

Tráfico

Año VI
N.º 58
Septiembre
1990

Los expertos buscan
soluciones a la
congestión del tráfico

LAS CAPITALES DEL ATASCO

VERANO
Menos accidentes

10 EL MARTIRIO DE CADA DIA

Los atascos, ese martirio que estamos acostumbrados a sufrir cada día, no son algo privativo de nuestras ciudades, sino que afectan a todas las urbes importantes del mundo. Ayuntamientos y gobiernos buscan soluciones para acabar con la plaga de los colapsos urbanos. Expertos en urbanismo y tráfico nos hablan de esas soluciones y de sus inconvenientes.



secciones

La locura del mes	3
Cartas	4
Editorial	7
Disco verde	8
Mi carril	9
Humor	22
Tráfico del motor	23
Taller de opinión	28
TRAFICO CHICO (suplemento central)	
Mecánica fácil	30
El parque automovilístico, al día	32
Kilómetro a kilómetro	33
La pluma en el asfalto	51
Famosos en marcha	52
Pasatiempos	54

38 RODEADOS DE BARRERAS

Cuando por diferentes motivos (accidentes, minusvalías, edad avanzada, etcétera) nos encontramos en una situación de movilidad reducida, desplazarnos por nuestra ciudad se convierte en un calvario, cuando no en una utopía. Las escasas soluciones de la Administración y nuestra falta de solidaridad son otras barreras con las que deben enfrentarse las personas con dificultades.



45 EL COLOR CON QUE SE CONDUZCA

También en materia de tráfico puede valer el refrán del color con que se mire. ¿Corresponde determinado tono del automóvil al carácter de quien lo conduce? ¿De qué forma influye el color del coche en la seguridad, en el importante hecho de «ser visto», sobre todo en las horas en las que todos los gatos son pardos?



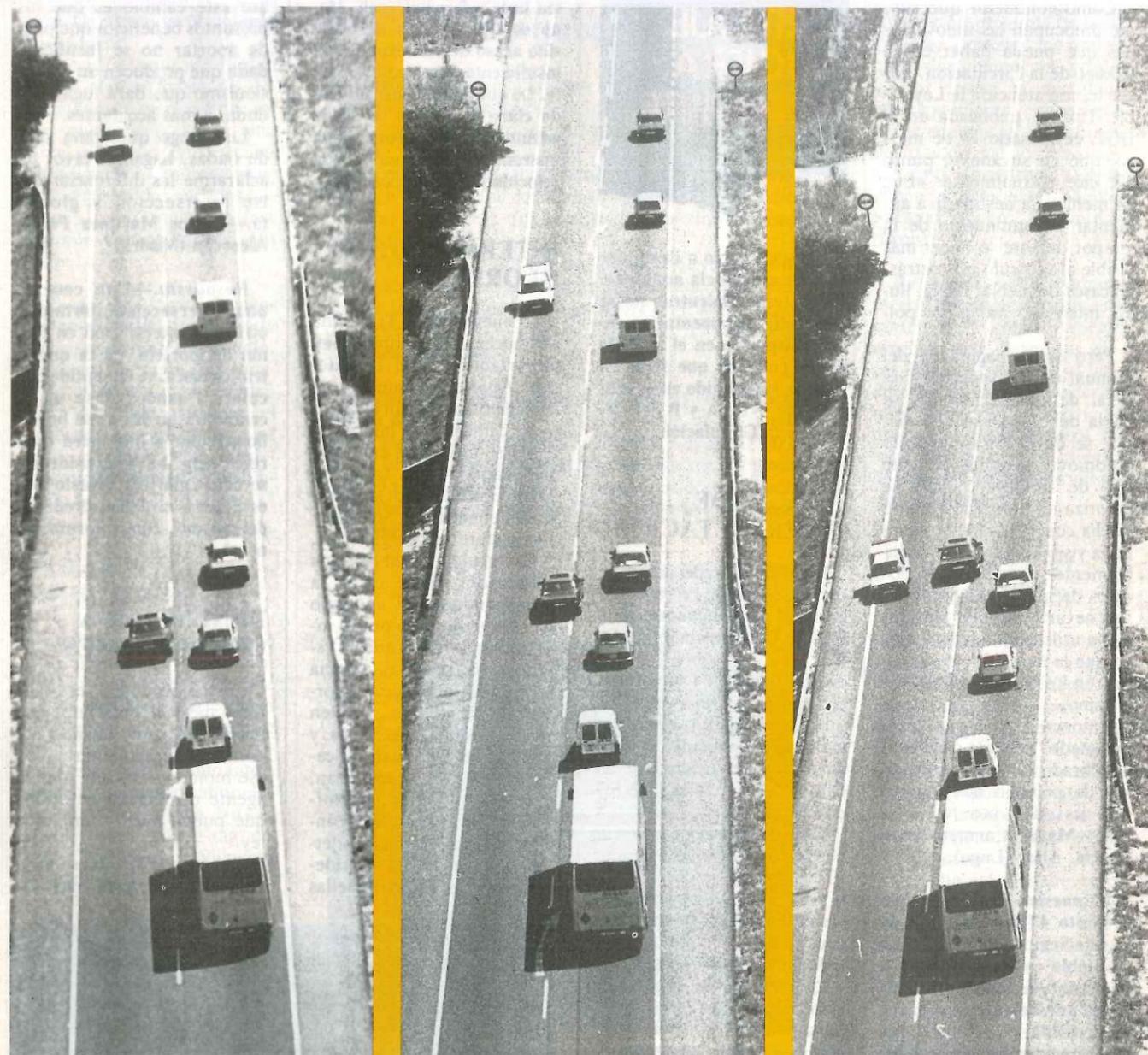
23 NUEVAS GASOLINAS

Hasta 1992, en que entrará en vigor la libertad total de precios de las gasolinas, éstos variarán cada quince días, pero dentro de unos límites fijados desde el Gobierno. Mientras tanto, la gasolina sin plomo se proporciona desde las instancias oficiales como la solución anticontaminante que pueden utilizar más del 30 por 100 de los automóviles españoles.



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.



EN esta ocasión nuestros helicópteros han captado a uno de esos arriesgados protagonistas de adelantamientos múltiples que parecen despreciar todo tipo de riesgos, para sí mismos y para los demás. No ha calculado nada bien el terreno ni la velocidad del vehículo que viene de frente.

COMO no hay posibilidad alguna de enmendar el yerro desistiendo de una maniobra de adelantamiento que jamás debería haber emprendido, el conductor del coche infractor se ve obligado a hacerse a la derecha, ante la inminencia del que viene de frente. Los perjudicados, claro, son los adelantados.

NO ha tenido espacio suficiente para incorporarse al carril de la derecha antes de que se produjera el cruce con el vehículo que viene de frente. Hubiese sido también un gran riesgo, porque hubiera obligado a frenazos bruscos. Pero ahí está la clara posibilidad de un accidente que una conducción sensata podría haber evitado.

cer eso es atentar gravemente contra la seguridad de las personas.

Aparte de que la forma de conseguir las sanciones es en este caso ilegal, pues el Código establece que no se puede estacionar en el arcén de las autopistas salvo casos de fuerza mayor o emergencia, y debidamente señalizado, ya me dirán qué hacían ellos allí y sin luces... Espero que todo esto se investigue y se llame al orden a quien corresponda.—José Gómez Báñez. Salamanca.

VARIOS TIPOS DE IVA

Estoy totalmente de acuerdo con el plan de renovación del parque automovilístico. Sin embargo, no comparto la idea de que todos los automóviles reciban el mismo tratamiento impositivo (33 por 100 de IVA).

Personalmente, creo que se deberían aprobar distintos tipos de IVA. Por ejemplo, vehículos inferiores a un millón de pesetas, 6 por 100 de IVA; vehículos entre un millón y un millón y medio, 12 por 100 de IVA, y los vehículos que superen estas cantidades, que tengan el 33 por 100, porque éstos sí que son de lujo.—Custodio Contreras Alvarez. Alcalá la Real (Jaén).

SUGERENCIAS AL PLAN RED

Parece que el Plan RED no podrá llevarse a efecto en Madrid por la cantidad de recursos humanos que requiere para su vigilancia. Yo sugiero que dediquen el grueso de las fuerzas a vigilar las calles que las que lo tengan se pueden vigilar solas. La solución es sencilla: instalar máquinas fotográficas en los autobuses, que, de forma manual o automática, se disparen cuando encuentren un obstáculo en el camino. Así, no sólo se librarían gran parte de los agentes, sino que los infractores podrían ser denunciados cuantas veces infringiesen las normas.—Luis de Juan. Madrid.



Miguel GARROTE

NOVELES Y ADELANTAMIENTO

Todos sabemos que la maniobra más peligrosa es el adelantamiento, sobre todo si se realiza invadiendo el sentido contrario de la calzada. También sabemos que para hacer un adelantamiento con precisión se requiere cierta experiencia y destreza, ya que hay que valorar el espacio disponible, la distancia y velocidad de los demás y, sobre todo, la potencia o falta de potencia de nuestros propios vehículos a la hora de efectuar la maniobra.

Mi experiencia como profesor de autoescuela me lleva a la conclusión de que esas valoraciones no son fáciles de conseguir, y para ello hace falta más tiempo del que normalmente dura la enseñanza en la autoescuela.

Por todo eso, creo que sería conveniente que a los conductores noveles les tuvieran limitados los adelantamientos a las vías en las que no es preciso ocupar el sentido contrario de la circulación. Tal vez durante ese tiempo consiguieran un mayor conocimiento de las posibilidades de las marchas de su vehículo y un mejor aprovechamiento de su potencia. Tam-

bién lograrían un cálculo más preciso del espacio disponible para adelantar o desistir de ello.

Otra cuestión de la que quiero hablar es que en numerosas carreteras en las que se construyen autovías hay tramos ya terminados en los que, lógicamente, hay dos carriles por sentido. Pero estos tramos alternan con otros en los que sólo se utiliza una de las dos calzadas en ambos sentidos. Precisamente en estos casos, cuando la circulación es escasa, se produce un peligroso efecto óptico, que consiste en interpretar la calzada por la que se circula como de sentido único. Pienso que la señalización de estos tramos, que ya existe al principio y al final, debería

ser más continua a lo largo de los mismos, con marcas viales clarificadoras.—Rafael Roca Martínez. Alcobendas (Madrid).

LUCES EN MOVIMIENTO

El artículo 144 del Código de la Circulación dice en el apartado I que «las luces vistas por la parte delantera del vehículo serán de color blanco o amarillo, y por la parte posterior, rojas». En el apartado II señala que «no se instalarán en los vehículos más luces que las autorizadas por el presente Código». Y en el apartado IV, que «todas las luces serán de posición e intensidad fija, con excepción de las destellantes de maniobra y de los servicios de urgencia y especiales».

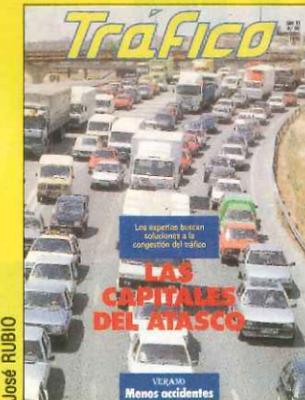
Creo que es aplicable tal artículo a las luces en movimiento y otras fijadas que generalmente se instalan en turismos y camiones en la calandra delantera o dentro de la luna parabrisas.

Mi opinión es que dentro del vehículo se instalen todas las que uno desee, pero que no se vean desde el exterior. Pregunta: ¿Es sancionable? En caso de serlo, ¿por qué se ven tantas?—Jesús A. Ramos Martín. Salamanca.

Respuesta.—Su opinión es también la nuestra, y la compartimos; esas luces a que hace referencia no tienen que verse desde el exterior, pues serían entonces antirreglamentarias. Se trata, en consecuencia, de un hecho perfectamente denunciado y sancionable.

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

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



José RUBIO

AÑO VI
NUMERO 58 - SEPTIEMBRE 1990

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélaño.
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: Antonio Arias, Charo Laiz, Eugenio Ocio, José Ortiz Caballero, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Celia I. Rodríguez, Sebastián y Jesús Torbado.

Colaboración especial: Leopoldo Alas

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, Julián Flórez, 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: Ciceralla. Rufino González, 13, 3.ª. Madrid.

Depósito legal: M-25.988-1985. N.º 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

Cifras esperanzadoras

FRONTE a las alarmantes cifras que arrojaba el verano pasado en cuanto a la siniestralidad en las carreteras, en las que perdieron la vida más de mil cuatrocientas personas, este verano las cifras de accidentalidad abren una puerta a la esperanza. Tanto el número de accidentes como el de muertos y el de heridos ha descendido sustancialmente (en torno al once por ciento), cifras que vienen a confirmar un retroceso que ya se había iniciado meses atrás. Datos suficientemente elocuentes, más si tenemos en cuenta que desde 1981 la gráfica de accidentalidad en nuestro país no había descendido y que el propio parque automovilístico ha continuado subiendo a un ritmo aceptable, lo mismo que el movimiento de vehículos por las carreteras, aun contando con el descenso en el turismo extranjero, gran parte del cual no utiliza el vehículo privado como medio de acceder a nuestras playas.

¿QUE está ocurriendo para que después de bastantes años se produzca un descenso en la accidentalidad durante un período prolongado de tiempo? Tres factores parecen claramente los causantes de este buscado retroceso: por un lado, una indudable mayor concienciación por parte de los automovilistas en general, factor este en el que han hecho especial hincapié las campañas informativas organizadas desde este organismo, así como la propia sensibilidad, cada día mayor, por parte de los medios de comunicación; por otro, la entrada en vigor de la Ley de Seguridad Vial, que ha originado —entre otros efectos disuasorios— el que actualmente se estén poniendo menos multas en las carreteras; también, claro está, la paulatina entrada en servicio de nuevos tramos de autovías, que mejoran, indudablemente, la seguridad en las vías.

POR tanto, parece que hemos comenzado a ganar terreno en el período vacacional (la mayoría de los accidentes no se producen en estas operaciones especiales), lo que se traduce en menos accidentes y menos mortalidad, pero también en menos atascos. No podemos decir lo mismo del día a día, en el que se incluyen los propios fines de semana del verano. Ahí se ve que no acabamos de concienciarnos de los peligros del alcohol y su total incompatibilidad con la conducción, de los riesgos de relajarse en los desplazamientos cortos y los peligros que lleva consigo el fin de semana, sobre todo por parte de los conductores más jóvenes e inexpertos. Aquí, en estos días de descanso semanales, es donde parece que sí hemos bajado la guardia. Y son todo un cúmulo de circunstancias que conviene ir controlando entre todos para que la curva de la accidentalidad no tenga los clásicos dientes de sierra, sino una clara tendencia hacia la baja. Que en algunos momentos adquiera ya esa dirección es, no obstante, un buen indicio.

Tráfico



Propuesta para una buena formación

ES lamentable oír, semanal, mensual y anualmente las escalofrantes cifras que respecto a accidentes de tráfico y muertos nos proporcionan los medios de comunicación. Somos uno de los países de Europa con mayor siniestralidad, pero basta ya de echar las culpas al estado de las carreteras, a la señalización, a los agentes meteorológicos, a la densidad de circulación, etcétera, olvidándose de lo que determina el artículo 17 del Código de la Circulación: «Los conductores de los vehículos deben ser dueños en todo momento del movimiento de los mismos y están obligados a moderar la marcha, y si es preciso a detenerlo, en donde lo ordene la autoridad competente, cuando las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad o de los propios vehículos, prudencialmente, lo impongan para evitar posibles accidentes o cualquier perjuicio, etcétera».

Llevo casi dos décadas sentado al doble mando, soy profesor y director de autoescuela y puedo afirmar que la mayoría de esos accidentes se deben a dos causas fundamentales: primero, la educación; segundo, la formación de los aspirantes. Respecto a la educación, poco podemos hacer en las autoescuelas. Sólo concienciar en lo posible al aspirante, inculcándole que la vía es un bien común que hay que compartir armónicamente y respetuosamente con los demás usuarios, y poco más, ya que la educación básica no es a partir de los dieciocho años cuando hay que impartirla, sino desde que nacemos. Al mal educado, al egoísta, al presuntuoso, al fantasma, difícilmente lo podremos corregir a esa edad.

En cuanto a la formación, sí tenemos un gran campo en las autoescuelas. La mayoría de los aspirantes, cuando llegan a ella, no llevan como meta lo fundamental, que sería aprender a conducir. Sólo van obsesionados con aprobar, con pasar el examen como sea. Con eso les basta, y manifiestan muchas veces que ya tendrán tiempo para aprender después. Entiendo que esto es un grave error por su parte, porque si no aprenden bien con un profesional al lado, difícilmente lo harán solos o con el familiar o amigo que aprendió en similares circunstancias.

Otros aspirantes, que realmente necesitan el permiso y andan faltos de dinero, se obsesionan tanto con él que les invade un nerviosismo que difícilmente pueden superar a la hora de la verdad. Por eso no pueden demostrar lo que realmente saben, a pesar de que los examinadores los tratan con la máxima amabilidad, corrección y cortesía.

Por lo expuesto y por mil cosas más, me permito reflejar en este artículo una sugerencia que creo debería ser estudiada profundamente por pedagogos, psicólogos y sociólogos de la DGT y que acaso daría unos resultados sorprendentes, reduciéndose la siniestralidad.

Yo parto de la base de que el actual sistema de obten-

ción de los permisos de conducir no es el adecuado, porque en cuanto a la teórica, el alumno no estudia en profundidad. Lo único que busca es poder superar el test, por lo que sus conocimientos resultan escasos. Y después, en la prueba práctica, a pesar de la buena preparación y disposición de los examinadores, muchas veces se equivocan, porque es difícil que en 20 ó 30 minutos de examen se pueda juzgar la capacidad, el conocimiento, el control, etcétera, del aspirante.

Considero que el alumno debería tener casi garantizado el permiso de conducción desde que llega a la autoescuela. Pero sólo lo obtendría cuando realmente estuviera preparado, y nunca antes. Sería labor de la autoescuela convencerle y concienciarle de que lo primero que hay que tener es una preparación sólida en el plano teórico y en el práctico. Así, la persona que le impartiera la enseñanza sería la que dijese cuándo estaba preparado para la concesión de su permiso. De esta forma, al alumno no le valdría ningún tipo de truco, tendría que dar las clases que realmente necesitase e invertiría en la obtención del permiso el tiempo necesario.

La única traba que podría existir es que esos profesores y directores que habrían de dar el visto bueno no estuviesen lo suficientemente preparados. Pero eso sería cuestión de hacer unos cursillos. Por otra parte, la DGT podría sospechar de ciertos amiguismos y favoritismos. Pero este aspecto podría quedar solucionado si los actuales examinadores de Tráfico se convirtieran en inspectores, y de vez en cuando comprobaran con determinados alumnos si realmente la preparación era la correcta. Si alguna autoescuela incumpliese debería ser sancionada o cerrada.

Otra cuestión que pienso se debería exigir es que todas las compañías de seguros pasaran nota a las Jefaturas Provinciales de Tráfico de los siniestros de sus asegurados, de tal forma que supieran de cualquier siniestro, por pequeño que fuera, llegando a intervenir si se excediera determinado número o determinado peligro.

También sería aconsejable que a la hora de la renovación de los permisos, además de aportarse un certificado médico, se aportase un certificado de reciclaje extendido por una autoescuela, dado que los conocimientos teóricos se olvidan y hay normas que cambian. De este modo, creo que se conseguiría una mejor preparación de los aspirantes a conductores, un reciclaje de los veteranos y su puesta al día, un abaratamiento de las pólizas del seguro del automóvil, una menor siniestralidad y, en consecuencia, una mayor seguridad vial.

(*) Profesor y director de autoescuela Puertollano (Ciudad Real)

EL GOLFO ESTA LOCO.— Ha bastado que un loco ponga el dedo en el gatillo para que todos nos tengamos que llevar las manos al bolsillo y ponernos a hacer números. Los fabricantes de automóviles, como en tantos otros sectores, ya han puesto el grito en el cielo. La subida de los tipos de interés, el encarecimiento de los carburantes y hasta un posible endurecimiento para las ventas a plazos, aseguran que puede ser «la puntilla» para el sector. Tanto, que ya ha habido quien ha dejado «caer» que si este va a ser el panorama, quizá comiencen a pensar seriamente en la posibilidad de que algunas multinacionales del sector, que estudiaban proyectos de inversión en nuestro país, busquen otros lugares donde instalarse; o que proyectos de ampliación de las ya instaladas se frenen bruscamente. Los expertos aseguran que el descenso de ventas puede estar en torno al 8-10 por 100, que puede aumentar si la crisis internacional continúa. Un problema muy grave que puede alejar de nosotros a clientes tan importantes como Mazda, Fiat, Volkswagen, Ford y todo lo que ello supone para nuestra economía. Y todo por la locura del Golfo, con Sadam Hussein a la cabeza. Una locura lejana que nos llega a todos.

ATASCOS: NO HAY SOLUCION.—Creo que ya en alguna ocasión he escrito aquí que lo del tráfico en las grandes ciudades, al margen

de malas y equivocadas gestiones, no tiene muchas salidas. Es decir, que tenemos que acostumbrarnos a sobrevivir en el caos. Saber que cada día perderemos unas cuantas horas de nuestra vida en la soledad del vehículo, con la sola compañía de la radio, un acompañante al que uno puede «callar» cuando le plazca. Y aunque no sea consuelo, bien es cierto que todo el mundo anda en la misma tarea de buscar soluciones para, al menos, mitigar el problema. No obstante, los técnicos que hemos consultado para realizar el reportaje que publicamos en este número coinciden: pocas soluciones, y difíciles. También coinciden en que una de las salidas puede ser el potenciar el transporte público, una especie de panacea que en algunas ciudades se intenta imponer y potenciar a base de ofrecer al usuario autobuses gratuitos. O como en Barcelona, dando facilidades a las motos. Mientras tanto, deberemos concienciarnos que los ayuntamientos de turno nos sorprenderán de vez en cuando con medidas restrictivas en el uso del vehículo, como ya se está haciendo en muchas ciudades de todo el mundo. Porque lo de las autopistas subterráneas está por ver...



Jesús SORIA
Director

LA CEA NO IBA POR LIBRE.—Esta revista comentó hace algunos meses en «el maletero» la esperada y deseada fusión entre las dos organizaciones del sector autoescuelas, Federación Nacional de Autoescuelas (FENAE) y Confederación Española de Autoescuelas (CEA). Por una interpretación evidentemente errónea, se decía que esta última defendía sus planteamientos «por libre», que era algo así como decir que iba por otro camino al que el propio sector reclamaba. Y claro, no ha gustado. Algunos ex presidentes de la CEA, Daniel Victoria y Rafael Más concretamente, se han «sorprendido desagradablemente por el comentario» y aclaran su representatividad (como mínimo el 50 por 100 de la profesión) y su gestión. Me constan todas ellas. Por eso no nos duelen prendas en reconocer un desliz, más en un momento de alegría para el sector debido a su unión, que también aplaudimos desde estas mismas páginas por lo que representará, al menos en teoría, para el colectivo. Esperemos que el «grano» surgido en los últimos meses no manche esta unificación y demuestre su unidad estirpándolo de raíz y sin heridas...

CONSEJOS

Son habituales los consejos a familiares o amigos para que no caigan en las garras de algunos de los males de la sociedad actual. No es habitual, sin embargo, que nadie nos aconseje algo para no poner en riesgo nuestra vida en la carretera, un campo abonado para la desgracia. Por eso hemos insistido más de una vez desde estas páginas en cuidar al máximo los pequeños detalles, las pequeñas cosas, los pequeños mensajes. Por eso, junto a las grandes campañas llevadas a cabo por los organismos responsables, alegra oír a muchos profesionales de la radio despedirse de su audiencia pidiendo prudencia en la carretera o que la Comunidad Autónoma de Madrid haga publicidad en periódicos de gran tirada recordando a sus vecinos que «los excesos en carretera se pagan muy caros». La importancia de estas aportaciones, por pequeñas que sean, debe estar fuera de toda duda.



EL GRAN ATASCO

El tráfico congestionado parece ser una realidad común a todas las grandes áreas de los países desarrollados y algo consustancial, según algunos expertos, a la propia definición de la ciudad. Recientemente, la Comisión de Poderes Locales y Regionales del Consejo de Europa mantuvo una sesión monográfica en torno al problema del tráfico. También en los últimos tiempos, diferentes acciones en las principales capitales españolas (Barcelona 92, Expo de Sevilla, pasos subterráneos y plan RED en Madrid, etcétera) y la acción del Estado, a través del «Plan Felipe» de accesos a grandes ciudades, han puesto de manifiesto no sólo la magnitud del problema, sino el interés de las distintas autoridades por dar solución a esta «plaga». Distintos expertos, urbanistas, encargados técnicos, etcétera, han contado a TRAFICO las ventajas e inconvenientes de las diferentes alternativas posibles.

Juan M. MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE



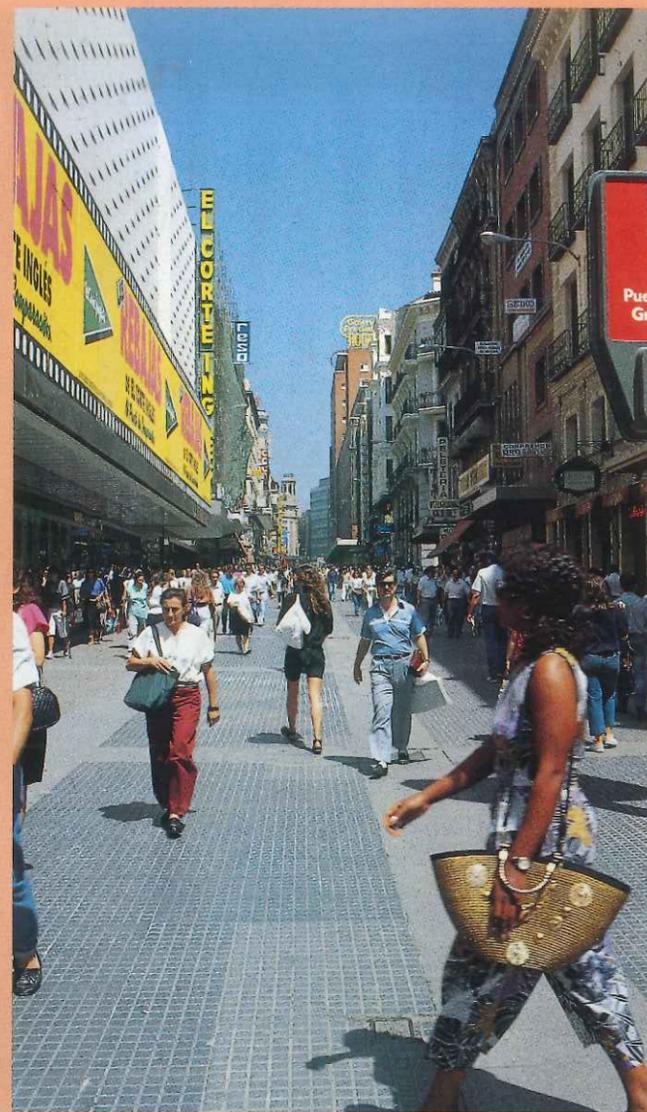
EL problema del tráfico en las grandes concentraciones urbanas no es algo privativo de Madrid, que recientemente fue nominada por una publicación americana con el título de ciudad con peor circulación del mundo; ni tan siquiera de España, sino de toda área urbana, especialmente en aquellas ciudades cuyo origen es medieval. El volumen de este problema no sólo ha llevado a ciudades como Toledo a contratar a Bernhard Winkler («el mago del tráfico»), tras sus éxitos en Florencia y Bolonia, sino a que la Conferencia Permanente de Poderes Locales y Regionales del Consejo de Europa celebre una reunión monográfica sobre el tráfico en las ciudades.

En una primera aproximación, existe un acuerdo total a la hora de buscar soluciones, ya que todos los expertos consultados opinan que tal solución es multidisciplinar. Luego, existen multitud de variantes (pasos subterráneos, restricciones de tráfico a determinadas zonas, potenciación de los transportes públicos, aparcamientos alternativos, cánones de circulación o de aparcamiento, medidas duras contra los infractores, buenas conexiones con las líneas de tren de cercanías, ampliación de los viarios, creación de circunvalaciones, etcétera), sobre las que cada experto tiene preferencias o poca fe en sus posibilidades.

Recientemente, Bernhard Winkler declaró que «no existen recetas iguales para todos los casos. Es como si un médico quisiera curar a todos los enfermos con la misma medicina. Y lo mismo ocurre con las ciudades». Francisco Fernández Longoria, urbanista, piensa que «el tráfico no tiene solución si se estudia como síntoma, si no se ataca el porqué, la razón que hace generar el viaje. En este sentido, el urbanismo ha «tirado la toalla» en uno de los puntos más clásicos, como es la relación entre el transporte y el uso del suelo».

SIN SOLUCION

Algo pesimista se muestra, respecto a este problema del tráfico, Javier



Los urbanistas creen que hay que recuperar espacios para pasear lejos de las agresiones de la circulación.

Valero Calvete, profesor de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, cuando señala que «el problema del tráfico no tiene solución, ya que la congestión es consustancial a la gran ciudad, pero no tiene solución en ninguna. Ni siquiera en las americanas, diseñadas con grandes viarios y desarrolladas después de los años cincuenta contando ya con la aparición del automóvil, han encontrado una solución. Estas ciudades incrementan mucho la distancia entre unos edificios y otros, lo cual provoca una densidad poblacional muy baja; con estas densidades bajas, es muy difícil que el transporte colectivo sea eficaz, porque no va a ir recorriendo todas y cada una de las manzanas, lo que supone a los ciudadanos andar un kilómetro o más para llegar a sus casas. Así, una serie de gente, como niños, ancianos, enfermos, etcétera, no lo utilizan. Y, así, aunque el transporte colectivo que cir-

cula lo haga mejor, como el setenta por cien de los ciudadanos debe utilizar el automóvil privado, pues tampoco es solución».

