

AÑO VII • N.º 64 • MARZO 1991

La CE exigirá
más seguridad
**AUTOCARES:
GIGANTES DE
PAPEL**



**Carlos Sainz,
en TRAFICO**
**LECCIONES
DE UN
CAMPEON**

Suplemento ESPECIAL SEMANA SANTA
Mapa de obras y puntos conflictivos
Consejos prácticos



EFE

10 «GIGANTES» NO TAN SEGUROS

Dicen los entendidos que constituyen el medio menos arriesgado para viajar por carretera, pero cuando sufren un accidente conmueven a la opinión pública, por el número de víctimas. Los autocares, «gigantes del asfalto», buscan una mayor seguridad, emanada de una nueva normativa internacional para su fabricación.

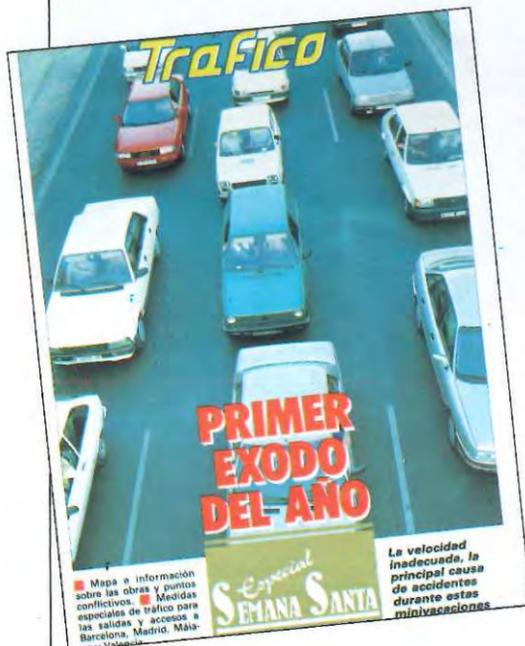
LAS PRIMERAS VACACIONES

Como cada año, cuando llega Semana Santa, muchos españoles se disponen a pasar unos días de vacaciones en el mar o en la montaña. Las carreteras se llenan en este primer movimiento masivo de la temporada, después del telargo invernal. En el suplemento especial de Semana Santa encontrará el lector información para un viaje más seguro.



17 MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

En las habituales páginas de «Tráfico del motor» les ofrecemos una detallada información de lo que será este año el Mundial de Motociclismo, que comienza el día 24 en Japón. Los pilotos españoles, con Pons, «Aspar», Cardús y Garriga a la cabeza, parten entre los favoritos, entre los que pueden subir al podio final.



Mapa de información sobre las obras y puntos conflictivos. Medidas especiales de tráfico para las salidas y accesos a Barcelona, Madrid, Málaga, Valencia.

La velocidad inadecuada, la principal causa de accidentes durante estas mini vacaciones.

secciones

La locura del mes	3
Cartas	4
Editorial	7
Disco verde	8
Mi carril	9
Tráfico del motor	17
Taller de opinión	28
TRAFICO CHICO (suplemento central)	
Viejas glorias	24
El parque automovilístico, al día	25
Kilómetro a kilómetro	27
Humor	38
La pluma en el asfalto	39
Famosos en marcha	40
Pasatiempos	42



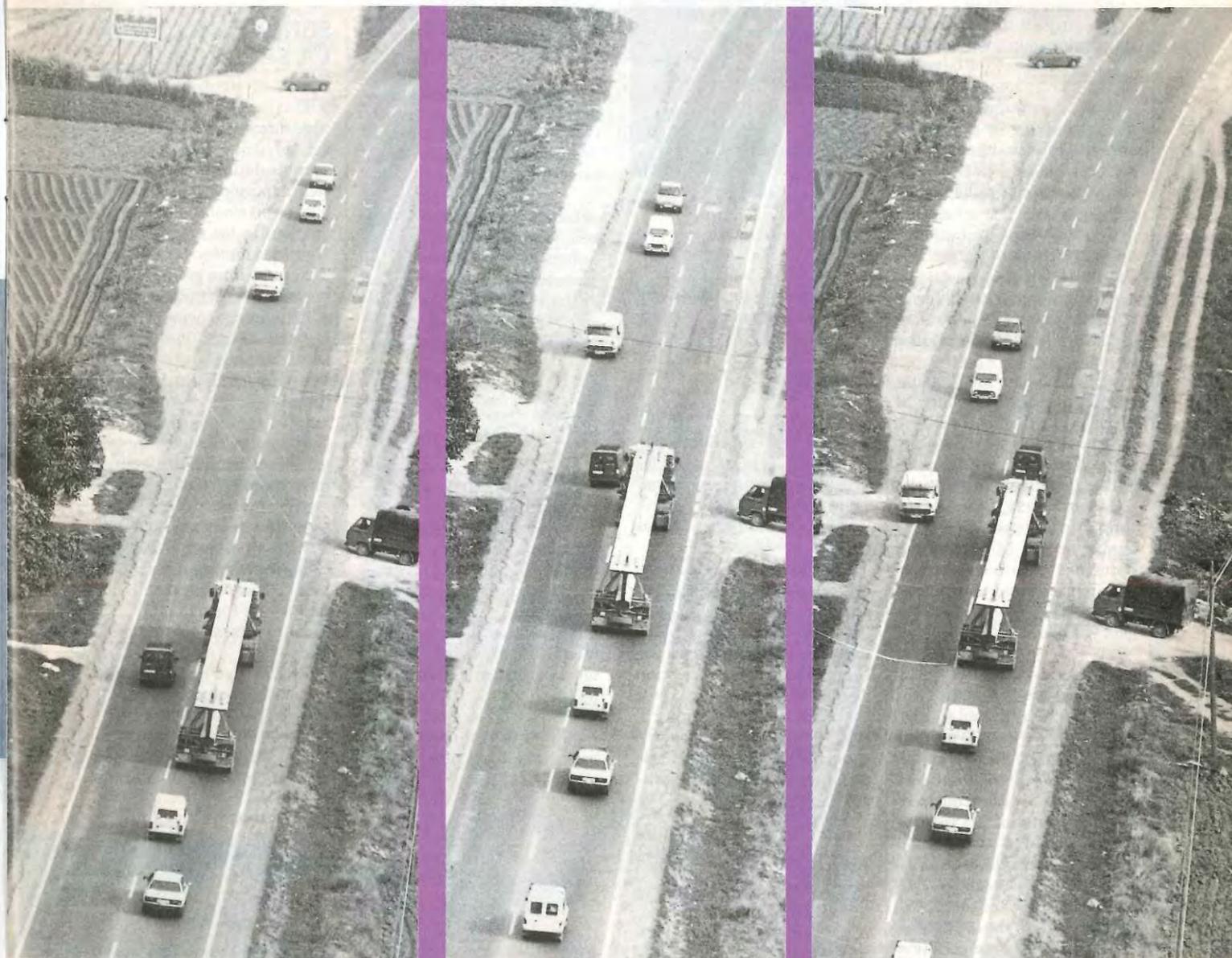
31 SANCIONES MAS DURAS

La tendencia nuevamente alista de los accidentes en nuestras carreteras ha supuesto que la Dirección General de Tráfico optara por aplicar con el máximo rigor la Ley de Seguridad Vial. Eso significa que las infracciones serán castigadas con las cuantías más elevadas de sanción y, en función de la gravedad de las mismas, con la retirada del permiso de conducir.



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.



E NCONTRAMOS al vehículo que adelanta metido ya en una maniobra apurada. El camión es muy largo. Seguramente no ha calculado bien las distancias y, de frente, una furgoneta se le viene encima. El conductor del automóvil pisa a fondo y confía en poder salir de este peligroso adelantamiento.

M IENTRAS tanto, el camión adelantado, que circula excesivamente pegado a la línea discontinua, no le facilita la maniobra, echándose hacia su derecha, posiblemente porque no se ha apercibido del apuro del automóvil que adelanta. Este, como la furgoneta está ya encima, termina bruscamente el adelantamiento cerrando al paso al camión...

L A furgoneta que circulaba en sentido contrario, en previsión de males mayores, viene ya pisando la línea continua y se ve obligada, por evitar el choque, a invadir el arcén. Y es que, aunque no estén prohibidos por la señalización, los adelantamientos tan apurados son peligrosos y, por el peligro que crean, sancionables.

TRIANGULO DE REMOLQUE

Me dirijo a ustedes para solicitarles que me aclaren una duda respecto a la colocación del triángulo del remolque. Soy propietario de una caravana y llevo pegado ese triángulo en la parte superior izquierda del frontal de la propia caravana, pues creo que así es más visible que si lo coloco en la parte delantera izquierda del vehículo tractor. Creo que ese es el espíritu de la norma al tratar este extremo, es decir, que sea visible. ¿Círculo de forma correcta?

Recientemente me paró un agente y me dijo que no lo tenía colocado de forma correcta, ya que ése no era su sitio y que la próxima vez me multaba. Me dirigí entonces a la Jefatura de Tráfico de La Coruña y me dijeron que preguntara en el Ministerio de Industria. ¿Acaso las normas de circulación no son potestad de Tráfico?—Manuel Mariñas Castro. La Coruña.

Respuesta.—En efecto, esa normativa corresponde a Tráfico. De acuerdo con lo que dispone el artículo 239 del Código de la Circulación, en su apartado D, la señal debe ir colocada en el lado izquierdo del frente anterior del vehículo tractor, razón por la cual, teniendo en cuenta la legislación actual, no es correcta la colocación que usted hace. Sólo se permite situar la señal en el vehículo remolcado cuando la configuración del tractor impida verla.

LEY DE SEGURIDAD VIAL

Desearía que me informasen sobre dónde se puede adquirir, si es que está publicada en un texto, la Ley de Seguridad Vial. Por otra parte, quiero darles a conocer mi opinión particular respecto a la separación entre placas de limitación de velocidad. Creo

que muchas están muy cercanas entre sí, mal colocadas, por lo que se pueden originar evidentes problemas de seguridad.—Teófilo Martín Rufo. Zaragoza.

Respuesta.—La Ley de Seguridad Vial está editada por el «BOE» y por editoriales privadas. Si le interesa adquirirla, debe dirigirse a librerías especializadas en textos legales.

En cuanto a las señales a que usted hace referencia, tienen que estar colocadas a una distancia suficiente para dar tiempo a reaccionar, tras haber sido percibidas por el conductor. Si usted conoce casos concretos de colocación errónea, le rogamos los ponga en conocimiento del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU).

ESPEJOS RETROVISORES

En la revista número 58, del pasado mes de septiembre, informaban ustedes, en la página 44, de las reformas que se deben hacer en vehículos de autoescuelas. Mi duda es si los espejos retrovisores exteriores dobles, de los que tienen que ir provistos, pueden ser sustituidos por uno interior para cada uno; es decir, uno para el alumno y otro para el profesor. Hasta ahora no he visto ninguno de ellos con esta reforma.

Ruego me informen del artículo en el que está incluido

en el Código de la Circulación o Ley de Seguridad Vial, en su defecto, el RD que lo regula y el «BOE» en que se publicó.—Antonio Carmoña Huertes. Logroño.

Respuesta.—En principio, los dobles retrovisores exteriores no pueden ser sustituidos por espejos retrovisores interiores, uno para el alumno y otro para el profesor.

Las características que deben reunir los vehículos de autoescuela se encuentran contenidas en la Orden de 12 de junio de 1990, publicada en el «BOE» número 155, de 29 de junio del mismo año.

MARCA ERRONEA

En la carretera C-123, circunvalación de Arnedo, al final de la fuerte pendiente existente y con curva sin visibilidad, hay una raya continua mal pintada, por error del «artista», que te envía directamente a la «isla» de cemento. Esto ha producido ya muchos accidentes, por fortuna sin víctimas.

Les escribo esta carta y les remito la fotografía para rogarles que haga desaparecer esa raya quien correspon-

da.—Ricardo Ruiz de la Torre. Arnedo (La Rioja).

SUGERENCIA PARA LA SEGURIDAD

Tras leer lo manifestado por su revista del mes de noviembre, les sugeriría que, además de la sección de mecánica, periódicamente se publicara otra sobre el correcto empleo de los elementos de seguridad. Así se podrían paliar casos como el descrito en las páginas infantiles relativo a las consecuencias de una errónea colocación del reposacabezas. Algo muy frecuente, pues en la mayoría de los vehículos la altura de éste, sin ajustar, supone que en lugar de sujetar la nuca, protegiendo el cuello, de ocurrir un accidente flexiona bruscamente éste sobre el cabecero, propiciando lesiones cervicales. Y es bastante infrecuente encontrar reposacabezas bien colocados, excepto los que tienen forma de boca de túnel, que suelen ser más altos.

Esto es algo que he podido observar incluso entre los propios profesores de autoescuela o mis antiguos compañeros, durante los años que trabajé como examinador en



la Dirección General de Tráfico.

Por otro lado, me gustaría puntualizar la información aparecida en dicho número bajo el título «Conducir de maravilla», referida al pequeño tren de vapor. Este fue instalado por el CIFVM (Centro de Iniciativas Ferroviarias Vapor Madrid), una asociación de carácter altruista, formada por amigos del ferrocarril, cuyo fin es popularizar el tren, especialmente en la vertiente romántica del vapor obtenido empleando el carbón como combustible. Y tanto a escala reducida (caso del presentado en el Mercado de Maravillas), como real.

Es decir, que no somos ninguna «corporación metropolitana», sino un grupo de entusiastas que, con sus aportaciones económicas, mantienen estos modelos y en sus horas libres se dedican a la restauración de locomotoras reales, actividades ya corrientes en Europa y que en España inició Cataluña.—Marina Gómez Parrondo. Madrid.

PERMISO DE CLASE C-2

El motivo de esta carta es intentar esclarecer un par de cuestiones que se me plantean, referentes a la nueva reglamentación de los exámenes y vehículos a utilizar para la obtención de los diferentes permisos de conducción.

Partiendo del hecho de que la DGT ha buscado como último objetivo la mayor y mejor formación de los nuevos conductores, se me plantea la siguiente duda en el terreno concreto de la forma de obtener el permiso de la clase C-2:

Según la vigente y última reglamentación, no se exige el apartado de circulación para la obtención del permiso de conducción de vehículos articulados, limitándose solamente a maniobras. Considero, pues, que no se ha tenido en cuenta la diferencia que a mi juicio existe entre la conducción de un vehículo rígido y uno articulado, ya que

Buzón especial

¿Carretera?

Les escribo para reflexionar sobre un tema importante, como es el de las comunicaciones en el medio rural, y, al mismo tiempo, para manifestar mi descontento en relación a algunos puntos.

Acompaño una foto, muy expresiva, que nos muestra una «carretera» de una zona rural en la provincia de Pontevedra, en el límite entre Dozón y Rodeiro. No se trata de una carretera nacional, ni siquiera comarcal, pero es una de las «vías» que recorren, al menos en un 70 por 100, nuestros municipios. Y, por tanto, por las que tenemos que circular los que aquí habitamos. Estoy hablando de una estrecha «carretera» en la cual la maleza de los lados apenas permite el paso de un coche, con abundantes curvas —frecuentes en este tipo de carreteras rurales—, y por la que circulan todo tipo de vehículos. En especial, abunda la maquinaria agrícola, como es lógico. Imagínense que se encuentran en esta «carretera» con un tractor cargado de pacas de hierba o paja. Pues es algo frecuente. Creo que coincidirán conmigo en que el estado de la vía puede ocasionar graves accidentes.

En esta zona hay personas cobrando el paro que podrían dedicarse a limpiar estas vías. Pero no sólo eso: un coche como un Citroën BX 19, por ejemplo, paga aquí unos impuestos municipales de 11.400 pesetas y tiene que circular por esta «carretera».—José Domingo Castro Castro.

Respuesta.—Recogemos, con mucho gusto, su carta y, a la vista de la fotografía, corroboramos que la carretera reflejada es, sin duda, peligrosa. De su arreglo y conservación hemos de decirle que corresponde a aquel organismo que ostente la titularidad de la misma.



el conjunto de maniobras se puede reducir a un mero ejercicio memorístico y automático, basado en un conjunto de múltiples repeticiones.

Dicha circunstancia no es óbice para que la misma reglamentación aumente las cotas de exigencia a los profes-

sionales de la enseñanza, tanto en conocimientos como en medios a emplear para su consecución.

Considero, pues, que debe haber una directa relación entre la capacidad y el nivel de enseñanza, con la experiencia para la obtención del

anteriormente mencionado permiso. Y quizá así se pudiera llegar a la necesaria y justa dignificación de esta, nuestra tan maltratada profesión.—Eduardo Candia González. Profesor de autoescuela. Ferreira del Valle de Oro (Lugo).

Respuesta.—Para obtener el permiso de conducción de la clase C-2 —caso de no solicitarse el de la clase D—, es necesario superar una prueba de maniobras, a realizar en circuito cerrado, y otra de conducción y circulación en vías abiertas al tráfico en general. En ambas pruebas es necesario utilizar un vehículo articulado, de peso máximo autorizado no inferior a 21.000 kilos.

Si no se posee el C-2 y se solicita el D, hay que realizar maniobras en circuito cerrado, primero con un vehículo articulado y, una vez superadas, con un autobús. Por otra parte, en la prueba de circulación se utilizará un autobús.

AUTOBUSES MAS SEGUROS

Les escribo cuando hace un par de días acabo de ver por televisión la noticia del accidente de un autocar en Puerta de Hierro, en Madrid, en el que se pudo comprobar el destrozo que tuvo el citado vehículo por culpa de la inseguridad que ofrecía su parte superior, causa de las muchas personas que allí murieron.

Parece increíble que se adopten tantas medidas de seguridad vial con revisiones de automóviles, en la construcción de éstos, etcétera, y que en los vehículos públicos no se tomen apenas previsiones. Me refiero, claro, a los autobuses.

Como experto en temas de automoción, me permito afirmar que se conseguiría mucha mayor seguridad en los autobuses si en la parte superior se utilizasen refuerzos de barras de acero. Las barras antivuelco son muy efectivas. En ese caso creo que no hubiera llegado a morir nadie,

por la forma de la colisión.—Francisco Lobo Lorenzo. Valladolid.

CAMION CISTERNA

Les agradecería me contestaran a la siguiente pregunta: ¿es legal transportar gasoil en un camión cisterna, llevando unos portales laterales y otro trasero, de tal forma que la cisterna no se vea, a menos que se esté subido y asomado a un piso alto?—José Luis Donadeo Sacaluga. Cádiz.

Respuesta.—Si el vehículo cisterna tiene la correspondiente autorización, no vemos la causa por la que no pueda transportar ese tipo de mercancías, siempre que lo haga cumpliendo la normativa contenida en el Reglamento Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas (TPC). En cuanto al hecho de llevar o no los portales a que usted se refiere, es, además de innecesario, totalmente accesorio.

USO DEL CARRIL PARA LENTOS

En vías de un carril para cada sentido de la marcha, y en algunas ocasiones adosados a éstos un carril de tránsito lento, ¿se está obligado por ley a circular por dicho carril, al ser éste el más próximo al lado derecho de la calzada?

Si yo circulo por el carril normal de mi sentido de marcha a una velocidad de 80 ó 90 kilómetros por hora, ¿me tengo que apartar al carril de tránsito lento para facilitar el paso de otro vehículo que vaya más rápido? Si es así, ¿qué artículo infrinjo si permanezco en el citado carril sin apartarme?

Teniéndose en cuenta el mensaje de la señal de obligación existente al inicio de los carriles de tránsito lento, yo entiendo que si se circula a más velocidad de 60 kilómetros por hora se puede utilizar el carril normal, y a menos será obligatorio utilizar el mencionado carril de tránsito lento.—Antonia González Alba. Villacastín (Segovia).



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

Según lo establecido, usted está obligada a circular por el carril para tráfico lento si no alcanza la velocidad que figura en la señal referida. En caso contrario, no es obligatorio, pero sí recomendable.

LEY IGUAL PARA TODOS

En la revista TRAFICO del pasado mes de octubre de 1990, el señor De Haro Ollé se permitía contradecir parte de mi punto de vista, expresado en un número anterior, en el que decía que la ley debía ser igual para todos y las multas por infracciones de tráfico tenían que ser asumidas íntegramente por sus infractores.

El señor De Haro se lamentaba de que una multa impuesta a una persona de holgada posición económica es «menos» multa que la impuesta a un infractor de posición económica más modesta.

Partiendo de tal punto de vista, cuando adquirimos un vehículo deberíamos obte-

nerlo a menor precio que, por ejemplo, un acaudalado terrateniente; cuando concertamos el seguro del automóvil, la aseguradora debería tener un trato de favor hacia el peor dotado económicamente, y así también deberían ser diferentes las facturas y precios de reparación o conservación del coche, de la gasolina, del aceite, del «parking», etc.

Insisto: lo que debemos hacer todos es tener en cuenta que desde el momento en que adquirimos un vehículo, lo hacemos con unas «cartas marcadas», con las que tenemos que jugar, y con otra ineludible, que es el Código de la Circulación, muy explícito y bien documentado. Y si la severidad del Código nos pesa, debemos renunciar sobre la marcha al uso y disfrute del automóvil y, al igual que hacen muchos millones de españoles, utilizar nuestras piernas y los transportes públicos para desplazarnos. Así de sencillo. Pero tratos de favor, no. La ley es la ley, y punto.—Juan Borrás Ferrer. Barcelona.

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

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

LA POTENCIA DEL AUTOMOVIL

Es indudable que el coche de reducido tamaño y cilindrada inferior a 1.000 c.c. resulta más asequible a la hora de adquirirlo, se conduce con mayor soltura en zona urbana, se aparca y se maneja fácilmente, y su economía también es evidente, por menor consumo de gasolina, si la conducción se hace teniendo siempre en cuenta su potencia.

Tomando en consideración estas circunstancias, adquirir un vehículo de tales características y, si bien resultan positivas, tengo que reconocer que se convierten también en cierta desventaja al salir a determinadas vías urbanas con densa circulación y un considerable número de camiones de gran tonelaje y longitud.

Damos por sentado que no se puede utilizar la gran cilindrada de un automóvil para circular a velocidad inadecuada, pero damos por sentado también que, además de sufrir un menor esfuerzo y de estar dotado generalmente de otros elementos que mejoran la estabilidad, la potencia de su motor ofrece un mayor margen de seguridad en los adelantamientos.

Y si todo conductor está obligado a guardar las distancias de seguridad y a efectuar los adelantamientos con suficiente diferencia de velocidad, los que conducimos un coche de reducida potencia hemos de extremar la precaución a la hora de calcular los espacios libres, para adelantar también sin problemas al vehículo más lento que nos precede.—Argimiro Sánchez Cenizo. Salamanca.



AÑO VII
NUMERO 64. MARZO 1991

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

Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio.

Secretaría de redacción: Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)

Colaboran en este número: Antonio Arias, Carmen Bajo, Carlos Domínguez, Francisco Fructuoso, Begoña García Matrés, Charo Laiz, Mena, Eugenio Ocio, Ramón, Juan A. de la Rica, Sebastián y Miguel A. Yáñez.

Colaboración especial: Antonio Álvarez Solís.
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, Carlos Corbacho, Julián Flórez, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, María Paz López, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria.
Impreme: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022

Fotocomposición: Ciceralla. Rufino González, 13, 3.ª. Madrid.

Fotomecánica: Fotomática, S.A. Cronos, 8 - 3.ª. Madrid.

Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 129-91-002-7.

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

Coalición frente al tráfico

HEMOS hablado aquí más de una vez de la diferencia de sensibilidad que mostramos ante las víctimas de unas u otras catástrofes. Se nos ponen los pelos de punta cuando oímos a través de las emisoras de radio los miles de muertos contabilizados en la guerra del Golfo o vemos algunas cortas imágenes de algunos caídos en las arenas del campo de batalla; qué decir cuando son unos niños españoles, que acaban de sufrir un accidente en un autobús tras unas vacaciones invernales en el país vecino. Todas ellas tragedias, pero mucho menores en cuanto a número de víctimas de las que, por ejemplo, se cobra anualmente la carretera.

SEGURAMENTE nos sorprenderemos mucho menos de conocer un informe de una comisión de expertos europeos, que aseguran que cada año mueren en los países de la CEE unas 50.000 personas —cincuenta mil, no hay error— en las carreteras y que otro millón y medio resultan con heridas de diversa consideración, lo que supone un volumen de gastos de 9,2 billones —con «b», tampoco hay error— de pesetas. Naturalmente, este grupo de expertos considera la cifra de víctimas de «inadmisibles» y pasa a plantearse qué sería necesario hacer para mitigar esta sangría de todo el mundo, que ocurre cada minuto, cada hora, cada semana, cada mes, todos los años desde que el coche forma parte de nuestras vidas.

ESTE grupo internacional, que trabaja a instancia del Ejecutivo comunitario, considera que es necesaria la adopción de medidas conjuntas por parte de todos los países miembros, que deberán abarcar desde «límites estrictos y homogéneos» de velocidad, a supervisión del estado de las carreteras por personas ajenas a las propias administraciones, vehículos que «obliguen» al conductor a conducir reposadamente y la adopción de sistemas especiales para el transporte de niños en los coches (incluso prohibirlo en aquellos vehículos que carezcan de estos sistemas). Además, dotar a los vehículos de mayor seguridad activa y pasiva, conseguir carreteras más seguras, hacer más controles de alcoholemia y buscar una homologación de sanciones por incumplimiento de estos y otros apartados esenciales, especialmente los dedicados a los jóvenes, entre los que se encontrarían la homologación de los cascos y prohibir que conduzcan motos de más de 50 c.c. de cilindrada aquellas personas que no tengan una experiencia mínima de dos años.

Ajuicio de este grupo de expertos, de llevarse a cabo estas medidas, muchas de las cuales ya se están adoptando desde hace tiempo en muchos países de la CEE, entre ellos en España, se podría reducir el índice de siniestralidad de las carreteras en un 50 por 100, algo que, suponemos, están dispuestos a firmar todos los países que componen la Comunidad. El problema es que todos no están por la labor y que hay muchos intereses creados que dificultan y ponen trabas a muchas de las iniciativas propugnadas. Y queda bien claro que las medidas a adoptar no corresponden únicamente a la clase gobernante, sino que es labor de todos. Primeramente, no «pasando» de esos muertos de «segunda», que no son otros que los de la carretera... Y está muy claro que los éxitos no pueden ser totales si no funciona la coalición.

Tráfico



Enrique
FERNANDEZ
LAGUILHOAT (*)

Por qué se venden menos automóviles

LAS noticias sobre accidentes de carretera producidos en España los fines de semana son verdaderamente alarmantes y producen una lógica consternación al comprobar cómo aumentan de año en año y que todas las medidas que se adoptan, siendo éstas muchas, resultan insuficientes, cuando no incapaces de frenar la siniestralidad, de las más elevadas de Europa. Sin entrar a analizar cuáles son las causas, pues no es el objetivo de este comentario, creo que todos hemos de reconocer que unos automóviles modernos y bien atendidos constituyen sin duda un riesgo menor que el que comportan unos automóviles obsoletos y en mal estado de conservación. Por tanto, yo creo que debe ser aplaudida cualquier política que se trace como objetivo rejuvenecer el parque, pues dicha política, aparte de mejorar la seguridad vial, trabaja en favor del ahorro energético.

