

# Tráfico

AÑO VIII  
N.º 74  
FEBRERO  
1992

**YA HAY  
REGLAMENTO  
DE CIRCULACION**

**Accidentes:  
Las nuevas  
indemnizaciones**

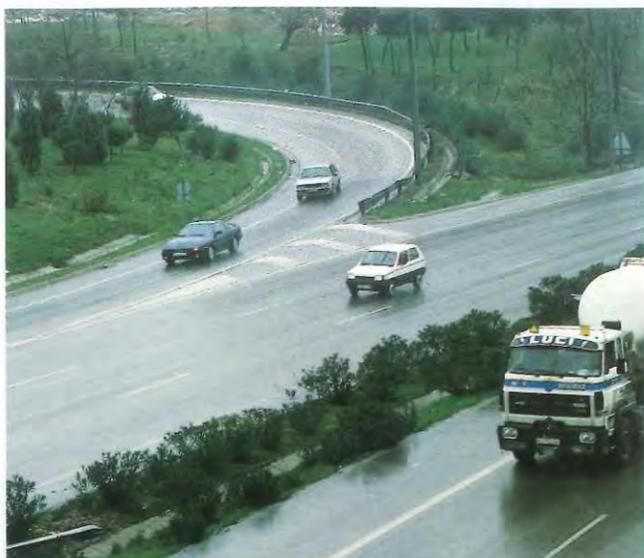


**Podrían perderlo  
175.000 conductores**

**QUEDARSE  
SIN PERMISO**

## 33 RECAMBIOS PARA EL VIEJO CODIGO

El nuevo Reglamento de Circulación, recientemente aprobado, deroga 139 artículos del antiguo Código y precisa el ámbito de aplicación de la Ley de Seguridad Vial. Además de actualizar la normativa sobre tráfico, introduce algunas innovaciones en los límites de velocidad, en el uso del casco y de los cinturones de seguridad, entre otras.



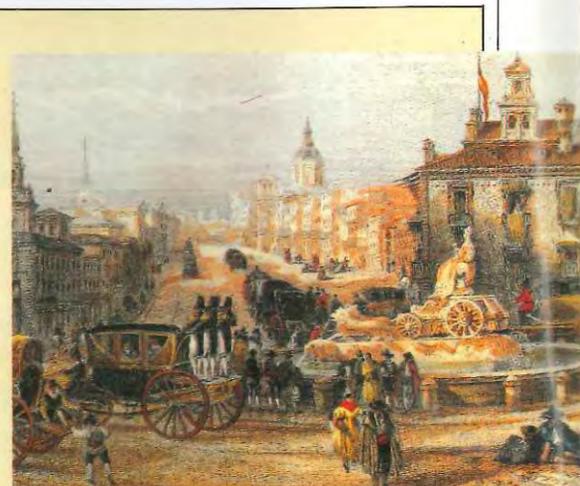
### secciones

La locura del mes .....	3
Cartas .....	4
Editorial .....	7
Disco verde .....	8
Mi carril .....	9
Tráfico del motor .....	21
Taller de opinión .....	24
TRAFICO CHICO (suplemento central)	
Mecánica fácil .....	26
El parque automovilístico, al día .....	28
Kilómetro a kilómetro .....	29
Humor .....	42
La pluma en el asfalto .....	43
Famosos en marcha .....	44
Pasatiempos .....	46



## 21 EL IVA VOLVERA A BAJAR

El 1 de enero de 1993 el tipo del IVA que grava las ventas de automóviles volverá a descender, hasta situarse en un 15 por 100, aunque no se sabe aún cómo el Estado tratará de compensar esta bajada. Mientras tanto, el año 92 puede ser, para los fabricantes, un período de crecimiento, en el que esperan vender 40.000 automóviles más.



## 38 VIAJE A LA HISTORIA DE NUESTRAS CARRETERAS

De la mano de Javier Leralta hacemos un viaje a la historia de nuestras carreteras y caminos, donde las figuras de carreteros, peones camineros, diligencias, posadas, ovejeros, etcétera, surgen y desaparecen, salpicando el reportaje de curiosas anécdotas y datos de rigor histórico.

## 18 INDEMNIZACIONES: SOLUCIONES «EUROPEAS»

Doce meses de aplicación del baremo para la indemnización de daños corporales derivados de accidentes de tráfico no han terminado ni con las cuantías desiguales para los accidentados, ni con la inseguridad para las aseguradoras. Pero el paso adelante que supone la fijación de unos criterios estables nos acerca a las soluciones «europeas».



# LA LOCURA DEL MES

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

**M**IENTRAS los peatones caminan por el arcén indebido («Peatón, recuerda: en carretera circula siempre por la izquierda»), los dos turistas se encuentran en la señal de «stop» esperando pacientemente el momento adecuado para pasar e incorporarse a la circulación de la vía principal.



**L**OS peatones han desaparecido y, transcurrido un tiempo, el primero de los turistas decide arrancar, cruzar uno de los carriles e incorporarse a la circulación. Pero, sin duda, eligió el peor momento, puesto que se encuentra otro turismo de color claro que casi le golpea y que, cuanto menos, tuvo que reducir notablemente la marcha.

**L**A siguiente secuencia nos da noción clara de lo ocurrido. El turismo claro que circula por la carretera preferente ha tenido que detenerse para evitar la colisión, con el consiguiente riesgo de ser embestido por detrás por otros vehículos. El infractor ha corrido un grave riesgo —pensemos que por un despiste— y se lo ha hecho correr a otros transeúntes.



## CICLOMOTORES ASEGURADOS

Los ciclomotores, aparte de estar pilotados por jóvenes sin experiencia y que desconocen la Ley Vial, simplemente con una licencia, suelen estar conducidos irresponsablemente. ¿Qué sucede en el caso de atropello a personas o cosas? ¿Cómo puede reclamar el damnificado y a quién, si no poseen un seguro? ¿Cómo es posible que a estos vehículos no se les exija matrícula, como ocurre en otras provincias? Si existiese esa obligatoriedad, estos ciclomotores no cambiarían de mano, gratuitamente en algunos casos.—Alfonso Cuancaraja. Madrid.

**Respuesta:** Los ciclomotores, al igual que el resto de los vehículos automóviles y sus remolques, deben estar amparados por el correspondiente seguro obligatorio de responsabilidad civil, que cubriría esas contingencias que usted apunta.

esta para, tan pronto pase a verde, arrancar, como si del pistoletazo de salida de una carrera se tratara, con el evidente peligro para el peatón mayor o poco ágil o, lo que es peor, madres con niños que se ven obligadas a cruzar la calle en el escaso margen de tiempo que, a veces, dan algunos semáforos. ¡Cuántos atropellos han causado esta falta de precaución por parte de los conductores!—Pedro Montelongo Medina. Madrid.

## CARRETERAS OLVIDADAS

Los responsables del MOPT se han olvidado de las carreteras «secundarias» por completo, al volcarse sobre las autovías y otras carreteras que ellos consideran de vital importancia. La N-333, entre Ecija y el cruce de Montepalacios (Marchena), es una pena. Cuando no revienta una rueda, se rompe un cristal, debido a las chinas que hay sueltas en la vía. También hay baches bastante grandes... Parece un circuito de rallie. Nosotros estamos acostumbrados a estas carreteras, pero los turistas europeos y los magrebíes pensarán que África empieza en Andalucía. Y casi llevan la razón, porque lo que es en carreteras es una pena, con los años que llevamos en la CEE, que to-

davía tengamos estas infraestructuras.—Juan Rueda Sánchez. Morón de la Frontera (Sevilla).

## PROHIBIDO EN TODA LA POBLACION

Me gustaría que aclarasen una pregunta que sale en el examen. Si encontramos una señal de prohibido estacionar colocada encima de una señal de poblado, ¿dónde rige dicha señal? Sé que el Código dice que regiría en toda la población, salvo que encontremos otra más restrictiva. Pero veo tan ilógico que no se pueda estacionar en todo un pue-

se establezca distinta reglamentación en ciertos tramos de vía en el interior de la población.

## CONSECUENCIAS DE UNA ITV

Recientemente he vuelto a pasar la ITV con mi motocicleta de 1974. Esta vez únicamente me han inspeccionado el número de bastidor, las luces de cruce, carretera y frenado y el frenado de las ruedas trasera y delantera. Otras veces habían comprobado, además, el juego de ruedas, humo, estado del guardacadenas, luz de posición y medidor de velocidad. De esta últi-



blo que tengo duda de si es ésta la respuesta o si las prohibiciones de estacionar o parar sólo rigen hasta la siguiente intersección.—José A. (profesor de autoescuela). Palauardies (Barcelona).

**Respuesta.**—Debe usted tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 168.4 del Código de la Circulación, según el cual las señales verticales preceptivas —y la señal de estacionamiento prohibido lo es— colocadas a la altura de una señal de población significan que la prescripción que imponen se aplica en toda la población, salvo que, por otras señales,

ma revisión he deducido que la ITV es buena, pues controla que los vehículos en circulación tengan las mínimas condiciones de seguridad; que en cada estación ITV controlan en las motocicletas lo que les parece; que es un precio módico en motocicletas (1.745 pesetas) por comprobar los puntos anteriores y anotar el resultado en un registro; que el tiempo total de permanencia, desde la llegada hasta la salida, incluido el papeleo, fue de 11 minutos. Pero sigo pensando que por qué tengo que pagar para demostrar que mi motocicleta está en regla. La ITV tendría que ser gratuita,

pues ya me he gastado el dinero en mantener el vehículo en buen estado, y se tendría que cobrar, o sancionar, a aquellos que presentasen alguna anomalía. Por último, creo que es otra manera de pagar un impuesto más.—José María García Jiménez. Barcelona.

## AUTOPISTA VERSUS COMARCAL

Se está dando «a bombo y platillo» la noticia de la inauguración de la autopista del Garraf. Pero lo que no se dice es que la C-246, debido a las obras de aquella, tiene tramos desastrosos: ha desaparecido el asfalto, las líneas continuas y discontinuas están que no sabes si puedes o no adelantar... Esta es una carretera que dejaron muy bien, arreglando curvas muy peligrosas. Espero que antes de inaugurar la autopista, arreglen la C-246, estropeada por sus obras.—Juan Rueda González. Cunit (Tarragona).

## GRACIAS, AMIGO GUARDIA CIVIL

Las pasadas vacaciones, circulando por una de tantas carreteras, me adelantaron dos motoristas de la Guardia Civil de Tráfico y me ordenaron detenerme en el arcén. Ya con la documentación en la mano, y repasando qué pude hacer merecedor de sanción, me encontré con lo siguiente:

—Buenos días, le informo que tiene usted la puerta delantera derecha mal cerrada.

—Gracias, agente, creí que había cometido alguna infracción y estaba sudando al pensar en la cuantía de la multa.

