que el número de llamadas fue de 119.678. La diferencia se ha debido sobre todo a la instalación del teléfono gratuito».



En los cuatro primeros meses de 1990, la cifra de llamadas que se han contestado se eleva ya a 82.443, cantidad que hace prever un nuevo incremento de la demanda, que incluso se puede disparar cuando Barcelona conecte su base de datos con la de Madrid y pueda ofrecer información de todo el territorio nacional.

INFORMACION DE PRIMERA MANO

En la actualidad, la medida de llamadas que diariamente se reciben se sitúa en torno a las mil; sin embargo, esta cifra se dispara, según nos dice Jesús Izarzugaza, cuando se produce algún acontecimiento especial relacionado con el tráfico y que repercute en el estado de las carreteras o en la seguridad: operaciones especiales, condiciones climatológicas adversas —como nieve, niebla o inundaciones—, realización de obras y huelgas de transportes o gasolineras.

La Dirección General de Tráfico, para atender la numerosa demanda del Centro de Información, cuenta con diez puestos de operadores. La información que más frecuentemente solicitan los usuarios es de tres tipos: el estado de las carreteras en lo referente a obras, retenciones, itinerarios alternativos y climatología; asistencia mecánica y sanitaria en carretera, a través de los postes SOS instalados en algunas carreteras, y trámites que se deban llevar a cabo en las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Para proporcionar esta serie de datos cada funcionario cuenta con un terminal que, además de esto, le facilita información sobre la red vial de carreteras nacionales, comarcales y locales en cuanto a obras, climatología y niveles de saturación, e incluso indica los itinerarios alternativos más apropiados en un área de cien kilómetros.

Teresa G. GONZALEZ

LLAMADAS CONTESTADAS POR EL CENTRO DE INFORMACION

	1988	1989
ENERO	8.865	5.962
FEBRERO	15.681	12.885
MARZO	16.347	20.408
ABRIL	12.741	13.661
MAYO	4.687	10.179
JUNIO	7.819	14.702
JULIO	16.892	24.602
AGOSTO	11.677	15.330
SEPTIEMBRE	6.092	23.490
OCTUBRE	6.367	15.979
NOVIEMBRE	5.851	25.763
DICIEMBRE	6.659	40.230
TOTAL	119.678	222.191

Siente a la prudencia en el asiento del copiloto

CONSEJOS DURANTE EL TRAYECTO

UNA vez comprobado el vehículo, preparado el itinerario, instalado el equipaje, etcétera, llega el momento de situarse frente al volante. Haga una última comprobación de que lleva todo lo que va a necesitar (equipaje, documentación, etcétera), llene el depósito de gasolina y verifique la presión de los neumáticos.

Antes de arrancar, abróchese el cinturón de seguridad, tanto si conduce como si va en el otro asiento delantero. Primero, por seguridad, ya que incluso en el trayecto desde su casa hasta la carretera puede sufrir un accidente y el cinturón salvarle la vida. Segundo, por las sanciones, que pueden amargarle las vacaciones.

Compruebe, también, como es lógico, antes de arrancar, que ningún jersey ni objeto de última hora le tapa la visibilidad a través del cristal posterior del coche.

Una vez en marcha, evite conducir durante muchas horas seguidas. Deténgase cada tres horas, saque el coche de la carretera y estire las piernas, respire aire puro y deje que los niños se relajen un poco. Además, cuando note el más mínimo síntoma de cansancio, busque un lugar adecuado para detenerse y descansar, e incluso echar un sueño, si fuera necesario.

Dos cosas a evitar son las comidas copiosas y las bebidas alcohólicas. Las primeras pueden producir amodorramiento, sueño y digestiones pesadas, peligrosas para su seguridad al volante. Las segundas disminuyen los reflejos y crean en el conductor una falsa sensación de se-

guridad (uno cree que es capaz de realizar maniobras por encima de su habilidad).

Si viaja en caravana, evite siempre que pueda los adelantamientos; y si tiene que realizarlos, procure no rebasar a más de dos vehículos en cada adelantamiento. Adecúe siempre su velocidad al tráfico, olvidándose de la señalización que le permita circular a mayores niveles.

Si precisa detener su vehículo, retírelo completamente, si es posible, de la carretera.

En travesías, extreme su atención, ya que de cualquier sitio puede surgir un peatón, un niño o un ciclomotor.

En autopista, más prudencia

Aunque la distancia de seguridad debe mantenerse en cualquier tipo de vía por la que se circule, en autopista debe incrementarse, al ser mayor el lí-

mite de velocidad (120 Km/h.). Recuerde que en autopista o en autovía debe circular siempre por el carril derecho, sin cambiar de carril excepto cuando sea necesario y volviendo al mismo, gradualmente, nada más terminar la maniobra.

Cuando tenga que cambiar de carril, aplique la regla de seguridad: retrovisor-senal-maniobra, pero tenga en cuenta que los vehículos que se pueden acercar por detrás circulan más rápido que en carretera normal. Precisamente por esta velocidad mayor, debe hacerse visible antes que en otras vías: inicie la maniobra con mayor antelación para que los indicadores de dirección sean bien vistos, manténgalos durante toda la maniobra, y avise de la misma al vehículo que le precede, con ráfagas luminosas.

En cualquier caso, haga de la prudencia su mejor compañera de viaje, tanto a la ida como al regreso. Así, el viaje podrá tener un final feliz.





Veraneamos más en julio y agosto.

Estudios de la Secretaría General de Turismo señalan que los españoles viajamos preferentemente en julio y agosto



Caravaning, otra forma de hacer turismo.



La playa sigue atrayendo masivamente a los españoles.

EN COCHE, A LA PLAYA O AL PUEBLO

12 Aproximadamente el 45 por 100 de los españoles realizamos un viaje de vacaciones al año y en este desplazamiento utilizamos masivamente el vehículo propio. Nuestros gustos nos encaminan principalmente hacia las playas de nuestro litoral, aunque también es muy alto el porcentaje de los turistas que visitan pueblos del interior. Estos datos y otros aparecen reflejados en el estudio «Vacaciones de los españoles» de la Secretaría General de Turismo.

LA LLAMADA DEL MAR

Las zonas del litoral atraen mayoritariamente (42 por 100) a los turistas españoles, siendo también muy alto el número (34 por 100) de los que se desplazan a los pueblos del interior, carentes de playa o montaña; el 12 por 100 manifiesta su preferencia por la sierra, y un 10 por 100 alterna la costa y la montaña en sus recorridos.

En cuanto a si los entrevistados prefieren el territorio nacional para disfrutar sus vacaciones o se decantan por un país extranjero, una amplia mayoría (aproximadamente el 84 por 100) ha realizado todos su viajes por España. Esta preferencia es más acusada en los que viajan sólo una vez y, en el caso de hacerlo más de una, en el primero de sus desplazamientos. Las provincias más visitadas son, por este orden, Alicante, Valencia, Tarragona y Asturias. Si en la estadística tomamos como base las comunidades autónomas, Andalucía, el País Valenciano y Cataluña atraen primordialmente nuestra atención.

Si lo que decidimos es pasar nuestras vacaciones fuera de España, lo

La carretera es la vía de comunicación más utilizada por los españoles para desplazarse al lugar de vacaciones, según el informe «Vacaciones de los españoles» elaborado por la Secretaría General de Turismo. En este estudio se realizó una encuesta a 5.140 personas, todas ellas mayores de quince años y residentes en municipios españoles de más de 10.000 habitantes. De los resultados de la misma se desprende que un 60 por 100 de los entrevistados se sirvió del automóvil en sus desplazamientos, un 14 por 100 en los autocares, un 10 por 100 viajó en tren, el 9 por 100 en avión, sólo un 2 por 100 lo hizo en barco, el 1 por 100 utilizó la moto, mientras que el 4 por 100 restante combinó más de un medio de transporte. Las mismas fuentes señalaban que

un 55 por 100 de los españoles no había realizado ningún viaje de vacaciones en el transcurso de 1987 (año en el que se efectuó el último estudio), alrededor del 38 por 100 viajó al menos una vez al año, el 8 por 100 lo hizo dos veces, y un privilegiado 4 por 100 viajó tres o más veces. Analizadas las fechas en las que se desarrollaron estos viajes, se presentan sustanciales diferencias entre los que realizaron uno o más. La salida «estrella», aquella de mayor duración y que efectúan las personas que sólo viajan una vez al año, se hace en el período estival (julio, agosto y septiembre, en total el 88 por 100 y, preferentemente, en los dos primeros meses). El segundo y siguientes viajes se llevan a cabo durante los meses de marzo y abril (Semana Santa) y también en Navidades.

También nuestros visitantes prefieren el coche



Puestos fronterizos de carretera, principal entrada de turistas extranjeros.

España es un país que posee numerosos atractivos para los turistas extranjeros, que cada verano nos visitan masivamente. En 1989 fueron 50.912.657 los visitantes de distintas nacionalidades que se desplazaron a nuestro país, lo que representa, de acuerdo con los datos de la Secretaría General de Turismo, un 0,2 por 100 menos que el año precedentes, en el que recibimos a 51.310.388 turistas. La mayoría realizaron su viaje en los meses de julio (8.513.964 personas) y agosto (9.927.516 personas). Los que más nos visitan son los franceses (11.994.421), seguidos por portugueses (10.044.244), ingleses (7.345.831) y alemanes federales (6.783.753).

Entre los puestos fronterizos que registraron un mayor número de entradas por carretera, destacaron los de La Junquera (10.605.975), Irún-Biriatou (2.734.227), Tuy (2.627.201), Fuentes de Oñoro (1.861.250), Badajoz-Caya (1.640.735), Feces de Abajo (1.470.484) y Ceuta (1.216.228).

Otro de los aspectos estudiados por la Secretaría General de Turismo fue el de la preferencia de los encuestados por los lugares habituales de veraneo o bien por los nuevos, y aunque la mayoría se manifestó partidario de diversificar cada año su lugar de vacaciones, un amplio porcentaje (más del 42 por 100) se mostró partidario de acudir al mismo lugar.

También se analizan los alojamientos utilizados durante las vacaciones. En general, los españoles muestran su preferencia por las casas particulares (más del 60 por 100) —especialmente, por las viviendas de sus familiares (alrededor del 38 por 100)—, mientras el chalet o piso propio acoge al 20 por 100. Otro grupo importante es el de los que se alojan en hoteles y paradores (un 22 por 100) y la décima parte practica el camping o caravaning.

Un dato importante a reseñar es que mayoritariamente utilizaron el vehículo (turismo o autocar) en sus desplazamientos. En total, 30.359.839 personas de diferentes países circularon por las carreteras españolas. A los aeropuertos llegaron 16.387.107 turistas, en ferrocarril 2.357.832 y en los puertos desembarcaron 827.044 personas.

NUMERO DE VISITANTES SEGUN PAIS DE PROCEDENCIA

FRANCIA	11.994.421
PORTUGAL	10.044.244
INGLATERRA	7.345.831
ALEMANIA (R.F.)	6.783.753
MARRUECOS	2.615.543
HOLANDA	2.034.717
ITALIA	1.511.618
BELGICA	1.374.776
SUIZA	1.138.923
ESTADOS UNIDOS	953.782

TURISTAS EXTRANJEROS SEGUN MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO

FERROCARRIL	2.635.586
CARRETERA	32.603.437
PUERTOS MARITIMOS	1.811.452
AEROPUERTOS	17.007.087

Mercedes LOPEZ



Recuerde en su viaje
las nuevas normas.

LA LEY NO TIENE VACACIONES

LA Ley de Seguridad Vial, el nuevo marco legal que desde el pasado 4 de abril regula todos los aspectos relacionados con el fenómeno del tráfico, está produciendo ya algunos efectos sobre esa minoría infractora a la que se achaca la causa de los accidentes. Aunque ya nos hicimos amplio eco de la Ley, ante el incremento de vehículos en las carreteras durante los próximos meses veraniegos volvemos a insistir en las novedades más importantes.

Según ha puesto de manifiesto el director general de Tráfico en las VI Jornadas sobre Derecho y Tráfico, aunque el periodo de observación desde la entrada en vigor de la Ley es muy corto, ya hay algunos datos para la esperanza: descenso del 3 por 100 de los muertos en carretera en el mes de abril, descenso en Semana

Santa de un 10 por 100 de los accidentes mortales (aunque la concurrencia de algunos accidentes con un elevado número de víctimas aumentará el número final de muertos respecto a la Semana Santa de 1989) y, por último, el número de muertos durante el puente del Primero de Mayo descendió un 25 por 100 respecto al año anterior, a pesar de contar con un día más.

Así pues, la casi totalidad de los conductores pueden iniciar los desplazamientos de sus vacaciones con la garantía de una norma recién estrenada que establece sanciones severas para los infractores, y sobre la cual es conveniente que se tengan en cuenta algunos aspectos novedosos respecto al antiguo código, aunque en lo fundamental las variaciones son mínimas.

ALCOHOL CONTROLADO

Por un lado, prevé el total control del consumo de alcohol, drogas y fármacos nocivos para los conductores, de tal manera que están obligados a someterse a las pruebas correspondientes y, si el juez lo estima, pueden incluso dar lugar a penas de encarcelamiento.

Pero también se pretenden garantizar plenamente los derechos de los ciudadanos mediante la tipificación de las conductas que merezcan reprobación, con la correspondiente medida sancionadora, que de verdad se lleve a efecto y esté relacionada con la gravedad de la infracción; pero, al mismo tiempo, poniendo a disposición de los usuarios medios de defensa ágiles y claros.

Una de las novedades más importantes es la desaparición de la responsabilidad subsidiaria del titular del vehícu-

lo, pero en contrapartida se le impone la obligación —que de no cumplirse supone falta grave— de facilitar los datos de la persona que conducía su vehículo cuando cometió la infracción.

Aunque se encuentran muy avanzados los desarrollos reglamentarios que prevé la Ley en muchos de sus artículos, en materia de circulación deja ya claros muchos aspectos. Es el caso de la prohibición de arrojar por la ventanilla cualquier objeto encendido, la de conducir utilizando auriculares conectados a aparatos de radio u otros, o la de circular con menores de doce años en los asientos delanteros (salvo que usen dispositivos homologados al respecto).

Por otra parte, se refuerza la norma de circular lo más ceñido posible al borde derecho de la calzada, y se regula la utilización de vías de tres carriles y dos sentidos de marcha (con uno central para adelantamientos), prohibiendo en todo caso la circulación por el situado más a la izquierda. Además, en vías con varios carriles por sentido de marcha hay que circular por el de la derecha, aunque se permite la utilización del resto cuando no se obstaculice, como

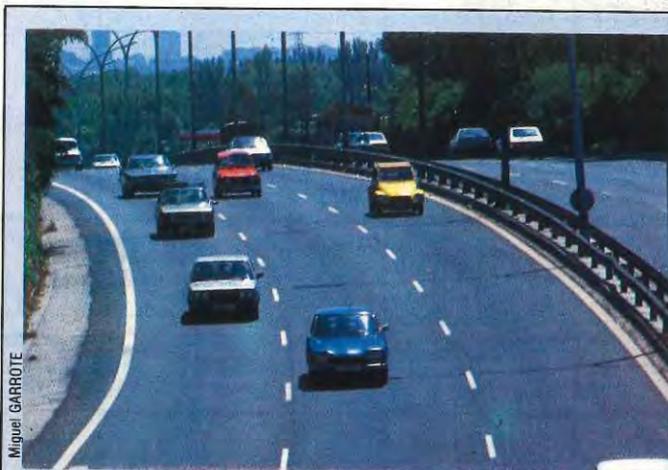
es lógico, a otros vehículos que circulan por detrás.

Se obliga a circular por el arcén a los ciclomotores, bicis, vehículos de tracción animal y otros especiales; pero si en caso de avería fuera necesario circular a velocidad reducida, también tendrían que utilizar el arcén las motocicletas, turismos y camiones (aunque está por determinar, probablemente serán los camiones de pequeño tonelaje).

La prioridad de paso se basa, como antes, en la obligación de cederlo a los que se aproximen por la derecha, aunque la regla general ya no es ésta, sino la de atenerse en primer lugar a la señalización existente.

En las glorietsas tienen preferencia los que se hallen en ellas respecto a los que pretenden acceder. También ostentarán la preferencia los que han accedido primero al tramo de vía estrecho y los que circulan en sentido ascendente.

Recordar, por último, la obligación de un vehículo al que le están adelantando de disminuir la velocidad ante cualquier situación que entrañe peligro.



El uso de los carriles debe ser adecuado. Si están vacíos los de la derecha, no circule por el izquierdo.

Infringir cuesta caro

Independientemente de que una infracción puede conducir al accidente, la nueva normativa divide las infracciones en leves, graves y muy graves, con sanciones de hasta 15.000, 50.000 y 100.000 pesetas, respectivamente, y para su graduación se tiene en cuenta la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y el riesgo potencial creado. Incluso el importe puede llegar hasta las 250.000 pesetas para el caso de conducir un vehículo sin haber obtenido el permiso de conducción correspondiente.

Además del notable agravamiento de las multas, la Ley establece un procedimiento sancionador ágil y rápido, una de cuyas novedades es que las sanciones son ejecutivas y pueden implicar incluso el embargo de las cuentas bancarias. Por otra parte, hay que tener en cuenta que las infracciones graves y muy graves pueden significar, además de la multa, la retirada temporal del permiso de conducción por un plazo de hasta tres meses.

Acierte la frase
de nuestro
autodefinido

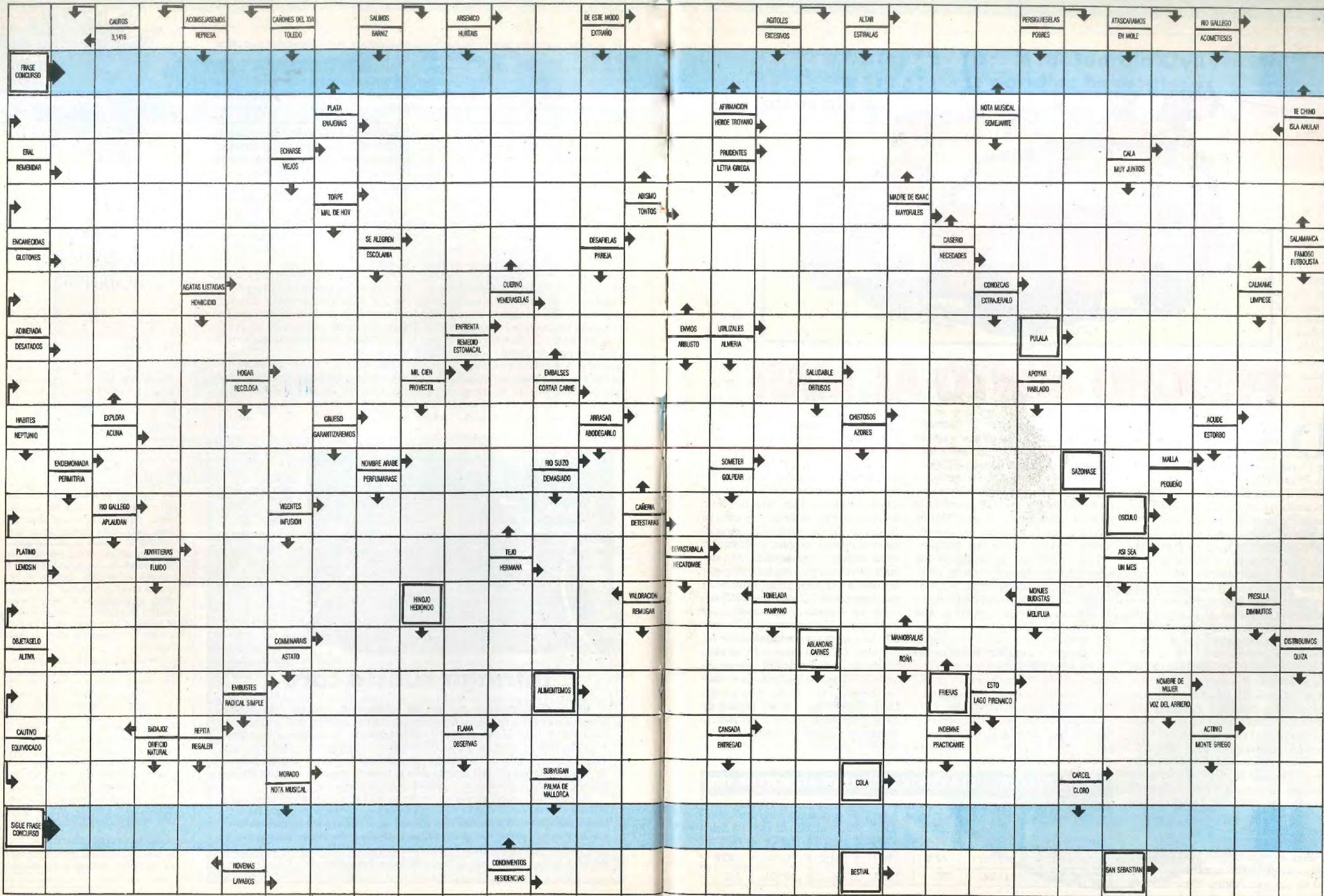
SORTEAMOS UN VIAJE, UNA CAMARA DE VIDEO Y TRES FOTOGRAFICAS

Si usted es capaz de descifrar el mensaje que incluimos en el autodefinido que reproducimos en las páginas centrales de este cuadernillo, podrá optar a alguno de los premios que sortearemos entre los acertantes. Para ello, no tendrá más que rellenar adecuadamente todas las casillas del mismo y; automáticamente, le saldrá en las líneas de color azul la frase oculta que le dará opción a los premios.

Cuando tenga ésta, deberá escribirla en una postal y enviarla al apartado de Correos 24.001 de Madrid. Sólo entrarán en concurso aquellas postales que estén en nuestro poder antes del día 10 de septiembre. No deberán olvidar poner todos sus datos personales para poder comunicarnos con ustedes en el caso de resultar ganadores de alguno de los premios. No se podrá enviar más de una postal por persona, anulándose aquellas en las que se detecte duplicidad. Los resultados se publicarán en esta revista cuando se celebre el correspondiente sorteo ante notario que se llevará a cabo a lo largo del mes de septiembre.

Los premios que se concederán serán un viaje a Egipto para dos personas, que se realizará, entre los meses de octubre a diciembre: once días y diez noches en régimen de pensión completa, en el que se incluyen cuatro días de crucero y una excursión a Abu Simbel. Este será el premio para la primera postal elegida y que contenga la frase secreta. El segundo premio consistirá en una cámara de video y el tercero en tres cámaras fotográficas para las tarjetas sacadas en tercer, cuarto y quinto lugar. Ninguno de los premios podrá ser canjeado por dinero.

No podrá concursar ninguna persona perteneciente a la Dirección General de Tráfico, editora de la revista.



El 57 por 100 de los siniestros veraniegos se produce en la costa



PELIGRO JUNTO AL MAR

DURANTE los meses veraniegos de julio y agosto de 1989 se registraron un total de 12.190 accidentes con víctimas en las 20 provincias costeras peninsulares, lo que supuso el 57,4 por 100 de los siniestros producidos en toda España. En esos accidentes perdieron la vida 787 personas y 19.391 resultaron heridas, lo que, en porcentajes, representaba un 48,8 y un 56,2 por 100 respectivamente de las víctimas totales en los citados meses. Así pues, en el resto del país se produce en esas fechas el 42,6 por 100 de los accidentes, el 51,2 por 100 de las víctimas mortales y el 43,8 por 100 de los heridos.

