

### Sumario

#### 10 LOS PELIGROS DEL CAMINANTE

Pese a que la evolución de los accidentes de peatones ha sido muv alentadora durante los últimos cinco años en España, éste constituve un problema importante, casi crónico, en algunas provincias. La educación vial y las actuaciones técnicas (iluminación, construcción de aceras...) pueden solucionar este problema.



secciones	
La locura del mes	3
Cartas	4
Editorial	7
Disco verde	8
Mi carril	9
Humor	20
Tráfico del motor	21
Taller de opinión	24
TRAFICO CHICO (suplemento central)	
El parque automovilístico, al día	30
Kilómetro a kilómetro	31
El maletero	42
La pluma en el asfalto	43
Famosos en marcha	44
Pasatiempos	46

# THE MANUAL PRINCIPLE AND THE MANUAL PRINCIPLE

#### ....

Como cada año cuando se acercan las esperadas fechas de las vacaciones de verano, ofrecemos a nuestros lectores un cuadernillo especial en el que, además del estado de las carreteras y los posibles puntos conflictivos, encontrará consejos, reportajes y artículos encaminados hacia un verano feliz y seguro. Que disfruten.



## OTRA VEZ LAS VACACIONES Como cada año cuando se acercan las esperadas MALAS»

Dicen que tiene buena parte de las claves del éxito, y debe ser cierto, porque esta mujer se lleva de calle a la audiencia cuando habla «de tú a tú», como a ella le gusta. Es Nieves Herrero, una de la mano de la televisión privada, quien reconoce que a la hora de conducir, «soy de las malas».

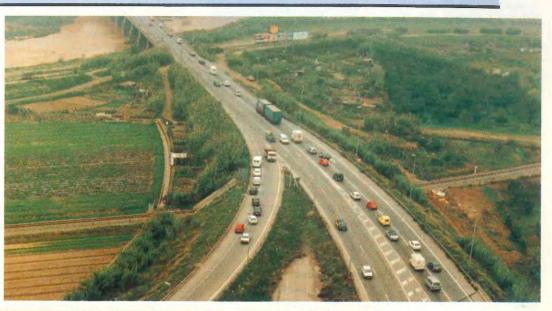


## G

### I'V POCASV DEP WES

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

infracción es justificable. porque las normas de circulación no están hechas porque sí, sino para una adecuada ordenación y seguridad, mucho menos éstas, cuyas imágenes nos remite el servicio de helicópteros de Barcelona, Increíble, una hilera de vehículos trata de incorporarse a la carretera por el carril de salida de la misma: es decir, en sentido contrario.





URIOSAMENTE —y habría que añadir que muy peligrosamente-, los coches que forman esa hilera no sólo realizan la incorporación al sentido de la circulación al que acceden -como es el caso del coche oscuro de la parte inferior de la fotografía-, sino que también se incorporan al otro sentido, para lo que tienen que cruzar dos carriles con vehículos que vienen de frente.

A infracción está consumada por unos, aunque otros se disponen también a realizarla. Tanto los que se incorporan a un sentido como al otro interrumpen la circulación de otros, con el consiguiente riesgo de choque y frenazos. Absolutamente intolerable e injustificable, aunque presumiblemente la acción se deba a un atasco monumental del que «huyen» los infractores. La seguridad es siempre más importante que cualquier



#### OBLIGATORIEDAD DE LA ITV

Resulta curioso tratar de justificar la creación -sólo para poseedores de automóviles «vieios», destinados al uso v disfrute personal— de la ITV como medio de poseer un mínimo de seguridad vial, cuando la causa de mayor siniestralidad (con resultado de muerte) se encuentra en los automóviles de menos de siete años, según informes de la DGT citados en la prensa escrita; en el factor humano (exceso de velocidad, imprudencia, distracciones, edad v experiencia del conductor, etcétera), y en menor grado en las carreteras (deficiencias asfálticas, mala señalización, etcétera).

En un estado de derecho, el Real Decreto 2344/1985, de 20 de noviembre, debería modificarse v hacer desaparecer la obligatoriedad, constituyéndose la ITV como un servicio opcional libre y público, al cual acuda o no el automovilista con coche de uso personal, sin que el no uso del servicio suponga una persecución o amenaza, posterior sanción o castigo. Este Real Decreto citado vulnera los principios básicos de los artículos 9,2; 14 y 139 de la Constitución Española. ¿Oué se puede hacer y a dónde dirigirse contra la obligatoriedad e implantación del R.D. 2344/1985?-Carlos Garía Muñoz. Béjar (Salamanca).

Respuesta.—Respetamos las opiniones de todo el mundo aunque, lógicamente, no compartimos algunos criterios. Es el caso de este comunicante. Todos los expertos coinciden en la necesidad de implantar estos controles periódicos, más teniendo en cuenta las graves deficiencias que se detectan en estas inspecciones. En la Comisión de Seguridad Vial del Senado, por la que han pasado en las últimas semanas técnicos de distintas áreas relacionadas con el tráfico, desde fabricantes de automóviles a responsables de autoescuelas, investigadores y demás especialistas en este campo, todos han coincidido en el buen papel que es-



tán jugando las inspecciones técnicas de vehículos. Investigaciones llevadas a cabo en países donde este sistema está implantado desde hace más tiempo, confirman la importancia de estas supervisiones en los coches de determinada edad. La propia CEE recomienda a sus miembros llevar a cabo estos sistemas de inspección para detectar posibles anomalías en los coches y rebajar la accidentalidad. Si con estos datos y siendo obligatorio, buena parte de los coches no pasan por la ITV, imaginese si fuera voluntario...

#### PERMISOS C-1 Y C-2

Tengo diecinueve años y estoy interesado en acceder al permiso de la clase C-1, pero tengo entendido que sólo me lo darán para llevar una carga de hasta 7.500 kilogramos. Mi pregunta es qué tengo que hacer después, cuando cumpla los ventiún años, para que me autoricen hasta los 16.000 kilogramos. ¿Puedo a los veintiún años obtener el permiso de la clase C-2?—José Calviño Doval. Rodeiro (Pontevedra).

Respuesta.—A los diecinueve años puede usted examinarse y obtener un permiso de
conducción de la clase C-1
que le autoriza a conducir vehículos de turismo y camiones
de hasta 7.500 kilogramos de
peso máximo autorizado.
Para obtener el permiso de la
clase C-2 que autoriza a conducir camiones de hasta
16.000 kilogramos, o al de la

clase C-2 que autoriza a conducir camiones de cualquier tonelaje y vehículos articulados destinados al transporte de mercancías, necesita usted haber cumplido los veintiún años.

#### SALIDA PELIGROSA

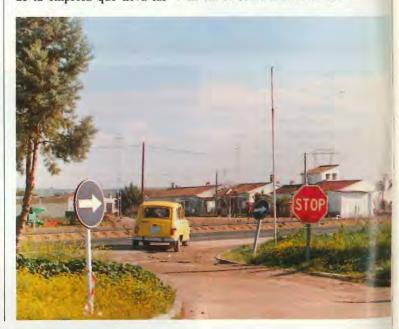
Adjuntamos fotografías de la única salida del Polígono Industrial «Ave María», de Andújar, en la provincia de Jaén, a la carretera N-IV (E-5). Los usuarios y visitantes de este polígono no tenemos otra solución que atravesar un firme en muy mal estado y sortear dos señales contradictorias y un «stop». No hay carril de aceleración y te encuentras de lleno en una vía rápida en la que no figura ninguna indicación de entrada a la misma de vehículos procedentes de instalaciones industriales y gasolinera.

Solamente en nuestra empresa somos ochenta las personas que nos jugamos la vida cuatro veces al día, como mínimo, en nuestros vehículos particulares, autobús de transporte de personal de la empresa, camiones, etcétera. Hemos planteado nuestra queja desde el pasado diciembre a la autoridad municipal y el ingeniero jefe de la empresa que lleva las obras de la autovía en este tramo, pero hasta ahora nadie nos ha hecho caso. Por eso recurrimos a Tráfico, a ver si tenemos más éxito.—Canaleta Xartó. Andújar (Jaén).

#### ADELANTAMIENTO EN AUTOVIA

Mucho les agradecería que me aclarasen una duda que tengo: me dirijo diariamente a Barcelona por la N-II y en la nueva autovía-variante entre Igualada y Martorell me surge la duda cuando en la vía aparecen los dos carriles de la autovía v el carril tercero, para vehículos pesados. Quisiera saber si con un vehículo pesado puedo adelantar por el carril izquierdo o por el contrario me he de atener al artículo del Código de la Circulación vigente en autopistas, en el sentido de no poder adelantar por el tercer carril izquierdo.-Manuel Reves Allué. Binéfar (Hues-

Respuesta.—En el cómputo de carriles, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley de Seguridad Vial, no se tienen en cuenta los destinados al tráfico lento ni a los reservados a determinados vehículos. Por consiguiente, la vía es como si tuviera dos



#### carriles en el sentido que usted circula, y le son de aplicación las normas que dicho artículo establece para las vías de dos carriles.

Buzón

especia]

Responsabilidad

penal

El pasado 22 de febrero pasé favorablemente un con-

trol nocturno de alcoholemia en la carretera de Carta-

gena a La Palma, en el término municipal de la prime-

Comentando al día siguiente el hecho, me asegura-

ron que en el caso de haberme detectado un índice su-

perior al 0,8, aparte de la correspondiente sanción im-

puesta por la DGT, ya sea económica o de retirada del

permiso de conducir, también existe una responsabili-

dad penal por parte del conductor, aun en el caso de

no haber realizado ninguna otra infracción (con ello me

refiero a alguna maniobra prohibida y/o arriesgada).

Les rogaría me aclarasen este tema, indicándome lo que

Aprovecho la ocación para proponerles que incluyan

periódicamente un artículo científico-técnico en la sec-

ción de «Tráfico del Motor», para todos los que estu-

diamos y/o trabajamos en este campo.-Carlos Barra-

Respuesta.-El artículo 12 de la Ley de Seguridad Vial

prohíbe circular por las vías objeto de la misma a los con-

ductores de vehículos con tasas superiores a las que re-

glamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas,

estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sus-

Mientras este precepto no se desarrolle reglamentaria-

mente, la norma a aplicar es la contenida en el artículo

52 del Código de la Circulación, según el cual está pro-

hibido en todo caso conducir con una tasa de alcohol en

sangre superior a 0.8 gramos por litro de sangre, o de

0.5 gramos en el caso de conducir vehículos que trans-

porten mercancías peligrosas. De conducir con tasas su-

periores a las indicadas, el hecho puede ser constitutivo

de un delito cuyo conocimiento compete a la autoridad

ra. Se me detectó un índice de 0,1 grados.

hay de cierto en tal comentario.

china. Cartagena (Murcia).

tancias análogas.

iudicial.

Para dar una contestación adecuada a su consulta, sería necesario conocer la señalización existente. Si sólo existiera la señal de carril obligatorio para el tráfico lento, usted podrá abandonarlo si circula a más velocidad que la indicada en la señal, utilizando incluso el segundo carril para adelantar, siempre y cuando las circunstancias del tráfico se lo permitan y a condición de no entorpecer la marcha de otros vehículos que le sigan.

#### ESCULTURA Y DISTRACCION

Les escribo para darles a conocer una duda que tengo respecto a la escultura que ha sido colocada en el p.k. 61,500 de la autovía de Andalucía, N-IV (E-5).

Según los artículos de su revista del número de noviembre de 1990, «Distracción fatal» y «Carreteras sin publicidad», con los que estoy completamente de acuerdo, un descuido puede costar la vida, y por ello se han tomado medidas como la de prohibir las vallas publicitarias en las carreteras nacionales, primero, y en las vías regionales y locales después.

Por eso me pregunto por qué han colocado esa escultura en dicho lugar, y no en otro apropiado para su tranquila y relajada contemplación.—Francisco Antonio Arriscado de la Llave. Madrid.

#### CEDA EL PASO... A LA IZQUIERDA

Deseo expresar mi opinión en lo que respecta al «ceda el paso» en vías de igual categoría, ya que estimo que sería mucho más seguro que la preferencia fuera para los que circulan por nuestra izquierda.

La razón principal es que el campo de visión, para el con-

ductor, es mucho mayor por la izquierda que por la derecha, sobre todo si se lleva acompañante. Además, en caso de condiciones meteorológicas desfavorables, con lluvia, nieve o empañado de

cristales, es más fácil abrir la ventanilla o limpiar el cristal para facilitar la visión.

Les diré que tengo la experiencia de la conducción en el Reino Unido, donde, como todo el mundo sabe, el volante de los coches está a la derecha y se cede el paso por este lado. En la mayor parte de los casos, no necesita uno desabrocharse el cinturón de seguridad, cosa que debo hacer siempre en España para

tener la certeza de que no viene ningún coche por la derecha.—Francisco Javier Tezanos Díaz. Reinosa (Cantabria).

#### SOBRE EL «NO» A LOS PSICOLOGOS

Al leer la carta del señor Martínez Dorado titulada «Psicólogos para las autoescuelas», me da que estoy ante un empresario de autoescuelas más que ante un profesional de la enseñanza, especialmente por la preocupación que demuestra sobre la cuestión económica, ya que «los nervios de la gente que no

pueden dominar» los solucionaría con unas cuantas clases más (!).

Un gabinete de psicopedagogía en las autoescuelas es algo que debería plantearse más seriamente de lo que el señor Martínez Dorado pretende y propone. Se desarrollaría una visión más consciente y más segura para el futuro conductor. Y, a la hora de pagar, veo más conveniente que lo hiciera el cliente, puesto que estamos hablando de algo opcional.

Permítanme remitirles, ya que sólo expongo la idea, a que en el mismo número 65 de la revista TRAFICO lean en la página cinco la carta firmada por don Juan Antonio Usparicha v convénzanse de lo que dice, porque la medicina preventiva tiene mucho que hacer en este terreno, y por el bien de todos creo que debe expandirse esta idea. Nos encontramos ante un problema psicoformativo que ni las mejoras de los coches ni de las vías puede solucionar.-Juan Manuel Galán Cavadas. Profesor de Formación Vial. Málaga.

#### «CRUCE ASESINO»

Oueremos exponerles la si-

tuación en que nos encontramos noventa familias —casi cuatrocientas personas- de la urbanización «La Tejera», en Guadalix de la Sierra (Madrid). Junto a la entrada a la misma, paso obligado hacia el pueblo, al que pagamos contribución por estar en su casco urbano, se ha situado un «cruce asesino», al construir la variante de la carretera de Venturada a El Escorial. Está mal diseñado y peor señalizado y constituye un peligro para los habitantes de la urbanización, tanto adultos como niños, que continuamente van y vienen al pueblo, como peatones o en diversos vehículos. El cruce es hoy de alto riesgo por la intensidad de tráfico, la excesiva velocidad de algunos vehículos y la falta de visibilidad.

Los vecinos hemos solicitado a la Comunidad de Madrid, junto con el informe favorable del Ayuntamiento de Guadalix y los correspondientes proyectos, la construcción de una pasarela, instalación de semáforos y acceso peatonal al pueblo. Y la corporación aprobó en pleno, el pasado octubre, una moción en la que se recomendaba a la Comunidad considerase nuestro proyecto. Pero hasta el momento ni el MOPU ni la Comunidad Autónoma de Madrid han contestado a nuestras propuestas.

Una cosa es mejorar la red viaria y otra muy distinta dejar de cualquier modo la construcción de nuevas vías, creando «puntos negros» para la circulación y con un desprecio total al peatón y usuario. ¿O es necesario un accidente para que se tomen las medidas oportunas? Sería lamentable.

No sólo hemos acudido a los poderes públicos, sino también a la prensa, y un diario ha dado a conocer tres veces nuestra situación. Agotadas, por tanto, todas las opciones posibles, nos preguntamos cuál es el órgano competente para conocer y resolver situaciones de esta índole.—Los vecinos de «La Tejera». Guadalix de la Sierra (Madrid).

#### ABANDONO Y PUNTO NEGRO

Adjunto una fotografía para reflexionar y hacerles unas preguntas: ¿cuánto tiempo puede permanecer un coche accidentado en el arcén? El de la fotografía lleva un mes en el momento en que les escribo y en menos de ese tiempo ha sido sometido al pillaje más atroz. Ya sólo le queda el chasis, lo cual constituye un peligro indirecto para los conductores.

En este punto negro de la N-340 — kilómetro 289 — se produce, lamentablemente, un promedio de un accidente al mes, de mayor o menor consideración. ¿Hasta cuándo? ¿Cuándo habrá una regulación semafórica en el punto de la intersección, en una curva, de tres urbanizaciones cada día más pobladas y la propia N-340? Mien-



tras no se solucione este punto negro, ya sea con semáforos o con otra alternativa, la próxima víctima puede ser usted, lector de esta revista, o cualquier otro usuario de la N-340.—Carmen Jiménez Fernández. Nerja (Málaga).

#### PILOTOS Y FAROS

Me dirijo a ustedes para que me den información respecto a la legalidad o ilegalidad de unos pilotos colocados en la luna trasera de algunos vehículos como señalización de frenado. Asimismo, les rogaría ampliasen tal información sobre los llamados faros de larga distancia y su instalación con toda legalidad, ya que se les podría utilizar a la vez como luz de carretera. Pienso que estos tipos de luces pueden servir como una parte de seguridad pasiva, como las luces antiniebla.

¿Es verdad que va a haber un nuevo sistema para la obtención del permiso de conducir? Se dice que van a hacer un examen unos meses después de obtenido el permiso...—Ramón Campo B. Barcelona.

Respuesta.—De acuerdo con lo que dispone el artículo 144 del Código de la Circulación, está prohibido instalar en los vehículos más luces de las autorizadas en dicho Código, prohibiéndose también de manera expresa las pinturas o dispositivos luminosos o reflectantes no autorizados. Por consiguiente, las luces de frenado colocadas en la lune-

ta trasera son antirreglamentarias y constituyen un hecho sancionable.

En cuanto a la consulta so-

bre los faros de larga distancia, debe usted tener en cuenta que la adición de proyectores de luz de carretera a los vehículos constituve una reforma de importancia, la cual no puede realizarse sin cumplir los trámites reglamentarios ante los servicios de Industria correspondientes, así como ante la Jefatura Provincial de Tráfico. Tal reforma debe ser autorizada y constar en la tarjeta ITV y, en su caso, en el permiso de circulación del vehículo, que expedirá la JPT.

Respecto a su tercera consulta, no existe ningún proyecto de modificar los exámenes para obtener el permiso de conducción ni de modificar su validez.

#### PROFESORA DE FORMACION VIAL

Ruego me perdonen las molestias que pueda ocasionarles este escrito, pero, siguiendo indicaciones de la Dirección General de Tráfico, solicité información a la Jefatura Provincial de Zaragoza y en el momento de escribirles la presente todavía no me han contestado.

En la actualidad soy profesora de autoescuela en ejercicio y desearía obtener el oportuno título acreditativo de profesor de Formación Vial, pues creo que está sujeto a un reciclaje que se debe realizar. Les pido que me aclaren qué puedo hacer y si pudiera hacerlo desde mi localidad, sin tener que trasladarme a Zaragoza, o donde fuera, más que para realizar los exámenes.—Luz María Castillo Carón. Alcañiz (Teruel).

Respuesta.-De acuerdo con lo que establece la disposición transitoria primera del R.D. 1753/1984, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores de Vehículos a Motor, «quienes a la entrada en vigor de dicho reglamento sean titulares de un certificado de aptitud como profesores de escuelas particulares de conductores, podrán continuar indefinidamente actuando como tales, o bien obtener el certificado de aptitud de profesores de formación vial, a través de los cursos y pruebas especialmente convocados para ellos».

En Zaragoza se han celebrado varios cursos de reciclaje. No es posible hacerlo en su localidad, ya que como mínimo se exige un grupo de treinta personas.

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

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

### Editorial



#### AÑO VII NUMERO 67. JUNIO 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.

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

Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)
Colaboran en este número:
Antonio Aragüez, Antonio Arias,
Carmen Bajo, José Francisco
Castelló, Francisco Fructuoso,
Lorenzo Martínez Duque, Begoña
García Matrés, Charo Laiz, Angel
Marco, Mena, Eugenio Ocio,
Pablo, Ramón, Juan A. de la Rica,
Sebastián y Miguel A. Yáñez.
Colaboración especial:

Colaboración especial: Luis Antonio de Villena. Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.º 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.

Imprime: ALTAMIRA. Ctra.
Barcelona, km. 11,200. 28022
Fotocomposición: Ciceralia. Rufino González 13. 3.º Madrid.

González, 13, 3.º. Madrid.
Fotomecánica: Fotomática, S.A.
Cronos, 8 - 3.º Madrid.
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 129-91-002-7.
Distribución: Paquebot. Publicidad

(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.

### ¡Felices vacaciones!

A accidentalidad en las carreteras es uno de los problemas más graves que tiene planteados el país, circunstancia en la que, aunque no nos debe servir de consuelo, no estamos solos en el mundo. Pese a todo, la sensibilidad de la mayoría de la población no es ni mucho menos acorde con su trascendencia, con sus cifras, con las muertes que genera. No obstante, empieza a vislumbrarse una mayor preocupación entre los ciudadanos, en las empresas relacionadas directamente con la situación, en los propios estamentos oficiales, cuyo mejor exponente es la Comisión de Seguridad Vial creada en el Senado.

OSOTROS, que desde esta modesta revista, como saben editada por la Dirección General de Tráfico, tratamos de contribuir cada mes a una mejor formación de los conductores, a informarles sobre todos aquellos aspectos que más incidencia negativa tienen en la seguridad en las carreteras, que buscamos una línea de apoyo para los centros escolares con nuestro especial «Tráfico chico», hacemos un especial esfuerzo en este número que tiene usted en sus manos. Con la edición de un suplemento especial de 40 páginas tratamos de ofrecerles toda aquella información que puede necesitar para hacer un viaje de vacaciones lo más feliz posible: sin sobresaltos, sabiendo cómo debe preparar su coche para -- seguramente-- el trayecto más largo de todo el año, la forma de planificar el viaje, así como informarle sobre los puntos más conflictivos de la carretera o de aquellas zonas en las que se puede encontrar con aglomeraciones. Todo ello con un recordatorio de todos los consejos que sin duda le servirán para reducir las probabilidades de ser víctima de un accidente.

ABEMOS que no está en mano de nadie evitar que hasta el conductor más prudente se vea involucrado en un siniestro, pero es mucho más probable que así sea si se respetan unas mínimas normas de comportamiento, que en estas fechas de máxima afluencia en las carreteras son más habituales. Debemos tener muy en cuenta que durante estos próximos meses más del cincuenta por ciento de la población saldrá de vacaciones, que una gran mayoría utiliza el coche para sus desplazamientos y que nos movemos mucho más con nuestros vehículos tanto para los desplazamientos largos como para los cortos —todos ellos siempre peligrosos— y que, en definitiva, debemos prestar la máxima atención y tomar las máximas precauciones para que entre todos consigamos reducir la siniestralidad en la carretera, que ésta acabe siendo una gran amiga y compañera de maravillosos viajes y no una enemiga como hasta ahora.

En cualquier caso, felices vacaciones a todos. ¡Hasta la vuelta!





José-Francisco CASTELLO LAMAS (\*)

#### **Accidentalidad** v civismo

factores del tráfico son tres: el hombre, la vía y el vehículo; todos ellos enmarcados por el entorno, en el que a su vez pueden distinguirse diversos elementos interactivos, como pueden ser los físicos, los ambientales, los anímicos, cluye las concausas de la vía, su trazado, su firme, etlos sociales, etcétera.

El accidente implica la ruptura del necesario equilibrio entre todos los elementos del conjunto; un conjunto o sistema, el del tráfico, tan complicado como puede deducirse del número de participantes que se dan, o pueden darse, en el mismo, integrando en definitiva un fenómeno social de tremenda complejidad y de innegable y absoluta interdependencia.

Y si, ciertamente, un accidente siempre es el resultado de una quiebra en la interacción de todos los factores señalados, también es cierto que su protagonista (también su agonista) en última instancia siempre si queremos significar una acción muy frecuente en ma directa, bien de forma indirecta, consciente y hasta en ocasiones inconscientemente.

Así pues, si hablamos de concausas, podríamos decir que son muchas, por no caer en la inexactitud real y científica de decir que son infinitas. De lo que no cabe duda, y para mí esto es un axioma, es de que «el hombre es la medida de todas las cosas», como ya estableció en la antigüedad Protágoras.

En verdad, siempre y en todo caso en relación con el accidente, hay una actuación humana capaz de provocarlo o incapaz de evitarlo. Y esto es así, en la capacidad de maniobra humana ante lo imprevisible —cuyo curso es capaz de cortar mediante una serie de actuaciones de carácter preventivo—, hasta en el caso de los que por su inevitabilidad presunta o pre- nos por el conocimiento de tanto accidente presuntavisible podríamos denominar verdaderos accidentes, que propiamente, en cuanto son sucesos eventuales de orden natural, serían los casos fortuitos en cuyo esta verdadera plaga de los tiempos que nos es dado origen el factor humano no tiene arte ni parte: así, un desprendimiento imprevisible de rocas que sorprende a un conductor en una determinada ruta, un

S ya de todos sabido que los elementos o corrimiento inesperado de tierras que rompe el trazado de una carretera o altera su firme, o una grieta producida por factores puramente naturales o geo-

> Y al hablar de la acción humana, que repito no excétera, ni las del vehículo, su estado técnico, su disfunción mecánica, etcétera, he de volver al marco, es decir, al entorno, considerado en su aspecto social; lo cierto es que en nuestra sociedad se viene viviendo dentro de una dinámica de gran agresividad, capaz de generar actitudes muy negativas tanto para uno mismo como para los demás.

En consecuencia, hace falta, a mi juicio, introducir en el complejo mundo del tráfico un factor positivo de convivencia y de solidaridad, sobre el sustrato real de un planteamiento ético de civismo a ultranza. Es decir, que ya no es sólo cuestión, con ser tan es el hombre: por omisión, por acción o por agresión, importante, de una mayor educación vial, sino de una necesaria y apremiante formación cívica que, inciel fenómeno del tráfico, que puede darse bien de for- diendo sobre el hombre en su totalidad, le haga tomar conciencia del riesgo en que vive por causas que pueden ser combatidas, en gran parte, con la modificación profunda y consciente de las conductas individuales que, en suma, componen la sociedad.

> Con dicha toma de conciencia será posible, a través del análisis de las actuaciones humanas, descubrir la clave de tantos comportamientos agresivos como diariamente se vienen produciendo en cuestiones que, en principio y consideradas individualmente, parecen nimias, pero que a la larga son capaces de generar, sumadas, conductas socialmente inadecuadas y a veces, potenciadas por la máquina, fatales consecuencias finales.

> Descubierta la clave, puede que además de liberarmente inevitable, encontremos el antídoto necesario, tanto individual como socialmente, para combatir

#### Mi CARRIL

#### El juicio del alcohol

el doctor Alvarez Vara que el alcohol «es la droga más habitual, más culturalmente nuestra, ante la que la gente se asusta menos. Pero no por eso -continuabadeja de ser la droga número uno en cuanto a coste y extensión de su consumo». Todo ello no quita, sin embargo, para que nos tomemos muy en serio las repercusiones que el consumo de alcohol tienen en la conducción, en la accidentalidad. Les transcribo lo que sobre este tema decían no hace mucho en TRAFI-CO los doctores en psicología Luis Montoro, Francisco Tortosa y José Soler, miembros de la Unidad de Investigación en Seguridad Vial de la Universidad de Psicología de Valencia y reconocidos expertos en esta materia.

-Hay muchas formas de morir. Posiblemente una de las más absurdas sea en accidente de tráfico. Hay muchas formas de conducir. Probablemente la más egoista, insolidaria e irresponsable sea el hacerlo bajo los efectos del alcohol. Porque no es justo que las copas que tú has bebido las acabe pagando el que viene de

Me viene también a la memoria la hija del amigo que se quedaba sola porque un domingo cualquiera cuando regresaban a su casa tras comer en un restaurante en las afueras de la ciudad, sus padres v hermana perdían la vida porque otro conductor, que había estado tomando unas

**EL IVA Y LOS REGALOS** 

dio de una guerra fratricida por ver quién pone más dígitos en los descuentos de sus coches, Solchaga anuncia la reducción del IVA. Los futuros comprado-

res se trotan las manos («por fin rebajas») y los ta-

bricantes se quejan amargamente: «ahora no com-

prará nadie; todos esperarán a que baje el IVA», di-

cen. Paralelamente, sin embargo, las grandes com-

pañías anuncian la eliminación de las ofertas econó

micas. Y no veremos eso de «100.000 pesetas me

nos», «gangas» de las que el año pasado se benefi

ciaron el 40 por 100 de los compradores y que, se-

gún el sector, le costaron a los fabricantes 55.000

millones. Eso sí, nos seguirán ofreciendo aires acon-

dicionados y otros regalos para contentarnos. No

creo que sirva de mucho a la vista de la reducción

de los precios a medio plazo...

En plena crisis de ventas de automóviles y en me-

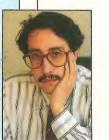
ECIA en esta misma revista copas, perdió el control del vehículo en la primera curva que se encontró en su camino...

> Se podrían contar mil historias de estas de las que están salpicadas demasiado a menudo los partes de accidentes de la guardia civil de tráfico, de los agentes municipales de grandes y pequeñas ciudades, de los equipos de atestados. Seguramente no hará falta recordar que existen cientos, miles de investigaciones que ponen de manifiesto los perjudiciales efectos que el alcohol -va desde pequeñas ingestionestiene en la capacidad psicofísica del conductor; que con unas cuantas rondas de botellines de cerveza, unos vasos de vino o un par de copas empiezan, en menor o mayor grado, los síntomas: descoordinación motora, lentitud en las respuestas, modificación y confusión en las percep-

> ciones sensoriales, inestabilidad emocional, disminución de la atención y un largo etcétera que en nada favorece la conducción —salvo para hacer locuras— y que llena de peligros la carretera.

> Si además de todo ello, está demostrado -aunque a veces las estadísticas no sean capaces de confirmar estos extremos— que el alcohol está presente en un número importante de accidentes de circulación, no debe extrañar a nadie que la propia Comunidad Económica Europea se esté planteando muy seriamente reducir de 0,8 al 0,5 la tasa máxima de alcohol en sangre, es decir, ser más severos con quienes conducen bebidos, tratar de controlar los excesos que tanto daño están haciendo en un país bebedor como el nuestro.

> Y dentro de estas tendencias y de una sensibilización cada día mayor por parte de la población, aunque todavía muy por debajo de lo deseable, llama poderosamente la atención que, como han publicado distintos medios de comunicación, la fiscalía de Barcelona esté dispuesta a estudiar una propuesta para que no se ejerza la acusación de delito contra la seguridad del tráfico a los conductores que no superen una tasa de alcoholemia de 1,5, que es algo así como diez whiskys o media docena de copas de vino. Juzguen, también lo pueden hacer ustedes mismos...



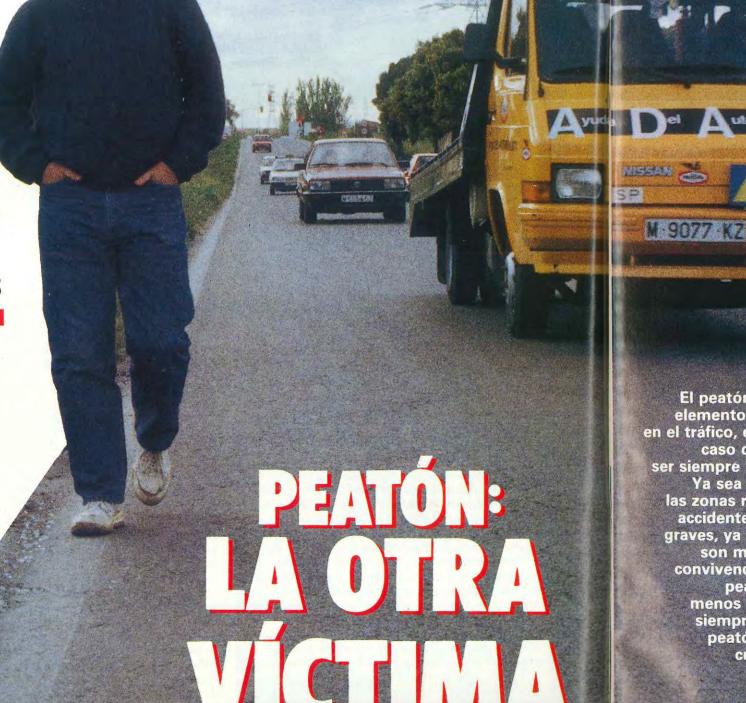
Jesús SORIA Director

#### (\*) Licenciado en Derecho de la Escala Técnica de la DGT

INFORME

LA ZONA URBANA, LA MAS **PELIGROSA** PARA EL: DE 17:000 **ACCIDENTES** EN UN AÑO, 14.000 SE **PRODUJERON POBLACIONES** 

Campañas como la de «peatón, en carretera. circula siempre por tu izquierda» son más que necesarias.



I nos ceñimos estrictamente a las estadísticas, las zonas urbanas son los lugares donde principalmente se producen las víctimas (muertos y/o heridos) entre los peatones. Así, durante 1990 casi el 81,5 por 100 de las víctimas que se produjeron entre los viandantes españoles lo fueron en poblaciones, mientras que sólo el 18,5 por 100 se produjo en las carreteras. De hecho, de los 17.438 peatones víctimas de accidentes en el transcurso de los últimos doce meses, más de 14.000 sufrieron el percance en zonas urbanas y apenas 3.200 lo sufrieron en carretera.

Sin embargo, esos mismos datos indican dos cuestiones. En primer lugar, que los accidentes en los que intervienen peatones víctimas son más graves en carretera; es decir, que el balance de muertes es superior cuando se produce en estas vías. Y, en segundo, que los índices de accidentalidad de los peatones se han reducido, y no sólo en el último año, sino durante el último quinquenio, como demuestran las cifras publicadas por el Plan Nacional de Seguridad Vial para 1991.

En cuanto a la gravedad de los accidentes de los peatones, hay que señalar que mientras en zona urbana se produjeron 480 muertos y 13.726 heridos, en carretera las cifras se elevan a 706 y 2.526, respectivamente. O sea, que hubo un 50 por 100 más de muertos, cuando la carretera reúne sólo un 20 por 100 de las víctimas.

Respecto a la reducción del núme-

El peatón es, de todos los elementos que intervienen en el tráfico, el más débil, y en caso de atropello suele ser siempre muy perjudicado. Ya sea en carretera o en las zonas rurales, donde los accidentes suelen ser más graves, ya en ciudad, donde son más numerosos, la convivencia de vehículos y peatones es cuando menos difícil, aunque no siempre la conducta del peatón esté exenta de culpabilidad en los accidentes.

Juan M. MENENDEZ Fotos: Miguel GARROTE y ARCHIVO



La franja de edad más



Los niños, a veces, se toman a juego las cosas serias. Luego, las consecuencias pueden ser graves.

ro absoluto de peatones víctimas, el año 1990 evolucionó favorablemente, al descender en un 4,96 por 100 el número de peatones heridos (17.738 en 1989, frente a los 16.252 de 1990) y un más notable bajón del 8,37 por 100 en los peatones muertos (1.248 por 1.186). De hecho, esta mejoría, según cifras facilitadas por el Plan Nacional de Seguridad Vial para 1991, lleva a que las cifras del último año sean incluso inferiores a las habidas en España hace diez años, en 1979.