El remedio más clásico al problema del tráfico ha sido, desde siempre, la ampliación del viario de aquellas calles más congestionadas. Las grandes calles de las principales ciudades han ido perdiendo aceras, bulevares, zonas peatonales, paseos, árboles, etcétera, en favor de las áreas de circulación de vehículos. En este sentido, el urbanista Fernández Longoria opina que el tráfico «es sólo un síntoma negativo del desafecto, del malestar, la irracionalidad, la segregación entre pobres y ricos; de la fealdad de la ciudad, en suma. Y el tráfico incrementa todas estas cuestiones». Físicamente, las ciudades tienen un límite impuesto por la propia geografía de los edificios. Fernández Longoria piensa que «la ciudad no tiene una trama capaz



Los pasos subterráneos son aceptables como alternativa puntual, y no siempre para facilitar el paso a la ciudad.



El control y la limitación del aparcamiento en el centro son algunas alternativas preferidas por los Ayuntamientos.

de absorber el tráfico. Yo creo que la ciudad no debe acomodarse al tráfico, sino rechazarlo; no hay que quitar aceras ni ampliar las calles. Hasta ahora se han cometido muchos errores, como quitar los bulevares, y se ha modificado el derecho de paso en favor de los automóviles. Y eso atrae más tráfico. Se ha seguido una política de

paños calientes, resolviendo problemas puntuales con la eliminación de aceras. Y, en definitiva, se trata de adaptar el tráfico a las calles y no las calles al tráfico».

Javier Valero, profesor de la Escuela de Ingenieros, matiza este punto: «Mejorar esta situación del tráfico pasa por una mejora de la infraestructura viaria que agote las posibilidades de la ciudad». Por el contrario, Carlos Guzmán, presidente de la Comisión de Urbanismo del Colegio de Arquitectos de Madrid, cree que «el coche degrada la ciudad, y más en los cascos viejos. Las ciudades no han sido concebidas para el automóvil. Este tiene una incidencia negativa sobre calles y edificios. Y lo que hemos hecho es reducir las aceras. Es inconcebible que por la Puerta del Sol de Madrid pasen vehículos particulares».

LA PANACEA DEL TRANSPORTE COLECTIVO

Si en algo existe acuerdo es en la importancia que debe tener el transporte colectivo como solución al problema del tráfico. En este sentido, es significativo que la Conferencia de Poderes Locales y Regionales del Consejo de

Europa, en una sesión monográfica sobre el tráfico celebrada recientemente en Gotemburgo (Suecia), concluyera que la mejora del transporte colectivo era «un tema prioritario e ineludible».

Sebastián de la Rica, director del Servicio de Circulación del Ayuntamiento de Madrid, señala que «la alternativa más clara es el transporte público. Y la solución no debe venir sólo de las grandes ciudades, sino también de los núcleos periféricos, ya que éstos generan muchos viajes a la gran ciudad. Así, la solución no consiste sólo en mejorar el transporte interior, sino también el exterior, como son las líneas de ferrocarril». Igualmente, Alfredo Morales, responsable del tráfico en Barcelona, insiste mucho en la mejora del transporte público: «En Barcelona, de cara al noventa y dos, se ha trabajado mucho en la renovación del metro y de la flota de autobuses, de los que ya existen doscientas unidades con regulación mediante ordenador, así como en la construcción de la quinta línea de metro».

En cualquier caso, todos los expertos coinciden. «Fundamentalmente —señala Javier Valero—, el tráfico mejora en tanto funcione el transporte colectivo. En primer lugar, porque este funcionamiento actúa como elemento de disuasión a la utilización del automóvil privado, y, en segundo, porque un buen funcionamiento del transporte colectivo legitima al poder público para limitar la utilización del transporte privado».

Jaime Hevia, director general de Cooperación con el Estado y Asuntos Europeos de la Comunidad Autónoma de Madrid, que estuvo presente en la Conferencia de Poderes Locales y Regionales de Gotemburgo, cuenta que «se acordó la necesidad ineludible de la coordinación de los medios de transporte en las áreas metropolitanas, y esto exige la coordinación de todas las autoridades y programas de transporte e infraestructura». En aquella reunión, el profesor Peter Nijkamp, de la Universidad de Amsterdam, se mostró partidario de «conectar la política de ocupación del terreno y las políticas de transportes». En este sentido, en la cita de Gotemburgo se estudió la posibilidad de que, ya que cuando se diseña una red de transportes determinadas zonas se ven beneficiadas y generan una plusvalía por el mero hecho de que pase cerca un determinado transporte, se debe gravar esta plusvalía, pues esta riqueza del capital privado debe revertir, de alguna manera, a quien la genera.

TASA DE OCUPACION DE TERRENO

También resultó muy interesante la intervención del inglés Jack Short, quien, en función de sus estudios y encuestas realizadas, señaló que, en general, se admite que los automovilistas deben pagar más en función de un criterio de ocupación del terreno, como respuesta a la pregunta de sobre quién debe recaer el coste de la mejora de los transportes públicos. Igualmente, Jack Short puso en el tapete otra teoría, más radical, que opina que el automovilista debe pagar por ocupar las calles como quien paga un alquiler por una vivienda. En cualquier caso, hubo un acuerdo generalizado entre los participantes (por España acudieron Agapito Ramos y Eduardo Mangada) de que los automovilistas deben pagar más, dados los problemas que generan en forma de contaminación (atmosférica o sonora).

En este sentido, Alain Bonnafous, profesor de la Universidad de Lyon (Francia), comentó un estudio de aquélla según el cual «el claro beneficiario de un incremento de la oferta de transporte colectivo, si sólo se incrementa éste, es el automovilista privado, que encuentra más libre la vía y mejor el medio ambiente». Así, Jaime Hevia concluye que «está justificado que deba repercutirse sobre el automovilista privado los costes de mejora del transporte público; no sólo por razones de filosofía, sino porque es uno de los beneficiarios de este incremento».

Carlos Guzmán, arquitecto, opina que el problema del tráfico «debe enfocarse desde el eterno debate entre transporte público y privado, estudiando sus ventajas e inconvenientes en aspectos como calidad de vida, influencia sobre la ciudad y el medio ambiente, etcétera. Todo debe ir enfocado a mejorar la calidad de vida del "sufridor", que es el ciudadano. Creo que hay que jugar muy fuerte a favor del transporte público, porque las ciudades no son de goma y no se puede condenar al ciudadano a utilizar para todo su transporte privado. Este debe reservarse para la independencia de transporte de los fines de semana, pero en la vida diaria se deben dar facilidades con una buena red de metro, autobuses y ferrocarril».

Francisco Fernández Longoria mantiene que «estamos en una "ciudad de prisioneros", que es un término técnico que explica que no hay alternativa para elegir el medio de transporte, sino

que uno se ve obligado a usar su transporte privado en vez del público».

RESTRINGIR EL USO DEL PRIVADO

Una vez establecido que las calles no son elásticas, para ensancharlas

en función de los coches, surge la idea de limitar el paso de vehículos privados. «Es imposible prohibir la posesión de los automóviles a los ciudadanos —explica Fernández Longoria—, pero lo que es cierto es que el automóvil produce una fricción en la sociedad y, por tanto, es lícito restringir su uso.»



Los aparcamientos subterráneos en el centro atraen más vehículos, por lo que son rechazados.

Mayor dureza con los infractores

En los primeros meses del año, el Ayuntamiento de Madrid hizo públicos los resultados de una encuesta realizada entre los vecinos de este municipio sobre el problema del tráfico. Dichos resultados pueden resultar significativos no sólo de la magnitud del problema, sino de por dónde van las preferencias de los ciudadanos para solucionar esta cuestión.

Así, el 76 por 100 de los consultados opinan que debería actuarse con mayor dureza contra los infractores. Mientras tanto, las medidas concretas que mayor apoyo recibieron de los vecinos fueron prohibir el estacionamiento en las vías principales (77 por 100), reforzar la policía (74), endurecer las sanciones y prohibir la circulación en grandes zonas (63), que se circule en función de la terminación de la matrícula (49) y un peaje para circular por el centro (27).

En cuanto a las infracciones calificadas por los ciudadanos como más graves son el aparcamiento en doble fila (45 por 100), saltarse un

semáforo (20) y aparcar sobre la acera (12), mientras que a la que menos importancia conceden es el aparcamiento en calles prohibidas.

Un dato muy significativo es que un 9 por 100 no dejaría el coche bajo ningún concepto por el transporte público.



La modificación del derecho de paso en favor del vehículo fue un error, según algunos urbanistas.

Sebastián de la Rica explica que se están imponiendo limitaciones muy variadas, «desde elevar los costes de aparcamiento hasta esquemas para evitar el paso por el centro de la ciudad; de hecho, hay ciudades que están pensando en la imposición de un peaje o incluso la prohibición total». Javier Valero, sin embargo, no cree en este tipo de medidas: «No creo en su puesta en práctica. Ya me dirán, un ayuntamiento que es incapaz de que se aparque en prohibido o en doble fila, difícilmente va a poder controlar nuevas variables».

En Barcelona, los responsables del Ayuntamiento están intentando, como explica Alfredo Morales, «que sólo vengan a la ciudad en vehículo privado los que no tienen más remedio y no los que vienen a trabajar todos los días», y para ello han optado por una limitación del aparcamiento (restringiendo las plazas e incrementando el coste). Javier Valero opina que «sólo es razonable la limitación del aparcamiento», mientras que Sebastián de la Rica explica que en Madrid se ha optado por esta misma limitación «porque al residente no se le puede dar una solución alternativa de transporte público, salvo que se le prohibiera tener un automóvil privado. Entonces, sólo cabe o beneficiarle en el aparcamiento con ventajas o

construir aparcamientos para residentes».

El urbanista Francisco Fernández Longoria piensa que hay que tratar de evitar las razones que generan los viajes para evitar la congestión. «Una sociedad racional evitaría viajes y resolvería, en parte, el problema». Así, Fernández Longoria habla de eliminar el pluriempleo como generador de viajes; de planificar la ciudad en cuanto a la localización de las relaciones vivienda-trabajo, vivienda-equipamientos, vivienda-destinos de ocio; de evitar viajes que pueden ser sustituidos por medios electrónicos de transmisión de datos (fax, ordenador, teléfonos, pantallas de televisión...); de modificar los horarios para evitar coincidencias y grandes horas punta.

SEIS SOLUCIONES

Francisco Fernández da seis soluciones, sin agotar las posibilidades, al problema del tráfico en las áreas metropolitanas: «Primera, la disuasión de los elementos que generan viajes en la ciudad; segunda, restricción al uso del automóvil privado en el centro de las ciudades; tercera, coordinación de las políticas de transportes; cuarta, que el tráfico de mercancías peligrosas nunca pase por las ciudades; quinta, habría que poner en marcha una disuasión periférica al transporte privado; y sexta, la racionalización de la red de vías. Resulta difícil encontrar a alguien que no esté de acuerdo con estas medidas. Y que no se diga que no hay dinero, porque lo hay; la prueba es que se está especulando con los terrenos».

Javier Valero completa estas afirmaciones: «En cualquier caso, estas limitaciones pasan por unas medidas policiales duras. Se trata de restringir y de que se respete la restricción». Sebastián de la Rica opina de forma similar: «Existe una medida, que no es muy popular, en relación con el cumplimiento de las normas, porque, de hecho, se está ejerciendo una cierta tolerancia con el incumplimiento de normas como la doble fila, el aparcamiento en prohibido, etcétera, en favor de la congestión. Lo que ocurre es que las medidas en contra son muy impopulares políticamente».

En este sentido, Sebastián de la Rica explica un cálculo aproximado de la incidencia de estas medidas: «En teoría, si se eliminan determinados coches cada día, se reduce un veinte por ciento la circulación cotidiana. Pero



El transporte público es la alternativa preferida por todos los expertos.





EL GRAN ATASCO

esta medida no afecta al treinta por ciento del tráfico que corresponde a mercancías, taxis y autobuses que recorren el centro, y que, por tanto, no se reducirían. Así, sólo afectaría, como máximo, al setenta por ciento del tráfico. Según mis estimaciones, sólo se reduciría en torno a un catorce por ciento. Además, hay que tener en cuenta los viajes que no son de trabajo y que se pueden hacer cualquier día (gestiones bancarias o en Hacienda), lo que implicaría que el ciudadano únicamente trasladaría el día, con lo que se reduciría el impacto de la medida, cambiando simplemente el día de la congestión. Además, existen familias con más de un vehículo... En el centro, esta medida apenas afecta-

ría al cinco por ciento del tráfico. Mientras tanto, el mayor respeto a las normas de estacionamiento, incrementando éste en un cincuenta por ciento, supondría una mejora del tráfico en un diez por ciento. Luego es más lógico, si hay que restringir, comenzar haciéndolo sobre quienes son infractores, mejor que sobre quienes cumplen las normas o haciéndolo al azar. Si hay que tomar medidas selectivas sobre la circulación, creo que Madrid tiene obligación de hacerlo empezando por los infractores, más que por quienes cumplen».

Alfredo Morales, del Ayuntamiento de Barcelona, abunda en esta opinión: «Es importante mantener la disciplina, sobre todo en determinadas infracciones, como la doble fila, obstrucción de un carril de marcha, etcétera, mientras que otras infracciones, como aparcar en prohibido en un lugar periférico, hay que perseguirlas porque están penadas, pero, si son por un momento, son menos graves». Carlos Guzmán, urbanista, señala que «en cuanto a restricciones, se están haciendo cosas muy duras, pero hay que insistir más en la disciplina. En París,

por ejemplo, todavía no has terminado de dejar el coche en doble fila y ya tienes tres guardias poniéndote multas. Y, además, se pagan».

CIRCUNVALACIONES Y DIFICULTADES DE ENTRADA

«Otra alternativa —explica De la Rica— es la construcción de cinturones de carreteras que conecten las ciudades periféricas, con lo que se evita el tráfico de paso por la ciudad». En este sentido, las ciudades están realizando grandes obras de construcción de estos cinturones, inscritas, en muchos casos, en el «Plan Felipe» de accesos.

Sin embargo, existen muchas reticencias a la hora de facilitar el acceso de los vehículos a la ciudad. «Aunque en teoría se facilite la entrada —comenta De la Rica—, en la práctica no se está haciendo, porque el interior está congestionado. De hecho, pueden ser medidas inútiles. Sin embargo, pueden mejorar el estado en puntos críticos». En sentido similar, también parece haber una oposición común a los aparcamientos céntricos, ya que atraen más coches hacia el interior de la ciudad, con lo que se incrementa la congestión.

Fernández Longoria piensa «que habría que ir a tráficos más restrictivos en zonas residenciales y a ralentizar la velocidad de circulación por este tipo de zonas. El colapso de las calles no es malo si existen otras alternativas a este tipo de transporte. Entonces, los vehículos son compatibles con la vida ciudadana, que es lo más importante». Alfredo Morales, del Ayuntamiento barcelonés, espera que «cuando se solucione el problema, el ciudadano no vuelva a su vehículo particular, sino que siga utilizando el transporte público», para lo que el Ayuntamiento está potenciándolo «y, sobre todo, dándole calidad. Por eso hemos instalado aire acondicionado, tecnología japonesa, amortiguadores, silenciadores...». Al mismo tiempo, «tenemos previsto reducir la sección de nuestras avenidas y calles para que no se nos vuelvan a llenar de coches, ampliando aceras y plantando árboles».

No obstante, al final los expertos no son muy optimistas y piensan, como Javier Valero, que «cualquiera de las medidas que se intente será para ir tirando, ya que la congestión es consustancial a la ciudad, y cierto grado de atasco, controlado, es bueno para que ésta funcione».



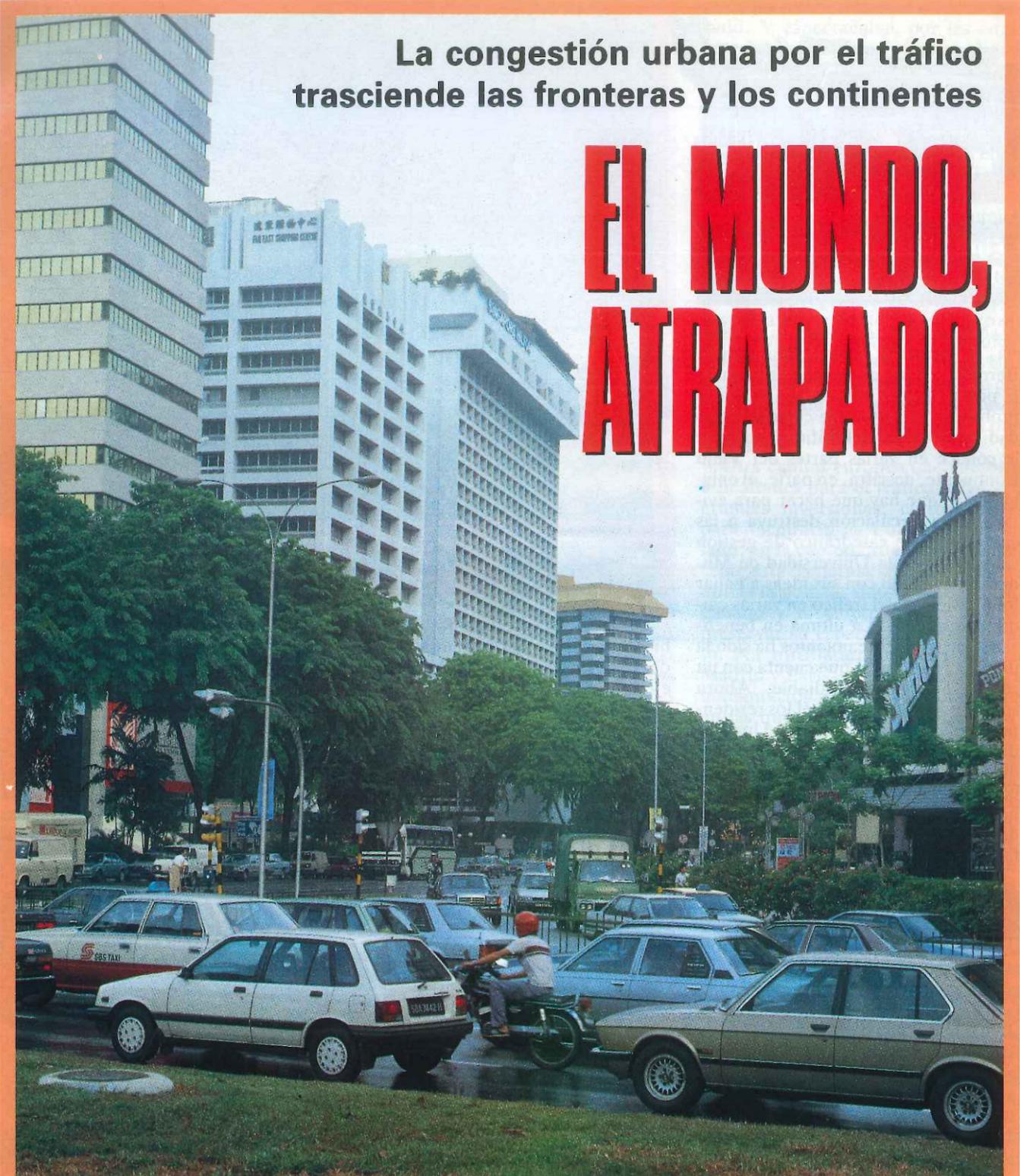
La prohibición de paso a determinadas zonas céntricas es una de las alternativas que se barajan en varias ciudades.



Los estacionamientos alternativos en la periferia, por ejemplo junto a terminales de cercanías, son fundamentales.

La congestión urbana por el tráfico trasciende las fronteras y los continentes

EL MUNDO, ATRAPADO



Singapur, una referencia asiática para el peaje de entrada en las ciudades que se podría imponer en Europa.

Las medidas para solucionar los problemas del tráfico en las grandes urbes pasan por una serie de estudios y análisis que dependen de valores culturales, demográficos, económicos, sociales y urbanísticos.

Por ello, en este rápido repaso al panorama circulatorio mundial observaremos las múltiples ideas, proyectos y planteamientos que a cada ciudad le sugiere la búsqueda de la solución a los problemas circulatorios.



EUROPA: ENTRE GRANDES OBRAS Y RESTRICCIONES

«No existen ciudades sin historia...», comenta el urbanista alemán Bernhard Winkler cuando se plantea la posibilidad de buscar una salida al problema del tráfico de cualquier ciudad. Este «mago del tráfico», como se le conoce en varias partes del Viejo Continente, descifra, en parte, el enigma de lo que hay que hacer para evitar que la circulación destruya a las ciudades. Este catedrático de gestión urbanística en la Universidad de Munich ha ayudado con sus ideas a paliar los problemas del tráfico en varias ciudades europeas. La última en beneficiarse de sus planteamientos ha sido la italiana de Bolonia, que cuenta con un centro histórico envidiable. Ahora sólo pueden circular por él los residentes y los transportes públicos. Una medida eficaz, y todo hay que decirlo, que ha sido posible gracias a la colaboración y concienciación del ciudadano boloñés, que ahora puede disfrutar del espacio urbano que antes le robaba el vehículo privado.



En París están estudiando la construcción de grandes autopistas subterráneas que crucen la ciudad.

Otras poblaciones vecinas, en cambio, han optado por una combinación de diferentes medidas. Milán, por ejemplo, en donde está prohibida la circulación por el centro hasta las 18.30 horas, excepto a los residentes y a quienes acreditan disponer de una plaza de aparcamientos, ha encarecido enormemente los precios de estacionamiento, potenciando al mismo tiempo los servicios de grúa y cepo. Desde que en el año 85 se celebrara

un referéndum popular en materia de tráfico, el uso del vehículo privado en el centro se ha reducido y la utilización del transporte público ha aumentado. La ciudad de Turín, en cambio, aporta una medida muy extendida en otros lugares del globo: la de circular días alternos, dependiendo del número final de la matrícula. Una medida que sólo se pone en práctica los días de máxima intensidad en contaminación atmosférica.

EL TRAFICO, CIUDAD A CIUDAD

	Población (millones)	Limitación tráfico centro	Circulación alterna según matrícula	Puntos negativos carnet de conducir	Peaje	Cepo	Limitación aparcamiento centro
Nueva York	Ciudad: 7 AM: 9	no	sí	sí	sí	—	sí
México	Ciudad: 9 AM: 15	no	sí	no	no	—	no
Singapur	2	no	no	no	sí	no	no
Tokio	Ciudad: 9 AM: 30	no	no	sí	no	no	sí
Londres	7	no	no	sí	no	sí	proyecto
París	10	no	no	no	no	—	proyecto
Roma	3	sí	no	no	no	—	—
Berlín Occ.	2	no	no	no	no	no	no
Moscú	8	no	no	no	no	no	no
Atenas	1	no	sí	no	no	—	no
Bolonia	0,8	sí	no	no	no	no	—
Milán	1,8	sí	no	no	no	sí	—
Oslo	0,5	no	no	no	sí	no	no
Estocolmo	0,7	no	no	no	sí	no	no
Bruselas	1,5	no	no	no	no	no	no



En Munich se están construyendo grandes aparcamientos disuasorios y se subvencionan las plazas de garaje.

En el «gran Londres» estará prohibido el aparcamiento, la carga y la parada.



El caso de la capital italiana es diferente a los del resto de las ciudades latinas. En Roma está prohibido el acceso al centro urbano hasta las nueve de la noche, pero debido a la propia actividad administrativa y comercial de la capital las intensidades circulatorias en el casco antiguo son muy altas. Una situación que se complica ante la falta de suelo para estacionar en el propio centro romano.

Autopistas subterráneas

Otro modo curioso de afrontar los problemas de circulación es el que es-

tudiaban hace poco las autoridades parisienses. La capital gala se enfrenta con un proyecto que puede ser revolucionario en su planteamiento: ganar espacio urbano donde no se ve ni molesta al peatón; es decir, bajo el suelo. La idea de construir autopistas urbanas subterráneas, aunque no se le puede calificar de novedosa, porque Bruselas tiene ya una amplia red de avenidas bajo tierra, es interesante y espectacular. Interesante, porque se apuesta por las grandes obras de infraestructura viaria como posible solución del tráfico, desechando en parte la idea de la amena-

za de las restricciones al vehículo privado. Y espectacular, por las cifras que se barajan para financiar el proyecto y definir las características técnicas. Se habló, en una primera aproximación, de un coste inicial de 300.000 millones de pesetas y de unos 50 kilómetros de vías situadas entre 30 y 50 metros bajo el asfalto. Datos muy elocuentes, en definitiva.

Paralelamente el ejecutivo municipal, que preside Jacques Chirac, estudia otro ambicioso proyecto para aliviar el tráfico de superficie: la eliminación progresiva de 100.000 plazas de aparcamiento en el plazo de diez años, para convertir 300 kilómetros de calles en vías de tránsito. Una medida similar a la implantada ya por el Ayuntamiento de Madrid con el Plan RED (Red Estratégica Diferenciada).

Otra capital europea que combina dificultades para el tráfico privado y grandes inversiones, curiosamente, para facilitarlos es Londres. Por un lado, en la capital británica el uso del cepo está generalizado. No sólo lo utiliza la policía, sino también el ciudadano y la empresa privada para preservar su espacio de aparcamiento. Por otro lado, y al igual que en Madrid y París, se está estudiando la implantación de rutas preferenciales en las que estarán prohibidas la parada, la carga y descarga, y el estacionamiento a lo largo de 500 kilómetros del llamado «Gran Londres». Otros aspectos de la política viaria londinense se basan en la construcción de varios túneles bajo el Támesis y el centro urbano, y en la implantación del autoguiado. Este es un sistema experimental consistente en la instalación de una pequeña computadora en el vehículo, que recibirá la información suministrada por un control central respecto a la situación del tráfico en la ciudad.

Con los datos recibidos, el ordenador del automóvil podrá seleccionar el itinerario más adecuado para el conductor. Una nueva tecnología, implantada ya con cierto éxito en países como Japón o Suecia, pero a la que todavía le queda un largo camino de experimentación. Las cuentas coste-beneficio de este sofisticado sistema por el momento no son positivas. Además, cabe preguntarse qué pasará el día en que todos los ordenadores coincidan en la elección de una misma ruta.

El peaje es otra variante de las muchas posibilidades que se barajan en el mundo a la hora de buscar alternativas positivas a la problemática del



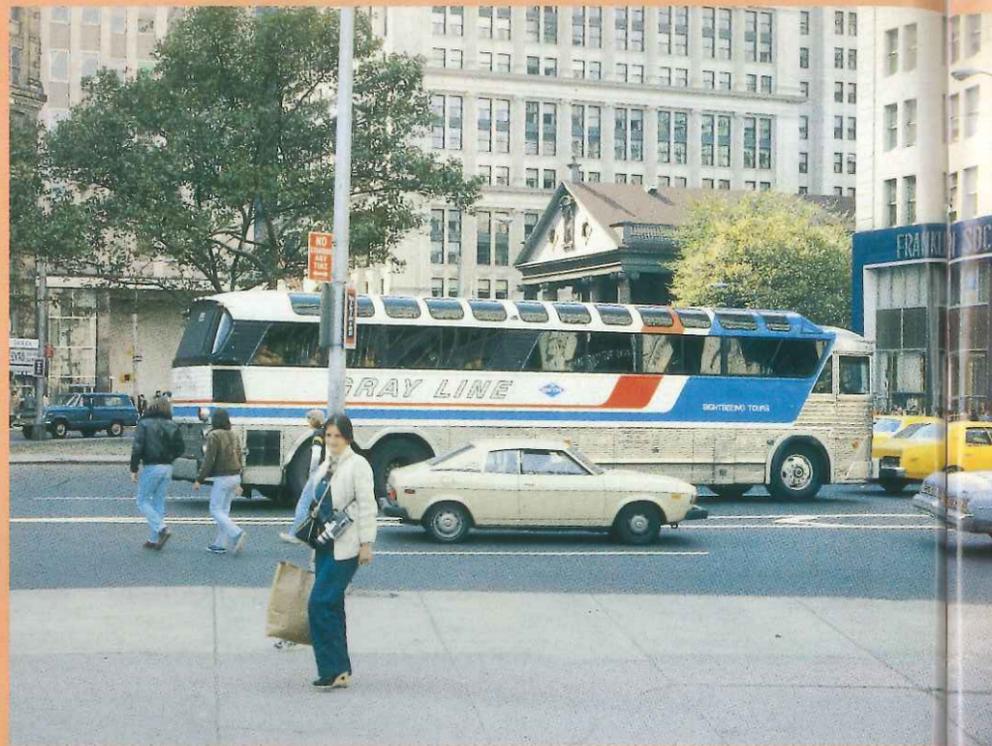
EL MUNDO, ATRAPADO

tráfico. Hace pocos años fue en la ciudad danesa de Copenhague donde se estudió esta opción, tomando como punto de referencia la ciudad de Singapur. Posteriormente fue en Estocolmo donde se instauró un peaje por circular por el centro urbano. Como medida disuasoria complementaria, en el centro de la capital sueca se eliminaron varios aparcamientos con el fin de no facilitar la entrada al mismo. La última ciudad europea en apuntarse al sistema de peaje ha sido Oslo. La capital noruega ha implantado un sofisticado modelo de acceso al interior de la ciudad. Se trata de un control electrónico, que registra el número de la matrícula del vehículo. El conductor, previamente, está abonado a una cuota por acceder al centro.