Por otra parte, el 6,46 por 100 de los accidentes veraniegos producidos el pasado año en las provincias costeras fueron mortales, mientras que la tasa de mortalidad en esos lugares durante el resto del año es ligeramente inferior, el 5,56 por 100.

Cabe pensar que el mayor grado de mortalidad se debe, entre otras razones, al mayor nivel de ocupación de los vehículos. También puede haber otra explicación comúnmente aceptada y es que el conductor extrema las precauciones cuando realiza un viaje largo y «baja la guardia» cuando se encuentra disfrutando de sus vacaciones. Precisamente

en esa situación aparecen riesgos añadidos como es un tráfico muy intenso, prisas para huir del calor que se concentra bajo la chapa de los automóviles y, probablemente, una conducción excesivamente cómoda, en bañador, con los pies descalzos o en chancletas, que a menudo disminuyen la sensibilidad del pie o lo estorban cuando busca los pedales.

Un porcentaje considerable de los accidentes los protagonizaron jóvenes de edades inferiores a 24 años, en sus salidas nocturnas de los fines de semana, en los que no era rara la presencia de alcohol.

Entre las provincias marítimas que alcanzaron mayor siniestralidad en los meses de julio y agosto, Barcelona se encuentra en primer lugar, con 67 accidentes y 83 muertos; le siguen Valencia (49 accidentes y 64 muertos), Asturias (41 accidentes y 46 muertos), Tarragona (38 accidentes y 51 muertos), Granada (43

muertos) y Castellón, Cádiz, Alicante y Gerona, con 39 muertos.

Se da una conducción típica en este período estacional en cuanto al tipo de carretera en la que se producen los accidentes, que coincide con la mayor utilización de unas en detrimento de las demás. Por un lado, aumenta la utilización de las autopistas, carreteras nacionales y locales y disminuye en las carreteras comarcales. Así, durante el verano pasado, las autopistas de toda la red nacional registraron 89 accidentes, con 125 muertos y 179 heridos; las carreteras nacionales, 559 accidentes, 721 muertos y 820 heridos; las carreteras comarcales, 185 accidentes, 212 muertos y 227 heridos; las locales, 290 accidentes, 330 muertos y 335 heridos; los caminos vecinales 18 accidentes, 20 muertos y 8 heridos. Por último, en los tramos de autovía abiertos durante el pasado verano se registraron dos accidentes, con dos muertos.

ACCIDENTALIDAD EN LA COSTA EN JULIO Y AGOSTO DE 1989

Zona	Accidentes		Muertos		Heridos	
	Número	%	Número	%	Número	%
Prov. costeras	12.190	57,4	787	48,8	19.391	56,2
En el resto	9.052	42,6	827	51,2	15.110	43,8
TOTAL	21.242	100	1.614	100	34.501	100

La Agrupación de la Guardia Civil será apoyada por diez helicópteros

6.500 AGENTES A PIE DE ASFALTO

EL incremento del tráfico en las carreteras durante los meses de julio y agosto —principalmente este último— hace que la Dirección General de Tráfico prepare una operación especial que garantice, en la medida de lo posible, la fluidez y la seguridad en la circulación durante esos días. La experiencia acumulada de otros años hace suponer que estos incrementos se manifestarán principalmente en los primeros días de julio, en la semana que enlaza julio y agosto (del 27 al 2), ligeramente en el denominado «cambio de turno» (días 15 y 16 de agosto) y en el retorno que se distribuye entre el 27 de agosto y el 2 de septiembre.

Muchas son las personas que trabajan para que estos objetivos se cumplan y entre ellas hay que destacar a los integrantes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Alrededor de seis mil quinientos guardias civiles se encargarán de regular el tráfico y vigilar que se cumplan las normas, además de desarrollar una trascendental labor humanitaria, que puede abarcar desde el importantísimo socorro sanitario (a veces decisivo), hasta la ayuda mecánica que nos saca de más de un apuro. Durante el pasado mes de marzo, por ejemplo, datos de la DGT señalan que fueron 31.082 los servicios de auxilios prestados por esta Agrupación.

Para llevar a cabo este trabajo, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil cuenta con 981 vehículos en servicio de patrulla, 99 en servicio de radar, 57 para ronda y control, 2.457 motocicletas y 200 todo terreno.

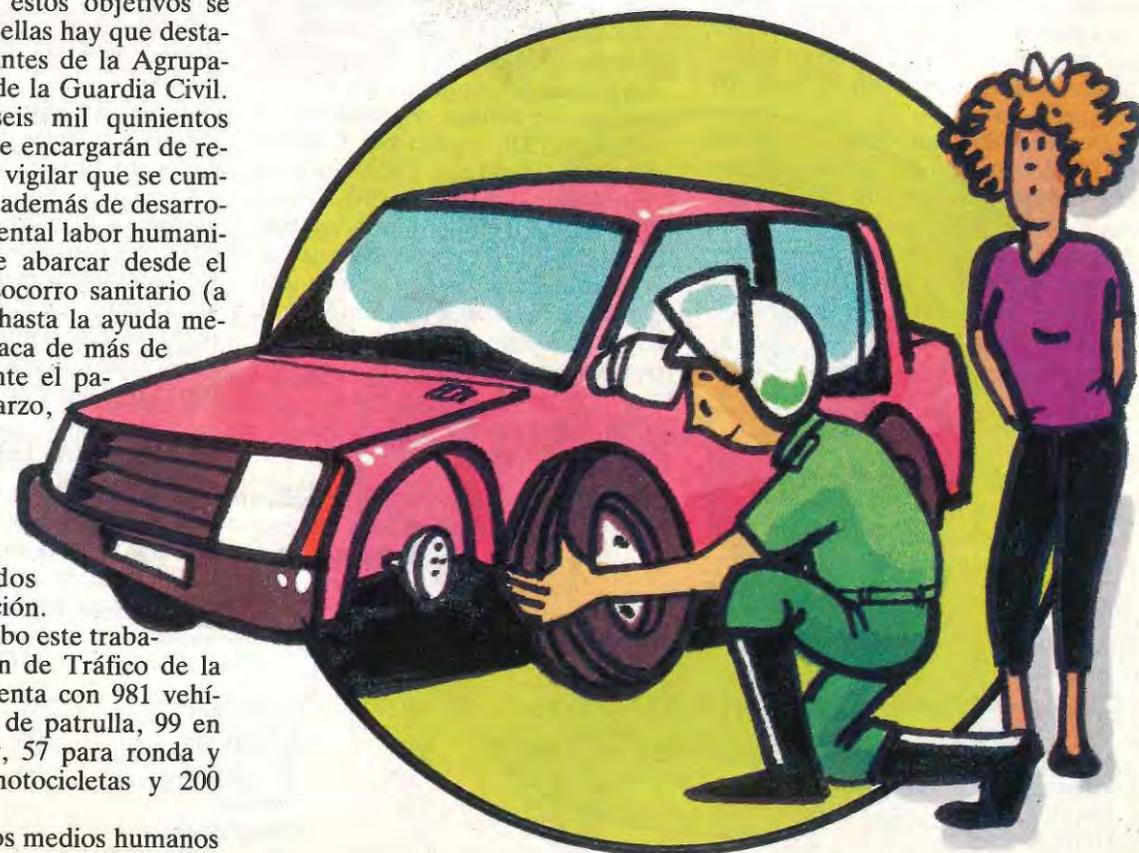
A pesar de estos medios humanos

y materiales, y debido al incremento del parque automovilístico y consiguiente subida de la conflictividad del tráfico, la DGT aspira a lograr un aumento de la plantilla (estancada desde 1971) proporcional a las necesidades actuales, que sitúan como número ideal el de diez mil guardias civiles.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil estará apoyada en su trabajo por diez helicópteros dependientes de la DGT, atendidos por personal funcionario —pilotos, mecánicos y fotógrafos, de veinticinco a treinta personas— cuya misión fundamental será coordinar el tráfico desde el aire, mediante unas emisoras de radio conectadas con el control gene-

ral. Además, están dotados de un sistema de megafonía, que pueden utilizar en caso de retenciones, itinerarios alternativos, etcétera.

Estos diez helicópteros estarán distribuidos en cuatro grandes zonas: centro, catalana, valenciana y andaluza. Además, todos los fines de semana, dos de estos helicópteros, uno en Madrid y otro en Valencia, están dotados de personal sanitario (un médico y un ATS) y material adecuado para, aparte de realizar un servicio normal, en caso de ser avisados de un accidente, o llevar a cabo una rápida intervención y realizar los primeros auxilios y, si así lo estima el facultativo, proceder a la evacuación de los heridos.



En ellos se produce casi la cuarta parte de los accidentes anuales

JULIO Y AGOSTO, LOS MESES MAS PELIGROSOS

Julio y agosto se configuran como los meses de mayor número de accidentes de circulación. El buen tiempo y las vacaciones hacen que el número de vehículos que circulan por las carreteras aumente considerablemente y, por tanto, los accidentes. Las estadísticas de 1989 son muy ilustrativas.

De los datos facilitados por la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la DGT, se deduce que los meses estivales de julio y agosto (coincidentes con las vacaciones de la mayoría de los españoles) concentran el mayor número de accidentes de circulación. Según las mencionadas fuentes, el año pasado se registraron un total de 5.041 accidentes; de ellos, 1.139 ocurrieron en los referidos meses; es decir, un 22,6 por 100 de la cifra global.

Desglosando estos datos, en el mes de julio ocurrieron 543 accidentes, con 661 víctimas mortales, 382 heridos graves y 307 heridos leves. Refiriéndonos al mes de agosto, fueron 596 los accidentes registrados, con el balance de 758 personas muertas, 504 heridas graves y 381 heridas leves.

EN 1989, MAS ACCIDENTES

Al hacer un estudio comparativo de los accidentes que se produjeron en nuestras carreteras en los años 88 y 89 durante los mencionados meses, obser-



vamos que en julio de 1989 hubo un incremento en el número de accidentes del 28,4 por 100 (543 accidentes, frente a los 423 de 1988), y que esta lamentable curva ascendente persistió en el mes de agosto, con un 21,9 por 100 más de accidentes (596 en 1989 y 489 en 1988).

La comunidad autónoma que encabeza la lista de número de accidentes es Andalucía (190), seguida por Cataluña (156), Castilla y León (141), Valencia (115), Castilla-La Mancha (94), Galicia (87) y Madrid (56). Por provincias, Barcelona encabeza la negra estadística de los meses de julio y agosto, con un total de 67 accidentes; a continuación Madrid, con 60 accidentes, y Valencia, con 49, completan el cómputo.

EXTRANJEROS EN LAS ESTADISTICAS

Los meses de julio y agosto, España recibe un importante número de turistas extranjeros, cuyos vehículos, des-

graciadamente, incrementan las estadísticas de los accidentes de circulación. En este capítulo hay que destacar el paso de emigrantes portugueses y marroquíes, para los que nuestras carreteras se convierten en tránsito obligado hacia sus países de origen y en sus viajes de retorno. En 1988, el número de extranjeros que perdieron la vida en accidentes de circulación registrados en España, en el período que nos ocupa, fue de 114 (de ellos, 24 portugueses y 40 marroquíes, y el resto de diferentes nacionalidades). Esta cifra se vio considerablemente aumentada un año después, en el que perecieron 149 personas (26 portugueses, 20 marroquíes, y 103 de otros países), entre los meses de julio y agosto.

MUEREN MAS LOS CONDUCTORES

El tipo de accidente es otro de los datos que se desprenden de las tablas,



El cansancio producido por muchas horas de conducción a veces tiene consecuencias irreparables.

siendo las colisiones, en sus diferentes formas (frontales, laterales, por alcance, múltiples), las más frecuentes; a continuación las salidas de la vía y los atropellos se configuran como los otros tipos de accidentes más usuales (en 1988 murieron 116 peatones, y en 1989 fueron 168 las víctimas mortales entre los viandantes).

Según las citadas estadísticas de la DGT, el mayor número de víctimas mortales se produce entre los conductores: 315 en 1988 y 380 en 1989 (siempre refiriéndonos a los meses de julio y agosto). El número de usuarios que perdieron la vida en accidentes de cir-

culación fue de 441 en 1988 y 509 el pasado año.

Finalmente, en cuanto a tipos de vehículos implicados en los accidentes, nos encontramos con una curva ascendente en todos los casos. Los turismos encabezan la lista, pero no debemos olvidar un vehículo que parece inofensivo y que durante estas fechas utilizan muchos niños: las bicicletas. En 1989 fueron 28 las que sufrieron algún tipo de accidente. Para ellos y para con ellos también existen las normas de circulación.

Mercedes LOPEZ

COMUNIDADES CON MAYOR NUMERO DE ACCIDENTES

	JULIO		AGOSTO	
	N.º ACCID.	V. MORT.	N.º ACCID.	V. MORT.
Andalucía	95	109	95	119
Cataluña	72	87	84	115
Castilla-León	64	83	77	104
Valencia	55	69	60	73
Castilla-La Mancha	42	52	52	71
Galicia	36	44	51	58
Madrid	30	38	26	31

TIPOS DE VEHICULOS IMPLICADOS

	1988*	1989*
	Turismos	876
Camiones con o sin remolque	155	221
Ciclomotores	83	83
Motocicletas	75	113
Bicicletas	26	28
Autobuses	19	29

* Meses de julio y agosto.

GRACIAS POR VOLVER

Ha llegado el momento de regresar. Las esperadas vacaciones han terminado —nos han parecido muy cortas, ¿verdad?— y otra vez tenemos que preparar el viaje. Las normas y consejos que en páginas anteriores le damos para el inicio de sus vacaciones le seguirán siendo muy útiles. Seguro que no le importará que le repitamos algunos: prepare el viaje con antelación. Si es posible, regrese unos días antes, evite las horas y días punta. El equipaje —¿por qué será que siempre volvemos con más bultos?—, adecuadamente colocado, contribuye a aumentar nuestra seguridad. Siga olvidándose del alcohol y las comidas abundantes. Los viajes en caravana, el calor de las horas centrales del día y otras circunstancias le pueden estar esperando; por lo tanto, extreme todas las medidas de precaución y prudencia. Recuerde que el teléfono de la DGT (900 123 505) sigue estando a su servicio para cualquier tipo de información referente al tráfico, itinerarios alternativos y cualquiera que usted necesite. ¡Ah! Gracias por volver. Le estábamos esperando.



CUADRO COMPARATIVO 1988-1989

	JULIO		AGOSTO	
	88	89	88	89
N.º accidentes	423	543	489	596
Muertos	517	661	636	758
Heridos graves	313	382	477	504
Heridos leves	265	307	317	381

TIPOS DE ACCIDENTES 1989

	JULIO	AGOSTO
Colisiones	245	293
Salidas vía	206	213
Atropellos	85	81
Vuelcos	7	8
Otros tipos	0	1

MEDIDAS PARA LAS ZONAS CON MAS PROBLEMAS

BARCELONA

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

A-7 (Autopista del Mediterráneo)

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

A-19 (Autopista Barcelona-Mataró)

El tramo Barcelona-Montgat, los domingos mañana y tarde, así como las primeras horas de la mañana de los lunes.

N-II (Barcelona-La Junquera)

El tramo Montgat-Mataró y las travesías de Arenys de Mar y Calella, las vísperas de festivo por la mañana y los festivos mañana y tarde.

N-340 (Barcelona-Tarragona-Valencia-Cádiz)

El tramo Puente-Molins, Cervelló, los domingos mañana y tarde.

C-246 (Barcelona-Tarragona por la costa)

El tramo Barcelona p.k. 32, los festivos por la mañana, y el tramo de las costas de Garraf durante los festivos.

MEDIDAS ESPECIALES

A-2/A-7

Carril adicional Barcelona-Martorell (festivos y sábados por la mañana, viernes y vísperas de festivo por la tarde).

Para retorno se habilitará un carril Martorell-Molins de Rei y dos carriles Molins de Rei-Barcelona.

A-17

En operaciones salida y las mañanas de los días festivos se habilitará un carril adicional entre la avenida Meridiana y el p.k. 7,800. En operaciones retorno se habilitará el mismo carril en sentido contrario.

N-II (Norte)

Se colocarán conos en el tramo comprendido entre Montgat y Calella para conseguir dos carriles permanentes los viernes por la tarde y festivos y vísperas por la mañana.

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

N-II (Sur)

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

C-246

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

En los retornos, carril adicional desde p.k. 19 hasta el p.k. 5.

A-19

Carril adicional desde la C/Prim (Barcelona) hasta Mongat (festivos y sábados por la mañana).

Carril adicional desde Mongat hasta C/Prim (Barcelona) (festivos tarde). Viaducto de Mataró, un sentido único si el tráfico lo requiere.

MADRID

MEDIDAS ESPECIALES

N-I (Madrid-Irún)

Conviene recordar que esta carretera forma parte del itinerario de los marroquíes en tránsito por España, para los que existe un área de descanso en La Cabrera.

N-II (Madrid-La Junquera)

Se prevé que estén en obras durante el verano los tramos comprendidos entre los p.k. 11 al 17 y 33 al 36 por construcción de barrera de seguridad en la mediana y extensión de aglomerado.

N-III (Madrid-Valencia)

Se encuentra en obras el tramo comprendido entre el p.k. 40 y el límite de la provincia de Madrid.

En las operaciones salida se podrá habilitar un segundo carril de circula-

BARCELONA Y ZONA DE INFLUENCIA



ción de salida desde el nudo semafórico de Arganda (p.k. 20,800), hasta Arganda (p.k. 26) por el arcén y debidamente señalizado.

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

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

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

N-IV (Madrid-Cádiz)

Tanto en las salidas como en los retornos, a los vehículos procedentes de la ciudad de Los Angeles, Orcasitas y

demás barrios de la margen derecha de la N-IV se les podrá prohibir el cruce de esta carretera por los pasos regulados semafóricamente, por lo que deberán hacerlo por el paso subterráneo de Villaverde. Esta prohibición no regirá para los vehículos de las líneas regulares de transporte colectivo de viajeros. Al igual que la N-I, esta carretera es el itinerario de los conductores marroquíes en tránsito por España durante el verano, por lo que conviene extremar la precaución.

N-V (Madrid-Badajoz)

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

A los vehículos procedentes o con destino a Brunete y San Martín de

Valdeiglesias, se les desaconseja la utilización de la carretera C-501 que atraviesa Villaviciosa de Odón, recomendándose que circulen por la MP-5111 hasta Boadilla del Monte y la M-511 para salir a la C-501, pasado ya Villaviciosa de Odón.

N-VI (Madrid-La Coruña)

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

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

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

— En la operación retorno podrá habilitarse un carril adicional de entrada a Madrid, que iniciándose en Las Rozas (p.k. 20,400) conducirá directamente hasta Puerta de Hierro sin posibilidad de salidas intermedias.

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

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

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

C-607 (Autovía de Colmenar)

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

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

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

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

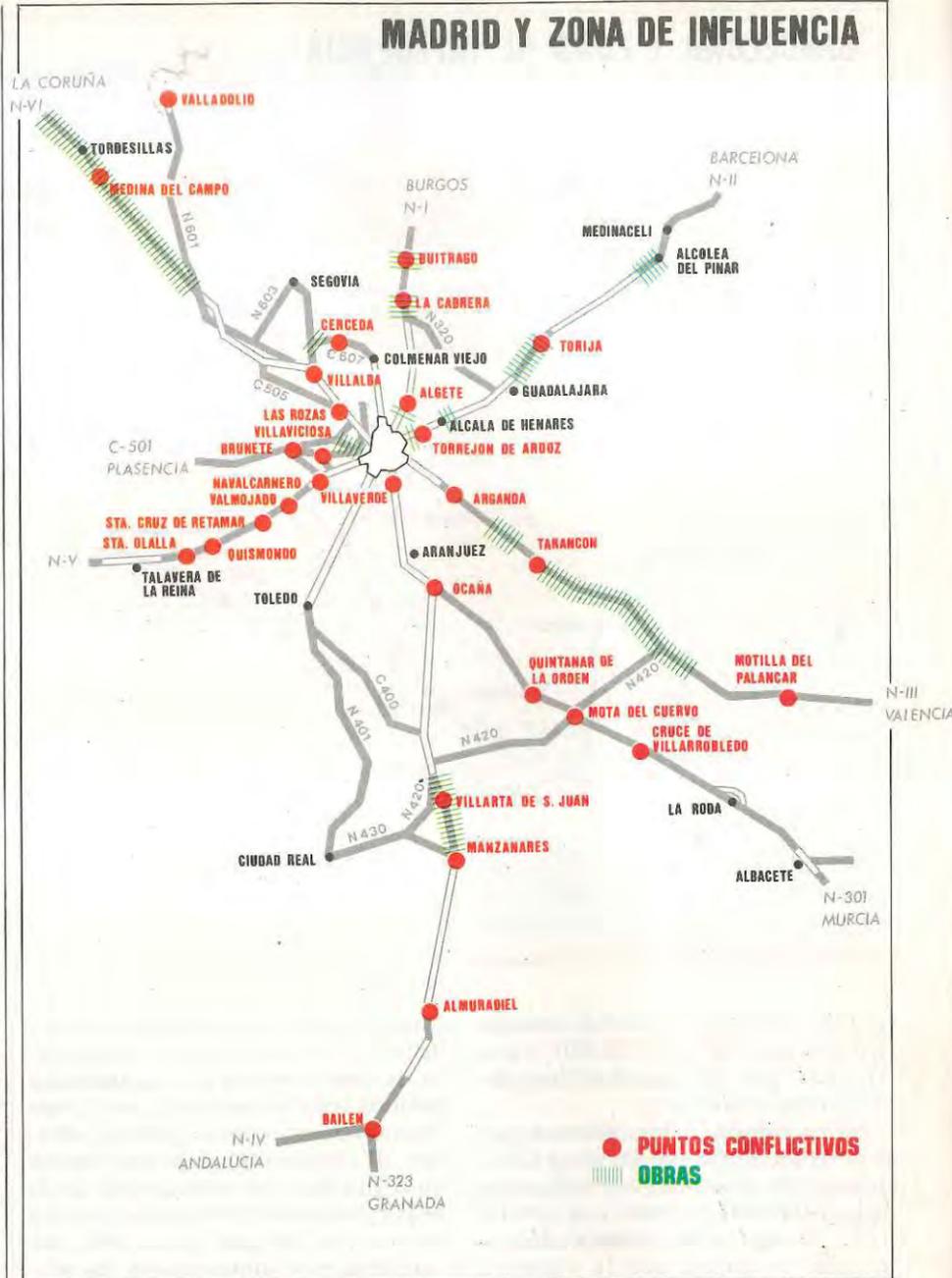
MÁLAGA

MEDIDAS ESPECIALES

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

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

Los problemas de congestión que puedan plantearse en los accesos a Málaga por el sector occidental de la



N-340, tramo Málaga-Torremolinos, se resolverán, en los días en que las intensidades de tráfico entre ambos sentidos de circulación estén descompensadas, mediante la instalación de un carril con circulación en sentido contrario en el tramo Azucarera-La Colina. Este carril se podrá conectar, si se estima necesario, con otro que afecte a la Variante Exterior de Torremolinos. Como medidas complementarias, para los momentos en que se encuentre instalado el carril, se habilitan las siguientes:

El cruce de la Azucarera quedará cerrado al tráfico para los vehículos que pretenden girar a la derecha ha-

cia Torremolinos. Estos vehículos deberán utilizar la Ronda Oeste para incorporarse a la N-340.