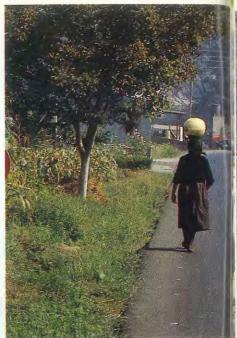
#### LAS EDADES DEL PELIGRO

Por edades, la franja más castigada es la situada entre los 25 y los 64 años, tanto en lo que se refiere a heridos como a muertos. No obstante, existe una pequeña diferencia entre la zona urbana y la carretera en este aspecto; así, mientras en la carretera ningún otro tramo de edad presenta cifras demasiado importantes, en las zonas urbanas el tramo de mayores de 64 años y las edades de 6 a 9 años y de 10 a 14 años presentan también porcenta-

jes de heridos importantes. Además, en las zonas urbanas, el número de peatones muertos es superior en el tramo de edad de más de 64 años (232 muertos) que entre 25 y 64 años (151), a pesar de que este segundo tiene un mayor número de personas habitualmente.

De hecho, el problema de peatones víctimas con edades superiores a 64 años es suficientemente grave como para que un catedrático de Psicología de la Universidad de Salamanca, José Luis Vega, en una propuesta de trabajo, a través del Centro Superior de Educación Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT), señale que «la mayor parte de los accidentes que sufren como peatones tienen lugar en zona urbana (tres de cada cuatro). Se conoce que existe una preferencia en las personas de edad para utilizar los pasos de peatones, los semáforos... Sin embargo, tienen índices de accidentes muy superiores a los otros usuarios de la vía pública».

El mayor número de atropellos se produce por cruzar fuera de la intersección



La explicación de José Antonio Blanco Sierra, jefe provincial de Tráfico de Pontevedra, es que en algunos casos «a esas personas mayores nadie les dijo nunca nada de tráfico». El mencionado catedrático José Luis Vega añade que «la convergencia de factores personales, ambientales y de estrategias que compensen los déficit con los que se encuentra el individuo hacen que los índices de accidentalidad sean mayores en el caso de las personas de edad que en otros grupos». Sin embargo, esos déficit personales que menciona José Luis Vega no se reflejan claramente en las estadísticas. Así, en el 96,85 por 100 de los casos, los peatones víctimas no presentaban ningún defecto físico, y únicamente un 1,19 por 100 de las víctimas presentaban problemas más específicos de visión, con una mayor incidencia en la zona urbana (1,27 por 100) que en la carretera (0,83 por 100).

En cuanto a otros defectos físicos hallados en las víctimas, la incidencia es bastante pequeña: de audición se encontró en un 0,54 por 100 de los casos, en las extremidades inferiores en un 0,35 por 100 y de las superiores en un casi despreciable 0,04 por 100.

#### DE DIA Y EN CARRETERAS LO-CALES

Si bien los accidentes con peatones víctimas en travesías (1.435) apenas representan una pequeñísima parte del total de los habidos en zona urbana (11.358), más del 50 por 100 de es-



En las zonas rurales, con fincas y huertas al margen, las carreteras se utilizan mucho para

tos accidentes con peatones en carretera se producen en las carreteras locales (1.130), seguidas de las nacionales (947), comarcales (76), autovías y autopistas (47) y caminos vecinales (20). Sin embargo, el número de muertos es superior en las carreteras nacionales (355) que en las locales (254), pese a que la frecuencia de accidentes es la contraria, lo cual se explica en parte por la velocidad que suelen alcanzar los vehículos en esos dos tipos de carreteras.

Básicamente, los accidentes con peatones víctimas se producen durante el día (10.580, que suponen el 70,4 por 100 del total) y mucho menos durante la noche (4.456, el 29,6 por 100). Además, la mayor parte de los mismos se producen en pleno día (9.949), con una pequeñísima incidencia en las horas crepusculares (631). Pero, igual que ocurría anteriormente con las carreteras, el balance de muertos es muy superior durante la noche (630) al de los accidentes diurnos. La explicación de César Huerta, funcionario de la Jefatura Provincial de Málaga, es muy clara: «Para un vehículo que circula a 100 km/h., la distancia de visibilidad de parada mínima se cifra en 180 metros. Con luz de día, a esa distancia, la repentina irrupción de un peatón en la calzada puede plantearle serios problemas a un conductor para evitar el atropello; pero si éste se produce, el vehículo ya tendrá su velocidad muy atenuada. Pero de noche,

#### PEATONES VICTIMAS SEGUN TIPO DE ACCIDENTE (AÑO 1990)

	N.º accid.	Heridos	Muertos	Total vict.
Colisión entre vehículos	57.531	483	31	514
Colisión con obstáculos en calzada	986	51	3	54
Colisión con obstáculos fuera de calzada	7.750	39	2	41
Colisión con peatón	15.616	15.407	1.130	16.627
Sosteniendo bicicleta	67	54	11	65
<ul> <li>Reparando vehículo</li> </ul>	45	45	10	55
<ul> <li>Conductor animales</li> </ul>	17	17	0	17
- Peatón aislado	14.146	13.102	999	14.191
— Peatón en grupo	1.341	2.189	110	2.299
Colisión con animal	364	11	1	12
Sin colisión	18.180	61	13	74
Otros	1.080	110	6	116
Total	101.507	16.252	1.186	17.438

#### DEFECTOS FÍSICOS DE LOS PEATONES IMPLICADOS EN LOS ACCIDENTES CON VICTIMAS (1990)

Defecto	Carretera (%)	Zona urbana (%)	Total (%)
Visión	27 (0,83)	182 (1,27)	209 (1,19)
Audición	25 (0,77)	69 (0,48)	94 (0,54)
Extremidades superiores	2 (0,06)	5 (0,03)	7 (0,04)
Extremidades inferiores	12 (0,37)	50 (0,35)	62 (0,35)
Otros defectos	39 (1,20)	138 (0,97)	177 (1,01)
Sin defectos	3.150 (96,71)	13.825 (96,89)	16.975 (96,85)
Total víctimas	3.257	14.269	17.526

#### EDAD Y SEXO DE LOS PEATONES VICTIMAS DE ACCIDENTES (AÑO 1990)

Edad	- 1	Peatone	Peatone	es heridos	
	The U	Carretera	Zona urbana	Carretera	Zona urbana
0 a 1	M	2	3	3	27
Uai	F	0	1	2	19
2 a 4	M	7	9	32	303
2 a 7	F	2	5	14	192
5 a 14	M	24	17	191	1.560
J 4 14	F	9	11	156	1.161
15 a 17	M	9	5	86	321
15 4 17	F	6	2	64	317
18 a 24	M	44	17	223	662
10 a 24	F	12	4	98	606
25 a 44	M	109	34	395	1.269
25 4 44	F	27	17	147	975
45 a 64	M	158	70	406	1.321
45 a 04	F	47	30	183	1.290
65 a 74	M	63	46	147	688
05 2 74	F	34	44	112	855
Más de 74	M	83	84	139	761
11103 00 /4	F	47	58	76	853
Sin especificar		23	33	52	546
Total	M	514	296	1.654	7.201
Total	F	192	184	872	6.525



Los comportamientos de los peatones no siempre son adecuados. Se cruza por donde se puede, no por donde se debe.

con el alumbrado ya tendrá su velocidad muy atenuada. Pero de noche, con el alumbrado de cruce, que en condiciones normales y con un buen reglaje no alumbra más allá de 40 metros, el conductor no ve al peatón hasta que no se encuentra dentro del haz luminoso, con lo que la velocidad al alcanzarle será mucho mayor».

#### **¿QUE HACEN LOS VEHICULOS?**

Ultimamente, dentro de los programas de incremento de seguridad pasiva de los vehículos, algunas empresas fabricantes han comenzado a incluir algunas modificaciones para «mejorar» el atropello. Es decir, que la víctima salga menos lesionada. Por ejemplo, estudios con maniquíes y cálculos matemáticos han demostrado que las lesiones son más graves en los peatones cuanto más alto es el punto de incidencia del vehículo sobre su anatomía. De hecho, en las piernas, que es la zona más alcanzada, la lesión es más grave si afecta a la rodilla que a una parte más baja, como es la tibia. Por este motivo (coeficientes de aerodinámica al margen), los modelos más modernos tienen la parte delantera del «morro» más baja.

En un folleto de Citroën sobre la seguridad de sus vehículos, esta empresa daba las siguientes normas para mejorarlos respectdo a posibles atropellos: «Reducir la agresividad mediante la utilización de partes delanteras bulbosas, redondas y lisas, con una protección plástica deformable. Al-



A veces, incluso ni los elementos de protección y disuasión son suficientes para evitar la imprudencia.

#### EL NORTE Y MALAGA, PELIGROSOS

En general, los peatones suelen ser víctimas de accidentes con turismos. principalmente. De hecho, durante 1989, el 72,1 por 100 de los peatones víctimas lo fueron «a manos» de turismos, seguidos de un 11 por 100 de furgonetas y camiones de menos de 3.500 kilogramos y un 8,9 por 100 de camiones de más de este peso, mientras que sólo un 4 por 100 fue víctima de accidentes de motocicletas (al que podría sumarse el 1 por 100 de ciclomotores). Estos porcentajes se mantienen estables desde 1984, ya que únicamente se duplica el porcentaje de víctimas de motocicletas, mientras que se divide por dos el de atropellos por autobuses.

Sin embargo, uno de los datos más significativos que maneja el Plan Nacional de Seguridad Vial para 1991 es una distribución provincial del porcentaje de peatones muertos sobre el total de muertos en accidentes de tráfi-

Más de 16.000 heridos y casi 1.200 muertos, balance de 1990 de los accidentes con peatones

canzar al peatón al nivel de la tibia

(donde las lesiones son menos graves

que si se dañara la rodilla), rebajando

el punto extremo de la parte delante-

ra del coche. Eliminar los puntos du-

ros de debajo del capó; éste debe ser

deformable v. "recibir" lo más suave-

mente posible al peatón alcanzado. Si-

tuar más atrás la zona superior del pa-

rabrisas: es una de las partes exteriores más duras del vehículo, y al colo-

carla más atrás se reduce la posibili-

dad de impacto. Utilizar parabrisas in-

clinados y de vidrio laminado. Supri-

mir los salientes que puedan causar

Y es que, básicamente, los peatones

víctimas de accidentes suelen circular

en solitario, de forma aislada: 11.754

peatones aislados fueron víctimas en zona urbana y otros 2.437 en carrete-

ra. Es decir, en el 81,38 por 100 de los

casos en que un peatón fue víctima de

un accidente, iba en solitario, mien-

tras que en el 13,2 por 100 de las opor-

tunidades circulaba en grupo; por otra

parte, sólo como curiosidad, señalar

que 55 personas fueron víctimas de es-

tos accidentes mientras reparaban su

vehículo. Diez resultaron muertas.



EDAD DE LOS PEATONES VICTIMAS DE ACCIDENTES (AÑO 1990)

D1 1/25	Carr	etera	Zona u	ırbana	Total								
Edad (años)	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos (%)	Heridos (%)							
Menor de 6	12	78	23	779	35 (2,9)	857 (5,3)							
6-9	15	131	15	1.265	30 (2,5)	1.396 (8,6)							
10-14	17	189	8	1.218	25 (2,1)	1.407 (8,6)							
15-17	15	150	7	638	22 (1,8)	788 (4,8)							
18-20	18	145	12	600	30 (2,5)	745 (6,4)							
21-24	38	176	9	668	47 (3,9)	844 (6,4)							
25-64	341	1.131	151	4.855	492 (41,5)	5.986 (36,8)							
Mayor de 64	227	474	232	3.157	459 (38,7)	3.631 (22,3)							
Total	706	2.526	480	13.726	1.186	16.252							

co a lo largo del quinquenio 1984-1989. Mediante esta estadística se determinan aquellas zonas que tienen un problema más o menos crónico en materia de peatones. Y son Pontevedra, La Coruña, Málaga, Asturias, Cantabria, Vizcaya, Las Palmas de Gran Canaria y Barcelona, por orden de gravedad, las provincias que tienen más agudizado este problema. No obstante, hay que señalar que este índice ha sufrido una evolución favorable. Por ejemplo, el promedio nacional en 1979 en este aspecto se si-

co a lo largo del quinquenio tuaba en 23, mientras que en 1989 se 1984-1989. Mediante esta estadística se determinan aquellas zonas que tienen un problema más o menos crónituaba en 23, mientras que en 1989 se había reducido a 17, situándose en 19 la media nacional del quinquenio 85-89.

La mayor parte de las víctimas se producen al atravesar el peatón la calzada fuera de una intersección (10.042 víctimas, de las que 717 fueron mortales), seguido de un capítulo denominado atravesando en intersección (4.000 víctimas, con 143 heridos) y estando el peatón sobre una acera y refugio (1.327 y 70 muertos). Y estos porcentajes se repiten casi con exacti-

tud tanto para carretera como para travesía y zona urbana.

#### **DENSIDAD DEMOGRAFICA**

En cualquier caso, cada provincia y cada zona tiene sus propias peculiaridades. Así, mientras en Pontevedra las causas son la acumulación de población al borde de las carreteras por densidad demográfica y la existencia de multitud de fincas de labor en los márgenes de las vías, en Málaga se deben, fundamentalmente, al turismo extranjero y la interposición de la carretera entre la playa y las viviendas

José Antonio Blanco Sierra, jefe provincial de Tráfico de Pontevedra. cree que «un factor decisivo es la densidad de población tan tremenda que tenemos en Galicia, a diferencia de Castilla, por ejemplo, donde pasas kilómetros y kilómetros sin ver a nadie. Aquí, las carreteras, tanto las nacionales como las locales, son auténticos pasillos, con bares, viviendas, tiendas, fincas, carros, etcétera, lo que provoca una importante presencia de peatones en la vía de continuo. Con un poco de humor negro, nosotros decimos que "aquí se matan peatones porque los tenemos"».

Precisamente, esa presencia de fincas al margen de las vías supone que se camine bastante por las carreteras. «Otro punto importante —explica José Antonio Blanco— es que las vías son muy estrechas, no tienen arcén y escasea la iluminación. Hace tiempo llegamos a la conclusión de que en las travesías con atropellos no era en semáforos en lo que había que invertir, sino en poner aceras e iluminación. Ya sabéis aquel chiste de la familia que quería deshacerse del abuelo y le enviaba todos los días a comprar el pan.»

En cuanto a lo que se puede hacer para solucionar esta situación, además de lo apuntado, José Antonio Blanco opina: «La educación vial es funda-



Existe un cierto descuido generalizado de los peatones a la hora de penetrar en las calzadas.

	SITUACIO	N DEL PE	ATON EN	EL MON	IENTO DEL	. ACCIDE	NTE		-		
	Núm. to	tal víct.	Mu	ertos	Total h	neridos	Heridos	graves	Heridos leves		
	Urb.	Ctra.	Urb.	Ctra.	Urb.	Ctra.	Urb.	Ctra.	Urb.	Ctra.	
Peatón sosteniendo bicicleta	29	36	2	9	27	27	6	17	21	10	
Peatón reparando vehículo	18	37	1	9	17	28	5	19	12	9	
Conductor de animales	10	7	-	-	10	7	3	4	7	3	
Peatón aislado	11.754	2.437	395	604	11.359	1.833	4.859	1.134	6.500	699	
Peatón en grupo	1.826	473	56	54	1.770	419	656	238	1.114	181	
Otros	569	242	26	30	543	212	225	106	318	318	

#### ACCION DEL PEATON VICTIMA EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE

		Total			Carretera		Z	Zona urbana					
Acción del peatón	Muertos	Heridos	Total	Muertos	Heridos	Total	Muertos	Heridos	Total				
Atravesando intersección	143	3.857	4.000	57	192	249	86	3.665	3.751				
Cruzando calzada fuera inter- sección	717	9.325	10.042	433	1.469	1.902	284	7.856	8.140				
En arcén por su derecha	39	256	295	33	165	198	6	91	97				
En arcén por su izquierda	27	177	204	21	113	134	6	64	70				
En la calzada por su derecha	102	624	726	76	172	248	26	452	478				
En la calzada por su izquierda	41	321	362	31	129	160	10	192	202				
Trabajar en la calzada	17	172	189	12	55	67	5	117	122				
Reparando vehículo	18	85	103	16	48	64	2	37	39				
Subir o bajar de un vehículo	12	178	190	7	34	41	5	144	149				
Sobre acera o refugio	70	1.257	1.327	20	149	169	50	1.108	1.158				
No especificado	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Total peatones	1.186	16.252	17.438	706	2.526	3.232	480	13.726	14.206				

mental. En muchos casos los peatones implicados en accidentes son personas mayores que cuando nacieron no había circulación. A ver si los niños de hoy, que desde temprano empiezan a oír hablar de la seguridad vial y de tráfico, cuando tengan setenta años funcionan de forma diferente».

No obstante, el jefe provincial de Pontevedra se muestra escéptico respecto al motivo que se arguye en la mayoría de los accidentes: «Irrupción del peatón en la calzada». «No sé si siempre es así —explica—, o si esto es un cajón de sastre donde entran muchas causas. El peatón también tiene una normativa, como es primero mirar y después cruzar, que no siempre cumple. Especialmente entre la gente mayor, el peatón mantiene un descuido general de cruzar sin mirar.»

#### LA MAYOR CALLE DE EUROPA

En Málaga, sin embargo, los motivos de la alta accidentalidad de peatones son otros. Juan Morales, jefe provincial de Tráfico, apunta algunos: la presencia de la Costa del Sol, la aglomeración de foráneos que no conocen la carretera y pasan por donde no es y una masiva presencia de jóvenes con motocicletas. César Huerta, técnico de aquella jefatura, señala que el pro-

También el poco respeto de los autos por las aceras obliga a los peatones a comportamientos peligrosos.



blema se circunscribe sobre todo a la N-340, «especialmente en el sector occidental, entre Málaga capital y el límite de la provincia de Cádiz». «De ella se ha dicho -continúa César Huerta— que es "la calle más larga de Europa", ya que se encuentra densamente urbanizada en su margen norte y actúa como línea de separación entre estas urbanizaciones y las playas y demás zonas de recreo y esparcimiento. En esta situación, antes de las obras emprendidas por el MOPT para separar las calzadas y convertir la N-340 en autovía, la permeabilidad por parte de los peatones en cualquier

punto era total, dando lugar a atropellos transversales cuando aquellos pretendían cruzar la vía en uno u otro sentido.»

Sin embargo, tras una inversión de

Sin embargo, tras una inversión de cientos de millones, la colocación de una mediana y de pasos elevados y subterráneos, los índices de víctimas entre los peatones han descendido sensiblemente. Así, por ejemplo, el número de muertos en la N-340 en Málaga durante 1989 fue de 39, quedando en sólo 22 durante 1990; es decir, un descenso del 44 por 100 en el número de muertos, cifra más que significativa, sobre todo teniendo en cuenta que en el resto de las vías malagueñas se ha incrementado un 16 por 100.

En cualquier caso, como en algún momento todos somos peatones, no está de más que extrememos la precaución, tanto como peatones como conductores.

En el próximo número

LAS INFRACCIONES DEL PEATON

En ciudad, los atropellos son más numerosos; en carretera, más graves

#### EN 1990 MURIERON 202 CICLISTAS EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS



La muerte de dos jóvenes ciclistas aficionados en Madrid, arrollados por un turismo mientras se entrenaban junto a un tercero, ha vuelto a poner en candelero la difícil convivencia de automóviles y bicicletas en las carreteras. De hecho, en 1990 resultaron muertos 202 ciclistas como consecuencia de accidentes de circulación, mientras otros 2.441 resultaron heridos. A ellos habría que sumar, además, 11 muertos y 54 heridos entre «peatones» que circulaban sosteniendo bicicletas.

ERO este problema, llevado a las primeras páginas de los periódicos por la muerte de un aficionado del equipo Seur y otro compañero, no se circunscribe sólo a los corredores más o menos constantes, sino a cicloturistas, aficionados de fin de semana o de verano e, incluso, niños y adolescentes. De hecho, el tramo de edad con mayor número de heridos (473) está comprendido entre cinco y catorce años, seguido del de veinticinco a cuarenta y cuatro (405) y entre dieciocho y veinticuatro (402). En todas las edades se producen más accidentes entre los ciclistas masculinos que femeninos.

En las carreteras es donde se producen más muertes de ciclistas en accidentes (171 de los 202 ciclistas muertos en el total de 1990). Sin embargo, el número de heridos es superior en las zonas urbanas. Y esta proporción (mayor número de víctimas en poblaciones, pero mayor gravedad y mortalidad en carreteras) es algo que se mantiene en los siniestros producidos en todas las edades.

#### CONCIENCIACION

«El problema —según Francisco García, un cicloturista habitual— es que los coches no respetan nada a las bicicletas, y te pegan unas "pasadas" que "alucinas"... No se dan cuenta de que el aire que levantan al pasarte cerca te puede tirar al suelo.» David González, director del grupo juvenil Pladesa y antiguo corredor ciclista, opina que «lo más importante es la concienciación del automovilista,

porque los ciclistas ya la llevan y muy superior al conductor».

Los datos evidencian, además, que esta convivencia ha ido convirtiéndose en más y más peligrosa para los aficionados a la bicicleta. Desde 1985, el número de practicantes muertos de este deporte ha crecido desde los 102 de aquel año hasta los 202 de 1990, prácticamente el doble. El crecimiento del número de heridos ha aumentado de forma más moderada, pasando desde los 2.212 de 1985 hasta los 2.441 habidos en 1990; además, el salto más importante se produjo entre el año 1989, cuando se produjeron 2.302 heridos, y 1990, que dio como resultado 2.441 heridos.

Por tradición ciclista y otras circunstancias socio-económicas, las provincias cantábricas han tenido habitualmente más ci-

#### Consejos para las bicis

• En carretera, circular siempre lo más cerca de la derecha. Además, cuando exista arcén, se debe circular siempre por él.

• No se debe circular en grupo, sino en fila de a uno (fila india). Advertir todas las maniobras

que se vayan a realizar.

• No soltar nunca el manillar, excepto para advertir las manio-

• Se puede adelantar con rapidez siempre que el vehículo vaya muy despacio y no se superen los 40 kilómetros/hora. El adelantamiento debe ser por la izquierda, aunque cabe la excepción de hacerlo por la derecha siempre que haya un espacio de dos metros entre el vehículo adelantado y el borde de la calzada.

de distancia entre la bicicleta y la parte izquierda del vehículo ade-

 Está prohibido llevar pasajeros o cargas que dificulten su manejo o visión.

 No acercarse nunca demasiado al vehículo precedente, pues hace que el ciclista sea menos vi-

• No agarrarse nunca a otro vehículo para ser remolcado.

• Si se va a circular por la noche, es obligatorio llevar una luz delantera (blanca) y otra trasera (roja) y muy conveniente llevar reflectantes en los radios.

• En las zonas urbanas está prohibido circular en bici por las ace-

• Si se sale a una vía principal desde una vía no pavimentada, ceder siempre el paso.

• Hay que ceder el paso a los ve-• Al adelantar, dejar un metro hículos que salgan desde vías situadas a nuestra derecha. (Excepto en glorietas, donde tiene preferencia quien va está circulando por ellas.)

clistas en sus caminos. No es de extrañar, por tanto, sus primeros lugares en cuanto a víctimas se refiere en relación con su población: Asturias (63 víctimas en 1990), Vizcaya (63) o Guipúzcoa (49) presentan cifras elevadas en comparación con otras provincias como Barcelona (95) o Madrid v Valencia (65), con mayores poblaciones y rentas per cápita. David González explica que «en el Norte es distinto: allí, cuando al automovilista le paran por una carrera ciclista, en vez de quejarse, sale de su automóvil y se pone a animar a los participantes en la prueba, porque existe una mayor cultura en este sentido. No como en Madrid, donde los automovilistas pitan, se quejan y, en cuanto se despista un guardia civil, ya están intentando saltarse el control».

#### CICLISTA, IGUAL A PRECAUCION

«Los automovilistas deben tener en cuenta que en España existe un deporte, que es el ciclismo, que, especialmente en los días festivos, se practica mucho. Por eso deben tener mucho cuidado ante la posibilidad de que, en cualquier momento, aparezcan ciclistas.» Esta opinión de David González parece confirmarse con otra, más punzante, de Francisco García: «Los coches se creen los reyes de la carretera y adelantan incluso cuando en carreteras estrechas vienen bicis de frente.

Parece como si la bicicleta solamente fuera un estorbo, porque te tienen que adelantar cuando les apetece, aunque sea en una curva. Y, encima, algunos te hacen gestos y te menosprecian». David González remacha esta opinión con un

«los ciclistas están totalmente discrimi-

Una de las quejas más habituales de los conductores respecto a los ciclistas es que éstos, la mayoría de las veces, circulan en grupo, en vez de en «fila india», como, lógicamente, les ordena el Código de la Circulación. «Es verdad que algunos ciclistas marchan así -opina David González-; especialmente, los cicloturistas, sin respetar la norma y creando y corriendo un peligro impresionante. Pero eso, en parte, está solucionándose, porque Tráfico está multando bastante esta circunstancia.» No obstante, una opinión bastante extendida entre los aficionados es que ésta es una forma de defensa: «Claro que vamos en grupo —cuenta Francisco García—, porque es la única forma de que te respeten un poco, ya que cuando vas solo, casi te echan de la carretera. Además, en cuanto viene alguien, procuramos no estorbar».

En general, la norma para el automovilista es la precaución respecto al ciclista. Cuestiones como el dominio de la bicicleta, un sobresalto, una piedra, una variación en la dirección al accionar el cambio de marchas o un vaivén por una ráfaga de viento, difícilmente advertibles a priori por el conductor, pueden provocar un accidente con facilidad. Hay que tener en cuenta que no todos tienen ese dominio de la bicicleta -incluso puede haber niños poco habituados- y pueden tener alguna reacción extraña. «La única solución es que se respete a los ciclistas -cuenta Francisco García-, que piensen que se trata de un vehículo más... O que piensen que puede ser su hijo quien va en esa bici...»



No todos los ciclistas son aficionados habituales. Niños, cicloturistas y ciclistas de fin de semana también cuentan.



Cuando no haya arcén, o sea muy estrecho, hay que ir lo más pegado posible a la derecha.

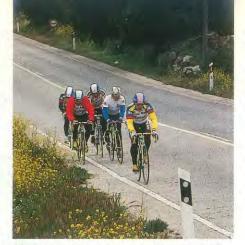


Así, no. Nunca. No sólo lo prohíbe el Código, sino que el peligro es evidente.

DURANTE LOS ULTIMOS AÑOS										
	MUERTOS	HERIDOS								
1985	102	2.212								
1986	122	2.064								
1987	104	2.157								
1988	111	2.171								
1989	139	2.302								
1990	202	2.441								

#### OIDO A LA CIRCULACION

Por todas estas cuestiones, parece aconsejable repetir algunos consejos sobre cómo circular en bicicleta y cómo hacerlo en automóvil cuando hava ciclistas. David González, que ha «sufrido» como corredor la presión de los automóviles, resume brevemente unos consejos a los automovilistas: «Primero - explica-, que guarden una distancia de metro y medio al adelantar al ciclista. Segundo, que avisen cuando vayan a adelantarle, sobre todo cuando esté subiendo un puerto y la carretera sea angosta, porque viene muy bien; que avisen nunca están mal, sea con la bocina o con las luces, ya que el ciclista sabe, desde entonces, que debe tener cuidado y echarse



Muchos van en grupo porque dicen que así les respetan más, aunque deberían ir de uno en uno.

más a la derecha». De cualquier forma, desde que se produjeron estos accidentes con más insistencia y, en general, desde siempre, los aficionados que se entrenan regularmente por las carreteras son advertidos por los directores de equipo. «Nosotros tratamos de concienciarles del peligro que corren por circular mal y de la necesidad de que respeten todas las señales. ¡Ah! Y de que presten oído a la circulación», explica David González. Pero los automovilistas, que son la parte más fuerte en este binomio, deben tener en cuenta que no todos los que montan en bici oven estos consejos...

> J. M. MENENDEZ. Fotos: Miguel GARROTE

#### Maximino Pérez, manager general del SEUR, equipo de uno de los accidentados

#### «Decimos a los ciclistas que se entrenen en grupo»

Maximino Pérez, manager del equipo SEUR, al que pertenecía uno de los últimos muertos del ciclismo y presidente de la Unión Ciclista Fuenlabrada, opina que los aficionados a este deporte, «sobre todo en Madrid, están en muy malas condiciones. Debido al perímetro industrial hasta que alcanzan carreteras que se encuentran a 30 ó 40 kilómetros de la capital, les cuesta mucho por el tráfico». Además, a esto se úne la situación de las carreteras: «Los arcenes no son muy allá y los ciclistas son casi unos héroes. Salir a entrenar es una odisea».

Maximino Pérez, que a veces acompaña a los ciclistas durante sus entrenamientos, señala que a todos los aficionados les dan una serie de consejos. «Aunque parezca paradójico -explica-, les decimos que se entrenen en grupo, porque el pelotón, circulando por el arcén sin invadir la calzada, llama más la atención del conductor.» Esto pudiera parecer que va en contra de lo ordenado por el Código, pero Maximino matiza: «Les decimos que vayan en grupo lo más estirado posible, aunque es muy difícil que vayan en fila india». Aparte de esto, les recomiendan entrenarse en carreteras con arcén, con menor circulación, que vayan en grupo estirado y que no invadan la calzada destinada a los automóviles. «El problema fundamental, en la mayoría de los casos, es la negligencia del conductor. Por ejemplo, el accidente del otro día, que fue la invasión, ¡pero del arcén del sentido contrano!». La solución es muy difícil según Maximino Pérez: «Sería necesario un cambio social; pero bastaría que los conductores respetaran las normas de circulación y los ciclistas, esas normas de las que hemos hablado».

J. M. M.

TOTAL

49.763

3.234

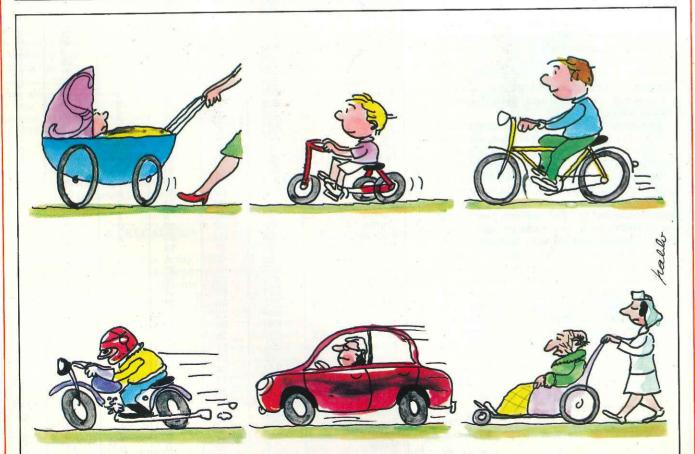
1.073

171

VICTIMAS DE L			DE CIRCI		DE BICIO	LETAS
	TOTAL ME	1110111 00	Ĭ,= "/	BICIC	LETAS	
	TOTAL VE	HICULOS	CARR	ETERA	ZONA L	IRBANA
PROVINCIAS	Víctimas	Muertos	Víctimas	Muertos	Víctimas	Muertos
Alava Albacete Alicante Almería Avila Badajoz Baleares Barcelona Burgos Cáceres Cádiz Castellón Ciudad Real Córdoba Coruña, La Cuenca Gerona Granada Guadalajara Guipúzcoa Huelva Huesca Jaén León Lérida La Rioja Lugo Madrid Málaga Murcia Navarra Orense Asturias	555 604 1.632 832 349 639 1.681 4.693 715 476 878 1.008 671 743 1.253 564 1.630 1.260 361 1.026 632 419 871 734 862 427 603 3.814 936 1.411 505 468 1.436	28 49 94 53 20 48 88 220 84 39 72 70 63 54 87 50 93 74 20 49 29 25 57 72 62 33 60 215 88 98 98 98 98 98 98 98 98 98	19 5 43 6 4 10 45 95 18 8 10 24 15 11 2 25 26 19 4 49 6 6 13 30 17 12 11 65 13 31 95 10 66 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11	Muertos  0 1 1 1 1 3 4 10 5 0 0 2 2 0 0 2 1 5 2 3 3 4 0 7 2 0 4 1	38 10 22 7 8 8 32 281 25 1 16 15 10 27 23 5 25 21 3 77 18 13 6 41 8 12 6 75 21	2 0 1 0 1 0 1 0 1 2 1 0 2 0 0 0 0 0 0 0
Palencia Palmas, Las Pontevedra Salamanca S. C. Tenerife Cantabria Segovia Sevilla Soria Tarragona Teruel Toledo Valencia Valladolid Vizcaya Zamora Zaragoza Ceuta Melilla	436 756 1.227 439 933 771 442 1.490 205 1.324 243 920 2.594 537 1.513 341 914 0	27 60 56 33 69 36 22 96 16 87 21 84 170 36 38 26 73 0	14 5 33 16 6 29 11 33 3 16 1 13 65 18 63 10 14 0	10242300015330400	2 2 2 1 1 2 0 1 1 12 1 26 2 7 53 28 82 2 32 32 31 12	0 0 0 0 0 0 0 0 1 1 0 0 2 0 1 0 0 0 0 0







## Trásico

## del MOTOR



Audi 100 S-4.

Volvió la alegría, tras la guerra y las restricciones

## Barcelona '91, rampa de lanzamiento

La alegría retorna al mundo del motor, retorna con paso calmado, sin sobresaltos, para poner punto final a un período tenebroso repleto de conflictos bélicos y de restricciones económicas. El Salón de Barcelona de 1991 ha sido el detonante para esa explosión de optimismo. La fiesta del automóvil ha descubierto un plantel impresionante de modelos inéditos en el mercado español, de coches tan asequibles como los Citroën ZX, los Seat Toledo o los Renault 19
Cabrio, o de coches tan exclusivos como los Audi 100 S-4, los Jaguar XJS o los Mercedes serie S; ha descubierto modelos para todos los gustos con facturas finales escalonadas entre las 960.000 pesetas de los Aleko soviéticos y los 17 millones del Porsche 911
Turbo. Pasen y vean, la solución de sus dudas puede estar en las líneas siguientes.



## de kozamienio

OS países de Europa del Este, centros permanentes de atención durante los últimos meses, han desplegado un ataque espectacular en la gran cita barcelonesa. Los precios de choque de los modelos nacidos en aquellas tierras, precios siempre próximos al millón de pesetas, se han convertido en argumentos indiscutibles para modelos tan robustos y espaciosos como los Aleko, con carrocería de cinco puertas y 4,35 metros de longitud total, animados por motores de origen Fiat, con 1,6 litros de cubicaje y 74 caballos de potencia. Los Aleko va están disponibles en nuestro mercado por algo más de 960.000 pesetas. Los precios contenidos deben ser también atractivos de primera línea para los Skoda Favorit y Forman, utilitarios con motores puestos a punto por Porsche de 1,3 litros de cubicaje y 58 caballos de potencia, que hacen gala de un diseño carrocero nacido en los talleres italianos de Bertone. Los precios de los Skoda se moverán entre un millón y 1.200,000 pesetas cuando Seat, la nueva importadora de la marca checoslovaca, inicie su comercialización, dentro de un

La respuesta más directa al reto propuesto por los modelos del Este europeo ha llegado a Barcelona de la mano de un coche inolvidable, del Mini, importado por Rover para satisfacer a los usuarios que buscan distinción británica en el formato más compacto. El Mini After Eight, caracterizado por el verde intenso de su carrocería y por su veteranísimo motor, de un litro de cubicaie con 48 caballos de potencia, ya está disponible por 1.075.000 pesetas. El Mini Cooper, heredero directo de aquellos «juguetes» rabiosos que impusieron su ley en el Rally de Montecarlo, entrará en juego un poco más tarde, a mediados del verano, con una decoración deportiva, un motor de poco más de 60 caballos de potencia y un precio próximo a 1.500.000 pesetas.