ASIA: PEAJE URBANO Y APARCAMIENTO

En 1973 se implantó en Singapur un control de acceso al centro de la ciudad mediante el pago de una tarifa medioambiental. Esta medida se completó con otras actuaciones, como la restricción del aparcamiento y la creación de cinturones de circulación. De forma mucho menos sofisticada que en Oslo, el control en la capital asiática se estableció a través de 32 puntos de entrada, controlados por agentes de tráfico. Los vehículos, para acceder al centro por estas puertas, deben llevar en el parabrisas el justificante de haber abonado la tarifa correspondiente, que puede ser por un día (unas 160 pesetas) o todo el mes. Tan sólo se «salvan» de pagar los autobuses, furgonetas y vehículos particulares con cuatro ocupantes como mínimo. Esta medida ha provocado que los desplazamientos en autobús hayan aumentado un 10 por 100 y que en la primera hora punta el tráfico privado haya descendido un 60 por 100. La media diaria de disminución del vehículo particular ha sido del 22 por 100.

La forma que tienen las autoridades de Tokio de combatir el proble-



En Manhattan existe una tasa especial por estacionar en cualquier aparcamiento.



En Tokio no se matricula ningún automóvil cuyo dueño no demuestre poseer una plaza de aparcamiento.

ma del tráfico es muy diferente al resto de las grandes urbes mundiales. Aunque en el fondo sigue planeando el concepto de que el escaso suelo urbano existente hay que protegerlo como si fuese un parque natural, lo cierto es que las medidas adoptadas por las autoridades niponas pasan en primer lugar por el cooperativismo y solidaridad del pueblo japonés. Los responsables de Tokio han potencia-

do desde hace varios años el transporte público, especialmente el metro y el ferrocarril de cercanías. Junto a esta medida, las inversiones en grandes obras viarias, como autopistas y pasos a distinto nivel, han sido muy importantes. Pero la medida más dura y eficaz, y tal vez la más novedosa —una auténtica prueba de fuego para tantear la disciplina del ciudadano de Tokio— haya sido la de



En México han optado por la circulación en función del número de la placa de la matrícula.

El tráfico urbano en otros lugares del mundo

Suiza, Japón y los países escandinavos «presumen» de tener unos conductores con unos comportamientos correctos. Habría que unir a esta lista a los automovilistas alemanes, que con sus conductas facilitan las políticas locales de tráfico. En Berlín actualmente se trabaja en la construcción de grandes cinturones de circunvalación y aparcamientos subterráneos. Por otro lado, la circulación se ha visto beneficiada por el diseño urbanístico de la ciudad, que desde hace años ha crecido horizontalmente y no en vertical. En la República Federal Alemana, además, con el fin de facilitar el tráfico en épocas de alta intensidad como el verano, el disfrute de las vacaciones escolares se realiza en diferentes fechas, dependiendo del lugar del país.

En Atenas, al igual que en la ciudad italiana de Palermo, sólo se puede circular los días alternos, dependiendo del último número de la matrícula. En la capital austríaca, el tráfico está restringido en todo el centro. Los vecinos de Viena disponen ahora de grandes zonas peatonales. En la ciudad suiza de Zurich, por ejemplo, se conceden primas a los ciudadanos por no utilizar el vehículo particular. En algunas poblaciones alemanas, como Munich o Francfort, se están construyendo grandes aparcamientos disuasorios e incluso se subvenciona a los constructores para

que no se creen plazas de estacionamiento en el centro urbano. Los responsables de la ciudad portuguesa de Oporto, al igual que en Nueva York, han apostado por elevar los precios de aparcamiento en el centro.

Los países del Este, por su parte, han mantenido una política de despreocupación en materia viaria y de circulación. Los problemas que genera el tráfico en el mundo occidental todavía quedan lejos de las grandes urbes del Este. Ello ha sido posible a causa de un estancamiento en el crecimiento del parque móvil, motivado a su vez por las escasas expectativas que ha tenido el ciudadano medio de disponer de vehículo propio. Un claro ejemplo de esta «desidia» en política viaria es Moscú. La capital soviética dispone de una anticuada red de calles y avenidas, que denotan la falta de inversiones públicas en materia de obras de infraestructuras viarias.

En la ciudad de México, al igual que en otras tantas ciudades, sólo se puede circular determinados días según el número de la matrícula. La única gran ciudad que ha visto mejorar su circulación sin adoptar medida alguna ha sido Buenos Aires. La crisis económica ha sido la «solución» a los problemas de tráfico. Y es que el litro de gasolina es prohibitivo para las clases más humildes.

J.L.

autorizar la matriculación de un vehículo sólo si previamente se demuestra que se dispone de plaza de aparcamiento para dejarlo. Ello ha disparado las tarifas de estacionamiento en la capital japonesa.

AMERICA: HACIA EL COCHE INTELIGENTE

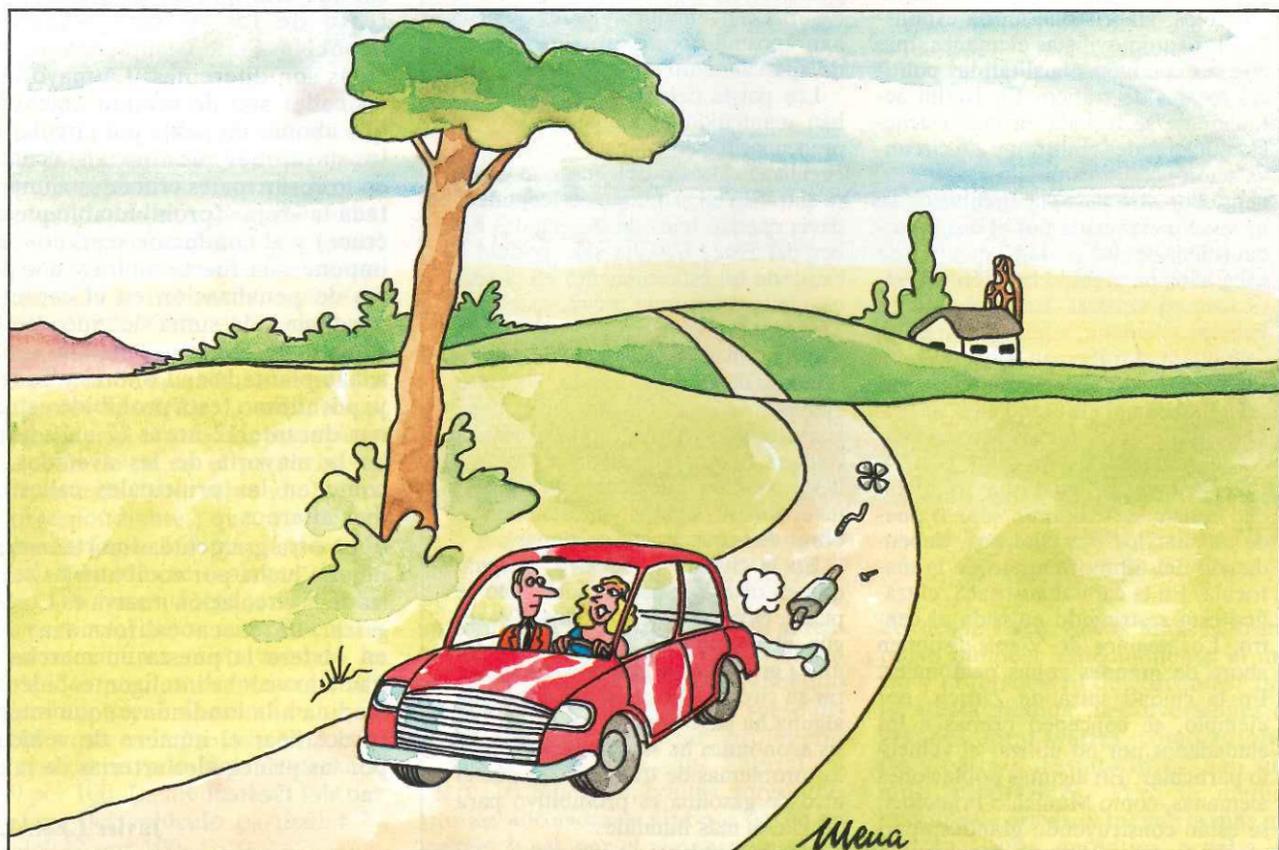
Difícil lo tienen los conductores neoyorquinos a la hora de buscar sitio para aparcar. Lo primero que se encuentran son anuncios y mensajes subliminales que les conminan a dar la vuelta y olvidarse del centro urbano. Los responsables de la capital de negocios y gestiones de los Estados Unidos han probado de todo para solucionar las incomodidades del tráfico. Las medidas dispuestas por las autoridades locales destacan en Manhattan, el corazón de la gran ciudad. En la isla existe una tasa especial por estacionar en cualquier aparcamiento, la actuación de la grúa es muy severa y además se han limitado los locales especiales para estacionar.

En definitiva, el ciudadano tiene una doble opción: alquilar un vehículo a unos precios razonables, o utilizar los transportes públicos. En el resto de los barrios —Queens, Brooklyn, State Island y Bronx— las cosas son diferentes. La mayoría de las calles son de sentido único; hay que abonar un peaje por circular por los cinturones que abrazan la ciudad; en los principales cruces está implantada la «reja» (prohibido bloquear el cruce) y al conductor «cazado» se le impone una fuerte multa y dos puntos de penalización en el carnet de conducir —la suma de cinco puntos supone retirada, una medida similar a la implantada en Londres y Tokio— y, por último, está prohibido estacionar durante 12 horas (7 a 19 horas) en la mayoría de las avenidas, así como en las principales calles, los días alternos.

La otra gran ciudad norteamericana que lucha por combatir las secuelas de la circulación masiva es Los Angeles. La meca californiana tiene en cartera la puesta en marcha del llamado «coche inteligente», idéntica medida a la londinense, que intentará dosificar el número de vehículos por las principales arterias de la ciudad del Oeste.

Javier LERALTA

(En el próximo número, los atascos en carretera.)



—Parece que el coche ha salido bueno. Hoy termina el período de garantía.

del MOTOR



**LLEGO
EL COMBUSTIBLE
SIN PLOMO
MIENTRAS
LOS PRECIOS
NO SERAN TOTALMENTE
LIBRES HASTA 1992**

LA HORA DE LAS GASOLINAS

De momento, y en tanto la llamada «red paralela» de gasolineras adquiere un cierto peso específico (en la actualidad cuenta con unos 90 puntos de suministro), la «liberalización» de los precios de los combustibles se quedará sólo en el nombre. Hasta 1992, fecha en la que el Gobierno se comprometió a la libertad total de precios, Campsa, que controla directamente más de 3.500 estaciones de servicio, seguirá dictando los precios dentro de los límites máximos que establezca el Consejo de Ministros, y que se irán revisando cada quince días.



LA HORA DE LAS GASOLINAS

Sin embargo, Campsa ya ha anunciado que irá introduciendo criterios de mercado en el precio de las gasolinas, estableciendo diferencias dentro de su propia red. Además, el control de Campsa sobre los precios se ve reforzado por el anuncio de las multinacionales que cuentan con estaciones de servicio de la «red paralela» de que mantendrán unos precios homogéneos a los de aquella.

No obstante, y pese a la escasa incidencia que la medida tendría debido a su pequeño número, las gasolineras de la red paralela han ofrecido a sus clientes, en forma de oferta veraniega, alicientes como cambios de aceite, limpieza de parabrisas, obsequio de mapas, etcétera, de forma gratuita al consumir determinado número de litros. Aunque Campsa aún no ha delimitado una alternativa a una hipotética bajada de precios, ante la pregunta del presidente de la Confederación Española de Estaciones de Servicio, Mariano Fernández, ha contestado asegurando que la comisión del 4,5 por 100 «es intocable». En cualquier caso, parece claro que la «guerra», más que por los precios, irá por los servicios que se darán de forma paralela.

PRECIOS DISTINTOS EN CAMPSA

Recientemente, Juan Antonio Díaz Fernández, presidente de Campsa, anunció que en un futuro próximo los precios de las gasolinas serán distintos dentro de su propia red de gasolineras. Los costes de transporte (diferentes para cada punto), en función de la proximidad o lejanía a una refinería, y la demanda del mercado y el volumen de ventas de cada surtidor estarán en el fondo de la variación de los precios. En este sentido, los surtidores aragoneses han completado una iniciativa para realizar compras conjuntas y obtener así ventajas en los precios. Esta medida, según Campsa, se implantará en España en un plazo entre uno y dos años.

Además, cuando se consolide la «red paralela» de gasolineras, en sus precios influirá el lugar de compra y el precio en origen de los combustibles, ya que éstas pueden adquirirse en lugares distintos a los de Campsa.

Sin embargo, ahora mismo, poco puede saberse de cómo evolucionarán los precios. No existe una experiencia europea aplicable. Juan Antonio Díaz, presidente de Campsa, apunta que «los consumidores he-



Campsa controla hoy la mayoría de gasolineras. La «red paralela» apenas supone todavía competencia.



Las multinacionales piensan multiplicar sus estaciones de servicio en los próximos años.

mos de prepararnos para pagar más por este concepto en el futuro, antes que pagar menos», y aconsejó que «más vale no quejarse mucho de los impuestos sobre gasolinas en nuestro territorio».

En principio, lo que es seguro es que, en una primera etapa hasta 1992, se fijarán unos precios máximos, que se podrán variar cada quince días, por parte del Gobierno, en función de los precios medios de varios países de la CEE. El Gobierno ha argumentado que este período provisional se adopta «para no perjudicar a los usuarios». Posteriormente, a partir de 1992, se entrará en una etapa de liberalización total, en la cual las estaciones de servicio po-

drán fijar el precio que deseen para sus combustibles, aunque en la práctica serán determinados por Campsa y las demás multinacionales propietarias de estaciones de servicio.

LOS CENTIMOS, PRIMER PROBLEMA

Sin embargo, los profesionales de las gasolineras ya han encontrado dos importantes problemas al sistema de liberalización de precios adoptado por el Gobierno: los céntimos como parte del precio del combustible y la revisión quincenal de precios.

Manuel Amado, vicepresidente de



Muchos vehículos pueden utilizar ya gasolina sin plomo. Lo mejor es consultar a su concesionario.

la Asociación Nacional de Estaciones de Servicio, señala que «el 70 por 100 de las gasolineras no tienen máquinas con céntimos, que son las mecánicas», y añade que «si ni siquiera existen esas monedas, ¿cómo vamos a devolver esos céntimos...?». Según datos de esa asociación, unas 2.650 estaciones de servicio están dotadas de máquinas mecánicas, sin posibilidad de contabilizar los céntimos del precio. También según cálculos de esta misma asociación, la media de máquinas en cada estación de servicio es de siete y su sustitución por máquinas que puedan contabilizar los céntimos tiene un coste de 1,5 millones de pesetas por aparato. La inversión global de las gasolineras debería superar los 28.000 millones de pesetas, con más de 10 millones por cada gasolinera; pero, además, como explicaba Manuel Amado, «es que ni hay esas máquinas en "stock"».

«NO NOS HAN PEDIDO OPINIÓN»

Mariano Fernández, presidente de la Confederación Nacional de Estaciones de Servicio, señaló que «estamos sorprendidos. Se ha cometido otro grave error al no habernos pedido opinión». Manuel Amado, vicepresidente de la misma, respecto a la revisión quincenal de precios también se mostraba pesimista: «Tam-

PUEDEN USAR GASOLINA SIN PLOMO

ALFA ROMEO	Todos los modelos deben visitar su concesionario, excepto los 33 comercializados con posterioridad a mayo de 1990.
AUDI	Todos los modelos pueden utilizarla.
BMW	Pueden usarla todos los modelos equipados con tercera generación Mototronic.
CITROËN	Los modelos 2CV6, Mehari y Diane 6-400 posteriores a 1987 deben pasar por el concesionario. Los LNA y Visa 11 posteriores a 1985 pueden utilizarla y también todos los modelos de C15E, AX11, CX25 GTI, XM 2L y XM V6.
FIAT	Depende del chasis y de la fecha de venta. Consultar en concesionarios.
FORD	Pueden utilizarla los modelos Sierra 2.0, 2.0i y 2.0 EFI, Scorpio 2.0i, vendidos con motor DOCH. Los demás modelos (Fiesta 1.1, 1.4, 1.6, XR3i, Escort 1.3, XR3i, RS y los Orion 1.4, 1.6 y 1.6i) deben visitar los concesionarios.
LANCIA	También depende del número de chasis y fecha de venta. Consultar concesionarios.
MERCEDES	Todos los modelos 190, 200, 230, 260, 280, 300, 420, 500 y 560 vendidos de 1986 pueden utilizarla.
NISSAN	Todos los vehículos de los modelos Sunny, Máxima y Patrol gasolina pueden utilizarla. Los demás (Prairie y Bluebird 1.6, 2.0 y 2.0i) deberán visitar el concesionario.
OPEL	Excepto los Omega y Senator de 24 V., que pueden utilizarla, los demás modelos de la gama deben pasar por los concesionarios.
PEUGEOT	Pueden utilizarla los modelos 205 XL y GL, 405 GL, 505 GL, GR y SR, 505 Turbo inyección y V6 y 605 SRI, SVI, SV 3.0 y SV 24 válvulas. Deben pasar por los concesionarios los 205 Automatic, GTI, CTI y GT 1.3; 309 Automatic, GT y GTX; 405 GR, Break, X4, SRI y Autom.; y 505 STI, GTI y Atlan.
RENAULT	Pueden usarla los R-19 y Chamade; R-21 GTS, TXE, TXI y 21 T; R-25 Baccara; Espace TXE y Quadra. Mientras que los R-9 TL y GTL desde 1989; los R-11 TL y GTL desde 1989; Nevada GTS desde 1990; Nevada TXE desde 1990; R-25 TX desde 1989, y R-25 GTX desde 1987 también pueden utilizarla.
ROVER	Todos los modelos comercializados pueden utilizar gasolina sin plomo.
SEAT	Todos los Ibiza y Málaga pueden usarla. Los Marbella, Ronda y Terra deberán pasar por concesionarios.
VOLKSWAGEN	Todos los modelos (Polo, Golf, Jetta, Scirocco, Corrado y Passat) pueden utilizar este combustible.

bién vamos a tener más gasto al tener que hacer cuentas cada quince días. Al igual que el cambio de precio a las veinticuatro horas, va a suponer para nosotros un coste enorme, porque o nos tocaría pagar a un mecánico que viniera o, si tenemos un "manitas" en la gasolinera y no le coincide el turno, pagarle horas extras». En este sentido, Rafael Aldana, asesor jurídico de esta confederación, apunta que «he encontrado un dato que recordaba, y es que las fracciones de peseta están suprimi-

das desde hace siete años por la Ley de Presupuestos de 1983». Manuel Amado concluye que «Campsa reconoce que los surtidores no son adaptables. Y si aún no están adaptados a los nuevos precios los primeros, ¿cómo podemos hacerlo con los segundos...?».

Mariano Fernández anunció que la Confederación acudirá a la vía del recurso contencioso-administrativo contra el decreto de liberalización de precios. «No contra la libertad de precios —afirmó Mariano Fernán-



LA HORA DE LAS GASOLINAS

dez—, que a todos nos parece muy bien, sino contra la forma de modificarlos, que está creando y va a crear grandes perjuicios económicos al sector.» Igualmente, también anunció la Confederación Nacional de Estaciones de Servicio un recurso ante la Comisión de Defensa de la Competencia, ya que opinan que «Campsa no puede poner precios fijos». Por último, Mariano Fernández, sin ambages de ninguna clase, sentencia que «lo de los céntimos a los carburantes es una barbaridad y a corto plazo es imposible».

VERDE, QUE TE QUIERO VERDE

La liberalización de los precios de los combustibles ha puesto también de moda uno de esos carburantes: la gasolina sin plomo, popularmente



La guerra de los precios no será tal y se centrará en los servicios adicionales que se prestarán por llenar el depósito.

No generar contaminación.

Los fabricantes de automóviles europeos, liderados por los franceses Renault y Peugeot, quieren atacar la contaminación desde su comienzo; es decir, no generándola, en vez de, como hasta ahora, limitarse a limpiarla a la salida de los motores, mediante catalizadores, etcétera. Estos fabricantes quieren estudiar una solución europea conjunta que evite, ante la confrontación de soluciones italianas, alemanas, francesas, suecas, etcétera, que una alternativa japonesa o americana «barra» el mercado europeo.

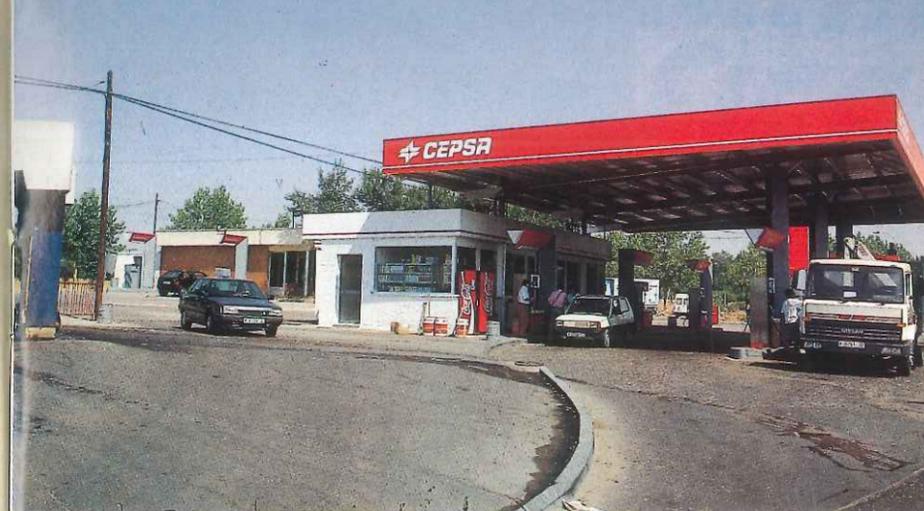
El pote catalítico (que, de momento, incrementa el consumo en un 8 por 100 y el precio en un 10 por 100), los motores de dos tiempos (cuando se consigue reducir el nivel de ruido y humos), los motores eléctricos (con autonomías muy limitadas, aunque también el viaje medio en Francia apenas supera los tres kilómetros de distancia), los sistemas mixtos de motores térmicos y eléctricos o coches movidos por turbinas de gas, y hasta motores de hidrógeno son algunas de las alternativas «limpias» que se están estudiando para los próximos años en sustitución de la actual gasolina «verde».

plomo en su composición. El plomo se utiliza tradicionalmente como antidetonante, para evitar una explosión del combustible anterior al momento oportuno dentro de los pistones. Pero el plomo es, al mismo tiempo, una sustancia altamente tóxica para el ser humano y el medio ambiente, por lo que desde hace tiempos las instituciones de los países más adelantados proponen límites a estas emisiones. Para sustituir el plomo de los combustibles se añaden otras sustancias muy volátiles y también bastante perjudiciales para la salud, principalmente hidrocarburos no saturados, considerados como cancerígenos.

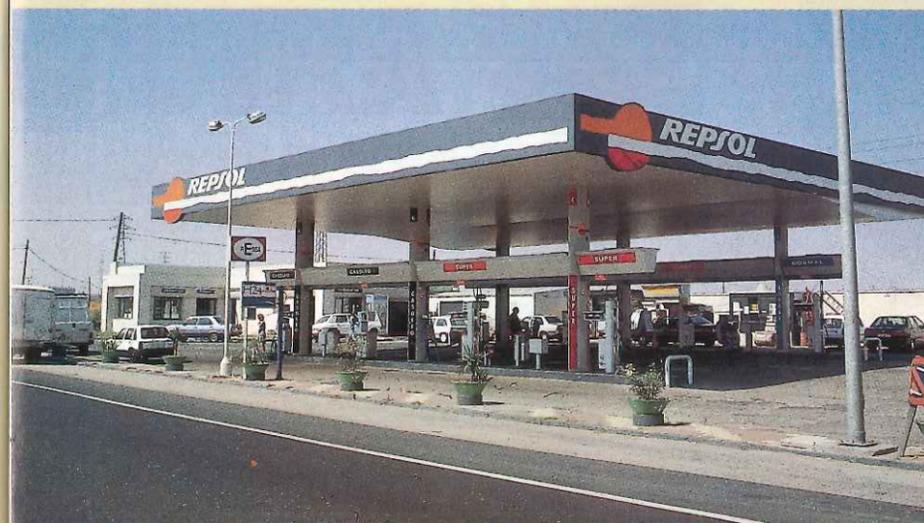
Al mismo tiempo, la sustitución del plomo hace también que baje el octanaje de este combustible, lo cual según los expertos origina una pérdida de las prestaciones del vehículo, así como un ligero incremento en el consumo. Además, el plomo es también un lubricante para las piezas del motor, por lo que se recomienda que cada cierto tiempo se llene el depósito con gasolina súper. (Naturalmente, esta recomendación no es válida para aquellos vehículos que incorporen catalizadores, ya que el plomo los inutilizaría y habría que proceder a su cara sustitución.)

EN OCTUBRE, CATALIZADOR

En cuanto a las posibilidades de utilización, cualquier vehículo equipado con catalizador puede (y debe) utilizar gasolina sin plomo. Aunque hoy existen en el mercado pocos automóviles con este aparato, desde



Las estaciones de servicio que no son de Campsa han anunciado que sus precios serán homogéneos con los del ex monopolio.



De momento, el Gobierno fija unos precios máximos. En el 92 llegará la libertad total.

Y en el 92, la libertad

El nuevo sistema de precios máximos adoptado por el Gobierno es el resultado de la suma de los precios medios, antes de impuestos, de seis países comunitarios (Bélgica, Holanda, RFA, Francia, Italia y Reino Unido), del margen de adaptación al mercado español (fijado en 2 pesetas), del impuesto sobre hidrocarburos e IVA que se aplica al total de los conceptos anteriores. El precio se fijará cada quince días, mientras que el impuesto se fijará anualmente.

A partir de 1992, cada estación de servicio fijará libremente el precio de los distintos combustibles, sin máximos ni mínimos.

octubre los modelos de más de 2 litros (2.000 c.c.) deberán incorporar por normativa comunitaria estos catalizadores.

Respecto a los restantes vehículos, según fuentes del Ministerio de Industria, en torno al 35 por 100 del parque automovilístico español puede utilizar gasolina sin plomo sin mayores problemas. Si bien esto es cierto, conviene que cada propietario

consulte a los concesionarios de la marca las posibilidades de su vehículo respecto a este combustible. En muchos casos bastará con una pequeña modificación (retrasar el encendido del vehículo) en el motor para que el automóvil esté listo para consumir habitualmente gasolina sin plomo. En el peor de los casos, la gasolina sin plomo es un combustible más y se puede utilizar para salir

Curiosidades sin plomo

- La gasolina sin plomo tiene un olor distinto, parecido a la acetona, con el que es más fácil marearse.
- Al tiempo, es más corrosiva que la normal, por lo que, de verterse sobre la pintura, puede deteriorarla.
- Es más volátil, por lo que, en períodos de calor, al abrir el depósito puede producirse una vaharada de gases. ¡Ojo, que si se respiran podrían marear!
- En las gasolineras, la boca de la «pistola» es de menor diámetro para evitar confusiones, especialmente en los coches con catalizador para los que el plomo es veneno.

de un apuro y circular los kilómetros necesarios para encontrar otro surtidor sin mayores problemas. Únicamente habría que tener en cuenta unas pequeñas precauciones, como no pisar a fondo el acelerador y volver a llenar el depósito pronto con la gasolina habitual.

MENOS CONTAMINACION, SIN GRAN DIFERENCIA DE PRECIO

Un vehículo sin catalizador, al consumir gasolina sin plomo, aunque esté preparado para su utilización, está emitiendo a la atmósfera sustancias contaminantes. Y es que, según los expertos, sólo la conjunción de gasolina sin plomo y catalizador en buen estado de conservación reducen la contaminación.

Además, la diferencia económica entre la utilización de gasolina sin plomo y súper es mínima. Los expertos señalan que la cantidad que uno pueda ahorrarse se gastará quizá en la búsqueda de un surtidor de gasolina sin plomo.

Sea como fuere, el primer paso ya está dado. La CEE ha apostado muy fuerte por la gasolina «verde» y, aunque sea por la vía de la subvención, ésta parece que terminará por imponerse. En cuanto a la liberalización de precios, que culminará en 1992, el primer capítulo sólo sirvió para incrementar el coste del combustible, aunque fuera una peseta por litro.

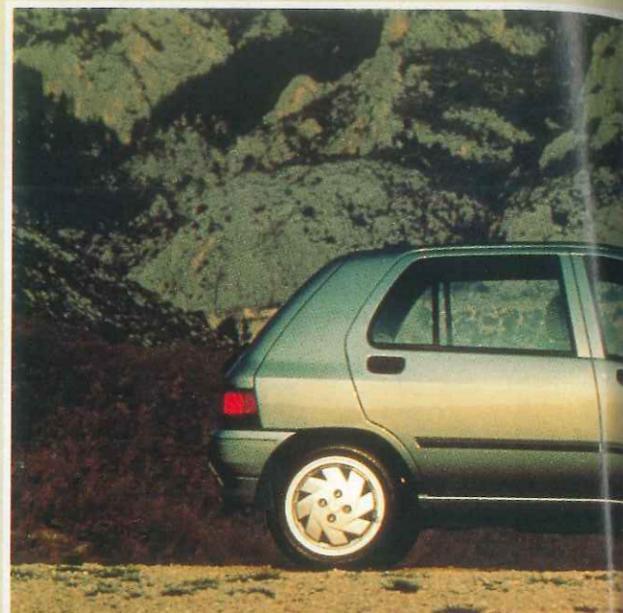
Juan M. MENENDEZ
Fotos: José RUBIO

La distancia respecto a las refineras, los costes de transporte y el volumen de ventas irán entrando en la fijación del precio.

conocida en Europa como «verde». El Gobierno ha decidido apoyar la utilización de este combustible por la vía de la subvención, fijando su precio siempre por debajo de la gasolina súper.