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

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

En caso necesario se efectuará la re-

MÁLAGA Y ZONA DE INFLUENCIA

gulación manual de los semáforos por parte de los agentes de vigilancia de tráfico.

N-331 (Málaga-Puerto de las Pedrizas)

En el itinerario de entrada y salida de Málaga a través de la N-331, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil establecerá un puesto de regulación en el puerto de las Pedrizas para, en caso de que en el acceso a Málaga se planteen problemas de fluidez y retenciones de tráfico, proceder al desvío de vehículos a través de las carreteras C-340 y C-345 (carretera de los Montes y Cuesta de la Reina). Esta misma medida se podrá adoptar desde Casabermeja a través de la carretera MA-435 a Colmenar, continuándose por la C-345 hasta Málaga.



VALENCIA

MEDIDAS ESPECIALES

A-7 y E-6

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

V-15 (Saler)

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

N-III

Obras desde el p.k. 339 al p.k. 326 por desdoblamiento de calzada entre Valencia y Rambla de Poyo; obras del p.k. 290 al 300 por rectificación de peajes y mejora de pavimentos.

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

N-340 Norte

Como punto conflictivo hay que mencionar el tramo comprendido entre Puzol y la intersección con la N-234 (Sagunto-Burgos).

N-340 (Sur)

Obras puntuales de mejora de trazado entre Albaida y límite de provincia de Alicante, p.k. 149,600 al 158,300.

Obra en la intersección con la N-430 para convertir la intersección en enlace.

N-322

Obras de mejora de plataforma y trazado, p.k. 20 al 24.

N-330

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

N-332

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

N-234

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

C-234

Obras del p.k. 9 al 16 de desdoblamiento de calzada. Obras del p.k. 18,8 al 37 (tramo Puebla de Vallbona Casinos). Mejora de intersecciones. Obras del p.k. 37 al 67,9 de mejora de intersecciones entre Casinos Chelva.

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

C-3322
Modificación de puentes en término de Tabernes de Valldigna en el p.k. 3,800.
Obras del p.k. 30 al 34 (tramo de L'Alcudia de Carlet-Carlet. Ampliación de calzada).

VP-1041
El tramo conflictivo es el comprendido entre el empalme de la V-15 al parador Luis Vives. En esta carretera se instalará doble carril mediante conos los domingos y festivos y salida de 9 a 14 horas.

ITINERARIOS ALTERNATIVOS RECOMENDADOS

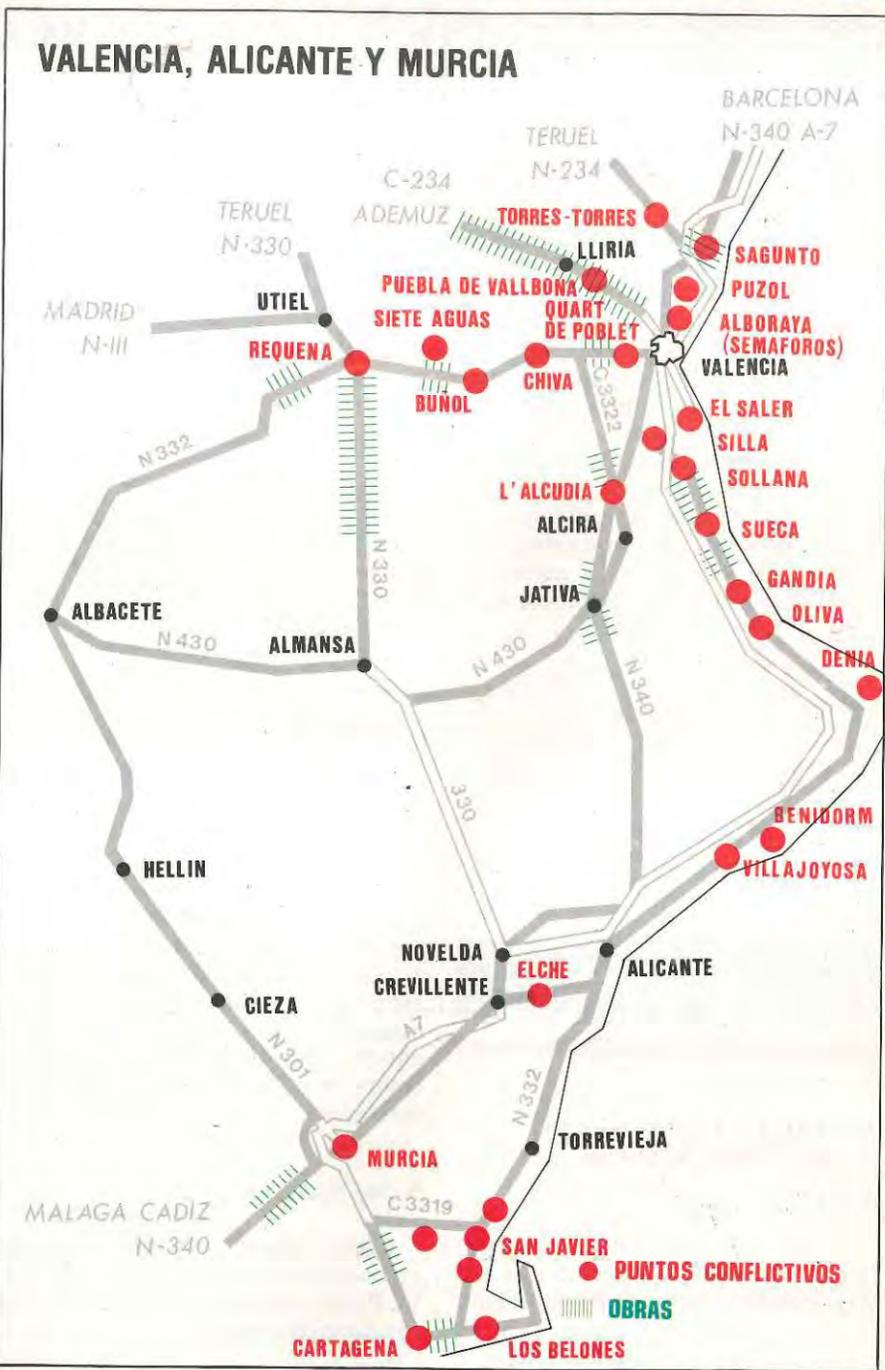
26 Tráfico desde Valencia con destino a Andalucía Occidental

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

Tráfico desde Valencia a Andalucía Oriental

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

B) Destino Granada-Málaga: N-340, Fuente La Higuera, Caudete, Yecla, Jumilla, C-3314, Venta del Olivo, Calasparra, Caravaca (C-330), Puebla de Don Fadrique, Huéscar, C-3329, Cuéllar de Baza, N-342, Baza, Granada, Málaga.
Este itinerario acorta 112 kilómetros (en trayecto Valencia-Granada) y es el más recomendable por las condiciones de tráfico. Precaución entre Caravaca y Puebla de Don Fadrique.



Tráfico de Madrid a Gandía y Cullera (zona playas)

a) Madrid por N-III a Chiva, C-3322, Turis, Real de Montroy, Carlet, Algemesí, Alcira, Tabernes de Valldigna a N-332, Gandía.
Preferible el itinerario alternativo sobre el habitual (N-III Valencia-Gandía) por ser más fluido y evitar las travesías de Valencia, Sollana y Sueca.

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

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

Este itinerario alternativo está señalizado como tal por la Dirección General de Tráfico.

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

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

Areas de descanso para marroquíes y portugueses

OPERACIÓN TRÁNSITO

Miles de marroquíes y portugueses, con la única y obsesiva idea de llegar cuanto antes a su punto de destino y pasar unos días de vacaciones en sus lugares de origen, atraviesan nuestro país en los meses de julio y agosto. Con la finalidad de potenciar la seguridad vial de nuestras carreteras, debido a las especiales características de conducción de estos automovilistas y de sus vehículos, la DGT, con la colaboración de los gobiernos marroquí y portugués, desarrolla la denominada «Operación tránsito».

Más de 400.000 portugueses y 700.000 magrebíes utilizaron el pasado año las áreas de descanso y los puestos de información que la DGT puso a su servicio durante la denominada «Operación tránsito». Estas mismas fuentes aseguran que la curva de aceptación de estas áreas es progresiva. En 1984, un total de 12.829 vehículos portugueses y 16.793 marroquíes pararon en algunos de estos puntos, ascendiendo el año pasado a 103.000 los vehículos portugueses y 148.000 los magrebíes que las utilizaron. Siguiendo con estos datos, entre un 40 y un 50 por 100 de estos vehículos usan las áreas de descanso una vez, mientras que los que paran en dos áreas sólo suponen el 9 por 100 de los portugueses y el 27 por 100 de los marroquíes.

La iniciativa de las áreas de descanso se gestó en 1981 (año en el que comenzaron los contactos al respecto entre España y Portugal), debido al importante flujo de emigrantes marroquíes y portugueses que atraviesan las fronteras del Norte de nuestro país durante los meses de julio y agosto. De camino al Norte de Africa o Portugal, y siguiendo primordialmente dos rutas, se dirigen al Sur y Oeste de nuestra península,

con una conducción de características muy especiales (jornadas agotadoras de 1.000 a 1.500 kilómetros, un solo conductor en cada vehículo, cargados de equipajes, comida y bebida para su abastecimiento, etcétera), que implica un alto índice de riesgo para ellos y el resto de los usuarios.

La finalidad de estas áreas es potenciar la seguridad en nuestras carreteras e incrementar el descanso de estos conductores. Para ello se ofrecen gratuitamente todos los servicios asistenciales básicos: información sobre circulación y seguridad vial, aparcamientos, ayuda sanitaria y mecánica, intérpretes, zonas de

juego para niños, posibilidad de contacto con sus consulados, etcétera.

Este año serán nueve las áreas de descanso y puestos de información que estarán abiertos a estos viajeros: Oyarzun (Guipúzcoa), Briviesca (Burgos), La Cabrera (Madrid), Valdepeñas (Ciudad Real), Villafranca (Córdoba), Torquemada (Palencia), Santa Cristina de la Polvorosa (Zamora), Tordesillas (Valladolid) y El Cuadrejón (Cádiz). Entre el 28 de junio y el 3 de septiembre serán las fechas en las que se encuentren en funcionamiento.

Según las estadísticas de la DGT, el año pasado perdieron la vida en nuestras carreteras 34 portugueses y 21 marroquíes, en el transcurso de esta «Operación tránsito».

Las causas más frecuentes de los accidentes fueron el cansancio (38,89 por 100 de los accidentes en los que se vieron implicados vehículos portugueses y 41,34 por 100 en los coches marroquíes), seguido por los adelantamientos antirreglamentarios (15 por 100 en los portugueses y 7,5 por 100 en los magrebíes) y el exceso de velocidad (10 por 100 de los accidentes con vehículos marroquíes y 9,5 por 100 de los portugueses).



Coches cargados «a tope», una de las características de estos viajeros.

Mercedes LOPEZ

ACCIDENTALIDAD AÑO 1989 *			
Nacionalidad	Muertos	H. graves	H. leves
Portugueses	34	95	165
Marroquíes	21	68	222

* Víctimas registradas en los accidentes ocurridos en la denominada «Operación tránsito» (última semana de junio a primera de septiembre).

PRINCIPALES CAUSAS DE LA ACCIDENTALIDAD		
Causas	Portugueses %	Marroquíes %
Cansancio, sueño y distracción	38,89	41,34
No respetar distancia de seguridad	8,3	11
Exceso de velocidad	9,5	10
Adelantamientos antirreglamentarios	15	7,5
Invasión sentido contrario	8	7,5
No respetar señales	3,38	4,5
Fallos mecánicos	1,5	3,8

Cuento

Otra antigua historia de amor

Luciano G. EGIDO

El verano era aquel pueblo y aquella muchacha. En el pueblo no llovía nunca y la muchacha, que tenía las piernas más largas y más desnudas que haya visto en mi vida, no dejaba de sonreír, ni siquiera en septiembre, cuando los días empezaban a arrugarse y había que pensar en el invierno. Pero yo no sabía lo que era el invierno allí, ni lo que hacía la muchacha después que nos íbamos, a primeros de octubre, al colegio; desaparecía a mis espaldas, en cuanto el coche se ponía en marcha y cogía velocidad en aquella carretera polvorienta, desde la que todavía se veía la ermita del otero y los chopos de la ribera, iluminados por el sol amarillo de la madrugada; después nada, un vacío en el estómago y unas imágenes cálidas que alimentaban mi memoria durante los ásperos y lentos meses invernales, que me dolían como un destierro del paraíso.

Porque la muchacha era Eva y aquel pueblo, perdido en la raya de Portugal, era el edén de los libros sagrados, atravesado por cuatro ríos y poblado de los árboles más altos y más frondosos del mundo, donde los pájaros escondían su algarabía al atardecer y donde sólo con levantar el brazo podías coger la fruta prohibida de las huertas, siempre que el dueño no te viera. Ibamos vestidos por precaución, pero hubiéramos podido ir desnudos, como en los grabados del Génesis, porque hacía calor, porque éramos inocentes y porque nos gustaba sentir la hierba entre los dedos de los

pies descalzos. Cuando nos bañábamos, en las pozas de los Berrocales, nos dejábamos tostar por el sol de agosto, con la serenidad vencida de nuestro cansancio veraniego. Y el recuerdo de Eva recorría mi piel, como aquella brisa que desde las cuatro de la tarde estábamos esperando, tumbados sobre el granito musgoso de las laderas del poniente.

Un verano la había visto, como un ángel rubio que se hubiera decidido por ser mujer y fue sucesivamente la Laura de Petrarca, la Gilda de Rita Hayworth y la mujer de las blancas colinas de Neruda. Y desde las oscuras ventanas de nuestro desván la veía pasar con sus largas piernas al aire, su sonrisa incansable y su pelo dorado de diosa insólita, entre esclavas negras y morenos brazos de jornaleras africanas, requemadas por los trabajos de la siega y de la trilla. Nadie se explicaba aquel milagro blanco que cruzaba el verano sin una gota de sudor, sin una hosca mirada de agotamiento, sin un rasguño en las piernas y sin un desfallecimiento de sus briosos andares de privilegiada, sobre el empedrado desigual de aquellas calles, abrasadas por una hoguera permanente, que caía del cielo. Nadie sabía de dónde venía aquella piel, aquella alegría y aquella ingrátida manera de estar en el mundo, para el que, evidentemente, no estaba hecha.

Las gentes decían: «Menuda pécora, la niña», pero a mí me seguía pareciendo maravillosa y, desde una infancia inmemorial, todos los años había ido acumulando sobre ella las experiencias interiores de mis lectu-



ras de adolescente ávido y tenaz, que ocupaba sus inviernos en estudiar y sus veranos en soñar con aquella muchacha. Hasta que un día pude hablarle, tocarla, besarla y poseerla, como un desafío a mi madurez de diez y seis años, largamente esperada y preparada durante los insomnios de mis noches de estudiante en vela, bajo el frío de los cero grados en una ciudad dormida, deshabitada y fantasmal, que me hacía más deseable el calor del pueblo del verano, los agobiantes cuarenta grados de las siestas interminables y la imagen de aquella muchacha inverosímilmente próxima en la oscuridad de mi dormitorio congelado y poblado de todas mis obsesiones sexuales.

Ella era pobre y nuestro coche era el único coche que ha-

bía en todo el pueblo, un austero montón de chatarra, de antes de la guerra, con olor a cuero y el freno vertical de mano, niquelado y brillante a fuerza de años y de manos, que conservaba el prestigio de la ancianidad y la mansa ductilidad de la experiencia, como los viejos caballos de las cuadras de mi tío, a los que nadie se atrevía a matar, a pesar de su inutilidad y de su tristeza. Y nada mejor que este insólito carcamal para llevar adelante mi primera aventura amorosa con aquella muchacha mágica, a la que las gentes se empeñaban en desacreditar con frases como «está más tocada que la campana de misa mayor». Así es que un día la subí al coche y la llevé al monte, a la hora de la siesta, cuando los caminos se vaciaban y nadie

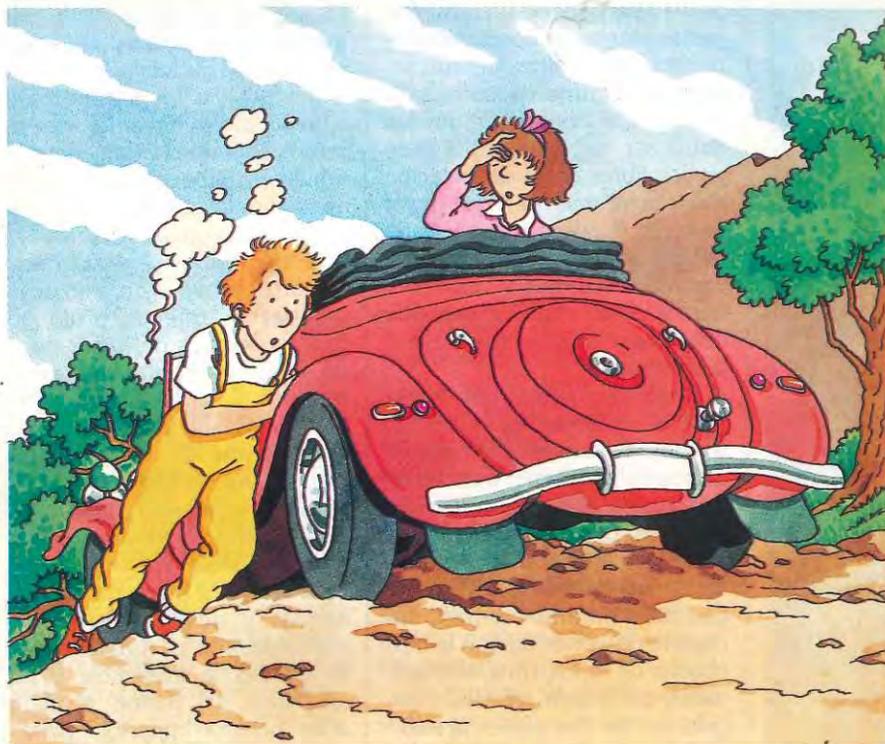
podía interponerse en mis inexpertas manos de conductor primerizo. Me hubiera gustado llevarla a la grupa de un caballo joven, como había creído que debía ser, según lo había leído en los libros; pero la tentación del coche me pareció mejor para ella y, además, era más fácil arrastrar aquella decrepita carcasa motorizada que convencer a un caballo para que colaborara en mi primera aventura de amor.

Repetí los gestos que había visto hacer tantas veces a mi tío, y como el coche estaba siempre dispuesto para echar a andar en una cuesta abajo, que aumentaba sus posibilidades de moverse y animaba al oscuro motor de sus entrañas, no tuve dificultades en arrancar hacia un destino desconocido con la muchacha de mis sueños, sorprendida y encantada, a mi lado, cogida con las dos manos al salpicadero y con los dientes apretados debajo de sus labios confusamente sonrientes y casi resacos a fuerza del miedo que se le salía por los ojos y que le hacía mirarme con asombro agradecido, pues era la primera vez que montaba en coche. Porque, a pesar del pánico que le hacía abrir la boca roja y redondear sus ojos achinados, no creo que estuviera arrepentida de su decisión de acompañarme hacia aquellas tierras calientes, que el chato morro de nuestro coche hendía con indiferencia y a una velocidad mayor de la que a mi audacia había supuesto. No obstante, seguimos así durante un buen rato y el campo eterno, solidificado por nuestra costumbre, se volvía fugaz ante nuestra marcha y nos mareaba con sus cambiantes imágenes, a treinta kilómetros a la hora.

El sudor humedecía mis manos y el volante se me escurría, como un pez en la libertad del agua. La muchacha iba cogiendo confianza y las apresuradas curvas de aquella carretera imprevisible me la echaban encima, cada vez más alborozada, agarrándose a mi brazo, con una cariñosa complicidad de fardo inestable y cálido. Hubie-

ra seguido así hasta el fin del mundo, con aquella mata de pelo que se ondulaba en el aire a mi lado, y los choques de aquella masa hirviente contra mi costado, que nada hacía por rehuir el golpe; pero la súbita aparición de un rebaño de ovejas, cruzando nuestra carretera, agrandó mis ojos, paralizó mi cerebro y provocó un grito de la muchacha, que se prolongó mucho después de haber dejado atrás unas cuantas ovejas tendidas al sol de las tres de la tarde. Habíamos pasado sobre los cuerpos de los animales como sobre un bache macizo, y seguimos corriendo por el campo agostado, fuera de la carretera, a la que el coche se negaba a volver, a pesar de mis esfuerzos y de mis blasfemias, mezcladas con las risas de aquella muchacha irrepitible y las amenazas del pastor, dividido entre nuestra imposible persecución y los cadáveres de las ovejas, que todavía se movían en la estela de polvo que íbamos dejando a nuestro paso.

Por un instante iluminado pensé que el arroyo que se nos atravesó en el camino, y que yo nunca había visto hasta aquel momento, detendría nuestra marcha enloquecida, después de haber fracasado mis maniobras para devolverle la racionalidad a aquel coche endiablado: pero el cauce seco y pedregoso fue incapaz de sujetar la furia de aquel monstruo alentado por el júbilo desbordado de la muchacha, que había terminado por abrazarse a mí, para morir juntos, muertos de risa, en aquella aventura que habíamos iniciado tan gozosa como imprudentemente. Mis volantazos entre las milenarias encinas del monte aumentaban la tenacidad de aquel cuerpo, pegado al mío, que gravitaba sobre mi hombro y que multiplicaba sus adherencias y sus agarrones en cualquier parte de mi indefensa y soliviantada piel, sensibilizada hasta el orgasmo. El horizonte estaba deshabitado y sólo el coche se movía zigzagueando en un universo vacío, estancado en la caligine y atravesado por los gritos de la mu-



chacha y los chiridos de las llantas calcinadas sobre la arenisca de aquella llanura, entorpecida por las encinas.

Que chocáramos contra un carrasco me pareció el final menos azaroso de aquella carrera, que quedó interrumpida con el coche encrespado sobre las varas del matorral, la muchacha rodando por el suelo, en un revoltijo de piernas y brazos al aire y yo agarrado al volante, como a un escudo milagrosamente protector. Cuando el ruido de la ferralla terminó, comprobé que no estaba herido, que el coche no parecía excesivamente destrozado y que la muchacha llevaba puestas unas extrañas bragas de concepción casera, con letras negras sobre la tela blanca, que reconocí como la de los sacos de azúcar a granel, que en aquellos años de escasez sustituían a las telas más delicadas de un futuro que tardaría en llegar. Después busqué con la mirada algún testigo o alguna ayuda, que me permitiera sacar el coche de entre los ásperos tentáculos del carrasco; pero no había nadie en diez kilómetros a la redonda. El mundo estaba

abandonado al sonido de las chicharras y el reverbero de las lejanías, que se agitaban en un paisaje lejano, movido por los oleajes de materia sólida.