Nos consta que la Dirección General de Tráfico en más de una ocasión ha puesto todo su empeño y su gran capacidad profesional en avanzar en este sentido. Si el éxito no ha sido todo el que cabía esperar, la razón o la culpa hay que buscarla en la actitud cicatera adoptada por los responsables del Ministerio de Economía y Hacienda, al no estar dispuestos a reducir una fiscalidad, que de sobra saben que es injusta, y que de reducirse habría ayudado a la renovación del parque, pues se habría incrementado de manera considerable la venta de automóviles. Nuevamente se ha perdido la ocasión en el mes de diciembre, al aprobarse la Ley de Presupuestos en el Parlamento y no haberla aprovechado para introducir una enmienda en la misma que hubiera permitido reducir el tipo impositivo, uno de los más altos de Europa. No solamente no se ha hecho, sino que en base a noticias que han trascendido a la prensa, se ha creado una falsa expectativa entre los posibles compradores, y esto ha tenido, indudablemente, un reflejo muy negativo en el comportamiento de las ventas en dicho mes de diciembre.

En conjunto, el año 1990 no se puede decir que ha sido un año bueno para la industria del automóvil en España. El mercado interior desde principios de año se mostró con signos negativos, que se agudizaron a partir del mes de septiembre, con caídas de las ventas superiores al 20 por 100. Se han matriculado (son cifras provisionales) en nuestro país 982.000 automóviles de turismo, lo que significa un retroceso con relación al año anterior del 12,6 por 100. ¿A qué obedece esta caída? Son muchas las causas. Por una parte, la propia economía española viene sufriendo un proceso de desaceleración que tiene su reflejo en la venta de

automóviles, como lo tiene también en muchos otros renglones. El mantenimiento con gran terquedad de la limitación en el crecimiento del crédito, como de un tipo de interés alto, tenía que tener, como ha tenido, una repercusión muy negativa en la demanda de un bien duradero que en un porcentaje muy elevado se vende a plazos. La subida del precio de los carburantes, el incremento de la fiscalidad sobre la gasolina en virtud de medidas tomadas muy recientemente, la incertidumbre creada en todos los ambientes como consecuencia del conflicto del Golfo Pérsico, son también elementos negativos que explican en cierta medida la caída de la demanda interna. Si a esto añadimos el mantenimiento de una fiscalidad disparatada por su tamaño e injusta comparativamente sobre los automóviles, así como la esperanza lógica de una corrección a la baja, al igual que ha venido haciendo el Gobierno francés, tenemos un cuadro lo suficientemente completo para comprender por qué la venta de automóviles ha sufrido tan grave deterioro en nuestro país.

En el momento de redactar estas líneas, ha estallado el conflicto bélico en el Golfo Pérsico. Si siempre es difícil vaticinar cuál va a ser la evolución del comportamiento de un mercado, mucho más difícil lo es ahora en que no sabemos cuánto va a durar y cuál va a ser el resultado de este conflicto. Pero pese a ello y pensando que lógicamente no debe durar mucho la conflagración y que no hay razón para pensar que se pueda producir un desabastecimiento o una subida brutal en el precio del crudo del petróleo, es admisible que la situación se estabilice en pocas semanas y en estas condiciones me atrevo a opinar que el mercado español de automóviles de turismo en 1991 no alcanzará tampoco el millón de unidades y tendrá con relación a 1990 una caída superior al 5 por 100. Si esto ya de por sí es importante, tiene que ser también motivo de especial preocupación el previsible comportamiento, también negativo, de los mercados europeos, a donde se canaliza cerca del 100 por 100 de nuestra exportación. La intensidad en que se verán afectadas nuestras ventas exteriores dependerá, aparte de la propia situación de cada mercado, de la competitividad de nuestros productos y nadie duda con respecto a esto último de la responsabilidad que hay que atribuir a la cotización comparativa de nuestro signo monetario. Si la peseta se mantiene sobrevalorada, sufrirán nuestras exportaciones, al tiempo que acrecentarán su agresividad las importaciones.

(*) Director general de ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles, Camiones, Tractores y sus Motores).

MI CARRIL

La crisis y las rebajas

ALMOODOVAR se ha puesto de moda en el mundo del automóvil. Los fabricantes están al borde de un ataque de nervios y algunos vendedores comienzan a estar de «atar» por aquello de que no venden una escoba. Nadie compra coche. Los presidentes de todas las compañías miran cada día, no sin pocos sobresaltos, las listas de ventas, en las que los «hit parade» bajan vertiginosamente. Y es que llevamos seis meses de recesión, de curva descendente en las estadísticas, de un frenazo importante. Sobre todo, teniendo en cuenta que la industria del automóvil en nuestro país sale de un período de bonanza absoluta, de auténtico «boom» de ventas, en el que se han pulverizado todos los registros.

Las consecuencias de esta crisis son tres: nervios, paro y bajada de los precios. Me explico. Los fabricantes generalizan sobre la situación, pero tratan de demostrar que a ellos no les afecta demasiado. Todos son «respaldados» por su fiel clientela. Vean al-

gunos anuncios sugerentes y las listas de ventas, en las que cada fabricante arrima el ascua a su sardina, es decir, todos encuentran unos dígitos que les favorezcan.

La segunda consecuencia es el paro, que sobrevuela amenazante sobre el nido de las factorías. En algunas empresas ya se ha comenzado a negociar posibles ajustes de personal «en espera de tiempos mejores», según me comentaba el portavoz de uno de los grandes. Los sindicatos se preparan para volver a las más crudas guerras. Como antaño. La situación es aprovechada por el sector para presionar a la Administración para que adopte medidas que mitiguen la situación. Todas las miras están puestas en el IVA, una batalla que tienen perdida por ahora.

La tercera consecuencia está siendo la avalancha de ofertas que, como consecuencia de la pobreza de ventas, se han visto obligados a poner en marcha como salida a los stocks. Los periódicos y revistas nos regalan la vista en las últimas semanas con mensajes como «Hasta 150.000 pesetas de ahorro», «Celébrelo este mes con 150.000 pesetas de ahorro», «No te compliques el año» o «Una inversión con talento». Además, me han dicho que Renault pretende rebajar hasta 250.000 pesetas todos sus vehículos para aquellos valencianos que adquieran sus coches durante las Fallas.

Así las cosas, la verdad es que va a resultar un buen momento para comprarse un coche. Al menos, de pensárselo. Estamos en el mismo dilema que con los pisos y la crisis tras el «boom» inmobiliario. ¿Interesa comprar ahora o es mejor esperar a que los precios puedan bajar? En el caso de los coches, es seguro que las «rebajas» de enero empalmarán con las de julio... Almodóvar ya tiene otra locura que llevar a la pantalla.



Jesús SORIA
Director

TALLERES

Los talleres de automóviles son constante fuente de noticias. Distintas asociaciones han denunciado a la Dirección General de Defensa de la Competencia a aquellas aseguradoras que «condicionan la libre elección del taller» y que se pida a los talleres que «acepten» sus peritaciones. Incluso nos acusan a los usuarios de no presionar suficientemente. Creo que va a ser difícil esa colaboración mientras el colectivo de talleres no cambie su imagen ante sus clientes. Que no es buena precisamente. Salvo que se demuestre palpablemente que es un problema también de los automovilistas y que estas prácticas, supuestamente irregulares, nos perjudican el bolsillo, la ayuda será escasa. Sobre todo cuando no se hace todo lo que se podría —por parte de todos— por acabar con la piratería. Sólo en Galicia, según la Consellería de Industria, de los 6.000 talleres existentes, la mitad, es decir, 3.000, son considerados «piratas». Y con las prácticas habituales de algunos de ellos es difícil lavar una cara...



LAS NORMAS INTERNACIONALES EXIGIRAN MAYOR RESISTENCIA A LA ESTRUCTURA DE LOS AUTOCARES

El transporte de viajeros en autocar es más seguro que en el resto de vehículos, a tenor de las estadísticas. Sin embargo, cuando llega la tragedia, el número elevado de víctimas, a veces niños, conmociona a la sociedad y surge la pregunta de si la protección del propio habitáculo es mejorable. La respuesta para todos los expertos es inequívocamente afirmativa, pero ni carroceros ni transportistas dan el primer paso hasta que la legislación les obligue. En estos momentos se preparan varios reglamentos internacionales que podrían entrar en vigor en breve, como el de resistencia de la superestructura al vuelco, pero mientras tanto asistimos a singulares espectáculos dantescos, en los que el propio techo de un flamante y estético autobús aplasta a los pasajeros.

José Ignacio RODRIGUEZ

**TENDRÁN
QUE SER
MÁS SEGUROS**

AUNQUE en los últimos años el parque de autobuses se está renovando, la realidad es que más del 8 por 100 del mismo tiene una antigüedad superior a veintidós años, e incluso el 55 por 100 supera los diez.

Además, se trata de vehículos que realizan un gran número de kilómetros al año —algunos superan los 100.000— y, por tanto, están sometidos a un gran desgaste y a la necesidad de un mantenimiento cuidado y constante.

Según datos de la Dirección General de Transportes, referidos al año 1989, más de 8.000 autocares, con una capacidad total superior a las 400.000 plazas, realizaron el servicio regular de transporte de viajeros, mientras que el servicio discrecional estuvo atendido por 26.000 vehículos, con una capacidad de más de 1,3 millones de plazas. En conjunto, transportaron 39.000 millones de viajeros por kilómetro.

Si centramos las estadísticas en el citado año 1989, un total de 1.964 autobuses se vieron implicados en un accidente. Pero si tenemos tan sólo en cuenta los accidentes en los que se produjeron víctimas mortales, la cifra es de 100, con el resultado de 155 muertos y 434 heridos de gravedad. Sin embargo, sólo 40 de las víctimas mortales viajaban en el autobús, mientras que el número de heridos es proporcionalmente más alto: el 84,8 por 100 del total. El resto eran peatones o usuarios de otros vehículos.

AUTOCARES: MAS SEGUROS

La simple comparación de porcentajes sobre la gravedad de los accidentes y su repercusión en los usuarios de autobús respecto al resto de los vehículos ofrece unos datos llamativos. Así, el porcentaje de muertos en autobús respecto al total de viajeros es del 0,4 por 100, mientras que en el resto de vehículos es del 1,9. Estos porcentajes, referidos a heridos graves, son, respectivamente, del 2 por 100 frente al 15,8 por 100; en heridos leves, del 7 y del 37,5 por 100, y el de ilesos, del 90,6 y del 47,8 por 100. Se refieren a datos de un año concreto y hay que admitirlos con ciertas reservas, puesto que una peculiaridad de la accidentalidad de los autobuses es su fuerte oscilación anual.

Sin embargo, son datos acordes con la tendencia observada durante varios años. Y lo mismo sucede si se tiene en



Autobús escolar de Málaga, accidentado en la M-30 de Madrid. Puede apreciarse cómo se desprendió el techo.

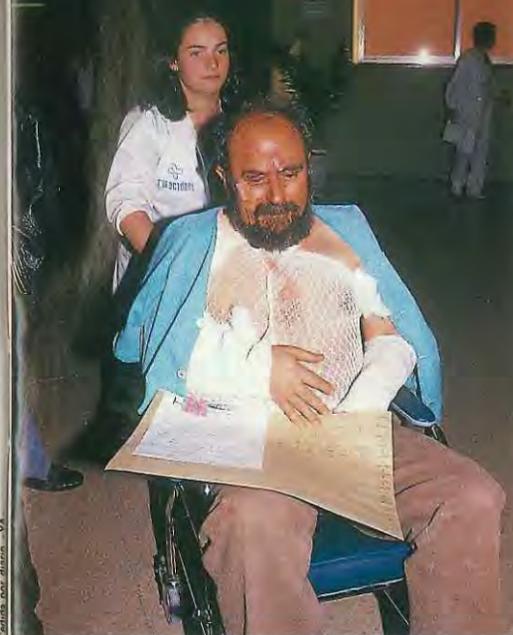


El conductor es, sin duda, el elemento más valioso en la seguridad de un autobús.

“A LOS TRANSPORTISTAS LES INTERESA MAS LA IMAGEN DE CONFORT Y ESTETICA QUE LOS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD”
(Ignacio Delgado, carroceros)

cuenta el número de víctimas en función del número de kilómetros recorridos por cada tipo de vehículo, ya que el número de muertos en autobús es casi un 10 por 100 inferior que en el conjunto; el de heridos graves, un 50 por 100 menor; el de heridos leves, un 20 por 100 menor, y el de ilesos, por el contrario, es casi nueve veces mayor que en el conjunto de vehículos.

Aunque estos datos desdramatizan la accidentalidad en autobús, cuando suceden siempre conmueven a la opinión pública y, en cualquier caso, salvo el año 1989, se observa una tendencia creciente en el número de accidentes mortales (en 1990 se produjeron 120, con un saldo de 152 muertos y 605 heridos graves). Por otra parte, mien-



Uno de los profesores heridos en el accidente de los escolares malagueños.



El transporte escolar es el que registra menor número de víctimas en relación con el número total de pasajeros, pero sus accidentes conmueven más.

tras el número de heridos desde el año 1984 oscila entre los 600 y 750, las víctimas mortales presentan una mayor dispersión como consecuencia de la influencia que un solo accidente grave, en el que se pueden producir decenas de víctimas, puede tener en la estadística. Un claro ejemplo, al cierre de esta edición, es el accidente de un autocar en Sevilla, en el que nueve turistas japoneses resultaron muertos y el resto heridos.

Por otra parte, el tipo de accidente más frecuente es el de colisión del autobús con otros vehículos (60,6 por 100) y, dentro de esta modalidad, las colisiones frontales o fronto-laterales (79,1 por 100) ocupan el primer lugar.

Además, destaca la especial agresividad de los accidentes de salida de la vía, con o sin vuelco, que, representando tan sólo un 6,4 por 100 de los accidentes, produjeron en los seis últimos años el 40,4 por 100 de las víctimas.

REGLAMENTOS SEGUROS

Este aspecto nos lleva a realizar una serie de consideraciones sobre diversas reglamentaciones, unas en vigor y otras en ciernes, que afectan a la seguridad de este tipo de vehículos. Son varios los reglamentos de Ginebra que se refieren a autobuses: el n.º 36 y el n.º 52 son de tipo general y tratan de aspectos de acondicionamiento interior, de resistencia al fuego en el compartimento motor, puertas, salidas de emergencia, etcétera.

Además de los anteriores, existen otros dos especiales: el n.º 66, de resistencia de la superestructura al vuelco, y el n.º 80, sobre asientos y anclajes. Por otra parte, existe una orden imperativa en los órganos de gobierno de la CEE para que en 1992 se apruebe una directiva sobre autobuses, hasta ahora inexistente, para la que se están teniendo en cuenta los anteriores reglamentos.

Precisamente España, a través del

Laboratorio de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid, y después de tres años de estudio, ha redactado un borrador con una enmienda que revisa la mayoría de los puntos del reglamento 36 y será la encargada de presentarlo en Nueva York para su aprobación por Naciones Unidas.

Por lo que se refiere al reglamento 52, también España ha preparado una enmienda, que acaba de presentar en Ginebra a finales de febrero. En este caso existe un problema de conflicto de intereses y posturas entre diferentes países, sobre todo por parte de Inglaterra, que cuenta con unos autobuses estrechos —2,3 m. frente a los 2,5 m. del resto—, aunque se espera la armonización para este mismo año.

RESISTIRAN EL VUELCO

Respecto al reglamento 66, de resistencia de la superestructura al vuelco, a partir de 1984 y como consecuencia de los numerosos accidentes con víctimas, muchas de ellas producidas por el aplastamiento del techo, la citada Escuela de Ingenieros inició unos estudios financiados por la DGT y con la colaboración de algunos carroceros, que finalizó en diciembre de 1989 con éxito (ver TRAFICO n.º 53). Con ello ya se dispone de herramientas, equipos de laboratorio, modelos matemáticos y metodología que permiten rediseñar los actuales vehículos para que en un accidente con vuelco, de una severidad normal, se mantenga un espacio de supervivencia para los pasajeros.

Sin embargo, aún no ha entrado en vigor en España, aunque según el subdirector de Seguridad Industrial, Adalberto Perea, ya hay tomada una primera decisión y es la de adherirnos lo más rápidamente posible, aunque ha de pasar por el Consejo de Ministros y por las Cortes. Además, para Adalberto Perea la buena práctica de nuestros carroceros está dando como

ACCIDENTES DE AUTOBUSES EN CARRETERA CON VICTIMAS MORTALES (1984-1990)

AÑO	N.º ACCIDENTES MORTALES	VICTIMAS MORTALES				HERIDOS GRAVES			
		Peatones	Usuarios autobús	Usuarios otros vehic.	Total muertos	Peatones	Usuarios autobús	Usuarios otros vehic.	total heridos
1984	102	19	52	114	185	3	492	91	586
1985	101	14	17	112	143	2	320	134	456
1986	109	18	37	104	159	2	458	64	524
1987	112	18	76	114	208	1	480	60	541
1988	122	19	64	111	194	2	408	77	487
1989	100	7	40	108	155	1	367	66	434
1990	120	13	47	92	152	—	506	99	605

resultado unos vehículos más seguros desde hace cuatro o cinco años, «y, de hecho, las consecuencias más graves de accidentalidad no han sido con los últimos modelos».

Los carroceros, al no ser exigible, no han emprendido ninguna iniciativa para readaptar sus estructuras al nuevo reglamento. Y es que los carroceros también dependen de lo que exijan sus clientes, los transportistas. Según Ignacio Delgado, uno de los carroceros que facilitó una sección de autobús para el ensayo, «aunque lo hemos presentado a los transportistas, no hemos tenido ningún tipo de respuesta; les interesa más dar imagen de confort y estética (butacas desplazables o giratorias, frigorífico, vídeo, etcétera) que los asuntos relacionados con la seguridad».

POR POCO DINERO

Este carroceros navarro, que produce al año algo más de 100 autobuses, ya tiene todo preparado para adaptar sus vehículos a las condiciones del reglamento 66, para lo que habría que añadir unos 80 kilogramos en piezas de refuerzo, con un coste aproximado de entre 150.000 y 200.000 pesetas. Esto garantizaría que los pasajeros no murieran aplastados por el techo del vehículo en caso de vuelco.

Además de esos costes por vehículo, «al carroceros que quisiera que se le rediseñara su estructura y se le ofrecieran las soluciones técnicas adecuadas —que hoy pocas lo son— para hacerlo resistente al vuelco, le supondría un coste de un millón de pesetas, ensayos incluidos. Un auténtico precio de saldo», según Francisco Aparicio, de la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid. «Nuestro laboratorio —señala— no ha recibido demanda alguna de rediseño hasta el momento, tal vez porque el año pasado el sector entró en una cierta crisis. Sin embargo, nos consta que algunos fabricantes europeos ya están pasando por esa fase, aunque comenzaron más tarde que nosotros.»

Otra importante firma, con una producción anual de entre 500 y 550 vehículos, es Hispanocarrocera. Según uno de sus responsables, Enrique Romeo, «España está a la vanguardia de Europa en este sector y si bien es cierto que el carroceros tiene muy en cuenta lo que le pide el cliente —confort sobre todo—, cada vez nos estamos concienciando más en objetivos relacionados con la seguridad, como comportamiento ante el vuelco, resistencia pasiva, etcétera». De hecho, el diseño de resistencia que se obtiene en una primera



Pruebas de resistencia de un prototipo de Hispanocarrocera sobre terreno accidentado.

POCAS CARROCERIAS DE LAS QUE SE CONSTRUYEN EN ESPAÑA RESISTIRIAN UN ENSAYO DE VUELCO



Algunos fabricantes de asientos ya están sometiendo su producto, así como los anclajes, a ensayos de golpes frontales.

PARQUE AUTOCARES 1989, PARA TRANSPORTE INTERURBANO (*)

TIPO DE SERVICIO	N.º AUTOCARES	TOTAL PLAZAS
TRANSPORTE PUBLICO	Servicio regular	8.179
	Servicio discrecional	
	• Radio nacional	10.628
	• Radio comarcal	1.319
	• Radio local	6.244
TOTAL PUBLICO	26.370	1.314.474
TRANSPORTE PRIVADO	1.186	39.189

Fuente: Dirección General de Transportes.
(*) Vehículos para transporte de viajeros con más de nueve plazas de capacidad.



La seguridad de los niños, que tanto preocupa, también viaja en autobuses.

fase de ordenador en las factorías de Hispanocarrocera, se comprueba en la realidad sometiendo la estructura con todo tipo de cargas sobre terrenos accidentados con baches, etcétera, en sus pistas de Zaragoza. No obstante, Enrique Romeo reconoce que los autobuses podrían ser más seguros «y ya nos estamos preparando para cuando sea obligatorio el reglamento 66».

Respecto al reglamento 80 sobre asientos y anclajes, Industria está estudiando la adhesión de España. Se trata de que el asiento sea capaz de retener al viajero en los choques frontales —otra de las formas de accidente que origina muchas víctimas—, pero para ello no debe ser ni excesivamente rígido, porque podría herir, ni muy blando, ya que se deformaría y no podría retener al pasajero.

La ETS de Ingenieros Industriales de Madrid dispone de maquinaria para el ensayo de los asientos y, en este caso, ya hay varios fabricantes de asientos preocupados por la seguridad, que están ensayando su producto y exigiendo la correspondiente certificación de cumplimiento del reglamento.

Peligro a discreción

Un total de 18.191 autocares, con una capacidad de 913.878 plazas, realizaron en 1989 un servicio discrecional de transporte de viajeros, frente al transporte regular efectuado por 8.179 vehículos, con una capacidad de 913.878 plazas. Aunque sería preciso añadir la variable sobre el número de kilómetros efectuados en cada tipo de servicio, la realidad es que el transporte discrecional acaparó el 81,6 por 100 en la media de víctimas mortales registradas entre 1983 y 1989, mientras que al transporte escolar le corresponde el 4,3 por 100, y al regular, el 14 por 100.

De hecho, los últimos accidentes que han conmovido a la opinión pública española han correspondido a viajes discretos relativos a excursiones. Es el caso del siniestro del autocar en el que viajaban 28 alumnos del madrileño Liceo Francés que regresaban de esquiar en la estación de Pla d'Adet, en el Pirineo Occidental francés, y en el que perdieron la vida cuatro niñas. Además, tras el vuelco, otras tres escolares resultaron gravemente heridas, mientras que 16 sufrieron heridas leves.

Apenas unos días después, una jugadora y un entrenador de balonmano morían en Cantabria, al chocar el autocar en el que viajaban con tres turistas. Tras la colisión, el vehículo volcó y los otros quince miembros del equipo pudieron salir por su propio pie, aunque con heridas de diversa consideración.

No queda muy atrás —en plenas Navidades—, aunque en este caso se trataba de una línea regular que hacía el trayecto Madrid-Vigo, el accidente en el que perdieron la vida 12 personas y otras 25 resultaron heridas. Independientemente de que las causas del siniestro que se produjo a la salida de la capital de España estén relacionadas con el exceso de velocidad en una curva posiblemente mal peraltada y señalizada, la tragedia se agravó con el vuelco del autobús y el desprendimiento del techo.

Tampoco es fácil olvidar otros accidentes, como los ocurridos apenas hace un año, en la M-30 madrileña, cuando un autobús en el que viajaban alumnos de la localidad malagueña de Torre del Mar volcaba en una curva. La excursión quedaba truncada, sobre todo para los dos adolescentes que perdieron la vida.

Y como en el caso de los alumnos del Liceo, unos días después del anterior, otro autocar transportaba a 56 pasajeros a la estación invernal de Formigal (Huesca), pero una vez más el blanco se tiñó con el rojo de un muerto y las heridas de otros 17 pasajeros.

Quizá el más trágico de los que se recuerdan es el accidente de un autobús en Verín (Orense), en el que viajaban 45 pensionistas. Solamente siete consiguieron sobrevivir al horror de la tragedia.

RESISTIR AL FUEGO

Aunque los estudios son preliminares, hay otras preocupaciones que afectan a los autobuses. Una de ellas es la resistencia al fuego de los materiales del interior. Aunque hay pocos accidentes de este tipo, cuando se producen son muy espectaculares, como el sucedido hace unos años en Francia, en el que murieron abrasadas 40 personas dentro del vehículo. Por eso nuestro país vecino ya ha comenzado a aplicar una legislación nacional al respecto y es de suponer que la adopten otros países.

Otra preocupación que posiblemente afectará en el futuro a los autobuses es en realidad una cuestión de seguridad para los ocupantes de turismos que puedan colisionar con ellos. En la investigación sobre los elementos de absorción de energía que deberán llevar los autobuses van a participar las Escuelas de Ingenieros Industriales de Madrid y Vigo, la DGT, la Xunta de Galicia y la empresa concesionaria de ITV de Galicia.

Las pruebas de estabilidad lateral no están previstas en los reglamentos de Ginebra, aunque algunos países como Inglaterra y Francia las han incorporado a sus legislaciones, e igualmente es previsible que formen parte de la legislación europea. La prueba consiste en situar un vehículo sobre una plataforma que se va inclinando hasta comprobar con qué ángulo de giro se iniciaría el vuelco. Con ello se verifica la acción conjunta de la altura y del centro de gravedad del autobús, junto con la flexibilidad de la suspensión en su estabilidad lateral al vuelco. En dos meses podría ser operativa la plataforma de ensayo para la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid, financiada por el Ministerio de Industria.

A todas estas reglamentaciones que tienen que ver con la seguridad pasiva de los autobuses y que son determinantes en la mayor o menor gravedad del accidente una vez que éste ocurre, hay que añadir otros aspectos que tienen que ver con la seguridad activa, es decir, con la mayor o menor aptitud del vehículo para evitar el accidente en una situación de riesgo.

LA IMPORTANCIA DEL MANTENIMIENTO

En las investigaciones de los accidentes de autobús, en algunas de las cuales ha participado la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid, se han detectado factores técnicos como neumáticos desgastados, frenos, transmisión, trans-



José RUBIO

Más de 27.000 autocares, con un total de 1,5 millones de plazas, realizan el transporte público de viajeros en España.

PORCENTAJES DE VICTIMAS E ILESOS SEGUN TIPO DE TRANSPORTE (Promedio 1983-89)

	MUERTOS	HERIDOS	% DE ILESOS SOBRE OCUPANTES
Línea regular	13,97	48,67	93,48
Transporte escolar	4,37	6,61	93,03
Otros autobuses	81,66	44,72	86,60
	100,00	100,00	—

formaciones inadecuadas realizadas en el vehículo, etcétera, que no tuvieron un buen comportamiento ante una situación difícil, y que tiene mucho que ver con un mantenimiento inadecuado.

Aunque los autobuses tienen que pasar la inspección técnica cada año hasta cumplir los diez, y a partir de ahí cada seis meses, en la ITV se realizan unas pruebas mínimas. Un autobús podría pasar la prueba de frenos en frío, pero cuando se calientan pueden resultar ineficaces. Por otra parte, son vehículos sometidos a un trabajo muy intenso y de un período a otro de la revisión pueden cambiar las condiciones de seguridad.

Eso no quiere decir que en las ITV no se detecten anomalías. Según datos facilitados por la dirección general de Industria de Castilla y León, durante 1990 se efectuaron en esa comunidad 3.591 revisiones de autobuses, de los que 960 fueron rechazados por anomalías. En total se detectaron 2.127 defectos graves en sistemas de seguridad importantes como frenos (16,8 por 100), ejes-suspensión y ruedas (14,6 por 100) y dirección (7,4 por 100). Incluso dos de los vehículos fueron declarados no aptos para circular.

Así pues, el mantenimiento de los vehículos, independientemente de las inspecciones, se muestra como algo fundamental en la seguridad de los autobuses. Trinidad Hernández, directo-

EL TRANSPORTE DISCRECIONAL ACAPARO EL 81 POR 100 DE LAS VICTIMAS MORTALES, FRENTE AL 14 POR 100 DE LOS VIAJES REGULARES

ra de la empresa madrileña Omega, con una flota de 24 autocares que realizan un servicio discrecional, dice que ellos cuentan con taller propio. «Cada vez que regresan de un viaje, que puede durar desde un fin de semana a un mes, se efectúa una revisión total de frenos, aceite, ruedas, etcétera.» Son viajes muy largos de excursiones de niños, tercera edad, etcétera, por eso considera muy importante el confort y amplitud del maletero.