#### **SERIES LIMITADAS**

Los automóviles construidos en series poco numerosas muestran siempre un atractivo especial, bien explotado por muchas marcas. En Barcelona se dieron cita dos ejemplares magníficos de esta categoría seductora: los Seat Ibiza Olímpicos y los Peugeot 205 Indiana, modelos con apariencia exclusiva, equipamiento completo y precio competitivo..., como mandan los cánones.

Los Seat Ibiza Olímpicos, conmemorativos de la gran cita deportiva del 92, han entrado en escena con carrocerías de tres y cinco puertas decoradas con un tono blanco brillante, roto tan sólo por los dis-



North Indian VIS



Opel Frontera, nuevo todo terreno.



Renault 19 Cabrio.

tintivos de los juegos, carrocerías que combinan con los motores System Porsche de 1,2 litros de cubicaje, con 63 caballos de potencia y de 1,5 litros de cubicaje, con 90 caballos. Los precios de los Ibiza Olímpicos se mueven entre 1,200,000 y 1,600,000 pesetas.

Los Peugeot 205 Indiana, distinguidos por un peculiarísimo color «beige tropic», han reunido la carrocería de tres puertas con el motor de 1,4 litros de cubicaje y 85 caballos de potencia, un motor con la energía suficiente para accionar el sistema de aire acondicionado que se ofrece en serie. El precio de los 205 más jóvenes ronda el 1.800.000 pesetas.

Los Fiat Uno Selecta y Renault Clio Baccara se han lanzado por la misma vía de refinamiento. Los Uno Selecta han puesto en juego el mejor cambio automático del momento, ideal para moverse en congestiones urbanas sin el menor esfuerzo, un cambio bien acoplado al motor de casi 1,4 litros con 72 caballos de po-

tencia. El precio final del Uno Selecta, próximo a 1.570.000 pesetas, es un dato convincente para olvidarse de las molestias generadas por el pedal de embrague. Los Clio Baccara, pequeños prodigios de lujo, han llamado la atención por los recubrimientos de madera noble presentes en el cuadro de mandos, por la tapicería de cuero y por el equipo de aire acondicionado dispuesto en serie. Los Clio Baccara, animados por el motor de 1,7 litros de cubicaje con 90 caballos de potencia, estarán disponibles desde mediados de junio con un precio próximo a 1.900.000 pesetas.

Barcelona ha descubierto dos genios repletos de energía, dos utilitarios nerviosos reservados para los amantes de la conducción alegre: los Renault Clio 16V y los Volkswagen Polo G-40.

Los Clio 16V han irrumpido en escena con un motor de 1.7 litros de cubicaje fortalecido con las meiores vitaminas del momento, un motor con 140 caballos de potencia que permite aceleraciones fulgurantes. El precio final del conjunto, próximo a 1.700.000 pesetas, debe ser un factor fundamental para popularizar este deportivo de cuerpo entero, bien pertrechado para medirse con el Polo G-40, otro furioso de dimensiones contenidas. El motor del Volkswagen más joven, un cuatro cilindros de 1.3 litros de cubicaie, recibe el soplo incansable de un compresor G para liberar así 115 caballos de «pura sangre». El Polo G-40 va está disponible en el mercado con un precio final próximo a 1.685.000 pesetas.

#### LOS REYES DEL SALON

El Salón del Automóvil ha sido el mejor punto de partida para dos familiares que deben marcar los años venideros: los Citroën ZX y los Seat Toledo, dos modelos repletos de soluciones de vanguardia que han hecho soñar a miles de visitantes.

Los Citroën ZX han puesto en órbita sus carrocerías de cinco puertas y 4 metros de longitud total, con un espacio impresionante para ocupantes y equipajes, carrocerías que combinan con tres moto-



Prototipo Mazda Gyssia

res diferentes de gasolina con potencias comprendidas entre los 75 y los 130 caballos. El mercado español ofrece ya cinco versiones diferentes de los ZX, con precios escalonados entre 1.580.000 y 2.180.000 pesetas.

Los Seat Toledo se han plantado en una categoría superior sin el menor compleio, se han plantado en la categoría compuesta por los familiares de poco más de 4,30 metros de longitud total. Una carrocería firmada por el mago italiano Giorgio Giugiaro, con rasgos clásicos que no delatan la presencia de la quinta puerta, y una base mecánica con las mejores soluciones acuñadas por Volkswagen ponen todo el picante en unos coches tan alegres com ahorrativos, en unos coches hechos a conciencia. Los precios de los 12 modelos Toledo presentes en el mercado se mueven entre 1.630.000 y 2.940.000 pesetas.

El tercer polo de atracción en la feria barcelonesa, el Renault 19 Cabriolet, recibió los mejores piropos de miles de visitantes. Los técnicos de Renault, bien apoyados por los especialistas germanos de Karmann, han puesto a punto un descapotable seductor que llegará al mercado en los primeros compases de julio. Los R-19 Cabrio, con espacio suficiente para cuatro adultos y con una capota que se pliega o despliega en menos de medio minuto,

ofrecerán dos motores diferentes, con 92 y con 140 caballos de potencia. Los precios finales se quedarán por debajo de los tres millones de pesetas.

La rampa de lanzamiento barcelonesa ha puesto en órbita otros modelos familiares de interés, coches como los Nissan Primera 1,6 LX, con 95 caballos de potencia y un precio próximo a 1.885.000 pesetas: como los Nissan Primera 2.0 Diesel, con 75 caballos y un precio que ronda los 2,300,000 pesetas; como los Peugeot 405 STI, que combinan los 125 caballos de potencia de un motor agilísimo, de 1.9 litros de cubicaje, con el prestigio reservado a la madera noble y el cuero, un cóctel que ronda los 2.800.000 pesetas; o como los Rover 418 GSD Turbo, destinados a los usuarios más rodadores, coches con las prestaciones de un turbo y la economía de marcha de un diesel,

que salen al mercado por dos millones y medio de pesetas.

Cerramos este repaso fugaz a los automóviles más asequibles del Salón de Barcelona con una referencia a tres modelos repletos de poderío: los Alfa 33 Permanent 4, con tracción integral, 137 caballos de potencia y un precio próximo a 2.700.000 pesetas; los Fiat Tipo 2.0 i.e. 26V, con 148 «pura sangre» encerrados bajo el capó delantero y un precio final próximo a 2.400.000 pesetas, y los Ford Escort XR3i 2.000 16V, reservados para el próximo otoño, con 150 caballos mecánicos de la mejor cuadra deportiva y un precio final que rondará los 2.500.000 pesetas.

Angel MARCO
Fotos: Jorge BRICHETTE
(TOP AUTO)

#### Espacio para los sueños

Los coches con tarifas contundentes, los mejores sueños mecánicos, han ocupado un espacio de honor en la cita catalana. El Audi 100 S-4, un familiar con corazón superdeportivo, abre la lista por derecho propio; este disparo con 230 caballos de potencia, tracción total y una caja de cambios de seis velocidades, ofrecida en opción para los conductores más inquietos, entrará en el mercado durante los primeros días de septiembre con un precio próximo a siete millones de pesetas.

Los Mercedes de la nueva serie S, verdaderos colosos de la carretera, no se han quedado atrás ni en lujo ni en prestaciones. Sus argumentos no admiten discusión: carrocerías con formas aerodinámicas simplemente excepcionales, motores con potencias comprendidas entre los 220 y los 408 caballos; espacios interiores dignos de los magnates más potentados, justifican unos precios de infarto, unos precios que oscilan entre los 8.700.000 y los 18.300.000 pesetas.

Los descapotables más seductores han vuelto a atraer la atención de todos los visitantes con la fuerza de mil imanes. En Barcelona han hecho acto de presencia: los Audi Cabrio, reservados para el otoño y con un precio final superior a los cinco millones y medio de pesetas: los Jaquar XJS de la generación 91. con una estética retocada en su parte posterior y precios comprendidos entre los 8.700.000 y los 11.570.000 pesetas; los veteranísimos Morgan Plus 8, ahora equipados con un motor de ocho cilindros en V provisto de catalizador de gases de escape, modelos que va han entrado en el mercado con un precio próximo a los ocho millones de pesetas, o los Porsche 944 Turbo Cabrio, reservados para los amantes de las sensaciones fuertes, con un precio cercano a los 11 millones de pesetas.

Los coupés más enérgicos han extasiado, una vez más, a los visitantes del Salón. En Barcelona se han dado cita los Maserati Racing. con 250 caballos y un precio algo superior a los ocho millones de pesetas; los Maserati Shamal, exclusivos en grado sumo, con 325 caballos de potencia, carrocería firmada por Marcelo Gandini v un precio final superior a 13.700.000 pesetas; los Porsche 911 Turbo, con 320 «pura sangre» mecánicos y un precio próximo a 17 millones de pesetas, a los Alpine A-610, con 250 caballos preparados para entrar en acción al menor deseo del conductor, con un precio final cercano a los nueve millones de pesetas.









#### **DATOS TECNICOS**

#### MOTOR:

Posición: Delantera transversal. Cilindros: Cuatro, en línea.

Cilindrada: 1.781 c.c.

Alimentación: Inyección monojet. Carburante: Gasolina súper, con o sin plo-

Depósito: 60 litros.

Potencia máxima: 5.250 r.p.m.

#### TRANSMISION:

Tracción: Delantera.

Caja de cambios: Manual, de cinco ve-

Embrague: Monodisco en seco, 210 mm. libre de amianto.

#### FRENOS:

Delanteros, de disco. Traseros, de tambor.

#### SUSPENSION:

Delantera, independiente, tipo McPherson. Trasera, semi-independiente, de brazos longitudinales.

#### DIRECCION:

Tipo: De cremallera, asistida. Diámetro giro: 10,50 metros.

#### RUEDAS:

Llantas: Acero 6J ×14".

Neumáticos: 135 60R 14.

Paso: 1 015 kg

Peso: 1.015 kg. Longitud: 4,32 m. Anchura: 1,66 m. Altura: 1,42 m. Maletero: 550 dm<sup>3</sup>.

Precio final: 2.103.362 ptas.

#### Sa Voz de Galicia

Estética	8	SEGURIDAD
Acabado	7	
Habitabilidad	6	Estabilidad
Maletero	9	Suspensión
Confort	6	Frenos
Instrumentación		Dirección 8
Equipamiento	7.	Ruedas
Potencia	8	Luces (
Elasticidad	7	
Cambio	7	NOTA MEDIA: 7.3
Velocidad punta		NOTA
Aceleración	No. of the last of	
Consumo	8	SEGURIDAD: 7

Comentario.—Después del Ibiza, primer coche realmente de Seat y con el que entró en los mercados europeos, el fabricante español pone en los mercados internacionales el nuevo Toledo, un coche grande, con versiones de alto «standing», que abre así un hueco importante que le faltaba a Seat. Aunque el coche se fabrica en España, aprovecha toda la tecnología alemana para hacer un coche realmente competitivo y que además va a impactar fuertemente con los gustos del automovilista español, porque tiene muchas versiones, es de línea moderna y llega con un precio que va a hacer sudar a los que tienen coches de su categoría.

No todo son virtudes, porque a este vehículo —y a medida que pase el tiempo lo iremos viendo— se le irán incorporando nuevos elementos de confort y seguridad, atendiendo a las pretensiones de los clientes. En fin, que Seat, a nuestro juicio, entró con buen pie en el terreno de los vehículos grandes y los resultados los veremos pronto. Las expectativas, antes de salir a la calle, son ya importantes y los pedidos se han empezado a producir, lo que demuestra que el fabricante español está en el buen camino.

#### LO BUENO

- Motorización.
- Maletero.
- Línea atractiva y aerodinámica.

#### LO MALO

- Amplitud de las plazas traseras.
- Suspensión mejorable.
- Iluminación.



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

Comentario.—El Sea talmente nuevo desde española al grupo Aud lidad en nuestro merca tética siempre supone mos de reconocer que del Toledo es precisan

La pertenencia al g nada más acomodara acabado como el ajust tienen una calidad sup y los distintos testigos que equipa el VW Gol lidad. Uno de los pund do es su habitabilidad traseras. En ellas, dos mente, tres lo harán d cambio, el maletero o cifra de casi 600 decín llevar más que de sobi lia media.

#### LO BUENO

- Buen comportamien
   Equipamiento comportamien
- Capacidad del male

#### LO MALO

- Habitabilidad post
- Rueda de repuesto
   Visibilidad tres cua

Dirigidos al segundo ciclo de EGB, su metodología ha sido publicada por sido publicada por La Cantro Superior

«Talleres de Educación Vial» es el título de una

a los escolares del último ciclo de EGB, y cuyo

Educación Vial de Salamanca, dirigida esencialmente

principal objetivo es ofrecer a profesores y monitores

diversos modelos de talleres que centran su interés en este área de la

educación. Los talleres, que como metodología educativa se justifican

bicicletas (pista de habilidad y destreza, pista de ensayo y mecánica),

«por la integración y simbiosis que hacen de los conocimientos

pueden llevarse a cabo tal y como se proponen, o reformarse y

adaptarse según las características concretas de cada grupo de chavales. Los modelos propuestos son: normativa y seguridad vial,

teóricos y la práctica, y la interacción del sujeto con su entorno»,

reciente publicación del Centro Superior de

maquetas, títeres e investigación.

Traffico

LA SEGURIDAL

de Educación Vial

Basauri

CAMPEONATOS DE PARQUES INFANTILES Y CICLOMOTOR

Págs. X-XI

SUPLEMENTO

PROFESORES NUMERO 47 Coordinación: Juana SANCHEZ Asesora pedagógica: Carmen BAJO

PARA ALUMNOS

### 

## **TALLERES SEGURIDAD**

El «taller de bicicletas», que ofrecemos resumido en este número, propone la realización de diversas maniobras sobre una pista de habilidad y destreza —que previamente han podido realizar los propios chavales— y que sirve tanto para bicicleta como para ciclomotor, e incluso para cualquier otro «vehículo» del que pueda disponerse en un momento dado (patines, monopatín, etcétera). En última instancia, puede utilizarse de modelo para una pista de peatones, en el caso de los más pequeños, haciendo un acondicionamiento previo.

#### FICHA TECNICA

ORIENTACIONES DIDACTICAS

- 1. Pista de habilidad y destreza en bicicleta
- Criterios pedagógicos:
- · Objetivos.
- Contenidos.
- Material.
- Evaluación.
- Pista: - Espacio físico.
- Croquis y explicaciones. - Ejercicios.

#### **ORIENTACIONES DIDACTICAS**

- Interesa, desde una perspectiva motivacional, iniciar la actividad sobre las habilidades en el uso y manejo de la bicicleta. - La pista de ensayo puede cumplir varias funciones simultáneas:
- Como ejercicio práctico de realidades posibles a afrontar en el entorno (una especie de aprendizaje de laboratorio, donde se actúa, observa, repite, corrige, evalúa...).
- · Como elemento motivador.
- Como aprendizaje significativo y lúdico.
- · Como evaluación global o sumaria de los conocimientos, hábitos, destrezas, etcétera, adquiridas por el ciclista para afrontar realidades similares.

#### PISTA DE HABILIDAD Y DESTREZA EN BICICLETA

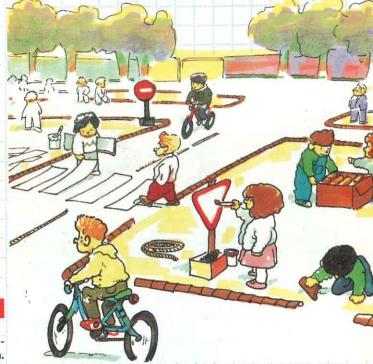
#### **CRITERIOS PEDAGOGICOS**

- a) Consideramos, y está comprobado, que el dominio adecuado del vehículo aporta mayor seguridad en el propio uso. Siempre que la persona no sobrepase los límites de la propia auto-confianza, en la simbiosis «hombre-máquina».
- b) Este taller tiene un fuerte nivel de motivación, un fuerte carácter lúdico y despierta una gran competitividad entre los participantes.
- c) Ha de guedar muy claro que el objetivo prioritario, a nivel educativo, no será fomentar la competitividad, sino ser-

- virnos de esta actividad y de este afán de competencia para la consecución del verdadero
- Dominar la bicicleta v que este dominio sea elemento positivo para que el individuo utilice el vehículo con mavor seguridad.
- d) La pista de habilidad ofrece múltiples posibilidades en cuanto a realización, ubicación y variedad de ejercicios.

#### **OBJETIVOS**

- Conocer y dominar los mecanismos de la bicicleta.



- Desarrollar habilidades y destrezas en el uso v manejo de la «bici».

- Favorecer la seguridad sobre la bicicleta.

- Servir de motivación y refuerzo para una posterior pista de ensayo.

#### CONTENIDOS

- Aprendizaje o perfeccionamiento en saber montar en bicicleta.
- Conocimiento, uso y manejo de las posibilidades de:
- · Giro de manillar.
- · Frenos.
- · Relación velocidad-fre-

no-parada. Vial Escolar atención y concentración.

- Eiercicios de equilibrio,

#### MATERIAL

- Bicicletas (o cualquier otro vehículo sustitutivo).
- Material necesario para montar los diferentes ejercicios en obstáculos.
- Lugar apropiado para realizar o montar la pista sin

#### **EVALUACION**

- Personal: Seguimiento de cada uno de los participantes en la adquisición de habilidades v destrezas.
- Continua: Seguimiento de la evolución de cada uno y de la actividad.
- Sumativa: La adquisición de los objetivos se reflejará en el baremo establecido para la realización de la pista de habilidades. Cada ejercicio u obstáculo tendrá una pun-

tuación, que puede ir en relación directa al tiempo invertido (el tiempo no será muy importante desde el punto de vista pedagógico).

 La superación de estas habilidades v destrezas daría la capacidad al alumno para poder pasar a la pista de en-

#### PISTA DE HABILIDAD Y DESTREZA

Espacio físico:

Dependerá de las características donde se realice la actividad. Puede centrarse en: patio del colegio, plaza de una colonia o campamento, campo

Vienen señalados, según croquis y explicaciones pertinentes para su ubicación y realización.

Ejercicios:

Resaltamos a continuación algunas de las ventajas que ofrece cada uno de los ejercicios desde el punto de vista pedagógico.

Eiercicio 1. TRES TABLAS: - Favorece la visión de conjunto, situación espacial. equilibrio, dominio, soltura e independencia.

Ejercicio 2. SLALOM:

- Favorece el control sobre la «bici», dominio del pedaleo v frenada, equilibrio, Facilita los cambios de velocidad y dirección por parte del ciclista. Eiercicio 3. PUENTE:

- Favorece la actuación del ciclista ante situaciones imprevistas: visión de conjunto, estrategias cognitivas para solucionar un problema, equilibrio y serenidad.

Ejercicio 4. PASO ESTRE-

- Favorece el dominio total de la bicicleta, actuando sobre el manillar, dominio de frenada precisa y visión anticinada

Eiercicio 5. TRAMPO-LIN:

- Favorece la habilidad v destreza, así como un dominio del ciclista sobre su vehículo. cambio brusco de velocidad. frenada y autocontrol.

Ejercicio 6. INTER-CAMBIO:

- Favorece el dominio total de la bicicleta, tanto a dos manos como indistintamente a cada una de ellas.
- Preparatorio para la fase de señalización del ciclista ante cualquier maniobra (parada, cambio de dirección y sentido).

Eiercicio 7. ARRANQUE-FRENADA:

- Favorece el inicio de la marcha con seguridad, desarrollo de velocidad y la distancia de frenada en función a la velocidad.

#### **EJERCICIOS**

- Paso sobre tres tablas de 2.50 m. × 0.20 m., desalineadas, una de ellas con dientes de sierra. Slalom entre parejas de boliches con las siguientes separaciones: dos metros de una a otra pareja; 0,15 m. entre los boliches para la prueba de habilidad ciclista y 0,20 m. para la de ciclomotorista.
- Marcha a través de un puente de 2,50 m. de largo por 0,20 de ancho.
- Paso estrecho, limitado por listones de un metro de longitud, separados entre sí 0,10 m.
- Trampolín de 5 m. de largo por 0,25 de ancho. Slalom recto irregular con las siguientes separaciones:
  - Para ciclistas: 105 cm., 100 cm., 95 cm., 90 cm.
- Para ciclomotoristas: 160 cm., 155 cm., 150 cm., 145 cm., 140 cm.
- Intercambio: En posición de marcha, cambiar un banderín de una mesa a otra. Cada mesa, situada a un lado y a otro y entre mesa y mesa, cuatro metros.

Arrangue-frenada:

- Dos líneas paralelas con una distancia entre ellas de cinco metros.
  - Iniciar la marcha estando parado.
  - Llegar al otro lado, cuanto antes, pero sin rebasarlo.

PLANO DE LA PISTA PARA LAS PRUEBAS DE HABILIDAD Y DES-TREZA EN BICICLETA Y CICLOMOTOR

LLEGADA

La mochila

#### MALLORCA: Programa de radio

Por quinto año consecutivo, los escolares de Mallorca llevan a cabo una experienia «radiofónico-vial», gracias a la colaboración entre la Jefatura Provincial de Tráfico y la emisora Radio Balear, de Inca. Un total de setenta y cinco programas, por los que han pasado los alumnos de 30 colegios de la isla, es el balance numérico hasta este momento. Los guiones de cada programa son elaborados por grupos de cuatro o cinco alumnos de ciclo medio o superior, dirigidos por un profesor, aunque previamente se puede haber trabajado con toda la clase. «Este grupo tiene una total libertad para realizar el programa, siempre que se atenga a temas de seguridad vial. Normalmente, queda enmarcado en los problemas concretos de tráfico que vive la población donde se ubica el colegio», indica Pepe Martorell, animador de educación vial. Este año, además, se ha incluido una encuesta elaborada por los chavales sobre accidentabilidad del ciclomotor, uso del casco, etcétera.



## RONDA: Seguridad vial en la escuela

Desde el pasado mes de enero, el Ayuntamiento de la población malagueña de Ronda está organizando cursos de seguridad vial para los escolares de 8.º de EGB de la localidad. Con este proyecto—en el que también participan otras entidades, como la autoescuela Rilke y la Jefatura de Tráfico—se pretende acercar al niño al mundo del tráfico, a la vez que aprovechar la afición infantil por la bicicleta para descubrir los aspectos histórico-artísticos más importantes de su ciudad. Además, esta actividad ha tenido un gran realce gracias a un concurso entre los colegios, difundido en un programa de radio en el que han participado los chavales protagonistas.

#### TORREJON: Jornadas para padres

Entre los días 21 y 23 del pasado mes de mayo han tenido lugar en Torrejón de Ardoz (Madrid) las II Jornadas de Seguridad Vial para Adultos, como colofón a tres cursos consecutivos de trabajo en los centros escolares de la población. En estas iornadas, en las que han estado presentes todos los estamentos implicados - padres, profesores de EGB y autoescuelas, además de los medios de comunicación y las companías de seguros-se ha hecho especial hincapié en el papel que las Asociaciones de Padres de Alumnos deben desempeñar en los centros, impulsando las actividades de educación vial

#### TORRENTE: Educación especial

El colegio de educación especial «La Encarnación», de la localidad valenciana de Torrente, ha terminado un proyecto de educación vial en el que han tomado parte alumnos de edades comprendidas entre catorce y dieciocho años. Para ello, en el patio del colegio se ha preparado un circuito de unos 50 metros cua-



#### PORTUGALETE: Nuevo material

La Policía Municipal de la población vizcaína de Portugalete ha editado recientemente un cuadernillo —redactado por Guillermo Ojembarrena y con dibujos de Josep Guillermo Villar— dirigido a los escolares de la localidad, en el que se tratan los «principios básicos sobre seguridad y comportamiento cívico vial». La publicación parte de la comprobación estadística de que el número de víctimas infantiles se mantiene, e incluso desciende, en los últimos años entre los peatones, pero aumenta de forma alarmante entre los jóvenes ciclomotoristas. Dibujos para colorear, el «juego de los errores» y fichas de dominó cumplen en las páginas posteriores el cometido de aprender y recordar las normas más importantes de seguridad vial.

drados. Los chicos, divididos en grupos de trabajo
según sus características,
fueron aprendiendo sencillas nociones teóricas sobre circulación peatonal.
Posteriormente, y ya con el
circuito terminado, se elaboraron señales como el
«stop», el «ceda el paso»,
semáforos, etcétera.

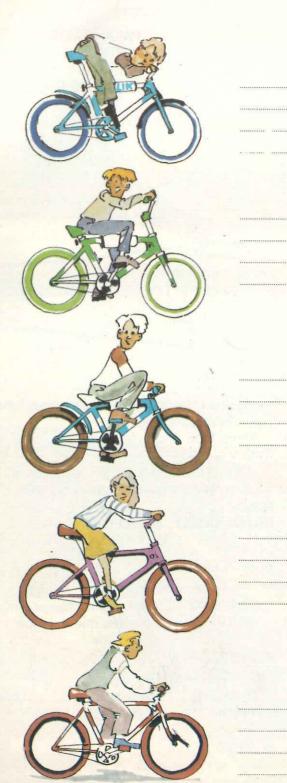
El último y más motiva-

dor de los pasos, que suponía que los chavales tuvieran un coche para hacer prácticas, también se consiguió gracias a un modelo teledirigido que adquirió la escuela.

La experiencia, para satisfacción de los profesores, ha convencido plenamente a todos los participantes. CICLO MEDIO 5.º EGB

LA BICICLETA (v II)

En la ilustración hay varios ciclistas. Varios de ellos tienen dificultades para mantener el equilibrio y pedalear. Táchalos con una cruz y explica por qué tienen esos problemas.



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

#### 22222222222222222222222222222222222

Ya conoces tres partes muy importantes de la «bici». Ahora vamos a ver cómo y por qué se

Subraya el nombre y pinta de color rojo los elementos que utilizamos para que la «bici» se mueva.

- 1. CUADRO
- 2. MANILLAR
- 3. SILLIN
- 4. PEDAL
- 5. PLATO
- 6. CADENA
- 7. PIÑON
- 8. PALANCA DE FRENO TRASERO



- 9. PALANCA DE FRENO DELANTERO
- 10. ZAPATAS
- 11. CABLE DE FRENOS
- 2. LLANTA
- 13. RADIOS
- 4. VALVULA
- 15. CUBIERTA

¡Claro que lo sabías! Ya no hace falta impulsar la «bici» apoyando los pies en el suelo como tenían que hacer los «temerarios» conductores de la «Draisiana».

Para eso están los PEDALES. ¿Recuerdas dónde estaban colocados en el biciclo? Si tienes alguna duda, vuelve a mirar la ilustración.

¿Te das cuenta? Estaban unidos al eje de la rueda delantera y así, por cada vuelta completa de los pedales, la rueda giraba una vez; por eso era tan grande, para coger mayor velocidad.

Pero en tu bicicleta cada giro completo de los pedales hace que la rueda dé varias vueltas y eso se consigue gracias al PLATO, al PIÑON y a la CADENA.

Fíjate en la ilustración coloreada.

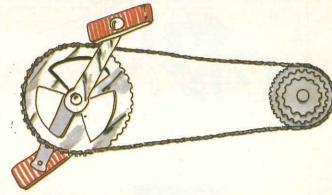
Los pedales van unidos al plato. Por cada pedalada, el plato da una vuelta completa. El plato impulsa los eslabones de la cadena. Es decir, si el plato tiene 42 dientes, impulsará en cada vuelta 42 dientes de la cadena.

La cadena comunica el plato con el piñón que está unido a la rueda y la hará girar. Pero, fíjate, el piñón es mucho más pequeño. El de la ilustración sólo tiene 21 dientes, justo la mitad, y ha de impulsar el mismo número de eslabones de la cadena que el plato.

¿Cuántas vueltas tendrá que dar el piñón por cada vuelta del plato?

Recuerda: el plato es el doble de grande, luego por cada vuelta el piñón girará ......veces, y la rueda lo hará también ......veces

¿Te das cuenta? Ya no es necesario que la



rueda sea muy grande para conseguir una mayor velocidad.

Ahora todo depende de la relación entre el plato y el piñón.

¿En qué bicicleta girará la rueda más deprisa? Completa la siguiente tabla utilizando las palabras:

IGUAL, DOBLE, TRIPLE.

BICICLETA N.º 1

N.º de dientes

PLATO 42 El plato tiene .............. número
PIÑON 42 de dientes que el piñón.

BICICLETA N.º 2

N.º de dientes

PLATO 42 El plato tiene ...... número

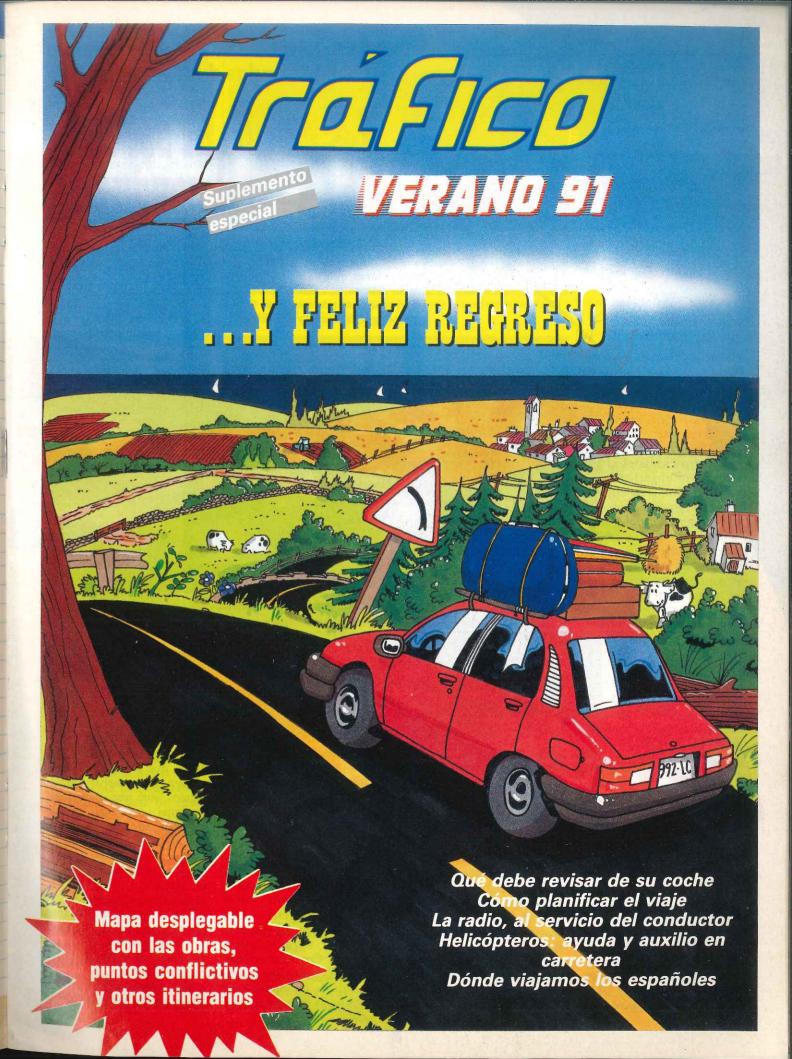
PIÑON 21 de dientes que el piñón.

• BICICLETA N.º 3

N.º de dientes

PLATO 42 El plato tiene ...... número

PIÑON 14 de dientes que el piñón.



La información sobre el tráfico, protagonista en las ondas durante el verano

## La radio, al servicio del conductor

Consejos de seguridad vial, mecánica, datos sobre víctimas, rutas alternativas, situación en las distintas carreteras, son las informaciones que, básicamente, nos ofrecen las distintas emisoras en su intento de colaborar a que las operaciones salida y retorno de vacaciones nos sean más llevaderas. Para ello, un importante despliegue humano y técnico convierte la radio en un servicio al oyente, su máxima aspiración.



STE verano, en esos días en los que masiva y simultáneamente nos decidimos a emprender el camino hacia el soñado lugar de vacaciones o, cuando transcurridas éstas, ya todos más tristes, tenemos que iniciar el regreso, un puñado de profesionales, al igual que vienen haciendo desde hace algunos años, se convierten en nuestros mejores compañeros y aliados de viaje.

Esos profesionales son los periodistas, que, desde la mayoría de las emisoras de radio, se encargan de concretas. Conviene aclarar, en primer lugar, que el fenómeno de la información de tráfico no es exclusivo de de-

que la noticia que concentra todo el interés en esos momentos, el tráfico, reciba el tratamiento adecuado.

La información sobre el tráfico no es nueva en las emisoras españolas. Lleva tantos años formando parte de sus programaciones —con tratamientos más o menos específicos—, que ninguno de los responsables con los que hemos hablado ha podido recordar fechas concretas. Conviene aclarar, en primer lugar, que el fenómeno de la información de tráfico no es exclusivo de de-

terminadas épocas del año en las que se producen desplazamientos masivos de vehículos, sino que diariamente ocupa un espacio, mayor o menor, en todas las emisoras, e incluso, como en el caso de Radio Trafic (emisora que cubre las provincias de Barcelona, Tarragona y Gerona) se convierte en su columna vertebral. Durante veintiuna horas diarias (de 6 a 3 de la madrugada) la información de tráfico se alterna con la música.

Estructura similar mantiene Radio Nervión y Ra-

dio Gorbea en las provincias de Alava y Vizcaya, cuvo objetivo es ofrecer puntualmente, y de forma continuada, absolutamente toda la evolución, situación y desarrollo del tráfico. Estas tres emisoras han instalado recientemente el sistema radiofónico «Radio Data System», mediante el cual todas las informaciones referentes al tráfico llegan inmediatamente a los conductores, aunque en esos momentos éstos estén escuchando una casete, ya que ésta salta automáticamente para dar paso a la emisora.



Pedro Fernández, desde RNE 4, vivirá toda la operación salida de la Comunidad madrileña.



Ana Luisa Pombo condujo, junto con Pedro Javier Cáceres, el primer «Tiempo de fiesta», de la COPE.



El horario de los profesionales de la radio en los días clave lo marcan las circunstancias.

#### Un servicio público

¿Pero por qué el tráfico se convierte en la noticia estrella en determinados días? Ernesto Estévez, jefe de Nacional de la Cadena SER, nos expone sus razones: «La radio tiene que ser un servicio público. Para nosotros tienen más interés las noticias que afectan directamente al ciudadano, y el tráfico es una de ellas». En el mismo sentido se manifestó Pablo García, director de programas de RNE: «El servicio público es una de nuestras principales misiones v, desde luego, es nuestra vocación y el tráfico, ahora mismo, es uno de los puntos de interés social en el que podemos prestar una gran colaboración y estamos dispuestos a ello».

La forma de hacer frente a la información de tráfico

durante las operaciones salida y retorno de verano no suelen variar mucho de unas emisoras a otras.

La mavoría centran todos sus esfuerzos en cubrir lo más exhaustivamente posible los puntos conflictivos. unidades móviles, motos, incorporación de redactor a los helicópteros de la DGT y conexiones continuas con las principales fuentes informativas (Guardia Civil, Jefatura Provincial de Tráfico, Policía Municipal, Cruz Roja, Radio-taxi, etcétera) son la base de su trabajo. Luego los distintos planteamientos nos presentarán fórmulas más o menos originales.