—Le diré que nosotros sabemos quién infringe deliberadamente el Código y quién lo hace por casualidad; a unos los tenemos que

## Ayuda a un malherido

El 7 de septiembre, hacia las 19.30 horas, un ciclista fue arrollado por un vehículo a la salida de Alcalá de Henares, en dirección hacia Madrid. El joven moribundo había sido despedido fuera de la carretera y había caído desde lo alto de un puente de unos 10 metros de altura. En nuestro vehículo viajábamos cuatro personas, y nuestra primera reacción fue parar inmediatamente en el arcén para auxiliar a dicho ciclista. Mis tres compañeros bajaron inmediatamente y uno de ellos examinó sus constantes vitales. El pulso y la respiración eran muy débiles: «se iba». Intentó hacerle la respiración boca a boca, pero tenía la lengua taponándole la garganta, por lo cual resultó infructuosa. Tampoco nos atrevimos a levantarlo ante una más que presumible fractura de la columna vertebral.

Pero lo más importante de mi carta es relatar lo que ocurría en la carretera. Yo me quedé dirigiendo la circulación unos 30 metros antes del lugar, para evitar males mayores. Pienso que de algo sirvió, impidiendo que los curiosos automovilistas ocasionaran algún otro accidente. Asimismo, inmediatamente, se dio aviso a las asistencias sanitarias y policía a través de dos vehículos que disponían de radio.

Hasta aquí, todo bien. Pero algunos vehículos que circulaban en sentido contrario paraban para curiosarse, cometiendo el grave error de dejar sus vehículos dispuestos incorrectamente. Nadie se lo impidió. Ni siquiera sus propias conciencias. Me ensañé verbalmente con alguno de ellos, que, además, corría el grave riesgo de atravesar la calzada con un pronunciado despiste. Lo que se veía venir, ocurrió: cuatro vehículos se vieron envueltos en un nuevo accidente. La policía tardó en llegar aproximadamente 25 minutos y, cuando llegó, no supo hacer con el moribundo más que nosotros. Su única preocupación fue buscar testigos del primer accidente. La asistencia sanitaria la vimos, de regreso a Madrid, una vez transcurridos más de 40 minutos desde el accidente.

Por favor, si se desea ayudar a un malherido, procure que el estacionamiento de su vehículo no agrave el problema, aunque sea a costa de sacarlo fuera de la carretera. No peque de excesiva curiosidad y colabore avisando al resto de los automovilistas, ya sea desviando o deteniendo la circulación. No nos despistemos y pongamos atención a la carretera. Y, sobre todo, seamos más humanos y no nos regodeemos con el mal ajeno.—Gregorio Pozo Barrionuevo. Madrid.

sancionar con todo el peso de la Ley, y a los otros, podemos amonestarles verbalmente. Puede usted continuar y buen viaje.

Lo he pensado mucho y me decido a escribir esta carta para demostrar mi admiración a la Guardia Civil, en especial al destacamento

de Tráfico. Mientras los automovilistas nos beneficiamos de la ventilación, del aire acondicionado o de la calefacción, la Guardia Civil tiene que soportar un tórrido calor o un frío espantoso, aguantando la nieve y las heladas, mojándose bajo la lluvia..., pero

siempre están presentes en nuestras carreteras, dispuestos a sancionar al infractor o ayudar al necesitado y de velar por la seguridad vial. Qué estómago y sangre fría han de tener para hacer acto de presencia en un accidente donde, por desgracia, hay víctimas mortales. Quiero agradecer su presencia en las carreteras y, cada vez que les vea, diré: «gracias, mi amigo anónimo de la Guardia Civil».

## MEJOR CUANTO MAS VEA

A raíz de presentar un vehículo a la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), siendo rechazado por tener láminas solares en los cristales laterales traseros y portón, me surgió una duda. El Código de la Circulación señala que si el espejo retrovisor interior queda anulado, por carga o posición de los pasajeros, son obligatorios los retrovisores exteriores, izquierdo y derecho. ¿Podría circular un vehículo, sin cometer infracción al artículo 61.1 del Real Decreto 339/90, con cortinas en los cristales laterales traseros y el trasero si aquél va dotado de dos espejos retrovisores exteriores? ¿Y si llevara láminas solares en los cristales traseros, teniendo libre parabrisas y laterales delanteros y teniendo instalados dos espejos retrovisores exteriores?—José Luis Uzquidum Casado. Astigarraga (Guipúzcoa).

**Respuesta.**—Debe usted tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 216.1 del Código de la Circulación, según el cual los vehículos automóviles deben estar provistos, al menos, de dos espejos retrovisores exteriores, uno en el lado derecho y otro en el lado izquierdo. Sin embargo, en los vehículos con ventanillas posteriores de dimensiones suficien-



## MIRE AL PEATON, NO AL SEMAFORO

Me refiero a esos conductores impacientes que, detenidos ante un semáforo en rojo o intermitente, están con la vista fija en

tes y cuya carga o remolque no dificulte la visibilidad, el espejo retrovisor de la derecha puede ser reemplazado por uno interior. Por consiguiente, cuando el vehículo lleva cortinillas en los cristales laterales posteriores y trasero, es correcta la circulación si se lleva un espejo retrovisor derecho exterior. De todas formas, lo que usted debe procurar es disponer de la máxima visibilidad para poder conducir con seguridad. Cuanto más vea, mejor.

## NOTIFICAR LA SANCION

Por infracción del artículo 19 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, he recibido notificación de la Jefatura de Tráfico, con imposición de 25.000 pesetas de multa por circular un turismo de mi propiedad a 82 km/h. en un lugar limitado a 60 km/h., velocidad medida por un cinemómetro Mesta 206R4. Según tengo entendido, los agentes encargados del servicio de vigilancia de Tráfico deben denunciar las infracciones que observen. En este caso concreto, los citados agentes no intervinieron y el vehículo no fue detenido, como corresponde, siendo detectada la falta mediante un aparato electrónico. ¿Es cierto que este tipo de denuncias, sin intervención del agente, no son correctas y que para su validez existe obligación de que los mismos detengan la marcha y notifiquen en el acto la infracción cometida? Al parecer, en este sentido se ha pronunciado recientemente el Tribunal Supremo, mediante sentencia, con anulación de actuaciones similares a la presente. ¿Es verdad, también, que en los países de la CEE, de la que formamos parte, no sancionan las infracciones en que no actúa el agente?—Juan A. Pedrosa Fernández. El Saucejo (Sevilla).

**Respuesta.**—De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 77 de la Ley de Seguridad Vial, como norma general, las denuncias de carácter obligatorio formuladas por los agentes de la autoridad se notificarán en el acto al denunciado, haciendo constar en las mismas los datos a que se refiere el artículo 75 y el derecho reconocido en el 79.1. No obstante, por razones justificadas, podrá notificarse la denuncia con posterioridad.

Además de las denuncias de carácter obligatorio formuladas por los agentes de la autoridad, los particulares, cualquier persona, pueden formular una denuncia por infracción a las normas de tráfico, circulación y seguridad vial. La diferencia estriba en que mientras las efectuadas por agentes de la autoridad hacen fe, salvo prueba en contrario, en las formuladas por particulares es más difícil la prueba.

Al no existir una legislación comunitaria, cada país tiene unas normas diferentes para notificar y sancionar estas infracciones.

## EL COLOR DE LA SEGURIDAD

El accidente que más temo es el choque frontal. Aunque lo divise, nada podré hacer para controlar el

coche que se me viene encima: ¿frenará a tiempo?, ¿me habrá visto? Los coches que antes se ven son los de color amarillo, naranja o rojo, en este orden. Los amarillos suelen pertenecer a empresas y a unos pocos particulares y siempre son de las gamas económicas.

La moda, una vez más, se opone a lo racional. Se llevan los coches de camuflaje: azul muy oscuro, verde muy oscuro, ceniza..., que abundan, sobre todo, en los modelos de mayor precio. ¿Por qué el color no se considera un elemento de seguridad de primer orden? Si me obligan a llevar cinturón o casco, ¿por qué no prohíben ciertos colores para mayor seguridad de los pasajeros y de los ocupantes del vehículo contrario? ¿Por qué no se prima el amarillo en el precio del seguro? Hay quien lleva las luces de posición

encendidas, pero sería bastante mejor llevar las de cruce, porque, como en el deporte, lo importante no es «fardar», sino llegar.—F. Javier López de Dicastillo. Burgos.

## USO CIVILIZADO DEL PASO ESTRECHO

En un paso estrecho, de unos 50 metros de longitud, y perfectamente señalizado en lo que se refiere a preferencias de paso, si un vehículo que no goza de la preferencia, pero que ya ha recorrido tres cuartas partes del estrechamiento, se encuentra con otro vehículo en sentido contrario, ¿quién debe retroceder? Naturalmente, cuando el vehículo que no goza de preferencia de paso comenzó a avanzar no había ninguno en el otro sentido.—Luis García Jiménez. Alcorcón (Madrid).

**Respuesta.**—Más que de un caso de preferencia o no de paso en un tramo estrecho, se trata de un civilizado uso compartido de la vía. Si, como usted dice, el conductor del vehículo ha recorrido las tres cuartas partes del estrechamiento cuando aparece el que circula en sentido contrario, lo que debe hacer éste es dejar salir al que ya se encuentra próximo a finalizar el paso estrecho, pues cuando lo inició no venía nadie en el sentido de la prioridad.

## NOTA A NUESTROS SUSCRIPTORES

En los últimos meses hemos recibido numerosas quejas de algunos de nuestros suscriptores por el retraso o no recepción de la revista. Ante esta demanda de aclaraciones hemos de informar que la publicación continúa enviándose a todas las personas que hasta ahora la recibían, y que no se ha dado de baja a nadie que no lo haya solicitado. Los retrasos son ajenos a TRAFICO, que sigue enviándolas a Correos a comienzos de cada mes. No obstante, se están dando los pasos necesarios para tratar de aclarar y mitigar este problema de distribución.

La revista, no obstante, no podrá atender las peticiones de números atrasados, pues no dispone de ejemplares suficientes para cubrir la demanda. El global de los 350.000 ejemplares que se editan se distribuyen totalmente entre los suscriptores.