Para Trinidad Hernández, que no tiene noticias de los ensayos efectuados en España sobre resistencia de la superestructura al vuelco, los aspectos rela-

cionados con la seguridad tienen más que ver con la mecánica que con la carrocería, como el chasis, el freno eléctrico y el ABS. Pero, sobre todo, la seguridad la atribuye al conductor, y a los suyos les hace pasar unas pruebas exhaustivas y les exige experiencia e informes. «Y, sobre todo, que no beban, porque hace años tuvimos un incidente con uno, sin mayores consecuencias, y nos enteramos de que había estado bebiendo.»

CARROCERIAS QUE SE DEFORMAN

La empresa Río Alhama, de Francisco Javier Díez, realiza en la zona de la ribera navarra un transporte regular con sus 22 autobuses, además de algo de transporte escolar y urbano y también un poco de discrecional, pero de corto recorrido. Para el mantenimiento de su flota utilizan un taller «de confianza», aunque en el propio garaje disponen de herramientas para efectuar las operaciones más simples, como cambios de aceite, etcétera.

Francisco Javier Díez considera que en España hay un estándar de calidad de las carrocerías alto, con criterios muy similares en todos los carroceros, pero considera que son fácilmente deformables ante un vuelco. «Con los diseños actuales, con ventanas muy altas y espaciosas y pequeños perfiles para sujetar el techo, es muy difícil garantizar ese espacio de supervivencia establecido en el reglamento 66.» Incluso duda de la eficacia de incorporar los elementos de refuerzo obtenidos en el ensayo por parte de la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid: «Para conseguir cerrar el anillo de fuerzas que protejan a los pasajeros habría que partir de diseños distintos; es cuestión de geometría pura, habría que partir de cero.»

Una pequeña empresa zaragozana, de carácter familiar, con 12 vehículos dedicados al transporte discrecional, ha preferido mantener su identidad en el anonimato. Renuevan su flota a los seis años, «porque a partir de ahí surgen las averías con frecuencia» y las reparaciones las efectúan en un taller «de confianza», dejando las cuestiones de cambios de aceite a los propios chóferes.

A la hora de elegir el tipo de vehículo tienen en cuenta el gusto del cliente: «El viajero pide un coche llamativo y grande, con vídeo, etcétera, y se fija poco en si las ruedas van desgastadas; son autobuses de cristal con parachoques de poliéster, y cualquier roce con un turismo les hace un boquete.»

del MOTOR

MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

«Aspar», Cardús, Crivillé, Garriga y Pons, otra vez aspirantes al podio



«Aspar» vuelve a contar entre los grandes aspirantes en 125 c.c. gracias a su nueva mecánica.

ESPAÑA, CON SU MEJOR «CARTEL»

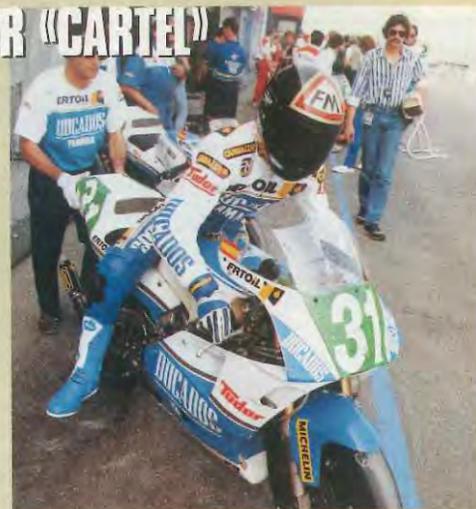
El próximo día 24 se inicia en el circuito de Suzuka, en Japón, el Campeonato del Mundo de Motociclismo, que mantendrá la atención de los aficionados a este deporte hasta los primeros días de octubre. España, que la temporada anterior no hizo un gran papel, presenta ahora nuevamente a los «Sito» Pons, Cardús, «Aspar», etcétera, como cualificados aspirantes al podio.

ESPAÑA, CON SU MEJOR «CARTEL»

UNA vez más, el circuito de Suzuka, en Japón, es el encargado de iniciar el Campeonato Mundial de Motociclismo en tres de las cuatro categorías de las que consta (125, 250 y 500 c.c.), y si bien por lo que respecta a los españoles el interés sigue estando por todo lo alto, con representantes tan cualificados como «Aspar», Debón (flamante e injustamente «silenciado» campeón de Europa 1990), Cardús, Puig, Crivillé, Garriga o Pons, como cabecera de cartel de una numerosa participación, este mundial va a marcar el final de la categoría de 500, al menos como hasta ahora la hemos conocido. Eso, pese a haber sido rechazada la propuesta realizada por la FIM para este año, de la admisión de máquinas de cuatro tiempos hasta 750 c.c. en esa cilindrada.

Si las categorías de 125, 250 e incluso los sidecars (estos últimos mal que les pese a algunos) siguen gozando de una envidiable salud y deparando emocionantes carreras, la 500 se ha convertido en coto cerrado de poderosísimos equipos «oficiales», que pagan a las fábricas cifras multimillonarias por el «leasing» (o alquiler anual) de sus máquinas de GP de primera fila. Esa política, a la que ya nos referíamos en un anterior trabajo, sumada a los costes de infraestructura de equipo, ganancias de pilotos, mecánicos, coste de repuestos y buenas relaciones con los fabricantes de neumáticos (que pueden dar o quitar segundos preciosos en carrera, según la calidad y composición de sus gomas) han llevado a la desaparición de potentes escuderías, y a unas parrillas de salida de 15 a 18 corredores, de los que al menos cinco son meras comparsas.

Una vez más, el «gran circo mundial» comienza a ritmo trepidante, con tres grandes premios apenas en un mes (Japón, Australia y Estados Unidos), para desembarcar en mayo en Europa, en ese circuito jerezano que una vez más recoge el testigo de un madrileño Jarama incomprensiblemente abandonado a su suerte, una suerte adversa ganada a pulso por todo un cúmulo de incompetencias, faltas de previsión, organización y entendimiento y —por qué no decirlo?— una falta de apoyo total por parte de la propia Real Federación Motociclista Española. Algo que no falta, por el momento, al deficitario Jerez, al menos hasta la inauguración del Circuito de Cataluña, ya confirmado como sede del GP de España'92.



Las decisiones de Yamaha pueden beneficiar a Alberto Puig.

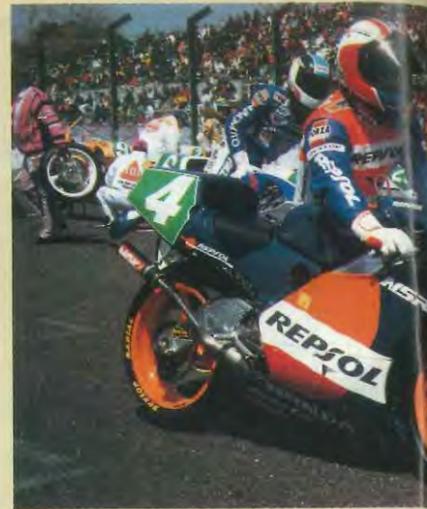
125 c.c.: CASI UN CAMPEONATO MONOMARCA

Los motores Honda dictaron su ley en la temporada pasada, mostrándose más fiables y rápidos que los Rotax, caprichosos en su rendimiento —Jorge Martínez «Aspar» puede dar buena fe de ello—, y por eso esta temporada va a mostrar una supremacía cuantitativa de mecánicas japonesas en las parrillas de salida de 125 c.c.

El mismo «Aspar» recurre a una de estas máquinas (con «kit» especial de fábrica) para equipar una nueva J. J. Cobas de chasis en «U», que recobra la tradición de la marca y que, teóricamente al menos, puede llevar de nuevo a nuestro multicampeón de Alcira a lo «más alto del cajón», tras recuperarse con rapidez de una fractura en su hombro izquierdo.

Una solución parecida ha adoptado Herri Torrontegui (chasis J. J. Cobas, motor Honda) para tratar de hacer olvidar una nefasta campaña'90. Javier Debón, tras lograr su título de campeón de Europa de 125 en el pasado año, y superar, asimismo, una seria fractura, se convierte en piloto oficial «Ducados» y participa en el mundial con una competitiva Honda preparada en Italia. Julián Miralles y Manuel «Champi» Herreros parecen optar, sin embargo, por la mecánica Rotax sobre sus J. J. Cobas. Todos ellos forman la «avanzada» de una numerosa serie de pilotos españoles que tratarán de figurar en las parrillas de los GP que se disputen en Europa.

Pero los españoles no lo tendrán fácil con los italianos Capirossi, Casanova y Debbie, con el holandés Spann, o algún que otro «kamikaze» japonés, sin contar con los imprevisibles nuevos talentos surgidos sobre todo de esa cantera italiana que



Cardús, que aspira a mejorar el subcampeonato del año pasado, lo tendrá muy difícil con Cadalora.

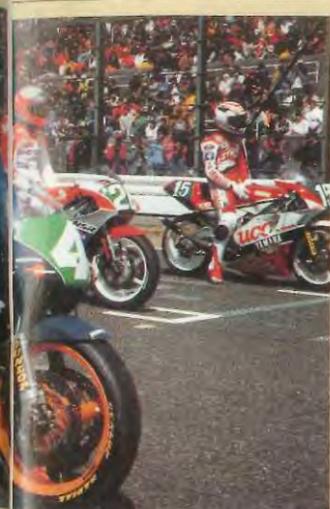
ha sabido apostar con fuerza por las copas de promoción y el Campeonato de Europa, forjando una jovencísima generación de pilotos sin complejos, agresivos, que han hecho de esta categoría una de las más emotivas del mundial.

¿Y Derbi...? Dicen que la marca española puede volver a partir del GP de España. Gianola espera. Ha sido el fichaje más caro e inútil de toda la historia de la marca catalana. Un capítulo en blanco para olvidar.

250 c.c.: LA BATALLA, EN FAMILIA

La decisión de Yamaha de retirar de la categoría la rápida y potente YZR, la máquina empleada el pasado año por Cadalora, Crivillé, Puig y el campeón, John Kocinski, plantea la temporada'91 como una batalla abierta en la «familia» Honda, bajo distintos «sponsors». Carlos Cardús intentará cambiar su dorsal número dos por el primero al fin de la temporada; vuelve a contar para ello con el mejor material mecánico y humano, pero aparte de Zeeleberg o Bradl, va a encontrar un peligrosísimo rival en Luca Cadalora, ahora sobre una Honda del «team» Rothmans, preparada por las manos mágicas de Erv Kanemoto (la temporada pasada ingeniero preparador de las Honda 500 de Gardner y Doohan).

Tras ellos, una horda de RS-R, con preparación Honda-fábrica, como las de Romboni, Prein, Schmid, Hislop o el otro joven escudero del «team» Rothmans, Jeandat, van a protagonizar «luchas en familia», en las que también se integrarán —a juzgar por los tiempos registrados en la pre-temporada— las Aprilia de Reggiani y Chili, que ha abandonado los 500 para convertirse en otro «tenor» de esta categoría del cuarto de litro.



Alex Crivillé, una incógnita a despejar con su J.J. Cobas-Honda.

Yamaha sigue atendiendo a sus pilotos oficiales con «kits» de fábrica para sus TZ 250, y en este aspecto los más beneficiados pueden ser el español Alberto Puig, ya familiarizado con estas máquinas, y el italiano Paolo Casoli, este último si Agostini consigue mantener su equipo «oficial» de 250. Las dos auténticas incógnitas de la categoría son la J. J. Cobas Honda, que llevará como oficial de la marca nuestro Alex Crivillé y en la que Antonio Cobas y todo el departamento de competición de la casa española han trabajado intensamente, y esa «Suzuki» 250 que también bajo colores oficiales pilotará el alemán Martin Wimmer, y que en entrenamientos pre-temporada se ha mostrado sensiblemente más lenta que sus grandes rivales.

Un campeonato emocionante por la calidad y personalidad de los distintos pilotos, con una mezcla explosiva de veteranía y juventud, de imprevisibles resultados.

500 c.c.: «LA REINA», VENIDA A MENOS

Que los 500 c.c. sean la categoría «reina» es hoy un decir. Los nombres de Rainey, Kocinski, Gardner, Doo-



Este puede ser el gran año de Pons, que ha guardado hasta ahora un prudente silencio.



Joan Garriga, entre las garantías de espectáculo de una categoría en recesión.

han, Schwantz, Lawson, Garriga, Pons o McGee son garantía de espectáculo, pero esta categoría, más selectiva que ninguna en cuanto al material de primerísima calidad empleado, va poco a poco perdiendo efectivos, que hacen resentirse en número y vistosidad sus parrillas de salida.

Aquí no hay concesiones. El club de los 160 (y pico) caballos alinea sus mejores efectivos, sus equipos oficiales de las tres japonesas punteras. Yamaha tiene en el equipo norteameri-

cano de Roberts, con el campeón mundial Wayne Rainey y el «recién llegado» a la categoría John Kocinski, su más fuerte formación. Mientras, nuestro Juan Garriga (excelente en su pre-temporada, estrenando a finales de febrero su nueva máquina en Australia) y el gallo Ruggia tratarán de integrarse en el grupo de los seis o siete grandes.

Honda afronta el desafío con un equipo totalmente australiano —el Rothmans—, con un Wayne Gardner que, superados los 31 años y muchas fracturas, desea ser una vez más campeón mundial, respaldado por su compatriota Michael Doohan. «Sito» Pons ha guardado un prudente silencio durante la pre-temporada, pero éste puede ser su gran año. El 90 estaba bien encaminado, pero una terrible caída y muchas semanas de inactividad vinieron a complicarlo todo. «Sito» sigue siendo grande, y aún tiene que darnos muchas alegrías sobre esa Honda-Campsa de primera línea.

Un trío espectacular y bien distinto entre sí —Schwartz, De Radiques y MaGee— son los efectivos de Suzuki. El tejano Schwartz es el eterno aspirante y algún día dejará de serlo, de cometer errores y sufrir contratiempos, para convertirse en campeón mundial.

Eddie Lawson ha recuperado ilusiones juveniles. Ha dejado a Roberts —parece ser con mutuo entendimiento— para integrarse en la italiana Cagiva, que para su preciosa y roja 500 va a recibir una importante ayuda del departamento de competición Ferrari. Sería bello verle rodar entre «los grandes».

La «nota afectiva» para los veteranos aficionados la pondrá Ron Haslam, que hará debutar en el mundial una Norton bajo los colores John Player. El orgullo inglés, puesto a prueba en un Campeonato que el próximo 1992 deberá revisar totalmente sus normas y ampliar sus miras.

Carlos DOMINGUEZ

CALENDARIO 1991

- 24 marzo: (Suzuka) JAPON (125 - 250 - 500)
- 7 abril: (Eastern Creek) AUSTRALIA (125 - 250 - 500)
- 21 abril: (Laguna Seca) EE.UU. (250 - 500 - Sidecars)
- 12 mayo: (Jerez) ESPAÑA (125 - 250 - 500 - Sidecars)
- 19 mayo: (Monza) ITALIA (125 - 250 - 500 - Sidecars)
- 26 mayo: (Hockenheim) ALEMANIA (125 - 250 - 500 - Sidecars)
- 9 junio: (Salzburgring) AUSTRIA (125 - 250 - 500 - Sidecars)
- 16 junio: (Rijeka) YUGOSLAVIA (125 - 250 - 500 - Sidecars)
- 29 junio: (Assen) HOLANDA (125 - 250 - 500 - Sidecars)
- 21 julio: (Paul Ricard) FRANCIA (125 - 250 - 500 - Sidecars)
- 4 agosto: (Donington Park) GRAN BRETAÑA (125 - 250 - 500 - Sidecars)
- 18 agosto: (Misano) SAN MARINO (125 - 250 - 500 - Sidecars)
- 25 agosto: (Brno) CHECOSLOVAQUIA (125 - 250 - 500 - Sidecars)
- 15 septiembre: (Interlagos) BRASIL (250 - 500 - Sidecars)
- 6 octubre: (Shah Alam) MALASIA (125 - 250 - 500)

Lecciones de un
(1) CAMPEON



A partir de este número y en varios capítulos, Carlos Sainz, actual campeón del mundo de rallies, va a explicarnos cómo afrontar algunas situaciones de la conducción. Pero no al volante de su coche en plena competición, sino cuando circula por las carreteras con su vehículo como uno más de los millones de conductores españoles. Lluvia, nieve, adelantamientos, cuidado y presión de los neumáticos, acquaplaning... Un amplio catálogo de circunstancias a las que el conductor tiene que hacer frente y que, a partir de ahora, podrán contar con los prudentes consejos de todo un campeón del mundo de automovilismo, Carlos Sainz.

CONDUCCION BAJO LLUVIA:

«SUAVIDAD Y MAYORES DISTANCIAS»

EL fenómeno invernal más común a toda la geografía española es, sin duda, la lluvia, que, además, tiene en meses primaverales («marzo ventoso y abril lluvioso...») otro punto de máxima inflexión. Sin embargo, la conducción sobre lluvia no es, precisamente, una de las «especialidades» de los españoles; y esto se nota no sólo en el número de accidentes —más bien alcan- ces de pequeña importancia—, sino en el descenso de la velocidad de circulación y los atascos que este fenómeno meteorológico provoca.

Carlos Sainz, campeón del mundo de rallies 1990, nos ofrece un consejo general para la conducción sobre asfalto mojado: «En primer lugar, lo principal es "alargar" los metros de distancia para cualquier tipo de maniobra».

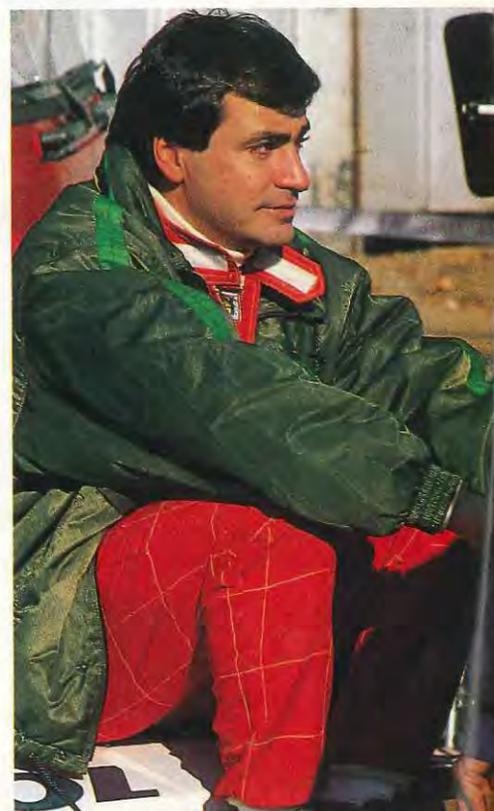
La razón de esta norma es la pérdida de adherencia que el agua caída produce entre vehículos y asfalto. La lluvia, junto con el barro y los restos de goma de los neumáticos, forma una fina y deslizante película que debe ser evacuada por el dibujo de las ruedas, para que así exista contacto, es decir, adheren-

cia, entre neumático y asfalto. «Al no tener esa adherencia —explica Carlos Sainz—, esa sensibilidad tenemos que buscarla nosotros bien en el pedal del freno, bien en el volante.» Por este motivo, otra recomendación de Sainz «es la suavidad en el manejo del coche, fundamental sobre cualquier tipo de terreno resbaladizo. Pelearse con el coche es siempre muy perjudicial».

Teniendo en cuenta estas características, Carlos Sainz aconseja «antes que nada que, en el momento en que aparezca este fenómeno, conviene aminorar la velocidad y conducir mucho más despacio que en terreno seco».

MAS DESPACIO

Durante la conducción, y en los momentos en que haya que utilizar por cualquier motivo el freno, «aminorar la velocidad con suavidad, alargando las distancias, sin esperar a frenar en el último momento. La prudencia tiene que reflejarse en circular más despacio en este tipo de terrenos; puesto que las condiciones de adherencia para



«La prudencia debe reflejarse en circular más despacio sobre terrenos mojados. Puesto que la adherencia es menor, también lo debe ser la velocidad.»



En días de lluvia, Carlos Sainz estima que hay que llevar siempre encendidas las luces, que, al adelantar, ayudan mucho a los demás conductores.

detener el vehículo son menores, también la velocidad debe ser menor. Y, luego, suavidad y alargar esos metros de frenada y las distancias entre vehículos».

La reacción instintiva de, en cuanto hay algún problema, dar un «pisotón» al freno, incluso cuando ha llovido, no es positiva. Carlos Sainz recomienda calma, «primero, porque la distancia entre tu vehículo y el que va delante debe ser suficiente para detener tu coche con una frenada suave. Y, segundo, porque una frenada fuerte en agua o en terreno resbaladizo puede producir un acquaplaning que, incluso, a veces va a aumentar la velocidad».

Los adelantamientos en este tipo de conducción no son básicamente distintos a esa misma maniobra realizada en terreno seco. No obstante, Carlos Sainz hace hincapié en la comprobación de que no se acerque ningún automóvil en sentido contrario: «Nos tenemos que cerciorar, con absoluta seguridad,



Triunfo histórico en Montecarlo

Carlos Sainz, campeón del mundo de rallies de la temporada 90, ganó casi de rebote el rally de Montecarlo, primera prueba de la temporada 91, al romperse en los últimos tramos el Ford Sierra del francés Delacour, revelación de la carrera. Carlos Sainz y su copiloto Luis Moya pasan a formar parte de la élite del automovilismo, al haber sido capaces de imponerse en los tres rallies más prestigiosos (Mil Lagos, RAC británico y Montecarlo).

Pese a que la victoria se produjo por el fallo mecánico de Delacour, no hay que restar méritos al español, ya que lideró la prueba desde el primer día y fue el único que luchó con el francés (que corría en casa).

Como decía Sainz, para ganar cuando falla el primero, hay que estar segundo. Además, estos problemas mecánicos que impiden ganar una prueba no son desconocidos para Sainz, a quien ya ha sucedido en varios rallies. Por otra parte, para obtener el campeonato de marcas (objetivo de Sainz y Toyota para el 91) no se trata tanto de ganar una prueba como de obtener buenas puntuaciones en todas.

Por último, destacar la buena clasificación, mientras estuvo en carrera, del cántabro Jesús Puras, quien, en su debut en el Mundial de Rallies, estuvo a punto de lograr un puesto sorprendente, del que sólo le apartaron los problemas mecánicos.

de que no viene ningún coche. En lluvia, si hubiera que llevar las luces encendidas, facilitarían al conductor que adelanta la visibilidad y la ubicación del coche que viene de frente. Luego, aumentar la distancia, dejando un mayor margen de seguridad».

LUCES

Esta cuestión precisa obligada referencia a un tema muy importante para el campeón del mundo de rallies en 1990: las luces. «En el momento en que empieza a llover, sería partidario de encender las luces, sea de día o de noche. En los países nórdicos las luces son obligatorias, y a mí me parece una medida muy positiva. Hay gente que es reticente a encenderlas, porque piensan que va a gastar mucha más ga-

solina o que va a desgastar la batería. Eso es absolutamente una tontería.»

Un último problema es el agua que levantan los vehículos precedentes, especialmente cuando se trata de elementos pesados. Se trata de una mezcla de agua y barro contra la que nuestro campeón sólo tiene una solución: «Dejar una mayor distancia de seguridad». Y, eso sí, unas escobillas del limpia-parabrisas en buen estado para poder mantener nuestra visibilidad.

Por último, el más grave problema que puede producir el agua sobre el asfalto es el acquaplaning, un gravísimo peligro sobre el cual Carlos Sainz nos contará más cosas en el siguiente capítulo de esta serie.

Juan M. MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE

ROVER 111 L



NOTA MEDIA:
7

NOTA MEDIA
SEGURIDAD:
7,2

DATOS TECNICOS

MOTOR:

Posición: Delantera, transversal.
Cilindros: 4, en línea.
Cilindrada: 1.120 c.c.
Alimentación: Carburador.
Carburante: Gasolina súper y sin plomo.
Depósito: 35,4 litros.
Potencia máxima: 60 CV a 6.000 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: Delantera.
Caja de cambios: Manual de 5 velocidades.
Embrague: Con diafragma y disco seco, con muelles.

FRENOS

Servoasistidos. Discos delanteros.

SUSPENSION

Independiente.

DIRECCION

Tipo: Cremallera y piñón.
Diámetro giro: 9,87 m.

RUEDAS

Llantas: De acero, de 13".
Neumáticos: 155/65x13, de perfil bajo.
Peso: 820 kg.
Longitud: 3,52 m.
Anchura: 1,56 m.
Altura: 1,38 m.
Maletero: 230 dm. cúbicos.
Precio final: 1.130.000 ptas. (3 puertas).

autoplista

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

Comentario.—El Rover 111 es una completa evolución del Metro, a su vez sucesor del mítico Mini. Además de la renovada línea de su carrocería —más grande, aerodinámica y actual—, la principal novedad estriba en su motor. Los nuevos propulsores del tipo «K» cuentan, entre otras cualidades, con una excelente compacidad y una gran ligereza. El rendimiento de esta versión de 1,1 litros es de 60 CV, suficiente para mover con soltura los poco más de 800 kg. que pesa el Rover. Los desarrollos del cambio están dirigidos a obtener un bajo consumo y quedan algo «largos», lo cual condiciona en cierta medida la capacidad de recuperación.

El acertado diseño de los asientos y la suspensión se encargan de ofrecer un confort poco habitual en modelos de su segmento. Esta suspensión permite además unos pasos de rueda interiores poco abultados, lo que facilita en el maletero unas formas muy regulares que, junto con el respaldo abatible por sectores, mejoran notablemente su operatividad.

LO BUENO

- Acabado y presentación.
- Confort general.
- Accionamiento del cambio.

LO MALO

- Desarrollos largos.
- Equipamiento escaso.
- Postura de conducción.

au

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

Comentario.—Más a su predecesor, la nueva versión sustituirá a la anterior por una más moderna y actual, más robusta. En la parte del exterior, los golpes modelados de los retrovisores proporcionan un aspecto más moderno. También el interior ha mejorado; sobre todo, en lo referente a la disposición de elementos. El modelo 111 incorpora un motor de 1.120 c.c. y caja de cambios de 5 velocidades, ofreciendo una potencia que le permiten alcanzar una velocidad punta. Tanto por su precio como por el pequeño utilitario es una buena opción para el problema de movilidad.

LO BUENO

- Consumo bajo.
- Maniobrabilidad.
- Espacio interior.

LO MALO

- Cuadro de instrumentos.
- Acabado pobre.
- Maletero pequeño.

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO
PARA
ALUMNOS
Y
PROFESORES
NUMERO 44

Coordinación
Juana Sánchez

Los monitores de parques infantiles de tráfico, piezas clave de la educación vial

LOS «profes» de la conducción



ANTONIO LILLO

Se pasan jornadas enteras «traduciendo» las señales de tráfico al lenguaje infantil. Son, además, los «correctores de estilo» a pie de asfalto para los varios miles de chicos que a lo largo de cada curso descubren o amplían los secretos imprescindibles para conducir un kart o una bicicleta. Su trabajo como monitores de los parques infantiles de tráfico móviles de la DGT

supone un intento de simular lo más posible las escenas cotidianas de tráfico que se reproducen cada día en cualquier urbe, «para que el aprendizaje sirva realmente para algo». Aprendiendo con la propia experiencia, y a fuerza de querer el trabajo que realizan, son el soporte humano, los «profes», de buena parte de la educación vial que se imparte en nuestro país.