#### Pocos programas especiales

El protagonista esos días es el tráfico, que pasa, como nos ha manifestado



Elena Marquínez y sus habituales consejos amables también nos acompañará este verano desde la SER.

Carlos Estévez, de la SER, a «encabezar los informativos. Tiene prioridad absoluta y se le da especial relevancia». Y es en los programas y boletines informativos donde el tráfico suele estar encuadrado. Son muy pocas las emisoras que realizan programas especiales.

Así, el Gabinete de Prensa de Antena 3 nos confirmó que se «mantiene la programación normal; nunca se han planteado programas especiales, pero sí tratamientos especiales dentro de los espacios habituales y boletines informativos, con conexiones periódicas con los principales focos de interés y desplazamiento de unidades móviles en las ciudades importantes y conflictivas».

Para la Cadena SER la información de tráfico en los días clave pasa a «encabezar los informativos, pero no elaboramos ningún programa especial». Según el planteamiento que nos explicó su jefe de Nacional, «la prioridad a esa información es absoluta. Se montan unidades móviles en las principales carreteras y se envían redactores a la DGT o a la Jefatura Provincial de Tráfico (según la provincia de que se trate)». También nos comentó que hacen especial hincapié en el seguimiento de las víctimas: «A la gente hav que recordarle continuamente las víctimas que se producen en los accidentes de tráfico. Con una sola persona que, al escucharnos, reduzca la velocidad, es suficiente para nosotros. Nuestro trabajo ha merecido la pena».

Radio Nacional de España, en todas sus emisoras, también incorpora la información de tráfico a su caudal informativo habitual. Pablo García nos expuso la estrategia de esta cadena: «Cuando se producen movimientos extraordinarios de vehículos, se transmite información cada hora en nuestros boletines, a cargo de periodistas especializados en la materia. En las grandes ciudades se realizan desconexiones con los programas nacionales y se da paso a la información local de tráfico. Todo ello apoyado por un importante despliegue técnico y humano».

El esfuerzo de RNE, en palabras del director de



ras abordan continuamente los datos de la «operación» correspondiente, alternándose con los consejos prácticos. Esos mismos días, una persona de los servicios inprogramas, les formativos está más de calleva a montar estorce horas en la cabina que la cadena tiene en la DGT, pacios monográficos para informar puntualmencuando piensan, «siguiendo las indicaciones de la DGT», que pueden

ser útiles, como ocurrió la

pasada Semana Santa, en la

que se llevó a cabo un pro-

grama «muy de entreteni-

miento, con paréntesis in-

formativos, todo lo frecuen-

te que fueron necesarios,

pero sin jugar con la forma

de dar la información».

Este verano piensan mante-

comenzó a ocuparse de la

operación salida de verano

va en 1987, año en que rea-

lizó un extenso tratamiento

de la circulación y los pun-

tos más conflictivos. Duran-

te cinco horas en el progra-

ma «Tiempo de fiesta» se

fueron alternando consejos

de seguridad vial, mecáni-

ca, entrevistas con respon-

sables de tráfico, etcétera.

Este mismo tratamiento,

adaptado a las característica

y evolución de la programa-

ción, se mantiene en la ac-

tualidad. Además, en las fe-

chas de mayor movimiento,

Por su parte, la COPE

ner la misma estructura.

en su

punto

#### Noticia en toda España

todos los boletines informa-

tivos y los informativos es-

trella de esta red de emiso-

Si bien es cierto que son Madrid y Barcelona las dos ciudades protagonistas de las operaciones salida y retorno de verano, por registrar el mayor volumen de vehículos en movimiento, hay otras zonas que por su especial situación geográfica se convierten bien en zonas de paso obligado o receptores de esos vehículos. Y, por supuesto, también en ellas las emisoras locales centran su trabajo en torno a la problemática derivada de los desplazamientos masivos de vehículos.

Así, por ejemplo, las emisoras de Castilla y León, convertida en paso obligado de los ejes Norte-Sur y Este-Oeste, realizan una cobertura especial.

Coordinado desde la emisora central de la COPE en





Antena 3 incorpora la información de tráfico a sus espacios habituales. En la foto, Miguel Angel García Juez.

Valladolid y en conexión simultánea con todas las emisoras de su circuito, la COPE monta un dispositivo formado por tres unidades móviles aéreas, cuatro unidades terrestres y los servicios informativos de todas sus emisoras de la Comunidad. El objetivo de este trabajo, que se inicia a primeras horas de la mañana, es el de informar en directo desde las carreteras, facilitar consejos, rutas alternativas y dar cuenta con veracidad de lo que realmente ocurre, combinando cada media hora las informaciones con la música, para hacer más agradable la escucha.

En esta misma Comunidad, Ignacio Calleja, director de Radio Castilla Burgos, provincia que recoge el flujo automovilístico de la N-620 (conocida como la «ruta de los portugueses»), destaca «el trabajo que realizan las dos unidades móvi- formativos y boletines hora-

les que recorren los puntos más conflictivos, entre ellos el área de descanso de Briviesca v la entrada al Hospital del Rey, principales puntos de parada de los portugueses, camino de su tierra». En Málaga, otro de los

puntos claves en verano,

Alberto Castillo, jefe de programas de Antena 3, nos habló de lo que para ellos es «operación entrada» al tratarse de una provincia eminentemente receptora de turistas. El día clave de la operación, su «Viva la gente» o «Especial motor en marcha» (si es domingo) se dedica principalmente al tráfico: «Conexión con la Jefatura Provincial de Tráfico, Guardia Civil, Policía Municipal, Cruz Roja, más dos unidades móviles, colocadas en los puntos clave del follón. Además de una moto que se mueve por los atascos y nuestras emisoras de Neria y Estepona, nos permiten cubrir de extremo a extremo la N-340, que atraviesa nuestra provincia y presenta los problemas más importantes». Una información dinámica es, en palabras de Alberto Castillo, «la consigna que mueve a estos profesionales».

El Canal 9 Radio, emisora autonómica que cubre las provincias de Valencia, Castellón y Alicante, desde que comenzó a emitir en 1989, se plantea la información de tráfico en fechas clave como un servicio al oyente, que se integra en sus inrios, centrándose primordialmente, tal v como nos expuso su director, Salvador Soria, «en las recomendaciones y en la posibilidad de rutas alternativas». Prioritaria también es la

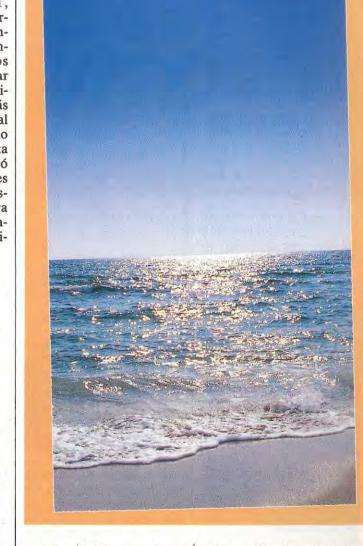
atención que Radio Popular de Valencia presta a las denominadas «operaciones». Luis María Aguado, jefe de los servicios informativos, coordina los contactos permanentes con la Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia v las dos unidades móviles, emplazadas en lugares en los que tradicionalmente suele haber problemas, para ofrecer en todos sus boletines informativos, tanto en los de OM como en FM, «la información en directo allí donde se produzca la noticia».

#### Buscar la fiabilidad

La fiabilidad de esta información es uno de los mayores problemas con los que se enfrentan los profesionales a la hora de elaborar las noticias. Carlos Estévez, de la Cadena SER, apunta que «es difícil servir la información de tráfico, porque en seguida queda desfasada». Para Pedro Férnandez, director del programa «Madrid hora punta», de RNE 4, que diariamente de 6 a 9 de la mañana recoge la situación del tráfico en Madrid, es básico «buscar una información instantánea v simultánea al acontecimiento».

Desde la propia DGT, principal fuente de información, se están realizando muchos esfuerzos e introduciendo elementos correctores para dinamizar los mecanismos que suminitran las noticias, además de una predisposición total a la colaboración. Pablo García, de RNE, en esta misma línea, nos comentó que «estamos pendientes de una reunión con los responsables de Tráfico para intentar que la colaboración sea más eficaz y elimi-





nar los fallos que hasta ahora hemos detectado».

Paco Martínez, periodista de RNE que conduce una de las motos del programa «Madrid hora punta» y que se emociona «cuando la gente te saluda a las 6 de la mañana y tú estás muerto de frío en la moto», resume en muy pocas palabras esta problemática: «Cuando nos equivocamos, nos fusilan; sobre todo los amigos», porque es una información que interesa mucho a los oventes, «cuando pides colaboración a los oventes y abres los micrófonos, sientes la utilidad de tu trabajo. En la información de tráfico he pasado de la rutina a la ilusión».

Mercedes LOPEZ Fotos: Miguel GARROTE <u>Verminu en</u>



El exceso
de carga
no es bueno.
Resta
prestaciones
al coche

Hay que revisar adecuadamente el automóvil antes de salir de vacaciones

## Las claves de la puesta a punto

Aunque le parezca pronto, ya debe ir pensando en la puesta a punto de su automóvil para el viaje de vacaciones. Igual que ha pensado el destino o en el apartamento con mucho tiempo, la revisión del coche tampoco puede dejarse para el último día, salvo que quiera «jugársela» en el viaje o, incluso, tener que retrasarlo. Tenga en cuenta que para muchos automóviles, que durante el resto del año apenas si se utilizan para desplazamientos de casa al trabajo, el viaje de vacaciones es una verdadera «prueba de fuerza» con todas las circunstancias adversas al frente: mayor temperatura, desplazamiento largo, a plena carga de equipaje y pasajeros, carreteras polvorientas, retenciones, caravanas... Una pequeña revisión de los puntos claves de su automóvil no sólo puede evitarle sustos y disgustos innecesarios, sino que puede, simple y llanamente, salvarle la vida.

J. M. MENENDEZ

#### SISTEMAS DE SEGURIDAD



El estado general y la presión de los neumáticos, un aspecto a comprobar siempre.

#### **NEUMATICOS**

Los neumáticos son los elementos responsables de mantener adherido el coche a la carretera; por tanto, de su estado dependen cuestiones como suspensión, capacidad de frenada, agarre, estabilidad, etcétera.

Dos son los puntos a comprobar en los neumáticos: estado general y presión. En lo que se refiere al estado, una simple inspección visual cada 2.000 ó 5.000 kilómetros podrá detectar si existen grietas, tanto a lo largo como a lo ancho de la superficie, o abultamientos laterales. En ambos casos, son síntomas de que el neumático ha perdido sus características y es necesario sustituirlo tan rápidamente como sea posible. Igualmente, hay que controlar la profundidad del dibujo de la banda de rodadura, cuya utilidad es tanto evacuar el agua que esté en la calzada como ayudar en la adherencia.

Esta debe encontrarse, en todos los puntos de la banda, con una profundidad entre 1,5 y 2 milímetos datos junto al de aire comprimido vide nunca la presi rueda de repuesto.

tros, así como uniformemente desgastada. Un truco bastante frecuente es colocar una moneda en el dibujo; si se sujeta sola, tiene bastante profundidad.

El otro punto a controlar es la presión. Una vez al mes o cada 5.000 kilómetros es suficiente. Esta va en función no sólo del modelo del automóvil y del neumático, sino de la carga y el tipo de carretera por la que se vaya a circular. Recuerde que a mayor peso, mayor presión; y que en autopistas y autovías se recomienda una presión superior.

En cualquier caso, el folleto técnico del automóvil incorpora el dato de presión exacta que debe llevar; si no lo encuentra, muchas gasolineras tienen expuestos estos datos junto al surtidor de aire comprimido. No olvide nunca la presión de la rueda de repuesto.



Ver y ser vistos es el lema de un alumbrado perfecto.

#### **ALUMBRADO**

Pese a que durante el verano las horas de luz solar son más, también la noche puede echarse encima o las circunstancias meteorológicas aconsejar la utilización del alumbrado: ver y ser vistos es siempre el lema.

Por un lado, hay que revisar el correcto funcionamiento de todas las bombillas del automóvil, al menos de aquéllas que sirvan para señalización óptica: intermitentes, marcha atrás, luz de frenos, posición, cruce, carretera y «warning» (si lo posee el vehículo). Sustituya cualquier lámpara defectuosa, pero compruebe después de sustituida que funcione, no vaya a tratarse de otro tipo de avería (por ejemplo, fundido el fusible que la proteja). Tampoco olvide después reponer el juego de lámparas de repuesto que obligatoriamente hay que llevar, según impone el Código de la Circulación, y cuya ausencia o insuficiencia es sancionable por los agentes de la autoridad.

BOMBILLAS

CORREA VENTILACION

LIOUIDO REFRIGERACION

CARBURADOR-BOMBA INYEC. Funcionamiento

LIMPIAPARABRISAS

TAQUES Y PLATINOS

AIRE ACONDICIONADO

**CORREAS ALTERNADOR** 

**FUSIBLES** 

FAROS

BATERIA

ACEITE

BUJIAS

**CABLEADO** 

SUSPENSION

DIRECCION

FRENOS

FILTRO AIRE

**NEUMATICOS** 

MANGUITOS

Regule también de forma correcta la altura del haz de luz de sus faros, tanto de cruce como de carretera. Se trata de una operación sencilla, que puede realizar cualquiera en un terreno llano y frente a una pared, según explican todos los manuales de mantenimiento que acompañan a los vehículos; y que con una vez al semestre basta: igualmente, algunas compañías de asistencia realizan este servicio gratuitamente. Con esta medida evitará deslumbrar a cualquier conductor que circule en sentido contrario.

Por último, limpie también el propio faro del vehículo, ya que la suciedad acumulada reduce la capacidad de iluminación y, por tanto, la posibilidad de ver durante las horas nocturnas.

#### SUSPENSION



En general, la vida útil de un amortigua-

dor suele girar en torno a los 40.000 kilómetros, aunque puede llegar a los 80.000, según señala un folleto del Centro de Experimentación y Seguridad Vial Mapfre. Esto no quiere decir que si ha notado molestias o fallos, no lo sustituya con anterioridad. Tenga en cuenta que la amortiguación no sirve

sólo para tener un viaje más cómodo, sino que de ella depende la estabilidad del automóvil, especialmente cuando, como en viajes de vacaciones, circula a plena carga.

Semestralmente o cada

5.000 kilómetros, conviene realizar una revisión que afecte a una posible pérdida de líquido de los amortiguadores, al estado de las ballestas y de los muelles helicoidales y barras de torsión. En los casos de suspensión hidroneumática, comprobar también el líquido de la misma. En general, puede decirse que cuando la suspensión se endurece, puede ser indicio de que las esferas que realizan la función de amortiguación no se encuentran en buen estado y conviene que las revise un especia-



No olvide

nada de esto

Funcionamiento y repuestos

Funcionamiento y repuestos

Nivel líquido y fosfatación

Estado general y repuesto

Escobillas y nivel líquido

Vida útil, ballestas v muelles

Nivel líquido, alineación y holguras

Líquido, pastillas, zapatas y latiguillos

Estado y vida útil

Nivel

Estado

Regulación

Carga y compresor

Tensión y estado

Limpieza, posición y vida útil

Presión, dibujo y estado general

Nivel, pérdidas, sustitución y filtro

Altura luz y limpieza

Estado y tensión

De los frenos depende buena parte de la seguridad.

#### **FRENOS**

Los frenos son el último sistema de seguridad del vehículo. Del correcto estado de todos sus elementos depende su eficacia y, por tanto, la diferencia entre un accidente y sólo un susto.

Cada 2.000 kilómetros o mensualmente conviene comprobar el nivel del líquido de frenos, así como realizar un cambio del líquido aproximadamente cada 40.000 kilómetros o cada dos años, dado que el mis-

mo puede degradarse. Además, si nota anormalmente duro o blando («esponjoso») el pedal del freno, llévelo a revisión: es síntoma de alguna avería. Los expertos aconsejan, también, utilizar el motor para retener el vehículo, dejando descansar las pastillas de frenos y no calentándolas, ya que perderían eficacia.

Algunos vehículos incorporan un sistema automático que avisa cuando las pastillas de frenos alcanzan un determinado nivel de desgaste, para que sean sustituidas. Si su automóvil no lo posee, revise el desgaste de las mismas y sustitúyalas si es necesario. Recuerde que conforme vayan siendo menos espesas las pastillas, se necesitan más metros para realizar la frenada y que cuando se desgasta totalmente corremos peligro de rayar el disco. Conviene hacer una revisión de este elemento cada seis meses o cada 12.000 kilómetros, aunque las diferentes clases de pastillas (duras, blandas...) pueden tener una duración distinta.

Vigile también el estado de los latiguillos y manguitos del sistema de frenos, no vayan a existir pérdidas de líquido o fallos en el sistema. Por último, compruebe la tensión del cable del freno de mano, especialmente cuando el vehículo lleve mucho tiempo estacionado.

#### LIMPIAPARABRISAS

A través del parabrisas tenemos la visión de la conducción. Su limpieza, especialmente cuando las circunstancias son adversas (atardecer, noche...), es importante para la circulación segura. Por este motivo, an-



Comprobar la dirección, viendo si hay alguna holgura, es siempre una buena medida de precaución.

Vigile las rótulas y las bieletas de la dirección, ya que al estar en contacto con tes. Ordene que le comagua y barro pueden aveprueben el nivel del aceite, riarse con cierta facilidad, y al menos cada seis meses, si compruebe las holguras y su coche lleva una dirección desgaste de los protectores. de rodillo. Si se trata de di-Esta última operación puerección asistida, vigile el nide hacerse durante el camvel del líquido una vez al bio de aceite, ya que estas mes. Y si es de piñón o de piezas están a la vista cuancremallera, añada una vez do el vehículo se halla leal año grasa consistente en vantado. los engrasadores de la di-

Si la dirección está anormalmente dura o produce ruidos, lleve inmediatamente el automóvil al taller y encargue una revisión a fondo. Otra prueba de que la dirección tiene algún fallo es un desgaste excesivo o no uniforme de los neumáticos. (En general, si no se trata de una mala presión en el neumático, un desgaste anormal y no uniforme suele deberse al mal reglaje de los ángulos de convergencia-divergencia de la dirección.)

Haga tres pruebas más con su dirección: primera, gire el volante de forma suave con movimiento de vaivén; si detecta holguras, lleve el coche al taller; segunda, gire el volante hacia cualquiera de los lados (derecha o izquierda); si cuando este giro supere los 30 grados aún no se han movido las ruedas motrices, es muy probable que existan holguras peligrosas, haga una revisión; y, tercera, realice un giro completo de volante lentamente y observe si se produce algún «salto»; si nota la dirección dura o algún «salto», diríjase a un taller especializado.

#### **CARBURADOR O BOMBA**



En función del equipo que lleve el automóvil

(carburador o inyección), realizar una puesta a punto, o incluso limpieza si fuera necesario, le evitará esos molestos «tirones». También meiorará el rendimiento general del motor y recobrará potencia en su vehículo. Además, reducirá la emisión de gases contaminantes.

#### BUJIAS

El sistema de encendido y la correcta carburación dependen directamente de la chispa que produzcan las bujías. Por tanto, la potencia se resentirá si las bujías no se encuentran en perfecto estado e igualmente lo hará el consumo. Una sencilla comprobación visual le bastará para saber si están «perladas» o con una distancia incorrec-



Sustituya las bujías si es preciso. De ellas dependen potencia y consumo.

ta entre electrodos. En ambos casos, sustitúvalas por otras de iguales características a las especificadas por el constructor. Las molestias que puede causar una bujía en mal estado no son graves, pero pueden evitarse fácilmente cambiándola, para lo que llevar un juego de bujías no es desaconsejable.

#### **TAQUES**



permitir el paso de la canti-

dad justa de aire al cilindro para que se produzca la explosión, así como de desalojar los gases sobrantes tras ella.

Si están bien regulados, el rendimiento y consumo del auto mejorarán.

ninguna avería grave, sí pue-

de convertir un viaje en algo

bastante molesto. Y como la

comprobación es rápida y

En la mayoría de los casos

se trata de agua simple y

pura, aunque algunos mode-

los utilizan aceite como ele-

dependemos, pues, para evi-

tar el otrora tan temido «ca-

Dos son las comprobacio-

nes que debemos realizar: la

primera, observar durante

algún tiempo que no se pro-

duzcan pérdidas de líquido o

bajones en el nivel del mis-

mo. En caso de que se pro-

duzcan, podrían estar daña-

dos los manguitos o algún

otro elemento, por lo que

conviene realizar una revi-

sión. En segundo lugar, an-

Si el vaso de expansión ha

perdido líquido, debe añadirse

barata, merece la pena.

Aunque su

incorrecta re-

gulación no

produzca

#### CORREAS

así, rellénelo.



tes de emprender el viaje

comprobar que el nivel del

líquido en el vaso de expan-

sión esté situado entre los lí-

mites de máximo y mínimo

que van marcados; si no es

Unas correas en buen estado

mento refrigerante. En cualquiera de los casos, la misión es la misma: eliminar el calor producido por el funcionamiento del motor. De él

La correa del generadoralternador es la encargada de que la batería se recargue adecuadamente durante la circulación. Si la batería no se recarga, es señal de que esta correa de transmisión entre cigüeñal y generador está falta de tensión o en mal estado. Revisela en un taller especializado.

#### **PLATINOS**

LIQUIDO

lentón».

REFRIGERANTE



evitan siempre algunos sustos.

Dos son las correas fundamentales a controlar: ventilación y generador-alterna-En las correas de ventila-

ción —que se encargan de conectar bomba de agua, generador y ventilador, si el vehículo no posee un electroventilador-, realizar una inspección ocular para comprobar su estado: que no tengan ni picaduras, ni estén desgastadas o deshilachadas. Presione con los dedos y compruebe también la tensión de las mismas (deben encontrarse bien tirantes). Estas dos comprobaciones y la eventual sustitución de las correas si no están bien le evitarán el susto del «calentón». Además, llevar alguna correa de repuesto puede sacarle de un apuro.



Estos son los elementos que permiten «respirar» al

motor, ya que se encargan de

#### DIRECCION

lizarlo.

La dirección es un elemento de seguridad del vehículo de tal importancia que cualquier problema conviene solucionarlo inmediatamente con un especialista (taller). En este elemento es fundamental que todos los ángulos que configuran la geometría de la dirección estén perfectamente equilibrados con los restan-

tes de em-

rección.

prender el viaje

hay que compro-

bar varios elemen-

tos. En primer lugar,

el funcionamiento del

motor del limpiaparabri-

El estado de las escobillas

sas durante todo el recorri-

debe ser bueno y tocar el

cristal durante todo el re-

corrido (a veces, al pasar

por túneles de lavado auto-

mático se doblan y dejan

zonas sin limpiar). Por últi-

mo, vigile el nivel del líqui-

do del limpiaparabrisas, ya

que durante el viaje (espe-

cialmente en verano) la acu-

mulación de suciedad e in-

sectos puede obligarle a uti-

do de éste.



Los niños var mucho más seguros en los asientos traseros

#### BATERIA

El arranque y el funcionamiento de todas las luces dependen de la capacidad de la batería para ofrecer energía. Si se trata de una batería con mantenimiento, las operaciones son bien sencillas: por un lado, comprobar que el líquido de la misma se encuentre en torno a un centímetro por encima de las placas; si no cubre esta medida, rellenar los vasos preferentemente con agua destilada.

Por otro lado, evitar que los bornes (positivo y negativo) se sulfaten, reponiendo la capa de vaselina o grasa que suelen mantener por encima de ellos. En



caso de que | que éste se sustituya cada

caso de que se hayan sulfatado, raspar ese polvillo y reponer la capa de grasa protectora. En este sentido, hay que tener mayor cuidado con la batería si el viaje tiene un destino cercano al mar, donde las baterías sufren especialmente.

#### **FILTRO DEL AIRE**

La combustión necesita aire, y cuanto

más limpio, mejor. Esa es la misión encomendada al filtro del aire; y, de cumplirla correctamente, será mejor el funcionamiento del motor. La vida útil de un filtro suele estimarse en torno a los 10.000 kilómetros, aunque puede ser menor si la circulación habitual se produce por carreteras con polvo.

La sustitución del filtro del aire es bastante sencilla y con aflojar un par de tornillos suele bastar.

No obstante, los filtros suelen tener dos posiciones de la toma de aire, para verano e invierno; debemos colocar el filtro en posición correspondiente al verano (suele estar bastante bien indicado mediante pictogramas).

#### **ACEITE MOTOR**

¿Cuánto tiempo hace que cambió el aceite del motor? Los fabricantes de automóviles recomiendan

que éste se sustituya cada 5.000 kilómetros. El aceite es el encargado de lubricar las piezas que rozan en el motor, por lo que no conviene jugárnosla con él. Si ya ha realizado los kilómetros indicados para su cambio, hágalo, pero tenga en cuenta que se trata de una sustancia contaminante: no la tire en cualquier lado, porque al final el perjudicado sería usted.

También conviene observar el lugar donde aparcamos el coche y ver si al retirarlo quedan manchas de aceite. En caso de que las encuentre o de que observe pérdidas o consumo excesivo, llévelo a revisión.

Por último, compruebe el nivel del aceite en el depósito y trate de que se encuentre entre los niveles máximo y mínimo indicados.

#### **MANGUITOS**

Una revisión de los manguitos —esos tubos de goma que conducen líquidos (por ejemplo, de refrigeración) de unas piezas a otras— puede evitarnos un susto en carretera. Una junta floja o una pieza picada o rajada por el uso o la temperatura podrían provocar una pérdida de líquido y una avería en el automóvil.

Su sustitución a tiempo no impide, además, que llevemos algún manguito de recambio por si el problema surge, de repente, en carretera

#### CABLEADO



Ya puestos, tampoco está de sobra echar

una ojeada al sistema de cableado eléctrico. Cualquier pellizco en un cable o una doblez puede tener la culpa de un mal contacto o, incluso, de la detención del vehículo. A veces, la grasa, el polvo, la humedad y el tiempo producen estos efectos sobre los cables. Ante cualquier cable en mal estado, acuda a un especialista para que se lo cambie.

#### FILTRO DEL ACEITE



Este elemento tiene como obieto eli-

minar las impurezas del aceite y mantener la vida útil del mismo, al evitar su degradación. Normalmente, la vida media de un filtro suele situarse en torno a los 10.000 kilómetros, aunque se acorta en el caso de circular por carreteras polvorientas.

Calcule si ha llegado el momento de la sustitución y acuda a un taller, ya que el cambio «a mano limpia» es difícil.

#### AIRE ACONDICIONADO



Este es el período del año en el que este

elemento entra en funcionamiento. Llévelo a un taller especializado para ver si la carga de gas es correcta o si el compresor necesita alguna puesta a punto, no vaya a llevarse una sorpresa el día que vaya a usarlo, en especial si no ha realizado las operaciones de mantenimiento durante el invierno.

#### Preparar el viaje

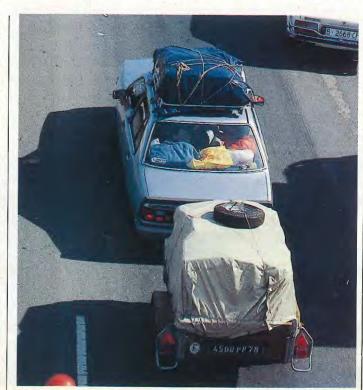
## Todas las precauciones son pocas

¿Ya tiene el coche a punto? Usted mismo y el propio viaje que va a realizar en busca de un merecido descanso deben ser objeto de una cuidadosa preparación. La improvisación, los nervios y las prisas podrían jugarle una mala pasada.



Si tiene que comer antes o durante el viaje, hágalo de forma muy ligera y sin ingerir bebidas alcohólicas.

SI que comience por elegir su lugar de destino y reserve con tiempo su hotel, apartamento, etcétera, para no añadir más tensión a la última hora. Por la misma razón, es conveniente planificar el itinerario para evitar las previsibles aglomeraciones, algo para lo que puede recibir alguna ayuda: Como en años anteriores, la Dirección General de Tráfico pone a su disposición un teléfono (900 123 505), en el que desde el Centro de Información y Regulación de Asistencia Mecánica y Sanitaria le informarán, de forma personalizada, de los momentos más adecuados para realizar el viaje (días, horario, etcétera), los itinerarios más rápidos, posibles desvíos, puntos de asistencia mecánica v sanitaria, zonas de descanso, etcétera.



El coche, a plena carga, tiene unas reacciones mucho más lentas.

Procure elaborar una lista de objetos que no debe olvidar y compruébela antes de arrancar. Încluya en ella la documentación personal y la del vehículo, gafas de sol o graduadas si le son necesarias, repuesto de las mismas, así como otros necesarios para el coche como correas bombillas, etcétera. Si va a viajar a un país extranjero, infórmese en la embajada correspondiente de la documentación y otros requisitos necesarios.

Antes de iniciar el viaje es muy conveniente que haya descansado adecuadamente. El cansancio disminuye los reflejos y predispone al accidente. Y si durante el viaje nota la fatiga, no dude en detenerse en una buena sombra del camino a reponer fuerzas o, de ser posible, cédale el puesto de conductor a otra persona.

Uno de los momentos más críticos de los prolegómenos del viaie es realizar el «milagro» de acomodar en la escasa capacidad de nuestro maletero toda una serie de artilugios inútiles junto con el equipaje necesario. En cualquier caso, procure distribuir la carga y el peso por igual en ambos lados del vehículo para no perjudicar la estabilidad del mismo. Si no hay más remedio que utilizar la baca, adopte la misma precaución y no coloque prendas y objetos en la bandeia posterior que impidan la visibilidad.

Hay que tener cuidado con los niños, que deberán ir en los asientos posteriores, a ser posible acompañados por una persona mayor; no obstante, insístales en que procuren no distraer al conductor con juegos o gritos, pues un sobresalto puede resultar muy peligroso. Si lleva algún animal



Deje en casa

superfluas».

las «cosas

una reacción brusca o que resbalen sobre el pedal.

Si antes de partir, o durante el viaje, tiene que realizar alguna comida, procure que la alimentación sea suficiente pero no copiosa, pues podría dar lugar a la aparición prematura de síntomas de pesadez y somnolencia. Para acompañarlas tome zumos, frutas y abundante agua y evite, en cambio, bebidas excitantes como té, café o cualquier refresco con cafeína. Pero, sobre todo, no ingiera bebidas alcohólicas, pues de sus reflejos depende no sólo su seguridad, sino la de su familia v la de los demás usuarios de la carretera.

Durante el viaje, recuerde que las reacciones de su coche, a plena carga, son más lentas de lo habitual y, por ejemplo, que invertirá más tiempo en realizar un adelantamiento. Considere, además, que probablemente está circulando por carreteras que no le son familiares.

Preste atención y mantenga la distancia de seguridad, especialmente cuando circule en caravana. Y no se distraiga consultando el mapa durante la marcha; que lo haga algún acompañante. O deténgase para hacerlo usted mismo.

Cuando llegue a su destino, descanse, pero no baje la guardia en sus cortos desplazamientos diarios, circunstancia en la que se producen gran parte de los accidentes mortales. Y no olvide que, para que sus vacaciones sean totalmente completas, ha de regresar felizmente a su casa.



Desde el aire se apoyan las tareas de vigilancia y control de la Guardia Civil de Tráfico.

El helicóptero es el sistema más rápido para atender a las víctimas de un accidente de tráfico



Los helicópteros, el mejor apoyo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

Control y auxilio desde el aire

Alrededor de 6.700 agentes, pertenecientes a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, se encargarán de regular el tráfico durante la operación especial preparada por la Dirección General de Tráfico, cuyo objetivo principal es garantizar la seguridad en nuestras carreteras en los meses de julio a septiembre, en los que está previsto un considerable incremento del número de vehículos circulando, debido a los desplazamientos que realizamos para llegar a nuestro lugar de vacaciones.

A misión principal de estos agentes será la de regular el tráfico, sin abandonar los controles de velocidad y alcoholemia. Además, en las fechas clave (29 de junio-1 de julio, 12 de ulio-16 de julio, 24 de julio-28 de julio, 31 de julio-1 de agosto, 14 de agosto-18 de agosto, 30 de agosto-1 de septiembre y 13 de septiembre-16 de septiembre) estos

agentes se ocuparán de gestionar los itinerarios alternativos, reducir los segundos carriles y carriles de vehículos lentos; regular e instalar conos en los finales de las autovías, así como carriles reversibles y adicionales.

Toda esta labor estará apoyada por el servicio de helicópteros dependientes de la DGT. En total se contará con diez unidades. De ellas, seis

#### SERVICIOS REALIZADOS POR EL HELICOPTERO SANITARIO

Desde el 21 de enero, poco antes de la firma del acuerdo entre todas las partes responsables del servicio y por el que se consiguió que sus salidas fueran diarias, el helicóptero sanitario de la Comunidad de Madrid ha realizado los siguientes servicios entre los meses de enero v abril.

ENERO: (Desde el 21 de este mes misiones diarias).

25 salidas.

13 heridos atendidos.

8 heridos trasladados. 14 horas y 15 minutos de

FEBRERO:

84 salidas.

51 heridos atendidos.

21 heridos trasladados.

44 horas y 40 minutos de

MARZO:

95 salidas.

84 heridos atendidos.

35 heridos trasladados.

58 horas y 25 minutos de vuelo.

ABRIL:

117 salidas.

89 heridos atendidos.

28 heridos trasladados.

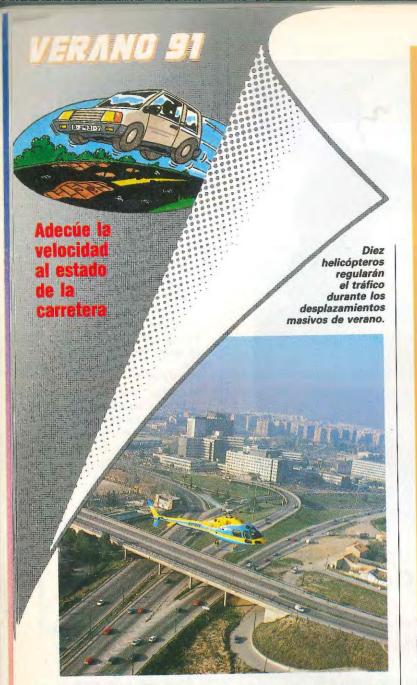
67 horas y 10 minutos de

serán destacadas a la zona mediterránea: un helicóptero para Huelva y Cádiz, otro en Málaga, hasta Almería: uno más entre Alicante y Murcia; otro cubrirá las provincias de Valencia y Castellón y con dos contará Barcelona: uno recorrerá la zona hasta Tarragona y el otro abarcará hasta Gerona.

Por su parte, la Comunidad de Madrid contará con cuatro helicópteros, uno de ellos de los denominados sanitarios, que además de cumplir las misiones ordinarias de control y vigilancia, está dotado con personal sanitario (un médico y un ATS) y material adecuado.

Igualmente, se tiene previsto que Barcelona pueda contar con este servicio sanitario si se firma el acuerdo





—ya muy adelantado— entre la Generalidad de Cataluña, UNESPA, Cruz Roja y DGT. En este mismo sentido se está trabajando en Valencia y Málaga, donde también existe la posibilidad de que en el verano esté listo este servicio.

Para los responsables de helicópteros, su misión es eminentemente preventiva, porque su presencia es notoria y sirve de recordatorio a los conductores.