Miguel GARROTE



AÑO VIII  
NUMERO 74. FEBRERO 1992

**Director:** Jesús Soria.  
**Redactores jefe:** Juan M. Menéndez y José I. Rodríguez.  
**Confección:** José Bélamo.  
**Redactores:** Teresa González, Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).  
**Fotografía:** José Rubio.  
**Colaboradores:** Marcos González y Marco Torres.  
**Secretaría de redacción:** Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)  
**Colaboran en este número:** Antonio Arias, Carmen Bajo, Luis Bonino, Carmen Delgado, Francisco Fructuoso, Ana Jiménez, Charo Laiz, Javier Leralta, Mena, Eugenio Ocio y Ramón.  
**Colaboración especial:** Ramón Cotarelo.  
**Redacción:** C/ Josefa Valcárcel, 28 (4.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53 y 741 40 11. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE.  
**Consejo Editorial:** Francisco Altozano, José María Altozano, Milagro del Arroyo, José Benavides, Carlos Corbacho, Julián Flórez, Juan Galbis, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, María Paz López, Juan M. Menéndez, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, José I. Rodríguez, Jaime de la Serna y Jesús Soria.  
**Imprime:** ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11, 200. 28022  
**Fotocomposición:** Ciceraría. Rufino González, 13, 3.ª. Madrid.  
**Fotomecánica:** Fotomática, S.A. Cronos, 8 - 3.ª. Madrid.  
**Depósito legal:** M-25.988-1985.  
**N.I.P.O.:** 129-92-002-1.  
**Distribución:** Publicidad Postal, S. L. Antonio López, 233. Madrid. (La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)  
Está autorizada la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista TRAFICO como fuente.

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

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

# Editorial

## Adaptarnos a los tiempos, mejorar la seguridad

**H**ACE sólo unas semanas que el Consejo de Ministros aprobaba el nuevo Reglamento General de Circulación. Sustituirá, a partir del 15 de junio próximo, al Código de Circulación, que data de 1934 y que claramente había quedado obsoleto en muchos de sus apartados, hasta el punto de que, con el nuevo «código», quedan derogados 139 artículos del hasta ahora vigente.

Este Reglamento, al que seguirán otros, está adaptado a los tiempos de hoy y regula aspectos fundamentales en la circulación, como los nuevos límites de velocidad —en algún caso ampliados y en otros reducidos—; obliga al uso de cinturón de seguridad incluso en las ciudades y en los asientos traseros a todos los coches que se matriculen a partir de la fecha de entrada en vigor del mismo; prohíbe circular con patines o monopatines sobre la calzada; obliga a someterse a la prueba de alcoholemia; a conducir con casco en todo tipo de motos y ciclomotores; y, en definitiva, toda una serie de normas que no buscan otro objetivo que una mayor seguridad vial en la carretera.

**E**S decir, el Reglamento incide fundamentalmente en aquellos aspectos que más peligro suponen para la integridad de las personas que circulan por las carreteras o pasean por cualquier calle, y supone una adaptación a las normas europeas —frente a las que estábamos ciertamente desfasados en algunos aspectos—, que también están haciendo hincapié en aquellos problemas que son comunes a la mayoría de los países más avanzados: velocidad, alcohol, cinturón de seguridad, jóvenes, etcétera.

**E**STA claro que ninguna de estas normas por sí sola va a hacer descender el número de accidentes, pero sí debe contribuir considerablemente a reducir el número de víctimas, una tendencia que se viene produciendo desde el año 1989. Para ello, no obstante, será necesaria, imprescindible, la máxima colaboración de los conductores, sin cuya ayuda será imposible la lucha contra los terribles efectos de la carretera. Precisamente para dar a conocer a todos los automovilistas el contenido de este nuevo Reglamento, la Dirección General de Tráfico enviará en breve a todos los conductores un folleto en el que se explicarán las normas y novedades más importantes. También editará un libro en el que se incluirá todo el articulado del Reglamento y el propio texto de la Ley de Seguridad Vial. Después de esta amplia campaña, que se desarrollará durante los próximos meses, las autoridades actuarán con el máximo rigor para hacer cumplir las normas, en la misma línea que se viene haciendo desde que entró en vigor la nueva Ley, que ha conseguido hacer descender la accidentalidad. Y nuestro objetivo es seguir adoptando las medidas necesarias para mantener esta dinámica. Este nuevo «código» es un paso más.



Luis  
BONINO MENDEZ (\*)

## Varón y factor de riesgo

**A**CTUALMENTE se reconoce que los agentes de riesgo más importantes en los accidentes de tráfico se asocian con el llamado factor humano. Las acciones preventivas centradas en dicho factor requieren necesariamente la determinación de las características, comportamientos y motivaciones de las personas involucradas en los accidentes, para luego actuar sobre ellas. Para esta tarea, los resultados de los estudios epidemiológicos, las estadísticas y las encuestas son instrumentos valiosísimos.

En este sentido, desde hace tiempo me ha llamado la atención el siguiente hecho: a pesar que todas las investigaciones priorizan en sus datos la edad y el sexo, a la hora de utilizarlas para informar, difundir conclusiones, definir perfiles y diseñar campañas, las diferencias por sexo no se mencionan, y sólo se alude a «personas» (accidentados, muertos, conductores, etcétera). Pareciera así que ser mujer o varón es irrelevante a la hora de analizar el tema accidentes.

Sin embargo, si rescatamos los datos diferenciados por sexo, nos encontramos con lo siguiente: (Boletín DGT 1990) el 77 por 100 de las víctimas muertas y el 70 por 100 de las heridas en accidentes de tráfico son varones. El 75 por 100 de los conductores y el 65 por 100 de los peatones víctimas son varones, así como el 90 por 100 de las víctimas de accidentes de moto. La tasa de conductores víctimas por mil conductores censados del mismo sexo es cuatro veces mayor en los varones. Todo esto se muestra más dramáticamente en la juventud, donde los accidentes son la primera causa de muerte y los varones los principales implicados.

A la luz de estas cifras podemos analizar con más exactitud los perfiles de riesgo elaborados últimamente. Veamos, por ejemplo, el perfil del joven propenso a accidentes: necesitado de autoafirmación, competitivo, tiende a transgredir normas, compensa su inseguridad sobrevalorando su propia capacidad y asumiendo actitudes temerarias dependiente de la aceptación de su grupo (que espera de él que sea el mejor en lo suyo). Otros perfiles de riesgo hablan de adultos buscadores de emociones, exhibicionistas, de poca autocrítica, agresivos, imprudentes, impulsivos.

Estos perfiles no señalan el sexo, pero como se construyen en base a lo encontrado más frecuentemente, nos muestran, sin nombrarlas, las características de los varones, que son quienes con mayor frecuencia se accidentan.

¿Y cuáles son esas características? Ni más ni menos que las mismas que nuestra sociedad promueve como aquellas que un varón debe desempeñar para identificarse y ser identificado como un verdadero hombre. Ser hombre es ser fuerte, arriesgado, competitivo, activo, temerario, exitoso y prestigioso. Llegar a ser hombre supone saber enfrentar los peligros, ser valiente y capaz, aún a costa de infringir normas. Dichos comportamientos, para ser ejercidos en plenitud, suponen adoptar actitudes favorecedoras de accidentes: exposición excesiva al riesgo, minimización del peligro, susceptibilidad al desafío y subordinación de la salud y la vida al valor prioritario del prestigio. Y esto es lo que comprobamos en los perfiles: éstos son la descripción de los comportamientos acentuados del mo-

delo «tradicional» propuesto a los varones. Las descripciones sobre las circunstancias favorecedoras de accidentes (exceso de velocidad, alcohol, fatiga por cansancio) pueden ser entendidas también desde esta óptica.

Así como las campañas de ventas de automóviles discriminan claramente sus anuncios según a quien se dirigen (varón: coche potente, mujer: coche confortable), la difusión sobre temas de accidentalidad debería, también, incluir la variable sexo para avanzar más en estrategias específicas para grupos de riesgo. Y es indudable que los varones con comportamientos «masculinos» rígidos y acentuados son el principal grupo de riesgo. (Dato que no es ninguna novedad para algunas compañías de seguros, que ya hacen descuentos a las mujeres por ser un grupo de menor riesgo.)

Vemos así que operar preventivamente sobre factores de riesgo es trabajar con los varones, sus actitudes y sus valores. Para ello es necesario comprender que, como señalan las ciencias sociales, la mayoría de los comportamientos varoniles son moldeados culturalmente y, en tanto que moldeados, son eventualmente modificables. El cambio de actitudes, uno de los objetivos importantes de los diseños preventivos, debería apuntar en este caso a poder generar reflexión, cuestionamiento y cambio en algunos de los comportamientos que definen generalizadamente el ser varón. Cosa nada fácil, puesto que muchos de estos comportamientos están muy valorados socialmente.

Todos los datos nos muestran que los varones, moldeados según los modelos masculinos tradicionales, tienden (jóvenes y adultos) a comportarse en el tráfico como aventureros omnipotentes que, cabalgando en su corcel de dos o cuatro ruedas, símbolo de poder o libertad, creen que nada malo les puede suceder. Las estrategias preventivas deben incluir y trabajar con esta realidad.

Quisiera concluir aquí con el aporte de esta observación: la bienintencionada apelación al desarrollo de actitudes de prudencia, respeto a las normas y adopción de estilos de vida saludables, puede no ser útil con los varones. Para el ideal de hombre que la sociedad propone, dichas actitudes son «antimasculinas», en tanto que se atribuyen tradicionalmente a las mujeres. Adoptarlas, para un varón muy moldeado por los patrones tradicionales, puede ser evaluado como signo de debilidad y cobardía, y lo expone al rechazo de su grupo de iguales.

Creo que el esfuerzo creativo en prevención con varones debería pasar por redefinir esos valores, para hacerlos más apetecibles a los varones, paralelamente a proponer revisiones de lo que significa ser un verdadero hombre (para el varón y la mujer que lo acompaña). Quizá hay que mostrarles que se necesita coraje para aceptar que la prudencia no es sólo cosa de mujeres.

PD: No todos los varones estamos igualmente moldeados, pero el ideal varonil tradicional es una poderosa fuerza que ejerce siempre su poder en nuestra mentalidad.

(\*) *Psicoterapeuta especializado en patologías masculinas*

## Mi CARRIL

### Justas indemnizaciones

**E**L después del accidente, las indemnizaciones, ha sido el caballo de batalla de los últimos años entre aseguradoras, jueces y víctimas. Nadie sabía a ciencia cierta qué se tendría que abonar por una invalidez total o por la pérdida de un miembro. De hecho, se daba el caso de que perder una mano se valoraba en Almería a cuatro millones, y en otra ciudad, al doble o al triple. Desde hace un año parece que funciona aceptablemente un sistema de baremización que acaba con una injusticia manifiesta. Ahora están estipulados unos mínimos y unos máximos que varían en función de la gravedad, las secuelas, el propio trabajo del individuo, el número de hijos, la edad... Pero, en definitiva, mi pie cuesta igual que el del señor de Teruel. Con ello nos hemos puesto a nivel de muchos países europeos, aunque el tiempo será el que nos dirá si está funcionando bien este sistema de indemnizaciones. ¿Se está tirando a la baja? ¿Se ha encontrado realmente el punto de equilibrio? En cualquier caso, ahora ya no debe haber sustos para nadie (que se lo digan a las asegurado-

ras), pero tampoco disculpas para dilatar las decisiones, que era otro de los objetivos de este baremo. En este tipo de situaciones se hace más que imprescindible.