Los «profes» de la conducción

TIENEN claro que la calidad tiene que primar sobre la cantidad. Que lo realmente importante es que los niños que pasan por el parque infantil de tráfico aprendan las normas y adopten las conductas que allí se enseñan, sin cronometrar el tiempo necesario para ello, aunque, como consecuencia directa, haya que reducir el número de niños que realizan la actividad. Tienen claro también que las instalaciones que ellos dirigen no son una atracción de feria, sino un complemento importante para la educación vial. Su labor, lo saben, es cambiar la actitud del niño en la calle, indisciplinada por naturaleza, por otra más responsable con que hacer frente al potencial riesgo del tráfico. «En el aspecto positivo, somos el caballo de Troya de la educación vial», asegura Felisindo Merlo, monitor de Salamanca. «Y lo somos en dos sentidos: uno, porque se nos ve mucho; creamos mucha expectativa entre los críos y eso es bueno porque predispone al niño para aceptar lo que se le dice. Y otro, porque el parque es un auténtico campo de batalla que se introduce en el colegio y donde se lima la teoría, a veces ardua, y los chicos entienden el porqué de las normas.»

CONDUCTORES Y MECANICOS

Un buen número de los monitores que integran los equipos de estas instalaciones móviles pertenecen a la plantilla de la



El primer paso es aprender el control del vehículo. Para evitar los nervios del principio hay que crear un clima de confianza.



Para Carlos Vicente, como para el resto de sus compañeros, la mecánica de los karts no esconde secretos.

Dirección General de Tráfico desde antes de constituirse estas unidades. No se trata, en la mayor parte de los casos, de profesionales de la enseñanza, aunque sí lo son en cuanto a la conducción de vehículos y su mecánica se refiere. Su trabajo con los chavales cubre, sin embargo, una importante parcela de la educación, que queda perfectamente integrada en la actividad escolar de cada centro y en la que ponen una buena dosis de dedi-

cación. «Me parece muy importante lo que hacemos con los chavales y, la verdad, disfruto mientras estoy con ellos», confiesa Santos Vaquero, monitor de Valencia.

Entusiasmo compartido por el resto del colectivo, que asegura preferir su situación actual al trabajo de oficina, la otra alternativa. «En ocasiones, aunque no es lo habitual, hay que empezar por "pelear" con los profesores que se desentenden de los chicos cuando es-

tamos nosotros o, incluso, les ríen la gracia cuando alguno hace alguna travesura», comenta José Martín Revillo, de Madrid. «Sin embargo —explica—, nosotros vemos que los chicos comentan la actividad una vez que han acabado en el parque y eso hace pensar que cuando salen a la calle son conscientes de lo que aprenden aquí. Además, ellos mismos nos lo dicen cuando volvemos a un colegio donde hemos estado anteriormente.»

Todos coinciden en que lo más sólido de su formación es su propia experiencia diaria, de la que aprenden cómo tratar a cada edad en situaciones concretas. Cuentan, no obstante, con material didáctico y cursos periódicos que valoran en cuanto que sirven de reciclaje. «Siempre es bueno todo lo que puedas aprender. En el último curso que hemos estado recientemente, en el Centro Superior de Educación Vial de Salamanca, nos han dado pautas psicológicas y pedagógicas de cómo llegar a los chicos, de cómo cambiar su



En grupos pequeños, todos los chicos pasan por el parque. Para los monitores, trabajar a la intemperie es lo peor.

mentalidad hacia conductas más positivas. Pero en general, nos cuentan mucho de lo que ya sabemos», indica Carlos Vicente, de Salamanca.

LO PEOR, LA CLIMATOLOGIA

La climatología es uno de los factores que todos destacan como un enemigo de su trabajo. Los días de frío intenso, de lluvia o de mucho calor son especialmente duros en una jornada que empieza a las nueve de la mañana y termina a las cinco de la tarde, siempre al aire libre. «Cuando la lluvia es muy copiosa, tenemos que suspender la actividad. Sin embargo, como por el parque deben pasar todas las clases de un colegio, cumplir el programa que tenemos asignado nos supone "recuperar" esos días aumentando el número de niños», indica José Martín Revillo. También Antonio Gutiérrez, de Badajoz, sabe de problemas climatológicos: «A veces el frío es muy intenso en los patios de los colegios, especialmente en



Instalar, recoger y transportar el material del parque móvil también forma parte de su trabajo.

las horas de tarde y, sobre todo, en algunas poblaciones pequeñas en las que no hay edificios altos que te resguarden. Los chavales lo notan menos porque se están moviendo y, desde luego, ninguno renuncia a salir sólo por eso, pero para nosotros es algo difícil de combatir. Quizá sea lo más negativo de nuestro trabajo».

Los alumnos de ciclo medio y ciclo superior son los «clientes» habituales

de estas instalaciones. Entre ellos, los monitores destacan a los de 6.º y 7.º como los más fáciles a la hora de moverse con el kart. «Son las mejores edades si conjuntamos predisposición y conocimientos. Con los más pequeños, que suelen ser los de 5.º, hay que empezar en ocasiones por enseñarles a montar en bicicleta y, desde luego, saben menos del significado de normas y señales. Y los ma-

yores, los de 8.º, piensan que lo saben todo y son más conflictivos», comenta Juan Antonio Opazo, uno de los monitores «benjamines» en cuanto a experiencia, pues se incorporó a la unidad móvil de La Coruña en septiembre del pasado año, pero que ya ha salido con ella en cinco ocasiones.

EL STOP Y EL CEDA EL PASO

Existe, según la opinión de todos, una notable diferencia entre los niños que viven en áreas urbanas y los que residen en pequeñas poblaciones rurales. Mientras los primeros están mucho más acostumbrados al «mobiliario urbano», los segundos no conocen, a veces, más que un reducido grupo de señales y ni siquiera dominan el lenguaje de un semáforo. «El niño de ciudad está más preparado, se defiende mejor en el parque porque está más familiarizado con el tráfico. Como también hay diferencia dependiendo de la edad», comenta Antonio Gutiérrez.

Las señales de Stop y Ceda el Paso son las que, en general, más trabajo cuesta asimilar a los niños. «El ceda el paso es una señal muy concreta. Además, la figura triangular suele acompañar el texto, y los chicos suelen estar más acostumbrados a ella», asegura Santos Vaquero. Por otra parte, José Martín cuenta que «cuando consiguen acostumbrarse a hacer el Stop tienen que aprender que no hay que pararse donde está la señal, sino en el cruce correspondiente. Es algo difícil para ellos». Ante las dificultades que surgen, la motivación es un aspecto importante a tener en cuenta para este colectivo, de alrededor de una treinte-

Los «profes» de la conducción

na de personas y exclusivamente masculino en la actualidad, por la dureza del trabajo, no siempre reconocido.

La dinámica seguida en la práctica es similar para todos los monitores. «Cuando un niño comete una infracción, deja su puesto de conductor a otro compañero. Así, respetar las normas cumple un doble objetivo y todos prestan más atención», dice Antonio Gutiérrez. Y para ello, todos los trucos son válidos. Para Santiago Vaquero, uno de los problemas que se encuentra el niño cuando se monta en el kart es el reflejo de pisar los pedales, uno con cada pie. «La solución es muy sencilla. Le inmovilizamos el pie izquierdo de tal manera que no pueda utilizarlo y sólo pueda pisar con el derecho y, por supuesto, estamos absolutamente pendientes de ese niño. Es una forma muy efectiva de que se haga con el kart y le quede tiempo para recorrer el circuito pendiente de la señalización.»

Con todo, los resultados de esta actividad no se ven a corto plazo, aunque les alienta cuando los policías locales comentan que la actitud de los niños es distinta antes y después del parque.

Juan Antonio Opazo está seguro que lo que él enseña en la clase no cae en saco roto. Lo certifica con una reciente anécdota: «Llegaba tarde al colegio y dejé el coche mal aparcado. Y, desde luego, no pasó inadvertido. Al salir, uno de los chavales se encargó de recordármelo.»

Juana SANCHEZ



Es importante implicar al mayor número posible de chavales: bien dirigida, de la experiencia de los demás también se aprende.

«Mi amigo el semáforo»

La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, en colaboración con el Ayuntamiento de Vitoria y la Jefatura Provincial, ha editado un cuadernillo dirigido al primer ciclo de la EGB, titulado «Mi amigo el semáforo», en cuya elaboración han participado profesores de EGB y responsables de educación vial y de protección ciudadana. La puesta en marcha de este material, que fue presentado en

unas jornadas sobre educación vial realizadas en Vitoria durante el pasado mes de noviembre, se justifica por el equipo realizador en la idea de que «inculcando hábitos peatonales correctos no sólo estamos atendiendo a una formación completa del niño, sino que, además, colaboramos, a través de la educación, a dotar a nuestros alumnos de una mayor seguridad cuando mediante el aprendizaje ponemos de relieve los riesgos y motivamos actuaciones correctas». El cuadernillo, estructurado como un comic que cuenta la historia de un semáforo, pretende educar sin abandonar el aspecto lúdico, integrando contenidos tales como el reconocimiento de las señales elementales, la comprensión y respeto de las normas o identificación de las señales como defensa propia con actividades que desarrollen la creatividad y la destreza y puedan realizarse tanto en el aula o el entorno como en el propio domicilio.

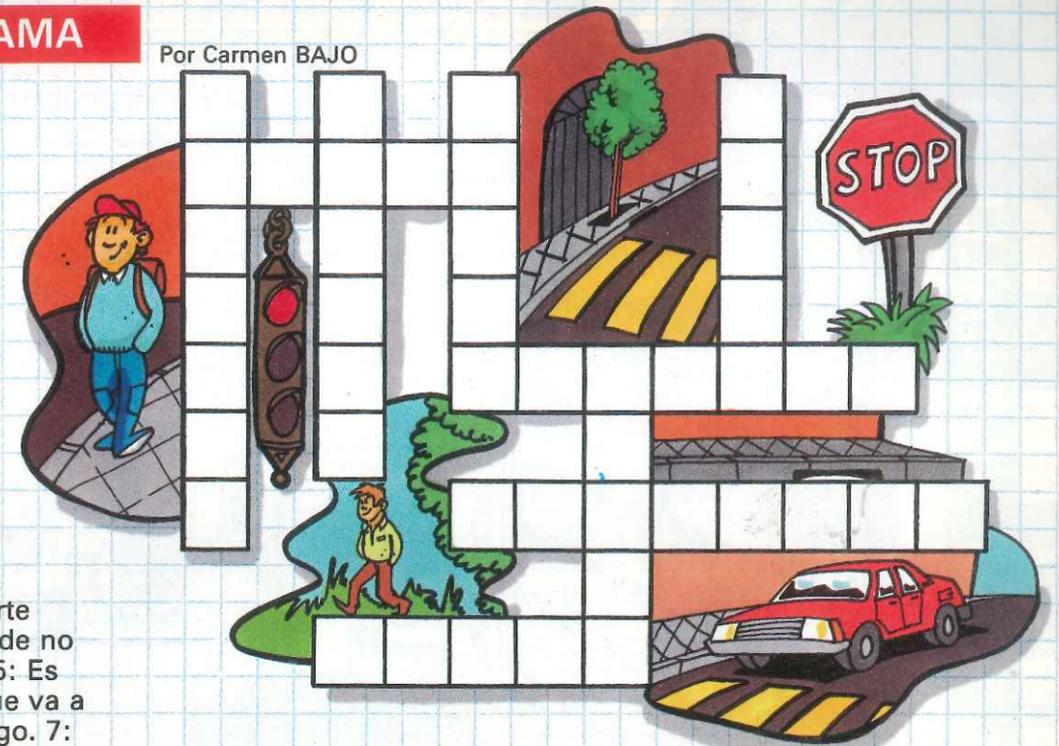


CRUCIGRAMA

Por Carmen BAJO

DEFINICIONES

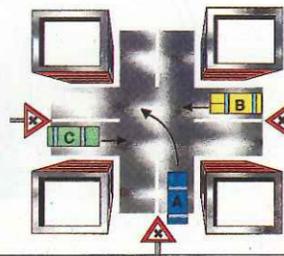
1: Parte de la calle por donde sólo van los peatones. 2: Parte de la acera situada en uno de sus extremos y por donde no se debe andar. 3: Es el camino entre casas, por donde no van los peatones. 4: La parte de la calle por donde no van los peatones. 5: Es aquella persona que va a pie. 6: Observar algo. 7: Caminar. 8: Stop. 9: Se llama al acto de aguardar.



SOLUCIONES: 1: Esperar. 2: Acera. 3: Bordillo. 4: Calle. 5: Calzada. 6: Peatón. 7: Mirar. 8: Parar. 9: Esperar.

CHICO-TEST

1 El orden en que deben pasar estos vehículos es...

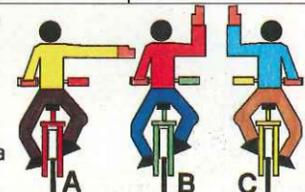


- a) A, C, B.
- b) C, B, A.
- c) B, A, C.

2 Un agente situado de perfil y con los brazos a lo largo del cuerpo...

- a) detiene la marcha de todos los vehículos.
- b) no detiene la marcha de los vehículos.
- c) detiene la marcha de todos los vehículos que le vean de frente.

3 Para girar a la derecha señalizaremos como en la figura...



- a) A, B o C, indistintamente.
- b) B.
- c) A o C.

4 Estas marcas viales indican...

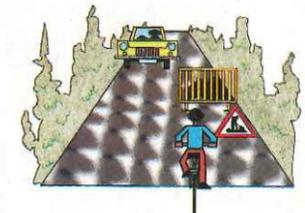


- a) paso para peatones.
- b) paso para ciclistas.
- c) prohibido cruzar a los ciclistas.

5 Cuando circulan varios ciclistas han de ir...

- a) en paralelo.
- b) en fila india, uno detrás de otro y por la derecha.
- c) No importa la forma si hay poca circulación.

6 Si en este estrechamiento no hay espacio suficiente para que pasen dos vehículos, ¿cuál lo hará primero?



- a) El coche.
- b) La bicicleta.
- c) La bicicleta, por ser más estrecha.

7 Cambiar el sentido de la marcha significa...

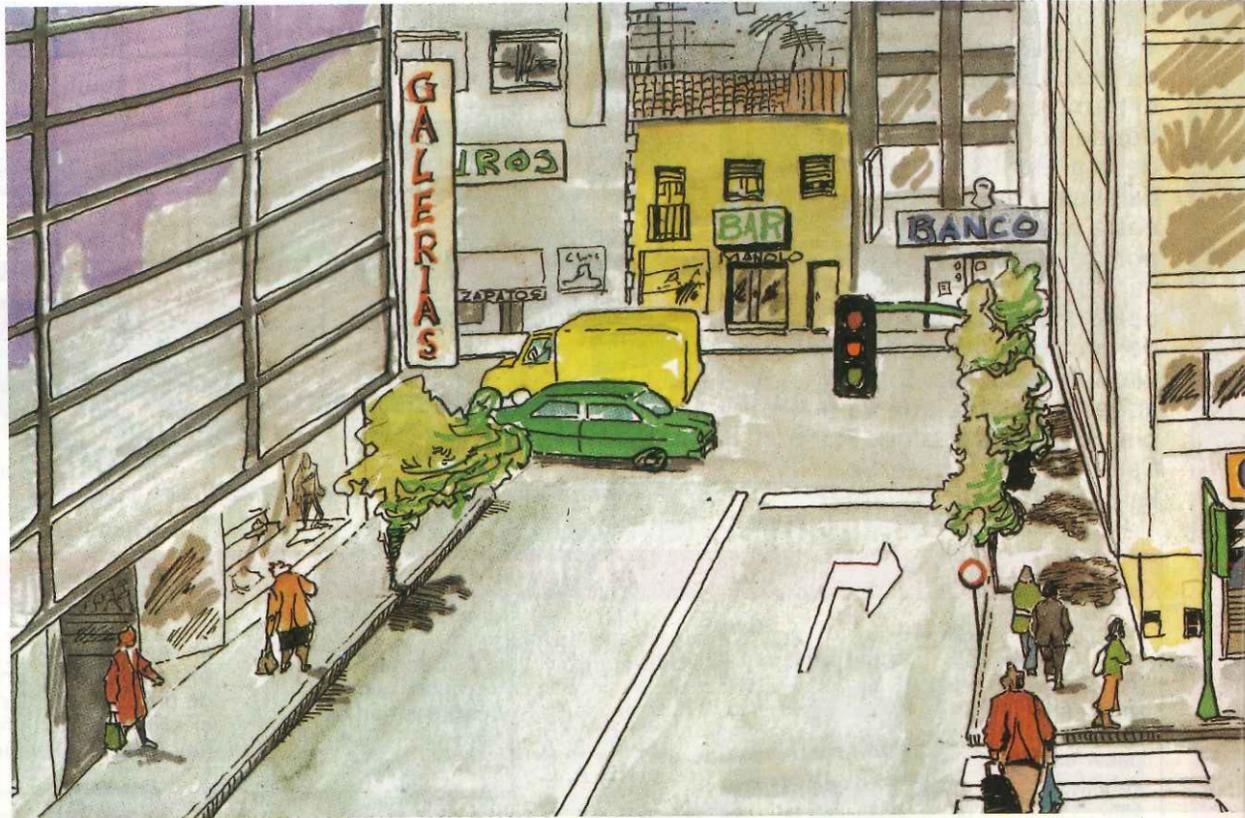
- a) Hacer un giro a la derecha o a la izquierda.
- b) Girar 180 grados, o sea, dar media vuelta.
- c) Cambiar de dirección.

8 Si circulando en bicicleta pretendemos pararnos, deberemos en primer lugar...

- a) retirarnos sin más de la calzada.
- b) señalizar y pararnos a continuación.
- c) observar para comprobar si debemos parar.

SOLUCIONES: 1: c. 2: b. 3: c. 4: b. 5: b. 6: a. 7: b. 8: c.

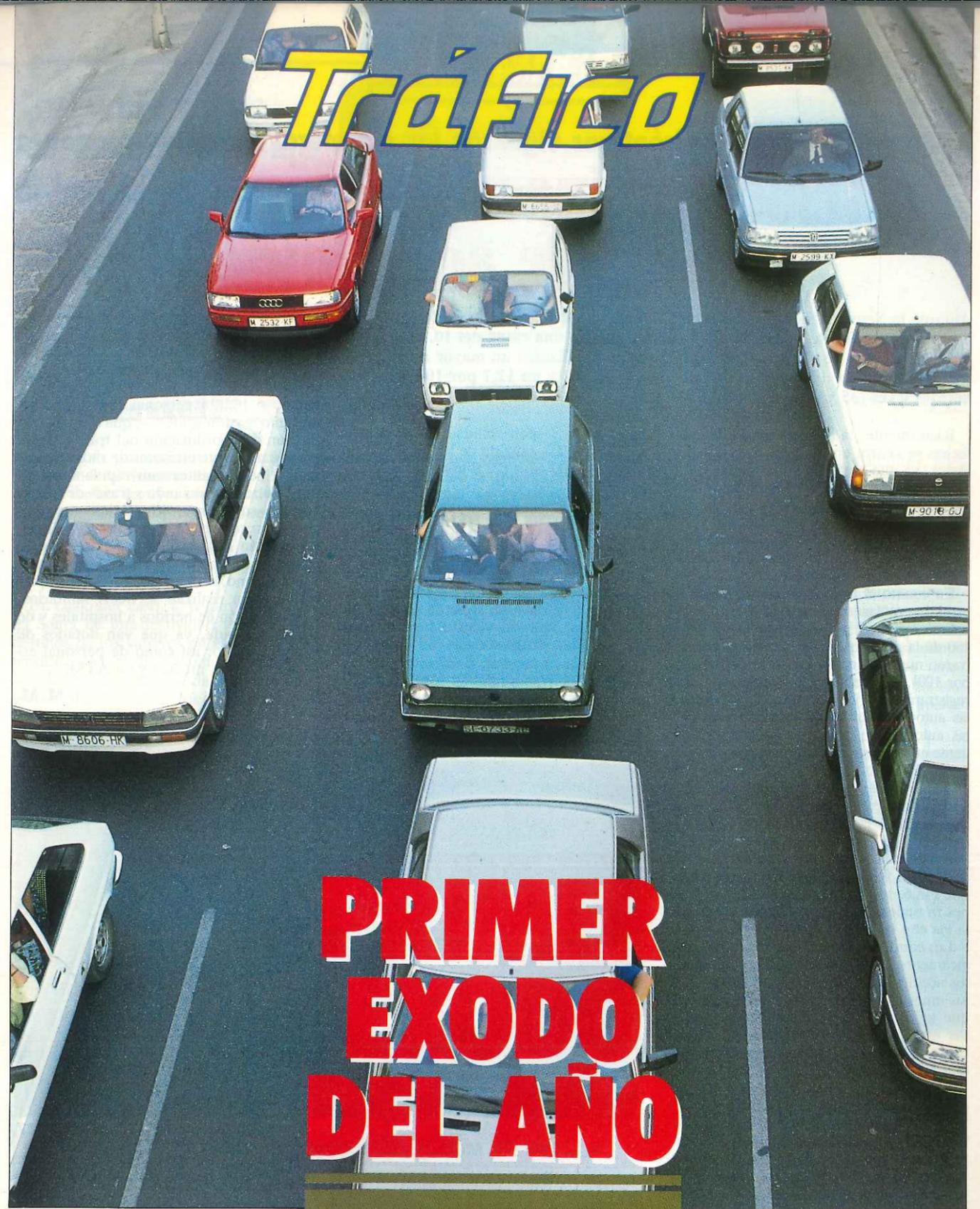
Cuando váis al colegio, al cine, a comprar utilizáis las calles. En una calle se ven muchas cosas. Observa el dibujo y responde:



- ¿Todos los edificios de las calles son iguales?
- ¿Hay edificios nuevos?
- ¿Y viejos?
- ¿En qué se diferencian los edificios nuevos de los más antiguos?

EUGENIO S. OCIO.
Pedagogo del Centro Superior de Educación Vial.
SALAMANCA

Tráfico



PRIMER EXODO DEL AÑO

■ Mapa e información sobre las obras y puntos conflictivos. ■ Medidas especiales de tráfico para las salidas y accesos a Barcelona, Madrid, Málaga y Valencia.

Especial
SEMANA SANTA

La velocidad inadecuada, la principal causa de accidentes durante estas minivacaciones

6.500 agentes y 10 helicópteros vigilarán las carreteras durante vacaciones

La velocidad inadecuada, principal causa de accidentes

Aunque la Semana Santa de 1990 registró un importante descenso de accidentes (70 frente a los 78 del 89, lo que supuso una caída del 10,2 por 100), el balance de víctimas fue negativo al contabilizarse un mayor número de muertos (93 y un +8,1 por 100), heridos graves (62 y un 12,7 por 100) y heridos leves (35 y un +6 por 100).

Básicamente, la accidentalidad de estas fechas se centra en los turismos, cuestión lógica, ya que el vehículo particular resulta el más utilizado para este tipo de desplazamientos. El 67 por 100 de los vehículos implicados en accidentes fueron turismos (74), seguidos por las motocicletas, con casi un 10 por 100, siendo los demás vehículos cifras irrelevantes.

En cuanto al tipo de carretera donde se produjeron, las nacionales se llevaron «la palma», ya que se produjeron el 41,4 por 100 de la accidentalidad. También se registraron muchos accidentes en las locales (30 por 100), mientras que las comarcales sólo registraron un 17,1 por 100 de accidentes y las autopistas un 7 por 100; curiosamente, las autovías no presenciaron ningún accidente en sus instalaciones. La velocidad inadecuada (21 por 100 de los accidentes) es la principal causa registrada, seguida de la distracción del conductor (21 por 100), la invasión de la izquierda (14 por 100) y la irrupción de peatones en la calzada (12,8 por 100). Así, el tipo de accidente que más se registró fue la salida de la vía con choque (18,6 por 100), seguido de las colisiones frontales (17,1 por 100) y las salidas de la vía con vuelco (15,7 por 100).

Los conductores fueron quienes más trágicamente sufrieron las consecuencias de los accidentes, ya que más de la mitad de los muertos fueron conductores (49), aunque todos los peatones implicados en estos accidentes resultaron muertos, mientras que entre los conductores la mortalidad alcanzó «sólo» el 59 por 100.

Por lo que se refiere a los días que registraron más accidentes, Sábado Santo y Domingo de Resurrección vieron más víctimas (15 cada uno) y no el Miércoles Santo, víspera de festivo, como podría pensarse. Jueves Santo y Lunes de Pascua (que es festivo en algunas comunidades autónomas) registraron 11 accidentes cada uno, con 13 accidentes acaecidos el Viernes Santo, siendo el día menos trágico el miércoles, con sólo 5 accidentes. El mayor número de accidentes se produce entre las 14.00 y 19.50 horas (25 accidentes) y las 0.00 y 6.59 horas (20), mientras que el período menos peligroso es el que se encuentra entre las 7.00 y 13.59 horas.

Por último, el tramo de edad situado entre los 18 y 25 años es el más castigado en

cuanto a la responsabilidad en accidentes (32,7 por 100), seguido de los conductores entre 41 y 60 años (22,9 por 100).

6.500 AGENTES Y 10 HELICOPTEROS

Para tratar de evitar que el balance de esta Semana Santa sea siniestro, 6.500 agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil estarán a pie de asfalto; éstos cuentan con 981 vehículos en servicio de patrulla, 99 en servicio de radar, 57 para ronda de control, 2.457 motocicletas y 200 todoterrenos. Pese a todo, la DGT estima que el número de agentes está por

debajo de las necesidades, situándose en 10.000 la cifra ideal.

Además, los agentes de la Guardia Civil estarán apoyados por los diez helicópteros dependientes de la DGT —con veinticinco o treinta personas, entre pilotos, mecánicos y fotógrafos—, que ejercen una función de coordinación del tráfico desde el aire, mediante emisoras de radio. Igualmente, pueden intervenir rápidamente en retenciones, anunciando a través de su megafonía soluciones, itinerarios alternativos, instrucciones, etcétera. Estos helicópteros están distribuidos en cuatro zonas: centro, catalana, valenciana y andaluza.

Por último, señalar que estos helicópteros también realizan servicios sanitarios, de evacuación de heridos a hospitales y de atención rápida, ya que van dotados de equipo médico, así como de personal especializado (un médico y un ATS).

J. M. M.



ACCIDENTES MORTALES DURANTE LA SEMANA SANTA 1990				
DIA	ACCIDENTES	MUERTOS	H. GRAVES	H. LEVES
Miércoles 11 (víspera)	5	6	0	0
Jueves Sto. 12 (festivo)	11	14	15	5
Viernes Sto. 13 (festivo)	13	13	6	6
Sábado 14	15	23	12	9
Domingo 15	15	18	13	8
Lunes 16*	11	19	16	7
Total	70	93	62	35

*Festivo en algunas CC.AA.

Casi un tercio de los españoles viaja en estas fechas

Sol y nieve, destinos habituales



No menos de un tercio de los españoles realizaron algún viaje coincidiendo con el «puente» de la Semana Santa de 1990, aunque el 57 por 100 de quienes no viajan en esas fechas arguye, como motivo fundamental para evitar ese desplazamiento, las aglomeraciones que se producen, según datos de la Secretaría General de Turismo. No obstante, la guerra del Golfo ha hundido en la crisis al sector turístico, que acusa descensos notables, por lo que nadie se atreve a aventurar previsiones sobre estas próximas vacaciones.