La DGT, que está potenciando este servicio, les encargará intensificar su presencia en los lugares más peligrosos, allí donde la infraestructura viaria se vea desbordada. Asimismo, utilizarán la megafonía exterior para advertir a los conductores de los obstáculos con los que se van

a encontrar y de la problemática que presenta la vía por la que circulan, porque son muchos los conductores que desconocerán la carretera que recorren y sus peligros.

En estos momentos la plantilla del servicio de helicópteros está compuesta por 17 pilotos, 17 mecánicos, cinco fotógrafos y un ingeniero aeronáutico.

aeronáutico.

Se tiene previsto que durante este año se realicen unas 6.500 misiones, lo que supone un considerable incremento, que no es posible traducir en cifras, porque hasta el pasado año se venían cuantificando las horas de vuelo desarrolladas, pero no las misiones.

Mercedes LOPEZ
Fotos: GARROTE y RUBIO



## 900 123 505, servicio de información de la DGT

## Antes de salir, llame

Antes de ponerse en marcha camino de su lugar de vacaciones es importante, ya sabe, hacer una revisión exhaustiva de su vehículo. Aun así —ojalá no le ocurra—, puede que le surja un imprevisto y necesite «tirar» de teléfono. Puede, incluso, que aún no tenga muy claro cuál es el itinerario más corto a seguir, si la ruta elegida por usted está en obras o a qué hora del día

viajará más tranquilo. Para disipar éstas y otras dudas, la Dirección General de Tráfico pone a su disposición un teléfono de llamada gratuita, donde recibirá una atención personalizada. Se trata del 900 123 505, que funciona las veinticuatro horas del día, los siete días de la semana. A través de este servicio usted podrá disponer de asistencia mecánica o sanitaria, saber

Elegir el mejor itinerario antes de partir o conocer las obras en la ruta elegida son informaciones que pueden obtenerse en el teléfono gratuito de Tráfico.

dónde está la gasolinera más cercana al sitio donde se encuentra o solicitar una grúa en caso de avería. Existen, además, otros organismos, públicos y privados, que también disponen de un servicio de información o asistencia: es el caso de Tele-Ruta -perteneciente al Ministerio de Obras Públicas y Transportes—, ADA, el RACE y la mayor parte de los fabricantes de automóviles. A continuación le anotamos algunos de los teléfonos que pueden serle útiles.

#### Teléfonos de interés

• Dirección General de Tráfico: 900 123 505.

• Tele-Ruta: (91) 535 22 22.

• ADA: 900 10 08 99.

• RACE: (91) 593 33 33.

• RACC: (93) 200 07 55.

• AHSA: (91) 259 46 05 / 3 / 2.

• DYA: (91) 437 80 00.

• Europe Assistence: (91) 597 21 25.

• Mondial Assistence: (91) 441 33 44.

• Alfa Romeo: 900 10 10 06.

• BMW: 900 10 04 82.

• Citroën: (91) 519 13 14.

Fiat: (91) 519 16 16.Ford: 900 145 145.

• Ford: 900 143 143. • Lancia: (91) 519 10 22.

Lancia: (91) 313 10 22.
Mercedes-Benz: (91) 441 41 77.

• Renault: (91) 556 39 99.

• Seat, Audi: 900 11 22 22.

• Volkswagen: 900 13 65 24.

• Peugeot-Talbot, Opel y Mazda tienen concertados sus servicios de asistencia con Europa Assistence: (91) 597 21 25, y Mitsubishi con Mondial Assistence: (91) 441 33 44.

\* Con excepción de DYA —que por su carácter voluntario «funciona» sólo fuera del horario laboral, es decir tardes-noches y fines de semana—, en el resto de los teléfonos le atenderán durante las veinticuatro horas



14

## gram soma concurso

En este cuadro de letras se encuentran VEINTITRES consejos y recomendaciones de la Dirección General de Tráfico, que podrá leer 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 frases. Con las letras sobrantes también podrá leer el principio de la novela «El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha».



		,	-				zanjore	J GO II	a ivid	ncna»	*								- 1																							
N	E	N	U	N	C	0	M	E	R	C	0	N	E	X	C	E	S	0	P	R	0	D	U	C	E	S	0	M	N	0	L	E	N	C	1	A	L	U	G	A	R	L
E	0	D	E	L	A	M	A	N	C	H	A	P	R	E	C	A	U	C	1	0	N	E	N	L	0	S	T	R	A	Υ	E	C	T	0	S	C	0	R	T	0	S	0
U	D	0	E	C	U	Y	0	N	A	N	I	L	0	S	A	G	E	D	0	T		S	0	P	E	D	L	E	E	R	U	P	A	0	N	0	M	В	R	L	J	S
M	E	N	L	0	Q	U	1	E	0	Н	C	E	R	E	D	L	1	R	R	A		L	E	R	0	P	E	L	U	C	R	1	C	R	0	A	P	C	0	0	R	N
A	D	A	R	٧	M	E	N	C	U	1	D	A	D	0	C	0	N	C	1	C	-	1	S	T	A	S	Υ	P	E	A	T	0	N	E	S	0	L	Н	C	Н	A	1
T	M	R	U	C	1	H	0	T	1	E	M	P	C	0	N	T	R	0	L	E	3	U	٧	E	L	0	C	1	D	A	D	0	Q	U	E	P	A	0	V	0	Р	Ñ
1	1	E	V	1	A	D	U	N	Н	1	D	A	C	L									5			I GO H	Pro.	G	0	D	E	L	0	S	A	D	N	E	L	C	0	0
C	A	S	N	Z	A	E	E	N	A	S	T	Н	1	L							5		5		"	2	直至	L	E	R	0	A	D	R	A	L	1	R	G	L	N	S
0	A	P	A	N	T	.1	G	E	U	A	E	R.	0	C							话			15			CLECK	1	N	F	L	A	E	C	A	0	F	Υ	G	A	G	S
S	A	E	L	G	0	C	0	R	L	A	R	E	D	0												D		R	U	N	A	E	0	S	L	L	1	A	D	1	A	1
E	E	Т	A	L	G	0	M	A	P	C	S	V	A	C			7						A. A.	N. Oak				A	Q	U	N	E	Т	С	A	R	Q	N	E	E	S	F
N	R	E	0	S	A	L	P	U	1	C	A	0	N	L	1	)T		H						1			1	A	S	E	M	R	A	S	N	0	U	C	Н	N	F	M
В	E	L	S	D	U	E	N	L	0	S	Υ	S	Q	U			17 h				V				1			E	L	В	A	R	A	N	T	0	E	S	1	0	E	Р
U	0	A	S	S	A	T	В	A	D	0	S	L	C	A								4				N		S	N	V	T	E	.1	A	S	1	S	0	S	C	1	R
F	V	S	1	E	0	R	N	E	S	A	L	G	U	0	N	P	A	L	0	М	P	V	0	D	E	A	T	Ñ	E	A	D	1	D	U	R	A	11	1	0	0	C	n
N	S	S	C	0	M	P	R	U	E	В	E	F	R	E	N	0	S	Υ	D	1			-	C	1	0	N	S	D	0	M	1	N	G	0	S	V	C	0	D	ı	D
E		E	X	C	E	S	0	D	E	E	Q	U	1	P	A	J	E	E	S	М					P	S	1	U	M	1	A	N		A	S	T	1	R	E		NI.	E
S	S	Ñ	P	A	R	T	E	S	D	E	S	U	A	D	A	G	E	L	L	E	1		-	-	Н	A	N	U	E	1	1	F	0	N	Н		Α			A	N	
T	E	A	N	D	A	E		R	E	S	0	T	N	E	1	M	A	T	N	A	-				S	0	1	E	1	J	AI N		0			A	A	C		D	1	T
	E	A		1	A	C	M	- 25	N	T	E	N	G	A	1	A	D	1	S	T	-		C		A	D	E		-	C	N	U	N	A	S	T	J	0	D	1	U	R
A		L	L	11	A				A	V	E	R	u		1			E		A	+				-		-+	-	E	G	U	R	NI NI	D	A	D	E	0	N	U	R	A
D	C	E	L	U	0	A	N	S					A	F	0	Q	U		L	E	5		-			-		D	E	L	0	S	N	E	U	M	A	T	1	C	0	S
0	0	S	E	R	G	E	R	L	E	E	U	Q	A	S	0	R	G	1	L	-	1	1	A	M	A	D	1	A	L	Y	0	D	E	V	E	L	A	R	T	E	N	STOP

a los demás coches. Mantenga la distanci de segurida

Casi uno de cada cuatro muertos y la quinta parte de los siniestros se producen en verano

## en vacaciones

presencia del turismo veraniego añade más riesgo a la

Uno de cada cinco accidentes mortales se produce en los meses veraniegos de julio y agosto y se cobran la vida de casi la cuarta parte de las víctimas mortales registradas durante todo el año. Además, según las estadísticas de los dos últimos veranos, la tercera parte de los conductores presuntamente responsables tenían entre dieciocho y veinticinco años, y en igual porcentaje los accidentes mortales se produjeron entre las cero horas y las siete de la mañana.

A mayor parte de los españoles toman sus vacaciones anuales en los meses de julio y agosto, lo que, añadido a las visitas turísticas de los extranjeros y el tránsito masivo de emigrantes portugueses y marroquíes desde distintos países europeos, hace que nuestras carreteras registren índices muy elevados de circulación.

La propia lógica hace suponer que los accidentes han de ser más numerosos que en el resto del año, algo que los propios datos estadísticos se encargan de confirmar. Mientras que la media mensual de accidentes mortales y de muertes en el verano de 1990 fueron de 505,5 y de 643, respectivamente, en el resto del año se registraron unas medias de 391 accidentes y 465 muertos. O, lo que es lo mismo, uno de cada cinco accidentes mortales tiene lugar en verano, período en el que fallece casi la cuarta parte de las víctimas del tráfico de todo el año.

En cuanto a las causas de los accidentes, variaron sustancialmente del verano del 89 al del 90. Mientras que





Las ambulancias se mueven más en las vacaciones.

	Núm. a	ccidentes	Mu	ertos	Herid.	graves	Herid. leves			
Tipo carretera	1989 JulAg.	1990 JulAg.	1989 JulAg.	1990 JulAg.	1989 JulAg.	1990 JulAg.	1989 JulAg.	1990 JulAg		
Autopista	89	82	125	114	82	90	97	77		
Autovía	2	0	2	0	0	0	0	0		
Nacional	545	462	721	623	475	410	345	311		
Comarcal	187	173	212	211	121	128	106	82		
Local	290	263	330	304	203	140	132	125		
Camino vecinal	18	23	20	25	4	13	4	10		
Otras	8	8	9	9	1	1	4	11		
Total	1.139	1.011	1.419	1.286	886	782	688	616		

en el verano del 89 fue la distracción del conductor, seguida de la velocidad inadecuada y de la invasión de la izquierda el origen de los siniestros mortales, en el siguiente verano, la velocidad inadecuada pasó al primer lugar, seguida de la distracción y de las maniobras antirreglamentarias.

#### Peligro junto al mar

Las carreteras donde se registran más accidentes v mayor número de muertos son las nacionales, seguidas de las locales y comarcales. Sin embargo, en las provincias costeras, lugar de veraneo de las dos terceras partes de los españoles, se registran más de la mitad de los accidentes mortales y de los muertos. Y en este en-

torno playero, también más de la mitad de los accidentes tienen lugar en carreteras de segundo orden, en viajes cortos de familias que ya están asentadas en un lugar y se desplazan a la playa, al restaurante de moda o a tomar unas copas. Son los que «bajan la guardia» tras un viaje largo en el que han extremado las precauciones.

Un dato curioso del verano es que la tercera parte de los accidentes tienen lugar entre las cero horas y las siete de la mañana, v en ellos la presencia del alcohol no es inusual. También se confirma la participación de los jóvenes, entre los dieciocho y los veinticinco años, en estos accidentes. Algo que en el resto del año se localiza puntualmente en los fines de semana.

Tramo horario	% accid.	% muertos	% H. graves	% H. leve
00.00-06.59	32	31	31	31
07.00-13.59	27	28	28	28
14.00-19.59	26	26	26	25
20.00-24.00	15	15	15	16
Гotal	100	100	100	100

#### LA EDAD EN LOS CONDUCTORES ACCIDENTADOS

Tramo de edad	% conductores presuntos responsables	% Otros conductores implicados	
Desconocida	3,26	4,28	
Menos de 18	3,15	1,42	
18-25	33,33	21,35	
26-30	14,00	15,07	
31-50	18,69	23,64	
51-60	20,85	29,42	
Más de 60	6,68	4,78	

#### Riesgos de corto recorrido

Entre el 70 y el 80 por una actitud vigilante y 100 de los accidentes se producen en la misma provincia donde está matriculado el coche, según la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la DGT. Un análisis de datos estadísticos en el que se tienen en cuenta, entre otros, el nivel de ocupación del vehículo, los tramos horarios, así como un estudio minucioso de un centenar de accidentes en los que tan sólo en dos casos no eran viajes improvisados y cortos, permiten considerar que la mayoría de los siniestros tienen lugar en trayectos cortos.

No obstante, todos los veranos suelen darse dos o tres casos en los que toda una familia que se dirige o regresa del lugar de veraneo no llega a su destino. Pero son más raros, y a ello contribuye la propia mentalización del conductor, que pone su coche a punto, evita tomar alcohol, descansa previamente y mantiene cuencias.

preventiva.

En cambio, sí son frecuentes los accidentes en un breve recorrido de 2 ó 3 kilómetros, en los que el conductor no está mentalizado con la posibilidad de riesgo; no se preocupa del estado del coche, de ponerse el cinturón, del alcohol que ha podido ingerir tras una copiosa comida o cena e. incluso, si ha estado o va a la playa, conduce con chanclas, un peligroso calzado informal que puede engancharse en cualquiera de los pedales e impedir una frenada a tiempo y eficaz. Por último, los días en-

tre semana de los veranos se registran muchos accidentes de madrugada de jóvenes que se desplazan con vehículos de matrícula distinta de la provincia en la que se encuentran a causa de ese relajamiento de la vigilancia —lo que se conoce como bajar la guardia-, que siempre acarrea fatales conse-

**TIPOS DE ACCIDENTES** 178 52 98 83 2 240 Colisiones frontales 60 92 86 Colisiones laterales Colisiones frontolaterales Colisiones por alcance Colisiones múltiples 58 166 161 144 67 Colisiones (otros tipos) Atropellos 111 176 145 50 42 14 Salidas de la vía con choque Salidas vía con vuelco Salidas vía con despeñamiento 47 15 Salidas de la vía Vuelcos Otros tipos Total 1.139



Los trayectos cortos, en el lugar de veraneo, registran un preocupa te número de accidentes.



En cuanto a la tipología de los accidentes mortales del verano, de los 1.011 producidos en 1990, en los que se registraron 1.419 muertos, 782 heridos graves y 616 heridos leves, 178 fueron colisiones frontales, seguidos por 176 salidas de la vía, 145 salidas con vuelco, 111 atropellos, 98 colisiones fronto-laterales y 83 colisiones por alcance. Comparativamente, en el

mes de agosto se producen más accidentes y víctimas que en el de julio. Concretamente, en julio de 1990 se registraron 477 accidentes mortales, con 589 muertos y 367 heridos graves, mientras que en agosto el número de accidentes se incrementó en 57, el de muertos en 108 y el de heridos gra-

ves en 48.

No obstante, la accidentalidad veraniega ha sufrido una evolución favorable respecto a 1989, de tal forma que el número de accidentes se redujo en un 11,23 por 100, el de muertos en un 9,37 por 100 y el de heridos graves en un 11,73 por 100.

J. Ignacio RODRIGUEZ

	1989	1990
Velocidad inadecuada	236	232
Maniobra antirreglamentaria	109	103
Invasión izquierda	220	161
No guardar distancias	5	7
Irrupción vehículo	64	71
Distracción conductor	293	207
Somnolencia	27	72
Posible enfermedad	4	11
Alcoholemia	9	9
Irrupción peatón	131	85
Irrupción de un animal	1	1
Avería mecánica	12	11
Calzada en obras	1	(
Condiciones climatológicas	2	(
Otras causas	25	41
Total	1.139	1.01

## Si choca con un extranjero...



UE hacer cuando uno sufre un accidente «contra» un vehículo éxtranjero, ya sea en España, ya cuando salimos fuera de nuestras fronteras? La pregunta será considerada poco menos que retórica por muchos, pero lo cierto es que en un país como España, que recibe cerca de 51 millones de visitantes por carretera y cuyos ciudadanos salen al extranjero en un número cercano a 21,7 millones, no se puede pensar que se trate de algo tan raro. La prueba es que se producen anualmente en torno a 15.000 incidentes con vehículos extranjeros implicados; de ellos, la mitad se producen en nuestro país. Sea en España o fuera de ella, los pasos a seguir son muy similares. En primer lugar, tomar el máximo número de datos posibles del vehículo contrario: marca, color, modelo, fecha del accidente, etcétera; en este sentido, resulta conveniente llevar la Carta Verde, ya que se trata de un documento unificado en toda Europa y, por tanto, en las mismas casi-

llas que en nuestra copia se

encuentre un dato, aparecerá el mismo dato del vehículo contrario.

Segundo, si es posible, utilizar la Declaración Amistosa de Accidentes, ampliamente implantada en toda Europa.

Tercero, informar rápidamente del siniestro a nuestra compañía de seguros. Aquí es donde surge la variación. Si es el español quien se encuentra en el extranjero, el «parte» habrá que darlo en donde la Carta Verde indique, según el país donde suceda el accidente. Si es en España, de la forma habitual a nuestra aseguradora.

Pero si se trata de un peatón o alguien que no tiene cubierta por su póliza la reclamación de daños (no todas la cubren), se puede acudir a OFESAU-TO (teléfono (91) 446 03 00), que tramita gratuitamente esta reclamación y el asesoramiento, así como la localización en 32 países del responsable (si es que éste, por cualquier circunstancia, no ha dejado sus datos) o de su compañía aseguradora.

J. M. MENENDEZ

#### Portugueses y magrebíes, en tránsito por España

## La travesía del peligro



La circunvalación de Burgos se convierte en días y horas punta en una ratonera para los automovilistas.

Durante la última semana de julio y los primeros días de agosto, una larga y somnolienta caravana formada por varios miles de vehículos abarrotados por emigrantes portugueses y magrebíes añadirá atasco, y probablemente riesgo, a la salida masiva del turismo nacional que busca el solaz veraniego. Por su parte, la DGT tiene a punto, como en años anteriores, una serie de áreas de descanso que jalonan el itinerario de estos emigrantes, para que su paso por nuestro territorio, desde distintos puntos de Europa, sea más llevadero y, sobre todo, más seguro.

L retrato robot de los emigrantes portugueses y magrebies que se encuentran trabajando en distintos países europeos y aprovechan las vacaciones veraniegas para pasar una corta temporada en sus países de origen es



A pesar de las prisas, siempre encuentran el momento para cumplir con sus creencias religiosas.

bien significativo: Realizan casi de un tirón todo el recorrido, sin apenas descanso, en vehículos vieios e inseguros, abarrotados de viajeros y de equipaje; tienen un nivel cultural muy bajo, sobre todo en el caso de los norteafricanos, y tienen muy poca experiencia en la conducción (muchos de ellos alquilan el vehículo para realizar el viaje); a la fatiga, como principal dificultad, se añade su desconocimiento de nuestra lengua y de la carretera, o incluso la desconfianza; suelen viajar en grupos cuyos vehículos se pegan unos a otros y ejecutan exactamente las mismas maniobras, al mismo tiempo, que el coche guía que les precede.

#### Las fechas

La operación tránsito, en el viaje de ida, se efectuará entre el 28 de junio y el 8 de agosto, mientras que el regreso se espera que se efectúe, de forma más escalonada, entre el 7 de agosto y el 2 de septiembre. No obstante, los días más conflictivos serán los más próximos al paso del mes de julio al de agosto.

El itinerario principal de estos viajeros estacionales por España comienza en la frontera de Irún, y poco después, en Oyarzun, encuentran un puesto de información atendido por la

#### ACCIDENTES CON IMPLICACION DE CIUDADANOS PORTUGUESES Y MAGREBIES (Del 28 de junio al 3 de septiembre de 1990)

	Portugueses			Magrebies		
	1989	1990	%	1989	1990	%
N.º accidentes	177	120	-32,20	236	153	-35,16
Muertos	34	15	-55,88	21	7	-66,99
Heridos graves	95	53	-44,21	68	75	10,29
Heridos leves	165	130	-21,21	222	210	-5,40



DGT. La caravana de emigrantes rueda por la carretera N-I, en la que, a la altura de la localidad burgalesa de Briviesca, disponen de un área de descanso, con toda clase de servicios. Poco después, en la circunvalación de Burgos, es previsible que se formen grandes retenciones. Aquí, los norteafricanos seguirán por la N-I, así como parte de los portugueses. Estos ciones, para unirse en Quintana del Puente al grueso de los portugueses que tomarán la N-620 en Burgos.

Ya en la provincia de Palencia, se esperan retenciones en Magaz, v más adelante, en Torquemada, existe un área de descanso para portugueses. Siguiendo la misma ruta hay otras áreas en Tordesillas (Valladolid) y Santa Cristina (Zamora), e igualmente son previsibles las retenciones en Valladolid, Salamanca, Ciudad Rodrigo y Fuentes de Oñoro.

En la denominada ruta de los marroquíes (N-I y N-IV), las dificultades pueden aparecer en el puerto

Las áreas de descanso de la DGT, una invitación al reposo después de centenares de kilómetros ininterrumpidos.

de Somosierra, Buitrago y La Cabrera, donde, además, hay un área de descanso. En cambio, una vez pasado Madrid no se prevén conflictos de tráfico hasta La Carolina, debido a que la carretera está desdoblada. A partir de aquí existen varios tramos desdoblados hasta Algeciras, por lo que los finales de estos tramos. que se convierten en un solo carril, serán lugares de atasco. Valdepeñas, en Ciudad Real; Villafranca, en Córdoba, y El Cuadrejón, en Cádiz, cuentan con áreas de descanso.

#### Areas de descanso

Precisamente, la DGT está ultimando una serie de obras de acondicionamiento v meiora en estas áreas que sirvieron de descanso durante el verano pasado a casi medio millón de conductores. Todas las áreas portuguesas contarán con intérpretes de esa nacionalidad, mientras que el INEM, mediante los gobiernos civiles, suministrará intérpretes de lengua árabe, o, en su caso, francesa, en Oyarzun, Briviesca, La Cabrera, Valdepeñas y Villafranca. Además, la DGT ha dotado a estas áreas, como responsable de la operación tránsito, de una serie de avudantes técnicos sanitarios. Incluso ha puesto a disposición de Protección Civil a tres de estos profesionales para que atiendan en Algeciras a los emigrantes que esperan para embarcarse en la denominada «operación paso del Estrecho».

Desde el 28 de junio y el 3 de septiembre, período de la campaña anterior, se produjeron 273 accidentes, en los que se vieron involucrados emigrantes portugueses y marroquíes, con 22 muertos, 128 heridos graves y 340 leves. Un balance muy esperanzador si se compara con los 413 accidentes v 55 muertos del año anterior.

J. Ignacio RODRIGUEZ



## Uno de cada dos españoles utiliza el vehículo para desplazarse

Estamos en capilla. Falta muy poco moda o nos decidimos a recorrer para que llegue el verano y, con él, las esperadas vacaciones. La familia se reúne y comenta los posibles padres, nos vamos a la plava de vacaciones estivales.

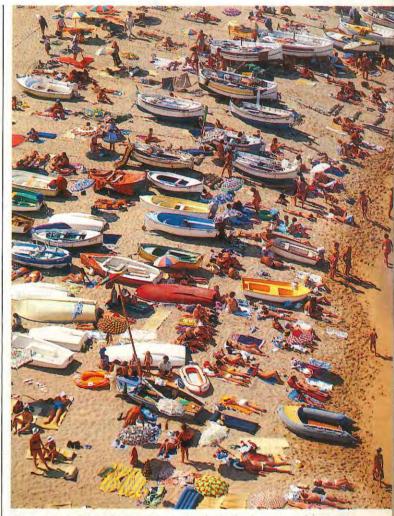
tierras lejanas? Un estudio de la Secretaría General de Turismo, titulado «Las vacaciones de los lugares de destino: ¿Nos mantenemos españoles en 1990», ha analizado las fieles al pueblecito de nuestros preferencias de los españoles en sus

LGO más de la mitad de los españoles realizó al menos un viaje de vacaciones durante 1990, siendo agosto el mes que, con diferencia (41,1 por 100), contó con mayor número de turistas, según se desprende del estudio elaborado por la Secretaría General de Turismo, «Las vacaciones de los españoles en 1990», en el que se analizan las preferencias y diversos aspectos de los viajes que realizamos entre el 1 de octubre de 1989 y la misma fecha de 1990.

Asimismo, de los datos de este informe se deduce que primordialmente los españoles encuestados eligieron como punto de destino de sus vacaciones un lugar de España, ya que sólo un 19 por 100 prefirió viajar a algún país extranjero.

#### Casi siempre, la playa

Siguiendo el estudio de la Secretaría General de Turismo, podemos afirmar que el lugar ideal para disfrutar del merecido descanso estival es, para los españoles, la playa, destino del 61,2 por 100 de los veraneantes, con un claro predominio de la costa mediterránea. Las comunidades autónomas de Valencia v Andalucía se disputan el primer puesto, seguidas muy de cerca por Cataluña y se configuran, por tanto,



Levante y la Costa Brava siguen siendo de los lugares más atractivos para el turismo

el disfrute del ocio y del tiempo libre.

También es en este litoral costero donde se encuentra la provincia que acogió a un mayor número de visitantes: Alicante (9,1 por 100), en la que Benidorm fue la localidad turística por excelencia, al ser elegida por el 3,2 por 100 de los veranean-

como las zonas ideales para | tes. A continuación, Balerares, Murcia, Cantabria, Málaga y Gerona aparecen como principales focos de atracción.

> Por el contrario, La Rioia, con sólo un 0.3 por 100 de visitantes, fue la comunidad autónoma que menos turistas recibió, y Alava, la provincia que los españoles consideran menos atractiva



para pasar sus vacaciones: fue escogida por el 0,2 por 100 de los españoles que decidieron

Entre los que prefirieron salir al extranjero, Europa fue su destino principal v nuestros vecinos franceses v portugueses a los que más visitamos. Aunque también hubo quien se decidió por países mucho más lejanos a la hora de traspasar las fronteras: Estados Unidos (4,9 por 100), Marruecos (2,3 por 100) e incluso la exótica China (0,5 por 100) figuran entre los sueños realizados por algunos elegi-

#### El interior, más viajero

De los datos del estudio también se desprende que el hábitat de residencia influve bastante en el comportamiento del viajero. Así, el 67,9 por 100 de los españoles que salieron de vacaciones residían en poblaciones de más de 500.000 habitantes, siendo la Comunidad Autónoma de Madrid la que destaca entre todas, con un 76,3 por 100 de residentes que se desplazaron durante el verano. Por provincias, fue Vizcaya la que reflejó un mayor flujo de salidas, con el 81,7 por 100. Y otro dato muy importante: son los habitantes de las provincias que no tienen costas los que más viajan. El 58.2 por 100 de los turistas vive en el interior.

Otro de los aspectos incluidos en el estudio es el de la planificación del viaje. Lo normal es que improvisemos bastante y organicemos el viaje por nuestra cuenta, porque apenas el 17 por 100 de los españoles uti-

LAS CIUDADES

MAS VISITADAS

3,6

5,5

4,3

4,4

2,8

2,1

4,4

2,5

2,6

2,9

4,4

4,5

3,4

2,5

2,7

3,9

3,8

Provincia

**Asturias** 

Baleares

Barcelona

Cantabria

Castellón

Gerona

Granada

Huesca

Madrid

Málaga

Murcia

Palmas (Las)

Sta. Cruz Tenerife

Pontevedra

Tarragona

Valencia

Coruña (La)

agencia de viajes. El hotel. el parador o el apartahotel, iunto con la casa de familiares y amigos, son los alojamientos favoritos de los escuva duración media es de quince días.

Para desplazarse en estos viajes, uno de cada dos es-

pañoles en estas vacaciones,

DONDE VAMOS	
Comunidad	%
Andalucía	15,4
Aragón	4,1
Asturias (Principado de)	3,6
Baleares (islas)	5,5
Canarias	6,1
Cantabria	4,4
Castilla-La Mancha	6,1
Castilla-León	3,6
Cataluña	13,9
Comunidad Valenciana	15,7
Extremadura	2,9
Galicia	6,6
Madrid (Comunidad de)	2,9
Murcia (Región de)	4,5
Navarra (Com. Foral de)	0,9
País Vasco	2,5
Rioja (La)	0,3
No indican	1,0
Total	100.0

pañoles utiliza el automóvil, lizó los servicios de una disminuvendo mucho los porcentajes de los partidarios del avión, tren y auque más detalladamente es analizada en el estudio es el

DONDE VAMOS		
Comunidad	%	
Andalucía	15,4	
Aragón	4,1	
Asturias (Principado de)	3,6	
Baleares (islas)	5,5	
Canarias	6,1	
Cantabria	4,4	
Castilla-La Mancha	6,1	
Castilla-León	3,6	
Cataluña	13,9	
Comunidad Valenciana	15,7	
Extremadura	2,9	
Galicia	6,6	
Madrid (Comunidad de)	2,9	
Murcia (Región de)	4,5	
Navarra (Com. Foral de)	0,9	
País Vasco	2,5	
Rioja (La)	0,3	
No indican	1,0	
Total	100,0	

## **MEDIDAS PARA LAS ZONAS CON MAS PROBLEMAS**

#### BARCELONA

#### DIAS Y HORAS DE MAYOR INTENSIDAD DE TRAFICO

AUTOPISTAS: A-2, A-7, A-17 v A-19

NACIONALES: N-II y N-340 COMARCALES: C-246 y C-251 Estas carreteras son conflictivas

- 28 de junio y 31 de julio. - 1, 14, 15 y 25 de agosto.
- 1 de sentiembre.

#### **PUNTOS CONFLICTIVOS**

A-19:

Barcelona-Montgat. Domingos y festivos, mañana y tarde, y primeras horas de lunes.

Conexión con N-II (Cinturón del Litoral), dirección Tarragona.

Incorporación de la N-340 a la A-2 en Molins de Rei.

Peaie de Granollers. Tramo Sant Celoni-Hostalric. Tramo Vendrell-Vilafranca-Geli-

N-340:

Tramo Puente Molins de Rei-Cervelló

Travesía de Vilafranca y Santa Margarida i els Monios.

BARCELONA Y ZONA DE INFLUENCI

A-7 N-340

N-II (Norte): Travesía de El Masnou (Cruce carretera de Alella)

Travesía de Mataró, Arenys de Mar v Calella. C-246:

Tramo Castelldefels-Sitges (Costas de Garraf).

Travesía de Cubelles.

N-II (Sur):

Travesía de Martorell

#### MEDIDAS ESPECIALES DE CIRCULACION

A) RESTRICCIONES A LA CIR-CULACION (Resoluciones de la DGT de 1 de febrero de 1991 y 2 de julio de 1979).

B) ITINERARIOS ALTERNATI-VOS:

 COSTA BRAVA: Itinerario recomendado A-7. Itinerario alternativo N-II. Itinerario alternativo C-251, GE-600.

 COSTA DORADA: Itinerario recomendado A-7 Itinerario alternativo N-340. SITGES, VILANOVA, CUBE-

Itinerario recomendado C-246. Itinerario alternativo A-7 y C-244 (obras).

TRAFICO TARRAGONA-GF-

A-7 por Papiol-Mollet, sin nece-

sidad de entrar en Barcelona ciudad TRAFICO BARCELONA-LERI-

Itinerario recomendado A-2 Itinerario alternativo N-II.

C) OTRAS MEDIDAS DE OR-DENACION:

SALIDA

#### A-2/A-7.

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

#### A-17:

Carril adicional entre la Meridiana-p.k. 7,800 (festivos y sábados por la mañana, viernes y vísperas de festivos por la tarde).

#### N-II (Norte):

Se colocarán en el tramo comprendido entre Montgat y Calella para conseguir dos carriles permanentes los viernes por la tarde y festivos y vísperas por la mañana. C-246:

Un carril adicional Barcelona p.k. 18 (vísperas y festivos por la ma-

#### A-19:

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

**OBRAS** 

RETORNO:

#### A-2/A-7:

Un carril Martorell-Molins de Rei

dos carriles Molins de Rei-Barcelona (festivos por la tarde)

#### A-17:

Un carril desde p.k. 7.800 a la avenida Meridiana (festivos por la

#### N-II (Norte):

Conos para conseguir dos carriles Calella y Montgat (festivos por C-246:

Un carril adicional entre el p.k. 19 v el p.k. 5 (festivos por la tarde) N-II (Sur):

Conos para conseguir dos carri-les entre Martorell y Cuatro Caminos (festivos por la tarde). A-19:

Carril adicional desde Montgat a la C/ Prim (Barcelona), festivos por la tarde. Viaducto de Mataró, sentido único, si el tráfico lo requiere.

#### MADRID

#### **MEDIDAS ESPECIALES**

#### N-I (Madrid-Irún)

Desvíos provisionales por obras, con limitación de velocidad, del p.k. 13,300 al 14,800, sentido Madrid, y del p.k. 13,300 al 13,800, sentido Burgos.

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

En el final de la autovía, en La Cabrera, se podrá habilitar un carril adicional, debidamente señalizado.

#### N-II (Madrid-La Junquera)

#### N-III (Madrid-Valencia)

Se podrá habilitar un segundo carril de circulación de salida, desde el p.k. 20,800 (nudo semafórico) hasta Arganda (p.k. 25,800) por el arcén, debidamente señalizado para

Entre los p.k. 40 y 25,800 se podrá habilitar el arcén debidamente señalizado, quedando expresamente prohibida la circulación por arcén, en cualquier otro tramo de esta carretera.

En la salida a los vehículos con destino Morata de Tajuña y Chinchón, se desaconseia el uso de la N-III (hasta Arganda) y C-300, así como la N-III (hasta Ciempozuelos), recomendándose que lo hagan por la M-301 (San Martín de la Vega y

#### que los españoles desarrollan durante este período de evasión. Visitar las catedrales y monumentos de la zona, junto con la relajación de los baños de sol y agua, los tranquilos paseos y la lectura de algún libro, se configuran como las mejores propuestas para los españoles. Además, no se olvidan de compartir con sus amigos, mediante postales y cartas, los encantos de su lugar de veraneo y, por supuesto, duermen la siesta. Y también realizan algún deporte, prefiriendo el foo-

Otra de las cuestiones

capítulo de las actividades

Acudir a ferias y fiestas típicas, ir a comer a los restaurantes y salir de compras, igualmente, acaparan preferentemente este tiempo de «deserción de las obligaciones cotidianas».

ting, la natación, el tenis y

el montañismo.

Mercedes LOPEZ



N-IV (Madrid-Cá-

Desvíos provisionales por obras, con limitación de velocidad, del p.k. 16 al 17.100, en ambos sentidos.

:Precaución

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

#### N-V (Madrid-Badajoz)

Se podrán adoptar las siguientes medidas:

Cortes intermitentes de circulación al flujo de sentido contrario, en las travesías de Valmoiado. Santa Cruz de Retamar y Quismondo, con el fin de reducir en lo posible las retenciones que se puedan producir.