Cuando la muchacha me tocó por detrás, la tenía olvidada, entre el presentido sermón de mi tío y la vergüenza de mi torpeza como conductor que atentaba contra mi orgullo de diez y seis años. Y cuando me volvió a tocar, estuve a punto de largarla de allí, perdidos mis entusiasmos eróticos y olvidados mis proyectos; pero no pude menos de volver la cara y mirarla a los ojos que lloraban sobre sus mejillas arañadas y una gota de sangre que le temblaba sobre el labio como una hoja de melocotonero. Sin embargo, lo que me sorprendió más no fue aquel llanto silencioso y humillado, sino su recobrada entereza para preguntarme con la inocencia de los ángeles: «¿A qué hemos venido? ¿Ya no te acuerdas?», antes de empezar a quitarse el polvo del vestido, en lamentable estado de suciedad y con algunos desgarrones inocentes. Pero no le hice caso, porque me pareció espan-

tos, en medio de aquel bochorno de hierros calientes, cuerpos magullados, tarde tórrida y boca seca, pensar en otra cosa que no fuera escondernos debajo de la tierra, separarnos como si no nos conociéramos o ahorcarnos en una encina secular, como en los viejos grabados de la historia antigua, para ejemplo moral de los caminantes.

Después de intentar sacar el coche de aquella incómoda situación en que se encontraba y gritar mi impotencia, que se hacía sudor y pelo revuelto sobre mi cabeza acalorada, vi que la muchacha, como si hubiera vuelto sobre sus pasos, se afanaba también por ayudarme; así es que fuimos dos los que empujamos, hinchamos las venas del cuello y hundimos los pies en aquella arenisca traidora, que nos impedía apalancar nuestros cuerpos contra la ardiente carrocería del coche, que todavía brillaba después de treinta y tantos años de vida. Pero nuestros esfuerzos resultaron inútiles y nos derrengamos a la sombra de una encina en espera de un milagro que nos devolviera a la realidad. Durante aquella espera, que fue calmando la respiración y nos hizo cogernos de la mano, para compartir nuestra soledad de naufragos, ni nos hablamos, ni nos miramos, ni sentimos el paso del tiempo, que nos fue vaciando como un cántaro roto, hasta la inanición y el sueño, en un sopor creciente, en el que se veía la silueta del coche levantado de manos contra el cielo, cada vez más oscuro, como una aparición fantasmagórica que nos advirtiera de un peligro inminente.

Cuando nos amamos, en la primera noche, ella olía a pobre y estaba todavía caliente, en una oscuridad poblada de luciérnagas y de canciones lejanas. Y cuando a la mañana siguiente me encontré delante de mi tío, me dijo: «Pero, ¿qué has hecho, insensato?», aunque no supe, ni llegaría a saberlo nunca, si se refería a lo del coche o a lo de la muchacha.

HUMOR

Por PABLO





Esta es la mejor dirección.



900-123505

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

900-123 505

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

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

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

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



OJO. TE LO DICE UN AMIGO.

Dirección Gral. de Tráfico



Ministerio del Interior



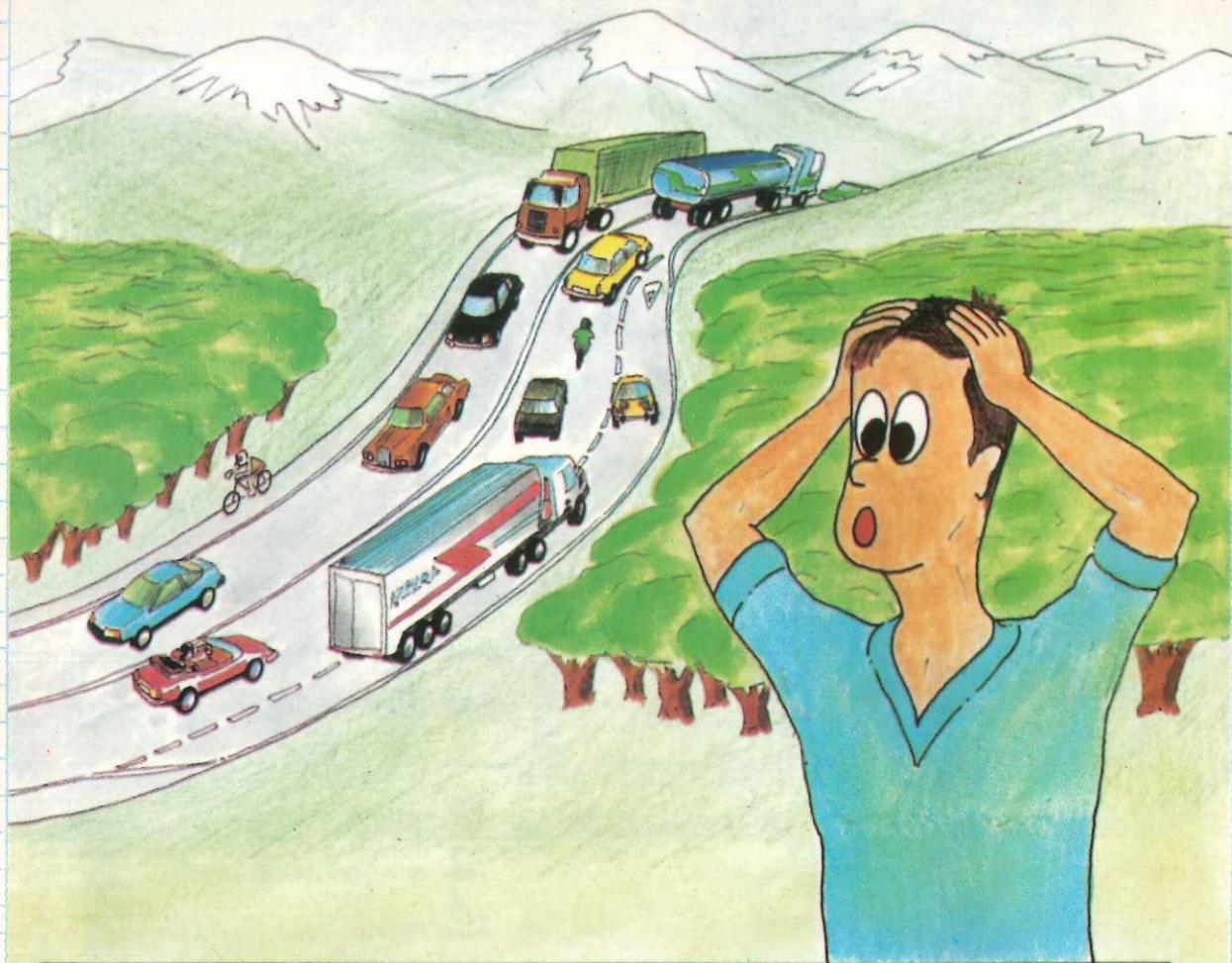
Nuestros amigos quieren realizar el siguiente itinerario: SALAMANCA-EMBALSE DE SANTA TERESA.

Fíjate en la «leyenda» del plano.

¿Qué quiere decir el color rojo de la carretera?

¿Y el amarillo?

¿Y el verde?



Es época de vacaciones y el tráfico es muy intenso. ¿Qué carreteras aconsejarías a nuestros amigos para circular en bicicleta?

Escribe el posible itinerario _____

¿Qué distancia recorrerías si utilizases la carretera nacional?

¿Y si fueses por la comarcal?

¿Podrías visitar algún monumento? ¿En qué población se encontraría?

Nuestros amigos ya han llegado a su destino. ¿Qué deportes están permitidos en el embalse de Santa Teresa?

Regresan a casa en el coche del padre de Juan.

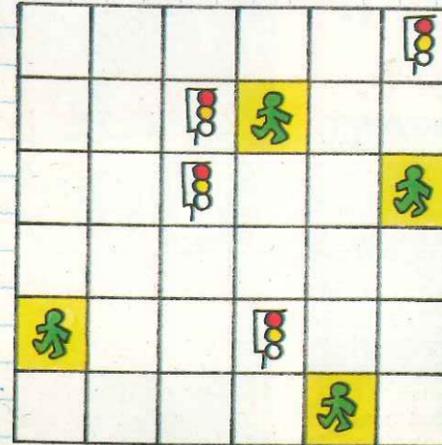
¿Dónde podrían repostar gasolina?

* Si van por la carretera nacional en _____

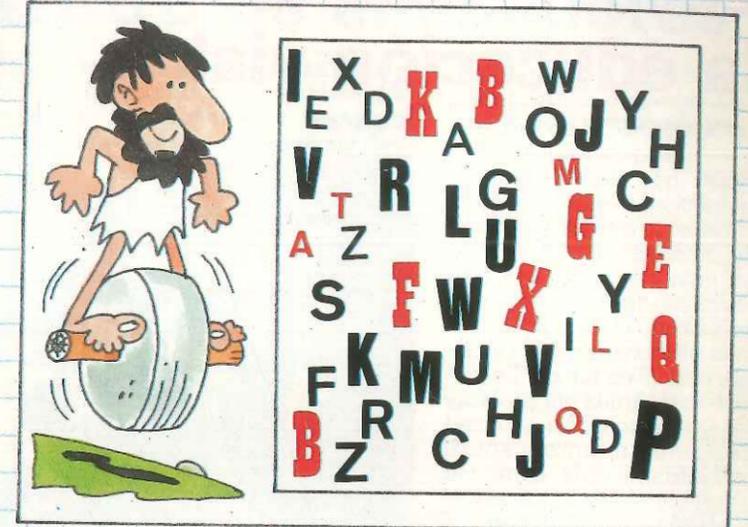
* Si van por la carretera comarcal en _____

Pasatiempos

Por Antonio A. ARIAS

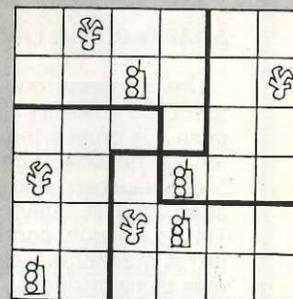


LA DIVISION GRAFICA. Dividir este cuadrado en cuatro sectores de igual forma y extensión, de modo que cada uno de ellos contenga un semáforo y un peatón.



SOPA DE LETRAS. Con las letras que no están repetidas, trata de formar una palabra relacionada con el tráfico rodado.

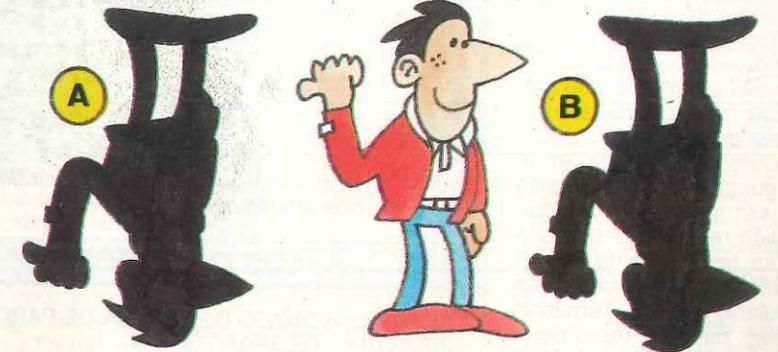
AL JUEGO DE LAS SOMBRAS:
Corresponde la silueta A.
A LAS INICIALES: Pera, Revól-
ver, Uvas, Dado, Enano, Nuez,
Calavera, Indio y Arbol: PRU-
DENCIA.



A LA DIVISION GRAFICA

SOLUCIONES

LAS INICIALES. Si combinas adecuadamente las iniciales de los objetos representados en el dibujo, formarás el nombre de algo imprescindible cuando se viaja.



EL JUEGO DE LAS SOMBRAS. ¿Cuál de las dos siluetas doblemente invertidas crees tú que corresponde al autoestopista del dibujo?



Lucena vivió la fiesta de la educación vial

CONducir un kart, ese pequeño vehículo que se asemeja en su funcionamiento a un automóvil, es la máxima ambición de cualquier chaval cuando se enfrenta a las primeras nociones de educación vial, ya sea en el colegio o, los más afortunados, en el parque infantil de tráfico. En opinión compartida por profesores y monitores, la cantidad de conocimientos sobre comportamientos correctos y normas a seguir que asimila el niño es, con diferencia, mucho mayor en aquellos casos en los que puede poner en práctica la teoría.

La celebración de la XXVI edición del Campeonato de Parques Infantiles, que en esta ocasión ha tenido como escenario la localidad cordobesa de Lucena, deja de manifiesto, como cada año, el interés que este tema despierta en los chavales, en el que gastan todo el esfuerzo que sea necesario, aunque también refleja la dedicación que se tiene durante el curso. «El nivel de los chicos es irregular», asegura Fernando Muñoz, director de programas de educación vial de la Dirección General de Tráfico. «Hay equipos —añade— que pertenecen a localidades en las que el parque infantil está a pleno rendimiento y eso se nota. En otros casos, se preparan únicamente para el campeonato y la calidad de su actuación es menor.» Lo que sí es común —salvo pequeñas excepciones en las que el grado de competitividad está por encima de todo— es el espíritu de los chavales que responde a la vieja máxima de que «lo importante es participar».

CONDUCTORES MAS PRUDENTES

A pesar de que la estructura de los parques infantiles de tráfico es básicamente la



Conducir un kart constituye, para la mayoría de los chavales, la experiencia más interesante.

LOS GANADORES

XXVI CAMPEONATO DE ESPAÑA DE PARQUES INFANTILES DE TRAFICO

Por equipos: Campeón: Cuenca; subcampeón: Elche; tercer clasificado: Hellín; cuarto, quinto y sexto clasificados: Campos (Mallorca), Plasencia y Toledo.

Individual: Campeón: Angel Herraiz Adillo, de Cuenca; subcampeón: José Antonio Casanova Ruiz, de Elche; tercer clasificado: Alberto Herraiz Adillo, de Cuenca.

XII CONCURSO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN CICLOMOTOR

Por equipos: Campeón: Cuenca; subcampeón, Alicante; tercer clasificado: Cáceres.

Individual: Campeón: Oscar Cruz Herraiz, de Cuenca; subcampeón: José Antonio Triguero Puerta, de Cuenca; tercer clasificado: José Joaquín González Caballero, de Albacete.

misma en todos ellos, cada uno tiene sus propias características en cuanto al diseño de la red, el tamaño y la dificultad. En este caso, el parque de Lucena, pensado originariamente para bicicletas, resulta ligeramente más estrecho cuando se trata de conducir un kart. Debido a

esta circunstancia, y precisamente por ella, los chavales hicieron mayor acopio de prudencia y el número de penalizaciones por incidencias —pequeños golpes en los coches o subirse al bordillo— fue menor que en otras ocasiones.

En cuanto a la bicicleta, el



otro medio de transporte que deben conducir los chicos participantes en el campeonato, la actuación de los distintos equipos fue muy igualada en habilidad. «A la bicicleta tienen un acceso mucho más fácil, —comenta Fernando Muñoz—. A la edad de los chavales que participan, prácticamente todos tienen una y, en la mayor parte de los casos, se mueven con ella por circuitos urbanos de poca intensidad de tráfico. Por eso la dominan mucho más, tanto en lo relativo a conducción como a habilidad».

ADAPTADOS A LA LEY

Una sorpresa que encontraron los chavales al enfrentarse a la prueba teórica fueron los nuevos «test» publicados recientemente, que se adecuan a la nueva Ley de Tráfico. Según comentarios de los monitores, «éstos son más técnicos que los anteriores, que precisan de conocimientos más especializados de los que suelen tener los niños, mucho más generales». A pesar de que este cambio motivó que hubiese un número mayor de fallos de los que se producen habitualmente en pruebas de este tipo, la opinión general es que las nuevas cuestiones planteadas en estos test obligarán a los chicos a actualizar lo que saben «y eso es

Además de conducir correctamente, los controles aseguran que el itinerario seguido es el adecuado.

enormemente positivo».

Una segunda sorpresa, esta vez en el circuito práctico, obligó a los chavales a recordar las normas de preferencia en los cruces. En uno de los que componían el recorrido quedaban dos semáforos en verde, permitiendo uno de ellos circular de frente o girar a la izquierda. Eso suponía una dificultad añadida que se decidió eliminar, por lo que los semáforos quedaron en ámbar. Los chavales, acostumbrados a guiarse por las señales luminosas, elevaron el índice de fallos que habitualmente cometen, pero ensayaron el cumplimiento de una norma que, hasta ese momento, conocían sólo en teoría.

Por la tarde, en un ambiente festivo acompañado de un tiempo más que primaveral y bajo el luminoso sol andaluz, el equipo de Cuenca se alzó con la victoria.

J.S.

Debido al suplemento especial de verano que incluimos en este número nos vemos obligados a suprimir las unidades pedagógicas del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca. Estas unidades se continuarán en septiembre.

Hicieron balance y analizaron el futuro

El Encuentro de animadores

Durante cuatro días, pedagogos y animadores de educación vial han trabajado juntos para intercambiar información y poner en común las experiencias llevadas a cabo durante el pasado curso. Salamanca, sede del Centro Superior de Educación Vial, ha sido el escenario del encuentro y, a pesar de algunas opiniones pesimistas, la valoración es que estos días de trabajo común son necesarios y positivos.

Psicólogos y maestros comparten la opinión de que el niño debe recibir en la escuela las primeras nociones en materia de educación vial encaminadas, en un primer momento, a conseguir comportamientos «seguros» en calles y carreteras. Sin embargo, los libros de textos apenas reflejan esta inquietud en un par de lecciones, dentro del programa general de Ciencias Sociales, a lo largo de la Educación General Básica. Es el profesor quien, en todo caso, debe hacer mayor hincapié en estos temas, a veces en detrimento de otros.

Para canalizar esta inquietud, la Dirección General de Tráfico creó, hace algo más de tres años, una figura «profesional» que, desde la Administración, pudiese facilitar al profesor aquellos medios técnicos y humanos necesarios para trabajar estos aspectos en el aula. Se trata del «animador de educación vial», que depende de cada Jefatura Provincial de Tráfico y al que muchos profesionales de la enseñanza conocerán en su respectiva provincia. «No podemos decir que nuestro trabajo no sea variado: somos un poco de todo», asegura Manolo, el animador de Badajoz. «A principios de curso —comenta— cuando pasamos por los colegios para proponer actividades a realizar, estamos «vendiendo» la idea al director, como si de un asunto comercial se tratara. Si se realizan actividades, las organizamos junto con el colegio y luego, con los chavales, hacemos un poco de maestros y de pedagogos.»

Además, en múltiples oca-

siones, y debido a la falta de personal que sufren la mayor parte de las Jefaturas de Tráfico, los animadores tienen que «echar una mano» en las

ses fue uno de los temas tratados. Otro de los puntos de interés lo constituye el trabajo con los padres, modelos inequívocos para los niños desde sus primeros años y punto de referencia en cualquier actividad que se lleva a cabo. La preocupación de los ayuntamientos y sus respectivas policías locales por la educación vial de los chavales de sus localidades cerraba el programa de ponencias.



Los que enseñan también aprenden. Las jornadas sirvieron para poner al día conocimientos y experiencias.

tareas administrativas propias de las mismas.

ENCUENTRO NACIONAL

Dos objetivos guiaron el II Encuentro de Animadores, celebrado recientemente en Salamanca y organizado por el Centro Superior de Educación Vial: poner en común, por un lado, las diferentes actividades realizadas en cada provincia y ofrecer a los animadores, por otro, unos esbozos sobre los nuevos programas y recursos didácticos elaborados por los pedagogos del Centro Superior.

Las distintas ponencias abarcaron tanto aspectos teóricos como prácticos: la educación vial en la reforma de la enseñanza que entrará en vigor en los próximos cur-

En el plano práctico, el estudio se centró en la elaboración de talleres, los programas asistidos por ordenador y la utilización de los medios audiovisuales.

Una preocupación generalizada flotó en el ambiente durante las jornadas: el animador de educación vial se mueve a menudo en solitario. «Cuando necesitas resolver un dato concreto —es un comentario generalizado— llamas al Centro Superior y te orientan. Pero la mayor parte de las veces, ante problemas que parecen nimios debes desentrevarte solo y, en ocasiones, no sientes todo el respaldo que necesitas. A veces hay que enfrentarse, incluso, a problemas de índole puramente administrativo.»

Juana SANCHEZ

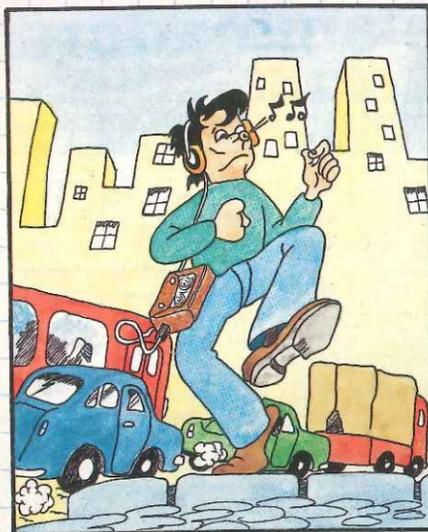
STOPY

FANTASMITA CALLEJERO



OIR TAMBIEN ES IMPORTANTE

Por REQUEJO



Motor 16

SEGURIDAD	
Estabilidad	9
Suspensión	9
Frenos	8
Dirección	8
Ruedas	8
Luces	9
NOTA MEDIA:	6,8
NOTA MEDIA	SEGURIDAD: 8,5

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

La Voz de Galicia

SEGURIDAD	
Estética	7
Acabado	8
Habitabilidad	8
Maletero	6
Confort	8
Instrumentación	7
Equipamiento	7
Potencia	8
Elasticidad	7
Cambio	7
Velocidad punta	7
Aceleración	7
Consumo	6
NOTA MEDIA:	7,2
NOTA MEDIA	SEGURIDAD: 6,5

de cinco años de la com... modelo SJ, Santana ha de... un nuevo todo-terreno... Con una línea totalmente... dinámico, el pequeño Vita... ancho de vía, que pro... excelente sobre cualquier... tal propósito también han... suspensiones: la delantera... muelles helicoidales y de... la trasera lleva un eje rí... guadores telescópicos. La... ble para esta versión, de... ra máxima de 75 CV., sufi... lidad la tonelada de peso

do con esmero, y aunque... espacio, éste es muy agra... es elementos para facilitar... sus aptitudes, el Vitara se... lidad por pistas o carrete... mas difíciles en el campo... s el conjunto se muestra... precio razonable.

Comentario.—Los Suzuki entran en el mercado con un objetivo muy claro: combinar las posibilidades aventureras de los vehículos todo-terreno con la comodidad característica de los mejores turismos. Los vehículos fabricados en las factorías andaluzas reúnen las mejores soluciones de uno y otro bando, de los vehículos de campo y de los coches de calle, en un formato de dimensiones recordadas, con menos de 3,7 metros de longitud total; el resultado sale a la calle con un precio final comprendido entre 1.670.000 y 1.840.000 pesetas.

Los Vitara son vehículos ágiles, con frenos eficaces, una dirección bastante suave y un comportamiento dignísimo en carreteras de todo tipo. La calidad de los materiales empleados en su construcción y la minuciosidad del acabado están a un nivel muy alto. Los defectos hay que buscarlos en el maletero, bastante reducido, casi inexistente, y en el motor, que es bastante ruidoso y consume algo más de lo deseable.

Comentario.—Por encima del Samurai, aparece ahora en el mercado el Suzuki Vitara, un pequeño todo-terreno que de alguna manera viene a iniciar una nueva etapa en la concepción que hasta ahora se tenía de este tipo de vehículos, que no necesariamente tienen que ser incómodos, ni contar, como ya cuenta este nuevo modelo, con los adelantos de la técnica para mejorar el confort y la habitabilidad. El Vitara llega a nuestro mercado con un precio superior en casi trescientas mil pesetas al Samurai, pero con tantas diferencias favorables que justifican perfectamente ese dinero. Para conseguir esto se han tenido que hacer concesiones que afectan, desde luego, a su marcha por terrenos difíciles, pero que son solamente ventajas a la hora de conducir por carretera, lo que le hace mucho más polivalente y con un campo de venta con más posibilidades.