Actualmente, el número de gasolineras que expenden gasolina sin plomo es claramente insuficiente: apenas 466 puntos de venta. No obstante, el ministro de Industria, Claudio Aranzadi, anunció recientemente un plan por el que pronto, concretamente para el otoño, se ampliaría notablemente este número. Así, a finales de octubre está previsto que 793 gasolineras distribuyan gasolina sin plomo.

La gasolina sin plomo no incorpora, como su propio nombre indica,



NOTA MEDIA:
7,5

NOTA MEDIA
SEGURIDAD:
7,6

DATOS TECNICOS

MOTOR:

Posición: Delantera, transversal.
Cilindros: Cuatro en línea.
Cilindrada: 1.721 c.c.
Alimentación: Carburador doble cuerpo.
Carburante: Gasolina súper.
Depósito: 43 litros.
Potencia máxima: 92 CV a 5.750 rpm.

TRANSMISION

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

FRENOS

Doble circuito con servofreno.

SUSPENSION

Delantera, tipo McPherson; trasera, independiente.

DIRECCION

Tipo: De cremallera (opcional, asistida).
Diámetro giro: 10,15 metros.

RUEDAS

Llantas: De chapa (5,5 Jx14).
Neumáticos: 165/60 HR 14.
Peso: 915 kg.
Longitud: 3,71 m.
Anchura: 1,62 m.
Altura: 1,40 m.
Maletero: 304 dm³.
Precio final: 1.433.000 ptas.

Motor 16

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

Comentario.—Los primeros Renault Clio del mercado español, los modelos con carrocería de cinco puertas, han cuidado al máximo el factor calidad. Son coches hechos a la perfección, rematados con todo detalle, capaces de ensombrecer a competidores de mayor precio y talla. El Clio RT 1.7, el más completo de la nueva gama, ofrece una mecánica de primera clase, unos frenos espectaculares y una espaciosidad sorprendente, todo por un precio que roza el millón y medio de pesetas. Los últimos descendientes de la familia Renault van a revolucionar la categoría de los utilitarios; los argumentos para lograrlo son contundentes: los Clio se mueven con una soltura excepcional, tanto en tráfico urbano como en carreteras y autovías, se manejan con toda suavidad y su confort de marcha es elevadísimo; las prestaciones, por su parte, alcanzan valores muy relevantes. Entre los puntos menos brillantes de los Clio habría que citar el tamaño algo reducido de la base de los asientos delanteros, el consumo algo alto y la dureza de la dirección, defecto más apreciable en las versiones desprovistas de servoasistencia.

LO BUENO

- Facilidad de manejo.
- Calidad de acabado.
- Frenos eficaces.

LO MALO

- Consumos algo altos.
- Asientos con base corta.
- Dirección dura en parada.

La Voz de

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

Comentario.—Decía un con el Clio ya se podían «cos», refiriéndose a los mercado, y tenía, a nuevo porque es este coche la los años noventa. Es una línea moderna y aerose a ser un vehículo «nos», es amplio y cómodo Renault comienza una nominación rompe la tr modelos con números y relevo del R-5 no cabe du solamente porque superior, sino porque la firma no perder el liderazgo que Europa. En principio este ralizaciones de 60 y 80 caballos y los 16 válvulas potencia. Es este nuevo título de «coche del año»

LO BUENO

- Estabilidad.
- Prestaciones y confort.
- Línea y habitabilidad.

LO MALO

- Visibilidad trasera.
- Cenicero del lado trasero.

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO
PARA
ALUMNOS
Y
PROFESORES
NUMERO 38

Coordinación
Juana Sánchez

Los chicos
analizan sus
recorridos más
frecuentes

OTRA VEZ CAMINO DEL COLE

Acabó el verano y ha llegado septiembre, el mes de vuelta a clase, y muchos chavales harán solos por primera vez el trayecto de casa al colegio. En el siguiente reportaje, varios de nuestros protagonistas —los chicos— analizan los recorridos más frecuentes que hacen de casa a la escuela o a otras actividades. En su opinión, la falta de respeto a las normas, tanto por parte de conductores como de peatones, constituye el mayor riesgo del camino.



OTRA VEZ CAMINO DEL COLE

Tras las vacaciones, de nuevo empiezan las clases. Un buen número de chicos harán el recorrido de casa al colegio en autobús escolar. Pero otros, sin duda la mayoría, harán andando un trayecto que en estos casos suele ser corto pero que no siempre está exento de peligro, especialmente si discurre por calles y carreteras con circulación en «hora punta».

Habitualmente, sobre todo en las grandes ciudades, esta situación de potencial riesgo obliga a los padres a acompañar a sus hijos en este recorrido y los chavales, que suelen jugar solos e incluso montar en bicicleta —en lugares que a veces no son los más adecuados— con seis o siete años, no suelen circular solos, en la mayoría de los casos, hasta los diez o doce.



Su corta estatura es un importante factor de riesgo. Los mismos coches pueden «taparles» el peligro.

EL EJEMPLO DE LOS ADULTOS

Silvia, de doce años, vive en Coslada, una localidad del cinturón periférico de Madrid. Su camino al colegio no le plantea ningún problema, porque está situado al lado de casa. Sin embargo, por la tarde asiste a clases de inglés en un centro más alejado, lo que le obliga a cruzar algunas de las calles más transitadas del barrio.

«La verdad es que no siempre cruzo por los pasos de peatones, porque a veces me pillan lejos y además los conductores se paran muy pocas veces, así que tienes que tener igual cuidado que si cruzas por otro sitio.»

Esta falta de respeto de los conductores para con los peatones, que les deja en clara inferioridad, es algo que denuncian todos los chavales a los que ha preguntado TRAFICO CHICO. Sin embargo, también reconocen que los peatones se exponen en un

Que sepan ver el peligro

Hemos aprovechado la vuelta a clase para analizar con los chavales su recorrido más habitual: el camino de casa al colegio. De su testimonio recogemos un abanico de situaciones en las que ellos se ven en peligro y de las que explican que la causa principal es la falta de respeto a las normas de conductores y peatones.

Las particulares características físicas y psicológicas del niño limitan, por otra parte, su capacidad para desenvolverse en la estructura del tráfico, por lo que los psicólogos recomiendan que no se les deje ir solos antes de los seis años.

Los padres son las primeras personas que se mueven con el niño en la calle. Son también, como en el resto de las parcelas de la vida, sus más importantes ejemplos a imitar. Por eso es fundamental

no transgredir las normas —especialmente cuando se circula en compañía del niño— y cuando se recorre un itinerario habitual para él, que en alguna ocasión puede realizar solo. Por el contrario, es muy positivo hacer con él este itinerario, indicándole los puntos o situaciones que pueden entrañar mayor peligro y dónde debe prestar especial atención. Debemos aprovechar, además, para enseñarle el significado de las señales que le afectan como peatón, las fases del semáforo que le permiten pasar, las que le obligan a pararse, cómo y por dónde debe cruzar, etcétera.

CALCULO DE DISTANCIAS

Conviene no olvidar que hasta los doce años el niño no es capaz de calcu-

lar de forma exacta la distancia que le separa de un vehículo ni la velocidad con que éste circula, por lo que puede tomar decisiones erróneas acerca de cruzar o esperar, poniendo en peligro su integridad.

Es importante hacerles saber que cuando montan en bicicleta no son peatones, sino conductores, por lo que deberán respetar otras normas distintas a las que siguen cuando van andando. Es muy peligroso que circulen en bicicleta por calles con tráfico antes de los doce años.

Se despistan con facilidad. Hasta los cinco años el niño no es capaz de procesar, en tan breve lapso de tiempo, todos los datos que necesita antes de tomar una decisión. Además, el control de la atención es muy pequeño —va aumentando progresivamente— y se ve disminuido porque el niño se distrae constantemente con otros objetos, como escaparates, letreros, animales, etcétera.

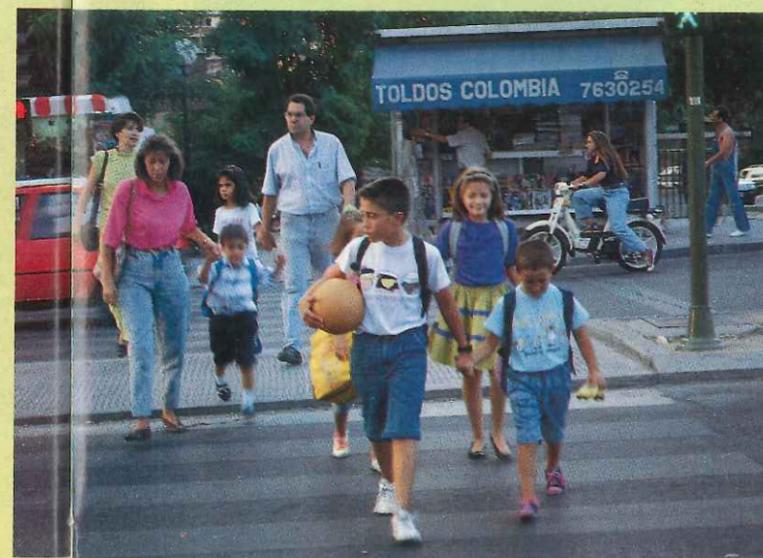
buen número de ocasiones y que los adultos no siempre dan un buen ejemplo.

«Los padres tienen que decir a sus hijos dónde está el peligro y estar siempre pendientes de ellos, sobre todo si son pequeños», opina Carlos, de trece años, que vive en Canillas, un barrio de la capital. «A veces me llama la atención ver cómo, sin que el padre le diga nada, un niño de cuatro o cinco años sale del coche por el lado que vienen los otros coches. Y seguro que si alguno le pilla, encima el padre pensará que la culpa es del otro conductor, no de su hijo.»

Carlos lleva mucho tiempo recorriendo solo el camino de casa al colegio. Hace dos cursos, además, acompañaba a su hermano Nacho, que entonces tenía tres años, a la escuela infantil. Probablemente, esta circunstancia le ha valido para ser consciente del peligro que puede suponer la falta de atención en la



Es normal que no les guste ir de la mano. Por eso cualquier distracción puede ser peligrosa.



sivamente— y se ve disminuido porque el niño se distrae constantemente con otros objetos, como escaparates, letreros, animales, etcétera.

Esa misma distracción puede suponer un grave problema si se aleja de

casa. Es básico que aprendan lo antes posible dónde viven, por lo que se les debe enseñar a los tres o cuatro años y tener especial cuidado si se viaja con ellos a sitios desconocidos.

J. S.

calle. Opina que lo más peligroso, por encima incluso de los pasos de peatones —de los que él dice que son más los conductores que los respetan que los que no— son los semáforos que, dando preferencia a los peatones, se mantienen en ámbar para los vehículos. «Quien conduce el coche no ve que el «muñeco» para los peatones está en verde. Cuando el semáforo está en ámbar, corren más porque piensan que se va a cambiar al rojo y alguna vez, con Nacho de la mano, tuvimos que dar un salto hacia atrás para evitar un susto. Yo creo que no deberían nunca estar así.» Ante estas infracciones, sin embargo, Carlos es condescendiente: «Aunque te da mucha rabia que pase algo así, yo no le hubiese hecho nada al conductor, más que ponerle una buena multa».

MÁS PELIGRO POR LA MAÑANA

El primer viaje por la mañana es, según los chavales, el

más peligroso de los cuatro que hacen. Las prisas de muchos padres, que dejan a los chavales en el colegio para seguir luego hacia su trabajo, junto con las de los propios chicos para no llegar tarde, forman situaciones conflictivas que pueden entrañar peligro. Es frecuente ver a la puerta de los centros escolares coches aparcados en segunda fila de los que bajan niños, muchas veces sin mirar si circula otro coche, lo que constituye un grave riesgo de atropello, aun cuando no es muy alta la velocidad de los vehículos. Los chicos, además, suelen cruzar corriendo o distraídos si ven a algún compañero conocido. Ellos, a pesar de todo, no piensan que pueda ser peligroso: «Yo creo que al principio, cuando no conoces el sitio, es peor —comenta María José, compañera de Silvia, también de Coslada—; pero como vas todos los días, enseguida te aprendes el camino y sabes dónde tienes que tener más cuidado y así no corres tanto peligro». La baja estatura de los ni-

OTRA VEZ CAMINO DEL COLE

ños es otro de los factores que puede suponer un alto riesgo para los de menor edad. Nacho, que ahora tiene cinco años, comenta que los coches son más altos que él y cuando cruza tiene que meterse entre ellos para ver si viene alguno. Ante esta situación, él prefiere esperar a que algún conocido pase y le ayude a cruzar. «Es que a medida que se va haciendo mayor, yo creo que es más responsable y tiene más cuidado —asegura Carlos, su hermano—; cuando yo le llevaba a la escuela a veces quería soltarse de mi mano al cruzar y tenía que enfadarme con él. Había días que armaba tanto jaleo que la gente nos miraba, pensando que como yo era mayor le había pegado o algo así.»



Es importante inculcar en los chavales el respeto a las normas, para garantizar su seguridad.

APRENDERLO EN CLASE

Beatriz, de seis años, ya ha visto algunas de las normas de circulación más básicas en el colegio. Conoce lo que es un semáforo y sabe que puede pasar cuando el «muñeco» está en verde y debe pararse cuando está en rojo. También ha estudiado alguna señal, como la de dirección prohibida, aunque nos dice que ella tiene que hacer caso de las señales en las que hay una silueta «negra de un señor con sombrero que está pasando».

Los mayores, sin embargo, indican que las normas y señales que conocen las han aprendido de sus padres y apenas las ven en el colegio, aunque en las últimas lecciones del libro de Sociales vienen algunas cosas, «pero casi nunca llegamos». Silvia, además, reconoce que casi nunca se fija en las señales cuando va andando, aunque sabe el significado de bastantes de las que afectan a los coches porque se fija cuando viaja con su padre.



Los semáforos intermitentes en ámbar, que también permiten el paso a los peatones, suponen un peligro potencial para éstos.

Ante eso, la mejor forma que los padres tienen de indicarles a sus hijos lo más importante que debe saber es, según los pedagogos, hacer con ellos varias veces el itinerario de forma crítica, indicándoles la actuación correcta en cada caso. Además de los cruces y el respeto a los semáforos, hay que hacerles notar el peligro que

pueden entrañar determinadas maniobras de los vehículos y las entradas y salidas de los garajes.

María José piensa que el recorrido que ella hace está bien señalizado y el mayor problema es que tanto conductores como peatones no cumplen las reglas. «Hay muchas veces que los conductores se saltan los discos

en rojo, pero también los que van andando cruzan sin mirar si vienen coches o sin pasar por el paso de peatones. Y aunque parece que sólo lo hacen los niños, no es verdad; también lo hacen los mayores.»

Juana SANCHEZ
Fotos: **J. Ignacio RODRIGUEZ**

XXIV Concurso de Dibujo Infantil sobre Circulación Vial

LOS ESCOLARES PINTARON EL TRAFICO

EN los primeros días del mes de julio se ha fallado el XXIV Concurso del Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial. Respondiendo a esta convocatoria, que la Dirección General de Tráfico plantea a nivel nacional, escolares de todos los puntos de nuestro país han presentado cerca de 80.000 dibujos inspirados en el mundo del tráfico. Los concursantes, divididos en cinco categorías, dependiendo de su edad —desde Preescolar hasta 8.º de EGB—, han plasmado en sus obras situaciones reales o imaginarias que denuncian problemas en unos casos y ofrecen soluciones en otros.

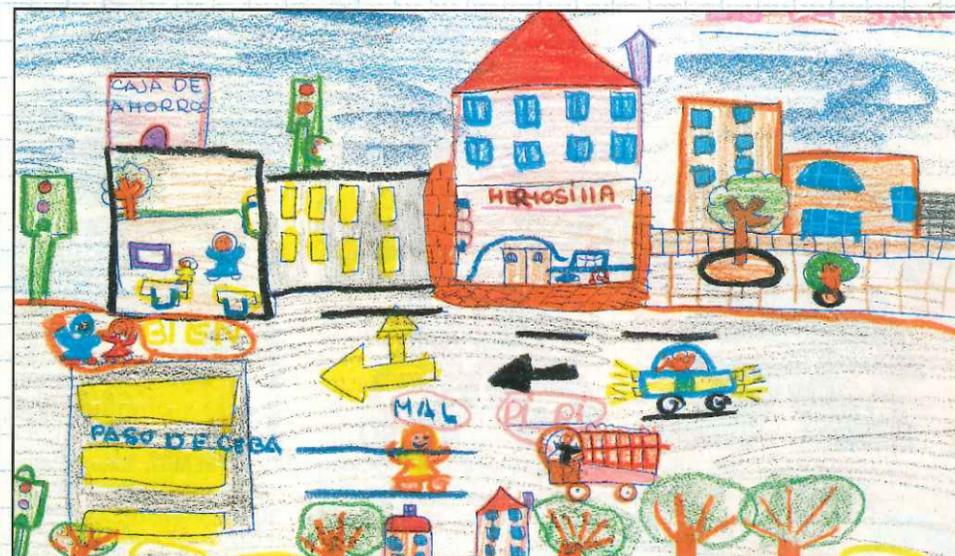
En relación con su propio entorno, zona rural y núcleo urbano se han disputado el marco que los chavales han tomado como referencia, con un punto común: suelen ser los edificios, aquellos que les son más familiares, los que en uno y otro caso personalizan la visión del niño, centrándolo en la experiencia cotidiana de su calle, el camino al colegio o su pueblo. Se da el caso, no obstante, de que muchos de los dibujos que muestran edificios y cierto caos circulatorio están firmados por niños que viven en pequeñas localidades del ámbito rural. Sin embargo, vehículos agrícolas como los tractores, siempre presentes en las calles y carreteras de estas poblaciones, no suelen quedar reflejados por estos pintores. Las señales de tráfico, los pasos para peatones y la figura del agente de la circulación son otra de las constantes de los dibujos.

EL REFLEJO DE LA EDAD

Una gran diferencia, como es obvio, separa las



Juan Barcia Ferrer



Marta Gómez Llorente

propuestas de los mayores de los trabajos de los más benjamines. Mientras éstos reflejan el papel del peatón en la ciudad y la referencia del tráfico viene por un semáforo o por un paso de peatones —que aparece en casi todos los dibujos de los pequeños—, los chavales de los cursos superiores, mucho más imaginativos y con mayor capacidad de abstracción, recurren a plas-

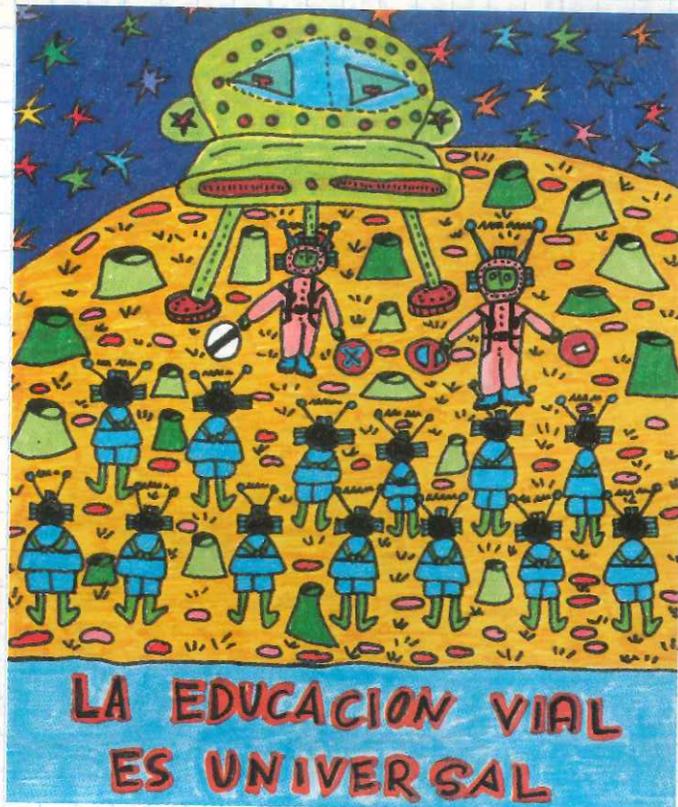
mar situaciones casi siempre urbanas, con un alto grado de complejidad y en las que llaman la atención el cuidado de los detalles: las matrículas de los coches, los gestos de los personajes, la utilización de los colores para producir sombras y reflejos con elementos que no suelen faltar en los dibujos.

También existe una diferencia notable en cuanto al

material utilizado: es frecuente el uso de ceras, acuarelas y recortes en forma de «collage» entre los pequeños, mientras que los mayores prefieren rotuladores y tinta china, destacando la forma del «comic» en algunas de las obras presentadas.

Desde aquí, nuestra felicitación a los ganadores.

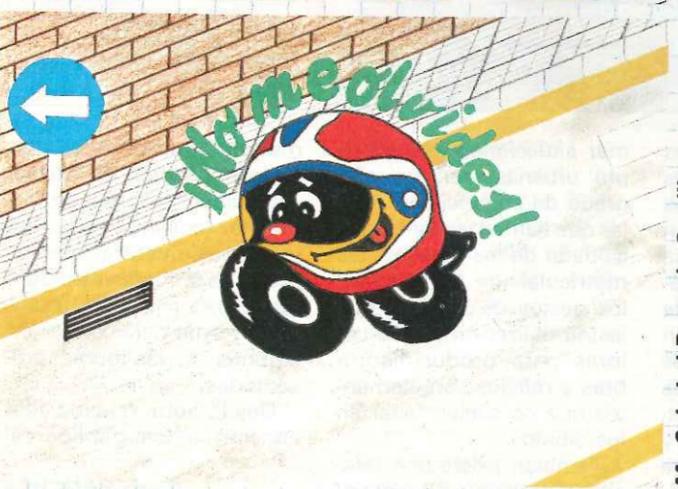
Juana SANCHEZ



Soraya Rey Pellitero



Sara María Braña



M. Soledad Bermejo Carrillo

Cuadro de ganadores

PRIMERA CATEGORIA

- PREMIO: **Juan Barcia Ferrer.**
Centro de Preescolar Valado. Valado. Bueu. Pontevedra.
- PREMIO: **Irene Gómez Garzón.**
C.P. Gual Villalba. Tarragona.
- PREMIO: **Esther Pérez García.**
C.P. Juan Carlos I. Llano de Brujas. Murcia.

SEGUNDA CATEGORIA

- PREMIO: **Marta Gómez Llorente.**
Colegio La Salle. Burgos.
- PREMIO: **Oscar Magriña Salvat.**
C.P. Puigdelfí. Puigdelfí. Tarragona.
- PREMIO: **Alicia Jorge Sancho.**
C.P. Nieva. Nieva. Segovia.

TERCERA CATEGORIA

- PREMIO: **Soraya Rey Pellitero.**
C.P. De Banuncias. León.
- PREMIO: **Ana M.ª Pérez González.**
Escuela de Fechaladrón. Laviana. Asturias.
- PREMIO: **Paola Weil Soler.**
C.P. Anselmo Pardo. Melilla.

CUARTA CATEGORIA

- PREMIO: **Sara María Braña.**
Colegio Sagrados Corazones. Madrid.
- PREMIO: **M.ª Mar Barrientos González.**
C.P. San José de Calasanz. La Bañeza. León.
- PREMIO: **Laura Cabezón Domínguez.**
C.P. José Luis de Arrese. Aldeanueva de Ebro. La Rioja.

QUINTA CATEGORIA

- PREMIO: **M.ª Soledad Bermejo Carrillo.**
C. Sta. Joaquina de Vedruna. Cartagena. Murcia.
- PREMIO: **Isabel M.ª Granados Muñoz.**
C.P. Santiago. Almería.
- PREMIO: **José Manuel Martínez Heras.**
C.P. Pio Baroja. Alava. Vitoria.

VI CONCURSO NACIONAL DE EDUCACION VIAL

OBSERVADORES DEL ENTORNO



La elaboración de diapositivas es una de las posibilidades que más gusta a los chavales.

Con cuentos y dibujos también se pueden aprender las normas de circulación.



lo que fuera aconsejable—. El análisis de su entorno, las calles que rodean el colegio o los itinerarios más frecuentes de los chavales son, entre otros, los temas que sirven de partida a los trabajos siguiendo las directrices que marcan las propias bases de la convocatoria. En muchas ocasiones, sin embargo, la misma presentación al concurso supone a los chicos un estímulo para abordar cuestiones que, de otra manera, no se tratarían en clase. Es el caso del equipo de Burriana (Castellón) —tercer premio del ciclo medio—, en cuyo trabajo los alumnos han comparado la situación y las leyes de distintos países europeos.

mías y a las ciudades de Ceuta y Melilla.

Atendiendo a las bases del concurso, el trabajo presentado debía consistir en «una publicación en forma de periódico, revista gráfica o boletín». Destaca el hecho de que la mayor parte de los trabajos presentados respondían a la idea de un boletín en el que recoger contenidos y experiencias y, por el contrario y salvando alguna excepción, casi ninguno de los grupos concursantes eligió como modelo el formato de un periódico, medio probablemente lejano al mundo de la escuela.

La presentación de los trabajos ha sido otro de los detalles a destacar. Cuidados y originales tanto o más en la forma como en el fondo reflejan, en todo caso, el esfuerzo realizado por los participantes, así como la orientación del profesor —que en algunos casos queda de manifiesto en mayor medida, quizá, de

Otros trabajos han incidido especialmente en los resultados de encuestas realizadas entre sus propios compañeros o con los habitantes de la localidad o el barrio donde viven, o bien a través del análisis de estadísticas oficiales, como han hecho los chicos de Elda (Alicante), segundo premio del ciclo superior. Aportar soluciones a determinados problemas concretos que han encontrado en su población es otra de las aportaciones que los chavales hacen por medio de estos trabajos.

Una última nota a añadir es la «especialización» en educación vial que el concurso está suponiendo para determinados colegios y profesores, que queda plasmada en los sucesivos premios obtenidos en varias ediciones del certamen.

J. SANCHEZ
Fotos: José RUBIO

LOS GANADORES

Ciclo medio:

- PREMIO: «Aula del peatonin».
Colegio Maristas Champagnat. Salamanca.
- PREMIO: «Peatonenos».
C.P. Ordes-Campomaor. La Coruña.
- PREMIO: «Nuestras amigas las señales».
C.P. Francesc Roca I Alcaide. Burriana. Castellón.

Ciclo superior:

- PREMIO: «Vialmania».
C.P. Cervantes. Munera. Albacete.
- PREMIO: «Gaceta vial».
C.P. Padre Manjón. Elda. Alicante.
- PREMIO: «Yo circulo, tu circulas».
C.P. San Pío X. Murcia.

LOS PREMIOS

Para uno y otro ciclo, los premios son:

- 1.º premio: Un ordenador personal a cada alumno y una vídeo-cámara para el profesor.
- 2.º premio: Una cadena de música a cada alumno y un vídeo para el profesor.
- 3.º premio: Un radiocasete con auriculares para cada alumno y un reloj para el profesor.

Para el colegio de pertenencia de cada uno de los seis ganadores, el premio es un ordenador con unidades didácticas de educación vial.

rincón del profesor



IGNACIO DOÑATE GRACIA,
Profesor de FP del Colegio Salesiano de Zaragoza

EL TRAFICO, UN PROBLEMA DE EDUCACION

ME gustaría, por esta vez, dar un enfoque al TRAFICO CHICO un poco menos chico.

Hoy quiero centrar la atención en los alumnos de entre catorce y diecinueve años, aproximadamente, que estudian Formación Profesional, mis alumnos. Son unas edades en las que se producen en ellos unos cambios tan rápidos en sus inquietudes que resulta casi imposible generalizar. Los hay desde aquéllos cuya máxima aspiración es la motocicleta, hasta aquellos otros cuya mirada está puesta en el carné de conducir y en el coche.

Ciertamente, el cambio que ha sufrido la sociedad en los últimos años es enorme y sería largo analizar los motivos. El hecho es que la capacidad adquisitiva de los jóvenes es cada vez más alta (o los padres más generosos), lo que supone un enorme aumento del número de motocicletas que se ven en el patio del colegio y cada vez resulta más difícil aparcar un coche en sus cercanías. Los jóvenes empiezan a tener moto o coche cada vez a más temprana edad.

Todo esto se unió al hecho de que una gran parte de las ofertas de empleo para nuestros alumnos exige la posesión del carné de conducir.

En la EGB se dedican amplios apartados a la Educación Vial, pero ¿y en FP o BUP? Las materias están tan saturadas y el tiempo es tan escaso, que resulta muy difícil entrar en este tema. Por otra parte, las necesidades de educación vial en estas edades ya no son sólo el aprender las normas de circulación, si ya se ha dedicado tiempo a ellas en la EGB. Creo que debería enfocarse especialmente desde el punto de vista de inculcar a los jóvenes el respeto a los demás, el respeto a las normas que ya

conocen y las responsabilidades que derivan del hecho de conducir un vehículo y lo que podemos hacer al respecto. La diferencia con lo aprendido en la EGB es evidente: no da lo mismo ir por la calle de peatón, que hacerlo en bicicleta, moto o coche.