A los vehículos procedentes o

**ESTEPONA** 

N-340 Cádiz

MARBELLA

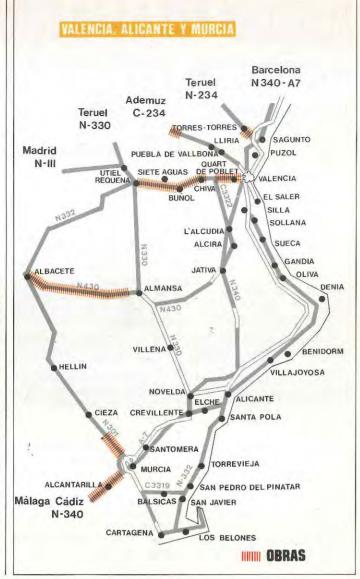
con destino Brunete y San Martín de Valdeiglesias, se les desaconseia la utilización de la M-501, que atraviesa Villaviciosa de Odón, recomendándoseles que circulen por la M-511 hasta Boadilla del Monte v Brunete, para salir a la M-501

#### N-VI (Madrid-La Coruña)

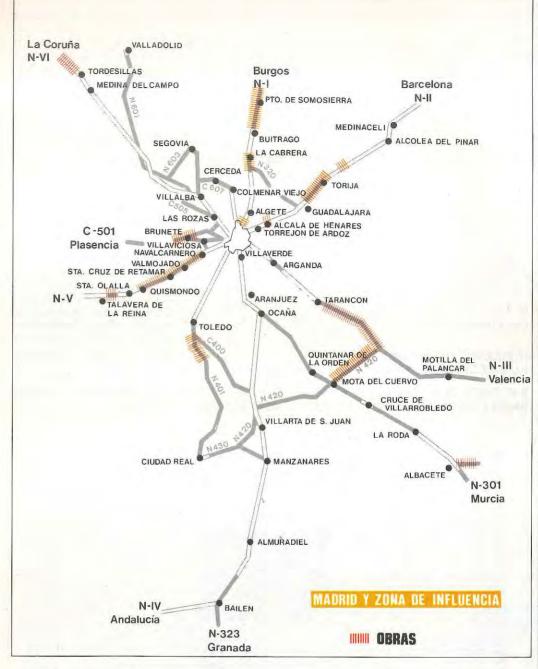
Se podrán adoptar las siguientes medidas:

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

Prohibir el giro a la izquierda a los vehículos procedentes de la carretera de Castilla con destino a la







calle de La Osa Mayor (Aravaca), limitación que no regirá para las líneas regulares de transporte colectivo de viaieros.

En la operación retorno podrá habilitarse un carril adicional de entrada a Madrid, que iniciándose en Las Rozas (p.k. 20,400) o Torrelodones (p.k. 30,200), conducirá directamente hasta Madrid (Puerta de Hierro), sin posibilidades de salidas intermedias.

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

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

#### MALAGA

#### **MEDIDAS ESPECIALES** N-340 (sector occidental) (Málaga-Cádiz)

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

Los problemas de congestión que puedan plantearse en los accesos a

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

El cruce de la Azucarera quedará cerrado al tráfico para los vehículos que pretenden girar a la derecha hacia Torremolinos. Estos vehículos incorporarse a la N-340. Los giros y cambios de sentido en el cruce de La Colina quedarán prohibidos, debiendo efectuarse en el cruce de acceso a Playamar.

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

En caso necesario se efectuará la regulación manual de los semáforos por parte de los agentes de vigilancia de tráfico.

#### N-331 (Málaga-Puerto de Las Pedrizas)

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

#### VALENCIA

#### **MEDIDAS ESPECIALES**

Medidas especiales de ordenación con conos, para incrementar la capacidad de la vía, en las siguientes carreteras:

#### V-15 (autopista de «El Saler»)

Todos los domingos y días festivos de los meses de junio, julio, agosto y septiembre. De 9 a 14 horas, se colocará ordenación con conos para obtener un tercer carril de salida de Valencia hacia las playas desde el p.k. 3,500 de la autopista hasta el final de la misma en el p.k. 10.500. Ordenación que se complementa con la:

#### VP-1041 (carretera de El Saler)

Sentido único de salida de Valencia hacia las playas de nueve a catorce horas de los domingos y festivos de los mismos meses, en el tramo comprendido entre el p.k. deberán utilizar la Ronda Oeste para 8,800 (entronque con la V-15) y el



ca, C-330, Cúllar de Baza, N-342, Baza y Granada-Málaga.

#### ITINERARIOS ALTERNATIVOS PARA EVITAR RETENCIONES

N-III. Tráfico desde Madrid a Gandía y Cullera (zona playas) Madrid por N-III hasta Chiva; en esta población tomar la C-3322 hacia Turís, Real de Montroy, Carlet, L'Alcudia de Carlet, Alzira, Tavernes de Valldigna y N-332.

Este itinerario, que sirve igualmente para el regreso, permite evitar el conflicto tramo Chiva-Valencia, y las travesías de Sueca y Sollana

#### N-332. Travesías de Sollana, Sueca, Gandía y Oliva

Para evitar retenciones en estas travesías se recomienda utilizar la autopista de peaje A-7, especialmente días punta.

También pueden salvarse las travesías de Sollana y Sueca utilizando el itinerario N-332 hasta el enlace con la C-3320, y por esta carretera seguir hacia Almusafes, Algemesí, Alzira y Tavernes de Valldigna a la N-332.

#### Ruta Valencia-Albacete

Antes de tomar la carretera de Albacete (N-340) se producen retenciones en el carril derecho de la Pista de Silla. Los conductores que se encuentren con esta retención deben abandonar el carril derecho, no tomar la N-340 al final de la Pista de Silla, sino seguir de frente por la travesía de Silla para buscar la carretera C-3320, teniendo entonces dos opciones:

- a) Dirigirse inmediatamente a la N-340 a través de la carretera de la FORD.
- b) Seguir la ruta Alzira-Alberique.

#### N-234. Travesía de Torres-Torres

Para evitar los atascos que con toda seguridad se producen en esta travesía, se recomienda, en senido de entrada a Valencia, tomar un poco antes de dicha localidad la carretera que conduce a Serra y Náquera, siguiendo luego hacia Masamagrell, para tomar el bypass antes de llegar a esta localidad.

Este itinerario también es recomendable para la salida de Valencia.

#### 

#### INTINERARIOS ALTERNATIVOS «RUTAS LARGAS»

necesidades).

Carretera N-III

cia Madrid, entre el p.k. 335,700 al p.k. 327,800 de siete a diez horas.

Fines de semana, festivos y operaciones especiales; se colocará doble carril entre Valencia y el Portillo de Buñol (sentido alternativo según

Todos los días laborales, doble carril de salida de Valancia ha-

p.k. 16 (Parador Luis

A) 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 carretera N-IV.

B) Tráfico desde Valencia con destino a Andalucía Oriental:

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

II. Valencia por N-332, N-340 Sur y N-340 hasta Fuente la Higuera, Caudete, Yecla, Jumilla, C-3314, Venta del Olivo, Calasparra, Carava-

#### **SOLUCION A LA GRAN SOPA CONCURSO**

Consejos y recomendaciones: «Anuncie los adelantamientos», «Circule por el carril derecho», «El coche, a punto», «Comer con exceso produce somnolencia», «Compruebe frenos y dirección», «Controle su velocidad», «Cuidado con los ciclistas y peatones», «Cuidado con el alcohol», «El exceso de equipaje es malo», «La ida, más peligrosa que el regreso», «Mantenga la distancia de seguridad», «Neumáticos en buen estado», «Los niños siempre detrás», «No apure el depósito de la gasolina», «No fije una hora de llegada», «No olvide el casco», «Ojo con las travesías», «Pare en el stop», «Planifique su viaje», «Póngase el cintu-

rón», «Precaución en los trayectos cortos», «Respete las señales» y «Verifique la presión de los neumáticos».

Letras sobrantes: «En un lugar de La Mancha, de cuyo nombre no quiero acordarme, no ha mucho tiempo que vivía un hidalgo de los de lanza en astillero, adarga antigua, rocín flaco y galgo corredor. Una olla de algo más vaca que carnero, salpicón las más noches, duelos y quebrantos los sábados, lentejas los viernes, algún palomino de añadidura los domingos, consumían las tres partes de su hacienda. El resto della concluían sayo de velarte.»



Y recuerde. sobre todo. que lo más **importante** es volver

Cuatro factores decisivos en la seguridad vial

La velocidad, el cinturón, el alcohol y el casco en el caso de las motocicletas juegan un papel importantísimo en la seguridad vial. El exceso de velocidad es la causa de muchos accidentes; el alcohol está presente en buena parte de los siniestros de la carretera; el cinturón salva no pocas vidas, ocurrida la colisión, y el casco reduce a la mitad las posibilidades de perecer para los conductores de las dos ruedas. Estos son unos mínimos argumentos para aconsejarle en estas fechas moderar la velocidad, no beber si se va a conducir, utilizar siempre el cinturón de seguridad y colocarse el casco si va a viajar en moto.



Un choque contra una pared a 100 km/h. equivale a una caída libre desde un edificio de 12

#### La velocidad que más mata

casi la mitad de los muertos que originan tienen su causa en el exceso de velocidad, lo que ha llevado a la rotunda afirmación de muchos expertos: la velocidad mata.

Uno de ellos, el especialista galo Michel Roche, lo explicaba en unos términos muy gráficos: «Se calcula fácilmente que una detención brutal contra una pared, cuando se rueda a 20 km/h., equivale a una caída en vertical del vehículo desde una altura de 1,60 metros; si multiplicamos la velocidad por cinco, es decir, si se rueda a 100 km/h., será como si el coche

Cerca del 38 por 100 de los accidentes y cayera desde un edificio de 12 pisos, con lo que la violencia del choque se ha multiplicado ¡por veinticinco!».

Las distancias de reacción y de frenado también aumentan con la velocidad. Así, a 100 km/h. recorremos unos 20 metros desde que percibimos el obstáculo y comenzamos a frenar, y otros 80 más hasta que el vehículo se detiene. Algo así como el espacio que hay entre portería y portería de un campo de fútbol. Amoldar la velocidad a las circunstancias del tráfico parece ser la única forma de tener las leves de la Física bajo control.

#### Casco: Doblar la seguridad

El casco reduce a la mitad el riesgo de resultar muerto en un accidente de tráfico, tanto para los conductores y pasajeros de motocicletas como para quienes conducen ciclomotores. Y es que las lesiones más graves, las que producen la muerte, están localizadas en siete de cada diez víctimas mortales en la cabeza. En el caso de los pasajeros, las lesiones en la zona más frágil del ser humano se elevan al 77 por 100, mientras que en los conductores de ciclomotores las heridas en la cabeza que originan la muerte aún registran mayor porcentaje.

Sin duda, el menor uso del casco por parte de los pasajeros y la no obligatoriedad en el caso de los ciclomotores origina el aumento de víctimas mortales entre estos usuarios por lesiones en la cabeza. En este sentido, la DGT va a establecer su uso obligado, tanto para ciclomotores como para toda cla-



En siete de cada diez víctimas mortales, las lesiones se localizan en la cabeza y el casco reduce a la mitad ese riesgo.

se de motocicletas, en carretera y en zona urbana. Algo que ya es efectivo en todos los países europeos de nuestro entorno, excepto en Italia. Ouizá así sea posible, al menos, reducir la elevada cifra de víctimas de los usuarios de las dos ruedas: 525 muertos, 7.348 heridos graves v 12.271 leves en 1990.

## El peligroso influjo del alcohol

Se calcula que el alcohol está detrás de entre el 30 v el 50 por 100 de los accidentes, y está demostrado que es rigurosamente incompatible con la conducción.

Con una tasa de 0,2 gramos de alcohol en sangre, el 20 por 100 de los conductores acusan una cierta disminución de reflejos y el riesgo de accidente mortal se multiplica por 1,45. Hasta 0,5 —límite máximo permitido por varios países y hacia el que tiende la CEE— va se aprecian de forma incorrecta las distancias y las velocidades, por lo que el riesgo de provocar un accidente mortal se multiplica por 2,53.

Naturalmente, los efectos del alcohol no son iguales en todas la personas, pero, en general, hasta una tasa de 0,8 - que es la máxima permitida en España - la euforia es grande y se alargan los tiempos de reacción del conductor, mientras que el riesgo ya se multiplica por 4,42. Hasta 1,5 de tasa de alcoholemia, la embriaguez se pone ya de manifiesto y la conducción es claramente peligrosa ya que el riesgo se multiplica por 16. A partir de ese nivel, el coeficiente multiplicador del riesgo mor-



Los efectos del alcohol no son iguales en todas las personas. pero se calcula que está presente entre el 30 y el 40 por 100 de

tal es ya de 60, y cuando se alcanza una tasa superior a 3 gramos de alcohol en sangre, se produce la práctica imposibilidad física de conducir mientras que a partir de 5, se entra en coma etílico.

#### **Abróchese** a la vida

El cinturón de seguridad. que pronto será también obligatorio en los asientos traseros y en ciudad, reducen casi tres veces el riesgo de resultar muerto.

Gerondeau, experto francés en seguridad vial, realiza una estremecedora desorientación de un choque, a una velocidad de 80 km/h., en el que los pasajeros no lleven abrochado el cinturón: «Los ocupantes continuarán desplazándose a 80 km/h. dentro del habitáculo; 39 milésimas de segundo después del choque. el conductor será provectado 15 centímetros hacia adelante, junto con su asiento; a las 44 milésimas, romperá el volante con el tórax; a las 50, la deceleración hará que todos los ocupantes sean impulsados con una fuerza de 80 veces su



El uso del cinturón reduce casi tres veces el riesgo de resultar

propio peso; a los 68, el chófer se aplastará con una fuerza de nueve toneladas sobre el salpicadero; a las 92, su cabeza chocará contra el parabrisas, al mismo tiempo que la del pasajero delantero, que saldrá despedido mortalmente herido. Una décima de segundo después del accidente, el conductor -frenado por el

volante- rebotará, va muerto, hacia el interior del coche. A las 110 milésimas, el coche retrocederá ligeramente; a las 113, el pasajero sentado tras el conductor llegará a su altura y le dará un nuevo golpe, al tiempo que él se hiere mortalmente. En menos de dos décimas de segundo, todo habrá terminado».

Este suplemento ha sido elaborado por la redacción de la revista TRAFICO y va incluido en su número 67, correspondiente al mes de junio de 1991.

Director: Jesús SORIA.

Redacción: Mercedes LOPEZ, Juan Manuel MENENDEZ, José Ignacio RODRIGUEZ y Juana SANCHEZ.

Fotografía: Miguel GARROTE, José RUBIO e IMAGE BANK.

iseño: José Bélamo. Mapas: Charo LAIZ. Dibujos: SEBASTIÁN. Humor: PABLO. Información de Carreteras: Consejería Técnica de Circulación (DGT)

Lestruse Provinciales de Tráfico.

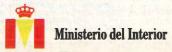


## SENTIDO UNICO: EL SENTIDO COMUN

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.





# Ahora sí que puedes contestar: La rueda girará más deprisa en la bicicleta ¿Cuántas vueltas dará por cada pedalada completa? ¿En qué bicicleta dará una sola vuelta la rueda por cada giro completo de los pedales? ¿Por qué? ¿Qué conclusión puedes sacar?

ESTÁ BIEN ESTO DE LA CADENA Y LOSPINONES

SI, YASABENOS COMO SE MUEVE UNA "BICI".

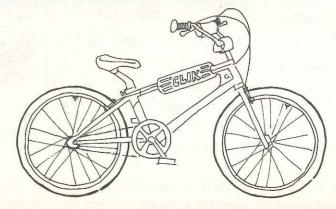




¿Cómo funcionan los frenos? Qué pregunta más tonta. ¡Pues pulsando la palanca! Pero, ¿qué ocurre a partir de este momento?

Antes de continuar, subraya el nombre y da color azul a las partes de la «bici» que se utilizan para frenar.

- 1. CUADRO
- 2. MANILLAR
- 3. SILLIN
- PEDAL
   PLATO
- 6. CADENA
- 7. PIÑON
- 8. PALANCA DE FRENO TRASERO



- 9. PALANCA DE FRENO DELANTERO
- 10. ZAPATAS
- CABLE DE FRENO
- 12. LLANTA
- 13. RADIOS
- 14. VALVULA
- 15. CUBIERTA

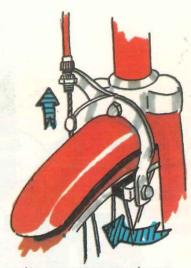
¿Has dado ya color a todos los elementos del freno? Bueno, pues como ves el sistema de frenos es algo más que la PALANCA; también es muy importante el CABLE, que será el que abrirá y cerrará la herradura del FRENO, y sobre todo las ZAPATAS, que presionarán sobre la llanta de la rueda y harán que ésta se detenga. Parece mentira todo lo que pasa cuando pulsamos y después soltamos la palanca del freno. Vamos a repasarlo de nuevo.



El ciclista se ve obligado a frenar. Pulsa la palanca.



Al pulsar la palanca, el cable se tensa y... tira de un extremo de la herradura haciendo que el freno se cierre.



Las zapatas presionan las llantas de la rueda obligándola a disminuir su velocidad y detenerse.

Bueno, pues cuando sueltas la palanca ocurrirá todo lo contrario. Imagínate que vas en tu «bici» y unos peatones están cruzando la calle. Tienes que cederles el paso. Pulsas el freno y una vez que te has detenido lo sueltas.

Explica todo el proceso ordenando con un número las siguientes frases:

.....Los cables de los frenos se tensan.

........... Disminuyes la velocidad y pulsas la palanca del freno.

...... La «bici» se detiene y sueltas la palanca del freno.

............ Unos peatones van a cruzar por un paso señalizado.

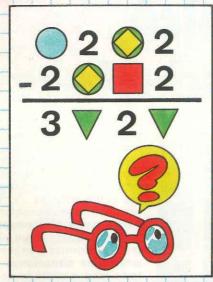
.....La herradura del freno se abre y las zapatas ya no rozan la llanta.

......La herradura del freno se cierra y las zapatas presionan la llanta.

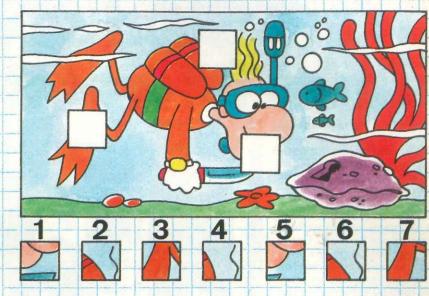
...... Los cables del freno vuelven a su posición normal.

Pasatiempos

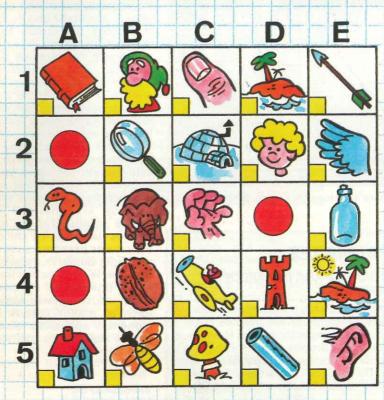
Por Antonio A. ARIAS



calcula. Realiza esta curiosa resta y descubre qué número corresponde a cada símbolo.



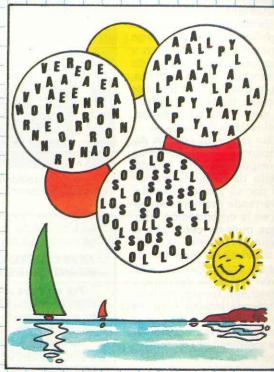
INGENIOSIS. Tres fragmentos del dibujo se han caído y mezclado con otros cuatro ya existentes. ¿Cuáles, entre los numerados, corresponden a los espacios en blanco del dibujo?



CRUCIGRAMA GRAFICO. Con la letra inicial de cada objeto representado en los cuadros, y que deberás escribir en cada cuadrito inferior, obtendrás diversas palabras (entre las que se encuentran TRES nombres propios de mujer y CUATRO propios de varón), cuyas definiciones son las siguientes:

HORIZONTALES. 1: Al revés, nombre propio masculino. 2: Nombre propio de mujer. 3: Primer hijo de Noé. Matrícula de automóvil catalana. 4: Familiarmente, nombre propio femenino. 5: Nombre propio de varón.

VERTICALES. A: Número romano. Consonante. Matrícula de automóvil gallega. B: Nombre propio femenino. C: Nombre propio masculino. D: Al revés, conjunción. Consonantes iguales. E: Nombre propio de varón.



JUEGO DE LETRAS. En estos tres globos, las palabras verano, playa y sol están repetidas varias veces, pero una de las letras está de más. ¿Puedes decir cuál?

- SOLUCIONES

AL JUEGO DE LETRAS: Una L de

AL CALCULA Circulo azul. F = 5; cuadro rojo = 9; vieingulo inventido esmanillo = 1; De esta modo: 5.212 mannos 2.192 igual a 3.020.

AL INGENIOSIS. Corresponde

AL CRUCIGRAMA GRAFICO:
Horizontales: 1. ledif. 2. Lina. 3:
Sem. B. 4. Wait. 5. Casto. Verdcales: A. L. 5. C. B. Elena. C. Dimas.
D: IN. Tt. E: Fabio.

Campeonatos de Parques Infantiles y Ciclomotor

## Basauri se volcó con los futuros conductores

ERCA de un centenar de chavales, pertenecientes a 34 equipos de parques infantiles de tráfico y 11 de ciclomotor, se dieron cita en los campeonatos de ambas especialidades, celebradas del 9 al 11 de mayo en la localidad vizcaína de Basauri. Como en otras ediciones, los jóvenes participantes dejaron en cada una de las tres pruebas todo su esfuerzo y entusiasmo para colocar los emblemas de sus respectivas ciudades entre los primeros puestos. Incluso las condiciones climatológicas -absolutamente adversas horas antes, en las que llovió copiosamente— quisieron sumarse a la celebración y el aqua apenas hizo acto de presencia en esta jornada, con lo que las dos pruebas prácticas pudieron realizarse, como estaba previsto, en el recinto del parque.

Para que esta edición del campeonato fuera un éxito, los responsables del Ayuntamiento de Basauri, presididos por su alcalde, estuvieron en todo momento volcados en la organización, apoyados muy de cerca por la Jefatura Provincial de Tráfico de Vizcaya. Mari Llanos Alonso, animadora de educación vial de la Jefatura, v Bienvenido Tomás, monitor del parque infantil -en los que los nervios se dejaron notar en alguna ocasión-, iban y venían constantemente para que nada quedara a la improvisación.

#### **TEORIA Y PRACTICA**

En la calificación final se puntúan tanto los conocimientos teóricos como prácticos de los dos componentes de cada equipo, así como su habilidad sobre la bicicleta o el ciclomotor.



La prueba de habilidad sobre el ciclomotor es una de las que más expectación despierta.

#### **PALMARES**

#### XXVII CAMPEONATO DE ESPAÑA DE PARQUES INFANTILES DE TRAFICO

Por equipos.—Campeón: Elche; subcampeón: Albacete; tercer clasificado: Alicante. En los puestos cuarto, quinto y sexto quedaron, respectivamente, los equipos de Toledo, Castellón y Córdoba.

Individual.—Campeón: Lorenzo Morales Rivas, de Elche; subcampeón: Daniel Sánchez Verdejo, de Albacete; tercer clasificado: Carlos Márquez Peña, de Córdoba

#### XIII CONCURSO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN CICLOMOTOR

Por equipos.—Campeón: Alicante, subcampeón: Albacete; tercer clasificado: Castellón.

Individual.—Campeón: José Angel Cotillas Castellano, de Albacete; subcampeón: José L. Lara Solera, de Alicante; tercer clasificado: José Zaplana Martínez, de Alicante. Los 250 puntos con que empiezan cada uno de los chicos se ven mermados sucesivamente por cada fallo o infracción cometida. En la prueba teórica, las preguntas sobre señales siempre suponen menos problemas para los chavales, en general, que aquellas que plantean las normas a seguir en diferentes situaciones. En todo caso, v como es de esperar, los aciertos son mucho más numerosos que los errores. «El nivel de conocimientos es muy alto y yo diría, incluso, que mayor este año», comentaba uno de los miembros del jurado tras corregir los tests.

Después, mientras se desarrollaba la parte práctica. los participantes observaban atentos la actuación de sus compañeros para intentar evitar en su momento los fallos que antes habían visto en ellos. Aun así, el número de infracciones se disparó en esta ocasión con respecto al entrenamiento habitual en sus parques de tráfico respectivos: «Por más que intentas tranquilizarlos, los nervios juegan a los chicos muy malas pasadas», asegura Diego Gutiérrez, monitor de Almería, «Yo los he visto, en las pruebas del campeonato, incluso saltarse semáforos en rojo. Y cuando lo comentas con ellos, dicen que ni siguiera los han visto.»

#### VARIEDAD DE SITUACIONES

El trazado del circuito, determinado por una serie de controles por donde los chavales deben pasar obligatoriamente, contempla una amplia variedad de situaciones de tráfico: Cruces regulados con y sin semáforo, incorporaciones, pasos sub-



Todos los participantes recorren el circuito tanto en bicicleta como en kart.



A pesar del clima lluvioso, las pruebas pudieron desarrollarse en el recinto del parque como estaba previsto.

terráneos, etcétera, en donde, como es lógico, deben cumplirse todas las normas de circulación.

Las infracciones cometidas se penalizan, según su gravedad, descontando puntos -tres, dos o uno- del total con que cuenta cada participante. Así, no parar en un «stop», no respetar la luz roja del semáforo o saltarse un control se considera una falta grave y «cuesta» tres puntos. Es menos grave, por ejemplo, no hacer reglamentariamente las señales de maniobra, y se penalizan sólo con un punto incidentes como tropezar con los bordillos o colocar incorrectamente los cambios de dirección.

En todo caso, son los agentes municipales —que en este caso no pertenecían a la localidad organizadora para asegurar la imparcialidad—los que valoran «in situ» la actuación de cada uno de los participantes.

Como colofón al esfuerzo de los chavales, una tarde deportiva, en la que el levantador de piedras Iñaki Perurena hizo las delicias de los asistentes antes de saber que el equipo de Elche, con su veterano monitor, Pedro Tenza, se había alzado con la victoria.

Juana SANCHEZ Fotos: José RUBIO (Enviados especiales)

## Evaluación de programas de educación vial

Ahora que nos acercamos al final de curso, es época de evaluaciones, de enjuiciar el trabajo desempeñado a lo largo del año no sólo para ver los fallos, sino también para reflejar los aciertos y el enorme interés puesto en la actividad realizada. También en materia de educación vial conviene hacer una evaluación. Pero, ¿en torno a qué criterios enjuiciamos un programa?

Normalmente suelen ser de dos tipos:

a) Intrínsecos: Cuando el juicio de valor se elabora en función de la coherencia interna de los componentes del programa, de la articulación de éste con los objetivos, etc.

b) Extrínsecos: Cuando se valora el programa a partir de sus efectos, es decir, de su utilidad o eficacia.

Y se suelen distinguir también dos tipos de evaluación, según sea la fase de desarrollo del programa en que la evaluación tiene lugar:

a) Formativa: Cuando la evaluación tiene lugar durante las fases de planificación y puesta en marcha del programa y con ella se detectan y se corrigen fallos (feed-back inicial). Aplicándolo a un programa de educación vial, esta fase tendría en cuenta:

 El análisis del problema.

 La definición adecuada de los objetivos educativos, clase de contenidos y métodos educativos, los agentes mediadores del programa (por ejemplo, padres, profesores, etc.) y los medios.

3. La valoración de la aceptación.

 La comprobación de la consecución de los objetivos conseguidos con el programa.

b) Sumativa: Cuando la evaluación tiene lugar al final del proceso y se utiliza para tomar una decisión última acerca del programa o para llegar a tomar decisiones racionales sobre la continuación o implementación de n programa particular.

Debemos tener siempre en cuenta que aunque toda actividad de educación vial es útil, hay que ir hacia aquellas que tengan como objetivos no sólo incrementar los conocimientos del niño sobre el mundo del tráfico, sino también modificar actitudes y cambiar hábitos inseguros en el uso de las vías públicas.

Carmen BAJO Pedagoga de la DGT

#### Ripollet: memoria de educación vial

El Ayuntamiento de Ripollet (Barcelona) ha editado una memoria en la que quedan reflejadas todas las actividades realizadas en los colegios de la localidad en materia de educación vial durante el curso 89/90. En total, 1.022 alumnos de 5.º y 8.º de E.G.B. —cuyos nombres quedan reflejados en la publicación—, pertenecientes a los veintiséis centros, tanto públicos como privados, han participado en este curso impartido por un agente monitor de la Guardia Urbana, especialmente formado para ello.



#### SUPERCAN y su pandilla

«NOCHE DE MIEDO»























Francisco FRUCTUOSO Dibujos: DELGADO. Guión:





#### SEGURIDAD

Dirección Ruedas Luces NOTA MEDIA: 6.7

NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,2

oledo, primer modelo toadhesión de la empresa lolkswagen, ya es una rea-. Hacer juicios sobre la esriesgo; pero, aun así, heino de los puntos fuertes nte su línea exterior.

po alemán se deja notar en su interior. Tanto el de los distintos elementos rior. Además, los mandos minosos son los mismos o que es sinónimo de canegativos del Seat Tolesobre todo en las plazas idultos viajarán cómodan muchas estrecheces. A ece la nada despreciable tros cúbicos, capaces de el equipaje de una fami-

emergencia. os trasero.

SEGURIDAD Acabado Hahitahilida Confort Dirección Luces Flacticidad **NOTA MEDIA: 8.3** Velocidad punta NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,6 Aceleración

Comentario.—La comercialización de este nuevo modelo en el mercado amplía la oferta de turismos de la clase media-alta en nuestro país. El Seat Toledo ofrece un nuevo estilo, muy distinto a lo que estábamos acostumbrados. Tanto por sus dimensiones como por su línea elegante y aerodinámica, el Toledo resulta un modelo muy atractivo de cara a las familias que necesiten un automóvil versátil. con gran capacidad de carga, pues es éste un punto fuerte del nuevo modelo. Su quinta puerta permite el acceso a un enorme maletero de 550 litros, ampliable al abatir los respaldos posteriores.

La mecánica utilizada proviene del popular modelo Golf de la casa hermana, que tantos éxitos ha cosechado en los últimos años y que ha demostrado una excelente fiabilidad mecánica. El interior ha sido diseñado con un estilo moderno y funcional para proporcionar la máxima comodidad al conductor y sus ocupantes.

#### LO BUENO

- Línea atractiva.
- Maletero grande.
- Comportamiento.

#### LO MALO

- Mecánica ruidosa.
- Plazas traseras pequeñas.
- Rueda de repuesto.

#### **Motor 16**

Estética	-	SEGURIDAD	
Acabado	9		
Habitabilidad	9	Estabilidad	9
Maletero	10	Suspensión	9
Confort	8	Frenos	8
Instrumentación	5	Dirección	8
Equipamiento	8	Ruedas	8
Potencia	8	Luces	9
Elasticidad	8		
Cambio	9	NOTA MEDIA: 8.3	
Velocidad punta	8	NOTA	
Aceleración	8	MEDIA	
Consumo	9	SEGURIDAD: 8.5	

Comentario.-El Seat Toledo GLX 1.8i es un coche hecho a las mil maravillas, muy seguro, fácil de conducir y animado por una mecánica tan alegre como ahorrativa, un automóvil que hace gala de gran espaciosidad interior y de un maletero simplemente prodigioso. La versión Toledo GLX 1.8i ocupa el escalón intermedio de una gama de familiares que da respuesta a las exigencias especiales de los años 90. El Toledo GLX 1.8i, que sale del mercado por un precio próximo a los dos millones de pesetas, llama la atención por la nobleza de su comportamiento, por la eficacia de sus frenos y por el buen trabajo de su dirección, virtudes a destacar en un coche enérgico que acelera de 0 a 100 en 12 seaundos.

El último componente de la oferta Seat tiene que mejorar en algunos aspectos: en lo referente a rumorosidad del motor, algo más alta de lo deseable cuando se rueda con rapidez; en la austeridad de su cuadro de mandos, o en la presencia de ciertos reflejos en el parabrisas, lanzados por el tablero frontal en días de mucho sol.

#### LO BUENO

- Espaciosidad interior y de maletero.
- Facilidad de manejo.
- Consumo.

#### LO MALO

- Rumorosidad mecánica algo elevada.
- Cuadro de mandos demasiado simple.
- Reflejos del tablero frontal en el parabrisas.

#### **CARLOS SAINZ**

## Lecciones de un





La maniobra más peligrosa precisa también suavidad y calma

#### OBSERVACION Y VELOCIDAD, CLAVES DEL ADELANTAMIENTO

OS expertos dicen que el adelantamiento es la maniobra más peligrosa que se realiza durante la conducción. Precisamente porque se trata del momento de máximo peligro -en condiciones normales-, resulta conveniente el consejo de cómo adelanta un campeón del mundo de rallies, como es Carlos Sainz.

Así explica Carlos Sainz la maniobra: «En primer lugar, yo miro; si no viene nadie, aviso el adelantamiento -indico con el intermitente que voy a comenzar la maniobra—; me aseguro de ir con una velocidad de cambio (marcha) lo suficientemente adecuada para comenzar ese adelantamiento con un buen aprovechamiento del motor de mi automóvil, y, entonces, comienzo a adelantar».

Pero en ese momento no ha terminado, ni mucho menos, la maniobra ni el consejo del campeón del mundo de rallies: «Con suavidad, con calma v dejando unos metros de distancia con el coche que circula delante», explica el piloto.

Carlos Sainz critica algunos de los defectos más habituales de algunos conductores al adelantar. Por ejemplo, hay quienes se acercan enormemente al coche que les precede: «No es bueno meterse muy cerca del automóvil que circula delante - explica Carlos Sainz-, porque en tal caso no ves quién viene en sentido contrario y porque, en segundo lugar, el movimiento de salida al carril de la izquierda va a ser brusco, y en todo momento estamos hablando de suavidad». Tampoco le parece correcto adelantar

sin llevar la velocidad v aceleración adecuadas, como algunos conductores, que, por pereza en el cambio de marcha, realizan esta peligrosa maniobra. «Hay que buscar una velocidad de motor - explica el campeónadecuada, que te permita no "quedarte a vivir" en el carril de adelantamiento; es decir, ni superacelerado, ni quien va en quinta y se tira tres horas... Hombre, depende del espacio que haya para adelantar, pero existe un término medio.»

#### LO IMPREVISTO

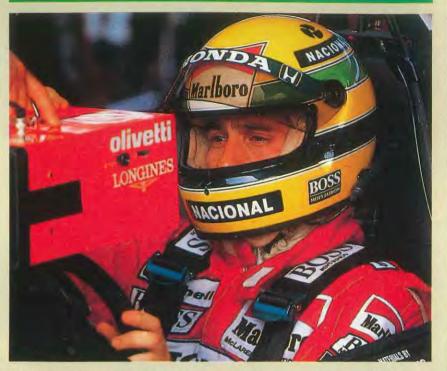
También puede ocurrir que, por haber calculado mal la distancia o la velocidad, o por cualquier circunstancia imprevista, aparezca un vehículo de frente cuando estamos en mitad del adelantamiento. ¿Qué hacer entonces? Carlos Sainz cree que «es una situación que se puede dar, pero que hay que tratar de que no suceda». No obstante, y como regla general, el campeón del mundo de rallies opina que «ante la duda, lo mejor es frenar v volver a meterse detrás del vehículo al que ibas a rebasar. Todo depende de la posición en que estés. Si es al principio de los adelantamientos, hay que quedarse; si es en la mitad, pues también es mejor frenar; pero si es al final de la maniobra, depende de las circunstancias: de la posición del vehículo adelantado, de la velocidad que lleves, de la velocidad del vehículo que viene de frente...».