También se hace imprescindible un comportamiento cívico en la carretera. Aunque sólo sea por su seguridad, y si quiere, hasta por los demás; pero es que, además, ya sabe que las cosas se están poniendo serias, muy serias. Nada menos que 175.000 conductores pueden quedarse sin permiso de conducir. Vamos, que tendrán que prescindir del traslado cómodo al trabajo, del viaje de ocio del fin de semana. Uno, dos o tres meses de «mono» de volante. A algunos, los que van jugándose la vida y poniendo en serio riesgo la de los demás, la verdad es que no les viene mal que les pongan su permiso en la jaula unos mesecitos. Ya saben que siempre me he mostrado partidario de la máxima dureza con los que no tienen el más mínimo respeto ni con sus vidas ni con las de quienes circulan junto a él. Pues para ellos, sobre todo para ellos, las cosas se han puesto muy complicadas. Con la Ley de Seguridad Vial en la mano y la próxima entrada en vigor del Reglamento de Circulación, las autoridades aseguran que serán inflexibles. Evidentemente, hay que acabar como sea con tanta víctima de la carretera.

Tampoco lo tienen fácil los habitantes de las ciudades en ORA. El sistema de aparcamiento ha recibido un barapalo del Tribunal Supremo. Ha declarado nulas las multas que los controladores habían impuesto a un ciudadano concreto. Pero, ¡jojo!, sólo a ese conductor. No hay jurisprudencia. El Ayuntamiento madrileño, el afectado directamente, y que sepa uno todos los demás, asegura que todo seguirá como hasta ahora. Y están respaldados por la Ley sobre Haciendas Locales. El asunto dará que hablar en los próximos meses, pero por ahora nada cambia. En cualquier caso, no se hagan ilusiones; si no es la ORA, será el MINUTO. De otra forma, seguramente muchas ciudades serían más caos todavía. Y, mientras tanto, ya sabe, los vigilantes siguen con la ORA en punto...



Jesús SORIA  
Director

### APARCAR DE OIDO

**Ver aparcarse a algunos y algunas es un auténtico poema. Colocan mal el vehículo, mueven el volante de forma incorrecta, calculan de forma pésima las distancias. Y, claro, acaban por golpear al coche que tienen detrás, al de delante y hasta se quedan a medio metro del bordillo. No les vendría mal alguna que otra clasecilla extra en la autoescuela del barrio. No obstante, a partir de ahora lo tendrán mucho más fácil. Acaba de inventarse un sistema para aparcarse de oído. Unos sensores, colocados en los paragolpes, avisan de cuándo se debe parar para impedir un golpe tan habitual. Lo acaba de poner en funcionamiento BMW en sus modelos de la serie 7. El sistema, que acabará siendo copiado por todos, no ayuda en otros aspectos del aparcamiento. Tampoco obliga al conductor que golpea a otro coche a dejar una nota avisando de los desperfectos ocasionados y datos del seguro. Y es una pena.**



La propuesta de retirada  
acompaña a infracciones  
graves y muy graves

# 175.000 CONDUCTORES PUEDEN QUEDARSE SIN PERMISO

Muchos conductores se han quedado asombrados cuando a una multa de tráfico han visto unida la propuesta de suspensión de su permiso de conducir por periodos que, en algunos casos, llegan a los tres meses. Durante 1991 se aplicó con más rigor el procedimiento de retirada, llegando a aumentar el número de resoluciones sancionadoras de suspensión un 50 por 100 respecto a 1990. A finales de diciembre, alrededor de 68.000 conductores sabían que debían entregar su carné por un tiempo. El endurecimiento se debe a que las privaciones temporales parecen la forma más justa y efectiva de corregir y prevenir las infracciones y, como consecuencia de ello, la accidentalidad.

Teresa G. GONZALEZ - Fotos: Marcos GONZALEZ

Adelantamientos,  
velocidad  
y alcohol  
son los principales  
motivos por los que  
se puede retirar  
el carné

**A**DELANTAMIENTOS antirreglamentarios, exceso de velocidad y también el alcohol, son las principales infracciones que, lógicamente, han dado origen a los cerca de 175.000 expedientes de suspensión temporal del permiso de conducir incoados a lo largo del año de 1991 por la Dirección General de Tráfico. Ya se ha dictado resolución sancionadora en más de 78.000 de ellos, cifra que supone un 50 por 100 más que en 1990, año en que el número de retiradas fue de 40.000.

La entrada en vigor, en 1990, de la Ley de Seguridad Vial ha estrechado bastante el cerco a los infractores, endureciendo la aplicación y el procedimiento para retirar el permiso de conducir.

El principal motivo reside en la estrecha relación entre las infracciones y la accidentalidad.

En la actualidad se está tendiendo a que las infracciones graves y muy graves sean sancionadas con suspensión del carné de conducir, además de la multa económica. Según el director general de Tráfico, Miguel Muñoz, «la suspensión temporal es una sanción más justa, pues se aplica por igual, y grava por igual a todos los infractores, mientras que si se aplica sólo la multa económica, se verían más perjudicados aquellos con menores ingresos, que tendrían más dificultad para pagarla. Por otro lado, a efectos de reincidencia, la retirada es mucho más efectiva».

Según el informe EDIS, realizado en mayo de 1988, un 9 por 100 de la población valora positivamente el aumento de sanciones y multas como forma de mejorar la seguridad vial. Por su parte, los profesionales del volante, aunque apoyan este método punitivo, puntualizan que «debe haber una causa justificada y así se debe demostrar». Lo que no ven con tan buenos ojos es el procedimiento de llevar a cabo esa retirada. Según Eladio Núñez, presidente de la Unión Nacional de Autotaxi, «los expedientes de retirada del carné deberían estudiarse más a fondo, pues en muchos casos son personas que viven del volante, sobre todo los profesionales, y retirarles temporalmente el permiso es dejarles sin su medio de vida». En este sentido, dirigió una carta al director general de Tráfico, para solicitar que esta asociación fuese oída en los expedientes de retirada incoados a taxistas.



En Europa, el exceso de velocidad aparece como una de las principales infracciones motivo de retirada.

#### RESOLUCIONES SANCIONADORAS FIRMES PARA SUSPENSIÓN DE PERMISOS

(1 de enero a 15 de diciembre de 1991)

Enero	757
Febrero	812
Marzo	2.343
Abril	4.757
Mayo	6.777
Junio	8.083
Julio	5.935
Agosto	6.786
Septiembre	6.966
Octubre	9.958
Noviembre	10.218
Diciembre	4.383

**TOTAL** 67.775

#### EXPEDIENTES DE SUSPENSIÓN SEGUN EL SEXO

VARONES	94%
MUJERES	6%

#### UN MES SIN COGER EL COCHE

La gran mayoría de los expedientes de suspensión, unos 130.000, son por un período de un mes, aunque se han iniciado alrededor de 23.000 por dos meses, y 11.000 por tiempo inferior al mes. Unos 5.000 conductores que incurrieron en infracciones muy graves han sido apercibidos de retirada por el período máximo, que son tres meses. La Ley de Seguridad Vial contempla, en su artículo 67, esta posibilidad de retirar el permiso de conducir por períodos de hasta tres meses en el caso de infracciones graves y muy graves.

En general, se propone una retirada de un mes para aquellas infracciones consideradas por la ley como graves, dinámicas o de conducción; es el caso de adelantamientos prohibidos, conducción temeraria o negligente, excesos de velocidad, competiciones o carreras de vehículos, ingestión de alcohol por encima de los límites, etcétera.

El tiempo de suspensión se eleva a dos meses cuando se tiene constancia de la intensidad del peligro, o bien cuando en la tramitación del expediente se demuestra que concurrió un riesgo considerable.

La máxima penalización —tres meses— se aplica a las denuncias por hechos muy graves. Es decir, cuando a



Los conductores profesionales ostentan un índice muy bajo de retiradas, y tienen la posibilidad de suscribir un seguro que cubre los daños económicos.



En 1991 el número de resoluciones con suspensión aumentó un 50 por 100 respecto a 1990.

una infracción considerada grave se unen circunstancias de peligro derivadas de circulación intensa, malas condiciones de la vía, climatología adversa, deficiente visibilidad o cualquier otro riesgo añadido.

Por ejemplo, un adelantamiento en un cambio de rasante, si consta en la denuncia que solamente se rebasa-

#### EXPEDIENTES INICIADOS PARA SUSPENSIÓN TEMPORAL (Enero-noviembre 1991)

Pendiente de fijar	10.607
Menos de un mes	11.118
Un mes	133.866
Entre uno y dos meses	12
Dos meses	23.311
Tres meses	5.401
<b>TOTAL</b>	<b>173.315</b>

#### PRIVACIONES DE PERMISOS DE CONDUCIR POR EDADES

De 16 a 17 años	0,35%
De 18 a 39 años	71,03%
De 40 a 49 años	14,29%
De 50 a 59 años	9,18%
De 60 a 64 años	2,73%
De 65 a 74 años	2,09%
Más de 74 años	0,27%

**TOTAL** 100%

ron los primeros metros de la línea continua, suele tener una propuesta de retirada de un mes; en cambio, si en el boletín de denuncia se hace constar que la maniobra culminó en el cambio de rasante sin visibilidad, la propuesta de suspensión será de dos meses, y si, además, esta visibilidad queda reducida por causa de la niebla, estaremos en presencia de una infracción muy grave, con una posible retirada de carné durante tres meses.

#### CANARIAS Y LA MANCHA, EN CABEZA

Cataluña, con el 23 por 100 del total de propuestas, es la comunidad autónoma que más suspensiones ha tramitado. Le sigue Andalucía, que cuenta con el 15 por 100. Madrid también ostenta un alto índice de suspensiones, ya que, aunque porcentualmente sólo suponga el 5 por 100, debemos tener en cuenta que las Comunidades anteriores constan de varias

ALGUNAS INFRACCIONES POR LAS QUE SE PUEDE RETIRAR		
PAIS	INFRACCION	TIEMPO
Bélgica	Alcohol/droga Exceso velocidad No ceder el paso Adelantamiento indebido Incumplimiento de las señales	De 8 días a 5 años
Alemania	Alcohol/droga Exceso velocidad Adelantamiento indebido No ceder el paso	1 mes
Francia	Alcohol/droga Exceso velocidad No ceder el paso Incumplimiento de las señales Adelantamiento indebido No prestar auxilio en caso de accidente Incumplir órdenes del agente	3 años Posible pérdida permiso
Gran Bretaña	Conducir sin seguro Exceso velocidad No ceder el paso a vehículos y peatones Incumplimiento de las señales Alcohol/droga Adelantamiento indebido Frenos y neumáticos defectuosos No prestar auxilio en accidente	Hasta 14 meses
Irlanda	Conducir sin seguro Alcohol/droga Exceso de velocidad	Hasta un año
Portugal	Alcohol/droga Exceso velocidad Adelantamiento indebido No ceder el paso No ceder el paso al peatón Incumplir las órdenes del agente Incumplimiento de las señales	De 15 días a 1 año
EE.UU.	Alcohol/droga Violación de las restricciones del permiso de conducir Exceso de velocidad	Hasta 2 años



Un adelantamiento incorrecto puede ser castigado hasta con tres meses de suspensión.