Es, en resumen, un todo-terreno que se aproxima mucho más a lo que es un coche convencional, sin perder esas cualidades ruterías por la montaña, favorecidas además por un motor que desarrolla 75 caballos, lo que hace posible no solamente cualquier ascensión, sino el conseguir medias aceptables en carretera.

LO BUENO

- Eficacia en todo-terreno.
- Motor enérgico.
- Facilidad de manejo.

LO MALO

- Maletero mínimo.
- Ruido mecánico.
- Consumo alto.

LO BUENO

- Prestaciones.
- Versatilidad.
- Confort.

LO MALO

- Maletero escaso.
- Altura sobre el suelo.
- Consumo.

A finales de los años 50, el motor Rolls-Royce de seis cilindros se encontraba en el límite de su desarrollo, y su capacidad para mover con soltura un coche lujoso y pesado había sido superada con mucho por modelos americanos como Cadillac, Imperial o Lincoln. Rolls-Royce se decidió entonces a utilizar un V-8 que tenía diseñado hacía tiempo, ya que se desarrolló como motor de un vehículo antiincendios. Provisto con este motor de 6.230 c.c. y potencia no decla-

VIEJAS GLORIAS

Rolls-Royce Silver Cloud II

rada, como es costumbre en Rolls-Royce, el modelo Cloud fue rebautizado como Cloud II en otoño de 1959, y gracias al aumento de potencia de este nuevo propul-

sor se alcanzó una punta de velocidad de 180 km/h. y se mejoró la aceleración, que pasó de 14,2 segundos a 19,9. En Rolls siempre se ha dado más valor al lujo y a la tradición que a las prestaciones, pero esos más de 14 segundos eran demasiado.

La elegancia y aspecto noble y señorial de este Rolls-Royce descapotable lo colocaron en la cúspide del prestigio automovilístico durante la década de los 60, y en la actualidad las pocas unidades que aparecen en el mercado, como ésta recientemente subastada, alcanzan precios muy elevados.

J. Antonio DE LA RICA



MUNDO HISTORICO

■ **III RALLYE COMUNIDAD DE MADRID.**—La Comunidad de Madrid es pequeña, pero su riqueza paisajística y cultural es enorme. Sin salirse de sus límites se ha celebrado la tercera edición de este rallye, que reunía a veteranos y clásicos, que incluso se han permitido el lujo de hacer recorridos distintos para no molestarse unos a otros. Con dos puntos de concentración en los pueblos de Navacerrada y El Alamo, en esta última localidad incluso se celebró una prueba de velocidad (con todo tipo de garantías respecto a la seguridad), en la que tomaron parte tanto clásicos como veteranos, haciendo el mejor crono

entre éstos un Ford A de los años 30.

■ **NUEVOS CLUBS.**—Aunque el carácter de los españoles es bastante individualista, proliferan las asociaciones de propietarios de automóviles, que en ocasiones son grandes y prestigiosos modelos, y en otras vehículos más modestos, al alcance de cualquier bolsillo, pero igualmente interesante. Este es el caso concreto de dos nuevas asociaciones: el Espaclub, España Pagoda Club, con domicilio en Reyes de Aragón, 14, Zaragoza 50012. Tel.: (976) 56 61 24, que los días 9 y 10 de junio realiza su primera concentración y el también

nuevo «850 Sport Club», calle Andrés Mellado, 62, Madrid. Tel.: (91) 244 23 46, que por primera vez reunirá a los propietarios de Seat 850 Spider y Cupé el día 24 de junio a las 12 de la mañana en el Lago de la Casa de Campo de Madrid.

■ **100 AÑOS DEL AUTOMOVIL.**—El Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña organiza una exposición con este nombre desde el 18 de mayo hasta el 18 de junio. En la misma se sigue la evolución del automóvil en cinco períodos, de los cuales, sin duda, el más interesante es el primero, que abarca de 1890 a 1910.

MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

Fue segundo en Alemania, donde cayó «Aspar», y «Sito» logró una quinta plaza

CARDUS DEVUELVE LA EMOCION A LOS 250 C.C.

El segundo puesto de Carlos «Tirriti» Cardús en la cilindrada de 250 c.c., con victoria de Zeelenberg y tercera plaza para el jovencísimo Kocinski, fue la sorpresa más agradable del GP de Alemania en el Mundial de Motociclismo. Sorpresa agradable para los españoles, que vuelven a ver a un español en el «cajón» en una categoría que han dominado en los últimos años, y para los aficionados en general, ya que la categoría de 250 puede animarse de nuevo, puesto que la invencibilidad de John Kocinski ha sido, por fin, abatida.

Un Zeelenberg muy motivado adelantó a Kocinski en varias oportunidades durante la prueba, consiguiendo mantenerse en primer lugar sobre la línea de salida, mientras que Cardús, muy inteligentemente, apretaba en la última vuelta (donde pasaba a Bradl) y en la recta final, para superar sobre la misma línea a Kocinski por escasas centésimas.

El 125 c.c., por otro lado, supuso la decepción: «Aspar», tras dominar la prueba y aguantar incontables ataques de Vitali, se cayó tontamente, dejando la victoria expedita a Romboni. Por detrás, Manuel Hernández (décimo), Torrontegui (decimotercero), Miralles y Herreros (abandonos) completaron una actuación entre la cal y la arena.

Mientras, el 500 c.c., debido a la diferencia de equipos entre pilotos (por la excesiva carestía) y las múltiples caídas de los principales pilotos, se convierte, en la mayoría de los grandes premios, en un «paseo militar» para un solo hombre. En Alemania, tras las lesiones de Gardner (ocho fracturas en su pie) y Rainey (fractura del meñique), fue Kevin Schwantz (Suzuki) quien dominó de «cabo a rabo». «Sito» Pons, que sigue quedándose siempre a las puertas de los neumáticos «pata negra» (serie A), pese a quedarse, por las caídas de Chili y Doohan, en segunda posición, no pudo aguantar los ataques de Rainey y Mackenzie (con gomas A), ni de Sarron, teniendo que conformarse con la quinta plaza (que es, con Japón, su mejor re-



La victoria de Zeelenberg y el segundo puesto de Cardús, relegando a Kocinski, da nueva vida al Mundial del «dos y medio».



La caída «tonta» de «Aspar» en Alemania le vuelve a poner el título de 125 c.c. un poco más lejos.

sultado), mientras que Garriga alcanzó la séptima plaza de la carrera.

Esta situación de total desigualdad ha levantado múltiples comentarios sobre la posibilidad de modificar la categoría de 500 c.c., ante la pérdida de competitividad y, por tanto, la única respuesta ha sido la intención de la FIM de unificar la gasolina utilizada por todas las motos en 98 octanos. Esto, en definitiva, supondrá una rebaja de la compresión y una pérdida de caballos, con lo que se trata de igualar un poco las diferencias. Pero mientras haya tanta diferencia entre oficiales y carreras-clientes y, sobre todo, en el acceso a los neumáticos de serie A, es muy posible que el 500 siga siendo cosa de cuatro o cinco pilotos.

FORMULA 1

Tras la segunda victoria de Senna en Montecarlo y el abandono de Prost

EL MUNDIAL, HACIA EL BOX DE McLAREN

La segunda victoria de Ayrton Senna en el Mundial, sobre el circuito urbano de Montecarlo, y el abandono de los Ferrari de Prost y Mansell, así como el segundo puesto del austriaco Gerhard Berger (McLaren), parece comenzar a decantar el Mundial nuevamente hacia los «boxes» de McLaren. La prueba de Montecarlo, que se mantiene por intereses económicos, comenzó con una salida con accidente, en el que, tras el sorprendente adelantamiento de Alesi a Prost, éste se «tocó» con Berger (que también intentaba la sorpresa). En la reanudación, Prost, con el «muleto», anduvo con más cuidado, pero tuvo que abandonar finalmente, al igual que su compañero de equipo, el británico Nigel Mansell, y el italiano Patrese.

El Mundial sigue dominado por los pilotos de McLaren, Senna y Berger, con 22 y 16 puntos, respectivamente, seguidos por Alesi (Ford-Tyrrell), con 13, y Prost (Ferrari), con 12 puntos.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados abril 90	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas marzo 90	Últimas matrículas abril 90			
Alava (VI)	4510-L	5242-L	732	553	56
Albacete (AB)	1374-J	2253-K	879	598	217
Alicante (A)	3481-BS	7907-BS	4.426	2.871	719
Almería (AL)	2765-O	4028-O	1.261	821	292
Asturias (O)	4085-AW	6698-AW	2.613	1.764	248
Ávila (AV)	8034-E	8410-E	376	376	54
Badajoz (BA)	9224-N	0514-O	1.288	1.199	341
Baleares (PM)	0693-BD	4662-BD	3.969	1.442	472
Barcelona (B)	7104-LF	5029-LH	17.925	8.149	2.307
Burgos (BU)	7518-M	8415-M	897	517	47
Cáceres (CC)	3658-J	4504-J	846	710	147
Cádiz (CA)	9599-AG	2282-AG	2.683	1.898	840
Cantabria (S)	6388-V	7836-V	1.448	1.198	204
Castellón (CS)	4873-W	6609-W	1.736	861	339
Ciudad Real (CR)	3024-M	4089-M	1.065	796	190
Córdoba (CO)	6502-X	8266-X	1.764	1.404	409
Coruña, La (C)	3343-AT	5891-AT	2.548	1.976	377
Cuenca (CU)	6841-F	7305-F	464	381	49
Gerona (GE)	5871-AK	8054-AK	2.183	1.194	286
Granada (GR)	6306-V	8208-V	1.902	2.208	516
Guadalajara (GU)	5586-E	6002-E	416	287	62
Guipúzcoa (SS)	3409-AH	5221-AH	1.812	1.181	180
Huelva (H)	5589-M	6706-M	1.117	562	270
Huesca (HU)	7692-I	8203-I	511	342	57
Jaén (J)	5590-N	6800-N	1.210	997	285
León (LE)	7760-S	8997-S	1.237	794	125
Lérida (L)	7501-S	8770-S	1.263	736	161
Lugo (LU)	7080-L	7863-L	803	642	120
Madrid (M)	0076-KY	2140-LB	22.064	9.384	1.321
Málaga (MA)	2809-AW	6810-AW	4.001	2.335	829
Murcia (MU)	5492-AN	8477-AN	2.985	2.023	753
Navarra (NA)	6935-Z	8563-Z	1.628	980	114
Orense (OR)	0409-L	1210-L	801	620	131
Palencia (P)	0744-G	1165-G	421	248	38
Palmas, Las (GC)	8976-AP	1224-AS	2.248	1.635	339
Pontevedra (PO)	1970-AJ	4063-AJ	2.093	1.382	407
Rioja, La (LO)	0910-K	1631-K	721	567	88
Salamanca (SA)	0343-L	1124-L	781	554	63
Sta. Cruz Tenerife (TF)	8164-AL	0567-AM	2.383	1.394	243
Segovia (SG)	1107-F	1508-F	401	225	43
Sevilla (SE)	2007-BH	6354-BH	4.347	2.835	953
Soria (SO)	5537-D	5761-D	224	119	19
Tarragona (T)	6014-AB	7945-AB	1.931	1.316	283
Teruel (TE)	7990-E	8296-E	306	194	41
Toledo (TO)	0588-O	1875-O	1.287	736	197
Valencia (V)	2535-DJ	9380-DJ	6.845	4.173	1.373
Valladolid (VA)	8397-T	9641-T	1.244	693	98
Vizcaya (BI)	0241-BD	3130-BD	2.889	1.858	266
Zamora (ZA)	0728-G	1162-G	434	397	35
Zaragoza (Z)	2723-AJ	4952-AJ	2.229	1.203	194
Ceuta (CE)	6049-D	6295-D	246	133	19
Melilla (ML)	5583-C	5770-C	187	139	18
TOTALES			122.070	71.540	17.235

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

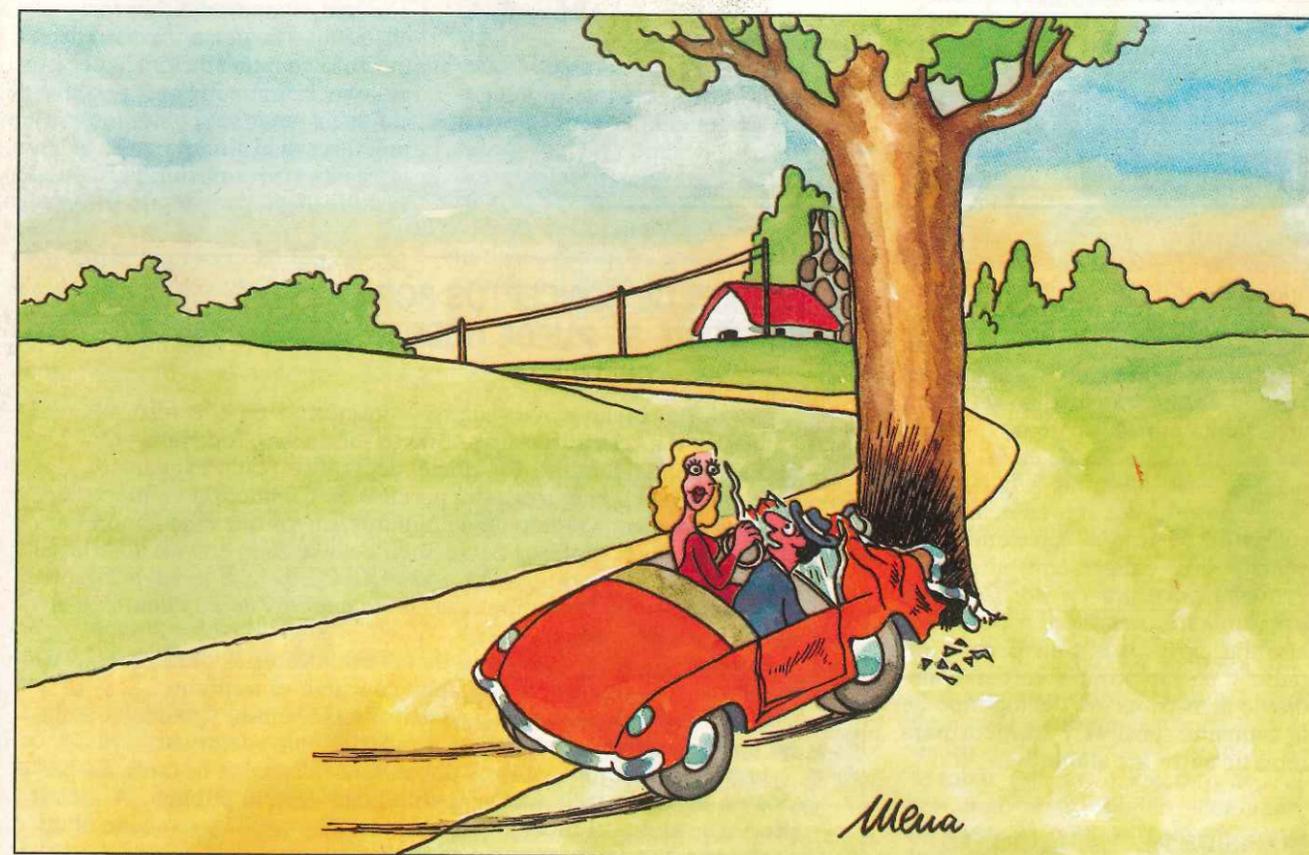
A quienes sí atenderemos será a los distintos centros de EGB, BUP y FP, siempre que no dispongan ya de una suscripción. Pero para ello será requisito indispensable que cursen la referida solicitud en un escrito oficial del centro correspondiente.

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.

Humor

Por RAMON y MENA



—¡De modo que eres capaz de distinguir un pelo negro en la solapa de mi chaqueta, pero incapaz de ver un árbol en la carretera!

La Asociación Provincial de Madrid lanza la campaña «Tarifa transparente» como arma contra la competencia desleal

LAS CUENTAS, CLARAS

La Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid ha iniciado una campaña publicitaria bajo el lema «Tarifa transparente», de cara a acabar con la competencia desleal, eliminando ofertas que luego no lo son y que tanto desprestigian a estos centros. Para ello se pretende dotar al alumno de toda la información necesaria, a fin de ahorrarle sorpresas desagradables a la hora de obtener su permiso de conducción.

No es extraño escuchar quejas sobre posibles abusos llevados a cabo en las autoescuelas. Esto redundará negativamente en la imagen del sector y propicia que cuando acudamos a ellas para obtener el permiso de conducir, lo hagamos con cierta desconfianza.

Para evitar en lo posible esto, la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid puso en marcha en mayo una campaña publicitaria bajo el lema «Tarifa transparente», cuyo objetivo es informar a los potenciales alumnos de sus garantías y derechos, eliminando así la competencia desleal que llevan a cabo algunos centros, mediante la oferta de gangas que al final no son tales.

Para finalizar la campaña, la Asociación cuenta con un presupuesto global de dos millones de pesetas, más cinco mil por escuela y sección que se unan a la iniciativa. Bartolomé Capote, presidente de la citada entidad, comenta que «ya han apoyado la propuesta entre un setenta y un ochenta por ciento de las quinientas sesenta escuelas que en estos momentos están adscritas a la Asociación, esto respecto al total de autoescuelas en Madrid —setecientos noventa y dos— representa alrededor del veinticinco por ciento. Con este presupuesto solamente podemos afrontar la campaña en prensa, en radio y en las propias escuelas mediante la distribución del logotipo de la campaña, pósters y trípticos para repartir entre los alumnos».

HOJAS DE RECLAMACIONES

Junto con la difusión publicitaria, se han puesto en marcha otras medi-

das, como la creación de un modelo de contrato a suscribir entre centro y alumno, donde se establecen los únicos conceptos por los que el centro le puede cobrar, así como las tarifas libres en cada autoescuela y demás datos de interés. También en todos los centros de enseñanza que se unan a la campaña se pondrán a disposición del alumno unas hojas de reclamaciones que él mismo podrá entregar en las oficinas de la Asociación. Y, por último, se ha puesto en funcionamiento una Junta de Arbitraje para dar un cauce rápido y adecuado a las diferentes quejas y sugerencias, así como aplicar el régimen disciplinario, llegando incluso a realizar suspensiones temporales y exclusiones de la Asociación.

DEFINICION DE CONCEPTOS POR LOS QUE UNICAMENTE SE PUEDE COBRAR AL ALUMNO

- 1 **Matrícula:** Incluye matricularse e inscribirse en el centro, manual y libro de test, clases teóricas durante seis meses, toda la tramitación necesaria en la Jefatura Provincial de Tráfico (cada expediente, dos convocatorias) y la entrega del permiso de conducción al interesado.
- 2 **Clase práctica:** Módulo de 45 minutos, en los que el alumno estará al volante con el profesor debidamente autorizado en vías abiertas al tráfico. Para los permisos A1, A2, C1, C2, D y E pueden establecerse módulos de clases prácticas de maniobras de 30 minutos, pero nunca para B1 o B2.
- 3 **Examen práctico:** Cada una de las convocatorias para pruebas de maniobra o circulación a que deba concurrir el aspirante.
- 4 **Tramitación de segundos y sucesivos expedientes:** Cuando el alumno no supere todas las pruebas en las dos convocatorias. Junto con esto, los centros deben tener expuesta la tarifa de precios en lugar de fácil acceso y visibilidad para el público. A dichos precios se aplica el recargo por IVA del 12 por 100 y se añade el importe de tasas de examen sin recargo alguno.



Los alumnos denuncian a menudo un, a su juicio, excesivo número de clases prácticas.

La iniciativa ha surgido a causa de las sucesivas denuncias planteadas por el cobro de cantidades de las cuales el alumno no había sido informado al matricularse, como, por ejemplo, el aumento de precio de la clase impartida en el circuito de examen o la cuantía adicional que se exige a veces por retirar el permiso de conducir una vez obtenido. Estas prácticas, si al alumno no se le ha informado con anterioridad, pueden rayar la ilegalidad. Según Bartolomé

Capote, «queremos que el alumno conozca que hay sólo cuatro conceptos por los que las autoescuelas pueden facturar: matrícula, clase práctica, examen práctico y tramitación de segundos y sucesivos expedientes». Hay que tener claro que no se pretende igualar precios; al contrario, «lo que queremos es mantener esa libre competencia que marca la ley de la oferta y la demanda, pero descartando este tipo de competencia desleal que nos perjudica a todo el sector».

Por otro lado, en la Unión de Consumidores de Madrid se está empezando a notar, en lo que va de año, un incremento de las reclamaciones respecto a este sector. Las quejas más frecuentes hacen referencia a la carestía de la matriculación o a no respetar unos meses después la cantidad entregada como matrícula. También se reciben protestas de alumnos que piensan que los profesores les están prolongando innecesariamente las clases prácticas, con el consiguiente aumento del coste para obtener el permiso de conducir.

Esta campaña se está llevando a cabo en Madrid, como experiencia piloto, que puede ser imitada por otras asociaciones provinciales, si los resultados que se obtengan son positivos.

Teresa G. GONZALEZ

CETRAA reclama mayor inspección

LA Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA) ha celebrado su primer congreso con motivo de haber cumplido diez años de existencia. CETRAA ha logrado agrupar a un total de 46 asociaciones provinciales, que aglutinan a su vez a 32.000 talleres en toda España y desde 1979 está luchando para que el sector de la automoción de posventa reúna las garantías necesarias para ofrecer un mejor servicio al usuario y para ejercer una competencia leal entre los mismos talleres.

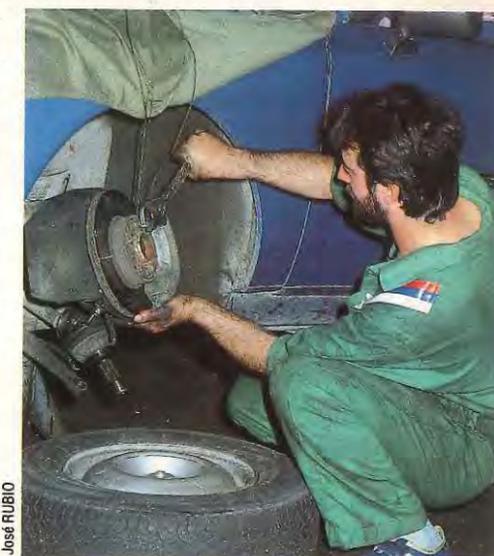
En este sentido, el secretario del Congreso, Armando Higuera Miró, reclama de la Administración «una mayor inspección del servicio de talleres, pues algunos ejercen su trabajo de una forma desleal, abriendo al público a partir de las nueve de la noche, en festivos, e, incluso, atendiendo a vehículos particulares en recintos de Parques Móviles Oficiales». Asimismo, comenta «que es imprescindible que el Instituto Nacional de Consumo les ayude en campañas de información, para dar a conocer los derechos del cliente respecto al servicio que se le ofrece en los talleres, pues una de las quejas que se reciben con más frecuencia es la falta y el desconocimiento de las garantías que tiene una reparación, así como la disparidad en la interpretación de los conceptos que cubre dicha garantía».

Junto a este tipo de reclamaciones están las referidas a las compañías de seguros, pues en este aspecto peritos y talleres difieren en la valoración del coste de las reparaciones. Armando Higuera propone, para solventar esta controversia, la intervención del agente de seguros.

UN SECTOR EN RENOVACION

Los talleres de reparación son un sector en permanente renovación, lo que requiere un continuo reciclaje del personal. Para solventar esta necesidad, desde CETRAA se reclama la colaboración del INEM para realizar de forma conjunta, o mediante concesión de subvenciones, cursos que preparen a los trabajadores de los talleres para las importantes novedades previstas para los próximos años en el sector del automóvil.