Existe un grupo de conductores que «avisa» con ráfagas de luces que va a adelantar o sobrepasar a un vehículo. Carlos Sainz opina que puede ser aceptable, aunque no en todos los casos: «Creo que es algo intuitivo -explica el piloto-: tanto con las luces como con el claxon, avisas cuando te da la sensación de que el coche que te precede está indeciso, porque no sabes qué va a hacer; por ejemplo. ves que no ha puesto el intermitente. pero, por cualquier sensación, te da la impresión de que va a salir y entonces le avisas de que lo vas a hacer tú».

En resumen, aunque con otras palabras, Carlos Sainz ha explicado la regla que la DGT ha tratado de popularizar para el adelantamiento: observar, señalizar y efectuar la maniobra. A partir de ahora, ya puede adelantar con la prudencia de un campeón.

Foto: José RUBIO

#### **FORMULA 1**



El brasileño de McLaren también venció en Mónaco

#### SENNA, AVASALLADOR

El Mundial de Fórmula 1 de 1991, al menos en lo que a pilotos se refiere, parece tener resuelto va el título, salvo que todo dé un vuelco de 180 grados. Ayrton Senna lleva 4 de 4. Como en pruebas anteriores, en el GP de Mónaco impuso su mando, que más parece dictadura, y el de su McLaren-Honda. Ya en los entrenamientos logró la «pole-position» y ya no abandonó esa posición hasta que finalizó la carrera. Además. y pese a los esfuerzos de pilotos como Stefano Modena, Patrese y Nigel Mansell, su ventaja iba en aumento.

Lo cierto es que los Ferrari no y Mansell a dúo (6). La diferenson todavía competitivos. Algunos dicen que no son competitivos desde hace diez años, cuando el desaparecido Giles Villeneuve ganó en Mónaco. De hecho, en la carrera de 1991 los Ferrari sólo pudieron ser tercero (Jean Alesi) y quinto (Alain Prost). Hoy por hoy, como quedó bastante patente en Mónaco, sólo los Williams pueden plantar cara al dominio de ton Senna es que se convierta en McLaren-Honda. O podrían, si a los mandos del McLaren no estu- dad del motociclismo frente a la viera Ayrton Senna.

El dominio absoluto de Ayrton Senna se refleia perfectamente en las clasificaciones de pilotos y constructores. Así, los pilotos están encabezados por Senna, con 40 puntos; seguido de Prost (11 puntos), Berger (10) y Patrese

cia, como puede observarse, es

En el Mundial de Constructores. lo mismo: dominio aplastante de los McLaren, que figuran al frente de la clasificación con 50 puntos. seguidos de lejos por Ferrari (16), Williams (12), Benetton (9) y Tyrrell y BMS, ambos con 5 puntos.

Lo malo de este dominio de Ayraburrido. De hecho, la competitivi-F-1 en los últimos tiempos (de cara a televisión y sponsors) ha estado, precisamente, en la abundancia de pilotos que figuraban en las primeras posiciones: en la igualdad. Algo que desde hace años no existe con McLaren y Senna en plan domiPresidente de Unespa

#### MANSILLA, **PARTIDARIO DE** MEDIDAS QUE **ESTIMULEN LA PRUDENCIA**

Félix Mansilla, presidente de Unespa, la patronal del seguro, se mostró partidario de toda medida que pueda estimular la prudencia de los conductores en el transcurso de las jornadas de la Semana del Seguro, celebrada a mediados del pasado mes en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Madrid.

«Es una opinión muy personal, pero creo que toda medida que tienda a estimular la prudencia entre los conductores, que los valientes sean menos valientes, me parece bien», dijo Félix Mansilla a un grupo de periodistas, contestando a una pregunta sobre la posibilidad del permiso de conducir contro-

Por lo que respecta al sistema bonus-malus, por el que las compañías hacen pagar más a los conductores que más partes de accidentes dan y ofrecen importantes descuentos a quienes no sufren percances, señaló Mansilla que «el grado de cooperación es importante», aunque recalcó que «o estamos todas las compañías de acuerdo o el sistema no funcionará».

También señaló los periuicios que la alta siniestralidad del automóvil estaba produciendo en las compañías aseguradoras, aunque reconoció que «es bueno para nosotros que haya siniestralidad siempre y cuando no pase de un cierto nivel». Según los datos que él ofreció, la accidentalidad disminuve en una séptima parte en las autopistas.

Por otra parte, las fuertes indemnizaciones marcadas por algunos jueces para las víctimas de accidentes de tráfico volvieron a ser tema destacado de conversación y en esa situación algunos expertos «aconseiaron» que se elijan compañías solventes, pues algunas pueden retrasar «de forma importante» el pago de las indemnizaciones correspondientes.

#### MOTOCICLISMO

Tras las pruebas de España (Jerez) e Italia (Misano)

## Los españoles, frenados en el Mundial

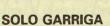
· Los españoles no marchan en esta edición 91 del Mundial de Motociclismo. Este podría ser el resumen de lo que va de calendario v. también, de la prueba española disputada en Jerez de la Frontera. Tras la caída de «Sito» Pons, con rotura incluida, que le apartará del Mundial durante algunas pruebas, sólo Carlos Cardús (Honda, 250 c.c.) y Juan Garriga (Yamaha, 500 c.c.) cuentan en los pronósticos, mientras que Jorge Martínez «Aspar» da muestras evidentes de que su «montura» no puede marchar con las primeras v Alberto Puig v Alex Crivillé se hartan de abandonar en las pruebas por roturas de sus máquinas.

Un panorama ciertamente desolador para el motociclismo español, que ya ha comenzado a pensar en la temporada 92, con el consabido ir y venir de rumores: posibles vueltas de pilotos a categorías inferiores, cambios de marca, abandono de patrocinadores, pilotos que podrían ser managers...



Ueda, que ganó en Jerez y cayó en Italia, se está convirtiendo en la revelación de la temporada en 125 c.c.

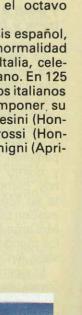




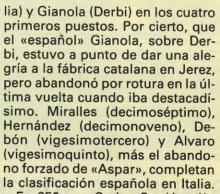
En España, «Aspar» sólo pudo ser quinto, en un circuito que conoce a la perfección; Cardús quedó sexto y Puig, décimo; mientras que la mejor actuación, con diferencia, fue la de Juan Garriga, cuarto en los 500 c.c., lo que le permitía subir hasta el octavo puesto del Mundial.

Pero, tras el paréntesis español, las cosas volvían a la normalidad en el Gran Premio de Italia, cele-

brado en Misano. Én 125 c.c., los pilotos italianos volvían a imponer su ley, con Gresini (Honda), Capirossi (Honda), Gramigni (Apri-



La moto de «Aspar» no puede estar con las mejores.



En 250 c.c., Carlos Cardús sólo pudo seguir el ritmo de los primeros durante un par de vueltas, para al final ser sexto, en una carrera preciosa de Luca Cadalora (Honda) y Helmut Bradl (Honda), en la que entraron en meta apoyándose ambos en el contrario y con sólo 9 milésimas de ventaja para el italiano.

En los 500 c.c. volvía a fallar Wayne Rainey, lo que aprovechaba el australiano Dooham para imponer su ley a los Kocinski y a las sorprendentes Cagiva de Lawson y Barros. Mientras, Juan Garriga retrocedía hasta el octavo lugar, tras la bonísima actuación realizada en España.

J. M. M. Fotos: Miguel GARROTE

#### **CLASIFICACION DEL MUNDIAL**

#### 125 c.c.

- 1. Gresini (Honda), 71 puntos.
- . Capirossi (Honda), 67 puntos.
- 3. Ueda (Honda), 55 puntos.
- 5. «Aspar» (JJ Cobas), 28 puntos.

#### 250 c.c.

- 1. Luca Cadalora (Honda), 97 puntos.
- 2. Helmut Bradl (Honda), 71 puntos.
- 3. Carlos Cardús (Honda), 65 puntos.

#### 500 c.c.

- 1. Dooham (Honda), 91 puntos.
- 2. Rainey (Yamaha), 77 puntos.
- 3. Kocinski (Yamaha) 62 puntos.
- 8. Juan Garriga (Yamaha), 38 puntos.



Luca Cadalora tiene «hambre» de título y está ganando a lo campeón.



Ezio Gianola (Derbi) estuvo a punto de ganar en España. La Derbi se rompió cuando iba primero en la última vuelta.

Cardús

(Honda).

tampoco parece poder

rodar con los

#### EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

	Matriculas	concedidas			Licencias de conducción
ovincias	Ultimas matrículas marzo 91	Ultimas matrículas abril 91	Total vehículos matriculados abril 91	Total permisos expedidos	
Alava (VI)	2951-M	3611-M	660	499	61
Albacete (AB)	1448-L	2306-L	858	743	220
Alicante (A)	9458-BW	2840-BX	3.382	2.932	782
Almería (AL)	6680-P	7917-P	1.237	1.099	300
Asturias (O)	2859-AZ	5440-AZ	2.681	1.612	272
Avila (AV)	2168-F	2555-F	387	296	60
Badajoz (BA)	3396-P	4462-P	1.266	1.126	315
Baleares (PM)	4173-BH	6845-BH	2.672	1.598	544
Barcelona (B)	9021-MD	5248-MG	16.227	8.635	2.347
Burgos (BU)	7504-N	8362-N	858	544	62
Cáceres (CC)	3101-K		845	721	
		3946-K			151
Cádiz (CA)	8536-AK	0984-AL	2.448	1.935	817
Cantabria (S)	3167-X	4544-X	1.377	1.055	223
Castellón (CS)	2355-Y	3789-Y	1.434	938	308
Ciudad Real (CR)	4889-N	6021-N	1.132	821	248
Córdoba (CO)	6959-Z	8819-Z	1.860	1.311	473
Coruña, La (C)	3971-AW	6464-AW	2.493	2.428	393
Cuenca (CU)	2298-G	2745-G	447	433	70
Gerona (GE)	0185-AM	2134-AN	1.949	1.185	300
Granada (GR)	8613-X	0654-Y	2.041	2.368	502
Guadalajara (GU)	0125-F	0510-F	385	278	79
Guipúzcoa (SS)	4099-AK	5812-AK	1.713	1.271	158
Huelva (H)	7729-N	8784-N	1.055	722	217
Huesca (HU)	4166-J	4702-J	536	348	69
Jaén (J)	9466-O	0774-P	1.308	971	328
León (LE)	1685-U	2873-U	1.188	909	139
Lérida (L)	0815-U	1926-U	1.111	672	117
Lugo (LU)	6419-M	7283-M	864	662	110
Madrid (M)	0114-MB	2456-MD	22.342	9.849	1.333
Málaga (MA)	0226-BB	3273-BB	3.047	2.348	765
Murcia (MU)	8852-AT	1704-AU	2.852	2.077	845
Navarra (NA)	6737-AC	8494-AC	1.757	828	
	9263-L	9989-L			176
Crense (OR)			726	624	128
Palencia (P)	5594-G	5975-G	381	311	36
Palmas, Las (GC)	4721-AU	6626-AU	1.905	1.686	320
Pontevedra (PO)	5683-AL	7621-AL	1.938	1.456	419
Rioja, La (LO)	8943-K	9614-K	671 *	462	116
Salamanca (SA)	8546-L	9267-L	721	559	74
Sta. Cruz Tenerife (TF)	5121-AP	7997-AP	2.876	1,406	267
Segovia (SG)	5591-F	5991-F	400	238	59
Sevilla (SE)	4707-BN 8127-D	8953-BN 8349-D	4.246	2.926	1.039
Soria (SO) Tarragona (T)	7824-AD	9536-AD	1,712	152 967	21
Teruel (TE)	7824-AD	9536-AD 1917-F	303	139	303
Toledo (TO)	5113-P	6458-P	1.345	869	38
Valencia (V)	7362-DT	3788-DU	6.426	4.113	190 1.431
Valladolid (VA)	2345-V	3480-V	1.135	874	136
Vizcaya (BI)	3102-BH	6052-BH	2.950	1.921	234
Zamora (ZA)	5745-G	6178-G	433	341	54
Zariora (ZA) Zaragoza (Z)	7708-AL	9989-AL	2.281	1.321	259
Ceuta (CE)	3413-E	3635-E	2.201	164	30
Melilla (ML)	7885-C	8118-C	233	134	42
TOTALES	7005-0	0110-0	115.538	73.877	17.980

#### **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.

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.

## KILOMETRO A KILOMETRO



buen seguro que en un plazo prudencial, la Nacional 502, que entre otras provincias surca las de Toledo, Cáceres, Badajoz y Ciudad Real, con poblaciones de importancia como Talavera de la Reina, Herrera del Duque y Almadén, tendrá todos los honores para llamarse eso, nacional. Porque lo cierto es que ahora, con las continuas obras de mejora que se realizan y que obligan a desvíos por comarcales en mal estado y llenas de curvas, parece de todo menos una carretera. Su estrechez, el mal estado del pavimento y la falta de señalización, a veces, hacen que esta ruta sea temida por los conductores, que «inventan» travectos alternativos para no pasar por ella. Quizá por eso, en buena medida, el número de vehículos que circulan a lo largo del día por esta zona es inferior a los habituales de una carretera nacional.

#### **BUEN COMIENZO DE RUTA**

Desde Madrid, por la Nacional V, que es la de Extremadura, se llega a Talavera de la Reina, en la provincia de Toledo, en esta ocasión inicio del reportaje. Comenzando en la capital del reino, habíamos cumplido 114 kilómetros al llegar a la ciudad de la cerámica por excelencia.

Km. 114. Talavera de la Reina.-Es la capital industrial y económica de la provincia de Toledo, hasta el punto de que existen ciertas rivalidades con la Ciudad Imperial. Fue Ebora para los carpetanos, Cesaróbriga para los romanos, Elbora para los godos y Talayera para los musulmanes, añadiéndose «de la Reina» desde que Alfonso XI la cedió en dote a su esposa, María de Portugal.

Al llegar a Talavera habíamos observado un puente sobre el río Tajo, que es la entrada a la ciudad, e inmediatamente un semáforo, con señalización de raqueta para giros y desvío a la derecha. En el kilómetro 118 justamente está el

32 Weigne



Salida por la N-502 hacia Herrera del Duque.



Las rectas v el buen estado de la carretera en los primeros tramos iban a tener su contraste kilómetros adelante.



Antes de La Nava de Ricomalillo, numerosas curvas demandan precaución al

anunciador de Almadén. La salida es buena, por lo que el comienzo de la ruta se presentaba esperanzador. Dos carriles para llegar hasta Talavera de la Reina v dos para salir te hacen sentir optiinicio de la Nacional 502, con un letrero mista, pero nada más lejos de la reali-

dad, porque luego las dificultades se sucederían. Repetimos que el camino es bueno de salida e incluso hay unas importantes rectas por el kilómetro 123, que son la delicia del conductor. En el 127 está el desvío a Las Herencias, y aunque el piso es adecuado, padecemos algunas curvas -bien señalizadas, eso sí— que duran poco, ya que de nuevo caminamos por rectas que hacen olvidar los frenazos vistos en pleno asfalto kiló-

Km. 138. Alcaudete de la Jara.-No se entra en el pueblo, el primero de la ruta desde que abandonamos Talavera de la Reina. Vemos un letrero orientando hacia Calera. Belbis de la Jara v Herrera del Duque.

Km. 145. Belbis de la Jara.-Unas curvas en subida nos sitúan en

Talavera de la Reina Las Herencias Alcaudete de Belvis de la Jara La Nava de Ricomalillo Pto. de San Vicento

Pantano

del Cijara

del Duque

Garbayuela

Caceres

Almadér

N-502

Pto de los Carneros

15 kilómetros La Nava de Ricomalillo. Dejando atrás el pueblo, pasamos por un barranco que en su día no pudo evitarse y que obliga a realizar unos kilómetros de más.

La curva donde termina la ida y comienza el regreso es muy pronunciada y por ello hay que circular con toda precaución, casi con el vehículo a paso de peatón, la velocidad máxima permitida es 40 kilómetros-hora, pero el disco se podría casi haber ahorrado, porque es imposible ir a más. En el lugar tienen fama las mantelerías hechas a mano por lagarteranas.

#### **OBRAS Y DESVIO**

Km. 162. La Nava de Ricomalillo.-Estamos en otra población de Toledo y la ilusión de creer que el camino entre Talavera de la Reina y Almadén era de rosas se termina. Atravesamos La Nava de Ricomalillo y a su salida está el anuncio de carretera cortada por obras. La opción no es otra sino una comarcal que, desde luego, no reúne los mínimos. Pero no hay más posibilidades, y por ella hay que continuar el camino. Las obras se realizan en Sevilleja de la Jara y han obligado al cierre de la carretera, por lo que tenemos que tomar la Comarcal 401 para llegar hasta Herrera del Duque.

Desde este punto kilométrico hasta Herrera, por la Nacional 502, hay 60 kilómetros, pero por la comarcal recorremos hasta 79 por pleno puerto de San Vicente. Sevilleja de la Jara está a diez

kilómetros de La Nava de Ricomalillo y quien tenga interés en verla puede llegar por la 502, sólo que para seguir a Herrera del Duque deberá volver hasta La Nava de Ricomalillo y tomar la Comarcal 401. Las obras que se están realizando en la carretera en las provincias de Toledo y de Cáceres y Badajoz, ya que el presupuesto va unido, ascienden a ochocientos cuarenta millones de pesetas y comprenden un total de 30 kilómetros.

En La Nava de Ricomalillo habíamos dejado la 502 y entramos de lleno en la C-401, en su kilómetro 118. El piso está picado, las señales no completan una información acertada y la estrechez de la carretera suponen el trío de dificultades para el viajero.

En el kilómetro 140, culminando el puerto de San Vicente, abandonamos la Comarcal 401, que conduce al Monasterio de Guadalupe, quedando a 32 kilómetros para continuar hasta Herrera del Duque. El puerto de San Vicente, con 807 metros de altitud, decía adiós a la provincia de Toledo para entrar en Extremadura; concretamente, en la provincia de Cáceres. Estábamos de nuevo en la Nacional 502, a la altura del kilómetro 191, y veíamos un indicador a Herrera del Duque, cuarenta y tres kilóme-

#### «LA SIBERIA EXTREMEÑA»

Km. 204.—Llegamos a la provincia de Badajoz, ya que de Cáceres apenas se han pisado unos kilóme-



Desvío de la ruta, por la C-401. Las obras de Sevilleja de la Jara tienen cortada la carretera. Los vehículos lo tendrán más complicado que el

#### Accidentalidad

Las obras que se realizan por la zona hacen pensar que la velocidad será la adecuada y que, por tanto, los accidentes deben brillar por su ausencia. No es así, aunque hay que señalar que los números aún dan unas medias aceptables. En el trayecto analizado de la Nacional 502 desde Talavera de la Reina (Toledo) hasta Almadén (Ciudad Real), pisando también las provincias de Cáceres y Badajoz, se dieron en el 89 veintisiete accidentes, en los que perdieron la vida seis personas. En el 90, el número descendió, con un total de quince accidentes y cuatro muertos, mientras en el primer trimestre del 91 hubo cinco accidentes y dos muertos, uno de ellos un peatón, que fue atropellado. La causa principal de estos accidentes, pese a lo complicado de la zona por las obras mencionadas, fue la velocidad inadecuada.

esta población toledana, que anuncia a



El piso de la comarcal lo dice casi todo... Las incomodidades de un desvío.

tros, y atravesamos zonas con vistas que deleitan el viaje, pasando por pantanos como el de Cíjara.

Km. 232. Herrera del Duque.-Después de atravesar un puente sobre el río Guadarranque y otro sobre el embalse La Serena, llegamos a Herrera del Duque. Hasta este punto, desde el kilómetro 191, donde la habíamos recuperado una vez dejada atrás la Comarcal 401, es la Nacional 502 propiamente dicha, pues a partir de aquí se superpone con la Comarcal 413 en sus doce primeros kilómetros, teniendo kilometraje de la 502 hasta el cruce con la Nacional 430, de Badajoz-Valencia por Almansa (kilómetro 244 de la 502). A partir de aquí el tramo se complica lo suvo. Con certeza no se sabe por dónde irá, pero según informaciones recibidas puede ser que lleve el siguiente recorrido:

- Por la Comarcal 413 hasta el kilómetro 222 (Puerto de los Carneros).
- Por el camino vecinal BA-V-4014 hasta el pueblo de Garbayuela; a seis kilómetros, por el mismo camino vecinal hasta Tamurejo, y de ahí hasta el límite de la provincia con Ciudad Real por la BA-V-4194.

Como curiosidades de la zona por donde discurre la carretera (?) podemos destacar que se la denomina «La Siberia Extremeña», teniendo como cabecera la mencionada población de Herrera del Duque, con algo más de cuatro mil habitantes. Otros pueblos de la zona son Castiblanco, Valdecaballeros (con su polémica central nuclear) y Fuenlabrada los Montes, centro de producción de miel.



Junto al pantano del Cíjara, se atraviesan lugares que deleitan la vista.







Cruce con la C-413. más allá de Herrera Duque.



Almadén, fin del itinerario.

#### RIOUEZA CINEGETICA

En esta ruta se encuentran los grandes embalses de la zona media del Guadiana, como son el Cíjara, va mencionado, García de Sola, Orellana, Zújar v la Serena. Todos ellos entre los mayores de la península y en un radio de 10 o 15 kilómetros en el recorrido de la Nacional 502. La zona es también muy rica en caza mayor y menor; así, hay gran cantidad de cotos de caza privados y deportivos y la Reserva Nacional de Caza del Cíjara, una de las mayores de España y fuerte en las especies salvajes de caza. Una zona, sin duda, ideal para el turismo ecológico, tan de moda últimamente. Pero desgraciadamente no reúne las condiciones de infraestructura (hoteles, carreteras y servicios) para poder atraer a muchos visitantes a esta gran riqueza.

Km. 276,300.—Abandonamos Extremadura y decimos adiós a la provincia de Badajoz para adentrarnos en la de Ciudad Real. Estamos en plena región manchega y nos encontramos mojones de kilometraje, que anteriormente no existían. Aunque la provincia de Ciudad Real empieza en el 276,300, el primer punto kilométrico que vemos es el 275 en la Nacional 502. Se nota el cambio.

Km. 310. Almadén.—Antes de llegar hasta Almadén, que sería fin del recorrido, pasamos Agudo, en el kilómetro 279, y la carretera ya está en mejor estado. Hay algunas curvas en las que se aconseja circular a 40 kilómetros-hora y observamos a la llegada a Almadén los indicadores «a Córdoba, 128 kilómetros» y «Ciudad Real, 101». Desde Almadén a Ciudad Real ya no se circula por la 502, pero sí hacia Córdoba, ya que esta nacional termina en la capital cordobesa. La provincia de Ciudad Real por la 502 finaliza en el kilómetro 328, 750.

La Mancha y la de Los Montes conforman dicha provincia. Su origen histórico supera con creces los dos milenios y se calcula su población en unos 12.000 habitantes. Tiene en las famosas minas su principal fuente, «un manantial permanente

Almadén forma parte de la zona de

de riqueza». También cabe destacar su plaza de toros, hexagonal.

> Nono HIDALGO Fotos: José RUBIO (Enviados especiales)

#### Hay que visitar...

Comenzamos en la provincia toledana con la basílica de Nuestra Señora del Prado, patrona de la ciudad de Talavera. Excelentes son los azulejos de esta ermita de los siglos XVI y XVII. Muchos edificios están presididos por la cerámica, como el Ayuntamiento o los bancos de la plaza del Pan. Hace años existió un magnífico museo de cerámica, que se abrirá de nuevo para albergar las numerosas piezas. La arquitectura civil tiene sus mejores representaciones en las portadas de los palacios de los marqueses de Villatoya y de los condes de Oliva, sin olvidar el «puente viejo». Y en cuanto a edificios religiosos, destacan las iglesias de Santa María la Mayor, Santiago, San Miguel, Santiago el Viejo y San Salvador de los Caballeros, así como los convenios de Santo Domingo, Agustinos de San Il-

defonso, y, sobre todo, el de San Pru-

En Herrera del Duque, la iglesia de San Juan, en la que sobresale su retablo renacentista; el convento de San Jerónimo y el Castillo, de origen árabe, curioso por carecer de torres.

Y en Almadén, el Castillo de Retamar, con una importante historia, y la plaza de toros, la única en toda España de planta hexagonal, que se comenzara en 1755. Mención aparte merecen sus afamadas minas, con una importante producción de mercurio. De las minas, Pascual Madoz dice en su diccionario: «entre las muchas preciosidades con que la Naturaleza ha favorecido a España, le ha hecho el inapreciable don de las Minas de Almadén, con cuya posesión puede envanecerse, pues son un mantantial permanente de riqueza...».

#### Hay que degustar...

La zona toledana nos sitúa en una co- gas o el revuelto de espárragos, de criacina pastoril, por lo que a la hora de degustar platos típicos hay que ir forzosamente a la perdiz estofada y el cuchifrito, aunque no se pueden olvidar otras especialidades como las judías y la tortilla magra. El postre debe girar en torno al excelente mazapán de Toledo, que lo hay todo el año y no sólo en Navidad.

Por Extremadura, los productos ibéricos, debido a la gran producción por los cientos de encinares que dan esas bellotas con las que alimentan los cerdos. El jamón, chorizo o morcón no tienen competencia, y tampoco los platos fabricados con otros productos del cerdo, como las orejas, rabo, patas o costillas, con las que se hacen exquisitos cocidos. También hay sopas de picadillo, de tomate con higos y, por supuesto, otras variedades como las mi-

dillas y la caldereta de cabrito. La zona de Herrera del Duque es muy rica en caza debido a los numerosos cotos y la Reserva Nacional de Caza del Cíjara.

Por último, La Mancha, amplia en gustos gastronómicos. Su cocina, universalizada por Cervantes en su novela inmortal, es abundante y sabrosa y ha adquirido carta de naturaleza en España. Destacamos las gachas, con harina de guijas. Se suelen comer en invierno y es plato económico. Luego están las migas, el pisto, los huevos o la porreta, la caldereta, el cochifrito, la perdiz, el conejo, la liebre con arroz y el tiznao con bacalao, que se coronan con la bizcochá, el queso manchego y los afamados caldos blancos, tintos y rosados. Eso, siempre que no se vaya a conducir, claro. Hay quien dé

Proseguir el camino hacia los años 2000 con ciudades más competitivas que aminoren el problema del tráfico pero sin olvidar el presente, en el que hay que llevar a cabo los planes previstos, recordando que cada ciudad necesita un tipo de carretera metropolitana diferente, fue una de las conclusiones de la XVIII Semana de la Carretera que se celebró en Sevilla y que congregó en la capital andaluza, casi 500 participantes. Un centenar de ponentes debatieron durante días las Carreteras Metropolitanas, haciendo un completo estudio de los planeamientos de las grandes ciudades, desde el cinturón de Madrid, Barcelona, hasta las circunvalaciones de otras muchas capitales de las diferentes comunidades españolas, caso Andalucía, Valencia o Castilla-León, y en el que se abordaron igualmente en ponencias y mesas monográficas otros detalles como diseño, construcción, conservación y materiales de carreteras metropolitanas que deben ser solución al incremento de vehículos, teniendo muy en cuenta los accesos a centros comerciales, de trabajo, estaciones y aeropuertos.

Hacia las grand vías metropoli

Durante el desarrollo de la mesa gene-

ral se analizaron los aspectos relativos a

este tipo específico de vías, desde el mo-

mento de su concepción hasta el de su

construcción, pasando por los efectos que

su existencia puede ejercer sobre el me-

dio ambiente. También se celebró una se-

sión de trabajo dedicada a las carreteras

de Andalucía, coordinada por Manuel

Ollero, director general de Carreteras de

la Junta de Andalucía, en la que se ana-

lizó la situación actual y las perspectivas de

futuro de las carreteras que discurren por

Andalucía, dedicando especial atención a

las carreteras metropolitanas en curso o en

estudio en la región, y las circunvalaciones

de Obras Públicas de la Junta andaluza,

que inauguró la Semana, Andalucía, con

siete millones de habitantes y una exten-

sión semejante a la de Portugal, tiene

que demostrar su madurez posterior a la

Expo del 92, para la que se están ha-

ciendo una serie de inversiones en ma-

teria de carreteras que eran objetivo

desde que se accedió a la autonomía.

Y como Andalucía, otras comunida-

Para Juan López Martos, consejero

de Granada, Málaga y Sevilla.

NA asistencia de casi 500 personas, entre las que figuraban el centenar de ponentes, mesas de trabajo y una muestra ferial monográfica sobre temas de carreteras constituyeron los datos esenciales de la XVIII Semana de la Carretera, celebrada en la Feria de Muestras Iberoamericana de Sevilla, patrocinada por la Junta de Andalucía y organizada por la Asociación Española de la Carretera. La semana se desarrolló bajo el punto de vista técnico con el tema «Las Carreteras Metropolitanas para el futuro de las grandes ciudades», contando con el ingeniero José Antonio Fernández Ordóñez como coordinador general.

El tema elegido era de máxima actualidad, dada la difícil circulación de vehículos en las grandes ciudades, que lleva en muchos casos a políticas tendentes a desplazar el automóvil del centro de las urbes, creando, entre otros mecanismos y soluciones, carreteras metropolitanas que sirven para desplazamientos de cortas y medias distancias y para evitar, entre otros efectos, la entrada en la ciudad del

tráfico de paso.

des, o mejor dicho ciudades, que se encuentran con graves problemas para atender las demandas de movilidad diaria, por lo que se ven en la obligación de construir cinturones urbanos que contribuyan a paliar la congestión del tráfico. «Estos cinturones -dijo el consejero de la Junta de Andalucía-tienen ya en sí mismos unas características específicas técnicas, económicas, medioambientales y sociales que era necesario estudiar en profundidad, por lo que la Semana de la Carretera ha llegado en un momento oportuno al máximo, sobre todo si se tiene en cuenta que en esta XVIII edición se incorporaron dos importantes novedades, como el funcionamiento de varias mesas de trabajo y el propio tema general dedicado a un área, el de las carreteras urbanas, cuya importancia en el tráfico y en la sociedad de las grandes ciudades resulta evidente.»

#### PLANEAMIENTO EN GRANDES CIUDADES

Sobre el presente y futuro del planeamiento de las actuaciones en las grandes

S. SEBASTIÁN PAMPLONA BILBAO Bilbao Lakua CENTRO CHUDAD Las circunvalaciones. una forma de alejar



el tráfico de la

Debe haber perfecta coordinación entre los modos de transporte y las redes

la visión respecto del planeamiento en el área metropolitana de Valencia. La primera ponencia comenzó con la definición del concepto de gran ciudad, la necesidad de que exista una coordinación entre los distintos modos de transporte y la definición del marco competencial en las redes arteriales

ciudades habló Manuel Niño González.

subdirector general de Planificación de

la Dirección General de Carreteras, que

dio una visión de los aspectos a conside-

rar en las actuaciones urbanas de las

grandes ciudades en tres intervenciones:

una primera que trató sobre el presente

y el futuro del planteamiento desde la

experiencia del vigente Plan General de

Carreteras; una segunda en la que expu-

so la metodología de los estudios que se

están llevando a cabo para determinar la

necesidad de actuación en áreas urbanas

dentro del futuro Plan General de

Carreteras, y una tercera, en la que dio

Posteriormente, en un análisis de la reciente historia del planeamiento en las redes arteriales urbanas, comenzando en los años 70, se llegó a la firma de los convenios de Madrid, Barcelona, Sevilla,

Málaga y Granada, por citar aquéllos en los que el resultado del sistema de transporte deberá ser el de la combinación de autobuses, que utilicen carriles preferentes en los accesos y las vías de alta capacidad que conecten los principales núcleos metropolitanos dentro de un sistema territorial.

Como reflexión final de este tema general de carreteras metropolitanas en las grandes ciudades, se comentó la coherencia que supone la planificación viaria en esas urbes, creándose una Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial y dentro de ella una gran área dedicada al problema de transporte en las grandes ciudades, con tres objetivos:

Programar los planes de desarrollo de las infraestructuras del transporte en las grandes concentraciones urbanas, de forma concertada con las Administraciones territoriales.

 Seguir la ejecución de los convenios de actuación en esta materia, preparando futuras generaciones de acuerdos.

Coordinar la política de transporte con las políticas territoriales de ordenación del territorio, asentamiento de la población y modificación de la estructura

#### SEGURIDAD VIAL

Simultáneamente a la celebración del tema general sobre las Carreteras Metropolitanas, hubo tres mesas monográficas, la primera de ellas dedicada al tema de la seguridad vial, siendo coordinada por Jesús Díez de Ulzurrun, subdirector general adjunto de Circulación de la DGT, y para el que «el futuro de las grandes ciudades pasa por el marco de la seguridad vial, para el que hace falta una señalización adecuada y un mejor comportamiento del ciudadano, al que hay que ofrecerle sin ningún género de dudas una excelente señalización. clara, precisa y concisa».

En el curso de la mesa monográfica se analizaron los distintos factores que inciden en el tráfico, pasando revista a las últimas tendencias en materia de elementos y comportamientos de seguridad

Otra de las mesas monográficas, coordinada por José Cuena Bartolomé, catedrático de Inteligencia Artificial de la Universidad Politécnica de Madrid. estuvo dedicada precisamente a la inteligencia artificial aplicada a las carreteras y el tráfico. Por esta mesa desfilaron las más diversas técnicas en este área, referidas a la teledetección, el autoguiado, los sistemas de información al tráfico y de regulación automática del mismo, los peajes electrónicos... En el marco de esta mesa se dedicó una ponencia concreta al estudio del «Proyecto Giralda», proyecto de equipamiento para regulación automática de tráfico de cara a los eventos del 92 en la capital sevillana.

Por último, dentro de las mesas monográficas, bajo la coordinación de Ignacio Morilla, profesor titular de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, se debatió el tema de la gestión de los parques de maquinaria en empresas de obras públicas. aspecto de una singular importancia técnica y económica a los efectos de obtener la máxima rentabilidad, tanto funcional como económica de este tipo de maquinaria.

#### **EXPOVIARIA**

En los locales de la Feria de Muestras de Sevilla y coincidiendo con las sesiones técnicas de la XVIII Semana de la Carretera, se llevó a efecto la cuarta edición de «Expoviaria», único salón ferial español dedicado monográficamente a la carretera y al que concurrieron organismos públicos y empresas privadas relacionadas con la carretera desde las más diversas facetas, que mostraron a los

#### XVIII SEMANA DE LA CARRETERA

congresistas sus últimos proyectos y realizaciones en materia viaria.

#### CIUDADES MAS COMPETITIVAS

José Antonio Fernández Ordóñez, coordinador general de la XVIII Semana de la Carretera, en un balance general, llegaba a la conclusión de que cada ciudad necesita un tipo de carretera metropolitana diferente. «El objetivo -manifestó- es concretar carreteras metropolitanas mejores, más urbanas y más respetuosas con la ciudad.

No es lo mismo hacer una carretera en pleno campo que en la ciudad, donde hay que tener un extremado cuidado para no afear la capital, aunque haya que ir a esos puentes y túneles necesarios. El tema es muy delicado y yo lo concreto en un ejemplo: el mar y la costa, comparándolo con las carreteras de fuera de la ciudad y las que se efectúan en el casco urbano, donde finalizan aquéllas, al igual que el mar termina en

Para Fernández Ordóñez, hay que proseguir el camino hacia el año 2000, «eso sí, sin olvidar el presente, en el que hay que cumplir unos planes que nos Îleven a final feliz; tenemos que mejorar el transporte público «y, por supuesto, hay que ir a unas ciudades más competitivas que aminoren el problema del tráfico; es fundamental mejorar los accesos, «sobre todo los de los centros comerciales y de trabajo, así como los de estaciones y aeropuertos. Todo, todo, para hacer frente a ese incremento de vehículos que no hay quien frene y que va está en un millón al año».