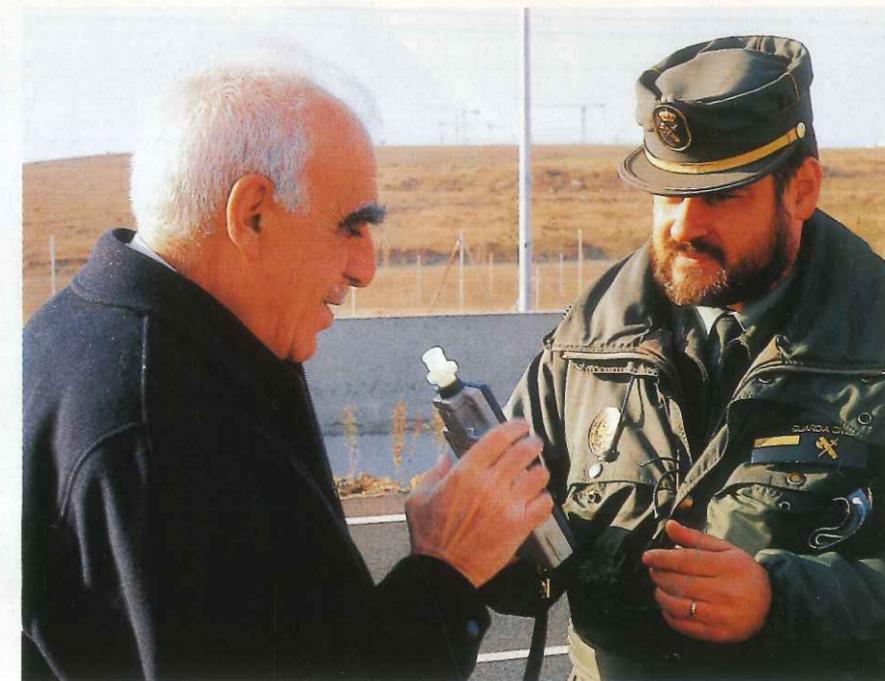
cada diez denuncias. Por citar sólo algunos ejemplos, Cantabria, Cataluña y Ceuta cuentan con una propuesta de suspensión por cada 11 sanciones.

Fuera de España, los períodos de retirada por algunas infracciones pueden llegar a los cinco años, como en Bélgica. En Gran Bretaña el tiempo que dura la suspensión puede alcanzar los 14 meses. A tres años puede ascender en la legislación francesa; hasta dos, en los Estados Unidos; mientras que en Portugal e Irlanda cabe prolongarla hasta un año.

Las infracciones que, en general, suelen dar lugar a suspensión se asemeja bastante a nuestra normativa. Entre todas, destacan los adelantamientos indebidos, el exceso de velocidad y la conducción en estado de embriaguez o habiendo ingerido drogas. También, aunque en menor medida, la circulación del vehículo sin seguro, el incumplimiento de las restricciones del permiso de conducir, en caso de que existan, no ceder el paso a vehículos o peatones cuando tengan preferencia, circular con frenos o neumáticos defectuosos e, incluso, no prestar auxilio en caso de accidente.

#### VARONES Y JOVENES

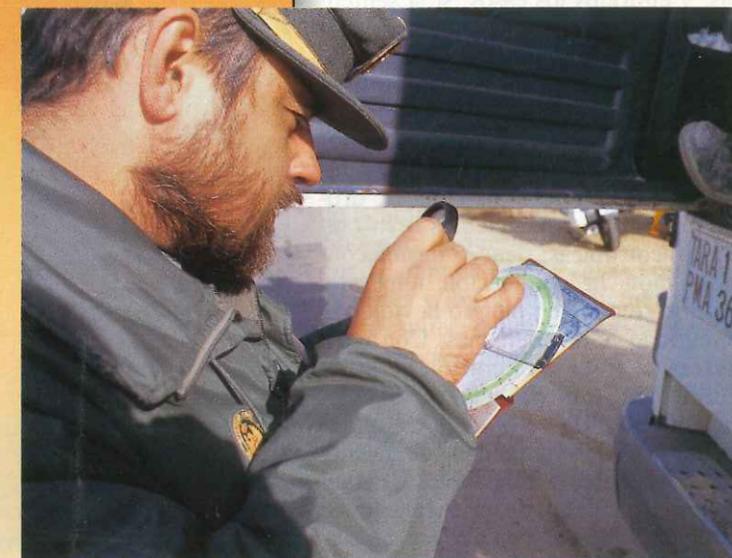
Los grupos con más expedientes de suspensión en su haber son sobre todo jóvenes, varones y conductores de turismo. La diferencia con el resto de



El alcohol es el desencadenante de la mayoría de retiradas judiciales.

#### POR QUE SE PUEDE RETIRAR

- Conducción negligente o temeraria.
- Omisión de socorro en caso de necesidad o accidente.
- Ingestión de sustancias que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del conductor.
- Tiempos de conducción.
- Limitaciones de velocidad.
- Prioridad de paso.
- Adelantamientos.
- Cambios de dirección o sentido.
- Circulación en sentido contrario al estipulado.
- Paradas y estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente el tráfico.
- Circulación sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de la visibilidad o produciendo deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía.
- Circulación sin las autorizaciones previstas en la ley, sin matrícula o con vehículo que incumple las condiciones técnicas que garantizan la seguridad vial.
- Realización y señalización de obras en la vía sin permiso.
- Retirada o deterioro a la señalización permanente y ocasional.
- Competiciones o carreras entre vehículos.
- Cualquiera de las anteriores cuando concurren circunstancias de peligro por razón de la intensidad de circulación, las características y condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas o de visibilidad, la concurrencia simultánea de vehículos y otros usuarios, sobre todo en zona urbana y poblados, o cualquier otra circunstancia análoga que pueda constituir riesgo añadido y concreto.



Las irregularidades en el tacógrafo, motivo de retirada del carné.

provincias. Dividiendo el total de propuestas (173.00 a mediados de diciembre) por el número de provincias, obtenemos una media de 3.000 suspensiones por provincia, mientras que en Madrid la cifra de expedientes que puede conllevar suspensión triplica esta cifra, acercándose a las 9.000.

Tomando como base las denuncias impuestas, en relación al número de expedientes incoados, Canarias es la autonomía donde el procedimiento sancionador se está aplicando con mayor dureza: una de cada tres multas lleva propuesta de suspensión. Le sigue Castilla-La Mancha, con una proporción de una posible retirada por

En Canarias,  
una de cada  
tres denuncias  
tiene propuesta  
de retirada



La retirada del carné parece la sanción más efectiva para aumentar la seguridad vial.

que los hombres copan el 94 por 100 de ellas, las mujeres cuentan en su haber con un mínimo 6 por 100.

Además de la Ley de Seguridad Vial, en la que se basa la Administración para sancionar a los conductores, existe una vía judicial, para casos de mayor gravedad que quedan fuera de la potestad administrativa. En este tipo de procedimientos la norma que se aplica es el Código Penal y la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

El Código Penal, en su artículo 340 bis, enumera los «delitos contra la seguridad del tráfico». Las conductas que en él se recogen pueden ser castigadas hasta con seis años de cárcel, que pueden ser sustituidos por una multa de hasta tres millones de pesetas, y en todos los casos, si la sentencia es condenatoria, hay una privación del permiso de conducir que puede llegar hasta los diez años, para los delitos mayores.

Las conductas más castigadas por los jueces son la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas; tiene la misma consideración la conducción temeraria cuando se pone en peligro la vida o la integridad de las personas. Con igual dureza se trata la alteración de la seguridad del tráfico, mediante la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles, el derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables y la mutación o el daño de la señalización; también se puede castigar por no establecer la seguridad de una vía, cuando se tenga obligación de hacerlo.

**PERFIL DEL INFRACTOR CON POSIBILIDAD DE RETIRADA**

**Edad:** Entre dieciocho y treinta y cinco años.  
**Sexo:** Varón.  
**Vehículo:** Pequeño y con mucha cilindrada.  
**Profesión:** Normalmente no son profesionales del volante.  
**Infracciones:** Adelantamientos indebidos, exceso de velocidad, conducción con índice de alcohol superior a 0,8 gr/l.



La juventud ostenta un 70 por 100 de las retiradas, siendo en un 94 por 100 de los casos varones.



La estrecha relación entre infracciones y accidentalidad ha hecho necesario el endurecimiento en la aplicación de la suspensión temporal.

Como orientación, apuntar que entre enero y octubre de 1991 se dictaron 4.459 sentencias judiciales condenatorias.

#### UN SEGURO PARA PROFESIONALES

Para paliar las consecuencias económicas que en los profesionales puede provocar la suspensión temporal del permiso, éstos pueden suscribir una póliza especial, que garantiza el pago de un subsidio mensual durante el tiempo que dure la retirada. En la mayoría de los países europeos, la contratación de este tipo de seguro es práctica habitual entre los conductores profesionales.

#### TRAMITACION DE LAS SUSPENSIONES

Cuando la Guardia Civil o la Policía Municipal observa la infracción deben notificar la denuncia al conductor en el mismo momento en que se co-

mete ésta. Por razones justificadas, se le puede notificar la denuncia con posterioridad. Sólo pueden llevar aparejada la suspensión temporal del permiso aquellas multas basadas en hechos graves o muy graves.

El denunciado puede alegar lo que crea conveniente, en un plazo de quin-

Para las autoridades, la privación temporal es la forma más justa y efectiva de corregir las infracciones y sus consecuencias

ce días desde que tiene noticia de la multa; es lo que conocemos como pliego de descargo. Lo que en él se dice, se traslada al agente que impuso la denuncia, para que, a su vez, y en otros quince días, informe lo que estime conveniente.

Posteriormente, y teniendo en cuenta, por un lado, los datos del denunciante y, por otro, las razones del denunciado, si las hay, se dicta la resolución sancionadora. En ella se hace constar el tiempo por el que se va a retirar el permiso de conducir; al mismo tiempo, se da otro plazo de quince días para que se entregue el carné o se presente el recurso precedente.

En caso de no presentar el recurso, ni entregar el permiso, se le envía al denunciado una nueva notificación, donde se le advierte que si no lo entrega voluntariamente, será un agente de la autoridad quien vaya a su domicilio para requerírselo. Esta retirada queda anotada en el Registro de Conductores e Infractores, pudiendo actuar de antecedente y agravante en denuncias posteriores.