En cualquier caso, al tratarse la Semana Santa de una festividad variable, los destinos de los viajeros en esas fechas se modifican con factores como la propia fecha de celebración y la climatología previsible. Sin embargo, los destinos elegidos mayoritariamente apuntan hacia las zonas costeras. Los españoles suelen preferir, para este segundo viaje vacacional, las zonas del litoral, preferiblemente mediterráneo, que garantizan un tiempo aceptable —incluso la posibilidad de tomar los primeros baños— y utilizan, preferentemente, el vehículo particular como medio de transporte. Es decir, como siempre. Andalucía (16 por 100), País Valenciano (15 por 100) y Cataluña (13 por 100) continúan siendo los destinos preferidos dentro de nuestro país.

Otra buena parte de los españoles decide viajar a ciudades que celebran la Semana Santa tradicional: penitentes, cofradías, pasos, procesiones... O, incluso, eligen destinos que simultaneen esta posibilidad con el buen tiempo. Así se explica que Castilla-León se constituya en el cuarto punto de destino elegido por los españoles (9 por 100), además del influjo que, sobre la elección de Andalucía como destino, tiene este último aspecto.

En los últimos años se está acrecentando el número de personas que aprovechan estas fechas para acercarse a la Naturaleza. No obstante, estos viajes suelen estar muy influidos por la climatología y, por tanto, con la fecha establecida para la Semana Santa. Los Pirineos aragoneses y catalanes, junto a Sierra Nevada, suelen convertirse en destino obligado de esquiadores, alpinistas y montañeros.

Según datos de la Secretaría General de Turismo, la Semana Santa atrae entre 250.000 y 300.000 visitantes extran-

jeros hacia España, aunque si hacemos caso a la diferencia de visitantes entre abril de 1990 (que contuvo la Semana Santa) y el mismo mes de 1989, la diferencia alcanza el medio millón de visitantes. Los europeos (franceses, portugueses y alemanes, fundamentalmente)

son nuestros principales visitantes, aunque este año, con la crisis mundial, es muy posible que el número de turistas se vea significativamente reducido.

Este mismo dato es aplicable directamente a las salidas de los españoles al extranjero. Durante abril de 1990 salieron 2.430.850 personas, lo que supuso un incremento del 88 por 100, que presumiblemente no se repetirá en el 91. Uno de los principales destinos es Andorra, donde acuden casi la tercera parte de los viajes de Semana Santa, ya que se unen los viajes a la Naturaleza y esquí con la posibilidad de realizar compras.

Consejos para el viaje

Semana Santa es un período difícil para los coches, máxime cuando «cae» en el mes de marzo. Aunque oficialmente haya comenzado la primavera, muchos años aún no ha terminado el invierno, y lo mismo «salen» unos días radiantes que truena y hace un frío «que pela». Por ese motivo, la preparación del vehículo debe hacerse bastante concienzudamente (ver «Mecánica fácil»).

- En cualquier caso, como norma general, recuerde que debe comprobar la presión de los neumáticos antes de salir de viaje, y de acuerdo con el baremo recomendado por el fabricante para la carga que piensa llevar.

- No se olvide ni de la ropa de abrigo, ni de elementos como cadenas, que, si aparece la nieve, le van a ser imprescindibles.

- Antes de arrancar, abróchese el cinturón de seguridad, tanto en los asientos delanteros como traseros (si lo tuviera instalado), y colóquese el casco si circula en motocicleta, tanto conductor como acompañante.

- Al ser días de salidas masivas, sobre todo cerca de las grandes ciudades es posible que encuentre caravanas y retenciones. Mantenga la calma y extreme la precaución cuando se encuentre en ellas. Guarde la distancia de se-

guridad y no adelante; no sólo está prohibido, sino que es una falta de educación.

- Si circula por autopista o autovía, recuerde que los cambios de carril deben realizarse con mayor antelación. Circule siempre que pueda por el carril derecho, reservando los restantes para adelantamientos. No olvide señalar las maniobras.

- Cuando llegue a una población o atravesie núcleos urbanos, preste una atención especial a niños, ciclomotores y peatones. Mantenga la velocidad marcada a la entrada de la travesía y ojo con el tráfico local!

- Marzo suele ser un mes ventoso. Si sopla viento lateral, vigile el lado desde donde llega, sobre todo si es racheado, ya que puede producir desplazamientos. Igual ocurre en los adelantamientos: al sobrepasar a un vehículo recibiremos un «empujón» del aire.

- Mantenga siempre una velocidad adecuada a la vía, la densidad de tráfico, la climatología, las posibilidades de su vehículo y el estado de la circulación.

- Por último, si sufre una avería, retire su vehículo de la calzada lo más rápido posible, si se puede, y señalice su detención.

Primer esfuerzo importante para el coche

La salida del letargo

Para muchos automóviles la época del otoño e invierno es la del letargo, la de menor actividad y la de ausencia de viajes prolongados. Durante estos meses el coche permanece en el garaje o aparcado durante mucho más tiempo que en otras épocas del año, y los desplazamientos de fin de semana

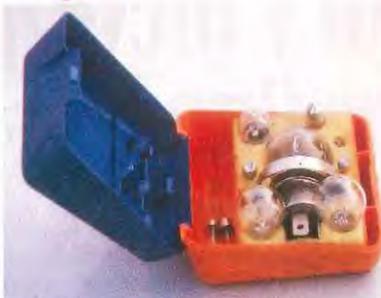
son más cortos y espaciados. Las vacaciones de Semana Santa suelen suponer, por ello, el primer esfuerzo importante para estos vehículos, en el que no sólo recorrerán una cantidad importante de kilómetros, sino que lo harán en condiciones de cierta dureza, con el vehículo cargado y un tráfico intenso.

Para este despertar del letargo invernal, para este primer esfuerzo serio después de una época de escasa actividad, es necesaria una breve preparación del automóvil, que podríamos recomendar que se realice a dos niveles. En el primero situaríamos las operaciones básicas de mantenimiento y seguridad, comenzando por el circuito de refrigeración. Es normal que un motor pierda algo de agua, aunque sea simplemente por evaporación, pero el tiempo frío del invierno no causará por ello ningún trastorno. Un largo viaje, con el motor a pleno rendimiento durante varias horas, debe realizarse, sin embargo, con el circuito a plena capacidad. Igualmente importante es el nivel de aceite, que sería nuestra segunda comprobación, para a continuación examinar el nivel del líquido de frenos y el estado de las pastillas.

Tras esto se puede realizar una revisión del estado de los neumáticos (éste puede ser el buen momento del año para su cambio) e igualmente de todo el sistema de luces: de carretera, posición, freno e intermitentes. Sólo se tarda un momento en mirarlas y, de paso, podemos verificar que tenemos el obligatorio (y necesario) repuesto al completo. Otra comprobación que se suele olvidar, pero que tiene igualmente importancia no sólo de cara a la seguridad, sino igualmente a nuestra comodidad, es la del estado de las escobillas del limpiaparabrisas y el nivel de agua en su depósito. No hay que olvidar que la Semana Santa suele ser época de grandes aguaceros, sobre todo por el Sur y Levante.

A un segundo lugar, algo más técnico que el primero y referido principalmente a elementos mecánicos, podemos realizar una constatación del estado de la batería (una perrilla de bolas cuesta muy poquito dinero); realizar una limpieza de los contactos más importantes, ya que el invierno es además una época húmeda y agresiva con los mismos, principalmente con los del sistema de alta tensión; comprobar el estado de las bujías o cambiarlas si su kilometraje ha llegado o está próximo al máximo; comprobar también el estado de los filtros de aire y de aceite, sobre todo el primero, y en el caso de motores diesel, también el de gasoil, para finalmente terminar con unos momentos dedicados al embrague. Para esto último podemos realizar una prueba con el coche firmemente frenado, metiendo una velocidad y soltando lentamente el pedal del embrague. Si el disco está en buen estado, el motor debe calarse en seguida.

Juan A. DE LA RICA



No está de más recordar que el juego de luces de repuesto no sólo es necesario, sino obligatorio.



El invierno es particularmente agresivo con el sistema eléctrico y deteriora los contactos.



Los filtros no tienen duración indefinida, algo que muchos conductores se empeñan en no aceptar. Su cambio hará que el motor funcione mejor y con menor consumo.



Todo motor gasta aceite, aun cuando el nivel no cambie; por ello es necesario su cambio periódico.



El dibujo de un neumático debe ser suficientemente profundo para evacuar el agua que pisa.



El invierno es tolerante con los circuitos de refrigeración; un largo viaje con el motor a tope, no.



Comprobar que todas las luces funcionan debe hacerse cuando aún tenemos tiempo de reponerlas.



Las principales rutas, una a una

Datos facilitados por las Jefaturas Provinciales de Tráfico y Subdirección General de Seguridad Vial (DGT).

CARRETERA	POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-I (Madrid-Irún)	Madrid-Alcobendas, La Cabrera (M)	Puntos conflictivos.
	Buitrago-Puerto Somosierra (M)	Obras de desdoblamiento. Además, especial precaución en final de doble vía en Venturada y Buitrago.
	Cerezo Abajo-Límite con Burgos (SG)	Obras. Posibles retenciones dirección Madrid.
	Sarracín-Burgos (BU)	Obras de desdoblamiento.
	Venta Ratón-Salvatierra (VI) p.k. 423-p.k. 429,1 (SS)	Obras.
N-II (Madrid-La Junquera)	Vía de servicio a Alcalá de Henares (M)	Tramo conflictivo.
	Valdenoches-Trijueque (GU)	Obras de desdoblamiento.
	Circunvalación Torremocha Campo (GU) p.k. 216 (Z)	Posibles retenciones.
	p.k. 230-p.k. 260 (Z)	Reducción a un solo carril dirección Zaragoza, viaducto río Piedra.
	p.k. 259,6 y 268,8 (Z)	Posibles hielos en puertos El Frasco y Cervero.
N-II-Norte (B)		Final de desdoblamiento.
		Tramo Montgat-Mataró y Travesías de Arenys de Mar y Calella, especialmente conflictivos.
N-II-Sur (B)		Travesías conflictivas de Martorell e Igualada.
N-III (Madrid-Valencia)	Travesía de Tarancón (CU)	Retenciones.
	p.k. 80-p.k. 167 (CU)	Obras de desdoblamiento.

CARRETERA	POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Límite Cuenca-Cheste, Requena-Buñol Ribarroja-Valencia (V)	Posibles retenciones.
	Siete Aguas-Buñol, Chiva-Rambal de Poyo y Ribarroja-Valencia (V)	Obras de desdoblamiento.
N-IV (Madrid-Cádiz)	Intersección con N-301 (p.k. 62) (TO)	Posibles retenciones.
	p.k. 269,8-299,1; del 320,2 al 326,2 y del 336,8 al 341 (J)	Obras de desdoblamiento.
	La Carolina-Bailén	Retenciones.
	Travesías de El Carpio y tramo Alcolea-Córdoba (CO)	Retenciones.
	Variante Córdoba (p.k. 405) (CO)	Obras.
N-V (Madrid-Badajoz)	Variante de La Carlota (p.k. 430-433)	Obras entronque variante.
	Cruce centro comercial (p.k. 536) (SE)	Retenciones.
	Cruce con SE-30 y Ronda Norte (SE)	Retenciones.
	Travesía de Los Palacios (SE)	Retenciones.
	Travesía Puerto de Santa María (CA)	Retenciones y obras.
N-VI (Madrid-La Coruña)	Travesía de Valmojado, Santa Cruz de Relamar y Quismondo (TO)	Retenciones.
	p.k. 36,8 al p.k. 106 (TO)	Obras, excepto variante Santa Olalla.
	Jaraicejo-Río Almonte, Casas de Miravele y Puerto Miravele (CC)	Pueden surgir problemas de hielos. Alternativo por Navalmoral, N-V, C-511, Plasencia y N-630.
	Travesías de Mérida y Badajoz (BA)	Puntos conflictivos.
	Medina del Campo (VA)	Retenciones.
	Tordesillas-Límite Zamora (VA)	Obras de desdoblamiento.

SEMANA SANTA



HIELO Y NIEVE
PUNTOS CONFLICTIVOS
OBRAS

CARRETERA	POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	San Esteban del Molar-San Román Valle (ZA)	Obras.
	Travesía de Cacabelos (LE)	Posibles retenciones.
N-110 (Soria-Plasencia)	Travesía de Avila (AV)	Posibles retenciones.
	Venta Pinilla-Alto Villatoro (AV)	Obras.
	Límite con Avila-Puerto Tornavacas (CC)	Posibles nieves y helios. Alternativa por Barco de Avila, Béjar, N-630 y Plasencia.
N-111 (Medinaceli-Pamplona)	p.k. 62,8-68,3 (LO)	Obras.
	La Poveda-Límite con La Rioja (SO)	Obras y helios y nieves en Puerto de Piqueras.
	Astrain-Legarda (NA)	Posibles helios y nieves.
N-120 (Logroño-Vigo)	p.k. 32 (LO)	Obras de acondicionamiento.
	Límite La Rioja-Castañares (BU)	Obras ampliación plataforma.
	Villalbilla-Las Quintanillas (BU)	Obras.
	Ferreira-Pearas (LU)	Obras.
	Pearas-Orense (OR)	Posibles helios.
	Travesía de Melón (OR)	Travesía peligrosa.
	El Pino-Quintela (OR)	Travesías peligrosas.
	Porrño-Vigo (PO)	Obras y retención a la salida de Porrño en enlace con N-550.
N-121 (Tarazona-Francia)	Unzué-Tiebas, V. Arraiz-Almendoz y Maya-Zugarramurdi (NA)	Posibles nieves y helios.
	Oricain-Ostiz (NA)	Obras.
N-122 (Zaragoza-Portugal, por Zamora)	Puerto de Lanzas Agudas (Z)	Posibles helios.
	Travesía de Tarazona	Travesía conflictiva.
	Vadocondes-Límite Valladolid (BU)	Obras ampliación plataforma.
	Peñafiel-Tudela de Duero (VA)	Obras.
	Zamora-frontera Portugal (ZA)	Obras.
N-152 (Barcelona-Puigcerdá)	Ripoll-Ribas de Freser (GE)	Obras
N-211 (Guadalajara-Lérida)	Provincia Guadalajara (GU)	Obras y helios en todo el recorrido provincial.
	Castell de Cabra (TE)	Posible nieve.
N-230 (Tortosa-Francia, por valle de Arán)	Bossost-Les (L)	Tramo conflictivo.
	Límite Lérida-Benabarre (HU)	Obras.
N-232 (Vinaroz-Santander)	Accesos a Zaragoza (Z)	Retenciones sentido Logroño-Zaragoza.
	Circunvalación Sur Logroño (LO)	Obras acceso autopista A-68.
N-234 (Sagunto-Burgos)	Travesías Gilet, Estivella y Torres-Torres (V)	Posibles retenciones.
	Sagunto (intersección N-340) (V)	Obras.
	Luco de Jiloca-Límite Zaragoza (TE)	Obras.
	p.k. 223 a 253,5 y 261 a 304 (Z)	Obras.
	Puertos de Villaleliche y Torrelapaja (Z)	Helios.
N-420 (Tarragona-País Vasco)	Monzón-Barbastro y Huesca-Ayerbe (HU)	Obras.
	Zubiri-Valcarlos, Idocín-Narduéus Liédena-Yesa, Añezcar-Sarasa, Erice de Iza-Irurzun (NA)	Posibles helios y nieves.
	Cordovilla-Noain (NA)	Obras.
N-301 (Ocaña-Cartagena)	Ocaña (TO)	Retenciones.
	Travesías de Corral de Almaguer y Quintanar de la Orden (TO)	Retenciones.
	Travesía Mota del Cuervo (CU)	Retenciones.

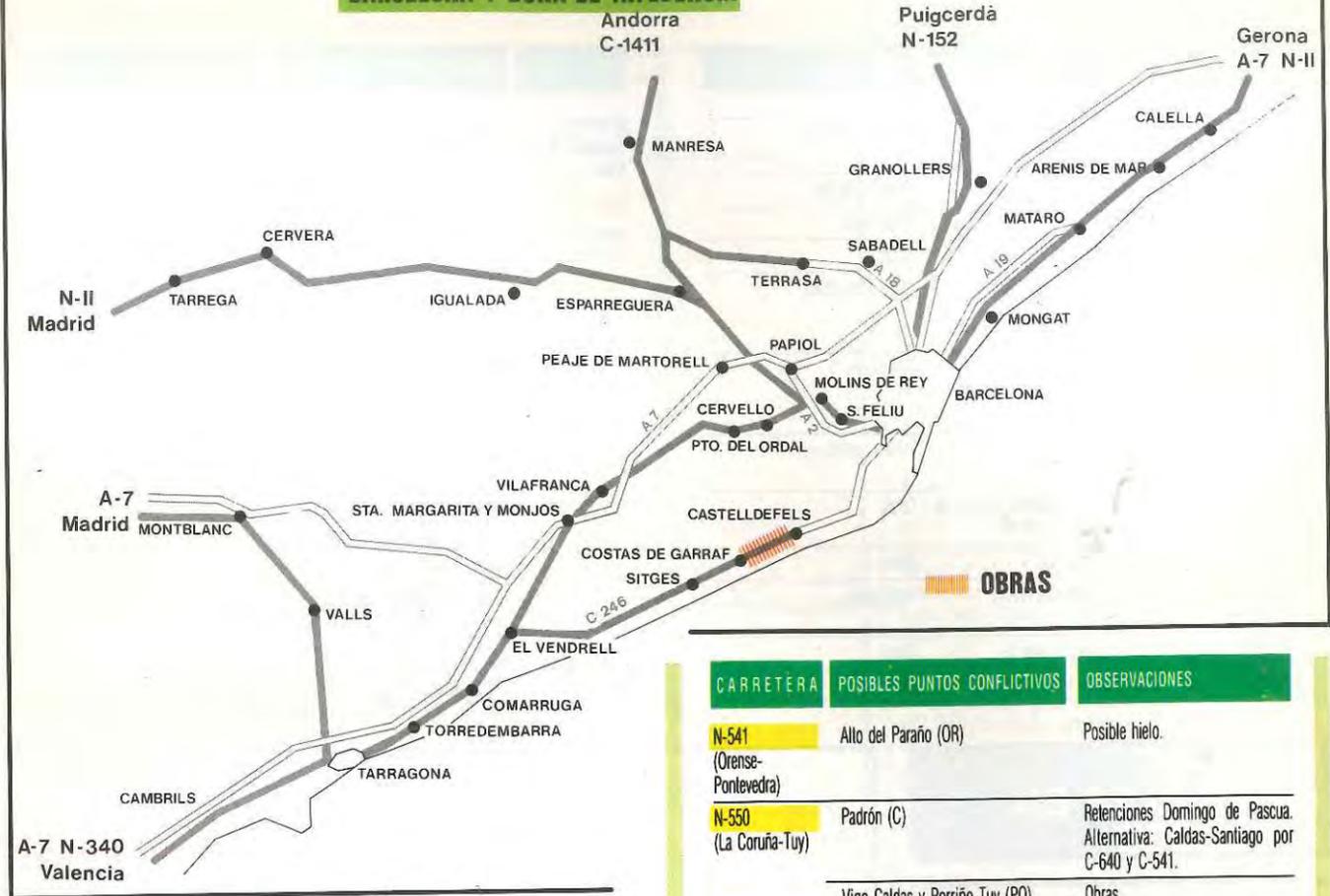
VALENCIA, ALICANTE Y MURCIA



CARRETERA	POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-332 (Cartagena-Valencia)	Cartagena-La Unión y El Algar-San Pedro del Pinaral (MU) Travesías de El Allet, La Marina, Villajoyosa, Altea y Benissa (A) Travesías de Oliva, Gandía, Sollana, Sueca y Silla (V) Cullera-Xeraco y Silla (V)	Retenciones. Retenciones semafóricas. Retenciones. Obras.
N-334 (Sevilla-Málaga)	p.k. 4-15,4 (SE)	Obras.
N-340 (Cádiz-Barcelona)	San Fernando-Chiclana (CA) Algeciras-San Roque (CA) San Pedro Alcántara-Estepona, Málaga-La Araña y Caleta de Vélez-Torrox Costa (MA) Travesías de Almuñécar, Salobreña, Torrenueva, Calahonda, Castell de Ferro (GR) Travesías de Aguadulce, Almería y Ríoja (AL) Monteagudo-Murcia y travesías de Murcia, Alcantarilla y Totana (MU) Alcantarilla-Alhama (MU) Puerto Lumbreras-Límite Almería (MU) Enlace con N-332 (V) Benicasim (CS) Travesías de Nules, Castellón Benicarló y Vinaroz (CS) Travesías de Cambrils, La Aldea y Vilaseca y tramo Tarragona-límite provincia de Barcelona (T) Puente de Molins de Rey-Cuatro Caminos, Cervelló y Vallirana, así como travesía de Santa Margarita y Monjos (B)	Obras y retenciones. Obras. Obras con posibles cortes. Retenciones. Retenciones. Retenciones. Retenciones. Obras y retenciones. Obras. Retenciones. Obras en término municipal con cortes y desvíos. Puntos conflictivos. Retenciones semafóricas. Tramos y puntos conflictivos.
N-342 (Jerez-Cartagena)	Travesías de Guadix, Huétor, Santillán y Santa Fe (GR) p.k. 160-260 (GR)	Retenciones semafóricas. Obras.
N-344 (Almería-Valen., por Yecla)	Travesía de La Cañada (AL) Alguazas-Molina de Segura (MU) Travesías de Yecla y Jumilla (MU)	Retenciones. Retenciones. Retenciones y posibles hielos.
N-403 (Toledo-Adanero)	Límite con Madrid-Avila (AV)	Obras de acondicionamiento.
N-420 (Córdoba-Tarragona por Cuenca)	Límite Córdoba-Brazatorias (CR) Límite Ciudad Real-p.k. 362 y del p.k. 481 al 490 (CU) Cañada Vellida-Mezquita (TE) Calaceite-Límite Tarragona (TE)	Obras. Obras. Posible nieve. Obras.
N-430 (Badajoz-Valen., por Almansa)	Piedrabuena-Ciudad Real (CR) Zona de Bonele (AB) Límite Ciudad Real-Munera y Albaladejo-Almansa (AB)	Obras hasta el puente Alarcos. Hielos. Obras.
N-431 (Sevilla-Portugal, por Huelva)	Accesos a Sevilla (SE) Travesías de Lepe, Cartaya, San Juan del Puerto y Niebla (H)	Obras. Puntos conflictivos.
N-432 (Badajoz-Granada)	Accesos a Córdoba (CO) Peñarroya y Bélmez (CO)	Retenciones festivos y visperas. Obras con desvío provisional.

CARRETERA	POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-310 (Ciudad Real-Valencia)	Pozo-Cañada (AB) Molina de Segura-Murcia-El Palmar y travesía de El Albuñón y accesos a Cartagena (MU) Intersección carretera de Archeno-Molina de Segura (MU) Tomelloso-Límite Albacete (CR) Provincia de Albacete (AB) p.k. 144-199 (CU)	Posibles hielos. Retenciones. Obras. Obras. Obras paralelas a la carretera. Obras refuerzo de firme y variantes.
N-322 (Córdoba-Valen.)	p.k. 194-p.k. 208 (J) Límite con Jaén-Alcaraz (AB)	Obras. Obras.
N-323 (Baileán-Motril)	Travesías de Armilla y Alhendín y en cruce con la N-240 (GR) p.k. 117-126 y p.k. 174-181 (GR)	Posibles retenciones. Obras.
N-330 (Alicante-Francia)	p.k. 220-235 (CU) Puertos de Huerva y Paniza (Z) Villanúa-Frontera Francia (HU)	Obras refuerzo firme. Posibles hielos. Obras.
N-331 (Córdoba-Málaga)	Cuesta Espino-Lucena (CO) Puerto Las Pedrizas-Málaga (MA) Cruce Romeral-Málaga (MA)	Obras. Retenciones domingos y festivos. Obras desdoblamiento autovía (posibles cortes breves).

BARCELONA Y ZONA DE INFLUENCIA



CARRETERA	POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-433 (Sevilla-Lisboa)	Aracena-intersección con N-435 (H)	Obras.
N-435 (Badajoz y Zafra-Huelva)	Travesía Valverde del Camino (H) Valverde del Camino-Zalamea la Real (H)	Punto conflictivo. Obras.
N-501 (Avila-Salamanca)	Peñaranda Bracamonte-Ventosa del Río Almar y Travesía de Sta. Marta de Tormes (SA)	Obras de acondicionamiento.
N-502 (Avila-Córdoba)	Sevilleja de la Jara-Nava de Ricomalillo (TO) Pantano de Cijara (CC)	Cerrado por obras. Alternativo por C-401, L-52 y salir a N-502, o bien a L-51, para salir a L-26. Obras.
N-521 (Trujillo-Portugal)	p.k. 61-86 y desde Malpartida-frontera portuguesa (CC)	Obras.
N-525 (Zamora-Santiago)	Puertos de Padornelo y la Canda (ZA) Ferrerías-límite provincia de Orense (ZA) Travesías de Ventas de la Barrera, Pazos-Verín, Altos de Allariz, Alto de Taboadela y Mesón de Calvos (OR) Portillas de la Canda, Navallo y cruce de Albarellos y Estivadas (OR) p.k. 227-236 (OR)	Nieves y hielos. Posibles hielos. Lugares conflictivos. Posible presencia de hielo. Obras carril vehículos lentos.
N-540 (Lugo-Portugal, por Orense)	Bande-Torno (OR)	Obras.

CARRETERA	POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-541 (Orense-Pontevedra)	Alto del Paraño (OR)	Posible hielo.
N-550 (La Coruña-Tuy)	Padrón (C) Vigo-Caldas y Porriño-Tuy (PO)	

conseguir carriles permanentes el jueves día 28 por la tarde, viernes día 29, sábado día 30 y domingo día 31.

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

● A-2/A-7: Un carril adicional de Barcelona a Martorell el jueves 28 por la tarde y viernes y domingo por la mañana.

Estarán dispuestos los medios necesarios para dar continuidad al carril procedente del cinturón del litoral en su entronque con la A-2.

● A-17: Estarán dispuestos los medios que permitan establecer un carril adicional entre la Meridiana y la fábrica de cemento el jueves 28 por la tarde y el viernes y domingo por la mañana.

● N-II (S): Se colocarán conos entre Quatre Camins y Martorell para conseguir dos carriles permanentes el jueves 28 por la tarde y el viernes 29 por la mañana.

● N-340: Cortes alternativos de tráfico para conseguir intermitentemente sentidos únicos de circulación entre Quatre Camins y Cervelló.

Retorno:

● A-2/A-7: Se dispondrá un carril adicional entre Martorell y Molins de Rei y dos entre Molins de Rei y Barcelona, el domingo 31 y el lunes 1 de abril.

● A-17: Se establecerá un carril adicional desde la fábrica de cemento y la Meridiana el domingo 30 y lunes 1 de abril.

● N-II (N): Conos para conseguir dos carriles permanentes entre Calella y Montgat el viernes 29, domingo 31 y el lunes 1 de abril.

● N-II (S): Conos entre Martorell y Quatre Camins para conseguir dos carriles permanentes el domingo 31 y el lunes 1 de abril.

● C-246: Se establecerá un carril adicional desde el p.k. 19, el sábado 30, domingo 31 y el lunes 1 de abril.

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

● N-340: Cortes alternativos de tráfico para conseguir intermitentemente sentidos únicos de circulación entre Cervelló y Quatre Camins.

VALENCIA

DIAS Y HORAS PUNTA

Salida: Marzo, miércoles 27, de 16 a 22 horas, y jueves 28, de 7 a 14 horas.

Retorno: Abril, lunes 1, de 14 a 24 horas.