Fernández Ordóñez concluía: «En los próximos años, las carreteras metropolitanas ejercerán un papel preponderante, ya que hay razones para pensar que será costoso circular con vehículos privados por el centro de las ciudades, que la tendencia es reducir los espacios viales urbanos, con lo que aumentarán los problemas para circular con el vehículo privado, llegando a conclusiones que eviten un tráfico parásito. Esto significa que el espacio público será un bien cada vez más escaso y que las dificultades serán amplias para desplazarse por la capital. Por ello, la necesidad de crear carreteras metropolitanas que soporten el tráfico de media y larga distancia, enlazando las carreteras y autopistas periurbanas. Estas carreteras, al conectar con las ciudades, causan interferencias de todo tipo y tienen una difícil misión: Facilitar el transporte rodado en las grandes áreas metropolitanas y permitir al mismo tiempo el crecimiento armóni-

> Nono HIDALGO (Enviado especial)

Granada: Lo anunció el director general en las VII Jornadas sobre Derecho y Tráfico

# La Seguridad Vial tendrá su propio Centro de Investigación

La creación de un Instituto Nacional de Investigación de Seguridad Vial, confirmada por el director general de Tráfico, Miguel Muñoz, y que Derecho de Seguridad Vial y Seguro del Automóvil serán asignaturas optativas en la Facultad de Derecho de Granada, según anunció el decano de esta Facultad, Fermín Camacho, en la clausura de las VII Jornadas de Derecho y Tráfico celebradas en la capital de la Alhambra, fueron las conclusiones más destacadas de estas jornadas de trabajo. Asimismo, se firmó un convenio entre la DGT y la Universidad de Granada, que será de un gran valor de cara a la seguridad vial de los españoles.

IGUEL Muñoz, director general de Tráfico, anunció en la clausura de las VII Jornadas de Derecho y Tráfico, celebradas en Granada, la creación de un Instituto Nacional de Investigación de Seguridad Vial, tras la firma del convenio con la Universidad granadina: «La Universidad debe dedicarse al estudio de temas intelectuales, pero también ha de provectar actividades en colaboración con la sociedad, representada en esta ocasión por la Administración. El convenio servi-rá de marco para la continuidad de las jornadas, que, por cierto, a la Dirección General de Tráfico le han sido muy positivas de cara a la elaboración de la Ley de Seguridad Vial. Confío que próximas ediciones valgan para seguir avanzando en estos temas, de suma importancia de cara al futuro de la seguridad vial en España, ya que como balance de los 12 meses que lleva la Ley en funcionamiento, el número de accidentes se ha reducido en un 6 por 100. Y no es que sólo la Ley haya hecho

Investigar la

tener que

seguridad para

investigar menos

rebajar la cifra, sino también otros factores, como la mejora de las carreteras y sobre todo la actitud de la sociedad ante algo tan significativo como es la seguridad vial en un país. Por ello, vamos a la creación de un Instituto de Investigación de Segu-

Por su parte, Fermín Camacho, decano de Derecho de la Universidad de Granada, manifestó que «el convenio es punto de partida de nuevas actividades y, sobre todo, de consolidación de las Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, que necesitaban estructurarse de forma que tomen carácter institucional. Por ello, iremos a la organización de cursos especiales y al inicio de investigaciones en estos temas de seguridad vial, así como publicaciones que sirvan para el futuro. La Facultad de Derecho de Granada se plantea dos asignaturas optativas de cara al futuro, y ya puedo adelantar que Derecho de la Seguridad Vial y Seguro del Automóvil estarán en nuestros planes de estudio».



Miguel Muñoz y Pascual Rivas, durante la firma del convenio DGT-Universidad de Granada.

#### EL CONVENIO

Pascual Rivas, rector de la Universidad de Granada, y Miguel Muñoz, director general de Tráfico, firmaron un convenio de colaboración mediante el cual ambas instituciones se comprometen a llevar a cabo actividades académicas de formación en materia de tráfico. Igualmente, el acuerdo contempla el estudio por parte de la Universidad de la legislación en materia de Transporte de Mercancías Peligrosas, que servirá de base a Tráfico en la elaboración del cuestionario que utilizará en las pruebas teóricas para la obtención del permiso especial de conducción de este tipo de vehículos.

El convenio formaliza la colaboración de ambas instituciones para llevar a cabo el estudio conjunto de los aspectos más relevantes del tráfico, circulación y seguridad vial en general, abordando temas como sus aspectos jurídicos, sociológicos, educacionales y tecnológicos. Estas actividades se desarrollarán mediante la organización de cursos, seminarios, mesas redondas, congresos nacionales e internacionales, y se intentará adaptar a la programación docente de la Universidad de Granada con la finalidad de ofrecer a los licenciados la integración de tales actividades en el tercer ciclo a efectos de créditos de doctorado.

Para realizar el programa de colaboración, las dos entidades designan una comisión que establecerá las líneas de trabajo y que estará representada, por la Universidad, por los vicerrectores de Investigación y Planificación Docente, así como por el decano de la Facultad de Derecho, mientras por la DGT estarán la subdirectora general de Investi-gación y Formación Vial, el subdirector general de Asuntos Jurídicos, el consejero técnico de Normativa y el jefe de área de Formación Vial. Como coordinadores figuran Eduardo Roca, catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad granadina, y Laureano Liñán de los Ríos, jefe provincial de Tráfico de Granada.

#### LAS JORNADAS

En el transcurso de los días que duraron las VII Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, celebradas en Granada, intervinieron los profesores Roca Roca, Escribano Collado, Tornos i Más, Jiménez Blanco, Peláez del Rosal y Montoro Puerto, catedrátizos de Derecho de diversas Universidades españolas. En esta edición el bloque temático giró en torno al Reglamento General de la Circulación, su estructura y de-

El convenio con la Universidad aborda también el estudio de la legislación en materia de mercancías

sarrollo, así como las sanciones en la nueva normativa de Tráfico.

La ponencia inaugural estuvo a cargo del ex ministro Manuel Clavero Arévalo, catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de Sevilla, y para quien, «después de haberse promulgado la Ley y el texto articulado, el problema es su reglamento por parte del Gobierno. De ahí que haya sido el tema de las Jornadas, va que hay que trazar el marco en el que debe moverse el reglamento, analizando las bases constitucionales que atribuyen las competencias en esta materia exclusivamente al Estado; así el Gobierno no tiene las atribuciones para reglamentarlas, ya que unas están en la Constitución y otras en el Real Decreto Legislativo de Tráfico. El Gobierno tiene facultad, entre otras, para modificar la cuantía de las sanciones. La mavor parte del Derecho sobre Tráfico está en los reglamentos, y lo que hace falta es que los ciudadanos sepan ese reglamento mediante una gran labor pedagógica para que lo lleven a la práctica día a día».

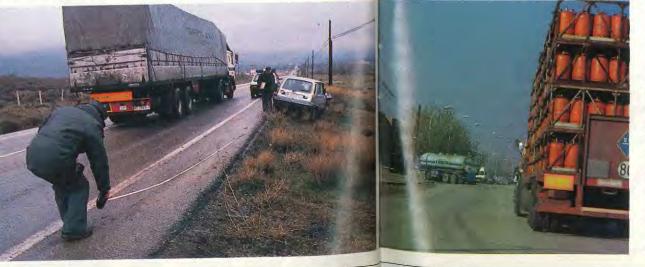
Para el profesor Roca, coordinador general de las Jornadas, «el reglamento es insuficiente y creo un acierto lo de los órganos abiertos. En cuanto a la composición del Consejo Superior de Tráfico, formado por 13 organizaciones, me pregunto si están todos los que son y si son todos los que están. En cuanto a su coordinación, regula las funciones pero no las competencias. Para mí, olvida un tema tan importante como es la distribución de la coordinación. Falta otro reglamento donde aparezcan dos aspectos fundamentales: uno, donde estén las competencias y, otro, donde figuren las técnicas y los medios para lograr la coordinación en materia reglamentaria».

#### «NORMA FUNDAMENTAL»

Por su parte, el profesor Peláez del Rosal, catedrático de la Facultad de Derecho de Córdoba, cree que «la Ley de Seguridad Vial constituye la norma fundamental en materia de regulación y ordenación del tráfico; sin embargo, y por su especial configuración, es también una Ley incompleta, susceptible de ser desarrollada reglamentariamente en numerosos aspectos, uno de ellos, el procedimental en su doble vertiente administrativa y jurisdiccional. Deben comprenderse en el desarrollo reglamentario todos aquellos aspectos que ha ido consolidando el Tribunal Supremo en el orden procedimental administrativo».

Para concluir, Miguel Montoro Puerto, ex fiscal jefe ante el Tribunal Constitucional, resumió que «hay que elaborar un reglamento con todo lo referente al procedimiento sancionador y hay que respetar los principios de seguridad, eficacia y legalidad para que sean una garantía para los sancionados, todo ello a través de un real conocimiento por medio de comunicaciones y notificaciones en los términos exigidos constitucional-

Nono HIDALGO



co de las ciudades».

#### LA DECADA QUE VIENE

## CALIDAD IGUAL A SEGURIDAD

<u>GM</u>

ANGEL B. PERVERSI



Presidente de General Motors España

L coche es, hoy por hoy, la herramienta de ocio y trabajo por excelencia, aunque a nivel fiscal todavía esté considerado como un bien de lujo. En España hay matriculados más de 12.000 millones de coches, más de dos millones de camiones, casi 50.000 autobuses y cerca de un 1.200.000 motocicletas y, sin embargo, nuestro índice de motorización está muy por debajo respecto a otros países. Mientras en Alemania hay 489 vehículos por cada 1.000 habitantes, o 423 en Francia, España ostenta un índice

de 295 vehículos.
La conclusión,
lamentablemen
te, está clara:
Aun teniendo
menos coches que
el resto de
Europa, en
España mueren
más personas
víctimas de
accidente.

EGUN las estadísticas, el fallo mecánico causa entre un 12 y un 20 por 100 de los accidentes, aunque es preciso matizar esta afirmación. Cuanto más antiguo es un vehículo, mayores

probabilidades de fallo mecánico tiene. Y la peligrosidad aumenta de manera proporcional a la edad. España presenta el parque automovilístico más antiguo de Europa —el 33 por 100 de los coches tienen más de diez años— y las revisiones ITV son el fiel reflejo de esta realidad: Uno de cada cinco coches revisados no pasó las pruebas.

E los otros dos factores

que intervienen en la conducción —el conductor y la red viaria—, ambos se reparten por igual las causas de accidentalidad. Es un hecho real que las inversiones del Estado en carreteras no han ido paralelas al desarrollo de nuestro parque automovilístico y, por supuesto, han estado muy por debajo de lo que los constructores destinan en investigación para mejorar la seguridad de sus vehículos. Por su parte, la educación vial no es, precisamente, una de las asignaturas fuertes dentro del programa escolar, a pesar de los esfuerzos de la Administración para que así sea. En GME tan importante como producir coches es concienciar a los usuarios de la necesidad de conducir con precaución. Así pensamos y así lo ha reconocido la Dirección General de Tráfico al concedernos un galardón por la contribución altruista de la Campaña a la Seguridad Vial. Con estas premisas, resulta obvio. afirmar que para reducir al máximo las víctimas de accidentes de circulación hay que trabajar en los tres frentes: educación vial en los colegios y en la juventud, mejora de nuestras carreteras y, por parte de los constructores, nuevas tecnologías que hagan más seguros los coches.

O hay que pensar en la década que viene para predecir que la calidad va a ser el factor diferenciador entre marcas competitivas y no competitivas.

Simplemente hay que llegar hasta el primero de enero de 1993, fecha de la apertura de fronteras económicas entre la Europa de los Doce, para dar la señal de salida a esa libre competencia.

N General Motors España somos conscientes de esta realidad, y, por eso, la calidad es nuestra prioridad número uno. La relación entre calidad y seguridad en el vehículo ha sido en el pasado y seguirá siendo en el futuro uno de los aspectos al que más horas y dinero se han dedicado en la

Compañía. La calidad de nuestros vehículos, y por tanto la seguridad, comienza mucho antes de que éstos sean producidos en serie. La Corporación dispone de unas instalaciones únicas en el mundo, en las que se recorren miles de kilómetros para diseñar los coches con la máxima seguridad. De igual manera, en Alemania los vehículos son sometidos a duras pruebas que certifiquen su aptitud para circular por las carreteras. Así conseguimos diseñar nuestros coches con estructuras que absorben el impacto y reducen el riesgo de muerte en caso de colisión, desarrollamos sistemas de frenado como el ABS y dotamos a nuestros vehículos de todos aquellos conjuntos que los hacen más seguros. Desde hace mucho tiempo, los Opel incorporan a su equipamiento de serie los cinturones de seguridad en las plazas traseras, que reducen un 42 por 100 el riesgo de muerte en caso de accidente.

I los componentes de un coche son de calidad y han sido ensamblados con un trabajo de calidad, el

resultado será un coche seguro.
Al primer fin —los componentes—
GME destina inversiones en su
departamento de Control de Calidad
que certifica que los materiales
que se van a utilizar cumplen las
especificaciones.

URANTE el proceso de fabricación del coche, en General Motors España, la calidad, y por tanto la seguridad, sigue siendo la principal premisa. Cada operario autocontrola su trabajo, de tal manera que las operaciones se llevan a cabo con el 100 por 100 de fiabilidad. Por sexto año consecutivo. GME ha sido la planta número uno en calidad de todas las de General Motors Corporation en ultramar. Además, el Instituto de Ergonomía ubicado en la planta de Figueruelas hace posible que no sólo el coche sea seguro, sino que el operario que lo construye trabaje seguro. En el Instituto se desarrollan las innovaciones que adaptan el puesto de trabajo a las características de las personas en materia de ruidos, posturas, movimientos, etcétera.

ARA finalizar, consideramos que la única manera posible de reducir las estadísticas de accidentalidad es trabajando en tres aspectos: enseñar a conducir un coche con seguridad, dedicar mayores inversiones a infraestructura viaria y, en lo que a los fabricantes nos concierne, construir vehículos de calidad. Ese es el objetivo prioritario de General Motors España, para, de esta manera, lograr la satisfacción total de sus clientes.

"En GIVIE tan importante como producir con de la necesidad de conducir con precaución»

"Para reducir las victimas de accidentes hay que trabajar en educación vial, mejora de las carreteras y nuevas tecnologías»

«La relación entre calidad y seguridad en el vehículo ha sido y será uno de los aspectos al que más horas y dinero se han dedicado en esta Compañía»

Luis Antonio DE VILLENA

#### Las motos fantásticas

La Policía Municipal de Madrid acaba de recibir 30 potentes motos, denominadas «parlantes» por estar dotadas de un ordenador en el que están grabados diez mensajes del tipo «deténgase a la derecha», «circule lentamente», etcétera, que pueden ser repetidos continuadamente. El manejo del sistema es muy sencillo y permitirá que un solo agente municipal «valga por dos». Mientras el policía municipal regula el tráfico en una esquina, la máquina puede hacerlo en el otro extremo de la calle. De momento estas motos irán destinadas a la Unidad de Servicios Especiales, encargada de escoltar a los Reves, el presidente del Gobierno y personalidades extranjeras, aunque también se utilizarán para regular el tráfico cuando se produzcan cortes de calles debido a manifestaciones o pruebas deportivas. Una pregunta: ¿pueden quedarse afónicas?



#### Como la Capilla Sixtina

Pues sí, como lo ven: los responsables de esta obra hacen recordar al genial Miguel Angel, que al ser inquirido por Julio II respecto a cuándo iba a concluir, por fin, la Capilla Sixtina, le respondía con un aplastante «cuando la termine». Salvando las distancias, naturalmente, las obras, el corte y el peligro de este puente sobre el Guadalquivir, en la localidad cordobesa de Almodóvar del Río, saben cuándo empezaron (está bien claro: «el 21»), pero no cuándo terminarán. Claro, que acaso cuando se publique este testimonio gráfico, remitido por Sebastián Padilla, de la ciudad de los califas, ya habrá llegado el ansiado día «?».

#### ¡Viva la seguridad!

Curiosa, por no decir algo más sonoro, fue la solución que la empresa de transporte de pasajeros «Gómez de Castro» dio a la avería de uno de sus autobuses que hacía el recorrido Vigo-Lugo. Según han denunciado los pasajeros, tras varias paradas, al llegar a Lalín la mitad del pasaje fue transbordado a otro vehículo, v a los que permanecieron en el autocar averiado se les indicó que se sentaran únicamente en los asientos de uno de los lados, para tratar de equilibrar con su peso la inclinación del vehículo. El conductor, que parece ser quien tuvo la genial idea, merece el primer premio a la seguridad vial. ¡País!, que diría el genial humorista.

#### Mal ejemplo



Nacho Cano, componente del popular grupo musical, parece que sufrió un despiste al salir de su casa y entró en sentido contrario en una importante calle madrileña. Al parecer, ante la peligrosidad de su actitud, fue denunciado por un taxista, y al ser localizado por la Policía Municipal ya había aparcado el vehículo, aunque indebidamente. Fue multado por esta infracción y por carecer de la documentación reglamentaria del coche, pero no fue sometido a la prueba de la alcoholemia. La verdad es que hay despistes muy peligrosos que no pueden encontrar justificación.



#### Niños, ante todo, protegidos

Un nicaragüense acaba de ser exculpado de la muerte de su hija, de tres años de edad, que falleció en un accidente de tráfico por no estar sujeta al asiento mediante un cinturón de seguridad. El juez encargado del caso no encontró concluyentes las pruebas de la fiscalía. El juicio ha puesto de manifiesto el peligro que corren los niños que no viajan convenientemente protegidos. Con todos, pero sobre todo con los más pequeños, lo primero es prevenir.

O sé conducir y me aburre el mundo de los coches. Pero es posible que el peatón (y quien usa y abusa del taxi) tenga algunas reflexiones que declarar. Todos saben que -más cada vez, salvo excepción pequeña— las ciudades hodiernas están hechas para el automovilista o, llanamente, para el automóvil. Ya hay ciudades en Estados Unidos (casi todas menos San Francisco y Nueva York) en las que andar es difícil, porque todo son autopistas. Los niños —antes de la edad reglamentaria— saben conducir y el coche se ha convertido en una prolongación de la anatomía. Nuestras ciudades españolas son más antiguas, más para pasear, más humanas. Pero hay tantos automóviles, crece tanto el parque motorizado y los centros urbanos primitivos crecen tan nada, que las zonas céntricas se están convirtiendo en una garaje. Calles hay -principales,

famosas— en las que algunos días es imposible caminar. Las breves aceras están copadas por coches aparcados - mejor sería decir apilados—, con lo que resultando imposible andar por el lugar peatonal por excelencia, hay que echarse al asfalto, para comprobar que, naturalmente, por allí transitan coches, cuyos conductores no entienden (o fingen no entender) qué hace un peatón en mitad de la calzada... Siendo así que, el pobre, ni puede andar. ¿Tiene esto solución? Está bien que las ciudades se modernicen, pero, ¿por qué toda modernización tiene que pensarse a favor del automóvil? ¿No habría ciudades más vivibles con menos coches,

## **Consideraciones** de un peatón marginado

con más árboles y más paseos? Ouizá toda ciudad genuinamente moderna sea una sabia mezcla de dos ciudades: La zona de la técnica y la de lo humano. Y tanto mejor si -en verdad- se amalgamasen.

Pero si —como peatón y paseante— me siento cada vez más marginado, como usuario de taxi, sufro también problemas. ¿A qué se debe que una gran ciudad, como Madrid, esté frecuentemente desabastecida de taxis? Sí, parece que de noche y en días hábiles sobran: Vemos pasar y pasar por delante luces verdes. Pero —incluso de noche— los días de fiesta o víspera y muchas tardes y mediodías, hay racimos de gente merodeadora en las esquinas: los desesperados buscadores de taxi. Tan diestros y torticeros —algunos— que habitualmente se sobrepasan y adelantan, camino de donde bajan los taxis desocupados, para lograrlos antes. Los viernes y los sábados y otras noches de guardar, coger un taxi es una pesquisa, y, aún más, una verdadera batalla. ¿Faltan o sobran licencias? Los taxistas

suelen decir que sobran, pero los usuarios —en especial los de día festivo- no están de acuerdo. Para mí, el automóvil y su

deambular ciudadano tiene que ver -esencialmente- con el taxi. Que es un coche de

alquiler, práctico, útil, pero que tampoco debiera negar lo confortable, incluso lo incipientemente lujoso. ¿Por qué el interior de los taxis -tapicerías, adornos- suele ser tan cutre? Dicen los taxistas que por los malos hábitos de los usuarios. Aunque si muchos los tienen (no lo dudo), ¿cómo evaluar la molestia al cliente de esos conductores que hacen de radioaficionados, comunicándose por emisora privada, con sus compañeros de volante? Sé que mis queridos taxistas deben aburrirse, pero el runrún de sus intimidades me suele echar para atrás, porque de veras resultan roncas, arrastradas de voz, incómodas...

La tercera cosa que llama mi atención hacia el tráfico es el mundo de las motocicletas. Podría hablar del ruido -horrible- de las de tubo de escape o motorcito mal ajustado, pero prefiero concluir en tono lírico. Ver motos -charoladas, plateadas, rugientes— con jóvenes encaramados que las gobiernan es un espectáculo bello. Uno admira la fuerza, la hermosura, el heroísmo, el riesgo... Pero además del propio, ¿cómo no ver el ajeno? Me llenan de miedo y admiración las motos, plenas de fragilidad y muerte, con poseedores que pretenden un canto rápido y voraz a la vida. ¿No son algo así como metáfora clarísima de nuestro tiempo y de nuestras calles, de nuestro mundo de automóviles y máquinas? Creo que sí: Perfección y riesgo, belleza y horror, estímulo y torpeza, lumbre, destello y sangre en el asfalto... Pero, ya digo, no sé conducir, y no me gustan los coches.

#### NIEVES HERRERO, de tú a tú

"Conduciendo soy mala, para qué nos vamos a engañar"



Hoy, nuestras páginas las dedicamos a una mujer de los medios de comunicación, que pese a ser muy joven lleva ya muchos años de bagaje y experiencia, y, sobre todo, de trabajo. Nos estamos refiriendo a una de las más recientes estrellas de nuestra televisión, como es Nieves Herrero.

> -Nieves, conoces el periodismo en tres de sus principales facetas, como son la prensa, la radio y la televisión. ¿Con cuál de las tres te quedas?

> -La radio fue el medio que siempre dije que era mi sueño y cuando llegué a ella consideré que había alcanzado mi meta. Pero luego resulta que las metas van variando, y están donde te sientes a gusto; yo después de la radio pensé que mi meta era la televisión. Sin embargo, siempre he añorado la prensa, porque tienes la posibilidad de releer, y yo pienso que en los medios audiovisuales cuando terminamos una cosa, ya ha muerto. En cambio, un periódico cae en tus manos después de muchos años y lo puedes volver a leer; y un artículo que has escrito hace tiempo, de nuevo lo lees y te gusta, incluso le llegas a querer como si fuera un hijo tuyo.

> -De TVE pasas a Antena 3-TV, inicias un programa matinal, «De tú a tú», y consigues un éxito; después ocupas con tu programa la noche de los martes y alcanzas una de las mayores cotas de audiencia. ¿Cuál es la clave de tu éxito?

> -Yo no creo en las varitas mágicas, y sí mucho en el trabajo y en el que una persona esté trabajando de sol a sol, siempre a la que salta. Eso es un poco lo que yo hago, ya que mi programa trato que sea vivo y hasta el mismo martes no lo dejo cerrado nunca, con lo cual todo entra hasta ese mismo día. Ese es mi gran problema, por eso la fórmula para mí es el trabajo y también un poquitín de suerte. A veces, pienso que tengo un ángel de la guarda que va detrás de mí y me ayuda, ya que en muchas ocasiones soy muy inconsciente y tomo decisiones muy valientes.

#### EL MAS DIFICIL TODAVIA

-De valentía podríamos catalogar el que en tu programa dos cantantes

de géneros distintos interpreten una canción de uno de ellos juntos a dúo: o que dos personajes famosos se entrevisten mutuamente. Y que, además, todos accedan a ello v encima tenga

-Verdaderamente eso es lo más difícil. Aunque siempre hav «el más difícil todavía», como es traerte a un personaje no entrevistado, caso de Chabely Iglesias, que me costó mucho esfuerzo, mucho trabajo, muchas horas de insomnio v muchos granos. Fue auténticamente duro. Y con respecto a esas secciones a las que te referías, poco a poco la gente se va enamorando de ellas y, en ocasiones, son los famosos los que te sugieren los nombres de otros personajes con los que les gustaría compar-

tirlas. La verdad es que esas son las partes más difíciles, aunque otras que parecen más sencillas también tienen «tela marinera».

-Hay un nombre que, lógicamente, cuando hablamos contigo no podemos omitir, como es el de Jesús Hermida. Muchas habéis sido las personas que habéis comenzado con él y que ahora «voláis» solas y lo hacéis con éxito. ¿Qué nos puedes decir sobre Jesús Hermida?

-Siempre digo que si Jesús Hermida me ha enseñado algo es a ser una persona y una profesional integra, a no dejarte comprar, a ser muy imaginativa.

A Hermida le debo muchísimas cosas, no puedo olvidar que él me ha dado un sello personal; lo mismo que по olvido a otras personas con las que he trabajado, pero como él ha sido con el último que he trabajado y fue el que me dio el empujón final, le tengo un cariño grande y está

en mi corazón en un sitio importante.

#### COMO EL HIJO QUE SE VA

-; Cómo lo pasastes de mal el día que le comunicaste que te ibas a Antena 3-TV?

-; Fatal, horrible! Yo lloré muchísimo por el teléfono, ya que no fui capaz de decírselo cara a cara; porque si se lo digo en persona sabía que no me iba de su lado, no hubiese sido capaz de hacerlo. Y así se lo dije, ya que si veo su expresión me hubiese sentido como el hijo que le dice a su padre que se marcha de casa. Después le escribí una carta. Todo esto fue muy fuerte. pero reaccionó perfectamente, ya que es una persona que deja volar y nunca frena a nadie en su carrera, sino todo lo contrario v siempre te está

-: Cómo compaginas tu vida matrimonial con la profesional, contando, además, que tu marido también es periodista?

-La verdad es que es bastante duro, pero es lo que yo quiero. Nadie me está forzando, esto no es picar piedra, ni hacer una carretera; hago lo que quiero, me gusta y eso tiene un precio. Algo como le puede pasar al taxista que se siente a gusto porque es autónomo, pero que se tiene que estar

plo. me percato que no me ve un guardia, si tengo que hacer un giro prohibido o cualquier otra cosa, pues voy y lo hago. Pero tampoco soy una loca, no creas que me voy saltando semáforos en rojo o infringiendo constantemente el Código de la Circulación.

Y añade: Sin embargo, por carretera lo paso muy mal, ya que hace años tuve un conato de accidente, y desde entonces cogí miedo. Además, he perdido muchos amigos en las carreteras. Tengo pánico a los accidentes, me gusta la vida y para mí, en gran medida, la carretera significa muerte. Por eso, por ciudad lo que quieras; en carretera lo paso fatal, y supongo que conducir con miedo significa que no eres buen conductor.



Y hablando de taxistas, ¿tú con-

-Sí, hace más de diez años que ten-

go el carné. Soy de las malas, para qué

nos vamos a engañar, no me gusta con-

ducir; bueno, me gusta hacerlo por

ciudad, justo al contario que los bue-

nos conductores. Reconozco que por

la ciudad me siento segura, y como

siempre voy con mucha prisa, tengo

que confesar que hago muchas

«guarrerías» con el coche, que no im-

prudencias. Soy bastante informal con

las señales de tráfico y si, por ejem-

me pasa eso.

duces?

#### LOS MALES NACIONALES

—¿Qué opinas de nuestras carreteras?

-Pues que veo que están la mayoría en obras, que, a lo mejor, en el noventa y dos (que parece que todos nos vamos a morir) van a estar maravillosas, pero que ahora uno de los grandes males nacionales son las carreteras y el tráfico.

-Nieves, de tú a tú, ¿qué les dirías a aquellas personas que pasan muchas horas al volante, y a los que ya están preparando sus vacaciones?

-Que admiro a los que están muchas horas al volante, bien por profesión o por afición, vo sov incapaz de ello. Lo que les pido es que tengan paciencia y que procuren no llevar prisa nunca, porque pueden perder lo mejor que uno tiene, que es la vida. Y a los que se van a marchar de vacaciones, que piensen, primero,

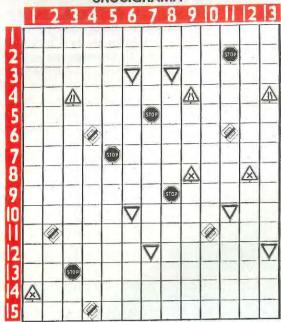
muchas horas trabajando; pues a mí si es necesario el coche y ver si hay otro medio de locomoción que le pueda sustituir; y si no lo hay, estupendo, cógete tu coche, pero no te marques horarios. Piensa que tienes que ir y que volver y que llevas contigo lo más preciado, que es tu vida y la de tus seres queridos.

Nieves Herrero, una mujer que en su vida profesional lleva una buena marcha y que va pisando fuerte; justo lo contrario de lo que pide a los que se sientan ante el volante, porque, como bien dice, lo importante no es ir, sino también volver.

Miguel Angel YANEZ

## Pasatiempos

**CRUCIGRAMA** 



HORIZONTALES. 1: Nombre de dos libros del Antiguo Testamento que complementan los libros de los Reyes. 2: Ordenases por docenas. Matrícula española. 3: Unir con aguja e hilo. Consonante. Municipio de la provincia de Pontevedra. 4: Marchar. Componer en verso. Dios de la Mitología escandinava. 5: Madero para entibar las minas. Mujer de una antigua secta judía que practicaba la comunidad de bienes. 6: Pecado capital. Arácnido parásito que produce la sarna. Consonante repetida. 7: Comida para atraer animales. Transidas de frío. 8: Desprovistos de moral. Negación castiza. Vocal. 9: Dícese de las cosas que producen ruido. Serpiente muy venenosa de América meridional. 10: Conocido fabulista de la antigua Grecia. Mantos de los beduinos. Matrícula española. 11: Consonante. Que sucede cada siete días. Acusado, culpable de un delito. 12: Rézalas. Desafían a duelo. 13: Siglas comerciales. Distribuyésemos, repartiésemos bienes o caudales. 14: Expulsáralo de su residencia habitual. 15: Hoja de oro o plata muy batida. Hablando de viandas, condimentáselas convenientemente.

VERTICALES. 1: Sosegásemos, apaciguásemos. Consonante. 2: Reverenciaremos con sumo honor y respeto. Ensenada de la sustancia de puerto natural. 3: Antiguo gorro militar. Dícese de la sustancia que contiene jabón. Preposición. 4: Orilla de la calle para el tránsito de peatones. Láminas de latón que imitan al oro. 5: Cierta provincia española. Permufaras. 6: Símbolo químico del indio. Hablando de una casa, habítala. Arrasa, destruye. 7: Uva puesta a secar al sol. Ponen tensos los cabos de las velas de la nave. Tanto deportivo. 8: Matrícula española. Ciertos aparejos de mallas para la pesca. Conjunto de naipes para jugar. 9: Gran extensión de agua salada, Hermana, religiosa. Coches hipomóviles descubiertos con dos o cuatro ruedas y capota. 10: Ocultos, secretos. Familiarmente, nombre abreviado de mujer. 11: Consonante. Sonido agradable. Regalar. Cada uno de los senderos en que se bifurca un camino principal. 12: Instrumento músico de viento con ocho agujeros. Entristecióla, afligióla. 13: Nota musical. Nombre propio de varón. Llamada internacional de auxilio.

#### JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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





#### **JEROGLIFICO**



#### ¿Qué tal ha sido el peral?

#### SOLUCIONES

A LA SOPA DE LETRAS: Amarillo, añil, azul, beige, bermellón, blanco, caqui, fucsia, grana, gris, lila, naranja, negro, rojo, rosa, siena y verde. FRASE: «Todo es según el color del cristal con que se mira».

#### AL JEROGLIFICO: Es feraz (esfera, z).

AL CRUCIGRAMA (SOLO HORIZONTALES): 1: Paralipómados. 2: Adocensias. Co. 3: Coser. S. Rosal. 4: Ir. Rimar. Tor. 5: Fajado. Esenia. 6: Ita. Arador. Mn. 7: Cebo. Ataridas. 8: Amorales. Ca. E. 9: Sonoras. Coral. 10: Escopo. Abas. Pm. 11: M. Semanal. Reo. 12: Oralas. Rétan. 13: Sa. Erogásemos. 14: Desalojáralo. 15: Pan. Saláselas. AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES. 1: Pata de la aradña. 2: Palotas en la pared. 3: Colilla en el suelo. 4: Pata del banco. 5: Un zapato. 6: Los barrotes. 7: Uña de un dedo. 8: Ladrillo de la pared. 9: Una «r» de «Hogar».



#### SOPA DE LETRAS

En el recuadro se encuentran los nombres de DIECISIETE colores. 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.



de las plazas de España e Hispanoaméric

Más de 200
páginas y 500
fotografías para
contarle sus
monumentos, su
historia, sus
ferias y
tradiciones, su
arquitectura...

3.500 ptas. 6.160 ptas.

1.000 ptas.

1 500 ptas

P.V.P. 700 ptas.



un póster desplegable

## Revista MOFT

TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE	
NOMBRE	
PROFESION/EMPRESA	
DOMICILIO LILI LILI LILI LILI LILI LILI LIL	
CIUDAD	C. P.
// with part of the tree tree and the	ESBAÑA EXTRANJERO

MODALIDAD DE SUSCRIPCION

1 año (11 números)
2 años (22 números)
2 años (22 números)
4 400 ptas.
Envienme gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalan a los nuevos suscriptores.

Número extraordinario suelto
 Oferta de 2 extraordinarios juntos
 Oferta de 3 extraordinarios juntos
 Oferta de 3 extraordinarios juntos
 HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:
 □ El siglo XVIII □ Guía de Costas □ Guía de Ríos

☐ Guía de las plazas de España e Hispanoamérica

1.500 ptas.

FORMA DE PAGO

Envío cheque adjunto Envío giro postal núm
Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 200 ptas.)

Contra reembolso (solo nacional y con recargo de 200 plas.)

Domicilación bancaria

Enviar a: Revista MOPT. Nuevos Ministerios. 28046 Madrid. Información: (91) 554 92 91

GRATIS PARA LOS NUEVOS SUSCRIPTORES «LAS OBRAS PUBLICAS EN EL SIGLO XVIII»

## NO TE CARGUES!



Joven, ten cuidado con el alcohol.
Con cada nueva copa tus reflejos
disminuyen, tu cerebro se embota y
aumenta tu osadía. Si te pones al
volante ahora, serás un arma mortal.
Ya no sólo se trata de tu vida, sino
la de aquellos a quienes aprecias.
Si en el fin de semana te toca conducir:
No te cargues.

LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO.



1.7
-,
1
1
- 3
100
200
-
- 3