Parece claro, pues, que el tema de la Educación Vial, incluso en los aspectos citados, está muy descuidado, con el agravante de que son las edades en las que tal vez resulte más necesario cuidarlo. Todos deberíamos poner manos a la obra en esta misión. Como profesor, entiendo que en nuestras manos está buena parte del futuro de la educación vial. Los profesores acostumbramos a tener algunos ratos de charla con nuestros alumnos en horas de tutoría o en otros momentos. En cualquiera de los niveles de enseñanza y en cualquier asignatura, un profesorado bien formado en Educación Vial y con inquietud, transmitirá en uno u otro momento esa inquietud que nos lleve a un alumnado bien formado. La educación (vial o cualquier otra) forma parte de los valores humanos de la persona, y es inevitable transmitirla a los que tiene a su alrededor. Cualquier profesor que se precie de potenciar los valores humanos de sus alumnos transmitirá, cuando menos, una buena predisposición a la responsabilidad y al respeto a los demás, lo que repercutirá sin duda en una buena base para la formación vial.

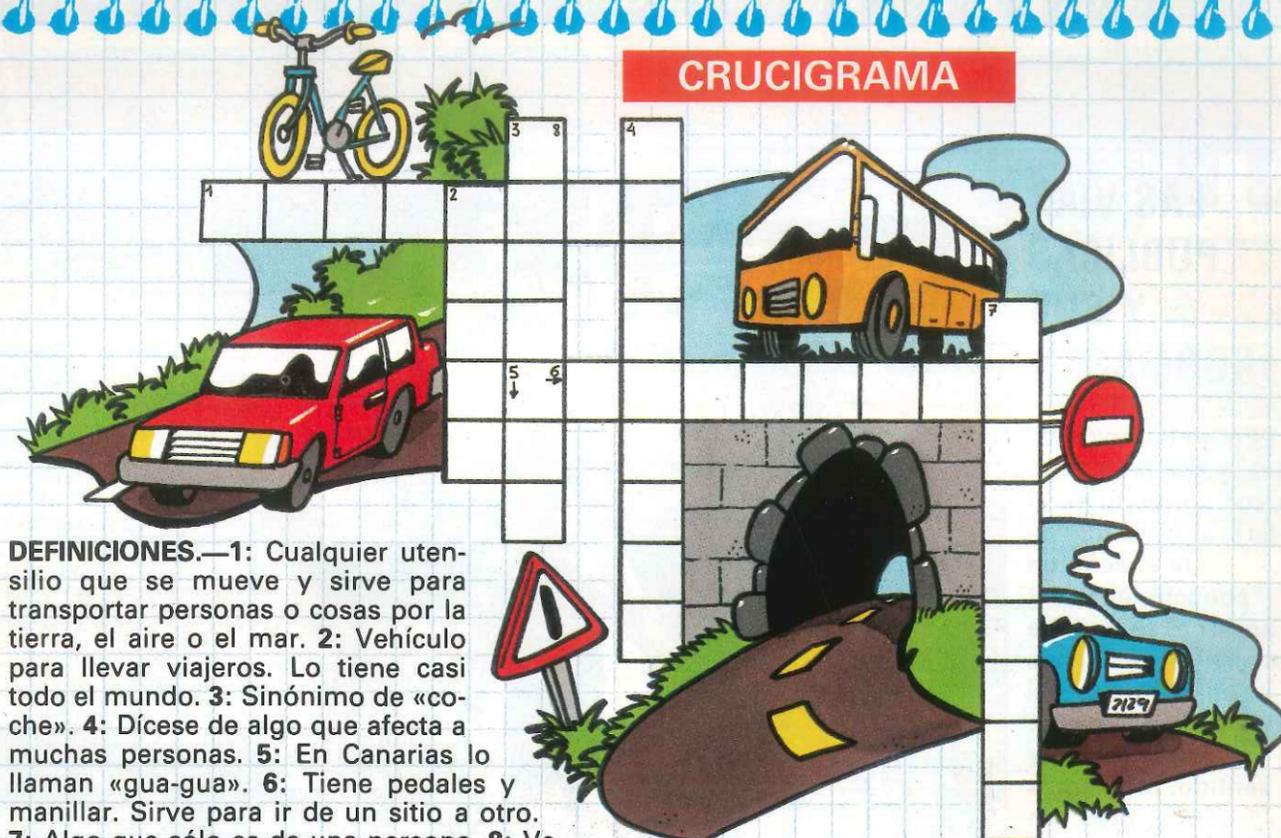
Los alumnos resultan estar muy interesados en estos temas. Prueba de ello es que jóvenes a los que resulta imposible sentar a estudiar una determinada asignatura son capaces de asimilar los conocimientos necesarios para obtener la licencia de motocicletas o el carné de conducir sin

especiales dificultades. Cuántos padres de alumnos deslizan en su entrevistas con nosotros, los profesores, la pregunta de si nos parece que se ha ganado la motocicleta como premio a las buenas notas. ¡Y cuántos temores manifiestan esos padres de concederles semejante premio ante el previsible uso que su hijo hará de él! Y cuántas ocasiones en que viene un alumno a decirnos: «Mañana no vendré a clase porque me voy a examinar del carné de conducir». Como no se puede generalizar, no voy a entrar en cómo conducen la moto cuando la consiguen, ni en las condiciones del coche que traen a las pocas semanas, pero son temas de honda preocupación.

La Formación Profesional es un buen marco para la formación vial, porque en buena parte de sus especialidades hay temas relacionados con el coche que requerirán tener en cuenta los aspectos de la seguridad. No se puede enseñar Mecánica de Automóviles o Electricidad del Automóvil sin hacer referencia al Código de la Circulación. Pero no sólo en estas especialidades, ya que los vehículos actuales acaparan prácticamente todos los aspectos de la técnica. Por ejemplo, electrónica, electricidad, informática, etcétera.

El problema del tráfico en España obedece casi exclusivamente a un problema de educación (no sólo de educación vial) y concienciación. El nivel cultural de un país determina casi exactamente la forma de conducir de sus ciudadanos. No hay más que salir al extranjero para ver en qué países se conduce mejor y peor que en España y su nivel de vida y cultural. Es necesaria, pues, una educación desde niños y sin ser abandonada en determinados niveles del sistema educativo.

CRUCIGRAMA



DEFINICIONES.—1: Cualquier utensilio que se mueve y sirve para transportar personas o cosas por la tierra, el aire o el mar. 2: Vehículo para llevar viajeros. Lo tiene casi todo el mundo. 3: Sinónimo de «coche». 4: Dícese de algo que afecta a muchas personas. 5: En Canarias lo llaman «gua-gua». 6: Tiene pedales y manillar. Sirve para ir de un sitio a otro. 7: Algo que sólo es de una persona. 8: Vehículo de transporte colectivo que circula por ciudades y carreteras.

SOLUCIONES: 1: Vehículo. 2: Coche. 3: Auto. 4: Colectivo. 5: Bus. 6: Bicicleta. 7: Particular. 8: Autobus.

CHICO-TEST

a Este semáforo



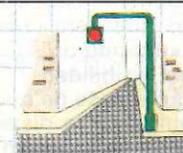
1. Permite sólo seguir de frente.
2. Permite seguir de frente y a la derecha, pero no a la izquierda.
3. Permite seguir en cualquier dirección.

b Si este ciclista quiere seguir por la calle de la izquierda, ¿qué deberá hacer?



1. Girar directamente desde el centro de la calzada.
2. Seguir de frente, porque está prohibido girar.
3. Rodear primero la isleta de la derecha.

c Esta luz roja nos indica...



1. Calzada provisional.
2. Calzada peligrosa.
3. Calzada cerrada al tráfico.

d Badén es...



1. Una carretera con muchos descensos.
2. La obra que da paso a las aguas intermitentes por encima de la calzada.
3. Un bache en la calzada.

e Para incorporarse a la circulación este ciclista debe...



1. Dejar pasar al turismo si está próximo y se acerca a mucha velocidad.
2. Pasar antes que el turismo en cualquier circunstancia, porque éste debe facilitar la incorporación.
3. Esperar siempre a que no circule por la carretera ningún vehículo.



f Tener prioridad de paso significa...

1. Que podemos pasar antes que otros vehículos.
2. Que debemos pasar en último lugar.
3. Que debemos dejar pasar a los vehículos que se aproximan por la derecha.

g Si voy conduciendo y veo alguna de estas señales...



1. Puedo pasar con la A.
2. Puedo pasar con la B sólo.
3. No puedo pasar con ninguna de las dos.

SOLUCIONES: a, 1; b, 3; c, 3; d, 3; e, 3; f, 1; g, 3.

LAS VIAS PUBLICAS Y SUS NORMAS (I)

El niño de hoy vive desde su nacimiento en un contexto en el que, al igual que se le enseña un conocimiento del entorno, se le debe enseñar a manejarse en el ámbito del tráfico y a integrarse en él. En este sentido, ofrecemos esta unidad y la siguiente, en las que analizamos las calles y carreteras y cómo se debe circular por ellas.



PEATON: CIRCULACION POR CALLES Y CARRETERAS

CONTENIDO DE LA UNIDAD

- Partes de una calle.
- Partes de una carretera.
- Señales horizontales que aparecen en una calle (líneas continua y discontinua).
- Señales horizontales de una carretera.
- Normas para cruzar una calle o una carretera.
- Normas para andar de día y de noche.

DESARROLLO DEL CONTENIDO

— Partes de una calle:

- Acera.
- Calzada.
- Carril.
- Bordillo.

— Partes de una carretera:

- Arcén.
- Calzada.
- Carril.

— *Señales horizontales* (inscritas en el pavimento):

a) Longitudinales:

- Continua: no se puede pasar.
- Discontinua: puede ser rebasada para adelantar.
- Adosadas: una continua y otra discontinua. Manda la más próxima al vehículo.

b) Transversales:

- Pasos de peatones.
- Flechas: indican los giros.

NORMAS

— Para andar por la calle:

- Ir siempre por la acera, lo menos pegados al bordillo. Si no hay acera, cerca de las casas y por la izquierda, para ver los coches de frente.

- No molestar a los peatones jugando, empujando o corriendo alocadamente.

- Ayudar a aquellas personas que lo necesiten, como ancianos, ciegos, etcétera.

— Para andar por carretera:

- Ir por el arcén izquierdo para ver y ser vistos.
- Ir en «fila india». Si hay poco espacio, procurar ir lo más alejado posible de la carretera.

- Si es de noche, llevar algo que permita ser visto. Lo mejor son los reflectantes (objetos que reflejan la luz y que pueden ser prendas como un cinturón o un brazalete). Si no se dispone de ellos, se debe usar ropa clara, una linterna dirigida hacia el suelo o, al menos, un pañuelo colgado del brazo derecho.

— Para cruzar una calle:

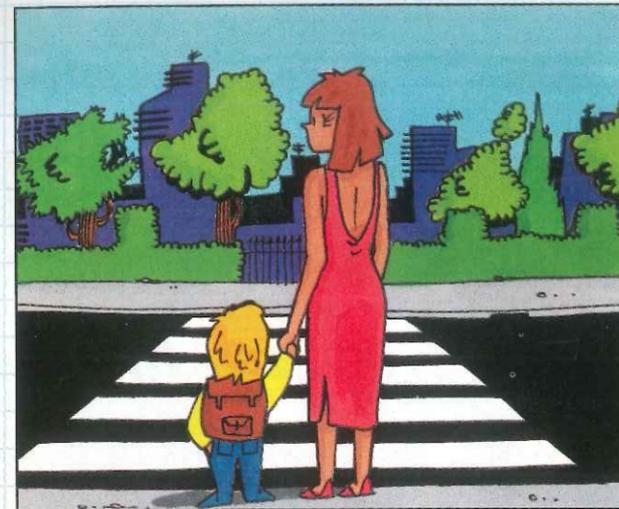
1. Pararse en el bordillo. Si no existe, en el extremo de la calzada.
2. Mirar a un lado y a otro.
3. Cruzar deprisa, pero no corriendo.
4. Cruzar en línea recta y nunca entre dos vehículos.

— Para cruzar en carretera:

1. Deberán seguirse las mismas normas que para cruzar una calle, pero buscando un sitio donde haya perfecta visibilidad.

2. En el caso de que la velocidad del vehículo y la distancia que nos separa de él no hayan sido calculados con total precisión, es preferible detenerse en la mitad de la calzada antes que terminar de cruzar.

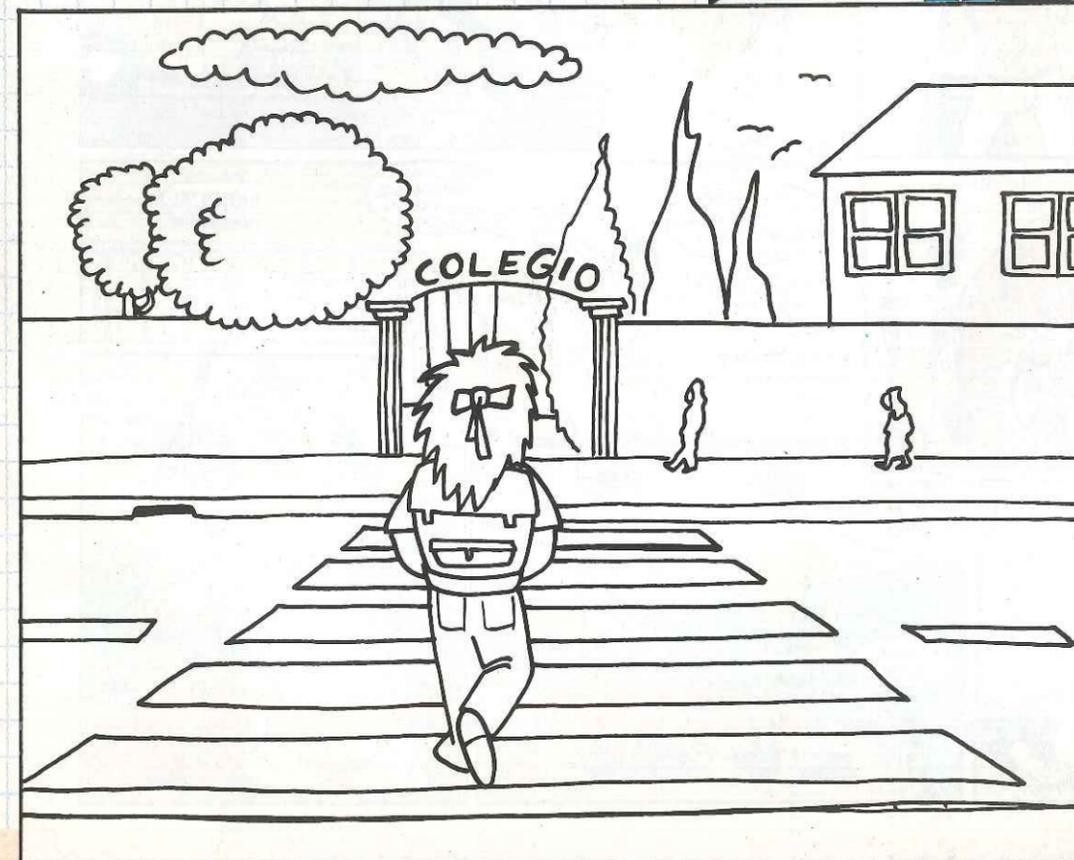
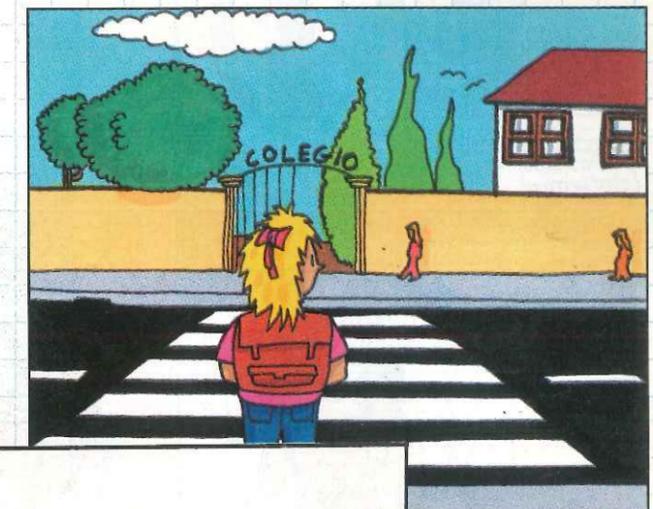
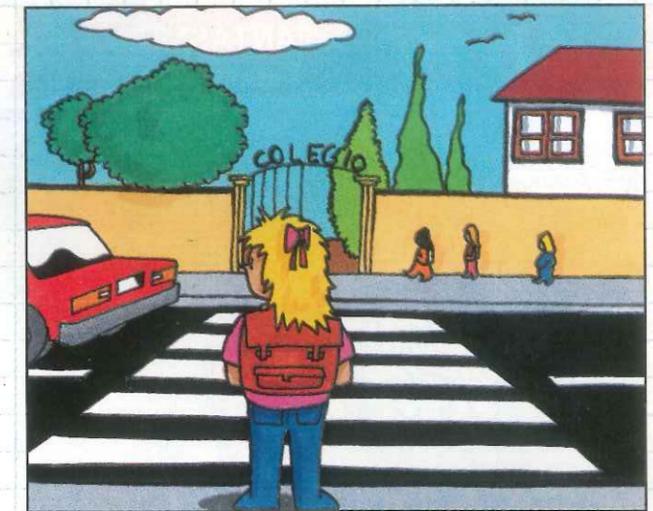
3. Nunca se deberá invadir la calzada corriendo y habrá que tener una especial atención cuando se juegue cerca de ella, sobre todo con algún objeto que pueda «escaparse», como por ejemplo una pelota.



ATENCION AL CRUZAR

Hoy somos peatones... Qué palabra más importante en un mundo de conductores. Pero también esta palabra indica peligro.

No debes olvidarlo: debes ir con mucho cuidado, «ojo avizor», mirando con atención y escuchando cualquier ruido de tu entorno y, después, si no ves el peligro, cruzar en línea recta. Para recordarte cómo debes hacerlo, te proponemos que lo mires en estos dibujos y colorea el último.



M.ª Carmen BAJO LORENZANA y Begoña GARCIA-MATRES. Pedagogas del Centro Superior de Educación Vial. Salamanca. Dibujos: Sebastián

Calorías

destructoras

ESTAMOS todavía en la época de las juntas de culata quemadas y de los calentones. Cuando un motor se calienta es porque evacúa menos calorías de las que produce, situación más frecuente en verano que en invierno, por la menor diferencia de temperatura entre el sistema de refrigeración y el medio ambiente.

Pueden ser muchos los factores que hacen que un motor se caliente: suciedad interna del circuito, funcionamiento defectuoso de la bomba de agua, mala puesta a punto del encendido, pérdidas de líquido, mal funcionamiento del termostato, etcétera. Sin duda alguna, la primera de ellas es la más importante en los coches con algunos años a sus espaldas, que son los que más se calientan. En los coches nuevos, que no es frecuente que se calienten, si esto ocurre es más debido a las mencionadas en último lugar.

Cuanto más veterano es un vehículo, más fácil es que sus problemas de calentamiento se deban a la suciedad, tanto interna como externa del circuito, y a un funcionamiento del motor con un bajo rendimiento, que puede ser producido por muchas causas, como mala puesta a punto, chispa de bujía pobre, cables que no conducen bien y que tienen fugas, etcétera. Pero de todas formas insistimos en que si un coche da sistemáticamente problemas de refrigeración, desmontar el radiador y llevarse-lo a un especialista suele ser la mejor terapia. Alternativamente se puede hacer una revisión general del circuito y una limpieza interior con medios caseros, que no son efectivos al cien por cien, pero que pueden solucionar muchos trastornos.

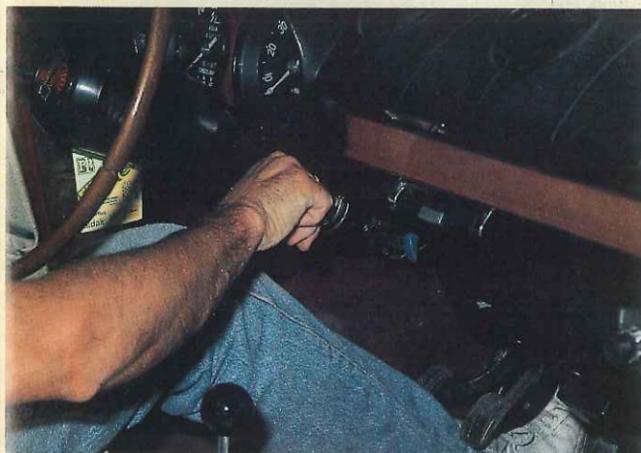
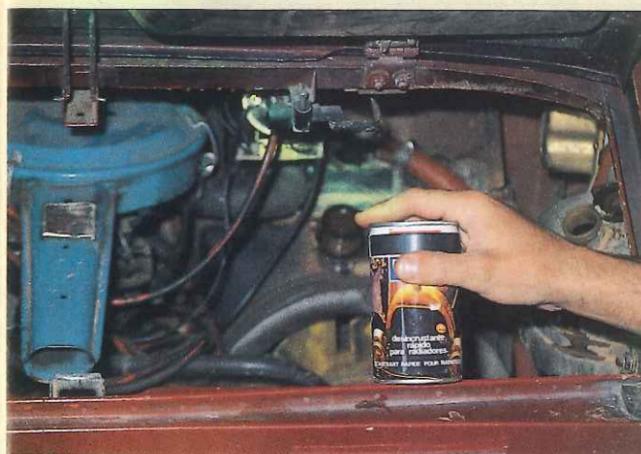
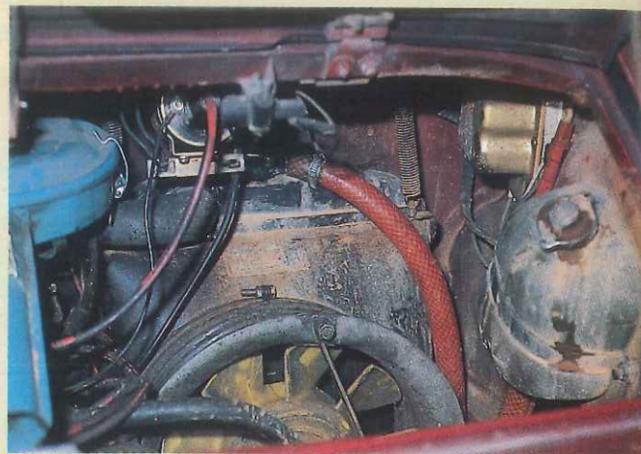
Queda un último factor importante en el calentamiento de un vehículo, y éste es el tipo de conducción. Para que un motor refrigere bien conviene ayudarle un poco, utilizando bien la caja de cambios, no forzando las subidas en marchas largas, llevándolo un poco sobrado de potencia, alegre en una palabra, dejándole respirar de vez en cuando (es decir, levantando el pie del acelerador y dejando que el motor retenga), y frenando con el motor siempre que se pueda. Un motor no funciona mejor a 1.500 vueltas que a 3.000, sino normalmente mucho peor, aunque muchos conductores piensan que revolucionando su motor les va a durar menos. No es así, sino todo lo contrario: les durará muchos más.

LOS automóviles con pocos kilómetros no suelen dar problemas con su sistema de refrigeración. Este es un mal que afecta tanto más a los motores cuanto más veteranos son. No sólo es el desgaste natural de los materiales el que lo provoca. La suciedad acumulada con el paso del tiempo es la responsable.

EN muchas ocasiones la causa de que el motor se caliente no reside en que el sistema de refrigeración sea insuficiente, sino en que el rendimiento del motor está siendo muy bajo por una defectuosa carburación o encendido, siendo esto último lo más frecuente.

LA circulación del agua, o mejor del refrigerante (porque conviene usar siempre anticongelante, aun en verano) es forzada por la bomba. Una correa floja o desgastada puede estar haciendo que ésta funcione sólo parcialmente y de ahí se nos derive un problema de refrigeración.

TAMBIEN puede suceder que la bomba esté estropeada y no haga circular el refrigerante. La forma de comprobar si la bomba funciona es sencilla: ver si circula el agua por el radiador. Si esto no es posible, aflojamos ligeramente el manguito de salida o cualquier otro por el que el líquido se mueva.



LA limpieza, como ya hemos dicho (o mejor la falta de limpieza, como en el motor que tomamos como ejemplo) es con frecuencia la responsable de un mal intercambio de calorías y del consiguiente calentamiento progresivo del motor. El radiador conviene limpiarlo a fondo por su parte exterior.

LA limpieza más importante es la del interior del radiador. Para hacerla a fondo lo mejor es desmontar este elemento y llevarse a un especialista, que nos lo dejará como nuevo. Una alternativa es utilizar alguno de los muchos limpiadores que hay en el mercado. No es lo mismo, pero pueden ser útiles.

LA forma correcta de proceder a esta limpieza consiste en vaciar previamente el circuito, llenarlo luego con agua limpia y el producto que vamos a utilizar, y poner el motor en marcha durante los minutos que nos indique el fabricante del producto utilizado.

LO que contienen estos productos son desoxidantes energéticos y desincrustantes, que limpian las paredes interiores del radiador permitiendo un contacto más directo entre el agua y el metal de éste y, de esta forma, un mejor intercambio de calorías.

Dos tiempos

En el automóvil hace ya tiempo que prácticamente todas las marcas abandonaron la construcción de motores de dos tiempos. En la actualidad sólo algunas fábricas de países del Este europeo y de zonas muy poco desarrolladas de Asia continúan con su fabricación, pero la razón de su continuidad no es de tipo técnico, sino simplemente se trata de factorías que funcionan con veinticinco años de retraso.

Razones de consumo, contaminación y mantenimiento dejaron fuera a un sistema que teóricamente tiene grandes ventajas respecto al cuatro tiempos, ya que en éste un ciclo completo necesita dos giros del cigüeñal, mientras en el primero sólo sería necesario uno. El problema reside en que la entrada y salida de gases en un solo ciclo es muy complicada. Para este intercambio hasta ahora se ha utilizado el propio pistón por sus dos caras: la inferior fuerza la entrada de aire y combustible a través del cárter, y la superior comprime la mezcla. Esto ha supuesto el paso de la mezcla por el cárter, con lo que añadiéndole aceite, esa misma mezcla actuaba como lubricante, aunque suponía igualmente que los apoyos del cigüeñal y bie-las fueran más costosos y más frágiles. Por esta razón los dos tiempos quemaban aceite, lo que a su vez es origen de humos y contaminación.

Recientemente dos firmas japonesas han presentado motores de dos tiempos de ciclo Otto y Diesel. Se trata de motores de seis cilindros en línea, con culata normal de 24 válvulas y doble árbol, y, por supuesto, engrase a presión. El aire se introduce por medio de un compresor volumétrico y el combustible se inyecta como en cualquier otro cuatro tiempos. La diferencia reside en que las válvulas de este dos tiempos se abren las cuatro, admisión y expulsión, a 120 grados del PMS, y la presión del compresor empuja los gases quemados hacia afuera. Pasado el PMI se cierran las de escape y a 240 grados las de admisión, momento en que se inyecta el combustible. Este motor, de 31 de cilindrada, rinde 240 CV a 3.600 rpm.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados junio-julio 90	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas mayo 90	Últimas matrículas junio-julio 90			
Alava (VI)	6179-L	7964-L	1.785	1.584	317
Albacete (AB)	3184-K	5127-K	1.963	1.116	710
Alicante (A)	2868-BT	2790-BU	9.922	6.559	3.091
Almería (AL)	5424-O	8318-O	2.894	1.552	945
Asturias (O)	9711-AW	5873-AX	6.162	4.120	904
Avila (AV)	8832-E	9671-E	839	550	258
Badajoz (BA)	1867-O	4567-O	2.700	2.207	1.066
Baleares (PM)	8782-BD	6049-BF	7.267	3.214	1.699
Barcelona (B)	7102-LK	0724-LS	43.622	20.964	8.272
Burgos (BU)	9478-M	1593-N	2.115	841	242
Cáceres (CC)	5315-J	7129-J	1.814	1.017	441
Cádiz (CA)	5138-AH	1053-AJ	5.915	4.396	3.651
Cantabria (S)	9430-V	2767-W	3.337	2.466	831
Castellón (CS)	8463-W	2185-X	3.722	2.493	1.641
Ciudad Real (CR)	5272-M	7599-M	2.327	1.612	788
Córdoba (CO)	0270-T	4620-Y	4.350	2.676	1.524
Coruña, La (C)	8789-AT	5079-AU	6.290	3.487	1.524
Cuenca (CU)	7815-F	8871-F	1.056	797	264
Gerona (GE)	0534-AL	5534-AL	5.000	2.500	1.059
Granada (GR)	0427-W	5101-W	4.674	3.593	1.763
Guadalajara (GU)	6422-E	7321-E	899	414	230
Guipúzcoa (SS)	7422-AH	1792-AJ	4.370	3.393	681
Huelva (H)	7974-M	0478-N	2.504	1.513	1.030
Huesca (HU)	8835-I	0160-J	1.325	904	373
Jaén (J)	8060-N	0755-O	2.695	2.065	1.041
León (LE)	0423-T	3341-T	2.918	1.214	513
Lérida (L)	0061-T	2979-T	2.918	1.782	588
Lugo (LU)	8769-L	0580-M	1.811	1.449	408
Madrid (M)	3415-LD	4743-LK	51.328	22.645	6.066
Málaga (MA)	0881-AX	9330-AX	8.449	4.883	2.627
Murcia (MU)	1636-AP	8968-AP	7.332	4.907	2.854
Navarra (NA)	0515-AB	4316-AB	3.801	1.727	426
Orense (OR)	2110-L	3885-L	1.775	1.174	401
Palencia (P)	1647-G	2654-G	1.007	714	194
Palmas, Las (GC)	3532-AS	8058-AS	4.526	2.733	731
Pontevedra (PO)	6326-AJ	1062-AK	2.507	3.152	1.407
Rioja, La (LO)	2477-K	4142-K	1.665	1.242	535
Salamanca (SA)	1955-L	3633-L	1.678	1.156	315
Sta. Cruz Tenerife (TF)	2778-AM	7460-AM	4.682	3.264	632
Segovia (SG)	1963-F	2866-F	903	299	187
Sevilla (SE)	1450-BJ	2864-BK	11.414	6.484	3.832
Soria (SO)	6025-D	6519-D	494	202	108
Tarragona (T)	0263-AC	4780-AC	4.517	2.658	1.104
Teruel (TE)	8643-E	9350-E	707	370	168
Toledo (TO)	3196-O	6154-O	2.958	1.996	882
Valencia (V)	7421-DK	3771-DM	16.350	9.530	5.700
Valladolid (VA)	1127-U	4290-U	31.163	1.726	544
Vizcaya (BI)	6707-BD	3744-BF	7.037	5.103	1.160
Zamora (ZA)	1618-G	2629-G	1.011	506	212
Zaragoza (Z)	7559-AJ	3117-AK	5.558	3.453	998
Ceuta (CE)	6585-D	7145-D	580	379	67
Melilla (ML)	6001-C	6449-C	448	309	84
TOTALES			281.064	161.090	67.088

Aunque Kocinski gane en Australia, le basta con ser segundo

Cardús, a por el título de 250 c.c.