Si durante el período de suspensión el denunciado fuese sorprendido conduciendo, se le sancionaría con una nueva suspensión, aunque esta vez por seis meses.

Un segundo quebrantamiento de la suspensión daría lugar a la revocación definitiva del carné.

#### EXPEDIENTES SANCIONADORES Y DE RETIRADA INCOADOS (Hasta agosto de 1991)

Comunidades Autónomas	Sanciones	N.º expedientes
Andalucía	326.291	19.825
Aragón	71.375	3.557
Asturias	35.345	2.736
Baleares	43.519	3.115
Canarias	16.841	6.206
Cantabria	42.227	3.702
Castilla-La Mancha	109.692	10.876
Castilla-León	185.974	12.201
Cataluña	342.652	31.075
Extremadura	64.859	3.931
Galicia	115.575	8.595
Madrid	219.586	6.679
Murcia	60.482	3.789
Navarra	40.244	3.479
La Rioja	26.836	1.961
Valencia	140.075	8.199
Ceuta	1.658	149
Melilla	1.223	26
<b>TOTAL</b>	<b>1.844.454</b>	<b>130.101</b>

El baremo de indemnizaciones por daños corporales provocados por accidentes cumple un año

# TANTO TIENES, TANTO VALES

La disparidad de criterios utilizados por los jueces a la hora de determinar las cuantías de las indemnizaciones derivadas de accidentes de tráfico han sido —y, en menor medida, aún son— uno de los principales problemas a los que se enfrentaban compañías aseguradoras y víctimas de accidentes de automóvil. Era notoriamente injusto, pero ocurría que un atropello podía indemnizarse con mucho más dinero en Bilbao que en Almería, por ejemplo.

PARA terminar con esta injusticia, servir de orientación a los jueces —como ya ocurre en países como Alemania u Holanda— y terminar con la inseguridad que esto supone para compañías y asegurados durante más de un año se reunieron jueces, abogados, médicos, aseguradoras, peritos, etcétera. De esta comisión finalmente salió un sistema de indemnización (conocido como baremo) que se publicó (Orden Ministerial de 5 de marzo) en el Boletín Oficial del Estado del 11 de marzo de 1991. No obstante, este sistema únicamente tiene carácter orientativo para los jueces, quienes mantienen absoluta libertad para fijar el montante de las indemnizaciones.

Este baremo consta de una tabla para fijar la indemnización básica, que tiene en cuenta la gravedad y secuelas de la lesión (pudiendo multiplicar, hasta por 100, la indemnización), así como la edad de la persona. A ésta hay que aplicarle unos criterios de corrección que, en opinión de Pedro Luna, presidente de la Comisión de Seguimiento de UNESPA, «si no se aplican a las cuantías básicas, las indemnizaciones son insuficientes». En

## INDEMNIZACION POR MUERTE

Mujer  
17.322.614  
(Cónyuge y dos hijos)

Hombre  
14.479.549  
(Dos hijos)

Sordera: 1.022.676

Pérdida visión: 1.022.676

Nariz: 437.857

Boca: 632.085

Perjuicio estético: 437.857

Mano: 4.765.185

Mamectomía: 853.199

Insuf. respirat.: 13.473.228

Hombro: 1.107.415

Columna: 4.611.657

Ovario: 1.542.575

Brazo: 349.993

Coma vigil: 27.907.982

Amnesia postraumática: 852.670

Amnesia de fijación: 13.478.945

Perjuicio estético: 318.120

Parapleja D4-L1: 22.074.245  
Tetrapleja C6-C7: 28.508.040

Traqueotomía: 6.766.485

Codo: 1.006.740

Bazo: 775.635

Cadera: 2.510.514

Pene: 8.255.045

Muslo: 575.277

Rodilla: 1.402.340

Dedos pie: 929.705

(Ante la dificultad de determinar la cuantía de indemnizaciones generales, en este repertaje hemos valorado los daños ocasionados a dos ejemplos: uno, varón de cuarenta años, con ingresos de 2,5 millones anuales; dos, mujer de treinta y siete años y un salario de 3,5 millones al año, ambos con dos hijos menores. Todos los datos han sido calculados por WINTERTHUR, a quien agradecemos la gentileza.

este mismo sentido, Enrique Ruiz Vellido, presidente de la Sala II del Tribunal Supremo y miembro de la comisión creadora del baremo, señalaba recientemente que «no caigamos que la tentación de los mínimos, porque nos cargamos el sistema».

## INDEMNIZACION A MEDIDA

Los criterios de corrección tienen en cuenta cuestiones como el perjuicio económico (que, en función de los ingresos puede incrementar la indemnización un 50 por 100), perjuicios morales o de disfrute de placer, necesidad de ayuda por terceras personas, culpabilidad en el accidente (que podría hacer descender la cuantía hasta un 75 por 100) o anteriores lesiones, si han influido en el accidente (rebaja de hasta un 50 por 100).

Igualmente, en el caso de muerte, no sólo se tiene en cuenta la edad de la víctima y sus ingresos anuales, sino datos como el cargo, la función, profesión o prestigio social de la víctima (pudiendo éstos incrementar hasta un 20 por 100 la indemnización), la culpabilidad de la misma, el número de hijos, circunstancias especiales de los mismos (minusvalías, minoría de edad, hijo único...) y del cónyuge (incluido embarazo y muerte). Es decir, se trata de conseguir una indemnización «a medida» de la víctima y que, por tener en cuenta todas sus circunstancias particulares, sea lo más justa posible. En ese sentido, queda claro que no es lo mismo que pierda una mano un mecánografo o un pintor que un futbolista, por ejemplo.

Uno de los objetivos que pretendía el baremo era «la indemnización rápida y justa de los accidentes de tráfico», como explica Pedro Luna. Este es impensable sin la existencia de un criterio único, sea baremo o sea jurisprudencia. De hecho, los países en los que existe esta vía de solución, como Holanda o Alemania, «el 99 por 100 de los casos se resuelven rápidamente mediante acuerdos basados en este baremo —explica Pedro Luna—. Y no porque tengan mejor talante conciliador, sino porque todo está previsto y resulta absurdo dirigirse a la Justicia, que no hace otra cosa que confirmar ese criterio». Por ejemplo, en Francia, donde no existe baremo, pero sí una jurisprudencia amplia y publicada, en torno al 75 por 100 de los casos se resuelven de esta forma.

Otro de los objetivos era acabar con la inseguridad que suponía la fijación de indemnizaciones exageradas e imprevisibles. Alejandro Izuzquiza, subdirector de Seguros, opina que «el baremo ha logrado contener la escalada de indemnizaciones; o, al menos, que ésta creciera al ritmo de ejercicios anteriores».

#### FRENO A LA ESCALADA

En España se cree que la mitad de los casos de indemnización no llega a los Tribunales. De aquellos que llegan mediante sentencia judicial, la mitad (es decir, un 25 por 100 del total) se determina mediante la aplicación del baremo. No obstante, aún queda otro 25 por 100 que no utilizan el baremo para fijar las cuantías. En este sentido, Pedro Luna se muestra optimista: «donde no se aplica el baremo o está más disperso, existe una cierta presión por parte de la sociedad en general para que estas zonas se normalicen y sigan criterios lo más parecidos o próximos al baremo».

Queda, no obstante, la libertad de los jueces de fijar las cuantías que consideren oportunas. «Los españoles —dice Pedro Luna— podemos tener las indemnizaciones que queramos. Pero hay que pagarlas; es evidente. Y la vía es el precio del seguro.» No obstante, esto conlleva un peligro del que avisa Luna: «por el nivel exagerado de las primas de los seguros, comienza a haber más casos de gente que circula sin seguro, porque no puede pagarlo o porque, en su irresponsabilidad, tiene otras prioridades». En este sentido, cabe el peligro de que, a partir del próximo enero —cuando los niveles de responsabilidad del seguro subirán de 8 a 16 millones—, se produzca en los jueces el efecto inducido de incrementar las indemnizaciones. «Y no tiene sentido —termina Luna—. Las indemnizaciones deberían subir en función del IPC o de la inflación o de otro criterio del mismo estilo.»

Por otro lado, las compañías de seguros también plantean la posibilidad de mejorar este sistema. Por ejemplo, ofrecen la alternativa, en los casos de lesionados graves y permanentes, de pagar una renta vitalicia en vez de una fuerte indemnización en una sola ocasión.

J. M. MENENDEZ

Ilustración: Antonio ARAGÜEZ



#### LAS LESIONES VALORADAS

ORGANO	SECUELAS CONSIDERADAS
Ovario	Pérdida de un ovario
Mama	Mamectomía unilateral
Tórax	Insuficiencia respiratoria notable (disnea grado III)
Hombro	Anteversión menor de 45° (normal 90°)
Brazo	Acortamiento/alargamiento menor de 3 cm.
Mano	Amputación de 3 falanges del dedo índice y 1 falange en el resto de los dedos
Columna vertebral	Escoliosis dorso-lumbar superior a 30°
Boca	Pérdida total arcada dentaria (prótesis tolerada)
Oído	Hipoacusia unilateral
Nariz	Alteración respiración nasal P/deformidad ósea
Ojos	Pérdida del 80% de visión en un solo ojo
Cuello	Traqueotomía con necesidad de cánula
Médula espinal	Tetraplejía C-6, C-7. Necesidad sillón eléctrico
Médula espinal	Paraplejía D-4, L-1. Siempre en sillas de ruedas
Cráneo	Coma vigil (estado vegetativo crónico)
Cráneo	Amnesia (retrógrada o postraumática)
Cráneo	Amnesia de fijación
Bazo	Esplenectomía con repercusión hematológica
Rodilla	Flexión menor 90° (normal 135°)
Codo	Flexión menor 80° (normal 160°)
Cadera	Artrosis. Prótesis de cadera
Muslo	Acortamiento miembro menor 3 cm. sin atrofia
Pie	Amputación dedos
Pene	Destrucción del pene con estrechamiento del meato
Perjuicio estético	Moderado (en cambos casos)

# Tráfico del MOTOR

En 1993 el IVA que grava los automóviles bajará hasta el 15 por 100

La bajada del IVA puede aumentar las ventas en 40.000 vehículos.

**EN ENERO, MAS REBAJAS**

La reducción del 33 hasta un 28 por 100 del IVA que se aplica a los automóviles, efectuada en enero, va a suponer un aumento de la demanda. Según los fabricantes, ésta puede suponer unas ventas superiores, cifradas en torno a 40.000 vehículos en 1991. Sin embargo, la bajada real es inferior a ese 5 por 100, debido a que factores como el precio de fábrica, los carburantes o el interés de los préstamos han mantenido su precio o lo han subido.