REGULACION

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

Tráfico desde Valencia con destino a Andalucía occidental:

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

Este itinerario no sirve para el regreso desde Andalucía el día 1 de abril, a causa de las retenciones que se producen en la N-III en el tramo Graja de Iniesta-Buñol. Para el regreso en ese día se recomienda el itinerario por Manzanares, Argamasilla, Tomelloso,

Villarrobledo, Munera (por C-3214), Albacete, Almansa, Valencia (por la N-340).

Tráfico desde Valencia con destino a Andalucía oriental:

Valencia-Alicante (por autopista de peaje A-7), Alicante-Murcia (por autovía libre de peaje A-7), Murcia hacia el Sur por la N-340 con desvío a Granada en Puerto Lumbreras por la N-342.

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

N-III tráfico desde Madrid a Gandía y Cullera (zona playas):

N-III hasta Chiva, en esta población tomar la C-3322, Turis, Real de Montroy, Carlet, L'Alcudia de Carlet, Alzira, Tabernes de Valldigna a N-332, Gandía o Cullera.

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

Los días punta se recomienda evitar estas travesías utilizando la autopista de peaje A-7.

Pueden evitarse estas travesías también utilizando el itinerario N-332 hasta el enlace con la C-3320, Almusafes, Algemesí, Alzira, C-3322 hasta Tabernes de Valldigna y N-332 a Gandía o Cullera.

N-332 conductores con dirección Albacete:

Los conductores que circulen por la N-332 y que observen que el enlace de esta carretera con la N-340 S está saturado, pueden evitar esta retención siguiendo por la N-332 hasta el enlace con la C-3320, por esta carretera hasta Alzira y desde esta población por la C-3324 a Alberique y la N-340 S.

El teléfono 900-123 505 ofrece información sobre éstas y otras cuestiones

En Semana Santa, más restricciones

Algunas de las ciudades que soportan mayor incidencia de tráfico durante la Semana Santa, como Madrid, Barcelona, Valencia y Málaga y sus zonas de influencia, así como otros lugares de habitual recepción de turistas por estas vacaciones u otros puntos de paso especialmente conflictivos, sufrirán algunas restricciones al tráfico de vehículos entre el miércoles 27 de marzo y el lunes 1 de abril. Los vehículos afectados son los de maquinaria agrícola, especiales y camiones de más de 3.500 kilogramos.

Para mayor información sobre los tramos y horarios concretos en los que surtirán efecto tales restricciones, pueden llamar al teléfono de ayuda de la DGT (900-123 505), de paso gratuito. También existen en muchos tramos señales de tráfico en las que se dan a conocer esas restricciones y los agentes de Tráfico informan sobre las mismas.

N-324 travesía de Torres-Torres:

Para evitar la travesía de Torres-Torres en sentido Valencia, se recomienda tomar un kilómetro antes la carretera que conduce a Serra y Náquera, siguiendo luego hacia Masamagrell, para tomar el «by pass» antes de llegar a esta última localidad.

ITINERARIOS PARA VEHICULOS PESADOS

Para los camiones afectados por restricciones a la circulación, los días en que éstas tengan lugar, existen los siguientes itinerarios alternativos:

Tramo restringido: N-234 (todo el recorrido en la provincia de Valencia).

Itinerario alternativo: (Se describe en sentido Teruel-Valencia.) N-234 hasta el p.k. 24,400 (enlace con la C-225)-C-225 y N-225 hasta Nules y desde esta población a Valencia o Castellón por la N-340.

ITINERARIO RECOMENDADO

Los conductores de este tipo de vehículos que circulen por la N-332 con dirección a Albacete y observen que el enlace de esta carretera con la N-340 S está congestionado, pueden evitar esta retención continuando por la N-332 hasta el enlace con la C-3320, por esta carretera hasta Alzira y desde allí por la C-3324 a Alberique y la N-340 S.

MALAGA

DIAS Y HORAS PUNTA

● N-331: Miércoles 27, de 17 a 21 horas; jueves 28, de 8 a 15 horas, y domingo 31, de 9 a 22 horas.

● N-340: Miércoles 27, de 13 a 21 horas; jueves 28, de 10 a 14 horas (sentido Cádiz y sentido Almería por la costa oriental), y domingo 31, de 12 a 21 (sentido Málaga).

REGULACION

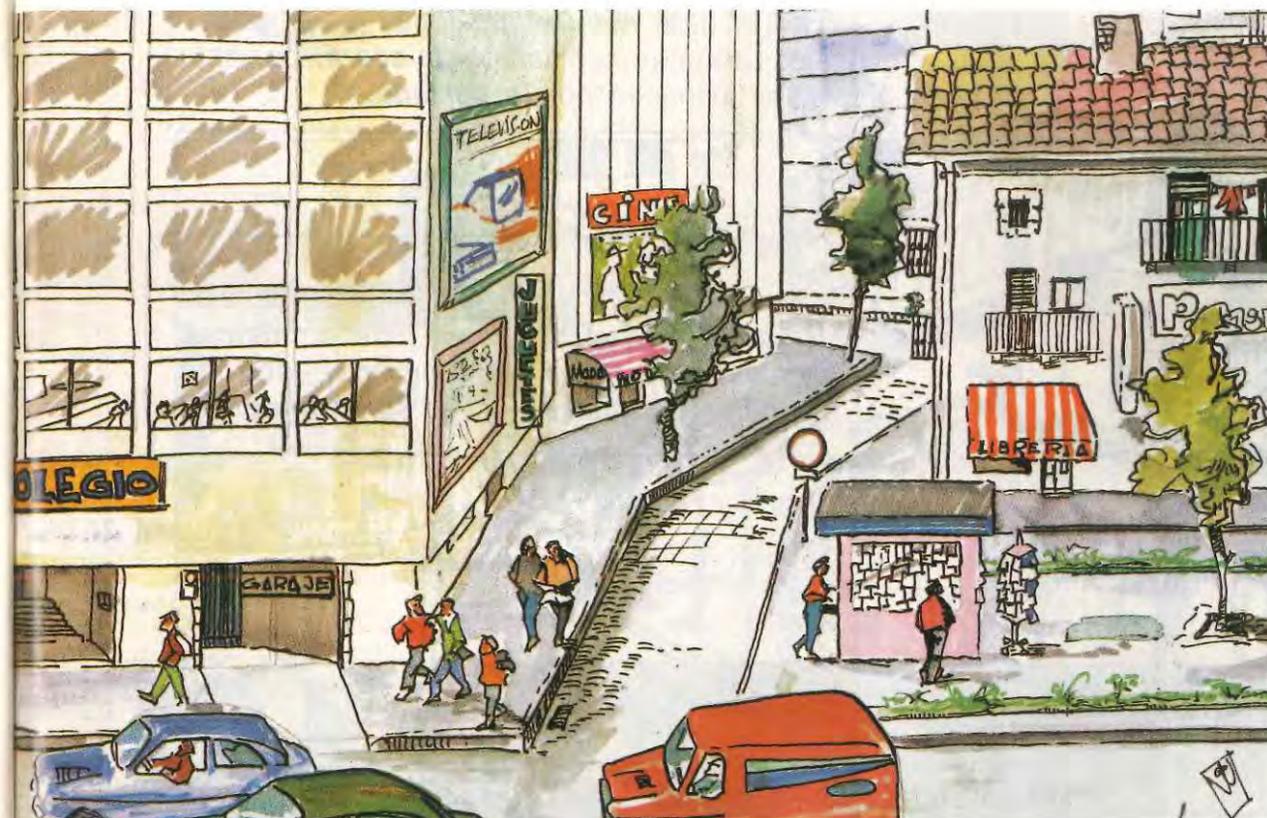
● N-340: En caso de existir retenciones en la travesía de Benalmádena-costa, se recomienda a los usuarios efectuar desvío desde la variante exterior de Torremolinos por la MA-407 cruce de El Pinillo, hacia Arroyo de la Miel, incorporándose de nuevo a la N-340 por la avenida de García Lorca.

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

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

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

- Los edificios también se diferencian por el uso a que se destinan. Unos son para vivir, en otros se realizan operaciones comerciales. Los hay que se utilizan para beneficio de todos, como los colegios, el Ayuntamiento, los museos, hospitales, ...



— ¿Hay algún edificio comercial en la calle?

— ¿A qué va la gente a esos edificios?

— ¿Qué podrías comprar en esa calle?

— ¿Cómo se llaman los edificios que se utilizan para beneficio de todos?

— ¿Hay algún edificio de este tipo en la calle?

Pero una calle no se compone sólo de edificios, hay más cosas. Fíjate en el dibujo.

Por la calle circulan peatones y vehículos. Los peatones caminan por **la acera**, los vehículos lo hacen por **la calzada**.

Si te fijas bien, verás que algunas señales están dibujadas en el suelo, son las **marcas viales**; otras están fijadas a un poste, **son las señales verticales**, y otras **son luminosas**.



Da color a la calle, y completa los textos del dibujo.



- Los vehículos circulan por la parte de la calle que se llama
- Las señales que están «dibujadas» en el suelo se llaman
- A veces estos pasos de peatones están regulados por una señal luminosa que se llama
- Las señales que están sujetas a un poste se llaman
- Estas señales pueden tener forma de y de

Los textos que has completado son ORACIONES porque tienen sentido completo.

SEÑALES LUMINOSAS: EL SEMAFORO (Y II)

EL SEMAFORO COLORINES

Colorines era un joven semáforo que había aprobado hacía poco las oposiciones del Ayuntamiento de su ciudad, y un buen día:

—¡Ring, ring, ring!
—¿Diga?
—Buenos días: por favor, ¿don Colorines?
—Al aparato (sí, el mismo).
—Preséntese mañana en el Ayuntamiento sobre las 10.

A la mañana siguiente, Colorines, con aire triunfal y silbando alegremente, se presentó en el Ayuntamiento a las 10 en punto. Le dieron un precioso mono verde y unas gafas redondas tricolores, y él, asombrado, preguntó:

—¿Y estas gafas redondas de tres colores?

—Sí, es lo más importante de tu trabajo; sirven para regular la circulación de los vehículos (coches, camiones, autobuses, ambulancias, motos...) de las ciudades, para permitir que haya una circulación fluida.

• El cristal redondo y ROJO sirve para que se detengan los coches (está prohibido circular).

• El cristal redondo y AMARILLO (AMBAR) sirve para indicar precaución (para irse deteniendo, porque va a cambiar al rojo).

• El cristal redondo y VERDE sirve para indicar vía libre (que ya se puede circular).

Ilusionado, Colorines se encasquetó el mono y comenzó cada cierto tiempo a cambiar el color de sus cristales, en la mitad de la calle... (poner el nombre) que le habían asignado.

Pero al cabo de una semana de oír:

Piii, popo... moc-moc... (pitidos mareantes).

Ring, rang, nac, rrr... (arrancadas salvajes).

Zzz, Chits, Szt... (bruscos frenazos), y ver:

Gentes enfadadas.
Malos caretos.
Cejas enfurruñadas.

Como hemos visto en la anterior sesión, estamos trabajando el tema del semáforo, que es una de las señales luminosas de tráfico. Quizá sea algo muy conocido y asociado a estos tiempos «modernos» y «tecnológicos» que nos invaden.



Narices agresivas.
Labios fruncidos.
Le entró tal STRES (eran tres) y se puso tan frenético que comenzó a cambiar el color de sus cristales y sacaba:
1.º Negro (porque estaba deprimido).

2.º Blanco (porque le dio abulia).
3.º Violeta (pidiendo ayuda).
4.º Azul (para relajarse).
5.º Marrón (al estar destrozado).
Tan loco se volvió y tal ca-

cao montó que una ambulancia se lo llevó:

—¡Socorro, infeliz de mí!
—Tranqui, tranqui, relájese usted y respire lentamente
—le contestó el auxiliar sanitario.

—Pues para yoga estoy yo...
—contestó Colorines.

En cuanto el médico de guardia le vio, exclamó: ¡Otro más con estrés circulatorio! Si no hay quien aguante...

Después de una semana de reposo y buenos alimentos, Colorines volvió a pasar por el Ayuntamiento, y le espetaron en cuanto llegó:

—¡Vaya, el nuevo! Cambio de destino, tome el mono verde y estas gafas bicolors.

—¿Bicolors y cuadradas?
—dijo Colorines

—Sí, hombre, sí; a partir de hoy se ocupará usted de regular el paso de peatones. ¿Ve este muñeco verde que adelanta la pierna y está en el cristal cuadrado? Sirve para indicar que los peatones ya pueden pasar. Y éste en el que el muñeco está parado y es rojo y cuadrado indica que está prohibido. Además, le hemos puesto un sonido: piii, pio, pio... que indica a los ciegos que ya se puede pasar. ¡A ver si se anima usted, hombre!

—Lo intentaré—exclamó no muy convencido Colorines. Pero al cabo de unas horas, feliz estaba nuestro semáforo, pues veía pasar a:
Madres con sus bebés.
Niños con helados.
Vejetes con su bastón.
Ejecutivos agresivos con maletín.
Despistados con gafas... y oía:

—¡Venga ya, ponte verde! (comentarios divertidos).
—¡Vamos colega, cambia de rollo! (conversaciones chulas).
—¡Eh, chiquitín!, ¿qué pasa? (palabras cariñosas).

Y pensó:
—Da gusto servir para esto; evito que a la gente le hagan «pupa» y me lo paso bomba...
¿Por qué no continuas tú la historia? Pide ayuda a tu profesor, ¿vale?

PROPUESTA DE ACTIVIDADES

(Estas actividades son generales. El profesor decidirá cuáles le sirven en función de la edad y su grupo).

—Mira estas fotos:

• De niños cruzando por pasos regulados por semáforos.

• De niños esperando para pasar ante un semáforo que está verde para los coches.

• Con coches parados ante el semáforo en rojo.

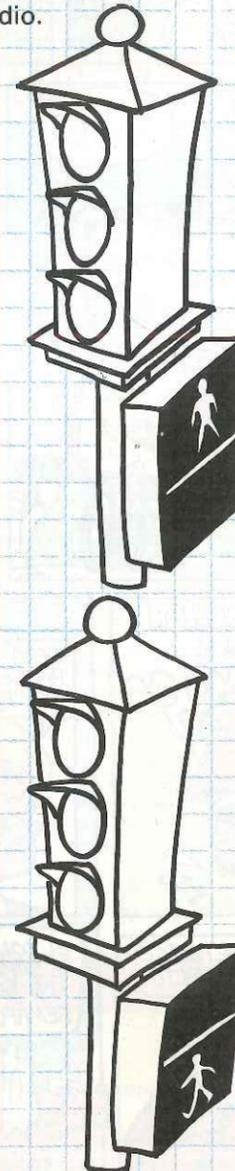
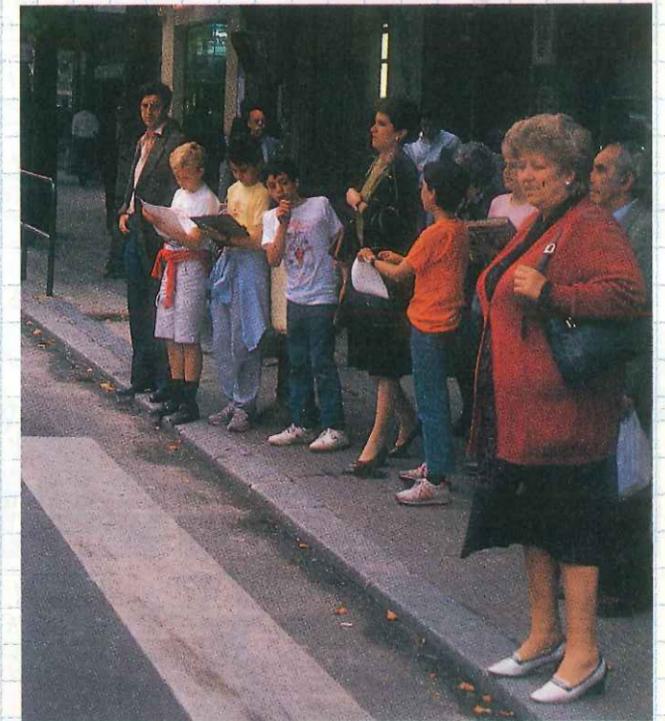
• Y busca otras en que se muestren situaciones parecidas. Coméntalas.

—¿Por qué no te inventas una máquina que por medio de señales luminosas diferentes al semáforo indique cómo pasar o detenerse en una calle?

—Haz junto con tus compañeros un semáforo humano. ¡Valen ideas luminosas!

—Escribe alguna adivinanza acerca de los semáforos.

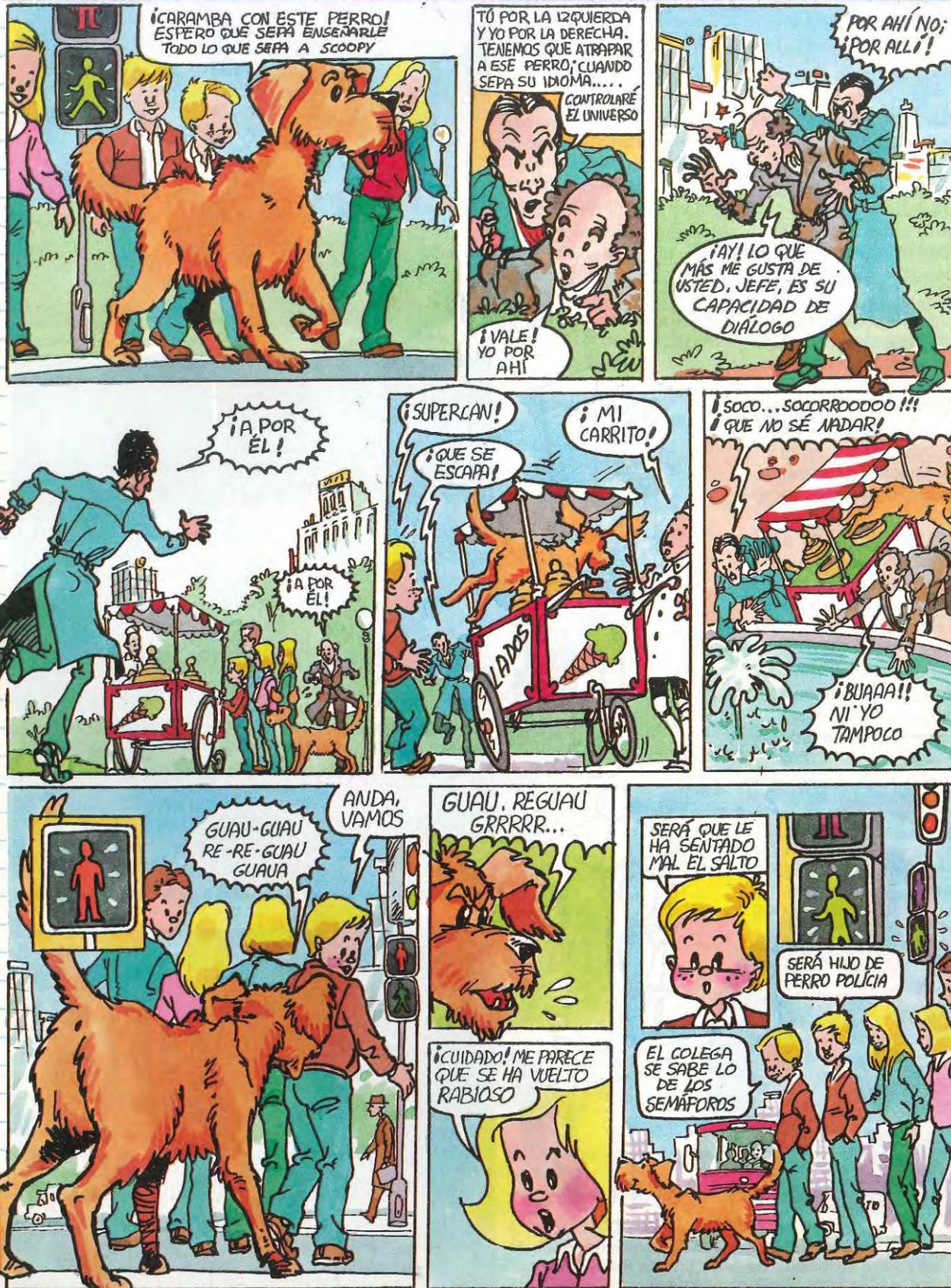
—Haz un estudio real de tu entorno —pueblo, calle, ciudad, etc.— y comenta si se deben instalar semáforos o no; si los que hay están bien instalados o no, dando soluciones prácticas y las razones. Procura sacar fotos para acompañar a tu estudio.



Colorea los dos semáforos que la niña está mirando. Indica qué luz estará encendida en cada uno de los casos y qué debe hacer la niña ante una y otra situación.

SUPERCAN y su pandilla

UN SALTO A TIEMPO



Guión: Juana SANCHEZ. Dibujos: Francisco FRUCTUOSO.



Motor 16

SEGURIDAD

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

NOTA MEDIA: 6,5
NOTA MEDIA: 7
SEGURIDAD: 7

Motor 16

SEGURIDAD

Estética	8
Acabado	8
Habitabilidad	8
Maletero	4
Confort	7
Instrumentación	7
Equipamiento	8
Potencia	7
Elasticidad	7
Cambio	7
Velocidad punta	8
Aceleración	7
Consumo	8

NOTA MEDIA: 7,2
NOTA MEDIA: 7,3
SEGURIDAD: 7,3

cho y más largo que su serie 100 de Rover viene a ser una Metro, con unas líneas más modernas, con un aspecto suave y agradable, el nuevo capó, el parabrisas y los nuevos faros, aspecto más aerodinámico. Recibido importantes mejorías en confort, habitabilidad y seguridad.

El motor de la serie K ofrece cambios de cinco velocidades, potencia máxima de 60 CV, una adecuada velocidad de marcha como por su consumo, una opción interesante de espacio de las grandes ciu-

Comentario.—Los diseñadores de Rover conocen a la perfección el secreto de los coches pequeños por fuera y grandes por dentro, ideales para andar por la ciudad, que mantienen el tipo sin problemas cuando se lanzan a los viajes por carretera. Los últimos Rover 111 L, presentados en versiones de 3 y 5 puertas, y precios que van desde las 1.170.000 a las 1.240.000 pesetas, heredan el espíritu urbano característico de los Mini y los Metro. Los nuevos modelos son muy ágiles, se manejan sin el menor esfuerzo, se aparcen en un ladrillo y gastan poquísima gasolina, incluso en los trayectos más congestionados. Son utilitarios de primera clase, confortables, con espacio suficiente para cuatro adultos, con un equipamiento bastante generoso y con un acabado muy correcto. El Rover 111 se enfrenta a los recorridos más largos sin el menor complejo, pero en ese caso se descubre un motor algo más ruidoso de lo deseable y un maletero con poca capacidad de carga.

LO BUENO

- Facilidad de manejo.
- Consumo reducido.
- Agilidad en tráfico urbano.

LO MALO

- Maletero mínimo.
- Motor ruidoso.
- Postura de conducción.

La Voz de Galicia

SEGURIDAD

Estética	8
Acabado	8
Habitabilidad	8
Maletero	7
Confort	6
Instrumentación	7
Equipamiento	7
Potencia	9
Elasticidad	8
Cambio	8
Velocidad punta	9
Aceleración	9
Consumo	6

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

Comentario.—Desarrollado a partir del modelo Metro, Rover lanzó hace aún escasos meses al mercado la nueva serie 100, de la que este modelo está en la parte más baja. Sin embargo, sigue manteniendo unas prestaciones realmente importantes, que indudablemente se tienen que traducir en un consumo que, para un coche de su clase, quizá sea un tanto elevado, ya que en las pruebas que pudimos hacer con él se nos acercaba al siete y medio por ciento de consumo medio. A favor tiene, no obstante, algo muy importante como es su precio, altamente competitivo, y la nueva suspensión hidrogás, que permite una buena conducción y una excelente respuesta rútera. Pero en carreteras con muchas curvas, como por desgracia son la mayoría de las nuestras, el excesivo balanceo llega a hacerse molesto e incluso a marear a los ocupantes.

De cualquier forma, las virtudes son mayores que los defectos y creemos que Rover ha acertado decidiéndose a cambiar el veterano Metro por este automóvil de nuevo diseño, más atractivo y que incorpora la más avanzada tecnología.

LO BUENO

- Suspensión
- Precio
- Prestaciones

LO MALO

- Rumorosa
- Balanceo carrocería
- Consumo

VIEJAS GLORIAS

Mercedes Raceabout

Este bonito y poco conocido automóvil americano, de principios de los años veinte, es hoy día considerado como uno de los modelos deportivos más representativos de su época; no sólo por sus cualidades en los circuitos, sino igualmente por esa cualidad etérea de los automóviles que muy bien puede calificarse como «glamour». El motor de este coche, que en ocasiones hemos podido

ver en algún rallye en Cataluña, pintado de un color aún más vivo que el de nuestra fotografía, es un macizo 5,5 litros de carrera larga, seis cilindros, capaz de alcanzar una velocidad máxima de casi 120 kilómetros hora. En su momento, la fábrica garantizaba que recorrería una milla en 48 segundos, lo que suponía incluso algo más de velocidad.



MUNDO HISTORICO

■ **FUNDACION DEL RACE.** Hace pocos meses comentábamos la constitución de un Comité de Vehículos Históricos, iniciativa que desde el RACE había puesto en marcha ese gran aficionado que es Julio de Santiago. En estos días, y siguiendo la sugerencia de otro de los miembros de este comité, Nicolás Franco, la comisión se ha transformado en una fundación cuyos objetivos principales son la defensa de nuestro patrimonio histórico automovilístico y la creación de un archivo histórico que sirva de soporte y ayuda a la ordenación del caótico mundo del automóvil antiguo. Aunque en esta fundación no están todos los que son, sí agrupa a un verdadero elenco de

expertos en el automóvil histórico con una autoridad indiscutible en la materia, agrupados en esta ocasión en torno al RACE, que presta el soporte administrativo necesario.

■ **CALENDARIO DE LA AAVH.** La Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos (AAVH) ha previsto el siguiente calendario para el año en curso: 9 y 10 de marzo, I Rallye Ruta de las ITV; 14 de abril, Rallye Ruta del Agua; 4 y 5 de mayo, V Concentración de Escarabajos; 8 y 9 de junio, IV Rallye Alto Aragón; 7 de julio, I Concentración de Coches Americanos; 7 y 8 de septiembre, III Rallye Ruta del Bajo Aragón; 20 y 21 de septiembre, excursión al Monasterio de Veruela; 4 y 5 de oc-

tubre, Rallye Fiestas del Pilar, y 17 de noviembre, excursión a Belchite.

■ **POR TIERRAS GALLEGAS.** Esa maravillosa esquina gallega junto al mar que es Ribadeo, volvió a ser anfitriona de una reunión de coches clásicos y antiguos, que después de exhibirse al público en el Cantón dieron un largo paseo por las márgenes de la Ría del Eo. Aunque no hubo vencedores, pues la reunión no tenía carácter competitivo, destacaron en la misma el SS Jaguar del señor Pestana, de Vigo, o el Rolls Royce del señor Erustes, que se trasladó circulando con él desde Madrid.