A Carlos Cardús le basta una segunda plaza en la última carrera del Mundial de 250 c.c. para heredar el título de «Sito» Pons, siempre y cuando su máximo rival, el jovencísimo norteamericano John Kocinski, gane en Australia. Quizá la táctica de Cardús fue demasiado conservadora en Hungría, dejando que entre él y Kocinski se metiera la Honda del alemán Bradl. En cualquier caso, Cardús cuenta a su favor el que es el único piloto Honda que puede acceder a un título, por lo que es prácticamente seguro que la fábrica japonesa dé órdenes a sus pilotos



«oficiales» de dejar paso a Cardús; por contra, dos Yamahas, las de Cadalora y Crivillé, parecen haber mejorado mucho últimamente.

Por lo demás, Garriga parece que va a más, mientras que «Aspar» pierde competitividad en su moto y «Sito» sigue convaleciente. Al que habrá que tener muy en cuenta para el próximo año es a Alex Crivillé.

En cuanto a la Fórmula 1, tras varias carreras desafortunadas, Ayrton Senna ha recuperado el mando del mundial y ha renovado por McLaren, mientras su más cercano rival, Prost, ha renovado por Ferrari.

K I L O M E T R O A K I L O M E T R O

N-320: Albacete-Cuenca



HACIA

Salida de Albacete por la N-301, que se solapa con la N-320.

LA CIUDAD DEL ENCANTO

La Nacional 320, cuya denominación es Albacete a Guadalajara y Burgos, nos lleva desde la capital manchega hasta el Paraje Pintoresco, como se ha declarado oficialmente a Cuenca, teniendo que hacer uso de la 301 (Madrid-Cartagena) en un tramo de trece kilómetros. En la ruta, bellas poblaciones como Tarazona de la Mancha, aún en tierra albaceteña; Quintanar del Rey, Villanueva de la Jara, principal productora de champiñón en España; Motilla del

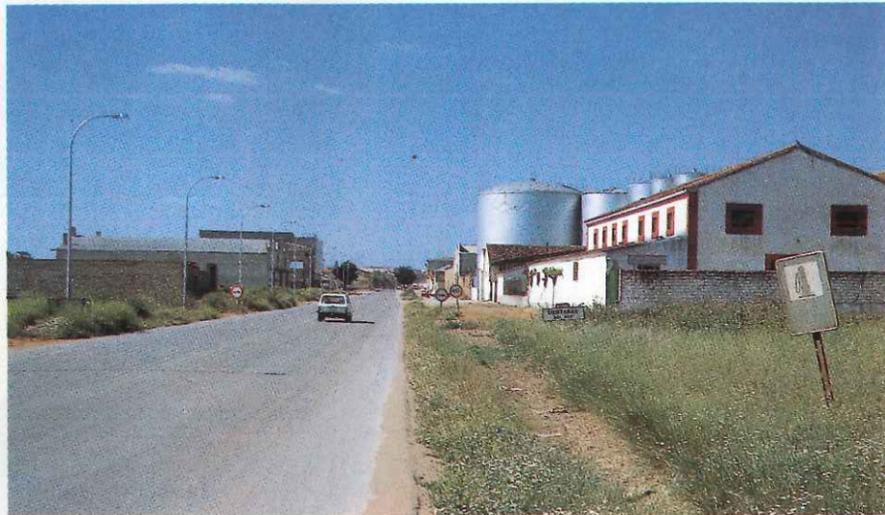
Palancar y Almodóvar del Pinar. En alguna de ellas hay que extremar la precaución, ya que por no contar con variante sus travesías se hacen conflictivas para el tráfico rodado. El camino es bonito y nos lleva desde «La Manchuela» albaceteña hasta el encanto de la ciudad de Cuenca, rupestre y pintoresca. Luego, la carretera continúa hacia Guadalajara y Burgos, que tampoco están exentas de una singular belleza y atracción para el viajero.



Típico paisaje manchego en camino hacia Tarazona.



LA Nacional 320 une Albacete y Cuenca. Sin embargo, a la salida de la capital manchega hay que hacer uso de la Nacional 301, que va desde Madrid a Cartagena, hasta llegar al punto kilométrico 230, que nos sitúa en el 17 de la 320. Es a partir de ahí cuando el viajero encuentra las poblaciones propias de esta ruta de riqueza variada, y que a lo largo de sus más de de ciento cuarenta kilómetros ha tenido obras de mejoras, que sin duda han influido en que se reduzca el número de accidentes.



Entrada a Quintanar del Rey.

Km. 243 (Nac. 301).—Albacete. La Nacional que une Albacete y Cuenca es la 320, pero a la salida de la capital manchega, como queda reflejado, hay que tomar la 301. Por tanto, lo que sería el kilómetro 1 de la Nacional 320 equivale al 243 de la Nacional 301. Es la salida de Albacete, que nos permite ver en sus primeros kilómetros el polígono industrial. Existen dos carriles, pero sólo en un trayecto corto, ya que pronto estamos en carretera con características de una vía de entrada y otra de salida, con prohibiciones de circular a más de 80 y posteriormente de 60.

Km. 241.—Cartel anunciador: A Madrid y Murcia, Nacional 301; a Valencia y Alicante, 430. El piso es bueno y la carretera está bien señalizada. Cuenta además con rectas que facilitan una conducción cómoda, sin pensar que luego llegarán las curvas y también algunos kilómetros en los que el asfalto merece alguna mejora.

Km. 238.—Puente sobre la línea de ferrocarril Madrid-Alicante. Han quedado atrás los kilómetros de au-

Accidentalidad

Un total de cinco accidentes se han dado en la Nacional 320 por lo que respecta a la provincia de Albacete, en la que, como queda reflejado, esta Nacional se solapa con la 301 de Madrid-Cartagena. Los datos son desde los meses de enero a mayo. En este mismo período, desde el kilómetro 40,420 hasta el 138, que es lo que abarca la provincia de Cuenca, hubo un total de 17 accidentes, que se cobraron dos víctimas mortales. En estos kilómetros, desde el año 85 hasta el 89, se registraron 157 accidentes, con un total de quince víctimas mortales. El año que más accidentes se die-

ron fue el pasado, con 49, aunque los muertos fueron seis en el 88 y sólo uno en el 89.

En cuanto a puntos especialmente peligrosos, hemos de reflejar que en Albacete hay uno, el kilómetro 24,900, una curva fuerte a la derecha, en dirección a la capital. En este sentido, se intenta que se refuercen los paneles direccionales existentes, que se coloquen hitos reflectantes, que se refuerce la señalización horizontal y que se sustituya la velocidad aconsejable por otra de limitación de unos 50 kilómetros/hora.

Por lo que respecta a la provin-

cia de Cuenca, son lugares peligrosos los kilómetros 101,100 (curva con tres accidentes en el 88), 80,100 (tres accidentes en el 89), 56,700 (seis accidentes en el 89) y 46,100 (tres accidentes en el mismo año). El total de víctimas en estos peligrosos puntos fue de un muerto y veinte heridos.

ENCUENTRO CON LA N-320

Km. 230.—Aquí abandonamos ya la Nacional 301 y nos adentramos en la que une Albacete y Cuenca, la 320. El punto kilométrico 230, que dejamos, de la Madrid-Cartagena, equivale al 17 de la Albacete-Guadalajara-Burgos, que es la verdadera denominación de la Nacional 320. Por ser la ruta propiamente dicha entre Albacete y Cuenca, empieza a anunciarnos ya las distancias entre las poblaciones comprendidas en este trayecto. Se nos indica ya Tarazona de

la Mancha, que es único pueblo de Albacete en el camino. Un kilómetro más adelante, en plenas rectas de La Mancha, hay flechas en la calzada para avisar del final de adelantamiento y llegada a zona en la que está prohibido.

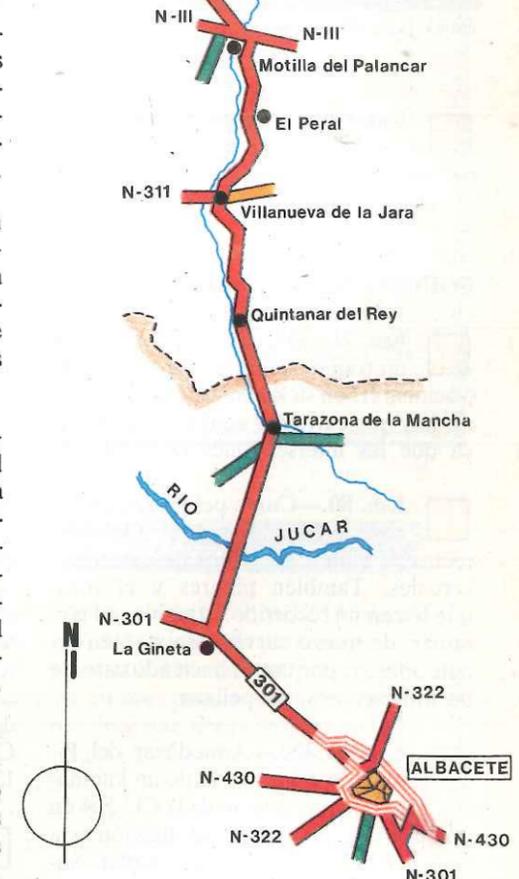
Km. 24.—Tras una bajada con quitamiedos, en la que se recomienda circular a 70 y posteriormente a 40, llegamos a un puente sobre el río Júcar. Es zona de pinares que nos vuelve a colocar, en el kilómetro 29, en unas buenas rectas.

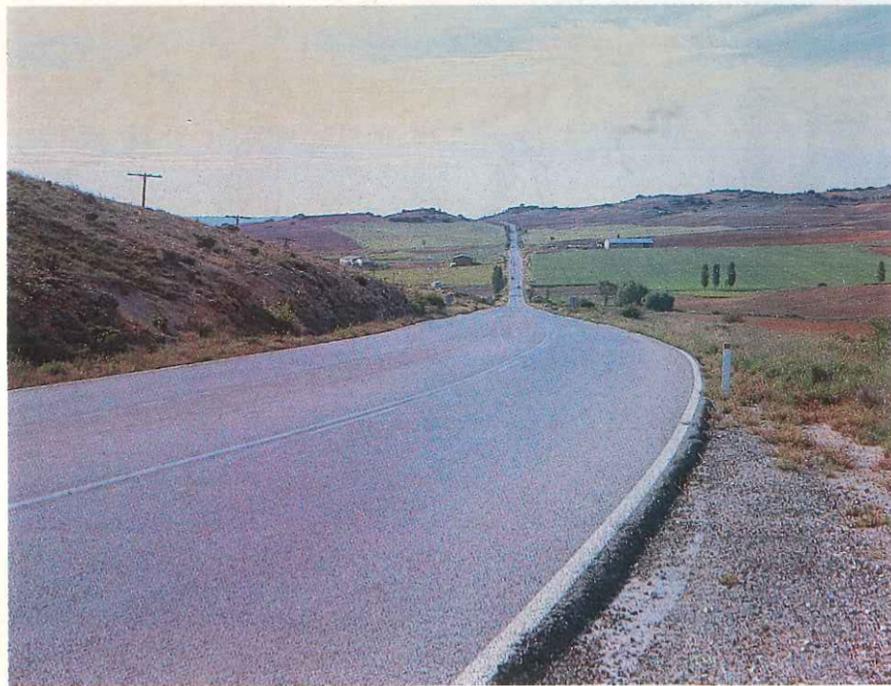
Km. 34.—Hay que bajar la velocidad a 80 porque se anuncia el desvío a Tarazona de la Mancha. Hasta enero pasado había que atravesar la población, pero ya se ha inaugurado la variante, que ha reducido el paso de vehículos por esta localidad manchega. Tenemos un indicador para Cuenca, al frente, y el anuncio de que aún nos faltan 110 kilómetros para llegar al destino.

Km. 38.—Abandonamos la provincia de Albacete. Letrero indicador de la de Cuenca. Ha quedado atrás «La Manchuela» y nos disponemos a buscar el encanto de la ciudad de las Casas Colgadas. Entramos, por tanto, en la provincia de Cuenca buscando el primer pueblo, Quintanar del Rey.

Km. 44.—Quintanar del Rey. Se atraviesa la población y está prohibido circular, primero, a más de 60 y, luego, de 40. Señal de cruce escolar. Comenzamos una zona de viñas y en la carretera observamos, junto a la nueva kilometración, los viejos mojones que señalaban los puntos kilométricos.

Km. 56.—Villanueva de la Jara. Importante por su producción de champiñón, la más rica del país. Es un punto conflictivo por la intersección con la Nacional 310, Ciudad Real-Valencia, y con la CU-821. Pero, por suerte, al menos el piso está en buen estado y perfectamente señalado.





Bello panorama de asfalto en ruta hacia Cuenca. Ojo a la inexistencia de arcén.

Km. 64.—Zona de pinares, en la que hemos observado la continuidad de postes del MOPU. Estamos en el acceso a la localidad de El Peral.

COINCIDENCIA CON LA N-III

Km. 71.—Motilla del Palancar. Es un tramo común, peligroso, con la Nacional III en su kilómetro 200. Por tanto, hay que extremar aquí la precaución, ya que las intersecciones lo requieren.

Km. 80.—Curva peligrosa con acceso a Gabaldón. Más adelante, rectas y, a un lado y otro de carretera, cereales. También pinares y encinas, que hacen un recorrido atractivo. Al terminar, de nuevo curvas, eso sí, bien señalizadas, y, por tanto, haciendo caso de las indicaciones, sin peligro.

Km. 91,400.—Almodóvar del Pinar. Es una travesía de un kilómetro, con una intersección de la CU-504 en una curva peligrosa. La señalización es a 60 y a 40, avisando de zona escolar. Subida con quitamiedos y zona en zig-zags aunque no pronunciados.

Km. 101.—Curva muy peligrosa e intersección con la comarcal a Monteaguado de las Salinas. Aviso de que es zona de deshielos.

Km. 108.—Acceso a Olmedo del Rey. A raíz de este punto, subida con un carril para lentos. También qui-

tamiedos. El piso está algo deteriorado, pero se realizan obras de mejora, con anuncio de firme provisional.

Km. 121.—Acceso a Villar del Saz de Arcas. Grandes rectas, aunque con badenes suaves. Más adelante, una bajada con curvas, quitamiedos y señal de prohibición de adelantamiento. Antes de llegar al km. 130, donde está la intersección con la CU-712, de Arcas y Valverde del Pinar, hemos observado que la carretera está parcheada, lo que despista algo, aunque en su favor cuenta con no tener un solo bache.

Km. 134.—Intersección con la Nacional 420, Córdoba-Tarragona, por Cuenca. Tramo peligroso que nos da pie al paso sobre el puente del ferrocarril Madrid-Valencia. Vemos una central de electricidad y nos adentramos de lleno en el polígono industrial de Cuenca, en el kilómetro 136, hasta el 137,400.

Km. 138.—Cuenca. El anuncio de la población específica «Nacional 420», y es sencillamente porque en este recorrido la Nacional 320 y la 420 caminan solapadas. Se atraviesan calles de la ciudad que son parte de la Nacional 320 y se busca la salida hacia Guadalajara y Burgos, que es donde termina esta Nacional, aunque nosotros finalizaremos el trabajo en esta bella tierra conquense.

Nono HIDALGO

Fotos: Mari Trini MALDONADO



Almodóvar del Pinar. Una travesía que dispone de una curva con cierto peligro.



Entrada a la ciudad de Cuenca. Esta avenida sigue siendo carretera.



Punto final de nuestro recorrido, en plena capital conquense.

Hay que visitar...

Albacete, de origen ibérico, llamada por los árabes Alt-basit, situada en la llanura de La Mancha alta, tiene edificios maravillosos, como la catedral, donde se venera a Nuestra Señora de los Llanos, la patrona de la ciudad; la ermita de San Antonio, el convento de las Justinianas, los palacios de la Diputación, Pino Hermoso y Casa de los Picos. En la visita no puede olvidarse su museo, situado en el parque.

Metidos de lleno en la Nacional 320, en Tarazona de la Mancha hay que detenerse para observar la Plaza Mayor, cuyo conjunto se levantó en el siglo XVII, y en la que se encuentra el Ayuntamiento, cuya inscripción señala el año de 1694, y la parroquia de San Bartolomé.

Entrando en la provincia de Cuenca no podemos dejar pasar por alto la plaza popular de Villanueva de la Jara, con su iglesia gótico-barroca, convento fundado por Santa Teresa. Y en Motilla del Palancar, su iglesia renacentista. Ya en la capital, innumerables monumentos, de los que destacamos su catedral, comenzada a construir inmediatamente después de la conquista, allá por el siglo XII. En su

interior, espléndidos detalles: el Triforio, la capilla de los Apóstoles, el arco de Jamete, el Claustro, la reja principal de la capilla mayor, los artesonados de la sala Honda y sala Capitular y las capillas del Espíritu Santo y de Caballeros.

También hay que visitar el Ayuntamiento, de estilo barroco; convento de las Petras, la casa museo Zabala, antes palacio de los Cerdán de la Landa; El Almudí, Casa de las Rejas y el palacio de la Diputación, sin olvidar los conventos de las Concepcionistas de la puerta de Valencia, Carmelitas o el de la Merced.

Punto y aparte son las famosísimas Casas Colgadas, que dan un aspecto pintoresco a Cuenca, que cuenta, igualmente, con la Ciudad Encantada, sitio natural de interés nacional, que se extiende sobre un área de 20 km. cuadrados en un impresionante conjunto de grandes moles rocosas, que han sido fantásticamente modeladas por lluvia, nieve, hielo, viento y aguas subterráneas. Está en plena serranía, concretamente en Villalba de la Sierra, ruta distinta a la realizada en esta ocasión por la Revista TRAFICO, pero por su interés hay que mencionarla.

Hay que degustar...

Estamos en Albacete y ya se sabe que uno de sus platos favoritos es el gazpacho manchego. Hay que sofreír las carnes antes de cocerlas y luego se mezclan con la cebolla, pimiento y tomate. Las carnes, preferentemente han de ser de la zona, como conejo, liebre, perdiz, torcal y codorniz. Es un plato delicioso. Y en los postres, hay que acordarse de los que llevan miel por fuerza. Para recuerdo, y aunque lo cierto es que quedan menos fábricas que antaño, la cuchillería.

En Tarazona de la Mancha, que es rica en agricultura y que forma parte de esa «Manchuela» albaceteña, hay que mencionar sus cereales y leguminosas. Está ahora transformándose en zona de regadío, ya que abundan las aguas subterráneas. No olvidemos aquí la tortilla de espinacas con pasas; los espárragos trigueros con cominos, las setas, las patas de cerdo en salsa, el palomo en salsa, el lomo con naranja y las morcillas de cebolla, terminando con el «angelorum», con huevos, café y azúcar; los bollos de sartén y el bizcocho de la zona.

Y en Cuenca, descubrirse. Entre los platos típicos hay que citar el «zarajo», cordero al horno y a la caldereta picante y sabroso; morteruelo, trucha al horno, cangrejos y chuletas al sarmiento. En repostería, el «alajud», con nueces, miga de pan y miel de romero.

Un 30 por 100
de los españoles
tienen problemas
de movilidad

VIVIR ENTRE OBSTÁCULOS



Bordillos altos, escalones, vehículos aparcados en las aceras, autobuses con los escalones de acceso muy altos, alto precio de las adaptaciones, etcétera, constituyen una seria problemática para un colectivo de españoles, alrededor del 30 por 100, que por diversas causas tienen problemas de movilidad. La falta de sensibilidad de la sociedad y de la mayoría de las Administraciones hace que las soluciones dadas sean muy escasas.

LA Constitución Española establece que los poderes públicos deberán garantizar a todos los ciudadanos una serie de derechos: a la libertad de circulación, al trabajo, al disfrute de las actividades de ocio, cultura y tiempo libre; es decir, a la integración social y a la participación activa en la comunidad. Son muchas las personas que debido a una situación temporal o permanente de movilidad reducida y a la configuración urbanística, arquitectónica y de transportes de nuestras ciudades no pueden relacionarse con su entorno y sus semejantes.

Los fríos datos estadísticos, según fuentes del Instituto Nacional de Servicios Sociales (IN-SERSO), nos indican que alrededor del 30 por 100 de la población española tiene problemas de movilidad y transporte. Un 10 por 100 de los españoles presentan diferentes grados de discapacidad; aproximadamente el 13,5 por 100 de la población supera los sesenta y cinco años y a ellos hay que sumar una serie de personas que en un momento dado presentan situaciones temporales de movilidad reducida —embarazadas, accidentados, conductores de cochecitos de bebé, etcétera—, que les impiden desplazarse con total autonomía.

En el año 2000, un 15 por 100 de los españoles tendrá más de sesenta y cinco años; además, la esperanza de vida es cada vez más larga —hemos comenzado a hablar de la cuarta edad (los mayores de setenta y cinco años)—, con los consiguientes problemas de invalidez, enfermedades crónicas y minusvalías que se producirán. Si a ello unimos el constante incremento de los accidentes de tráfico y sus tasas anuales de invalidez, las previsiones de futuro son poco optimistas.

La vida cotidiana de estas personas se desarrolla en un mundo pensado para seres sin problemas físicos y tienen que superar constantemente una serie de

obstáculos y problemas. Muchas son las reivindicaciones de este colectivo, en su lucha por la eliminación de barreras, pero todos coinciden en que su principal enfrentamiento es con una barrera cuyo origen está en la falta de sensibilidad social. Los logros son escasos, pero de poco sirven los bordillos rebajados, las rampas, si, como muchos minusválidos nos han manifestado, «aparcen los coches delante o encima de la acera, y para cruzar tenemos que desplazarnos muchos metros hasta encontrar un hueco». Otra de las «costumbres» que más críticas merece es la de aparcar en los espacios reservados para los vehículos de minusválidos autorizados.

“

Se alienta a los Estados miembros a que adopten una política que garantice a las personas con discapacidad el acceso a todos los edificios e instalaciones públicos nuevos, viviendas y sistemas de transporte públicos

Naciones Unidas. Programa de Acción Mundial para las personas con minusvalía

TRANSPORTES, EL GRAN PROBLEMA

Una vez que una persona con movilidad reducida ha podido superar las barreras de su vivienda (capítulo que merece un trabajo independiente) y se encuentra en su portal, debe enfrentarse a uno de los problemas más importantes y conflictivos: el de la accesibilidad a los distintos medios de transporte.

Al hablar de transportes tenemos que distinguir entre el urbano y el interurbano y sus dos modalidades, colectivo e individual. En primer lugar, analizaremos el transporte urbano en todas sus vertientes: privado, colectivo y especial.

El transporte privado es el que está más desarrollado, por que ha sido el propio individuo el que ha tenido que dar respuesta a sus necesidades.

En el mercado existen diversos tipos de mandos y equipamientos homologados, acordes con la normativa vigente —Real Decreto 2275/85 del Ministerio del Interior—, que pueden incorporar a sus vehículos los conductores con discapacidad. Las adaptaciones pueden afectar a la conducción, el asiento del con-

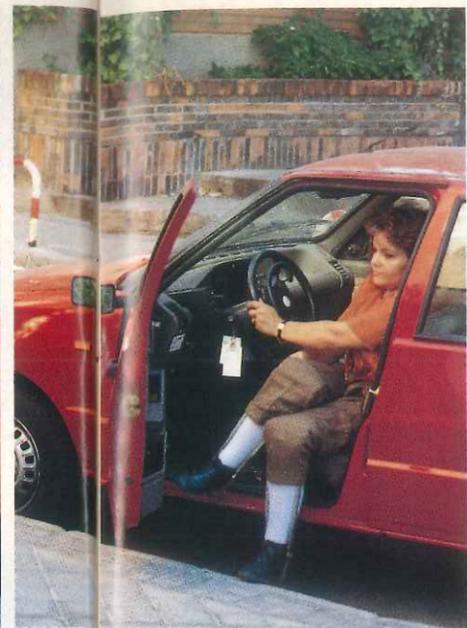
ductor, los frenos, el embrague, los mandos, la caja de cambios y la accesibilidad a vehículos, de acuerdo con las aptitudes psicofísicas del conductor. Así, existen preseletores del cambio de velocidades en el pedal del embrague, embrague automático, desplazamiento del pedal de aceleración, acelerador en el volante, pomo en el volante, etcétera. Como pasajeras, las personas con deficiencias físicas pueden incorporar adaptaciones tales como plataformas elevadoras, dispositivos giratorios del asiento, anclaje de sillas de ruedas, rampas... El gran problema es que este colectivo, mayoritariamente dependiente de pensiones y subsidios, tiene que hacer frente al alto precio de un vehículo, y además añadir el coste de las adaptaciones, que está entre las 150.000 y las 200.000 pesetas.

ADAPTACION DE AUTOBUSES

En materia de transporte urbano colectivo, debemos analizar las adaptaciones del material móvil de las líneas urbanas de autobuses: eliminación de escalones, plataformas elevadoras, anclajes para sillas de ruedas, vehículos con el suelo bajo, etcétera.

Lo normal es que estas adaptaciones no se efectúen en todos los autobuses, sino en algunas unidades de las líneas más utilizadas por los minusválidos, coincidentes con centros de estudio, de trabajo, de rehabilitación, etcétera. Varios Ayuntamientos (Barcelona, Bilbao, Valencia y Zaragoza, entre otros) han implantado estos tipos de adaptaciones en alguna de sus líneas, aunque son experiencias puntuales, descoordinadas entre sí y no siempre satisfactorias.

Al hablar del transporte colectivo existen diferentes criterios. Para Jesús N. Fernández, consejero técnico de relaciones con la CEE del INSERSO, «el grado de satisfacción de los usuarios es muy alto. Y las experiencias apuntan a que es una vía a desarrollar». Por su parte, fuentes de la Federación Española de Municipios (FEMP) afirman que «en los Ayuntamientos se desestima de manera



Como puede apreciarse en esta secuencia, una persona minusválida debe realizar muchas maniobras para introducirse en un vehículo.



generalizada la inclusión de unidades adaptadas en líneas ya en funcionamiento porque, lógicamente, los ritmos de velocidad van a disminuir y no se acepta por el resto de los usuarios. Lo que se está haciendo es montar líneas de autobuses con itinerarios especiales».

La otra alternativa es el transporte especial, también denominado puerta a puerta. Muchas son las experiencias existentes, la mayoría financiadas por organizaciones no gubernamentales: ONCE, Cruz Roja, Cáritas, FRATER, diferentes asociaciones de minusválidos, aunque también el INSERSO posee alguna línea de este tipo. El transporte puerta a puerta está muy desarrollado, porque proviene de la necesidad que han tenido los centros de educación espe-

La accesibilidad al transporte colectivo presenta muchas dificultades para las personas con problemas de movilidad.

TAXI ADAPTADO

Un paso muy importante en la problemática del transporte de personas minusválidas en sillas de ruedas acaba de darse con la presentación, en Madrid y Barcelona, de un nuevo tipo de taxi, conocido como «eurotaxi», adaptado a las necesidades de este colectivo.

La fundación ONCE y la empresa Nissan Motor Ibérica, S. A.—promotoras de este proyecto—, firmaron un acuerdo de creación de la Sociedad FUNDOSA-Eurotaxi, S. A., para su gestión, investigación, desarrollo y comercialización. En palabras de Rafael de Lorenzo, director de explotación financiera de la ONCE y diputado socialista de la asamblea de Madrid, «si el proyecto funciona bien, como esperamos, puede ser una de las grandes soluciones

para el transporte de minusválidos».

El vehículo—modelo Praire, de Nissan—ha sido adaptado a las necesidades del transporte de minusválidos mediante una serie de modificaciones: rebaje del nivel del suelo para instalar una rampa, sistema de seguridad para anclar la silla de ruedas, cinturones especiales, elevación del techo del vehículo, asientos traseros abatibles, etcétera. La polivalencia de su uso es total, especialmente transformado para el transporte de personas minusválidas en silla de ruedas, pero también puede ser utilizado por personas no minusválidas, o para el traslado de grandes bultos, carritos de bebé, etcétera. Además, conserva la apariencia de un turismo de serie, sin que a simple vista presente diferencias, lo que es una característica destacada por Rafael Lorenzo. «No llama la

atención, pues a nadie le gustaría que dijeran "mira el coche de los cojos".»