CETRAA va a iniciar esta segunda década de existencia acercándose a las administraciones autonómicas que ya tienen delegadas este tipo de competencias. Esta aproximación se va a realizar mediante ruedas de desplazamientos a cada una de ellas, para tomar contacto con la problemática del sector en cada zona, así como de las necesidades que demandan los clientes a los talleres de reparación, para de esta forma adoptar soluciones concretas y apropiadas a lo que se demanda.



Durante los próximos años es fundamental que haya un reciclaje del personal que atiende en los talleres.

Armando Higuera, haciendo balance de la década, destaca «la aprobación en 1986 del Real Decreto de Talleres, que supuso una clarificación de las competencias de la Administración en el sector, y concretó por escrito los derechos de los consumidores. De cualquier forma, también reconoce «que aún no se está aplicando totalmente»; por eso CETRAA no ve con buenos ojos los intentos que desde hace dos años está haciendo el Instituto Nacional de Consumo para aprobar un nuevo Decreto de Talleres, que en su opinión «confunde el «servicio al público» con un «servicio público» estatal, y adolece de práctico, adaptándose poco a la realidad».

Teresa G. GONZALEZ

Víctor Manuel ANDUIX ORTOLA (*)

HAY personas que inconscientemente tienden a hacerse daño a sí mismas. Es decir, sus defensas mentales se vuelven contra ellas, como en una especie de SIDA psíquico. Muchas enfermedades que presentan recidiva y las llamadas psicósomas (posiblemente más de las que sospechamos) tienen este origen. Si las investigaciones millonarias que hoy se centran en costosísimos aparatos o en complejíssimos procedimientos se dirigieran en mayor medida hacia este aspecto del ser humano, posiblemente la etiopatogenia desconocida de muchas enfermedades no lo sería tanto y, como consecuencia, tampoco sería difícil encontrar una manera de curarlas.

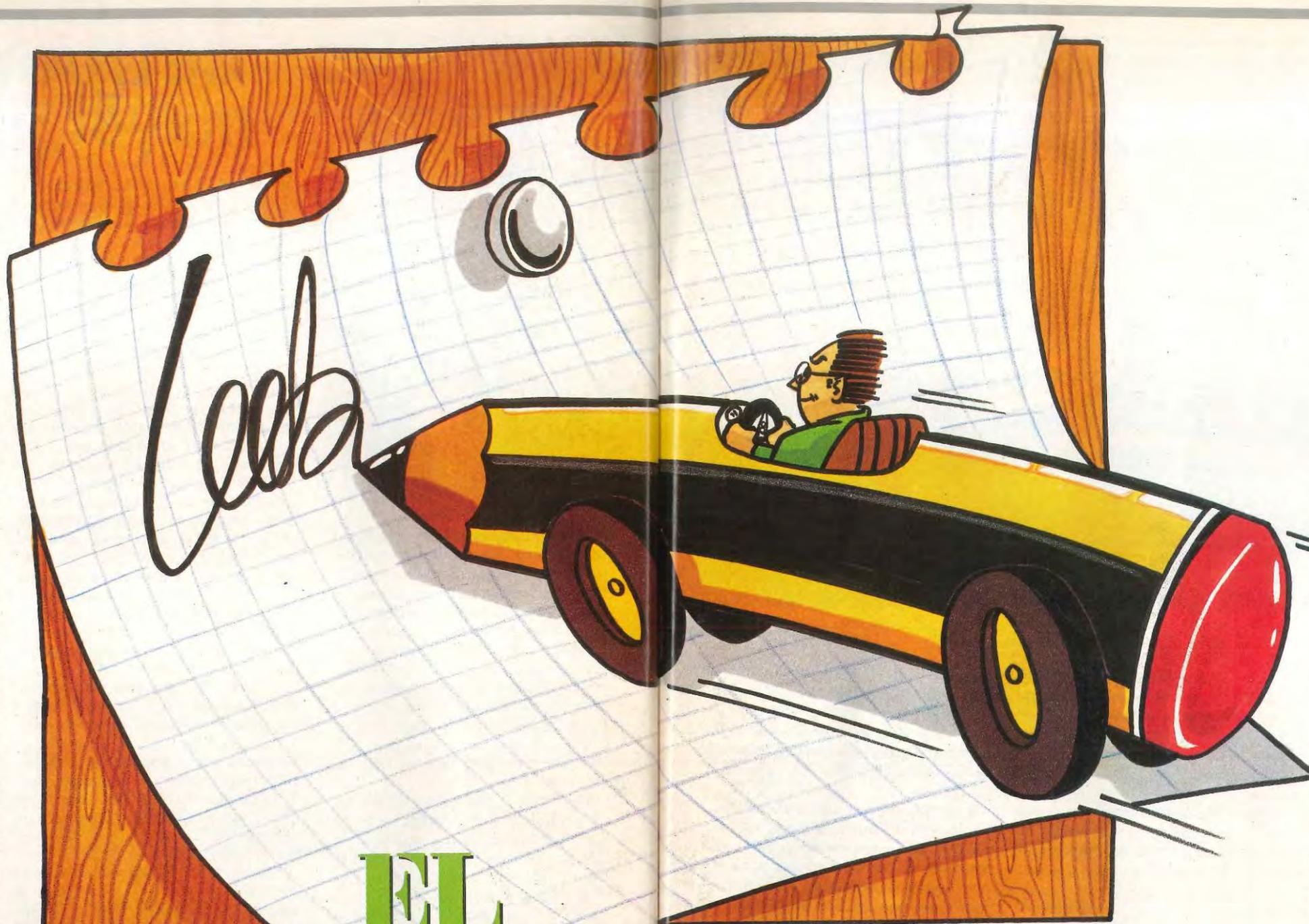
Aquí nos proponemos hablar de un síndrome que nos parece tiene muchísima relación con el contenido de esta revista. Rogamos a psicólogos y médicos que no lo busquen en sus manuales, pues posiblemente no lo hallen.

Nosotros lo llamamos así porque nos parece muy similar la enseñanza que se desprende de este mito griego con el cuadro clínico que padecen ciertos conductores de nuestros días (lo cual también podría hacerse extensivo a ciertos enfermos llamados «incurables»). Este consiste en una tendencia patológica y, por tanto, anormal a accidentarse. Los procedimientos clínicos, médicos o psicológicos para detectar este síndrome pueden ser muy discutibles, por lo que hemos desarrollado un procedimiento prácticamente infalible para detectarlo, como luego explicaremos.

Faetón, en la mitología griega, era hijo del Sol (Apolo) y de Clímene. Un día, Faetón, al que habían echado en cara que no era hijo del Sol, y aconsejado por su madre, le pidió a su padre que le mostrara una señal evidente de su ascendencia divina. El Sol le juró concederle lo que quisiera. Faetón pi-

EL SINDROME DE FAETON

(O LA IRRESISTIBLE LLAMADA AL ACCIDENTE)



dió conducir el carro de su padre durante un día, pero, pese a que éste se lo desaconsejara reiteradamente, lo cogió. Inició bien el camino, pero al poco, y como no sabía el oficio ni conocía a los caballos, se sintió incapaz de controlarlos, acercándose peligrosamente a la tierra, abrasándola, o alejándose hacia las estrellas. Entonces Zeus, alertado por los demás dioses, lo fulminó y arrojó al río Erídano.

CLARO ARQUETIPO

Si nos atenemos a manuales y estadísticas, observamos que más de un 80

por 100 de los accidentes de carretera se deben a fallos humanos y en cualquier manual de psicología podremos leer, más o menos, que la mayor parte de los accidentes de carretera se deben a una tendencia criminal inconsciente de ciertos automovilistas, que compensan su inferioridad cotidiana, sexual, social, etcétera, mediante la voluntad de poder que el automóvil les permite afirmar. Y ese 80 por 100, como se ha señalado recientemente, es provocado habitualmente sólo por un 15 por 100 de los conductores, los faetonianos.

Nuestros automovilistas accidentados tienen también, y no podría ser menos,

su arquetipo en la antigüedad clásica: Faetón. Sus características son similares a las de los conductores a quienes aplicamos su síndrome, como vamos a ver:

1) A Faetón le echan en cara que no es hijo del que tiene por padre, el Sol, lo cual, traducido a nuestro lenguaje, equivale a una identificación o autovaloración incorrecta de sí mismo: el faetoniano es un descontento de sí mismo del papel que le toca desempeñar en la vida. El ambiente le es hostil y por ello sufre cierto desequilibrio emocional. En la carretera esto se traduce en no saberse colocar correctamente en el lugar y momento adecuados para realizar una conducción correcta.

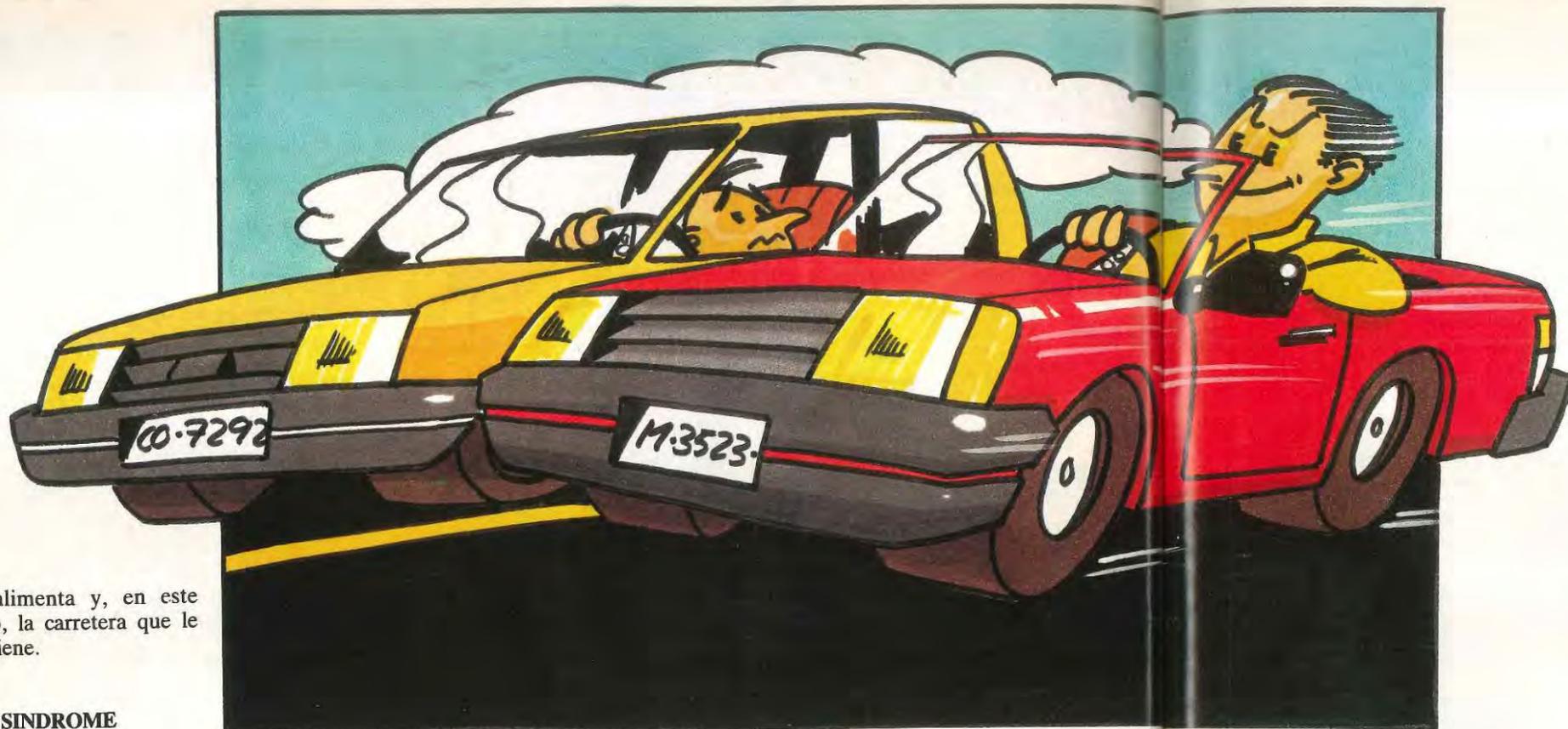
2) Faetón presiona a su padre para que le deje el carro; es decir, hay en él una exigencia hacia lo superior, un afán de igualarse con el de arriba, a una sobrecompensación de su sentimiento de inferioridad; es un querer ser más, un no dejarse arrear ni avasallar,

que, traducido a la carretera, equivale a adelantos indebidos, peligrosos, a no dejarse adelantar, a lanzar improperios, a adelantar sin ningún tipo de respeto ni a los que le preceden ni a las señales, etcétera.

3) Para compensar sus deficiencias, Faetón se «pavonea» conduciendo el carro de forma que pueda demostrar quién es él, el que posee el mejor carro, el más veloz, el que más apabulla, el que más fuego despide. El conductor faetoniano no recapacita lo suficiente sobre las verdaderas posibilidades del vehículo que conduce.

4) Faetón quiere aprender a conducir en un día el carro, lo que supone tanto una inconsciencia debida a su ignorancia como una sobrevaloración de sí mismo y de sus propias capacidades. Pero pronto se ve desbordado por los hechos. Adelantamientos y conducción en general más emocionales que racionales, fallos de los reflejos, etcétera.

5) La madre aconseja a Faetón que pregunte a su padre sobre su filiación, pero, ¿quién mejor que ella para saberlo? Nos encontramos con un nuevo motivo de desequilibrio emocional para el conductor faetoniano. Este no establece una relación emocional adecuada con la madre, con la sociedad que le acoge, con la tierra, en definitiva, que



le alimenta y, en este caso, la carretera que le sostiene.

UN SINDROME «DORMIDO»

Al conductor faetoniano no pueden pasarle años sin que tenga ningún accidente de importancia, porque mientras las cosas le van bien, su síndrome permanece como dormido; pero un mal día pueden ponerse mal las cosas por razones sociales, económicas, familiares, etcétera, y reactivarse el síndrome.

Hay razones fundadas para pensar que el coche es arquetipo del claustro materno que da seguridad, confort, protección, calor, etcétera, como del padre que induce la lucha y el combate. Como primer arquetipo, el coche aísla del mundo exterior, parece como que sumerge en un estado de mayor beatitud, en donde el imperativo moral se relaja y la responsabilidad se cede. De ahí que muchos conductores se vuelven capaces de decir y hacer lo que no se atreverían fuera.

Pero el automóvil es, además, y sobre todo cuando se pone en marcha, una máquina fálica, agresiva, desinhibidora y, en manos de un faetoniano, verdaderamente peligrosa.

Al faetoniano no sólo le puede traicionar el inconsciente a la hora de girar el volante o de pisar las palancas correspondientes: también le pueden jugar malas pasadas el «olvido» de pa-

sar la ITV, de revisar los frenos de vez en cuando, etcétera; las «distracciones» de no colocarse el cinturón, tomar alcohol, etcétera. Muchas veces, la mala suerte no es tal. Por desgracia sí lo es para el inocente agredido por un faetoniano.

Si los automóviles dispusieran de una «caja negra» que fuera registrando todos los pensamientos del faetoniano, antes de darse un golpe serio e incluso en cualquier momento de su conducción, nos quedaríamos asombrados de lo que pasa por su mente cuando adelanta o es adelantado, toma una curva, mira una señal de limitación, llega a un semáforo, etcétera, y la capacidad de justificación que encuentra en su mente para cometer todo tipo de tropelías, hasta que llega... la última, claro. Al faetoniano, como a cualquier neurópata o psicópata, le resultará muy difícil reconocer su patología (1).

CUESTION DE ENERGIA

Hasta aquí hemos hablado como los psicólogos. No entramos en si sería o no fiable un diagnóstico psicológico a partir del arquetipo de Faetón. Nosot-

ros hemos obviado el procedimiento psicológico como cualquier otro clínico o médico que pudiera haber y hemos desarrollado nuestra investigación, para la exploración del síndrome de Faetón, ciñéndonos al campo de la energética.

El procedimiento así es sumamente fiable y no se pierde en literaturas. Se basa en una ley universalmente comprobada, y con los adelantos de la nueva física todavía más. El microcosmos tiene una estructura y funcionamiento similar al macrocosmos; es decir, un átomo, por ejemplo, es básicamente en su estructura y movimiento un reflejo de la estructura y movimiento del universo, una célula lo es del organismo al que pertenece, etcétera. Pero, en definitiva, todo es energía.

La forma en que un individuo anda, gesticula, se relaciona, etcétera, es guardando las distancias, idéntica a la forma en que escribe, y, por tanto, la forma en que emplea la energía para hacer lo uno es la misma que la que emplea para hacer lo otro. Un movimiento de la mano en el aire es un poco de energía gastada que no deja recuerdo permanente, por lo que no

puede analizarse a posteriori. Sin embargo, un movimiento de la mano sujetando un bolígrafo apoyado sobre un papel nos deja una estela materializada de energía susceptible de ser analizada, viviseccionada, comparada etcétera.

La escritura, para nuestra especialidad de grafólogos, es como los sueños o los actos fallidos para el psicólogo, o los análisis de sangre y orina para el médico.

Pues bien, según la ley de que hablamos, lo que hace un conductor en la carretera es exactamente lo que hace un bolígrafo en el papel al escribir. La bola del bolígrafo (casualmente el mejor útil para el análisis) es al automóvil lo que los trazos y las letras son a la estela imaginaria que va dejando éste por donde circula. Lógicamente, la carretera no está previamente trazada en la escritura, pero el experto la conoce y de alguna manera también el individuo.

ANALISIS DE LA ESCRITURA

Por tanto, si queremos saber cómo va a comportarse un conductor en la

carretera, bastará con que analicemos su escritura. En ésta, unos trazos son más o menos rápidos (la aceleración, el frenado); están bien o mal colocados (la situación del automóvil en cada momento); los hay indebidos (maniobras incorrectas); se ciñen a unas formas preestablecidas o no (respeto por las señales); conservan un ritmo consigo mismo y con sus enlaces (reflejos, reacción ante los obstáculos, frenadas a tiempo, etcétera); hay un punto de arranque en el papel y otro de final (la salida, la carretera, el ambiente, el destino); hay trazos más largos que otros (invasión de sentido contrario, apasionamiento en la circulación, emocionalidad, ceguera momentánea), etcétera.

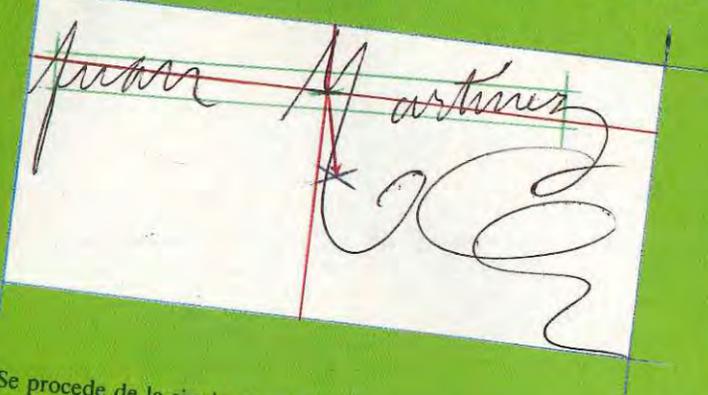
Así pues, podemos afirmar, sin lugar a dudas, que cuanto realiza un conductor en la carretera lo realiza en el acto de escribir. Analicemos éste, que si es correcto, el conductor no tendrá problemas, y quien padezca del síndrome, apártese de la carretera... por su bien... y el de los demás.

Ofrecemos al lector un sencillísimo procedimiento para detectar si padece el síndrome de Faetón, si bien sólo es fiable en un 69 por 100. Su verificación se realizó partiendo de una muestra de setecientas firmas (2). Para determinar una fiabilidad del cien por cien es necesario un cuerpo de escritura y un procedimiento algo más complejo, que sólo un experto de nuestras enseñanzas puede realizar. Esta fiabilidad, por desgracia, la hemos podido comprobar más veces de las que hubiéramos deseado en pacientes nuestros que, por no hacer caso de nuestras advertencias, hoy duermen el sueño de los justos.

La curación de este síndrome es factible por la posibilidad de reversibilidad que tiene el trazo escritural, a través de su reeducación y, por tanto de recalificación de la energía; es lo que llamamos grafoterapia.

(*) Licenciado en Letras. Diplomado en grafopsicología y en pericia gráfica.

EL SINDROME DE FAETON A TRAVES DE LA FIRMA



- Se procede de la siguiente manera:
- 1.º Se enmarcan firma y rúbrica en unas líneas (azules), cuidando de que no quede fuera ningún trazo.
 - 2.º Se halla el centro de este marco por medio de diagonales.
 - 3.º Se enmarca, asimismo, lo sustancial de las letras de la firma (verde).
 - 4.º Se procede a hallar su centro correspondiente.
 - 5.º Tomando como punto de partida este último centro, se procede a dividir el marco mayor en cuatro cuadrantes (rojo). Aquel que resulte mayor es el predominante. En este caso el de la derecha inferior, que es el de la autodestrucción y con gran probabilidad, por tanto, indicador del síndrome de Faetón. La flecha de un centro a otro indica el desplazamiento inconsciente del propio yo hacia el cuadrante dominante.

(1) Hemos conocido a conductores faetonianos sobrevivientes a graves accidentes y pocas veces han admitido su error, su distracción momentánea, etcétera, pese a las evidencias. Llegan a asegurar cosas tan absurdas como roturas inesperadas de la dirección, fallos extraños en los frenos, baches inexistentes e, incluso, como uno que nos aseguró que un coche de repente había emprendido el vuelo a través del vacío de un barbecho.
(2) De personas accidentadas proporcionadas por una compañía de seguros.

El automóvil, objeto de inspiración desde Juan Ramón Jiménez hasta nuestros días



«Autología poética»:

Arturo del Villar, madrileño, periodista y poeta, redactor desde hace once años de la revista especializada «Auto Revista», ha unido en un libro titulado «Autología poética» su afición por la poesía y su trabajo cotidiano. En el libro selecciona algunos poemas que tienen como elemento destacado el automóvil, y están representados los sucesivos movimientos poéticos desde Juan Ramón Jiménez hasta Jesús Lizano, con un poema de 1985. Turismos, camiones, taxis o ambulancias se deslizan sobre versos que los describen como máquinas fabulosas, unas veces; como elemento ideal para conocer mundos, otras; como el medio de acercarse al amado, la mayoría, y también como diablos rodantes que acaban con la vida de un amigo y hacen imposibles las ciudades.

LAS MUSAS, AL VOLANTE

DESPUES de las primeras tentativas inciertas de los vehículos propulsados a vapor, el automóvil comienza su andadura en los albores del siglo XX. La Europa de la Belle Epoque y el Nuevo Continente ven nacer una diabólica máquina que provoca el desmayo de las señoras y el desbocamiento de los caballos.

Desde todos los sectores de la sociedad surgen voces, unas de protesta y otras de alabanza; no faltan los profetas que auguran corta vida al

artilugio, e incluso los poetas encuentran la inspiración en esta gran novedad. ¿Pero cómo puede unirse algo que en principio parece tan radicalmente opuesto: el verso y el automóvil? Esa unión es la que ha buscado y reflejado en su libro «Autología poética» el periodista Arturo del Villar.