Juan A. de la Rica

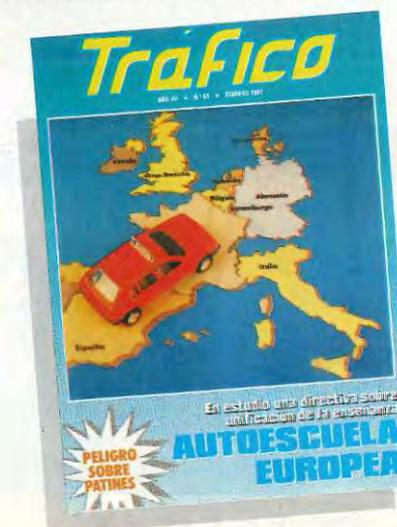
EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados enero 91	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas diciembre 90	Últimas matrículas enero 91			
Alava (VI)	0888-M	1569-M	681	579	46
Albacete (AB)	9036-K	9856-K	820	778	206
Alicante (A)	9458-BV	2637-BW	3.179	3.035	870
Almería (AL)	3432-P	4561-P	1.129	1.059	403
Asturias (O)	6442-AY	8459-AY	2.017	1.768	289
Ávila (AV)	1199-F	1546-F	347	327	40
Badajoz (BA)	0268-P	1327-P	1.059	1.123	315
Baleares (PM)	7161-BG	8960-BG	1.799	1.930	514
Barcelona (B)	5394-LY	8909-LZ	13.515	7.806	2.535
Burgos (BU)	5170-N	5943-N	773	642	54
Cáceres (CC)	0859-K	1676-K	817	752	140
Cádiz (CA)	2530-AK	4675-AK	2.145	1.873	1.095
Cantabria (S)	9335-W	0679-X	1.344	979	210
Castellón (CS)	8621-X	9855-X	1.234	1.018	293
Ciudad Real (CR)	2111-N	3072-N	961	955	213
Córdoba (CO)	2258-Z	3986-Z	1.728	1.332	416
Coruña, La (C)	7028-AV	9431-AV	2.403	2.599	473
Cuenca (CU)	0954-G	1446-G	492	378	59
Gerona (GE)	4902-AM	6675-AM	1.773	1.313	408
Granada (GR)	3768-X	5335-X	1.567	1.799	514
Guadalajara (GU)	9069-E	9416-E	347	231	76
Guipúzcoa (SS)	9486-AJ	1098-AK	1.612	1.469	177
Huelva (H)	5152-N	6033-N	881	591	240
Huesca (HU)	2690-J	3199-J	509	342	56
Jaén (J)	6168-O	7290-O	1.122	891	270
León (LE)	8494-T	9485-T	911	1.008	91
Lérida (L)	7837-T	8817-T	980	608	104
Lugo (LU)	4177-M	5003-M	826	844	121
Madrid (M)	9453-LU	4649-LW	15.196	9.848	1.147
Málaga (MA)	3149-AZ	5549-AZ	2.400	2.447	921
Murcia (MU)	1430-AT	3970-AT	2.540	2.002	876
Navarra (NA)	2003-AC	3727-AC	1.724	1.285	131
Orense (OR)	7238-L	7982-L	744	599	114
Palencia (P)	4419-G	4826-G	407	327	30
Palmas, Las (GC)	9268-AT	1448-AU	2.180	1.516	458
Pontevedra (PO)	0300-AL	2278-AL	1.978	1.735	424
Rioja, La (LO)	7038-K	7718-K	680	555	83
Salamanca (SA)	6675-L	7296-L	621	693	68
Sta. Cruz Tenerife (TF)	9446-AN	1640-AP	2.194	1.537	389
Segovia (SG)	4566-F	4942-F	376	291	36
Sevilla (SE)	3213-BM	7260-BM	4.047	2.790	1.250
Soria (SO)	7504-D	7730-D	226	132	20
Tarragona (T)	3188-AD	4632-AD	1.444	1.163	348
Teruel (TE)	0735-F	1044-F	309	220	42
Toledo (TO)	1631-P	2788-P	1.157	777	154
Valencia (V)	0192-DS	6134-DS	5.942	4.462	1.501
Valladolid (VA)	9299-U	0258-V	959	829	71
Vizcaya (BI)	5259-BG	7793-BG	2.534	2.148	194
Zamora (ZA)	4579-G	5023-G	444	352	34
Zaragoza (Z)	1798-AL	3772-AL	1.974	1.507	200
Ceuta (CE)	8353-D	8599-D	246	103	33
Melilla (ML)	7341-C	7527-C	186	157	40
TOTALES			97.559	75.504	18.792

NO ATENDEMOS NUEVAS SUSCRIPCIONES

Queremos recordar que la inclusión de nuevos suscriptores para nuestra revista quedó cerrada hace aproximadamente dos años, como anunciamos en su día.

Por tanto, y dado que todas y cada una de las revistas que editamos tienen ya su destinatario, rogamos a posibles nuevos interesados se abstengan de formular su solicitud, que no podrá ser cursada en modo alguno. Por otra parte, insistimos en que no existe lista de espera con vistas a una posible ampliación de la tirada. No nos envíen, pues, ninguna solicitud de suscripción.

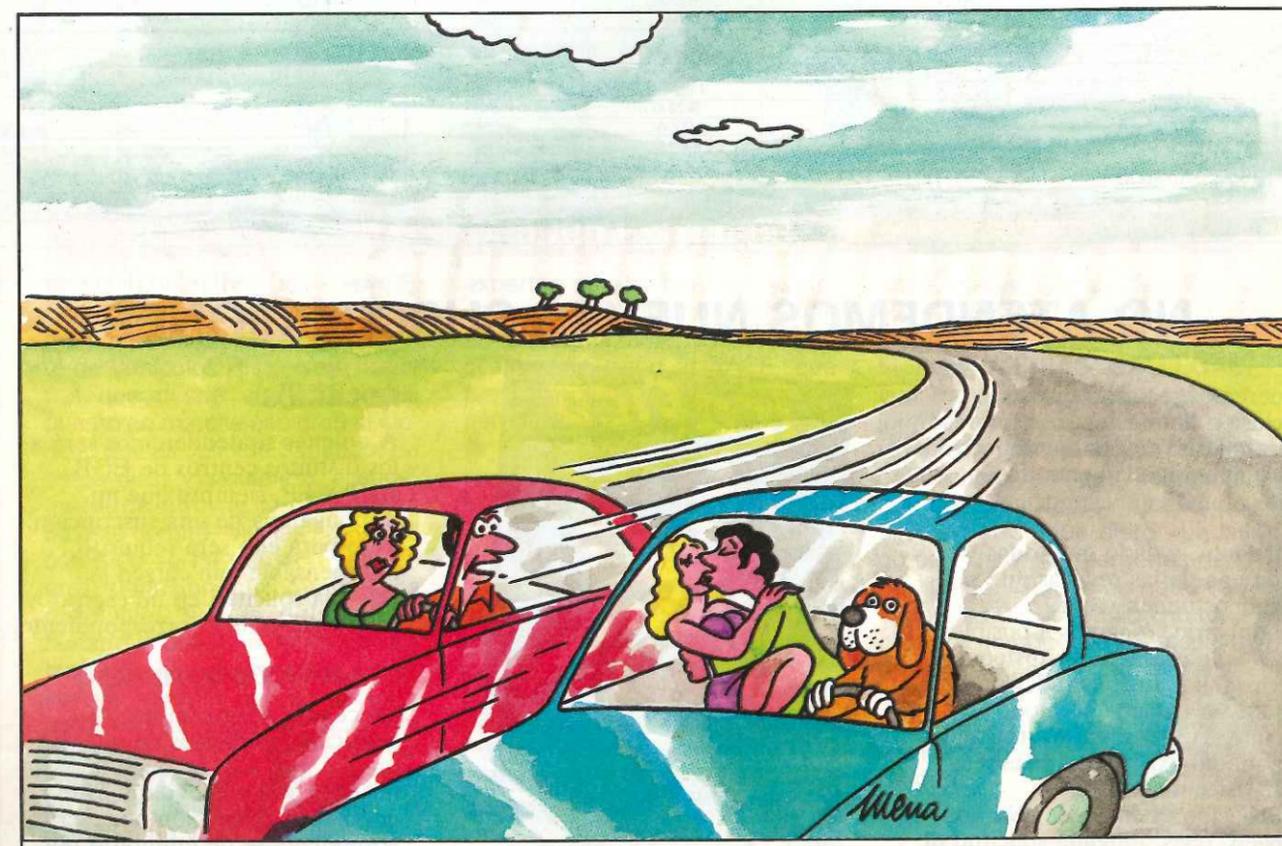


COLEGIOS

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

CAMBIOS DE DOMICILIO

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

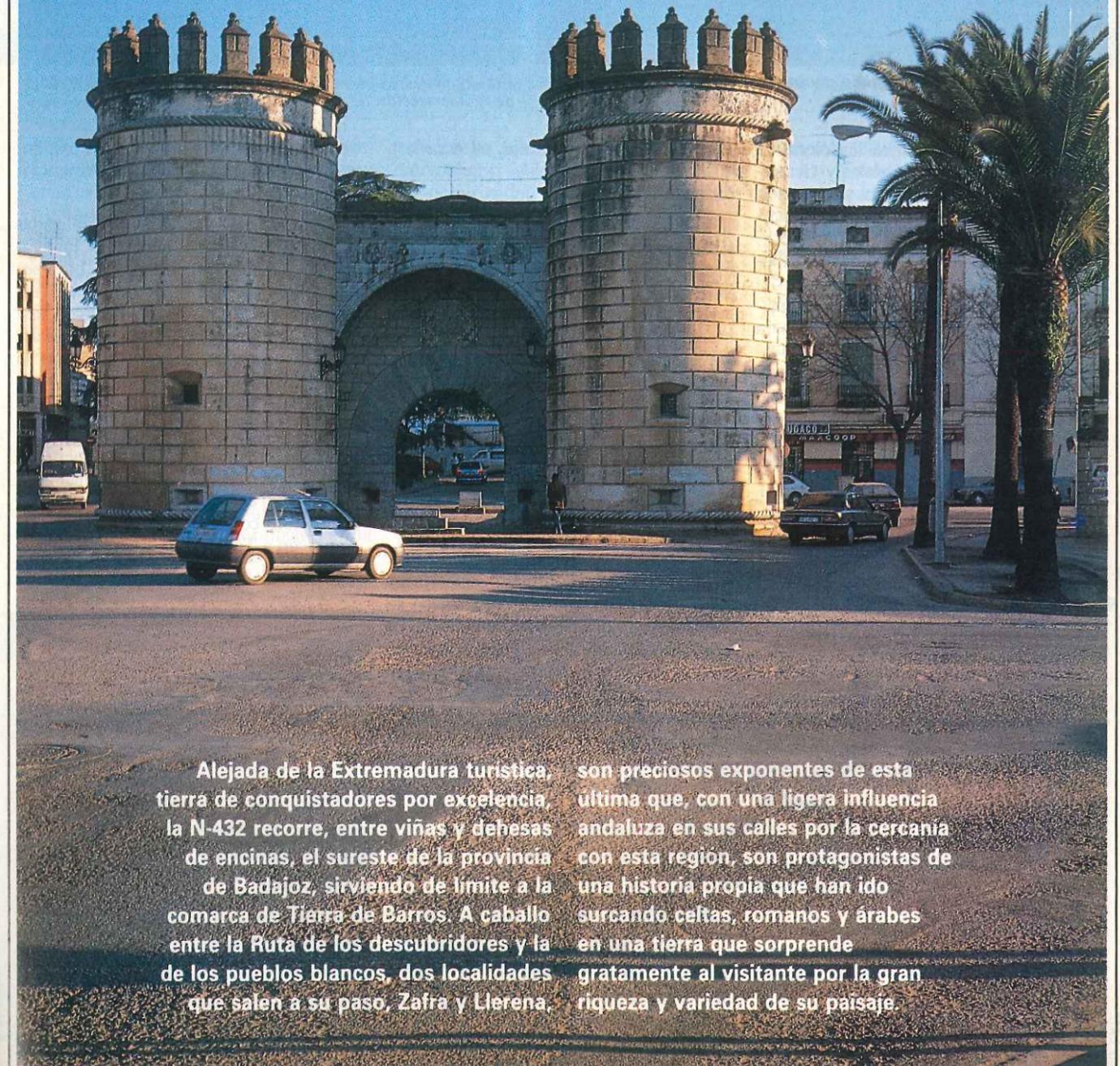


—Luisa, ¿tú ves lo que yo veo?

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

N-432
BADAJOZ-
AZUAGA

TIERRA DE VIÑAS Y ENCINAS



Alejada de la Extremadura turística, tierra de conquistadores por excelencia, la N-432 recorre, entre viñas y dehesas de encinas, el sureste de la provincia de Badajoz, sirviendo de límite a la comarca de Tierra de Barros. A caballo entre la Ruta de los descubridores y la de los pueblos blancos, dos localidades que salen a su paso, Zafra y Llerena,

son preciosos exponentes de esta última que, con una ligera influencia andaluza en sus calles por la cercanía con esta región, son protagonistas de una historia propia que han ido surcando celtas, romanos y árabes en una tierra que sorprende gratamente al visitante por la gran riqueza y variedad de su paisaje.

Puerta de Palmas. Entrada de las antiguas murallas y monumento más representativo de la ciudad de Badajoz.



En las afueras del casco urbano pacense se inicia la ruta que nos lleva a Azuaga.



P.k. 56,600. Salida de la curva y del cambio de rasante antes de la intersección de Feria.



Las mejoras han llegado a la señalización. El arcén continúa esperando.



Cruce con la N-630. Uno de los puntos más peligrosos de la ruta.

LA N-432 comunica las ciudades de Badajoz, Córdoba y Granada. Sin embargo, los pacenses la conocen popularmente como «la carretera de Sevilla», debido a que en el p.k. 79 se cruza con la N-630 (Ruta de la Plata), que desemboca en la ciudad del Guadalquivir. A pesar de ello, la densidad media de vehículos es muy baja (2.000 al día) y concentrada casi únicamente en las primeras y últimas horas de la mañana, coincidiendo con el horario laboral y comercial de la capital.

La salida, puesto que parte del casco urbano, está regulada por semáforos.

Con el nuevo kilometraje, se accede a esta carretera por la N-V, donde empezamos nuestra ruta.

Km. 1.—Importante punto negro hasta 1989, por una peligrosa curva y un cambio de rasante marcados por el Arroyo de Gabriel. De acuerdo con un estudio de la DGT, la instalación por parte del MOPU de bandas sonoras en la calzada y la mejora de la señalización han hecho descender la accidentalidad durante el pasado año. A ambos lados, las barriadas de Antonio Domínguez y Las Malvinas señalan el final del término municipal.

MEJORAS INTERMITENTES

Km. 2.—Comienza una larga recta, en la que se ensancha la calzada y mejora el estado del firme. Es de destacar la existencia de arcén en este tramo, ya que, imitando al Guadiana que atraviesa la ciudad, desaparecerá luego en numerosas ocasiones a lo largo

de la ruta. Zona de niebla muy frecuente, por tratarse de la cuenca del mencionado río.

Km. 12.—Las mejoras realizadas recientemente han dado lugar a curvas con bastante amplitud, bien señalizadas y con peralte adecuado. El asfalto ha sido cubierto, además, con una capa antideslizante, ya que las lluvias suponen un peligro añadido en toda la carretera.

Km. 21.—Travesía de La Albuera, localidad que fue campo de batalla de la Guerra de la Independencia. El firme de la calzada se encuentra en muy mal estado y carece de arcén. Intersección con carreteras locales que conducen a Talavera la Real y Valverde de Leganés.

Km. 23.—Cruce con la N-435, destino Huelva. El estado de esta última es tan lamentable que la mayoría de los conductores prefieren llegar a la ciudad andaluza por la ruta portuguesa.

Kms. 28-31.—La carretera transcurre entre laderas de tierra muy poco permeable, por lo que se anegaba con asiduidad. Para evitarlo se ha elevado el nivel, transformando este tramo en una pequeña meseta. Siguiendo nuestro camino, una larga recta de seis kilómetros da paso a un tramo en mal estado en el que abundan las rodaduras de camiones antes de llegar al cruce con la comarca de Olivenza, p.k. 41.



Charo LAIZ



La plaza porticada de Llerena ofrece una bella visión al visitante.

Km. 43.—Santa Marta. La travesía por esta localidad está en muy buen estado y correctamente señalizada. Aun así, se requiere una especial atención, al estar ubicado un centro escolar en la misma y convertirse la N-432 en paso obligado de escolares.

Km. 56,600.—En el horizonte aparece silueteado el castillo de Feria, construcción del siglo XV. Muy cerca de la carretera local que lleva a esta población nos encontramos una curva muy peligrosa por coincidir su salida con un cambio de rasante. Hasta 1989 fue punto negro, desapareciendo esta circunstancia al mejorar la señalización y reforzar el asfalto con una capa antideslizante, generalizado en la mayoría de las curvas de este tramo. Esta situación se repite casi con exac-

titud ocho kilómetros más allá (p. k. 64,200). En esta ocasión, se advierte de su peligrosidad con paneles direccionales.

Km. 67,700.—Dejamos atrás el acceso hacia Fuente del Maestre (p.k. 64,900), donde la carretera pierde el arcén y empeora su estado, y llegamos al de Los Santos de Maimona.

A lo largo de su recorrido, la N-432 significa un deslinde entre diversos paisajes: la comarca de Tierra de Barros se asoma a la izquierda, mientras que a la derecha aparecen amplias dehesas de recias encinas, cobijo del cerdo ibérico.

PUEBLOS BLANCOS

Km. 72.—Zafra. Fundada originalmente por los celtas, dominada más tarde por los romanos y bautizada después por los árabes como «Asafrae», de donde deriva su nombre actual, se configura como una de las poblaciones más significativas de esta ruta y de la región extremeña, por su marcado carácter ferial, que se remonta al siglo XIV y que aún hoy conserva.

Junto con Salamanca, su feria ganadera anual será sede de las celebraciones de este sector organice con motivo del V Centenario del Descubrimiento de América.

El paso por esta localidad se realiza por las afueras de su casco urbano, regulado por semáforos.

Km. 79,100.—Cruce con la N-630 (Gijón-Sevilla, Ruta de la Plata), conocido popularmente como «el cruce de la muerte» por su peligrosidad. La instalación de bandas sonoras y una

completa señalización vertical y horizontal han paliado en parte el problema, pero no lo han resuelto, ya que la intensa circulación de vehículos pesados dificulta en algunos momentos la correcta visibilidad del cruce.

Continuando camino hacia Córdoba, el número de tractores y camiones aumenta. Nos acompaña un paisaje de encinas y viñas que comparten la tierra solidariamente. El balneario «El Raposo» queda a nuestra derecha. Sus aguas y barros medicinales son muy apreciados para resolver afecciones de la piel y trastornos reumáticos.

Km. 96.—La intensidad circulatoria se ha reducido casi a la mitad a partir del cruce con la N-630. Tras una curva rectificadora, y de forma inmediata, nos encontramos con las intersecciones a Usagre y Bienvenida, que lo convierte en un cruce peligroso si no se conoce la zona. La carretera presenta un perfecto estado del firme, arcén y buena señalización.

Km. 105.—Villagarcía de la Torre. No se trata de una travesía, ya que el pueblo queda a la izquierda.

Km. 114.—Residencia Sanitaria de Llerena. La incorporación de los vehículos procedentes del centro hospitalario está regulada por un «stop». Sin embargo, el emplazamiento de la propia señal dificulta una correcta visión de los automóviles que se acercan por la izquierda, lo que produce frecuentes alcances.

Llerena. Situado al sureste de la provincia, junto a Sierra Morena, constituye el centro económico de la comarca de La Campiña. Junto con Zafra, forma



Los estrechamientos y el mal estado de la calzada, una constante en los últimos 30 kilómetros.

La travesía de Azuaga requiere especial precaución.

parte de la llamada «Ruta de los Pueblos Blancos», de marcada influencia andaluza, pero con rasgos peculiares, vestigio de una historia propia.

PEOR, CASI IMPOSIBLE

Continuamos camino. A partir de aquí, el cambio que experimenta el estado de la vía —cuya anchura no alcanza en ocasiones los seis metros— nos hace olvidar que circulamos por una carretera nacional. Por fortuna, las obras de reforma y mejora del trazado hasta Azuaga ya están adjudicadas, con la previsión de una calzada de ocho metros e inclusión de arcén.

Km. 127.—Fin de una larga recta. Intersección de la carretera a Ahillones y, tres kilómetros más allá, a Berlanga. Los estrechamientos por puentes sin barreras laterales se suceden junto con numerosas curvas. El firme, si cabe, empeora, y se mantendrá así hasta el final de nuestra ruta.

Km. 137,300.—Hasta 1989 fue considerado punto negro debido a la peligrosidad del trazado, que se mantiene desde principios de siglo y transcurre paralelo a la vía del ferrocarril que prestaba servicio en las antiguas minas de hierro. De ellas aún se conservan numerosos restos, a pesar de que fueron cerradas en los años treinta.

Km. 145.—Llegamos a Azuaga. La carretera, regulada por semáforos, atraviesa gran parte de la población, estando prevista una variante de circunvalación en las obras que se realizarán próximamente. La N-432 continúa su camino hacia Córdoba. El límite de la provincia está a sólo once kilómetros.

Texto y fotos: Juana SANCHEZ y Mercedes LOPEZ (Enviadas especiales)

HAY QUE VISITAR...

Badajoz, a orillas del río Guadiana, se abre al visitante a través de la Puerta de Palmas, su símbolo más representativo, antigua entrada a la muralla que rodeaba la ciudad y de la que aún hoy podemos ver algunos vestigios dispersos en su interior. La Alcazaba, en la que destaca la torre de Espantaperros, situada en el Cerro del Orinace, contempla la ciudad y guarda numerosos recuerdos árabes, al haber sido residencia de los reyes del antiguo reino moro de Badajoz. Antes de abandonar esta acogedora villa, visitemos su catedral, monumento del siglo XIII, enclavada en la céntrica Plaza de Minayo.

En el camino, al llegar a Zafra, conocida popularmente como «Sevilla la chica», merece la pena hacer un alto. Descubra su Plaza Grande, rodeada de soportales y bellas casas solariegas, en las que podremos contemplar artísticos escudos y ventanales, y su Plaza Chica, en una de cuyas columnas se encuentra tallada una «vara de medir» que da muestra de la importancia que tuvo esta localidad por sus ferias —principalmente las de ganado— y que aún conserva. La Feria Regional del Campo Extremeño, organizada durante el

mes de octubre, se configura como la más importante de toda la región. Conviene destacar también el Palacio de los Duques de Feria, actualmente parador nacional «Hernán Cortés».

Unos kilómetros más allá, Llerena, declarada conjunto histórico-artístico y considerada como el corazón de la Orden de Santiago, fue sede de la Inquisición comarcal. La Plaza Mayor se nos ofrece como un interesante conjunto de arquitectura mudéjar, destacando la iglesia de Nuestra Señora de Granada, de los siglos XIII y XIV. También nos permitimos recomendarle un tranquilo paseo por sus calles; sus numerosos edificios religiosos, palacios y casas señoriales, de extremada blancura, nos sorprenderán en cada rincón.

Al finalizar nuestra ruta, en Azuaga, podremos visitar los restos del castillo de Miramonte, del que sólo se conservan dos almenas y en el que la tradición popular afirma que se encuentran enterradas las hijas del héroe lusitano Viriato. También le recomendamos una vuelta por la Plaza del Cristo, donde habitualmente se reúnen los vecinos de la localidad para participar en alguna de sus animadas tertulias.

HAY QUE DEGUSTAR...

A la hora del buen comer, esta tierras tiene su propio rey, con categoría de emperador: el cerdo ibérico, alimentado con bellotas de los numerosos encinares de la zona. Jamón, chorizo, morcón o sabrosísimos filetes o montados de ibérico no tienen competencia mundial y satisfacen los paladares más exquisitos. Y como del cerdo se aprovecha todo, orejas, patas, rabo o costillas se convierten en la base de estupendos platos.

Al igual que en el resto de la región, el cocido en el invierno y el gazpacho en el verano (con sus numerosas variedades) son básicos, pero no podemos olvidar numerosos platos típicos de la zona: sopa de picadillo, sopa de tomate con higos, sopa cana, migas, revuelto de trigueros o de criadillas de la tierra, caldereta de cabrito, chanfaina...

Para ayudarnos a digerir estos buenísimos manjares, siempre que no tengamos que conducir, una copa de licor de bellota con un sabor muy extremeño.



TRAFICO APLICARA CON RIGOR LA
NUEVA NORMATIVA, ANTE EL RECIENTE
AUMENTO DE LA ACCIDENTALIDAD

CON TODO EL PESO

DE LA LEY

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha optado por aplicar la Ley de Seguridad Vial con el máximo rigor posible, con el fin de atajar el aumento de accidentes después de un período en el que, por primera vez, se había roto la tendencia alcista. Al amparo de la citada normativa, las infracciones,

como causa de los accidentes, serán castigadas con las cuantías más elevadas y, en función de su gravedad, se procederá a la retirada del permiso de conducir. Esta iniciativa va a ser acompañada por una serie de acciones básicas y selectivas por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.



Debido al incremento de accidentes, la DGT aplicará la Ley de Seguridad Vial con su máxima dureza.



Los controles de alcoholemia se diversificarán en cuanto a lugares, días y horas.

La promulgación de la Ley de Seguridad Vial en la pasada primavera dio paso a un período de esperanzadora disminución en la tendencia de la accidentalidad. Sin embargo, a esta primera fase sucedió otra, después del verano, en la que de nuevo —aunque sin superar la siniestralidad del año anterior— los accidentes volvieron a crecer.

La DGT, que al principio no había considerado recurrir a las altas cuantías de las sanciones previstas en la ley, está ahora dispuesta a aplicarla con el máximo rigor, con el fin de influir de manera positiva en la ya comprobada relación de las infracciones como origen de accidentes. No obstante, aunque la muestra no es significativa como para determinar una nueva tendencia, la realidad es que el primer mes de este año se ha saldado con un 6,2 por 100 de víctimas y un 5,6 por 100 de accidentes menos que en enero del año anterior.

Así pues, en todas aquellas infracciones catalogadas como graves o muy graves —con cuantías máximas de 50.000 y 100.000 pesetas, respectivamente—, en función del peligro potencial o real creado, se propondrá a las autoridades gubernativas correspondientes la suspensión del permiso de conducir por un período de hasta tres meses.

Por otra parte, además de las medidas previstas en el Plan Nacional de Seguridad Vial para 1991, con el fin de lograr la máxima eficacia correctora sobre los comportamientos antirreglamentarios de los conductores, la DGT ha establecido una serie de instrucciones a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en sus tareas de vigilancia en carretera.

VEHICULOS CAMUFLADOS

Por un lado se va a incrementar la utilización de toda clase de vehículos no uniformados, de color comercial y matrícula civil. Además, para registrar el comportamiento de los conductores que realizan varias infracciones sucesivas y graves, se van a utilizar vehículos dotados con video, monitor e impresora, de tal manera que esta prueba sirva —independientemente de la sanción— como un medio altamente educativo. Con idénticos objetivos se van a incrementar las labores de vigilancia desde helicópteros en conexión con patrullas en tierra, para que notifiquen «in situ» al conductor de la infracción cometida.

Del estudio concienzudo de los accidentes y las infracciones surge un plan de vigilancia y de control del tráfico que se va a materializar en una serie de acciones básicas, selectivas y especiales. Las primeras tienen un carácter prioritario y se centran en el control de la velocidad, la alcoholemia, el uso del cinturón de seguridad y del casco de protección.

El exceso de velocidad origina, aproximadamente, el 30 por 100 de los accidentes, y será controlado fundamentalmente en tramos o itinerarios de carreteras señalizadas con limitación específica, en lugares que por su especial configuración para vía interurbana esté rebajada dicha limitación y en donde su inobservancia implica un mayor desprecio a la señalización.

También es sabido que los conductores que utilizan sus vehículos bajo los efectos del alcohol son origen de peligros y causa de accidentes, por lo que se van a diversificar los controles tanto en la elección de los lugares



Los excesos de velocidad son origen de más del 30 por 100 de los accidentes. De ahí que se aumenten los controles.