Para los consumidores, la medida es insuficiente, pues consideran que el automóvil es un bien de primera necesidad y, por tanto, debería soportar un IVA del 6 por 100. En enero de 1993, el IVA volverá a bajar hasta el 15 por 100, pero la diferencia se va a compensar con la creación de otro impuesto especial.



## EN ENERO, MAS REBAJAS

A primera vista, la bajada de cinco puntos en el IVA que grava la compra de un vehículo puede parecer un abaratamiento importante en su precio final. Sin embargo, la disminución no es tanta, si tenemos en cuenta otros factores que también influyen a la hora de adquirir un nuevo coche y que, lejos de bajar, se mantienen o incluso experimentan una subida. Tal es el caso del precio del carburante, el interés de los préstamos, el precio de fábrica y la mano de obra.

A pesar de eso, y según las previsiones de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles (ANFAC), «se espera que durante 1992 aumente la demanda de vehículos entre cuatro y cinco puntos por encima de 1991, tendencia que ya se viene observando desde los últimos meses del año pasado. Este aumento en la demanda de vehículos se produce como consecuencia de la bajada al 28 por 100 del IVA y de otros factores económicos, como la mayor disponibilidad de renta, que derivan en un mayor consumo».

Con estos condicionantes, y tal como explica Miguel Aguilar, director del Departamento Económico de ANFAC, «para calcular la bajada real en el precio final de vehículo, se debe aplicar el porcentaje 3,76 por 100 al precio que tenía en 1991». Así, un automóvil cuyo precio rondase el millón y medio de pesetas tendrá una reducción aproximada de 50.000 pesetas; los que se situasen entre los dos millones y los dos millones y medio, alrededor de 100.000 pesetas menos, y aquellos que costasen el año pasado entre tres y cuatro millones, experimentan un descenso que oscila entre 115.000 y 150.000 pesetas.

### ENTRE EL 92 Y EL 93

Según cálculos aproximados de los fabricantes, «este año se pueden vender alrededor de 40.000 vehículos más que en 1991, año en que las ventas fueron de 886.312 vehículos».

Los vehículos destinados a uso particular, tal y como prescribe la

### VEHICULOS A LOS QUE LES AFECTA LA BAJADA DEL IVA

- Turismos destinados a uso particular.
- Camiones, motocarros y furgonetas que no se destinen al transporte de mercancías.
- Vehículos de dos o tres ruedas con una cilindrada superior a 125 centímetros cúbicos.



Para los consumidores no se debe aplicar el mismo IVA a un coche utilitario (un bien de primera necesidad) que a otro de lujo.

Ley de Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), están clasificados dentro de los artículos de lujo, gravados con el tipo incrementado, que era del 33 por 100, y que en enero de este año quedó reducido al 28 por 100. Este descenso de cinco puntos se debe al proceso de armonización fiscal europeo, proceso que culminará en 1993, año en el que todos los países de la Comunidad Económica Europea aplicarán el mismo tipo de IVA a idénticos artículos. Por



En 1993 habrá un nuevo descenso que situará el IVA en un 15 por 100, pero la reducción se compensará con un impuesto especial.

Comparándolo con otros países de la Comunidad Económica Europea, el nuestro es el que soporta el tipo impositivo más alto.



matriculación, aunque, por el momento, el Ministerio de Hacienda no ha decidido nada sobre procedimiento, cantidades o porcentajes.

La opinión de Miguel Aguilar, de ANFAC, a este respecto es «que en la práctica, posiblemente variará muy poco o nada la situación actual; será algo así como los mismos perros con distintos collares».

Los vehículos que se han beneficiado de esta medida son, sobre

PRECIOS EN LOS DISTINTOS SEGMENTOS			
Marca y modelo	Precio 1991	Reducción	Precio 1992
SEAT Ibiza	1.163.549	43.749	1.119.800
FORD Fiesta	1.412.812	53.122	1.359.690
RENAULT 19	1.732.400	65.138	1.667.261
CITROËN BX	2.359.253	88.708	2.270.545
PEUGEOT 605	4.031.519	151.585	3.879.934

(Cifras aproximadas.)

EL IVA EN EUROPA	
País	Tipo aplicado (%)
Alemania	14
Francia	22
Italia	19
Gran Bretaña	24,58
España	28
Bélgica	1 a 6

ña (UCE), explica que «aunque la medida parece positiva —y en cierta medida lo es al abrir la posibilidad a más gente de adquirir un nuevo vehículo—, no lo es tanto, si tenemos en cuenta que un bien complementario al coche, como es la gasolina, ha experimentado en la misma fecha una espectacular subida».

Respecto a la previsible reducción hasta el 15 por 100 de 1993, la UCE cree que es una disminución irreal, pues, según la información que tenemos, no va a bajar, al menos mucho, el coste del coche, sino que se va a crear un impuesto especial que absorba la bajada».

Los consumidores no piensan que el vehículo sea un objeto de lujo: «Muy al contrario. Vivimos en la sociedad del automóvil; por tanto, el coche se ha convertido en un artículo de primera necesidad. Ahora bien, también es necesario distinguir entre diferentes modelos de vehículos, pues verdaderamente algunos sí son de lujo. Se debería aplicar un tipo de IVA variable, según el modelo de automóvil, como ya se está haciendo en Bélgica. Desde luego, en aquellos modelos que se enmarcasen como artículos de primera necesidad, el IVA no tendría que rebasar el 6 por 100», según palabras de Nuria Jaspe.

Cuando en 1993 culmine el proceso de armonización fiscal europeo, España dejará de tener un IVA más alto que otros países y, por tanto, coches más caros. En estos momentos, con un porcentaje situado ya en el 28 por 100, España sigue situada a la cabeza de Europa. En Bélgica, el porcentaje de IVA oscila entre 1 y 6 por 100; en Alemania es el 14 por 100; en Italia, el 19; en Francia, 22, y en Gran Bretaña, el país que más se aproxima a España, el IVA se sitúa en el 24,58 por 100.

Teresa G. GONZALEZ

TALER  
de  
OPINIÓN  
**BMW 318i**  
4 puertas



NOTA MEDIA:  
**7,4**

NOTA MEDIA  
SEGURIDAD:  
**8**

**DATOS TECNICOS**

**MOTOR:**

**Posición:** Delantera.  
**Cilindros:** Cuatro, en línea.  
**Cilindrada:** 113 c.c.  
**Alimentación:** Inyección electrónica.  
**Carburante:** Gasolina normal o sin plomo.  
**Depósito:** 65 litros.  
**Potencia máxima:** 5.500 r.p.m.

**TRANSMISION**

**Tracción:** Trasera.  
**Caja de cambios:** Manual de 5 velocidades.  
**Embrague:** Monodisco en seco.

**FRENOS**

Delanteros, de disco con mordaza flotante de un bombín. Traseros, de tambor.

**SUSPENSION**

Delantera, con eje de brazos telescópicos con una articulación. Trasera, de eje de brazo central con brazo longitudinal.

**DIRECCION**

**Tipo:** De cremallera asistida.  
**Diámetro giro:** 10,4 m.

**RUEDAS**

**Llantas:** 6 J x 15/acero.  
**Neumáticos:** 185/65 R 15 87 H.  
**Peso:** 1.145 kg.  
**Longitud:** 4,43 m.  
**Anchura:** 1,69 m.  
**Altura:** 1,39 m.  
**Maletero:** 435 dm<sup>3</sup>.  
**Precio final:** 2.999.920 ptas.

**auto**

Estética .....	8	<b>SEGURIDAD</b>	
Acabado .....	8	Estabilidad .....	9
Habitabilidad .....	7	Suspensión .....	8
Maletero .....	7	Frenos .....	7
Confort .....	8	Dirección .....	7
Instrumentación .....	7	Ruedas .....	7
Equipamiento .....	6	Luces .....	8
Potencia .....	7		
Elasticidad .....	7	<b>NOTA MEDIA: 7,3</b>	
Cambio .....	7	<b>NOTA</b>	
Velocidad punta .....	8	<b>MEDIA</b>	
Aceleración .....	8	<b>SEGURIDAD: 7,6</b>	
Consumo .....	8		

**Comentario.**—La nueva serie 3 de BMW viene caracterizada por una línea mucho más elegante y atractiva, de dimensiones mayores que en el modelo anterior. La estructura ha sido convenientemente reforzada y optimizada, de ahí que el comportamiento de este modelo haya mejorado notablemente respecto a su precursor, la aerodinámica sea más favorable, contribuyendo a rebajar los consumos, y el habitáculo ofrezca unas plazas más amplias y cómodas.

El interior del 318i ofrece una disposición más cómoda y funcional, encontrando el conductor todos los elementos a su alcance. También los asientos son ahora de nuevo diseño, permitiendo un mayor espacio para el interior. Por lo que respecta a la mecánica, el 318i adopta el clásico propulsor de cuatro cilindros en línea que proporciona un buen rendimiento con unos consumos ajustados y la incorporación de un nuevo esquema de suspensiones y distribución de reparto de pesos permite un excelente comportamiento.

**LO BUENO**

- Comportamiento.
- Consumo.
- Motor elástico.

**LO MALO**

- Equipamiento escaso.
- Mecánica ruidosa.
- Volante incómodo.

**Mot**

Estética .....	9
Acabado .....	7
Habitabilidad .....	7
Maletero .....	7
Confort .....	6
Instrumentación .....	7
Equipamiento .....	4
Potencia .....	8
Elasticidad .....	8
Cambio .....	8
Velocidad punta .....	9
Aceleración .....	8
Consumo .....	9

**Comentario.**—El nuevo comportamiento de este modelo es espectacularmente bueno, a un desequilibrio generalizado de muchos competidores, se ha conseguido una gran estabilidad y aerodinámica con un consumo muy bajo, aunque muy caluroso. Los cortos desarrollos a la filosofía del modelo permiten acelerar y responder inesperada, también a un ritmo del habitáculo hastados.

En el 318i el comportamiento es muy bueno, intachable al anterior modelo, reforzado en combinación con el Z1 son los artificios que permiten un comportamiento bastante lagunas condicionado.

**LO BUENO**

- Equilibrio general.
- Estética atractiva.
- Acabado.

**LO MALO**

- Habitáculo caluroso.
- Equipo de serie limitado.
- Motor ruidoso.

# Tráfico CHICO

SUPLEMENTO  
PARA  
ALUMNOS  
Y  
PROFESORES  
NUMERO 54

Coordinación  
Juana SANCHEZ  
Asesora  
pedagógica  
Carmen BAJO



**Educación vial: una oportunidad de integrarse en su entorno para niños con deficiencias auditivas**

# HABLAR SIN PALABRAS

A pesar de que nuestro mundo a menudo se basa en la palabra, no es éste el único medio de comunicación de que disponemos. Ese es el principio básico que defienden quienes se han visto privados del oído en algún momento de su vida. Sin embargo, carecer de este sentido implica una falta constante de información que hay que paliar por otros medios. Los especialistas sostienen que la integración de niños sordos con niños oyentes es positiva siempre que los profesores cuenten con medios que permitan trabajar cada deficiencia concreta. La educación vial, por lo que supone de integración en el entorno, puede ser un buen camino.