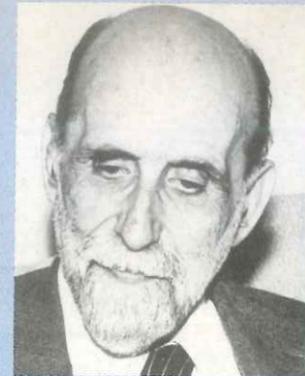
Por medio de esta autología vemos que el automóvil comienza a ser considerado como tema poético, cuando alrededor de los años veinte su uso se extiende entre los sectores privilegiados de la

sociedad y se le ve como una máquina casi mágica. Al generalizarse su uso, el factor sorpresa desaparece, el coche se convierte en algo común, contaminante e infernal, y los poetas se olvidan de él.

EL SEÑORITO Y DON JUAN

En la introducción del libro se recoge un interesante artículo de José Ortega y Gasset, titulado «La moral del automóvil en España», publicado en el diario madrileño «El Sol» el 23 de agosto de 1930. En el mismo, el filósofo, gran defensor y utilizador del automóvil, medita sobre la desproporción existente entre la pobreza española y el número de automóviles, además de ser éstos más lujosos y estar más lustrosos que en otros países, y llega a la conclusión de que el español no usa el automóvil «como el francés o el alemán, para viajar a sus negocios, ni para recorrer curiosamente las tierras, sino para darse una vuelta por los paseos urbanos y lucir el vehículo». Ortega lo convirtió, pues, en una denuncia más del comportamiento del señorito español.

Muy interesante es también la referencia que en el prólogo hace Arturo del Villar a la influencia que el automóvil tiene, según el doctor Marañón, sobre la figura de Don Juan Tenorio, y que aparece reflejada en su libro «Don Juan. Ensayos sobre el origen de su leyenda». Allí el doctor Marañón afirma que «sería interesante disertar sobre el hecho de que un sentimiento fundamental, como el amor, más que por todas las influencias espirituales, se ha transformado por dos cosas que son pura materia: el pequeño automóvil y el teléfono, que han matado a Celestina y a Ciutti, colaboradores y en parte creadores del prestigio del Burlador» y es que hoy a Don Juan no le haría falta tanto ripio como le facilitó Zorilla para ligar; le bastaría tocar la bocina del automóvil, siempre y cuando tuviera un modelo lujoso. Y, como matiza Arturo del Vi-



Juan Ramón Jiménez, primer poeta español que tuvo coche.



El poeta chileno Pablo Neruda formaba también parte del grupo de los «miedosos».



Jorge Guillén, el poeta amigo del maquinismo.



Dámaso Alonso se inspiró en un accidente de circulación.

«... Pero, ¿no tenía nada? ¡Si lo han dejado por imposible tres mecánicos!»
«Nada. Es que lo han tratado mal. A los coches hay que tratarlos como a los animales (no dijo personas). Los coches quieren también su mimo...»

Juan Ramón Jiménez. «Política Poética».

... «Marcha el coche, veloz,
Tajante,
Abriéndose camino
Con tal celeridad que es ya congoja...»

Jorge Guillén, «Clamor».

«... Montones de carruajes: camposanto
De madera y metal.
También esa chatarra tiene encanto:
Perfección de final.»

Jorge Guillén, «Y otros poemas».

«... ¡Freno! Un zig-zag
horrible, cuando el mundo, borrosamente gira
con vueltas, vueltas, vueltas:

¡Ah! Desfondado mundo
entre astillas, o sombras profundas.

Nada. ¿Nada
o Dios?

Sombras y nada. Nada: sombras...»

Dámaso Alonso, «Gozos de la vista».

«... ¡Noble coche mío! ¡Noble y oleal amigo!
Servidor paciente de largas esperas
y ejecutor dócil de mis fantasías,
que igual rompes vallas que trepas aceras;
que, cuando es preciso, subes escaleras,
y saltas cunetas, y vas por las eras
y por los sembrados; y que llegarías,
si yo te pidiese también que lo hicieras,
a entrar por los túneles y andar por las vías.
¡Oh fiel compañero de rutas viajeras
de todas las horas y todos los días!...»

Enrique Jardiel Poncela, «Obras completas».

llar, «no la satisfaría sexualmente, pero ya advirtió el doctor Marañón ese fallo en todos los tenorios».

de automóviles». «Se hace camino al andar», aseguró Antonio Machado.

Su ejemplo fue seguido por muchos poetas españoles, pero también fueron muchos los que de una u otra forma unieron la pluma y las cuatro ruedas. Juan Ramón Jiménez —en palabras de Arturo del Villar— es más ecléctico, en sus poemas hay alusiones a coches de caballos, a automóviles, a transatlánticos y a trenes. Nunca rindió culto al coche, pero sí lo utilizó y se refirió a él como un medio que le permitía viajar, conocer otros mundos y otras costumbres.

Además, Juan Ramón Ji-

SUS MAYORES SEGUIDORES

Como el autor escribe, el libro es «una muestra de algunos poemas que tienen como elemento destacado en su discurso al automóvil. Se trata, pues, de una autología poética, realizada solamente entre poetas españoles de expresión castellana», aunque como también señala Arturo, «la poesía española es más de botas, trenes y tranvías que

«... Trata de no mirar sus monumentos,
caminante, si a Roma te encaminas.
Abre cien ojos, clava cien retinas,
esclavo siempre de los pavimentos...»

Rafael Alberti, «Roma, peligro para caminantes».

«¡Dame tus dedos, acres
de olor a gasolina.
Esos dedos cerrados
que precintan la oscura mercancía del vértigo!...»

Ernestina de Champourcin, «La voz en el viento».

«¡Qué confusión! ¡Babel de las babeles!
¡Gran ciudad!: ¡gran demontre!: ¡gran puñeta!:
¡el mundo sobre rieles,
y su desequilibrio en bicicleta!...»

Miguel Hernández, «El Gallo Crisis».

ménez fue el único poeta español que en los años veinte poseía vehículo propio; no porque fuera rico, pues al igual que la mayoría de los poetas no era un potentado, sino porque su cuñado José Camprubí, fundador del único diario en español que se editaba en New York, «La Prensa», vino a España en 1929 a la Exposición Universal de Sevilla y al marcharse dejó a Juan Ramón y a su esposa Zenobia su automóvil, un Ford que utilizaron mucho para viajar y que siempre fue conducido por Zenobia, puesto que el poeta nunca aprendió a conducir.

En las páginas de la «Autología» también están analizados algunos poemas de Pedro Salinas, al que se le considera como el gran cantor de la tecnología. En sus poemas, el automóvil se incrusta como un elemento más, y tan lógico como pueda serlo la luna en la poesía de cualquier otro poeta lírico.

En la misma línea, Jorge Guillén resulta el poeta más amigo del maquinismo y en sus libros aparecen el automóvil y todos los símbolos del mundo actual. La visión de este poeta, de vida muy larga, va evolucionando; comienza hablando del automóvil como del medio que le permite viajar, contemplar amaneceres, y se asombra ante unas calles llenas de vehículos que andan como por arte de brujas, hasta llegar a describirlo como un portador de muerte («el coche va corriendo... La ruta es una

«... Y de pronto mi mano
que te oprime, y tú, yo
—aventura de arranque
eléctrico—, rompemos
el cristal de la doce,
a correr por un mundo
de asfalto y selva virgen.
Alma mía en la tuya,
mecánica; mi fuerza,
bien medida; la tuya,
justa: doce caballos...»

Pedro Salinas,
«Seguro Azar».

hoz —cuidado con el filo de amenaza muy fina»), y de problemas ecológicos cuando se refiere a los cementerios de coches.

UN TRIO DE MIEDOSOS

Para otros poetas, el automóvil es una máquina infernal, y no son pocos los que confiesan el temor que sienten ante él. Entre ellos destaca Arturo del Villar a Federico García Lorca, «cuyos amigos se burlaban cariñosamente de su pánico a cruzar la calle de Alcalá». También cita a Rafael Alberti, quien ha narrado en más de una ocasión su terror a los automóviles, uniendo su pánico al de Lorca y Pablo Neruda: «Sólo he conocido dos queridísimas personas de mi mismo gremio —Neruda y Lorca— que tuvieran tanto o más miedo que yo al automóvil» («La Arboleda Perdida»). En una primera etapa, años veinte, Alberti, muy próximo entonces al surrealismo, descri-



El filósofo José Ortega y Gasset denunció la utilización que el «señorito español» hacía del automóvil.



Cruzar la calle era, para Federico García Lorca, un gran reto.



El miedo de Rafael Alberti al automóvil fue premonitorio: un accidente le llevó al hospital.



Miguel Hernández unió el automóvil y el caos de las grandes ciudades.

bía a los automóviles como máquinas que patinaban en el cielo. Posteriormente habla de él como un peligro público («Roma, peligro para caminantes»). Y, como si su miedo hubiera sido un presagio, el automóvil le jugó una mala pasada: Alberti sufrió en 1987 un accidente de tráfico que le retuvo una temporada en el hospital.

LA ROSA Y EL VELOCIPEDO

Aunque Dámaso Alonso fue sobre todo ensayista y escribió poca poesía, curiosamente en una de ellas relata un accidente automovilístico, en el que uno de los pasajeros queda ciego.

La poesía de Miguel Hernández también aparece reflejada en la «Autología poética». El pastor de Orihuela, más que describir el automóvil, lo que hace es describir la ciudad con gran sorpresa y no demasiado cariño, y al automóvil como parte integrante de esa «¡gran puñeta!» («El Gallo Crisis»).

Sólo una mujer aparece en la selección: Ernestina de Champourcin, y según Arturo del Villar su visión es diferente, muy utópica y sentimental. En un cierto momento describe una tarde lluviosa y un grupo de niñas que «vuelan en Citroën al baile del Ritz» («La Gaceta Literaria»). El otro es un poema de amor titulado «Volante», y en el que el automóvil es el medio de que se sirve para estar al lado de su amado.

Finalmente, hay que destacar una curiosa fábula de Adriano del Valle, al estilo de Esopo, en la que enfrenta un tema tradicional de la poesía, como es la rosa, con un tema de la vanguardia poética, el velocípedo. Al igual que en las buenas fábulas: «Se cuenta que se casaron, / que tuvieron muchos hijos... / Automóviles perfectos, / hidroplanos de aluminio, / son los nietos de una rosa, / los nietos de un velocípedo». («Fábula de la rosa y el velocípedo»).

Mercedes López

El automóvil en la poesía

LOS años de entreguerras conocieron en Europa el auge de las vanguardias estéticas. En realidad los ismos estéticos se iniciaron en 1907, cuando Picasso pintó *Las chicas de Aviñón*, origen del cubismo, pero como el cuadro quedó oculto en su taller y sólo fue contemplado por sus amigos, hay que retrasar dos años el nacimiento de la vanguardia combativa. Fue en 1909 cuando Marinetti y sus fieles publicaron el manifiesto del futurismo, en el que pretendían desterrar los cánones de la belleza diseñados por los griegos, para sustituirlos por un nuevo concepto ejemplificado por los automóviles de carreras.

Y así entró el automóvil en la literatura, con un capítulo especial en la poesía lírica. Hasta entonces se había cantado a la rosa, a la primavera, al amor en la poesía lírica, y las gestas heroicas en la épica. La vanguardia literaria europea descubrió un elemento inédito, capaz de convertirse en objeto de culto, en las máquinas, y se dedicó a exaltarlas.

Suele decirse que la poesía soviética, desde el triunfo de la Revolución en 1917, eliminó los sentimientos y los sustituyó por odas a los tractores, los aviones, las turbinas, las fábricas, etcétera. Este dato histórico a menudo se ha considerado negativo, por suponer que daba lugar a una mística del trabajo, en la que se perdían los valores humanos al supeditarlos a la máquina.

La verdad es que en toda Europa se cantaba por entonces a las máquinas y no a las flores, a la ciencia y no al amor. Es el signo de la época lo que caracteriza a la literatura de vanguardia, sobre todo en estos años de esplendor intelectual que transcurren entre 1918 y 1938.

EL CULTO A LA MAQUINA

El automóvil era una novedad, y la más próxima al poeta, puesto que circulaba por las calles, a su lado, quizá proporcionándole algún susto. En consecuencia, se convirtió en tema predilecto de los vanguardistas, objeto sacralizado y digno de veneración. Hemos de tener en cuenta que el automóvil ha sido el gran renovador de la arquitectura ciudadana, al sustituir las cuadras y cocheras por garajes y aparcamientos, y al hacer innecesarias las cuadrillas de limpiadores de los restos orgánicos dejados por los caballos en cualquier sitio.

Por otra parte, el automóvil constituía entonces para los europeos un lujo. Los poetas, que tradicionalmente son poco amados por la diosa Fortuna, debían contentarse con verlos pasar. Con ello se incrementaba el sentimiento de culto a la máquina todopoderosa e inasequible, en la que sólo algunos privilegiados lograban dar un paseo.

Además, es preciso tener en cuenta otro factor determinante de ese sentido reverencial con que se miraba al automóvil: el miedo. Los amigos de Federico García

Lorca, por ejemplo, han comentado el pánico del poeta granadino a cruzar las calles, por temor a ser atropellado por un vehículo. Cuentan que permanecía en la acera sin atreverse a cruzar al otro lado de la calle, asustado por el tráfico en el Madrid de la preguerra.

Todos estos elementos contribuyeron a la conversión del automóvil en un objeto poético, y de la poesía lírica, la encargada de describir los sentimientos humanos más comunes. Desde Portugal hasta la Unión Soviética, los poetas cantaron al automóvil por la belleza de su diseño, por evitar la contaminación ambiental causada por los caballos, por facilitar la comunicación entre los hombres, por hacer más cómodas las ciudades, por caro, por ser una obra maestra de la mente humana, y también porque imponía respeto ver rodar a una máquina por sí sola.

UNA HERRAMIENTA CON PUREZA

Por supuesto, el tratamiento poético del automóvil en la Unión Soviética y en el resto de Europa se diferenciaba precisamente en la consideración de su utilidad. Para los poetas soviéticos constituía el modelo de un instrumento de trabajo, mientras que para los demás era ese objeto de lujo ya señalado. La motivación era distinta, pero semejante la sacralización.

Cada movimiento estético trató al automóvil de acuerdo con sus normas de escritura. Futuristas, cubistas, dadaístas, súperrealistas, y en España además creacionistas y ultraístas, cantaron al automóvil conforme a su credo lírico, e incluso los modernistas rezagados, ya arrinconados ante el avance de las vanguardias renovadoras, se refirieron a él en sus versos.

Es curioso comprobar que los llamados poetas puros han sido los más aficionados al automóvil. Todavía se conserva la imagen del poeta puro encerrado en la llamada torre de marfil, ajeno a lo que sucede a su alrededor. Es una caricatura irreal, desde luego, y hasta ridícula, según se demuestra al leer los poemas que compusieron. En el caso concreto del automóvil, resulta que el poeta español que en más ocasiones ha introducido al automóvil en sus versos es Jorge Guillén, paradigma del poeta puro, y muy atento a la realidad social de su época.

Hasta que el automóvil dejó de ser una novedad y un lujo, para convertirse en un simple medio de transporte. Ya en los años treinta interesaba poco a los poetas, y tras la hecatombe de 1945 dejó de ser objeto de culto y se transformó en objeto de uso, tan cotidiano y vulgar que ha perdido su valor simbólico. Incluso ha merecido las críticas de algunos poetas aficionados a la ecología, que ven en los cementerios de automóviles una señal del apocalipsis. Vuelve a ser el signo de los tiempos.



Arturo
DEL VILLAR

Especialistas del Derecho estudiaron en Granada, por primera vez desde su entrada en vigor, las cuestiones más destacadas de la nueva Ley de Seguridad Vial en las VI Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, que se desarrollaron bajo la presidencia del director general de

Tráfico, Miguel María Muñoz, y del rector de la Universidad granadina, Pascual Rivas. A lo largo de las sesiones de trabajo se abordaron con carácter monográfico las innovaciones más importantes que presenta la ley con respecto al Código de Circulación.

EDUARDO Roca Roca, catedrático de Derecho Administrativo de Granada, fue galardonado a lo largo de las jornadas con la medalla de plata al mérito en seguridad vial, con distintivo azul, concedida por el Ministerio del Interior por su labor de apoyo e investigación en temas de tráfico y circulación. Para él, las normas contenidas en el Real Decreto Legislativo tienen una conexión directa con la labor desarrollada en los últimos cinco años en las anteriores ediciones de las Jornadas de Derecho y Tráfico. Acerca del nuevo decreto legislativo, el profesor Roca pone de manifiesto la necesidad de adaptar, sistematizar y coordinar la legislación que existe en España en materia de tráfico, subrayando la importancia de realizar un texto refundido del Código de Circulación de 1934 con el Real Decreto Legislativo de 1990.

Sobre algunas innovaciones que presenta la nueva normativa, Eduardo Roca destaca las relacionadas con las infracciones y sanciones:

«Hay que mencionar por fuerza las sanciones por conductas que anteriormente no estaban tipificadas como infracciones, y aquí hay que ir de lleno a los aparcamientos en doble fila. También la conducción sin permiso tiene una gran importancia, pues antes estaba contemplada como delito y ahora cobra una nueva relevancia desde el punto de vista de la sanción, pues no hay que olvidar que en numerosos accidentes se han visto implicadas personas que carecían del permiso».

OPINIONES

Mientras Rafael Entrena Cuesta, catedrático de Derecho Administrativo de Barcelona, cree que «la ley está completamente justificada y pienso que tiene una alta calidad desde el punto de vista jurídico y técnico», Antonio Jiménez-Blanco opina que «deja

LOS JURISTAS ANALIZARON LA NUEVA LEY

bastantes puntos al desarrollo reglamentario, de manera que sólo tras él se podrá emitir un juicio fundado sobre la nueva normativa».

Joaquim Tornos, de la Universidad de Barcelona, destacó los aspectos más importantes en cuanto a normas de circulación-señalización y Manuel



Se dijo que hay que ir de lleno contra problemas como el de los aparcamientos en doble fila.

Peláez del Rosal, de la Facultad de Córdoba, habló de las medidas cautelares y procedimiento sancionador: «Hay normas precisas pero incompletas, por su remisión a futuro reglamento. Pienso que la inmovilización del vehículo o la retirada no son medidas cautelares con eficacia, en tanto no se ordenen ni integren comprendiendo en su supuesto, de hecho, los casos concretos que posibiliten su operatividad. Y en cuanto al procedimiento sancionador, son varias las deficiencias que en su redacción se observan».

Lorenzo Morillas, catedrático de Derecho Penal de Granada, hizo una exposición en materia tan de actuali-

dad como sanciones e infracciones. En cuanto a las sanciones destacó su excesiva cuantía en algunos casos, su amplitud discrecional para la fijación concreta y la criticable presencia de las sanciones adicionales. En las personas responsables, «hago hincapié —dijo— en el especial deber de diligencia del titular del vehículo, que le obliga a conocer y facilitar a la Administración todos los datos necesarios para identificar al conductor cuando se hubiera producido infracción, fórmula realmente poco acertada».

FUTURO REGLAMENTO

Miguel Montoro Puerto, ex-fiscal jefe ante el Tribunal Constitucional, se pregunta si la nueva ley será la solución a los problemas que realmente tiene el tráfico:

«No sé si ha existido poca divulgación, pero sí estoy en que se va a exigir el cumplimiento a quien tiene poco acceso a la ley, ya que el ciudadano no está obligado a conocer el "BOE" y lo que es peor, no todos tienen acceso a él».

El profesor Montoro Puerto, asiduo a estas Jornadas de Derecho y Tráfico, conoce bien el fruto que han dado hasta el presente:

—La mejor prueba de sus éxitos es el que siguen vivas y cada año tienen más altura. Han aportado elementos básicos que repercuten en la ley de bases.

—¿Qué aportaría a la ley?

—Más detalles en el tratamiento de temas que no deben de pasar del legislador al ejecutivo. Creo que muchas cuestiones se debían haber resuelto directamente y no remitir a la ley de bases.

—¿Un tema para las próximas jornadas?

—El desarrollo reglamentario de la ley.

Nono HIDALGO

LAS CENICIENTAS DE LA RED

Las carreteras provinciales y locales fueron ampliamente analizadas, en sus diversos aspectos, a lo largo del X Simposio Nacional de Vías y Obras de la Administración Local. Este fue organizado por la Asociación Española de la Carretera y promovido por la Asociación Profesional de Ingenieros de Caminos, y

contó con el patrocinio del Consell Insular de Baleares, en cuya capital, Palma de Mallorca, se dieron cita diversos especialistas, que abordaron los problemas de estas carreteras desde el punto de vista de la seguridad, la importancia socioeconómica, la influencia medioambiental y el atractivo turístico.

Señalización y seguridad vial son aspectos que preocupan a menudo a diputaciones, cabildos, consells insulares y ayuntamientos, como titulares que son de carreteras provinciales y locales. En torno a la problemática de éstas, precisamente, se ha celebrado en Palma de Mallorca el X Simposio Nacional de Vías y Obras de la Administración Local (VYODEAL), en el que además del plano de la seguridad en el tráfico, se han abordado aspectos relacionados con la incidencia de estas carreteras en la vida socioeconómica, en el medio ambiente y en el turismo.

Antonio Medina, ingeniero director de Vías y Obras de la Diputación Provincial de Alicante, uno de los ponentes del simposio, dijo con claridad que «las carreteras locales son las cenicientas de la red», así como que el estado de conservación de las mismas «indican el desarrollo de un país». En este momento, el gasto medio de conservación es de aproximadamente 350.000 pesetas por kilómetro y año, «cifra muy por debajo de lo aconsejable». Para potenciar estas inversiones en materia de seguridad, la DGT suscribió convenios hace cinco años con la mayoría de las diputaciones, por los que ambas partes se obligaban a aportar veinticinco millones para la mejora de la señalización en las carreteras locales de aquéllas.

La valoración de tales convenios quedó claro que ha sido muy positiva, en tanto que han servido para crear una inquietud en las distintas administraciones en cuanto a la importancia de una adecuada señalización de la red local. Y muy especialmente si se tiene en cuenta que durante 1989 se registraron en estas carreteras la tercera parte de los accidentes con víctimas mortales ocurridos en España.

Abundando en el aspecto de la señalización, y de cara a la total incorporación de nuestro país a la CEE, José Domínguez, director general de



Miguel GARROTE

la Asociación de Fabricantes de Señales Metálicas de Tráfico, dio a conocer la creación de un Comité Técnico de Normalización que, dependiente de AENOR (Asociación Española de Normalización y Certificación), tendrá como tarea «normalizar los productos que componen la señalización vial, participar en los comités europeos que desarrollen las futuras normas y asegurar a los usuarios la máxima homogeneidad y calidad de dichos productos». Unos puntos que, sin duda, inciden en la seguridad, al proporcionar una mayor y mejor información a los conductores españoles y europeos.

MEDIO AMBIENTE E INVERSION

Las jornadas fueron abiertas con la intervención de Antonio Serrano, catedrático de Urbanismo de la ETS de Ingenieros de Caminos de Valencia, quien, bajo el epígrafe «Análisis del

impacto socioeconómico de las carreteras provinciales», hizo hincapié en las distintas coordenadas que intervienen a la hora de proyectar una infraestructura básica de transporte. Los elementos medioambientales y urbanísticos constituyen el primer marco de trabajo.