Las intersecciones y tramos de incorporación serán objeto de especial vigilancia.

como de los días y horas, aunque se va a poner especial atención a las madrugadas de los festivos y en horas de salida de establecimientos de diversión.

CINTURON Y CASCO

La tendencia hacia un descenso alarmante del uso del cinturón de seguridad y del casco de protección en



Videos, coches camuflados, helicópteros, etcétera, tratarán de descubrir las conductas antirreglamentarias y peligrosas.

el caso de las motocicletas, va a ser igualmente objeto de especial atención, máxime cuando está demostrado que su utilización reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente.

En el grupo de acciones selectivas por parte de las fuerzas de vigilancia, se va a prestar atención a los comportamientos peligrosos en varios aspectos. Por un lado, en las intersecciones y en tramos de incorporación a autopistas, ya que se ha detectado que son lugares frecuentes de accidentes. Por otro lado, tras la inauguración de muchos tramos de autopistas, se hace necesario controlar la correcta utilización de sus carriles; sobre todo en los casos en que se circule por un carril de sentido contrario.

El no mantener el intervalo adecuado de separación con el vehículo que precede, al reducir las posibilidades de cualquier maniobra de frenado o evasión, es un factor que origina muchos accidentes graves por alcance. Este comportamiento también será objeto de vigilancia, sobre todo cuando se trate de vehículos pesados de transporte de mercancías.

Naturalmente, la conducción que represente temeridad o negligencia, como puede ser el hecho de circular en paralelo para cambiarse de un vehículo a otro, el ir situado fuera del vehículo o llevar parte del cuerpo sobresaliendo por la ventanilla, los adelantamientos y posteriores frenazos, y en general, la conducción que represente riesgo, o no sea adecuada a las circunstancias del tráfico, e impida un perfecto control del vehículo, forman

CUADRO DE MULTAS	
TIPO DE INFRACCION	CUANTIA
LEVES	
Todas aquellas que no tengan la calificación expresa de graves o muy graves.	Hasta 15.000 pesetas.
GRAVES	
Tienen consideración de graves: la conducción temeraria o negligencia, omisión de socorro, ingestión de sustancias que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas, tiempos de conducción, velocidad excesiva, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido, cambios laterales de carril, circulación en sentido contrario, paradas y estacionamientos en lugares peligrosos, circular sin alumbrado o deslumbrando, circular sin autorizaciones, sin matrícula o con deficiencias técnicas del vehículo, realizar o señalizar obras sin permiso, retirar o deteriorar la señalización y competir o hacer carreras entre vehículos.	De 15.000 a 50.000 pesetas. Posible retirada del Permiso de Conducción por un plazo de hasta tres meses.
MUY GRAVES	
Las infracciones graves tendrán la consideración de muy graves cuando concurren circunstancias de peligro por razón de la intensidad de la circulación, las características y condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas o de visibilidad, la concurrencia simultánea de vehículos y otros usuarios (especialmente en zonas urbanas) o cualquier circunstancia análoga que pueda constituir un riesgo añadido y concreto en el momento de cometerse la infracción.	De 50.000 a 100.000 pesetas y suspensión del Permiso de Conducción hasta tres meses.
EXCEPCIONALES	
Conducir un vehículo sin haber obtenido la autorización correspondiente, infracciones a las normas reguladoras de la actividad de los centros de reconocimiento de conductores o de enseñanza, así como a las de las ITV y las relativas a la actividad de industrias que afecten de manera directa a la seguridad vial.	Hasta 250.000 pesetas.

parte de este conjunto de acciones selectivas.

ADELANTAMIENTOS PELIGROSOS

La maniobra de adelantamiento, una de las más peligrosas o quizá la que más, así como una adecuada utilización y mantenimiento de los sistemas de alumbrado y señalización óptica de los vehículos, e igualmente el estado de los neumáticos y de su presión, son otras circunstancias que serán controladas.

El transporte de viajeros y mercancías, dada la enorme trascendencia y gravedad de sus accidentes, va a ser objeto de vigilancia, especialmente el transporte escolar, el de mercancías peligrosas y el correspondiente control

de tacógrafos y excesos de peso y dimensiones.

La influencia que tienen los fallos mecánicos en la seguridad del vehículo y la constatación de que apenas el 60 por 100 de los obligados a pasar inspección técnica han realizado la misma, ha hecho que las autoridades de la DGT hayan incluido la comprobación de su cumplimiento como uno de los objetivos selectivos.

Por último, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil continuará su labor de regulación del tráfico y de ayuda al conductor, especialmente en determinadas épocas de desplazamientos masivos, intensificando su vigilancia en los programas especiales para la reducción de los accidentes en la carretera.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

1991: EL AÑO DEL NUEVO CÓDIGO



Miguel GARROTE

Un aspecto sobre el que se hará especial hincapié será el paso obligatorio de las revisiones ITV.



José RUBIO

La Guardia Civil de Tráfico recibirá un nuevo impulso, con cursos, material e incluso la posible construcción de una nueva Academia.



José RUBIO

Habrà una importante inversión económica para solucionar problemas de accesos a ciudades y eliminar travesías peligrosas.

En torno a 14.000 millones de pesetas aportará la Dirección General de Tráfico a los proyectos del Plan Nacional de Seguridad Vial para 1991. Sin embargo, a este montante habría que sumar las cantidades que el MOPU y las comunidades autónomas invertirán en las carreteras. En cualquier caso, sí que habría que destacar dos datos: primero, que el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial 1990 alcanzó el 90 por 100; y segundo, y quizá más importante, que por primera vez desde hace años el saldo de muertos en carretera (un indicador rápido y bastante significativo) ha sido inferior a años anteriores, con un descenso del 2,4 por 100 respecto a 1989. Además, desde la entrada en vigor de la Ley de Seguridad Vial (abril de 1990), el balance es todavía más positivo, ya que el descenso alcanzó el 4,7 por 100.

EL Plan Nacional de Seguridad Vial 1991 se centra en torno a cuatro grupos de acciones: formación vial, seguridad y control, medidas relacionadas con vehículos, vías y circulación propiamente dicha, y normativa, estudio y programación.

En lo que a formación vial se refiere, se va a continuar con la implantación de la educación vial en centros escolares, los concursos y campeonatos nacionales, con la adquisición de nuevas unidades móviles y parques portátiles dotados de bicicletas. Continuará también la actuación para la formación y perfeccionamiento de conductores, mediante cursos para ellos, para profesores de educación vial, examinadores, directores de autoescuelas, etcétera; la actualización permanente de los manuales y materiales didácticos, así como diversos estudios e investigaciones, entre las que podríamos destacar la que se realizará sobre el comportamiento de automóviles en condiciones de baja adherencia me-

dante un simulador. Igualmente, se continuarán los cursos específicos de educación en las Fuerzas Armadas, para la tercera edad, policías municipales, etcétera.

Por último, dentro de este capítulo, se continuará con la campaña de información y motivación, incluida la publicidad y la edición de esta revista, así como la serie «Supercán y su pandilla», que actualmente emite TVE, sobre educación vial.

ALCOHOLEMIA, VELOCIDAD Y CASCOS

La alcoholemia, la velocidad inadecuada, la utilización de cinturones de seguridad y cascos de protección y los vehículos de dos ruedas centrarán la atención del capítulo de vigilancia y control, para lo cual se adquirirán equipos portátiles de control de alcoholemia y vehículos-radar. Además de las actuaciones estacionales (verano,

Semana Santa, puentes, etcétera), se harán también algunas selectivas, destacando las relativas a ITV y vigilancia en transportes. Por último, dentro de este capítulo, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil recibirá un nuevo impulso (con los estudios para la posible construcción de una nueva Academia) y también se potenciará la utilización de los helicópteros y se buscará una mejor coordinación con los efectivos de tierra.

La renovación del parque será el principal objetivo del capítulo relacionado con los vehículos. Para ello, además, se potenciará la aparición de las líneas necesarias de ITV y se incorporarán a los registros magnéticos de la DGT los datos sobre vehículos obligados a pasar esta inspección, para asegurar su cumplimiento. Igualmente, está previsto un reforzamiento de la inspección de talleres.

Respecto a las vías, quizá lo más espectacular sea la puesta en funcionamiento de 1.591 nuevos kilómetros de autovía y parte de los 1.599,4 kilómetros en ejecución. Sin embargo, existen 48 proyectos para mejorar la señalización horizontal (1.916,6 millones de pesetas), a lo que hay que sumar el programa de mantenimiento de la señalización que dispone el MOPU. Pero, aparte de éstas, hay previstas mejoras en la señalización de obras, de iluminación, de renovación superficial, mejora de intersecciones, mejo-

ra de trazado, así como la cantidad anualmente destinada a conservación de carreteras, que durante 1991 ascenderá a 10.000 millones de pesetas, por parte del MOPU. Igualmente se continuará con la regulación del tráfico en los accesos a grandes ciudades, tanto incrementando la capacidad de las vías, como con medidas especiales para facilitar esa circulación en momentos punta (horas punta, fines de semana, puentes...). En este campo se producirá una fuerte inversión para la mejora de travesías peligrosas en diversos puntos de la geografía nacional (ver recuadro).

Travesías más seguras

El Plan Nacional de Seguridad Vial para 1991 prevé inversiones en travesías de varios municipios españoles, especialmente conflictivas o peligrosas para mejorar su seguridad. Son las siguientes:

Araca (Alava), Casas Ibáñez (Albacete), Campello (Alicante), Piedralaves (Avila), Fuente de Cantos (Badajoz), Cerveró-Vallirana (Barcelona), Salas de los Infantes (Burgos), Moraleja (Cáceres), Chipiona (Cádiz), Almagro (Ciudad Real), Hinojosa del Duque (Córdoba), Muros (La Coruña), Tarancón (Cuenca), Salt (Gerona), Torrenueva (Granada), Al-

balate de Zorita (Guadalajara), Elgoibar (Guipúzcoa), Graus (Huesca), Alcaudete (Jaén), San Andrés del Rabanedo (León), Bell-Lloch (Lérida), Autol (La Rioja), Lugo, Mejorada del Campo (Madrid), Lorca (Murcia), Elizondo (Navarra), Barbantes (Orense), Rondanella (Pontevedra), Béjar (Salamanca), Güimar (Tenerife), San Vicente de la Barquera (Cantabria), San Rafael (Segovia), Nambroca (Toledo), Massamagrell (Valencia), Cistèrniga (Valladolid), Portugalete (Vizcaya), Palacios de Sanabria (Zamora) y accesos a Zaragoza.

ner de imágenes tomadas desde helicópteros, en un círculo de 200 kilómetros de radio (con centro en Madrid), y la primera fase de la red REM, que facilitará el enlace de los centros de Madrid, Barcelona, Valencia y Málaga.

NUEVO CODIGO

Por último, en lo que se refiere al capítulo normativo, es destacable que 1991 será el año del desarrollo reglamentario de la Ley de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial; es decir, la elaboración del nuevo Código, más sistemático y acomodado a la realidad presente. En este campo también se sustituirá la Comisión Nacional de Seguridad Vial por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, organismo consultivo más abierto a la participación de organizaciones profesionales, económicas, sociales, consumidores y usuarios y presencia de ayuntamientos, diputaciones y comunidades autónomas.

En definitiva, éste va a ser un año más de consolidación. Una vez conseguida la ley, se trata de desarrollarla, ponerla en práctica y lograr que su cumplimiento redunde en una mejora de la seguridad vial y una caída de los índices de accidentalidad.



FAUSTINO
GONZALEZ ALLER



DIRECTOR DIVISION
LANCIA

La seguridad como problema social

EN 1965, en Estados Unidos, se dio un impulso decisivo para sensibilizar a la opinión pública sobre el problema de la seguridad con la publicación del famoso libro de Ralph Nader, «*Unsafe at any speed*». Desde aquel momento, la seguridad de la circulación adquirió la importancia de un problema social y, un año más tarde, se construyó la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), el primer órgano legislativo creado para la

elaboración de normas relativas a la seguridad. De esta forma, se elaboraron en 1968 las primeras normas de seguridad que incluso han servido como base para adoptarlas en otros países;

precisamente los Standards 203 y 204 establecen que la columna de dirección no deberá penetrar en el habitáculo y debe poseer propiedades de amortiguamiento del choque suficientes para proteger el tórax del conductor.

HOY en día estos aspectos han cambiado y mejorado sustancialmente, tanto que en Lancia, a la hora de proyectar un nuevo modelo, se piensa básicamente en la seguridad. Existen dos tipos de seguridad a considerar: la seguridad activa y la seguridad pasiva. La seguridad pasiva interviene a la hora de proyectar las carrocerías, creando habitáculos indeformables que protejan a los pasajeros tanto a los impactos como a los vuelcos; sin embargo, para que esto sea posible las partes delanteras y traseras deben tener estructuras de deformación progresiva que absorban la energía cinética del impacto.

POR el contrario, la seguridad activa se dirige hacia las características dinámicas del vehículo que influyen en el comportamiento en carretera (aceleración, frenado, estabilidad) y hacia la

ergonomía. La incomodidad de los asientos, los mandos poco accesibles, el ruido, el acondicionamiento del aire insuficiente, son parámetros que aumentan la fatiga y, por tanto, influyen en los conductores a la hora de cometer errores.

También influyen notablemente en cuestiones de seguridad, y Lancia así lo entiende, los grupos ópticos, el desempañado de cristales y espejos retrovisores, limpiaparabrisas, cuadro de instrumentos, etcétera. Todos éstos son detalles que se cuidan al máximo, influyendo a la hora de hacer el diseño más por las razones de seguridad que las propiamente estéticas.

NO obstante, en lo referente a seguridad, en los últimos años hay dos «Super Estrellas». El ABS y la tracción integral, que, unidos a las suspensiones inteligentes, aportan grandes avances al concepto de seguridad activa.

La tracción integral la empezó a adoptar Lancia en sus vehículos de serie en el año 1986 en su Delta 4WD y, dado el interés mostrado por los clientes a través de las victorias deportivas en los Mundiales de Rallies, no solamente se incorpora en sus ya famosos Delta Integrale, sino que ahora se ofrece en una berlina de

reciente diseño, como es el modelo Dedra, donde los criterios de seguridad prevalecen ante cualquier otro argumento.

PARA Lancia, hablar de ABS se ha convertido en un hecho natural, ya que todos los modelos de la gama media-alta lo incorporan de serie. Es indiscutible la aportación realizada a los sistemas de frenos por el dispositivo ABS. Aunque es un sistema que se emplea desde hará más de diez años, el ABS actual, aunque mantiene los principios de funcionamiento de los sistemas primitivos, ha mejorado sustancialmente los diferentes elementos que lo componen en cuanto a eficacia y capacidad de respuesta. Esta evolución tecnológica ha hecho que hoy en día sea el sistema de seguridad por excelencia. Lancia ha sabido unir en perfecta armonía en sus modelos Delta Integrale y Dedra Integrale los dos sistemas de seguridad activa más prestigiados, tracción total y el ABS.

Este sistema de última generación, con seis sensores, permite aprovechar al máximo las ventajas de la tracción total sin interferir el funcionamiento del ABS. Así se consigue adaptar el vehículo a cualquier circunstancia de la carretera y a cualquier tipo de conducción.

■ «En Lancia, a la hora de proyectar un nuevo modelo, se piensa básicamente en la seguridad»

■ «La incomodidad de los asientos, los mandos poco accesibles, el ruido, son parámetros que aumentan la fatiga y, por tanto, influyen en los conductores a la hora de cometer errores»

■ «Es indiscutible la aportación realizada a los sistemas de frenos por el dispositivo ABS. El actual ha mejorado sustancialmente los diferentes elementos que lo componen en eficacia y capacidad de respuesta»

LA DIRECCION GENERAL DE TRAFICO DISTINGUE A INSTITUCIONES, EMPRESAS Y MEDIOS DE COMUNICACION



Sergio asistió sin Estibaliz a esta entrega de premios.



Los premiados por la DGT.

CONCEDIDOS LOS PREMIOS «SEGURIDAD VIAL»



El ministro y el subsecretario de Interior, junto al director general de Tráfico, entregaron los premios.



Un momento de la «Verbena de la Moncloa».

Seis han sido los premios otorgados por la Dirección General de Tráfico a otras tantas personas o instituciones que se han distinguido por su contribución a la seguridad vial de nuestras carreteras. José Luis Corcuera, ministro del Interior; Santiago Varela, subsecretario de este Departamento, y Miguel María Muñoz, director general de Tráfico, hicieron entrega de los premios.

El acto, celebrado el pasado veintisiete de febrero en el Casino de Madrid, reunió a unas trescientas personas relacionadas con la industria automovilística y con el mundo de la información, la política y el espectáculo. Los senadores Arenas y Sospedra, Adrián Piera, Eduardo Larraz, Luis María Ansón, Luis del Olmo, Teresa Rabal y Eduardo Rodrigo, Amancio, Mari Carmen —sin sus muñecos— y Sergio —sin Estibaliz— fueron algunos de los asistentes más destacados.

Para finalizar, Julio César Iglesias, Luis Figuerola Ferreti y Javier Capitán, con su «Verbena de la Moncloa».

LOS PREMIADOS

1. Instituciones:

- Dirección General de Carreteras de la CE.
- Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia.

2. Empresas:

- General Motors España, S. A.
- Sermoto

3. Medios de comunicación:

- Félix Lázaro, editor de «Motor 16».
- Sergio Piccione, subdirector de Motor de «El Mundo».



En el centro, el senador Sospedra, del CDS.

A Teresa Rabal y Eduardo Rodrigo también les divirtió la parodia final.

Mari Carmen y Luis del Olmo

La pluma en el asfalto



Antonio ALVAREZ-SOLIS

DEBE decirse ante todo que los automovilistas se dividen en dos clases fundamentales: los que van dentro del automóvil y los que llevan el automóvil dentro. La distinción no es baladí ni mucho menos retórica. Ir dentro del automóvil implica la conciencia del automóvil como objeto con uso al servicio de nuestras necesidades. Llevar el automóvil dentro manifiesta un tipo de personalidad difícil cuando no patológica.

Un automovilista que utiliza el coche como herramienta para el desplazamiento suele ser un ciudadano consciente de los derechos ajenos, implica una voluntad respetuosa hacia el común.

Un automovilista que instala el vehículo en su interior acostumbra a inclinarse hacia la megalomanía, desde luego bascula hacia la insolidaridad y, casi siempre, se distingue por un menosprecio muy peligroso de su entorno humano.

Sería aleccionador saber el perfil de nuestra siniestralidad automovilística teniendo en cuenta estos dos tipos de conductores a quienes estamos refiriéndonos. Tengo la

¿Va usted dentro de su automóvil?

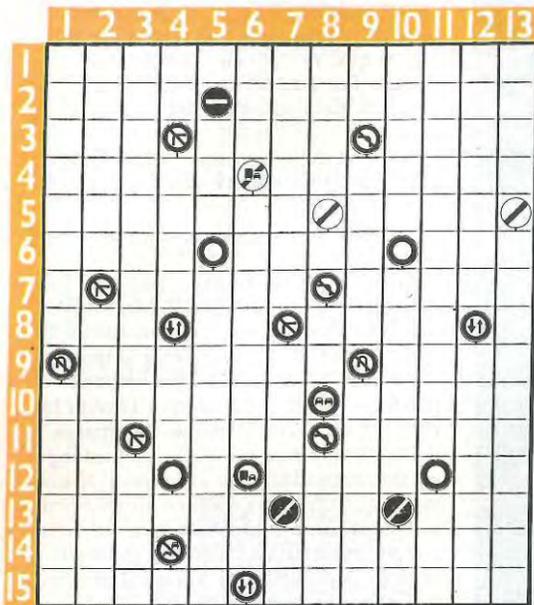
impresión de que la gran mayoría de los accidentes se deben a los automovilistas que llevan el coche dentro, que lo usan como un símbolo de poder, como una demostración de status, muchas veces de un status que realmente no se posee. Tales conductores son los que multiplican los adelantamientos indebidos, los que cambian jarifamente de carril, los que frenan o aceleran basándose en el puro deseo personal de exhibir las calidades de su coche, que muy frecuentemente nada tienen que ver con las calidades del conductor.

Es decir, en vez de complejizar el examen práctico para la obtención de carnet, sería bueno que se pusiese el acento de una prueba de carácter psicológico para conocer el corte de la personalidad del aspirante. Hay formas de hacerlo. Con un juego de tests sólidos o mediante una encuesta científicamente ordenada podría llegar a descubrirse el tipo de conductor potencial que aspira

al permiso de conducción. Y proceder en consecuencia. Se ha estudiado la peligrosidad o bondad de las carreteras, se ha determinado hasta la última posibilidad que ofrece dentro de la seguridad un automóvil, se han tabulado los conocimientos mecánicos o circulatorios de un conductor, pero aún no se ha configurado el perfil psicológico de la construcción de una filosofía humana y social para el conductor.

Y eso es necesario. Más aún, es preciso que los expertos nos pongan frente a nosotros mismos a fin de que cobremos conciencia, a la larga o a la corta, de quiénes somos y qué pretendemos dentro de un automóvil. Porque conducir es conducir para los demás. Conducir equivale a realizar una tarea social con un alto nivel de riesgo. Al pie de cada accidente deben hacerse siempre consideraciones de este carácter. Se trata de ir construyendo poco a poco un espíritu colectivo que desnude al automóvil de su carácter soberbiamente sacral y demostrativo. El coche es una carrocería que nos protege, no un armazón que nos explica.

CRUCIGRAMA

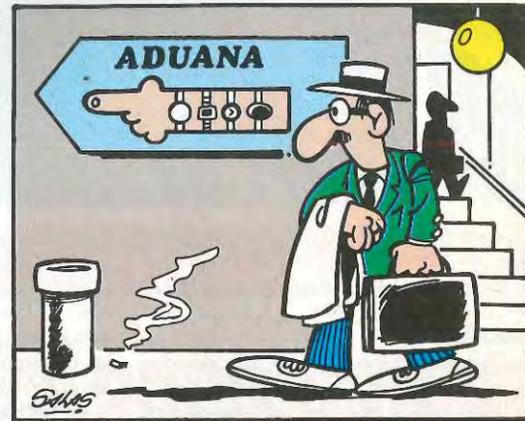


HORIZONTALES. 1: Dícese del vegetal fanerógamo que tiene un solo órgano para proporcionarse alimento. 2: Poéticamente, firmamento. En sentido figurado, misteriosa, oscura. 3: Movimiento nervioso habitual. Ave palmípeda. En plural, nombre de letra. 4: Cerro aislado que domina un llano. Cierta barrio periférico de Madrid. 5: Desperdician su fortuna. Polvo de tabaco. 6: Divinidad egipcia. Cada una de las piezas metálicas que se usan con la balanza. Pecado capital. 7: Consonante. Cubiertas de un libro encuadernado. Bahías, ensenadas. 8: Ganso, ave. Voz de mando. Hembra del buey. Vocal. 9: Dícese del que padece alguna enfermedad habitual. Perturbados. 10: Municipio mejicano del Estado de Nuevo León. Reverencia con sumo honor y respeto. 11: Matrícula española. En términos forenses, aceptar la herencia. Fenecer, acabar la vida. 12: En este lugar. Vocal. Animales vertebrados que vuelan. Nota musical. 13: Flor del cardo. Prefijo negativo que indica ausencia de. Preposición. 14: Liga con cuerdas. Muy barato en el precio. 15: Extraños, poco comunes. Pásaes rozando.

VERTICALES. 1: Hecho con orden y método. Hacer el viento que se tiendan o recuesten las mieses. 2: Inflamación del oído. Instruye, le hace apto para algo. 3: Pobre, que carece de lo necesario. Alero del tejado. 4: Matrícula española. Movimiento del rostro que demuestra alegría. Composición poética del género lírico. Preposición. Vocal. 5: Consonante. Contracción inglesa de la palabra popular. Valerosos caballeros que se distinguían por sus hazañas. 6: Se atreve. Me déjé ver, me manifesté causando sorpresa. Lengua provenzal. 7: Gigantes mitológicos que trataron de asaltar el cielo. Costosa, de elevado precio. Matrícula española. 8: Río de la provincia de Cáceres, afluente del Tajo. Consonante. Acude. Ilusoria, sin fundamento. 9: Medida itineraria china. Labrara la tierra. Gratos, entretenidos. 10: Alza o levanta una cosa. Que tienen sabor agraz o de vinagre. Matrícula española. 11: El que malgasta sus bienes o los que tiene a su cargo. Ocre. 12: En Salamanca, aprovechará. Artífice que trabaja en oro. 13: Cesta para la pesca. Danos parecer o consejo.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



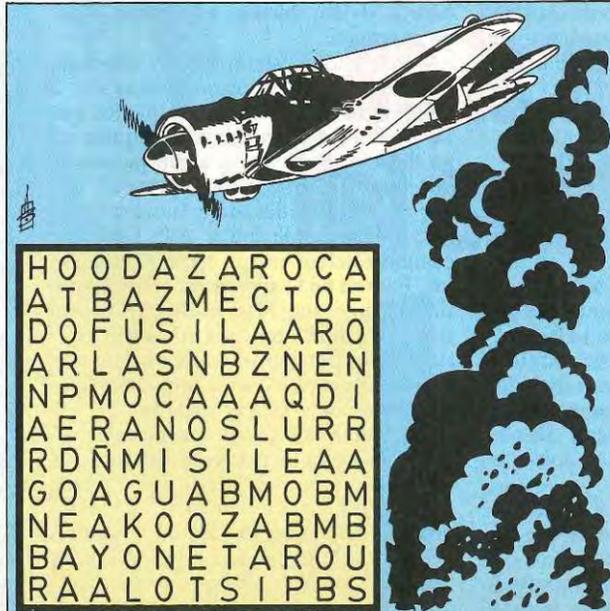
¿Qué me dices ahora del coche?

SOLUCIONES

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Estera de un reloj. 2: El sombrero. 3: Humo. 4: Asa del material. 5: La corbata. 6: Silueta del fondo. 7: Botillo de la chaqueta. 8: Anillo. 9: Sombra del canicero.

AL JEROGLIFICO: Es grande, si (es grandes, i).

A LA SOPA DE LETRAS: Acorazado, bayoneta, bazo-ka, bomba, bombardero, cañón, caza, fusil, granada, mina, misil, obús, pistola, sable, submarino, tanque y torpedo. FRASE: «Haz el amor, no la guerra».



HOODAZAROCA
ATBAZMECTOE
DOFUSILAAO
ARLASNBZNE
NPMOCAAAQDI
AERANOSLURR
RDÑMISILEAA
GOAGUABMOBM
NEAKOOZABMB
BAYONETAROU
RAALOTSIPBS

SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En el recuadro se encuentran los nombres de DIECISIETE armas de guerra. 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.

SUS ANUNCIOS SOBRE SEGURIDAD VIAL ACAPARARON SIETE PREMIOS

Anunciante: Dirección General de Tráfico.
Tipo de producto: Seguridad Vial.
Agencia: Barro CPD.

La campaña de la DGT, GRAN AMPE DE ORO

- RADIO: Premio finalista Ampe de Plata.
- DIARIOS: Premio finalista Ampe de Plata.
- REVISTAS: Premio finalista Ampe de Plata.
- CINE: Premio finalista Ampe de Plata. Premio Ampe de Oro.
- Campaña General DGT: Premio finalista Ampe de Plata. GRAN AMPE DE ORO.



«No te cargues»



«La curva más peligrosa puede empezar en la barra de un bar»



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. Cuente con ellas.

 **Dirección Gral. de Tráfico**

 **Ministerio del Interior**