El número de vehículos estaría determinado por la demanda real de este servicio. Por el momento se han fabricado diez unidades y se trabaja a un ritmo de producción de seis vehículos al mes.

Para el director de explotación de la ONCE, «lo ideal sería tener una flotilla de estos coches en cada ciudad, para que si lo necesitas, puedas pedir un vehículo adaptado. ¿Que lo pide un minusválido? Se utiliza para este fin. ¿Que no? El taxi sigue funcionando con normalidad». Además, afirmó que «tal y como está montada la ciudad, la idea de lanzar autobuses municipales para minusválidos es una barbaridad, desde el punto de vista de racionalidad económica. Pues adaptar los autobuses y encontrarte con bordillos no rebajados, coches mal aparcados..., por eso hay que ir a unos servicios específicos, a unos servicios puerta a puerta, con una dotación de vehículos adaptados, como el eurotaxi».

Otro de los temas prioritarios, según Rafael de Lorenzo, es el de conseguir un sistema de bonotaxi. Algunos Ayuntamientos y la Comunidad de Madrid en estos momentos lo tienen, pero «es un bono muy restrictivo, de acuerdo con la capacidad económica y el tipo y grado de minusvalía» y se quiere que esta prestación se extienda a todos los minusválidos, «aunque estén trabajando», porque «no queremos un servicio a la persona precaria, sino un servicio que facilite el transporte a los minusválidos».

El eurotaxi, una buena solución



“ Los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos

Constitución Española. 1978. Artículo 49

cial y rehabilitación de resolver el problema de traslado de sus usuarios. Es el sistema preferido por las personas discapacitadas. Al referirse a él, los minusválidos afirman que «es el que más comodidad les aporta», aunque muchos preferirían el transporte colectivo de las líneas urbanas convencionales, al redundar en la integración que tanto buscan.

TRANSPORTE INTERURBANO

Los logros en este campo son muy escasos. A la falta de adaptación y difícil accesibilidad a autocares, trenes, aviones y barcos, hay que unir el importante problema de las barreras urbanísticas que presentan las estaciones de ferrocarril o de autobuses, puertos y aeropuertos.

Normas internacionales y nacionales, además de las desarrolladas por las propias compañías, son las que regulan las adaptaciones y la condiciones mínimas que deben cumplir.

TODOS IMPLICADOS

¿Qué es lo que están haciendo las Administraciones para resolver esta problemática? Dentro de la Administración Central, el Ministerio de Asuntos Sociales, concretamente el INSERSO, juega un papel muy importante, al ser el organismo encargado de gestionar los sistemas de protección a las personas con movilidad reducida, mediante los subsidios y ayudas contemplados en los Planes Anuales de Ayudas a Disminuidos. No podemos olvidar al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y al de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en esta materia.

Igualmente, existen una serie de medidas que provienen del área fiscal (Ministerio de Economía y Hacienda), como la reducción del IVA del 33 al 12 por 100 en la adquisición de vehículos que vayan a ser utilizados por minusválidos, aunque ellos puntualizan que el precio de las adaptaciones absorbe este descuento. Además, en la última Ley 7/89 de Prórroga de Presupuestos, se modifican algunos aspectos del IRPF y se incluye



Uno de los tipos de dispositivos que facilitan el manejo del coche.

como concepto deducible de la base imponible un 10 por 100 de la misma, siempre que no rebasen las 200.000 pesetas, para aquellos minusválidos que tengan problemas de accesibilidad.

El papel del Ministerio de Asuntos Sociales es trasladable en aquellas Comunidades Autónomas que tienen transferidas las competencias (Galicia, País Vasco, Valencia, Canarias, Cataluña y Andalucía) a las consejerías competentes.

CUESTION LOCAL

Pero la gran protagonista es la Administración Local. A ella corresponde la adaptación y accesibilidad al transporte urbano colectivo, la reserva de plazas de aparcamiento para vehículos de minusválidos (una plaza de aparcamientos para minusválidos por cada 100, han «olvidado» incluir el término o fracción) y la expedición de tarjetas de aparcamiento, aspectos en los que hay que conseguir modificar los criterios.

En estos momentos, la FEMP, consciente de la necesidad de aunar y coordinar criterios y de clasificar las ordenanzas municipales en estos aspectos —hasta ahora los problemas suelen rebotar de unas concejalías a otras—, está elaborando un estudio, bajo la dirección de dos técnicos, uno en movilidad y transporte y otro en suspensión de barreras arquitectónicas y urbanísticas, con el objetivo de unificar criterios y adaptarlos a realidades concretas, diseñando



No siempre respetamos esta placa de aparcamiento reservado.

campos de actuación y realizando un seguimiento de la situación y de su evolución.

Las encargadas de este estudio afirman que la problemática de las personas con movilidad reducida hay que enfocarla «desde el punto de vista de la calidad de vida y no como un problema de minorías».

Jesús N. Fernández, consejero técnico del INSERSO, asegura que «hay que concentrar esfuerzos y llegar a acuerdos, reforzando las finanzas de los Ayuntamientos en esta línea, porque no se trata de decir a las administraciones locales que esas competencias son tuyas y tú te las entiendas», al mismo tiempo que afirmaba que «el INSERSO tiene experiencias muy negativas. Muchas ofertas de

“

Al objeto de facilitar la movilidad de los minusválidos, en el plazo de un año se adoptarán medidas técnicas en orden a la adaptación progresiva de los transportes públicos colectivos. Por los Ayuntamientos se adoptarán las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a los minusválidos con problemas graves de movilidad

Ley de Integración Social de los Minusválidos. 1982. Arts. 59 y 60

convenios hechas a Ayuntamientos no se han llegado a materializar, a pesar de que el 75 por 100 de los gastos se los sufragaba el INSERSO, porque en muchos casos no hay voluntad política».

COBERTURA LEGAL

Desde el punto de vista legal, tenemos que hacer referencia obligada a la Ley de Integración Social del Minusválido, conocida como LISMI, aprobada el 7 de abril de 1982. Las críticas aumentan cuando se hace referencia al artículo 59, según el cual «en el plazo de un año se adoptarán las medidas técnicas en orden a la adaptación progresiva de los transportes públicos colectivos», y pasados ocho años los logros son muy escasos.

La LISMI, en palabras del consejero técnico del INSERSO, «no es muy concisa ni concreta; establece una serie de generalidades que evidencian la necesidad de un Real Decreto que regule todas las competencias». En este mismo sentido se manifestaron fuentes de la FEMP: «La legislación a nivel nacional tiene un cumplimiento irregular, y sus actuaciones y normas no están claramente establecidas».

Además de este futuro proyecto de desarrollo de la LISMI, hay que mencionar los trabajos que se están elaborando en el seno de la CEE. Al Consejo de Ministros se le va a proponer una directiva en materia de movilidad y transporte. Sería la primera vez que la CEE estableciera una normativa en este sentido y que además tendría que ser trasladada a la normativa nacional de todos los Estados miembros y esto es, según Jesús N. Fernández, «un gran reto que nos puede movilizar».

Pero este trabajo, todavía escaso, de las administraciones no será suficiente mientras amargamente un minusválido nos afirma «que algunos taxistas no paran cuando ven una silla de ruedas». Las mejores herramientas para eliminar barreras pueden ser la solidaridad y la concienciación social.

Mercedes LOPEZ
Fotos: José RUBIO

NUEVA NORMATIVA PARA LA OBTENCION DE LOS PERMISOS DE CONDUCCION



NUESTRA progresiva incorporación a la Comunidad Económica Europea va transformando poco a poco muchos aspectos de la vida diaria. Ahora le ha tocado el turno a las pruebas para la obtención del permiso de conducir. El pasado 29 de junio se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Orden del Ministerio de Interior que recoge en veinticinco artículos las nuevas medidas que adoptan nuestras normas a las de la CEE, y que actualizan, a la vez, la normativa en este ámbito.

Para hacer efectiva esta adaptación, se han introducido modificaciones en temario, pruebas, edad, acondicionamiento y accesorios de los vehículos, así como elementos de seguridad para conductores y pasajeros.

ACCESO DIRECTO

Una de las novedades más importantes es la posibilidad de acceder directamente a los permisos de las siguientes clases: B-2, para conducción de turismos de servicio público cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.500 kg., y los destinados a servicios urgentes; C-2, que habilita a conducir vehículos articulados y camiones con peso máximo autorizado superior a 16.000 kg., y D, que autoriza a conducir autobuses y vehículos articulados destinados al transporte de personas. Antes, para poder obtener los permisos citados era necesario tener previamente los de clase inferior y, además, una determinada antigüedad en ellos.

El día 30 de junio entró en vigor una Orden del Ministerio de Interior que ha modificado la normativa sobre la obtención de permisos de conducir, asimilándonos en tal sentido a la Comunidad Económica Europea y adaptándonos a las necesidades de hoy. Acceso directo a ciertos permisos, disminución de la edad mínima para obtenerlos y acondicionamientos de vehículos destinados a la enseñanza son las principales novedades.

Otro de los efectos de la nueva disposición es rebajar la edad mínima de acceso a permisos que siempre han estado restringidos a personas mayores de 18 años. Así, por ejemplo, en estos momentos existe la posibilidad de obtener el permiso C-1 a los 18 años, aunque queda restringido a la conducción de camiones cuyo peso no exceda de 7.500 kg., o el B-2, sin poseer un año de antigüedad en el B-1. Esto supone la posibilidad de acortar hasta en tres años la edad mínima requerida para los titulares de estos permisos.

Otra novedad hace referencia a la obtención del Certificado de Aptitud Profesional, tras realizar un curso que posibilita acceder al C-1 y C-2 a los 18 años y al D

a los 21, sin necesidad de experiencia previa. Estos cursos, de momento, quedan pendientes de regulación.

NUEVAS PRUEBAS

Al mismo tiempo se incorpora una tercera prueba teórica para los permisos B-2, C-1, C-2 y D sobre reglamentación específica aplicable a conductores y vehículos. El temario de esta prueba variará dependiendo del permiso solicitado: servicio de urgencia y transporte de viajeros en automóviles ligeros de alquiler con conductor, para el B-2; transporte de mercancías, para el C-1 y C-2, y transporte colectivo de viajeros, para el D.

Se ha aumentado el temario en la parte del teórico que se refiere a normas y señales; en concreto, se ha añadido la normativa sobre «Vehículos especiales» destinados a obras públicas y tareas agrícolas.

En la parte práctica, se ha pretendido singularizar las pruebas, en orden al tipo de vehículo para el que autoriza el permiso. Así, las pruebas para el C-1 se centran en camiones rígidos y las del C-2 exigen destreza en el manejo tanto de camiones rígidos como de vehículos articulados. La práctica habitual con anterioridad era que el vehículo de examen del D, es decir, un autobús, sirviese para obtener a la vez el C-2.

Todas estas modificaciones han hecho posible la existencia de múltiples posibilidades para acceder a las distintas clases de permisos. Según explica José Antonio Pe-



Las pruebas prácticas para la obtención del C-2 deberán hacerse con camión articulado.

ñas, jefe de Área de Formación Vial de la Dirección General de Tráfico, se consigue una adaptación más efectiva a la realidad de la conducción, sobre todo de camiones, al exigírsele al alumno tanto el dominio de camiones rígidos como articulados.

CONducir AUTOBUSES

A la regulación del permiso de clase D se le ha dado una trascendencia mayor en atención a las especiales características del transporte, que, no obstante, aún debe ser objeto de una regulación más estricta y rigurosa a medio plazo, opinión que comparten tanto la Administración como José Miguel Báez, presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas.

Con la aplicación de la Orden han quedado fijadas cuatro opciones para acceder a este permiso:

a) Cuando el conductor tiene 21 años y carece de experiencia, puede obtenerlo, pero le autorizará a conducir autobuses sólo en trayectos de corto recorrido; es decir, que no excedan de cincuenta kilómetros.

b) Cuando el futuro conductor tiene 21 años y posee experiencia en la conducción de camiones con peso autorizado superior a 3.500 kg., el permiso le habilitará a conducir autobuses de largo recorrido.

c) Antes de los 21 años, teniendo una antigüedad de un año en el C-1 y experiencia en la conducción de autobuses de corto recorrido, autorizándole el permiso a conducir en trayectos de largo recorrido.

d) Antes de los 21 años, mediante la superación de un curso pendiente aún de regular y que impartirá la Dirección General de Tráfico, mediante el que se podrá obtener el Certificado de Aptitud Profesional.

ACONdICIONAMIENTOS MAS SEGUROS

La Orden recoge, en uno de sus capítulos, las características de los vehículos a utilizar en las pruebas. Así, las personas



Desde el 17 de septiembre los vehículos destinados a la enseñanza deben ir provistos de dos espejos exteriores a cada lado.



El pedal del acelerador es obligatorio en el doble mando del profesor.

que se vayan a examinar para el A-1 y A-2 deberán hacerlo provistos de los cascos reglamentarios.

El acelerador ha quedado incluido en el doble mando que deben tener todos los vehículos destinados a la conducción. Hasta ahora este pedal era potestativo.

Al mismo tiempo, se ha extendido la utilización del cinturón de seguridad a los ocupantes de los asientos traseros durante el tiempo que dure la realización de las pruebas de aptitud.

Los turismos que se usen deben tener cuatro puertas, si bien se permite que se sigan usando los de dos que estén actualmente en circulación.

El artículo veinte obliga a que los coches de autoescuela estén provistos de dos espejos exteriores a cada lado; es decir, cuatro en total. Esta medida tiene como finalidad adaptarse a las necesidades actuales de la circulación, y a la vez razones de mayor seguridad.

Todas estas modificaciones, aunque entraron en vigor al día siguiente de publicarse en el BOE, van a tener una aplicación progresiva para que las escuelas de conductores se puedan ir adaptando poco a poco a las novedades, según un acuerdo al que llegaron representantes de este colectivo y de la Dirección General de Tráfico.

El día 17 de septiembre, fecha límite para poner en práctica todas las novedades, los alumnos que pasen con éxito estas pruebas estarán en condiciones de circular con más seguridad.

Teresa G. GONZALEZ
Fotos: José RUBIO

Obtener un permiso costará más, pero se notará en el aprendizaje

Autoescuelas mejor dotadas

Las Escuelas de Conductores son el colectivo al que más directamente atañe la aplicación de esta disposición y, en menor medida, a los alumnos. En este sentido, la Confederación Nacional de Autoescuelas estudió la nueva normativa y sus consecuencias en una reunión celebrada a finales de julio.

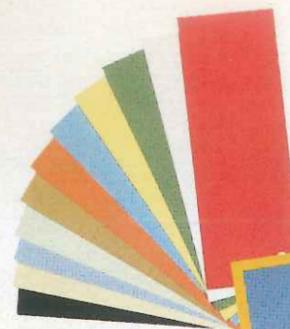
Para José Miguel Báez, presidente de la Confederación, «estos cambios tienen dos caras, como las monedas». En el lado negativo situaría la falta de una prueba abierta al tráfico en los exámenes de motocicletas y la inexistencia de pruebas para obtener la licencia de ciclomotor, así como la posibilidad de acceder directamente al permiso de la clase D que permite conducir autobuses y vehículos articulados para el transporte de personas; para él, «sería indispensable exigir experiencia en otros permisos, dadas las singulares características que requiere la conducción de este tipo de automóviles».

Sin embargo, considera muy positiva esta normativa en lo que se refiere a exámenes para permisos de categoría

superior (C-1 y C-2), diferenciándolos y adaptándolos a las necesidades actuales. Esto, junto con la posibilidad de obtener a los 18 años el C-1, restringido a camiones de hasta 7.500 kg., es lo mejor de la Orden, a juicio de José Miguel Báez.

No duda el presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas en reconocer que a partir del 17 de septiembre los centros dedicados a la enseñanza de la conducción van a tener que estar mejor dotados. Necesitarán poseer dos camiones, un trailer, un autobús, dos turismos (uno de longitud inferior a cuatro metros y otro superior) y dos motocicletas. Todo este parque automovilístico, indudablemente, va a tener un coste más elevado y que, en parte, recaerá en el alumno; pero también va a tener una recuperación social positiva, pues el aprendizaje va a estar más adaptado a la realidad y el tráfico va a ser más seguro.

T. G.



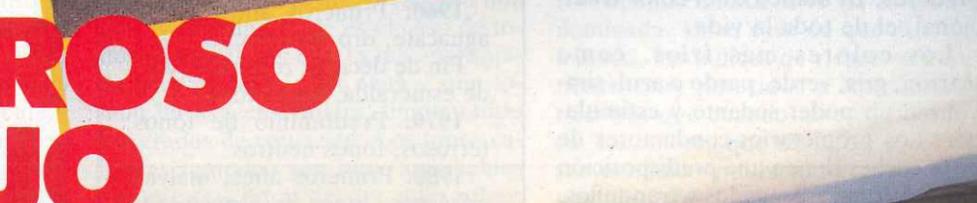
Puede reflejar el carácter del conductor y condicionar la visibilidad del vehículo

En la actualidad, adquirir un vehículo es decidir entre una numerosa variedad de modelos, marcas, cilindradas y colores. Respecto a este último factor, hay que tener en cuenta dos apreciaciones: la primera, que su elección refleja una determinada actitud hacia el hecho de conducir y, la segunda, que el color por sí mismo, independientemente de cualquier otro condicionante, representa un índice de riesgo derivado de su mejor o peor percepción.

EL PODEROSO INFLUJO DEL COLOR



La luz solar ejerce una decisiva influencia en la visibilidad, aumentando o disminuyendo el índice de riesgo, como puede apreciarse en la secuencia.





Los tonos gris y negro se camuflan en el asfalto, mientras que el color rojo y el blanco ofrecen una distinción mayor.

NUESTRO color preferido tiene una simbología que refleja nuestra forma de ser personas: carácter, sentimientos, etcétera. Transportado esto al vehículo, el color de éste, en la mayoría de los casos, transmite un estilo de conducir.

El rojo es el color rey de la velocidad. Al estar dentro de la gama caliente, simboliza la fuerza vital, encarnando al mismo tiempo el ardor, la belleza, la fuerza impulsiva, libre y triunfante, y el poder de la fascinación. Es el tono de las personas impulsivas, enérgicas, triunfadoras y activas. Si en el transcurso de un viaje nos dedicásemos a observar qué color predomina entre los vehículos de esos conductores que circulan de forma nerviosa, acelerando y frenando constantemente, a velocidad excesiva, efectuando adelantamientos bastante arriesgados o no haciendo uso de la señalización adecuada, nos sorprendería comprobar que la norma general es que su color sea rojo o negro.

Efectivamente, el negro es otra de las tonalidades que atrae a un tipo de compradores amantes de la velocidad y del riesgo; también suele ser color de elegantes y presuntuosos, hechizados por el lujo, el boato y la apariencia. No en vano, los fabricantes de modelos deportivos los realizan, sobre todo, en tres tonos de color: rojo, negro y blanco, aunque este último tiene un espectro más amplio de compradores. El blanco es el color tradicional, el de toda la vida.

Los colores más fríos, como marrón, gris, verde, pardo o azul, simbolizan un poder sedante y estimulador. Los propietarios-conductores de estos coches tienen una predisposición a concluir más sosegados y tranquilos, creando menos situaciones de peligro y respetando las normas de circulación.

Por supuesto, lo anterior no es absoluto, pero sí es cierto que aspectos generales de nuestro carácter se pueden deducir de nuestros gustos en colores.

Tendencia en la popularidad de colores de automoción

Antes de los 50: Negro, burdeo oscuro.

1950: Primeros años; verde pálido, rosa beige, gris azulado.

Fin de década; rosa vivo, turquesa, tangerino.

1960: Primeros años; verde aguacate, oro verdoso.

Fin de década; rojo rubí, verde esmeralda, azul zafiro.

1970: Predominio de tonos terrosos, tonos neutros.

1980: Primeros años; malvas grisáceos, tonos de aspecto rosado.

Fin de década; colores opulentos con tendencia hacia el amarillo.

Futuro: Colores metálicos, plomizos con reflejos púrpúreos.

AUTO, PAISAJE Y LUZ

Junto a este importante significado del color, existe otro estudio que refleja cómo el tono del vehículo puede influir de forma objetiva en la siniestralidad.

Según este estudio llevado a cabo por el Instituto Tecnológico de la Seguridad MAPFRE, en colaboración con la empresa Glasurit, el color de un vehículo, junto con la luz y el paisaje, forman una simbiosis en la que el primero puede resultar más o menos visible al ojo humano. La importancia de la percepción del color y los efectos que provoca en la persona aumenta si lo que se pone en juego es la propia vida de los ocupantes del automóvil.

Para llevar a cabo el experimento se eligieron veintiún grupos de color, representativos de las carrocerías que tienen las marcas más vendidas en España, poniéndose todos ellos en contraste sobre diez fondos puros de color, representativos de la gama cromática paisajística de la península, y usando en cada caso dos tipos de luz

diferentes. Junto a lo anterior, se tuvieron en cuenta otros factores que también alteran la percepción del color, como son la trayectoria y la velocidad de la luz, en cuanto a que modifican las distancias necesarias para permitir un tiempo de respuesta del conductor.

Los resultados apuntan a que el color del vehículo posee una influencia «objetiva» en la siniestralidad, como

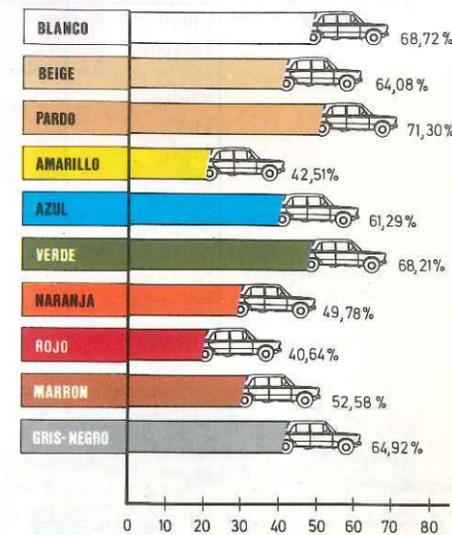
función inversa al índice de visibilidad del mismo. A más visibilidad, menor siniestralidad, y viceversa. Así, por ejemplo, se desmitifica la idea de que el blanco sea el color que más se ve, puesto que en conducción diurna presenta un contraste entre coche y paisaje de grado medio, mientras que amarillos y rojos tienen excelentes condiciones de visibilidad.

LA MUTACION DEL COLOR

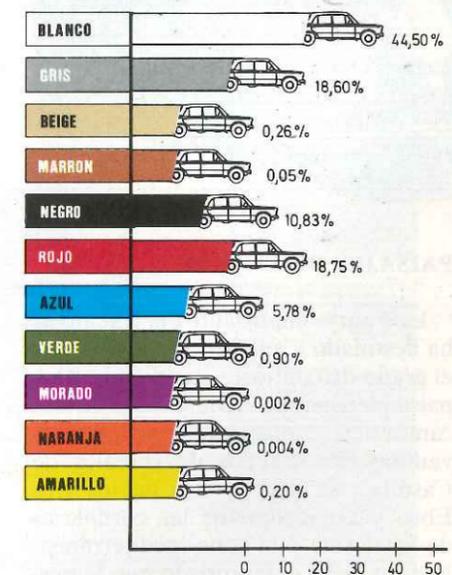
Al amanecer y al atardecer, ciertos colores toman características de tonos que, al incidirles la luz, presentan una peor visibilidad. Este es el caso de tonos verdes, a los que la luz anaranjada hace oscuros, y los azules, que toman un aspecto violeta, empeorando sus grados de contraste. Los tonos cálidos tampoco son muy apreciables durante esas horas del día, pues sufren un mimetismo, confundiendo con el paisaje; es el caso de amarillos, anaranjados y rojos. Esos dos efectos, unidos al posible deslumbramiento que en esos momentos tiene el conductor, hacen que el riesgo aumente considerablemente.

Durante la noche, la visibilidad va-

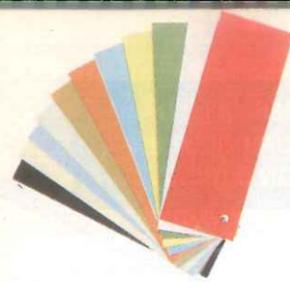
FACTOR DE RIESGO MEDIO ASOCIADO A UN COLOR EN CONDUCCION DIURNA



VENTAS DE VEHICULOS SEGUN COLOR



La moda es un factor altamente determinante en la elección del color en nuestro automóvil.



ACCIDENTES CON VICTIMAS POR MESES EN FUNCION DE LA LUMINOSIDAD DURANTE 1988

Meses	Pleno día	Crepúsculo	Noche con iluminación pública		Sin iluminación pública	TOTAL
			Suficiente	Insuficiente		
Enero	3.432	342	2.029	486	1.335	7.624
Febrero	3.839	257	1.696	386	1.178	7.356
Marzo	4.871	356	1.634	390	1.213	8.464
Abril	5.121	316	1.475	313	1.059	8.284
Mayo	5.847	367	1.347	310	1.031	8.902
Junio	6.499	350	1.267	323	976	9.415
Julio	7.028	460	1.351	366	1.204	10.409
Agosto	6.291	419	1.267	395	1.417	9.789
Septiembre	5.358	395	1.606	396	1.262	9.017
Octubre	4.802	486	2.216	515	1.480	9.499
Noviembre	4.055	424	2.155	467	1.515	8.616
Diciembre	4.016	397	2.320	561	1.686	8.890
TOTAL	61.159	4.569	20.363	4.908	15.356	106.355

Durante los primeros años del automóvil, el negro era casi el único color con que se fabricaba.



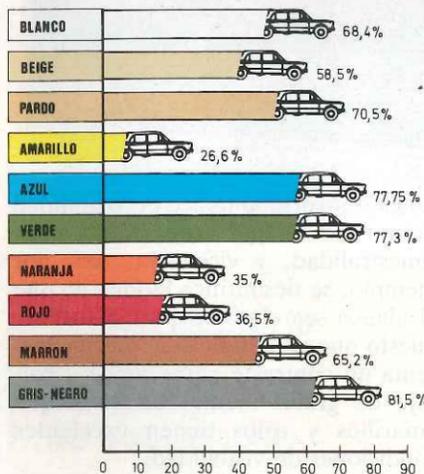
PAISAJES DE ESPAÑA

Una parte importante del trabajo se ha destinado a analizar la visibilidad y el grado de contraste atendiendo a los paisajes concretos, como las praderas cantábrica y atlántica, el regadío levantino, los campos de cereales de Castilla, las depresiones de los ríos Ebro y Guadalquivir, las cordilleras de la meseta y la zona mediterránea. Incluso se ha comprobado que la percepción de los colores varía según la estación anual. Por ejemplo, un bosque de hoja caduca (roble, haya, olmo) en primavera presenta más riesgo para colores como el pardo, mientras que en otoño los que suponen más riesgo son los grises, negros y verdes, en detrimento de anaranjados y rojos.

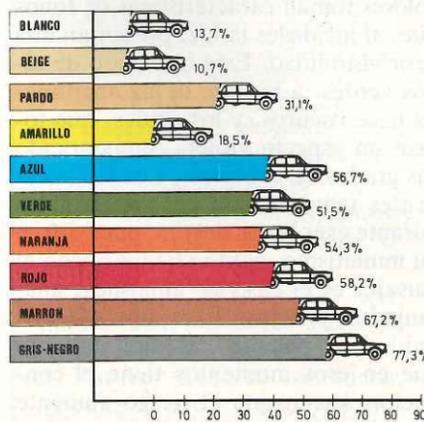
En cuanto a las preferencias, los españoles se decantan por el blanco con diferencia al resto de la gama. Le siguen los tonos gris y rojo, y, algo más alejado, el negro. Por debajo de estos cuatro colores y muy distanciados se encuentran el resto de las tonalidades: azules, verdes, amarillos, etcétera.

FACTOR DE RIESGO ASOCIADO A UN COLOR EN CONDUCCION NOCTURNA

VIA ILUMINADA



VIA NO ILUMINADA



Estas preferencias varían según los países, tradiciones o formas de vida. Así, por ejemplo, en Europa los colores más populares son, por este orden, rojo, azul y verde, mientras que en Estados Unidos predominan marrones, blancos, grises y azules, y en Japón, el país donde se crea una mayor variedad de colores para el automóvil, las preferencias se inclinan por el rojo, el gris y el azul.

COLORES DE MODA

El color de los coches ha variado con las modas y los cambios en la forma de vida. Hasta mediados de los años cincuenta, la mayoría de los pocos coches que veíamos por nuestras calles eran negros sobre todo, y algunos burdeos y verde oscuro. Cuando llegan los años cincuenta la gama se diversifica en verdes pálidos, rosas, beiges, gris azulado y turquesa entre otros; son tonos discrecionales, sin nada que ver con las modas del momento. Los prodigiosos años sesenta vieron surgir los movimientos ecologistas que trasladaron a los vehículos los tonos propios de la naturaleza, como verdes y amarillos. La importancia que durante los setenta empezaron a tener los diseños de ropa y decoración se reflejó en el color del automóvil, que ya era una de los objetos más de moda por aquellos días.

Durante los recientes años ochenta hicieron furor tonos como malva grisáceo y aspecto rosáceo, junto a otros más opulentos con tendencia hacia el amarillo. En un futuro, la gama de color se abre a tonalidades metálicas y plomizas con reflejos purpúreos, todo ello propiciado por las aplicaciones informáticas a los laboratorios.