El factor económico, centrado en las distintas inversiones, ha supuesto otra de las líneas maestras de las jornadas, únicas en nuestro país, que analizan en profundidad los problemas de las carreteras dependientes de las corporaciones provinciales y locales. Y en este sentido hay que señalar que se estudia una realidad que engloba a los más de ocho mil municipios españoles, de los que el 75 por 100 no cuenta con más vía de comunicación que una carretera, que, mayoritariamente (en el 80 por 100 de los casos), depende de alguna de las corporaciones citadas.

Según Andreu Ulied, ingeniero de caminos del Plá Territorial Metropolitana de Barcelona, el grado de desarrollo de nuestra infraestructura viaria es tan inferior al de la Comunidad Europea —punto obligado de referencia—, que el mayor esfuerzo de inversión se centra, primordialmente, en la construcción de nuevas vías que posibiliten el consiguiente desarrollo de las zonas peor comunicadas. «Lo primero —dijo— es conseguir una infraestructura básica, de la que se carece en muchas ocasiones, que nos permita igualar nuestro nivel al del resto de los países de la Comunidad.»

Por otra parte, Germán Salvador, empresario de transporte de viajeros, y Luis Marín, jefe del Area Comercial del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, se refirieron al importante papel que juega el transporte colectivo que circula por las vías provinciales y locales.

Mercedes LOPEZ
y Juana SANCHEZ
Enviadas especiales



Ardillas de Pascua

La gran popularidad adquirida por la simpática ardilla que desde la Dirección General de Tráfico recomienda seguridad, ha llevado a un pastelero de Lérida a realizar la figura del roedor en chocolate. La idea viene de esa costumbre popular catalana de hacer las tradicionales «monas» de Pascua, representando en chocolate los símbolos y personajes del momento. Así aparece la ardillita con el casco o aconsejando no correr. Una original manera para recordar dulcemente, tanto a conductores como a peatones, todos esos consejos que «nos dice un amigo», destinados a aumentar la seguridad en las carreteras.

Diesel contra alérgicos

Según un estudio realizado por la Universidad de Tokyo, la mezcla de los residuos de la combustión de los vehículos diesel con los pólenes resulta una mezcla «explosiva» para los cada vez

más ciudadanos alérgicos. Así, resulta curioso que mientras en los ámbitos rurales sólo existe un 1 por 100 de alérgicos, en las ciudades este indicativo se incrementa hasta el 14 por 100.

¡Vaya desfachatez!

Bien es sabido que nuestra publicación, cuyos fines son estrictamente de servicio a los conductores y peatones españoles, permite la reproducción, total o parcial, de todo cuanto contiene en sus páginas. Es lógico: como lo que queremos es servir y sabemos que con 350.000 ejemplares no podemos llegar a todos, jamás ponemos trabas en ese sentido. Sólo rogamos que se haga referencia al origen del trabajo. Y así lo hacen numerosas publicaciones.

Lo que no es de recibo es que la revista «Taxi Press» reproduzca nuestros reportajes sin la más mínima referencia a nosotros (un «pirateo» que no es exclusiva de dicha publicación, por cierto), y que incluso tenga la desfachatez de firmar la reproducción de nuestras fotografías, como si hubieran sido realizadas por sus propios redactores. Los hay listos.

Curiosa condena

Terry Morey, (23 años) no olvidará jamás aquel día en que tomó el volante y acabó provocando un accidente que le costó la vida a una mujer. Los hechos sucedieron en Hastings (Estados Unidos) y a raíz de los mismos el fiscal acusó al joven de conducir borracho, y de hacerlo además sin licencia, puesto que le había sido retirada por haberle encontrado más de una vez en tales condiciones al volante de un automóvil. Terry está procesado, pero mientras se le juzga deberá pasar diariamente la prueba de alcoholemia. Con eso el fiscal pretende demostrar que es incapaz de dejar la bebida. En contrapartida —decimos nosotros— deberá dejar el volante.

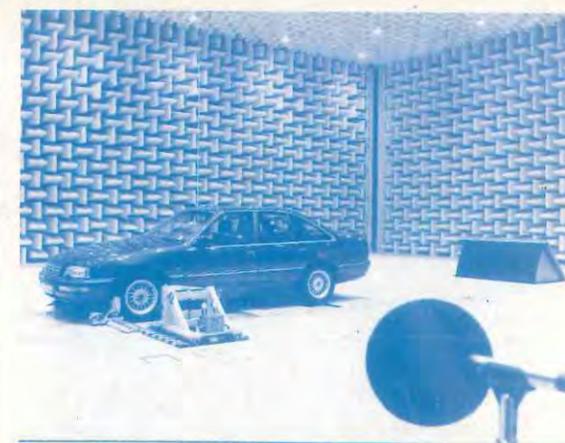
Las madres pudieron más

El instinto maternal de las italianas les ha llevado a la recogida de noventa mil firmas para que el Gobierno adopte una serie de medidas tendentes a que disminuya el elevado número de jóvenes menores de veinte años que mueren en accidentes de tráfico, la mayor parte de ellos ocurridos durante las noches «locas» en fines de semana, donde se mezclan música, alcohol y velocidad, y que elevan la cifra a mil víctimas anuales. Entre las medidas reivindicadas por las llamadas madres anti-rock están: prohibir a estos jóvenes que conduzcan coches de mucha potencia, reducir la venta de bebidas alcohólicas en discotecas y los decibelios de la música que en ellas se baila, así como cambiar sus horarios abriendo más temprano y cerrando antes.

El Gobierno italiano, ante la presión, ha decidido que estos locales cierren a las dos de la madrugada. La respuesta de los jóvenes no se ha hecho esperar, y ya han anunciado medidas de protesta como la continuación de las fiestas en la calle y la recogida de firmas en contra de esta decisión.

Oslo, una ciudad con peaje

Entrar en Oslo se ha puesto caro, al haberse convertido la capital noruega en la segunda ciudad del mundo —la primera fue Bergen— que cobra peaje de acceso a su casco. Los automovilistas deben satisfacer unas 160 pesetas por ello y, aunque la medida no parece haber supuesto una gran reducción en cuanto al número de vehículos que penetran en la urbe (alrededor de un 5 por 100), sí ha servido al menos para recaudar buenas cantidades de dinero con el que mejorar las carreteras. Se estima que sólo entre las siete y las diez de la mañana se alcanza un ingreso de unos dos millones de coronas (unos 34 millones de pesetas). Eso sí: hay abonos mensuales de unas 3.600 pesetas.



Opel, en busca del silencio

Casi dos años y 650 millones de pesetas ha invertido la Opel para la construcción del banco de pruebas en el que se investigan los niveles de ruido alrededor de los vehículos que fabrica. La base del sistema son unos dinamómetros sobre los que pueden conseguirse aceleraciones de hasta 200 kilómetros por hora. Un ordenador controla, en línea con el dinamómetro, los micrófonos exteriores y se simula el efecto de paso sin tener que acudir a una prueba real en carretera. El objetivo de la firma germana es colaborar a la reducción del ruido ambiental, cuyo tope máximo fijado por la CE es de 77 decibelios.

Se buscan soluciones al tráfico



La jornada «un día sin coche», intentada en Madrid por las asociaciones de vecinos, resultó un rotundo fracaso. Los madrileños demostraron no estar por la labor de dejar el coche en sus casas. Experiencias similares llevadas a cabo en otras ciudades europeas tuvieron un cariz completamente distinto. Mientras tanto, la reciente RED, puesta en marcha a bombo y platillo apenas hace unas semanas, se queda reducida a la mitad, al parecer por falta de vigilancia. ¿Era tan difícil prever esta circunstancia? ¿O es que se ha dado de baja a la mitad del cuerpo de la Policía Municipal? Para solucionar el mare magnum del tráfico, la oposición, es decir, el PSOE, plantea algo tan utópico como la flexibilidad de jornada laboral. Alguien debería poner el cartel de «se buscan soluciones originales». Y realizables.



Semana de la Seguridad Vial

El Comité de Transportes Internos de la Comisión Económica de la ONU para Europa ha designado los siete días que van del 1 al 7 del próximo octubre como «Semana de la Seguridad Vial». Durante la misma, organismos nacionales, gobiernos y organismos internacionales no sólo incidirán especialmente en sus campañas de seguridad vial, sino que intentarán organizar un seminario europeo que se celebrará simultáneamente a esta semana.

Nuevas revistas de Luike-Motorpress

El grupo editorial Luike, dedicado a la información del motor, acaba de lanzar al mercado dos nuevos productos. El primero es una revista, «Motorpress», que reúne informaciones publicadas en las restantes publicaciones del grupo, con lenguaje muy sencillo y profusión gráfica. La segunda novedad es una «Guía Compra-Coches», con más de 20.000 datos de 1.000 coches nuevos y 5.000 precios de opciones, así como las valoraciones de 1.100 vehículos usados. Además, esta guía se incluirá en todas las revistas del automóvil del grupo Luike, con lo que alcanzará una tirada de 250.000 ejemplares.

No conduce nunca, porque no le gustan los coches, pero le encanta que la lleven de viaje

Quién le iba a decir a Carmen Maura lo que está viviendo en la actualidad, cuando hace ya unos cuantos años imitaba a Marilyn Monroe en un café-teatro del viejo Madrid. Aunque, en honor a la verdad, sigue teniendo el mismo aspecto de entonces.

Después vino la «tele», y Tola, y aquello de: «¡Nena, tú vales mucho!» resultó que no era una frase más, sino que tenía mucho de verdad. Y con la «tele» llegó la popularidad... y las ofertas de trabajo. Así, de chica Tola pasó a ser chica Almodóvar. Con ellos conoció la fama, pero nunca dejó de ser Carmen Maura. Ahora vuelve a saborear las mieles del éxito de

la mano de Carlos Saura, y también por méritos propios, ya que su actuación en la película «¡Ay, Carmela!», junto con Andrés Pajares y Gabino Diego como protagonistas, puede convertirse en el mayor éxito de su carrera como actriz.

—¿Encarnar a Carmela ha supuesto un reto en tu trayectoria artística?

—Sí, ha supuesto un reto total y absoluto. «¡Ay, Carmela!» ha sido el volver a empezar, ya que siempre que se hace una cosa nueva y muy diferente a lo anterior parece que a uno le insuflan nuevas ilusiones y aparecen nuevos proyectos, algo muy importante en tu profesión y en tu vida. Pero algo más importante que tener proyectos es te-

ner paz por dentro, yo es lo que más aprecio en estos momentos.

—Si hiciéramos un balance desde tus inicios hasta ahora mismo, ¿saldría positivo?

—Me han pasado cosas buenas y malas, como a todo el mundo; pero en el balance, como yo soy muy positiva, práctica y optimista, lo veo todo muy positivo. Aunque tampoco me paro a hacer balances, porque puede ser muy desastroso.

—¿Te sientes bien con tu profesión ahora que eres una verdadera estrella?

—No me siento muy verdadera estrella, pero sí muy a gusto con mi trabajo y me alegro mucho de un día haber decidido dedicarme a esto, me ha dado muchas satisfacciones. Además, mi trabajo me da una cierta seguridad personal, porque creo que es lo único que hago realmente bien.

—Tu actuación en «¡Ay, Carmela!» es muy distinta a todas las anteriores. También el guión y las situaciones son muy distintas a las otras películas. ¿Qué tal te encontraste tú?

—Yo me he encontrado muy a gusto en esta «peli» y con este director. No sé si estoy muy cambiada o no, porque me veo tan de pueblo que no me reconozco; pero me lo he pasado muy bien rodándola. Sé que estoy bien porque al director le gusté.

TRABAJAR CON SAURA

—¿Volverías a trabajar con Carlos Saura si te lo pidiera?

—Con Carlos Saura volvería a trabajar ahora mismo y con los ojos cerrados. Mi experiencia con él ha sido realmente fantástica.

CARMEN MAURA

“Soy una malísima conductora”



—¿Cómo encajaste eso de cantar y bailar en la película, y cómo lo sobrellevaste?

—Pues bien, fue un poquito pesado, pero a la vez muy divertido. Yo nunca había hecho una película musical, y eso de empezar a rodar y oír, después del «Entre play-back, motor, acción!», el tachúntachún del «play-back», es que te da un subidón! De todas maneras, creo que la cosa ha quedado bien, porque afortunadamente Carmela no es una gran cantante. He estado, además, muy protegida en el rodaje. A todos se les veía en la cara que tenían ganas de que lo hiciera bien. Hombre, al principio era un corte tener que cantar y bailar con Saura, que ha dirigido a Cristina Hoyos y a Antonio Gades. Pero rápidamente me di cuenta de que él quería de mí una cosa muy distinta, y que para él yo estaba muy por encima de que bailase bien o mal.

—¿Qué fue lo que más te gustó del rodaje de «¡Ay, Carmela!»?

—Hubo grandes momentos como actriz, porque, por ejemplo, he rodado con más figuración que nunca. Pero creo que lo mejor fue esa risa tonta que nos trajimos Andrés Pajares, Gabino Diego y yo desde por la mañana. Era como si los tres fuésemos un solo personaje. Ellos dos son muy graciosos y yo tampoco me quedo corta siguiendo bromas, así es que imagínate el plan.

—¿Qué sientes cuando te ves en la gran pantalla, en el cine?

—Una angustia horrible. Y tengo diferentes reacciones, según como lo haya hecho. Esta última, «¡Ay, Carmela!», me hizo llorar y todo. Me llevé una sorpresa muy agradable y me emocioné mucho. No me había pasado nunca ver una película mía y que, de repente, me entraran ganas de llorar, de tan emocionada que estaba de comprobar que todo había salido bien.

—¿Te emocionas por cualquier cosa?

—Pues sí, lloro con mucha facilidad. Puedo incluso llorar viendo un «Telediarío», o una cosa bonita, o a un niño su-



friendo. Igual me motiva la tristeza que la felicidad.

—¿Qué es lo que no soportas de esta vida?

—De esta vida, si hay algo que no soporto es el dolor, el sufrimiento de la gente. Es una cosa que me va creciendo y creciendo con el tiempo.

—Carmen, ¿es realmente dura la vida del artista?

—Sí. Por eso yo intento descansar y huir de vez en cuando.

VACACIONES EN MADRID

—Tras la dureza del trabajo y también el agradable soporte del éxito viene el descanso, las vacaciones. ¿Cómo las proyectas?

—De ningún modo en especial. Me quedaré entre Madrid y mi campo, tranquila, relajada. Precisamente, cuando me propongo descansar no me apetece nada viajar. Antes, sí. Antes decía: «Me tomaré un descanso», y me iba a la India, por ejemplo. Ahora, para mí descansar no es coger aviones. Ni siquiera irme a Salamanca. Entonces lo que hago es que me dedico

a mis cosas: voy al gimnasio, tomo clases de inglés, leo, salgo con mis amigos y, en definitiva, desaparezco del mapa; no se me ocurre ir a sitios públicos.

—Por cierto, ¿se liga mucho siendo una actriz tan popular?

—No, pero reconozco que es porque no me apetece, ¿eh?. Para esas historias tienes que ponerte las antenas, y yo ya estoy servida. Además, con eso de la popularidad, los que se acercan a mí lo hacen de una manera especial, sabiendo más de mí que yo de ellos, y eso dificulta mucho la relación. Donde sí que se liga bien (pone cara de pícara) es en el extranjero.

—Puesto que nos dirigimos a nuestros lectores desde las páginas de la revista TRAFICO, te tenemos que preguntar que si conduces...

—Yo tengo mi permiso de conducir, pero soy una malísima conductora, no me gustan nada los coches y no conduzco nunca. Siempre me llevan. Me encanta ir en coche, pero me gusta que me lleven, no me gusta conducir yo.

—¿Te agobian los atascos que sufrimos en las grandes ciudades?

—¡Qué va! Como yo voy en taxi, siempre voy leyendo o estudiando. A mí no me agobian porque no conduzco. Y eso es lo que hago: no conducir, precisamente, porque hay atascos y no me gusta nada el follón del tráfico.

—Para viajar, ¿qué medio es el que más te gusta?

—Los viajes me gustan de todas las maneras. Me gusta mucho el tren, y el avión, quizá, es el que menos me apetece. Pero me gusta mucho el tren, el coche... y la bicicleta.

—¿Qué opinión te merecen las carreteras españolas?

—Pues... que podrían mejorar.

—¿Y los locos, temerarios e imprudentes de la carretera?

—Me asusta mucho, de repente, encontrarme un loco por la carretera. Yo siempre suelo decir al que conduce y me lleva, que sea muy prudente y que vaya despacito. Pero, claro, muchas veces te encuentras a alguien y no puedes remediarlo...

—¿Cuáles serían tus consejos para los que se quieren dedicar a la interpretación y, aunque no te guste el tráfico, ni conducir, a los que van al volante?

—A los que se quieren dedicar a lo mío, primero, que piensen mucho si realmente les apetece, porque es una profesión muy dura. Y cuando tengan muy claro que les apetece, tienen que ver si valen. Y para los que conducen... ¡Por Dios!, que no vayan tan rápidos, que no hay tanta prisa, y, además, que la vida son dos días y hay que tratar de disfrutarla.

¡Nena, tú vales mucho! Aunque pongas a los hombres al borde de un ataque de nervios y les hagas exclamar eso de... ¡Ay, Carmela!

Miguel Angel YAÑEZ



Pedro ALTARES

EL tiempo y el espacio en una gran ciudad no están regidos por las leyes de la física moderna, sino por el tráfico. Cualquier desplazamiento tiene que contar con esta nueva coordenada implacable, que encarna seguramente las pesadillas kafkianas del fin de siglo. Es cierto que las grandes ciudades de la antigüedad y de la Edad Media estaban también colapsadas, pero la forma de vivir el tiempo era distinta. Además, aquellos atascos se producían en parte debido a la vida económica del núcleo urbano, que consistía en un constante intercambio callejero de mercancías. Los de hoy entorpecen esa vida económica, haciendo imposible cualquier desplazamiento rápido. Los ciudadanos empiezan a verse invadidos por una psicosis del atasco perpetuo, que puede tomar muchas formas. El que cree, y no le falta razón, que los atascos le siguen con persistencia, puede salir a cualquier hora, en cualquier momento, y la ciudad, la carretera no estarán desprevenidas. Tendrá que volver de la sierra los domingos a las seis de la mañana, ir a comer a casa de sus padres los jueves a las cuatro de la madrugada y buscarse un empleo nocturno. También es posible que un ciudadano, en mitad de un atasco, empiece a ponerse realmente nervioso e imagine que aquella situación no se va a acabar nunca. Y que se producirá el paro cardíaco en el corazón urbano, el gran atasco, la parálisis permanente. Horas, días, semanas, meses, buscando una salida a este laberinto de la inmovilidad urbana. Se han intentado encontrar

El gran atasco

soluciones. Siguiendo modelos italianos, una ciudad castellana cerró esta Semana Santa el tráfico en todo el casco antiguo. Algunos ecologistas y románticos dijeron que se podía pasear por la ciudad como en tiempos de Machado. La hostelería no tenía la misma visión idílica de la medida. Los restaurantes del centro de la ciudad perdieron clientela a mansalva, frente a los establecimientos a los que se podía acceder en coche. Una familia entera, con el loro, los abuelos y los niños escurridizos, no podía escalar las escarpadas calles hasta el centro, desde el parking recomendado por el Ayuntamiento. En Madrid, el día sin tráfico se quedó en agua de borrajas. A nadie se le ocurrió dejar el coche en casa para defender el bien común, cuya relación con el propio parece, por los resultados, bastante dudosa. Pocos ciudadanos se atrevieron a pasar por la odisea imprevisible de los transportes urbanos. Los planes que cuidadosamente Tráfico prepara para las vacaciones y los puentes largos apenas consiguen hacer disminuir los atascos. Las vacaciones son cortas y los coches demasiados como para conseguir diseminarlos. Quizá los esfuerzos de Tráfico tendrían que ser más científicos y se debería empezar a luchar contra la ley de la impenetrabilidad de la materia. Hay demasiados

coches y muy poco espacio. Las grandes ciudades son como presas que se vacían y se llenan con cuentagotas. El resto del mundo occidental tiene los mismos problemas que España. En Italia han adoptado medidas radicales, con un éxito más simbólico que real. En otros países, la bicicleta y los transportes públicos tienen posibilidades que en España no podemos poner en práctica, por razones geográficas o de infraestructura. Lo que era bueno para la General Motors era bueno para el capitalismo. Y así, el coche se convirtió en el símbolo del desarrollo por antonomasia. El automóvil entraña todo un lenguaje, un complicado código social, que se puede resumir en la idea de que todo el mundo tiene que tener, como mínimo, uno. Es una necesidad. Sobre sus cuatro ruedas circula una gran parte de nuestra forma de vida. Pero se ha puesto en marcha un mecanismo de aprendizaje de brujo y los coches han empezado a volverse contra sus usuarios. La circulación en las grandes ciudades se ha hecho imposible y, sin embargo, no podemos vivir sin los coches. Calcular las horas de nuestra vida que podemos pasar en diferentes atascos, que se pueden convertir fácilmente en años, es algo más que un hábil ejercicio matemático. Representa el destino de muchos habitantes de las grandes urbes del siglo XX. Coger el coche se ha convertido en una dolorosa necesidad. Recuerdo un poema de Alfred de Vigny en el que despotricaba contra los trenes porque habían convertido el placer del viaje en un simple desplazamiento. Hoy necesitamos desplazarnos, pero los coches nos obligan a viajar.

Revista MOPU

Si lleva el «Mapa Oficial de Carreteras» cuando viaja en automóvil, es seguro que irá por el buen camino; pero esa información puede completarla fácilmente:

Si visita el interior del país, lleve la «Guía de los ríos de España».

Si se dirige a la playa, no olvide la «Guía de las costas de España».

Si quiere hacer un viaje a la Ilustración, hágase con «Las obras públicas en el siglo XVIII».

No salga de casa a ciegas, déjese guiar por la Revista MOPU. Nuestros números extraordinarios le cuentan todo lo necesario en más de 200 páginas ilustradas a todo color.

TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE _____

PROFESION/EMPRESA _____

DOMICILIO _____

CIUDAD _____ **C. P.** _____

MODALIDAD DE SUSCRIPCION	ESPAÑA	EXTRANJERO
<input type="checkbox"/> 1 año (11 números)	2.500 ptas.	3.500 ptas.
<input type="checkbox"/> 2 años (22 números)	4.400 ptas.	6.160 ptas.
<input checked="" type="checkbox"/> Envíeme gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalan a los nuevos suscriptores.		
<input type="checkbox"/> Número extraordinario suelto	700 ptas.	1.000 ptas.
<input type="checkbox"/> Oferta de 2 extraordinarios juntos	1.100 ptas.	1.500 ptas.
<input type="checkbox"/> Oferta de 3 extraordinarios juntos	1.500 ptas.	2.000 ptas.

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:

El siglo XVIII Guía de Costas Guía de Ríos

FORMA DE PAGO

Envío cheque adjunto Envío giro postal núm. _____

Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 150 ptas.)

Domiciliación bancaria.

Enviar a: Revista MOPU. Nuevos Ministerios. 28046 Madrid. Información: (91) 254 92 91

...Y si se suscribe, contará regularmente con una publicación mensual de cien páginas con respuesta para todo lo que a usted le interesa: ecología, medio ambiente, vivienda, costas, carreteras, agua, arquitectura, urbanismo, cartografía, astronomía...

Una revista para ir a todas partes

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!



TE LO DICE UN AMIGO.

 **Dirección Gen. de Tráfico**

 **Ministerio del Interior**



● PUNTOS CONFLICTIVOS
 ▨ OBRAS