Teresa G. GONZALEZ

VERANO 90

128 accidentes y 133 víctimas mortales menos que el verano pasado

DISMINUYEN LOS ACCIDENTES

Durante los meses de julio y agosto se ha confirmado el cambio de tendencia en la siniestralidad de nuestras carreteras que se inició en el mes de abril, coincidiendo con la entrada en vigor de la Ley de Seguridad Vial.

Así pues, en estos dos meses eminentemente vacacionales se han producido 1.011 accidentes mortales, que se han cobrado 1.286 vidas y otros 781 quedaban heridos de gravedad.



José RUBIO

Las campañas institucionales y los medios de comunicación han influido para que no se juntaran todos a la misma hora y en el mismo sitio.

Si bien se trata de cifras alarmantes, la realidad es que suponen una disminución, tanto de siniestros —128 menos— como de víctimas mortales —133 menos—, comparadas con las registradas en el mismo período que el año anterior. Incluso en el conjunto de lo que va de año, incluido el mes de agosto, los datos son igualmente esperanzadores ya que suponen una disminución del 6,2 por

100 en cuanto al número de accidentes, del 5,86 por 100 de víctimas mortales y del 5,10 por 100 de los heridos mortales, respecto a los que se produjeron en los ocho primeros meses de 1989.

SE ROMPIO LA TENDENCIA

A la probable influencia de la Ley de Seguridad Vial habría que añadir otras razones importantes

que han conseguido romper esa tendencia alcista de la accidentalidad que se venía constatando año tras año. Es el caso de la entrada en funcionamiento de numerosos tramos de autovía y de la mejora general que se está produciendo en nuestra red de carreteras y, por otra parte, la mayor concienciación social estimulada no sólo por las campañas institucionales sino por los propios medios de comunicación.

De hecho, esto último se ha notado especialmente en las grandes operaciones de salida y regreso, fechas en las que a pesar de que el parque de vehículos en movimiento se multiplica por 20 ó 30, el número de accidentes no ha superado, en general, la media diaria. Sin embargo, la siniestralidad se ha disparado durante los fines de semana del verano, protagonizados —en algunos casos con porcentajes superiores al 53 por 100— por jóvenes entre 18 y 25 años, en la costa, a horas nocturnas, coincidiendo con el alcohol habitual de las cenas o las juergas.

Por lo que a la fluidez de las carreteras se refiere, tanto las operaciones de salida —que se produjo en tres fases— como la de retorno —que se realizó en dos— no dieron lugar a problemas circulatorios. En algunos casos especiales de determinadas carreteras la circulación fue muy intensa, pero sin dar lugar a retenciones.

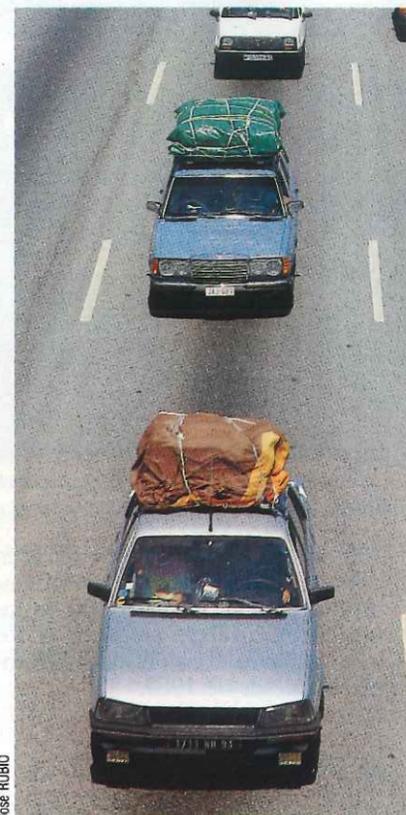
ADELANTAR EL REGRESO

Para Fernando Ortega, subdirector general de Seguridad Vial de la DGT, tanto las campañas institucionales como los Medios de Comunicación han influido en concienciar al usuario para que espaciara sus salidas. En el retorno aún se dieron menos problemas puesto que no se produce el inconveniente de la salida de estar obligatoriamente en una fecha determinada para alquilar el apartamento. «No tienen inconveniente en iniciar el regreso un día o dos antes puesto que ya están cansados de todo un mes de vacaciones; o bien prefieren estar en casa 24 horas antes de iniciar el trabajo diario, para ordenar las cosas, etcétera.» Los nuevos tramos de autovías y las variantes de las poblaciones han contribuido también a que no se produjeran retenciones. No obstante, han surgido problemas puntuales como el de los algodoneros andaluces, o algunos incendios que dieron lugar a cortes de carreteras, o bien los originados por los emigrantes portugueses en la población palentina de Magaz. A diferencia de otros años, en esta ocasión no se han originado grandes aglomeraciones en Algeciras por parte de los emigrantes marroquíes debido a que pusieron a su disposición más transbordadores y su llegada estuvo más repartida.

En Barcelona y Valencia las sa-

EVOLUCION DE LA ACCIDENTALIDAD						
Período	Julio-Agosto			Ocho primeros meses		
	1989	1990	Diferencia	1989	1990	Diferencia
Accidentes	1.139	1.011	-128 (-11,23 %)	3.362	3.153	-209 (-6,2 %)
Muertos	1.419	1.286	-133 (-9,37 %)	4.076	3.837	-239 (-5,86 %)
Graves	886	781	-105 (-11,85 %)	2.370	2.249	-121 (-5,10 %)

ACCIDENTES MORTALES JULIO-AGOSTO 1990			
COMUNIDAD	N.º accident.	N.º muertos	N.º herid. graves
Andalucía	148	176	107
Asturias	38	40	20
Aragón	45	67	50
Baleares	28	30	21
Canarias	33	37	16
Cantabria	9	10	3
Castilla-León	130	180	117
Castilla-La Mancha	98	134	79
Cataluña	122	162	111
Extremadura	37	44	30
Galicia	80	97	46
La Rioja	10	13	9
Madrid	51	57	47
Murcia	26	39	16
Navarra	15	18	11
País Vasco	40	47	26
Valencia	100	134	73
TOTAL	1.011	1.286	781



El tráfico de vehículos extranjeros y especialmente de portugueses y marroquíes, se añadieron al éxodo veraniego.

lidas y retornos fueron escalonados. No obstante, hay que señalar que en Martorell se produjo circulación lenta debido a las obras, mientras que en Tarragona se produjeron lluvias torrenciales, igual que en Almería, que obligaron a cortar alguna carretera durante el retorno. Pero en los desplazamientos habituales a las playas en la N-II (Norte), Mar Menor, Valencia y Málaga no se detectaron problemas. Quizá se ha observado un desplazamiento del turismo hacia el Norte, sobre todo a Galicia.

Así como en años anteriores, en Madrid se había registrado una salida muy fuerte y se observaba poco movimiento hasta el regreso, este verano se ha producido una circulación permanente durante todo el mes de agosto, sobre todo los viernes, en carreteras de largo recorrido. Una posible interpretación es que muchos cabezas de familia se han tenido que quedar en Madrid y han viajado a la costa los fines de semana junto a su familia. Pero también se ha detectado que muchos se han quedado en la sierra madrileña disfrutando de su segunda vivienda.

J. Ignacio RODRIGUEZ

La pluma en el asfalto



Leopoldo ALAS

Objetor sin remedio

HABIA oído decir muchas veces que hasta los más tontos consiguen sacarse el carnet, pero eso no le animaba lo suficiente porque, aunque estaba seguro de que él no pertenecía a ese grupo, tenía serias dudas sobre sus posibilidades de aprobar el examen y, lo que era peor, sobre su capacidad de generar peligro al volante en caso de salir bien librado de la prueba. Por otra parte, sabía también de muchas personas exquisitas, refinadas, sensibles, cultas y ajenas por completo a la realidad que llevaban años conduciendo sin haber sufrido accidentes, pero estaba convencido de que tampoco pertenecía a este segundo grupo. Lo suyo era el *ni tanto ni tan calvo* de los que se quedan a medias. Ni era de los que no lo intentan, ni de aquellos otros, brutos o finos, que a fuerza de insistir más o menos se salen con la suya. Porque la suya, en todo caso, era estar fuera de juego, que consiste en encontrarse mal si uno no lo intenta y, si lo intenta, como por fin hizo, acumular suspensos y fracasar una y otra vez hasta rendirse, que es lo sensato. Pero no rendirse como un mierda, sino tratando de respaldar con argumentos convincentes su rendición; no con la ligereza de la zorra, que llama verdes las uvas que no pudo alcanzar, sino con la flexibilidad mental de los que saben ejercer la autocrítica y, en última instancia, arropar su humildad con una reflexión consciente y solidaria.

Empezó a ver turbio el horizonte el día en que su profesor de autoescuela, un pobre hombre que hacía serios esfuerzos por parecer inglés sin lograr, a pesar de su buena voluntad, que se le dejara de ver el pelo de la dehesa, perdió la paciencia y en una cuesta le gritó: «¡Acelera, coño!». Y él contestó: «Haga el favor de no tutearme», y comprendió que aquél era el principio del fin. A partir de entonces, se declararon la guerra y nuestro

protagonista se fue desinflando al ver que, a las numerosas dificultades, se añadía ahora el obstruccionismo militante de su profesor. En otra ocasión, le indicó que doblara por una calle muy estrecha y, cuando se disponía a hacerlo, le advirtió con retintín: «Hágalo con cuidado, no se vaya a ir usted a la acera de enfrente». Aquello ya era demasiado, pero como quedaban pocos días para el examen se armó de paciencia y prefirió morderse la lengua para no deteriorar aún más la tensa relación que mantenían. Y llegaron uno tras otro los suspensos, que, poco a poco, iban agotando sus resistencias psicológicas y dando al traste con las últimas esperanzas que abrigaba para hacer a esa extraña fe que sobrevive milagrosamente cuando la razón ya lo ha dado por perdido. Pero un buen día, después del enésimo suspenso, se juró a sí mismo que nunca más volvería a examinarse y tiró la toalla.

Luego los tiempos le fueron dando la razón, y si hoy te atreves a preguntarle que por qué no lo intenta de nuevo, abre una ventana de su casa, que está en un ático, y te pide que te asomes. Una imagen vale más que mil palabras: hileras de coches contaminantes, inmersos en un atasco que recorre las arterias de la ciudad como una serpiente sin extremos, como la solitaria que anida en los intestinos de los niños nerviosos y no les deja crecer ni sacar provecho de ningún alimento. «¿Es ése el destino de los conductores?», te pregunta. Y si le objetas que con los coches también se puede salir fuera de la ciudad y viajar, se le llena la boca de improperios contra las operaciones salida y retorno de

vacaciones y te recuerda la cantidad de personas que mueren en accidentes de carretera. «Pero, hombre —sigues tú—, en esta vida todo entraña riesgos y si uno fuera tan aprensivo, no saldría de la cama. Incluso yo diría que hasta en la cama se corren serios peligros hoy en día.» Pero ni por esas. No hay modo de convencerle. Un día me lo propuse seriamente. Me dije que no saldría de su casa hasta que no me jurara que había cambiado de opinión y que por fin estaba dispuesto a sacarse el maldito carnet de conducir. Probé con toda clase de argumentos (la movilidad que, a pesar de los atascos, da el coche, la independencia, la comodidad de viajar en tu propio medio de transporte...), pero fue inútil. Me escuchó y me daba la razón en casi todo lo que yo le decía, pero cuando por fin dejé de hablar, creyendo que ya le tenía en el bote, se puso de pie y me dijo estas palabras: «Mira, estoy de acuerdo contigo. Sé que el coche es hijo de la libertad y que nació para hacer a los hombres más libres, pero las cosas han cambiado y creo que fue providencial que yo tuviera a aquel odioso profesor de autoescuela, como providenciales fueron mis dudas, mi inseguridad y mi torpeza. Porque quiero ser libre de no conducir en un mundo cada día más lleno de gente supuestamente libre que conduce, avanzando como gusanos por autopistas y calles, contaminando el aire y haciendo ruido. Y sobre todo, amigo mío, la libertad de la que tú me hablas me resulta francamente sospechosa por una sencilla razón: tu insistencia. ¿Por qué te empeñas en hacerme libre? Quiero ser libre de no ser libre como lo sois vosotros, en esa caravana de criaturas adocenadas que tocan el claxon y no encuentran aparcamiento. No, gracias. En eso, como en otras cosas, me declaro objetor».

Me pareció elocuente, y por eso me dije al salir: «¡Qué lástima que no aprobara a la primera!».

Los nuevos amigos de los niños
en «No te lo pierdas»

LETICIA SABATER Y ENRIQUE SIMON

CONDUCTORES Y AMANTES DE LA VIDA

FAMOSOS
EN MARCHA



Todos los sábados por la mañana, los chavales entre 9 y 14 años tienen una cita con dos buenos amigos en la Primera Cadena de TVE: Leticia Sabater y Enrique Simón. Ambos forman la pareja encargada de presentar «No te lo pierdas», un programa que ha logrado que entre el más exigente de los públicos, los niños, sean muy pocos los que «se lo pierdan».

Leticia Sabater tiene 23 años. Nació en Cataluña, pero reside en Madrid desde hace tiempo, y nos recuerda sus inicios en el mundo de la televisión.

—Lo primero que hice en TVE fue «El bote de don Basilio», en el programa que Jesús Hermida dirigía por la mañana. Luego trabajé en «Bamboleo», y durante los meses previos a «No te lo pierdas» formé parte de las presentadoras de continuidad de la Segunda Cadena.

—Pero tus comienzos fueron en el mundo de la publicidad...

—Aunque antes había hecho otros anuncios, me hice popular a raíz de aparecer en televisión junto a Arturo Fernández en un «spot» de agua tónica.

—Y ahora ya un programa de envergadura, como es «No te lo pierdas»...

—Así es, y estoy muy contenta porque es mi primer programa importante. Realmente aquí es donde comienza de verdad mi carrera profesional. Con este programa estoy aprendiendo, día a día, a estar ante el público, además de formar parte de un programa grande, donde todo el equipo te ayuda, ya que somos como una gran familia. Y tanto Enrique como Potín Domínguez, el director, y todos los demás compañeros me están apoyando mucho para que salga adelante y consiga hacerlo bien.

—Cuéntanos si tienes permiso de conducir y si te gusta hacerlo.

—Sí, tengo carné y me encanta conducir.

BASTANTE PRUDENTE

—¿Eres amante de la velocidad?

—No demasiado. La verdad es que



Leticia y Enrique, con otra profesional del trabajo dedicado a los niños, Miriam Díaz Aroca.

corro algunas veces, pero soy bastante prudente, y es lo que pienso que se debe hacer. Uno puede correr quizá cuando los tramos de carretera y las condiciones lo permitan; pero si no es así, por muy amante de la velocidad que sea, no se deben rebasar los límites señalados.

—Dices que te encanta conducir, así que lo harás a menudo...

—Sí, todos los días. El coche es mi arma fundamental para llegar a todos los sitios. Sin conducir sería horroroso, ya que no podría llegar a ningún sitio a su hora.

—¿Qué opinión te merecen nuestras carreteras?

—Pienso que, en general, se ha evolucionado bastante en lo que a señalización se refiere, pero creo que son insuficientes para soportar el gran tráfico que existe. Lo mismo ocurre en Madrid y en el resto de grandes ciudades de España, que por muchas carreteras o calles que se agranden o hicieran, cada vez seríamos más los conductores y los coches, y las llenaríamos enseguida. No obstante, creo que si tuviésemos calles más amplias, y sobre todo más carreteras y mejores, el tráfico sería más fluido y habría menos accidentes.

—¿Cuál sería tu consejo para aquellos que acostumbramos a viajar prácticamente todas las semanas?

—Me gustaría dar un consejo muy especialmente a los papás; a todos en general, pero muy en concreto a los papás, ya que ellos llevan a sus hijos, que son mi público en este momento y les quiero muchísimo. Les diría que es una tontería el correr con el coche, porque, aunque parezca un tópico, es cierto eso de que más vale llegar unos minutos más tarde... Así que a la hora de conducir, hay que hacerlo con precaución, sin correr, respe-

tando las señales y sin hacer adelantamientos indebidos o peligrosos. Por tanto, y aunque nada más sea por vuestros hijos, sed muy prudentes.

—Y tus metas a nivel personal y profesional, ¿cuáles son?

—¡Hombre! Yo siempre tengo metas, como todo el mundo. Ahora, además de hacer este programa, me estoy preparando para bailar y cantar, ya que en esta profesión tienes que estar preparada para todo, porque nunca sabes qué te va a llegar. Y aunque a mí me gustaría quedarme para siempre en este programa, porque estoy aprendiendo muchísimo en muy poco tiempo, siempre tienes ilusión por hacer otras cosas.

—¿Qué proyecto te gustaría que te llegase?

—Me encantaría algo relacionado con la música, pero ahora estoy bien en «No te lo pierdas», ya que por mi edad me identifico mucho con los niños y ellos conmigo.

Lo que sí sabemos es que Leticia Sabater va a grabar un disco, probablemente el mes de diciembre, respaldada por Tony Caravaca, manager del grupo Olé Olé e Isabel Pantoja, entre otros.

ENRIQUE SIMON, IMPARABLE

El compañero de Leticia en el programa, Enrique Simón, es un leonés de 31 años cuya trayectoria profesional viene de lejos. En TVE ha presentado «Planta Baja», «A media tarde» y «Un cesto lleno de libros», además de participar en la popular serie «Brigada Central». Asimismo, protagoniza el capítulo titulado «Quién fuera tú», de la futura serie «Narradores de ayer», junto a Maribel Verdú. Enrique Simón es un actor imparible que demuestra su profesionalidad en todo lo que hace. En «No te lo pierdas» es el auténtico animador, ya que lo mismo presenta que canta, baila, habla con los niños y con los papás que están de espectadores, o hace entrevistas a los invitados. Y para todos tiene un gesto y una palabra oportuna y amable. Es, en definitiva, el alma del programa.

Cuando entablamos la conversación, le vemos con un casco en las manos, por lo que deducimos que conduce motocicletas.

—Sí, conduzco moto. Me gusta mucho conducir.

—¿Te gusta la moto más que el coche?

—Pues la verdad es que sí. Sobre todo durante el buen tiempo. También me gusta el coche, aunque su conducción es muy diferente; sin embargo, la de la moto es más deportiva, más exigente. A veces pongo a prueba los reflejos sobre la moto; pero no en carretera, sino en el circuito del Jarama.

—Enrique, tienes un gran sentido del humor y un aguante tremendo con la chiquillería, no sólo durante la grabación del programa, sino antes y después del mismo...

—Bueno, todo parte de la relajación que tengo y de que me gusta mi trabajo, ya que me lo paso muy bien a la vez de que cada día aprendo algo más. También estoy descubriendo cosas nuevas, tengo una buena dirección y esto relaja bastante a la hora de actuar.

UN HOMBRE-ESPECTACULO

—Tú eres un auténtico hombre-espectáculo, ya que cantas, bailas, presentas, entrevistas, juegas, etcétera.

—Bueno, yo nunca he considerado así, pero si lo veis de ese modo, algo de cierto habrá.

—Lo que tienes es una cierta capacidad para desenvolverte en un programa de estas características.

—Mi trabajo me ha costado, modestia aparte. Lo cierto es que llevo unos cuantos años en esto: desde los dieciséis pegándome con todo, y ya más en serio y de lleno, desde los diecinueve años. Comencé en la interpretación y antes me consideraba sólo un actor. Ahora ya no. Aunque un actor es un comunicador, yo no comunico sólo con la interpretación, sino que lo hago también cantando, bailando, hablando; es decir, todo aquello que vengo haciendo en el programa.

—¿Te ves presentando un informativo?

—Pues por la profesionalidad que he ido adquiriendo, creo que sí; aunque muy a mi manera (que diría Hermida) y probablemente haría sólo el primero y luego me despedirían, ya que no estaría muy dentro de los parámetros actuales; pero a lo mejor gustaba y era todo un éxito, ¿quién sabe?

—¿Qué te parece la conducción y qué opinas de sus peligros?

—La conducción es muy atractiva, pero también peligrosa, y la vida es muy bonita. Yo, que circulo a diario por carretera, veo, especialmente los sábados por la noche, unos accidentes muy gordos. Es una pena que, si lo que se quiere es vivir y disfrutar, la gente se mate o que se quede con la espina dorsal hecha polvo, o mate a ese ser querido que va con él. Me parece muy trágico. Por tanto, mucha prudencia, y lo mejor para ello es el autoanálisis, conocer nuestras posibilidades y limitaciones, ya que por el mero hecho de tener el permiso no todos sabemos conducir.

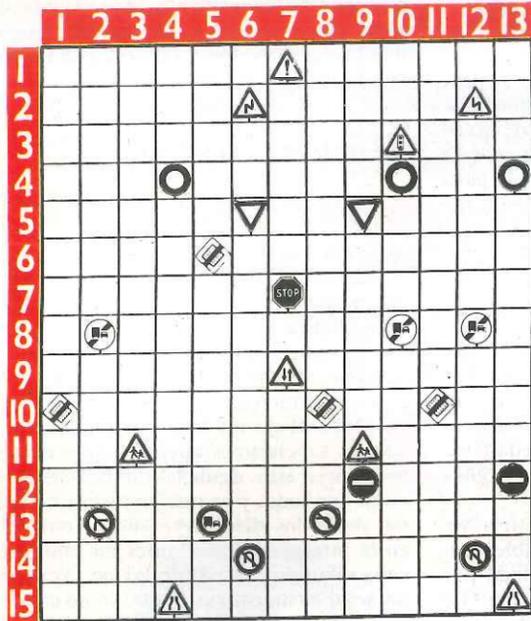
—Eres un enamorado de la vida y de tu profesión...

—Es cierto, soy un enamorado de ambas. Y cuando me llegue el momento de irme, me gustaría tener tiempo para despedirme de ellas y de mi gente; por eso un accidente me parece algo absurdo, ya que no te da tiempo ni para despedirte. Es como si te tirasen por la ventanilla del coche o del tren de la vida.

Así opinan estos amigos de los niños. Los amigos de «No te lo pierdas».

Miguel Ángel YAÑEZ

CRUCIGRAMA

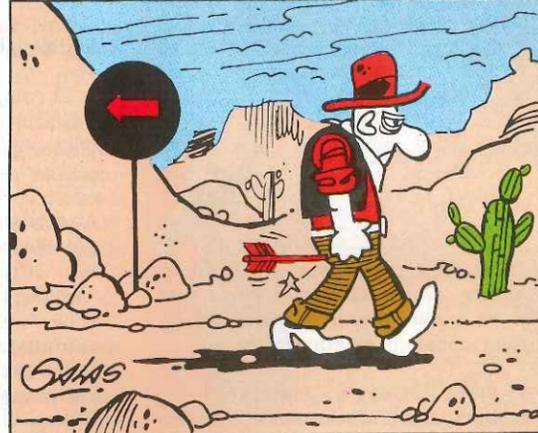
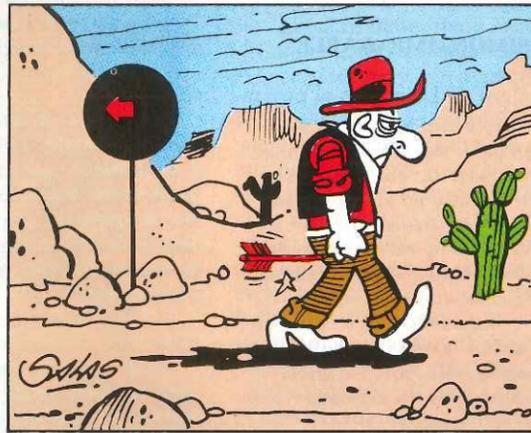


HORIZONTALES.—1: Planta umbelífera cuyas semillas se usan como condimento. Solicitado. 2: Mustio, marchito. Hermano de Moisés. Consonante. 3: Almendra confitada lisa y redonda. Período de tiempo. 4: Altar. Habláis en público. Conjunción latina. 5: Frutos de ciertos árboles tropicales muy conocidos. Regala. Rey impío de Israel. 6: Divinidad egipcia. Antigua embarcación de tres palos. 7: En sentido figurado, adornado por la naturaleza con dones particulares. Dicese de los individuos de cierto pueblo que invadió España en el siglo V. 8: Vocal. Alábale con exceso. Consonante. Preposición. 9: El que forma parte de una orden religiosa mendicante pero sin profesión. Adornéis. 10: Cogiera con la mano. Vocales de roe. Nombre de letra. 11: Vocal repetida. Musa de la poesía lírica. Raspas la superficie de algo con un objeto punzante. 12: Huracanes muy violentos de Estados Unidos y África. Letra griega. 13: Vocal. Símbolo químico del astatinio. Matrícula española. Lodo blando. 14: Entre estudiantes, suspensos. Querida. Consonante. 15: Oficial del ejército turco. Diese sazón a los frutos.

VERTICALES. 1: Espacio vacío de un recipiente en el que cabe líquido. Relativa a la moral. 2: Que tiene manchas violáceas alrededor de los párpados inferiores. Vigilo desde lugar elevado. Símbolo químico de la plata. 3: Natural de cierta provincia española. Mamífero roedor muy dañino. 4: Perturbada. Con intrepidez y audacia. 5: Tumores duros y redondos que se forman sobre los huesos. Diera poco crédito a lo que oye. Símbolo químico del samario. 6: Vocal. Terminación verbal. Rojo, encarnado. Preposición. 7: En sentido figurado, ligera, veloz. Vocal. Obstruid un conducto. 8: Encubriéralo, disimuláralo. Símbolo químico del osmio. Matrícula española. 9: Lugares donde se trilla la mies. Parte sobresaliente del tejado. Extremo inferior y más grueso de la antena. 10: Nota musical. Manto de los beduinos. Ninfa de los mares. 11: No decente, indecoroso. Dicese de las mujeres que no creen en Dios. 12: Letra numeral romana. Poéticamente, italiano. Trazan, inventan. Vocal. 13: Onda marina. En sentido figurado, apoyases, fundases. Lengua que se habló en el mediodía de Francia.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



VOZ ARRIERA

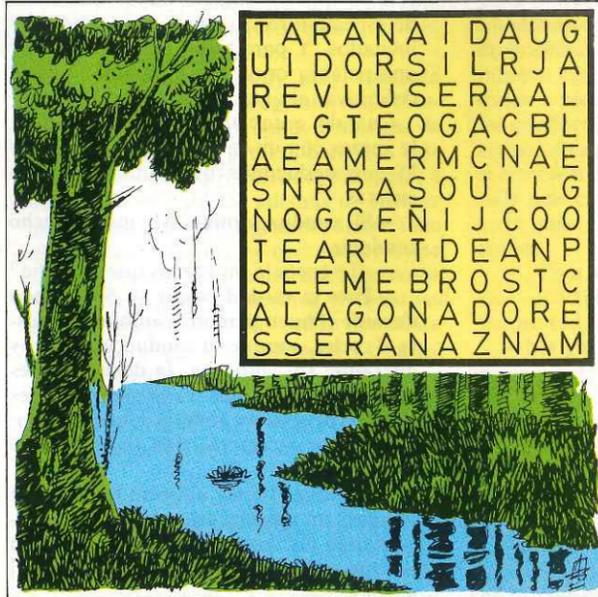
¿Qué has traído para merendar?

AL CRUCIGRAMA: 1: Cornuro. Peda. do 2: Ajado. Airon. L. 3: Peñadilla. Dia. 4: Ara. Orais. Et. 5: Coccos. Da. Acab. 6: SIS. Carabola. 7: Dotado. Alamos. 8: A. Adulale. 1. A. 9: Donado. Ornis. 10: Tomara. Oe. De. 11: Te. Fraio. Raos. 12: Tomados. Et. 13: LA. 1. Or. De. 14: Cates. Amada. C. 15: Aga. Madurase.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Flecha del disco. 2: El cactus. 3: Las montañas. 4: Las nubes. 5: Chumbera, al fondo. 6: El sombrero. 7: Piedra, a la derecha. 8: La nariz. 9: El puño.

AL JEROGLIFICO: Vino y un queso (V. no; yunque; so).

A LA SOPA DE LETRAS: Algodn. Cinc. Duero. Ebro. Erasma. Gallego. Guadana. Jabalon. Jucar. Manzanares. Miño. Segre. Segura. Sil. Tajo. Ter. Tormes y Tuna. Frase. «A no revuelto, ganancia de pescadores».



SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

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

TARANA IDAUG
UIDORSILRJA
REVVUSERAAL
ILGTEOGACBL
AEAMERMCAE
SNRRASOUILG
NOGCENIJCOO
TEARITDEANP
SEEMEBROSTC
ALAGONADORE
SSERANAZNAM



SENTIDO UNICO:
EL SENTIDO COMUN

Cuando se disponga a viajar en su vehículo, hágalo en las mejores condiciones, tanto físicas como de tráfico.

Utilice todas sus sentidos en la conducción, y uno especialmente antes de ponerse en ruta:

El sentido común.

Es muy sencillo, llame al **900-123 505** y compruebe **GRATUITAMENTE** el estado del tráfico en el itinerario que tiene previsto. Hay muchas personas tras este teléfono que velan por su seguridad. Cuento con ellas.

Dirección Gral. de Tráfico



Ministerio del Interior

**EN MOTOS Y CICLOMOTORES
EL CASCO ES IMPRESCINDIBLE**



**¡METETELO
EN LA
CABEZA!**

LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO.

 ***Dirección Gral. de Tráfico***



Ministerio del Interior