Los niños del Colegio Público de Educación Especial de Sordos de Madrid saben que también se puede «hablar sin palabras».

## HABLAR SIN PALABRAS

LOS animadores de educación vial de Zaragoza pensaron, hace ahora tres años, que el colegio para niños sordos «La Purísima», de la capital aragonesa, podría ser un magnífico escenario para que los alumnos de este centro, con deficiencias auditivas de distinto grado, fijaran su atención durante unos días en un aspecto novedoso para ellos: la educación vial. Con las actividades que se organizaron en su momento y que se han continuado posteriormente, los profesores pretendieron cubrir objetivos en tres niveles: pedagógico, en cuanto que los chicos podrían aprender las señales y normas básicas para su seguridad vial; rehabilitador, al propiciar la adquisición del vocabulario básico en relación con el tráfico y poder trabajar con los ruidos de la calle (claxon, sirena, motores, etcétera), y de socialización, ayudándoles a conocer su entorno más cercano.

Chicos de cuatro a trece años fueron los protagonistas y hubo «trabajo» para todos. Los benjamines, de preescolar, aprendieron mu-

cho sobre pasos de peatones y semáforos. Los mayores hicieron señales que luego utilizaron los pequeños. «Las actividades que llevamos a cabo fueron muchas y la participación de los chicos, excelente», comenta Lourdes Laiseca, profesora del equipo que llevó a cabo la experiencia. «Antes tuvimos que adaptar el material que nos trajeron, pensado para niños oyentes, a las circunstancias de nuestros alumnos. Nosotros tenemos que trabajarlo de forma más detallada: hay que emplear sobre todo la imagen, dándole máxima preponderancia frente al lenguaje escrito, que, a veces, plantea a los chicos problemas de comprensión.»

### SOLO DEFICIENCIA FISICA

Un niño sordo padece una deficiencia física, pero no psíquica. Es decir, el desarrollo de su inteligencia puede alcanzar grados tan altos como los de cualquier otro niño. Aunque parezca un principio evidente, es ésta una circunstancia en la que todos los especialistas hacen hincapié. «Un sordo no es un deficiente mental. Es una persona normal que no oye o lo hace en un grado menor



El lenguaje de signos abarca hoy cualquier término del lenguaje oral y del escrito, incluso tecnicismos.

del necesario», indica Eliecer Alvarez, especialista en programas didácticos de la DGT. «Su educación pasa por tratar esa deficiencia. Puesto que le falta una entrada de información tan importante como es el oído, hay que potenciar en él —y en los demás, si queremos su integración social— otras vías de comunicación que no se basen en el lenguaje oral.»

Habitualmente, esta falta de información se traduce en una falta de experiencia y produce un retraso de dos o tres años con respecto al niño oyente. Sin embargo, el desarrollo y la estructura de su pensamiento sigue un proceso normal que culmina con el pensamiento racional. «Esa teoría de que una persona no piensa hasta que no domina un número determi-



La información que nos llega por vía auditiva puede transmitirse también por cualquier lenguaje no oral.

ciencia de su deficiencia. En ese momento, además, él capta únicamente su diferencia con respecto a los demás. Si en ese momento se ponen a su alcance los medios necesarios, no se le planteará ningún problema psicológico, más invalidante muchas veces que la deficiencia física.»

En este aspecto, la actual tendencia de integrar en las aulas de los colegios públicos a niños con estas u otras deficiencias es positiva, al menos en pura teoría: para que un niño sordo no se sienta inferior a sus compañeros oyentes hay que apoyar su educación «normal» con otra específica que trate su problema concreto. Y es aquí donde empiezan los inconvenientes: el profesorado, en general, se encuentra desbordado para llevar a estos distintos alumnos al mismo ritmo.

La normalización, además, debe hacerse por el punto más bajo, de tal forma que nadie pueda sentirse discriminado. «En el caso de los niños sordos, las palabras deben ser sustituidas por imágenes —comenta Eliecer Alvarez—. Pero, también en el caso de los oyentes, las imágenes entran más fácilmente que las palabras; por eso, si el material de trabajo de la escuela es preferentemente visual, servirá para todos los alumnos y podrán trabajar juntos.»

Ana Muñoz corrobora esta opinión y añade que al niño sordo, puesto que cuenta con menos información, hay que darle muchos datos que le eviten temor. «Por ejemplo, antes de un viaje, le ayudará en gran medida que se le comente el medio en el que iremos —coche o autocar—, el paisaje que va a encontrar, las veces que podremos parar y todos los datos que se nos ocurran. Su interés siempre será grande.»

**Juana SANCHEZ**  
Fotos: Marcos TORRES

nado de palabras es absolutamente falsa, puesto que hay otros modos de comunicación además del lenguaje oral», asegura Ana Muñoz, fonoiatra especializada en patología del sordo. «Es cierto que al niño sordo, que vive en un mundo sin ruidos ambientales, hay que explicarle con más detalle aquellos aspectos que un niño oyente aprende sin apenas darse cuenta. A su favor, es un niño mucho más receptivo, muy ordenado y especialmente curioso e inquieto, ávido por conocer todo aquello que lo integre en el mundo «normal». Por eso, actividades como las enfocadas a la educación vial son acogidas con mucha expectativa.»

Como en el tratamiento de cualquier deficiencia, la estimulación precoz es fundamental. Cuanto antes se detecte la sordera en el niño, mayores y más rápidos serán los avances. Según Ana Muñoz, en aquellos niños con los que se ha trabajado desde bebés, aun en casos de sorderas agudas, se puede conseguir que lleguen a hablar, que siempre es la meta ideal. En todo caso, la integración en su entorno es fundamental. «Hasta los dos años, el niño no tiene con-

## Educación vial: Un proyecto óptimo

El mundo del automóvil siempre es atractivo para un escolar. Sin embargo, ningún niño —y menos los que sufren deficiencias auditivas— es capaz de asumir por sí solo los riesgos que los coches pueden suponer para su seguridad. Por eso, éste es un aspecto importante para trabajar en la escuela, que, en todo caso, deberá adaptarse a un determinado esquema:

- Tanto en el caso de los niños sordos como en el de los oyentes, al niño hay que darle información teórica antes de empezar la parte práctica. Lo ideal para ambos grupos será partir de su propia experiencia. En el aula, el profesor puede hacer hincapié en cómo moverse en ámbitos de tráfico. Al niño sordo debe abordarse desde todas las posibilidades de comunicación (lenguaje labial, lenguaje de signos, proyecciones de video, juguetes de simulación, maquetas, cartulinas, etcétera).

- Después, los niños deberán llevar a la práctica lo que han trabajado en clase, siempre en grupos reducidos, que, en caso de deficientes auditivos, no será superior a cinco. Eso les dará oportunidad de plantear las dudas que surjan. Después, el profesor deberá integrarles en un grupo más amplio, con niños oyentes, lo que le dará la oportunidad de normalizar y evaluar la experiencia.

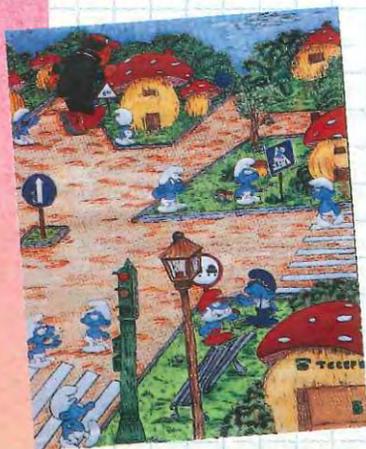
- El material pedagógico que sirve de ayuda para el niño sordo debe tener poco texto, con letras de gran tamaño —mayor cuanto menor sea el niño—. En lo posible, el texto será sustituido por imágenes. El ritmo de trabajo debe ser algo más lento que el que siguen los niños oyentes, puesto que es más difícil memorizar lo que solamente entra por la vista. El carácter de las actividades deberá tener un importante componente lúdico: el juego es el camino óptimo.



## La mochila

### GUADALAJARA: «Pitufos viales»

Un entrañable cuento de Charo Gómez, animadora de educación vial de Guadalajara, que tiene como protagonistas a los «pitufos», esos simpáticos enanitos azules a los que tanto aprecian los niños, ha servido para que los escolares de ciclo inicial de la capital alcarreña comparen la diferencia entre una ciudad «sin discusiones en las calles ni accidentes» y otra en la que «había mucho polvo, las señales de tráfico estaban tiradas por el suelo y las luces de los semáforos se iluminaban todas a la vez». Los causantes de este destroz —cómo no— son Gárgamel y Azrael, los malvados del cuento, también conocidos de los más pequeños.



Con esta introducción, los alumnos han sido protagonistas de una serie de charlas-coloquio en las que han analizado su papel como peatones y como viajeros, además de las señales y normas de seguridad vial más importantes. La experiencia, en la que también ha participado la Policía Municipal de Guadalajara, ha resultado un éxito que intentará repetirse y ampliarse en próximas ocasiones.



Los chicos preguntaron a los peatones si cruzaban habitualmente por los «pasos de cebra».

### LOGROÑO: Semana de Educación Vial

Doscientos ochenta y siete alumnos de Logroño, que cursan EGB en el colegio «Los Boscos» de esta ciudad, han participado en la I Semana de Educación Vial, celebrada recientemente en ese centro escolar. Proyecciones de video, concurso de dibujos, dramatizaciones y poesías sobre la seguridad vial han sido algunas de las actividades que los chicos han podido llevar a cabo en estos días. Quizá una de las más relevantes haya sido la observación realizada por un grupo de escolares de 7.º curso sobre más de 4.000 peatones —agrupados en hombres, mujeres, ancianos y niños— y una posterior encuesta en la que se preguntaba sobre la utilización del paso de cebra y la opinión que merecen las señales de tráfico. Según los datos obtenidos, sólo un 15 por 100 de los niños preguntados declaran cruzar fuera del paso de peatones, mientras que este porcentaje casi se duplica en el caso de los grupos que los chicos han denominado «hombres» y «mujeres».

Tampoco las anécdotas han faltado en esta investigación: desde el estudiante que, por aprovechar el tiempo, cruzó con el semáforo rojo mientras seguía leyendo un libro, hasta el caso de un anciano que paró el tráfico al volverse para recoger su muleta, «por cierto, cruzando en rojo», según el testimonio de los jóvenes observadores.

### TORREJON DE ARDOZ (MADRID): II Jornadas para adultos

Los días 11, 12 y 13 de diciembre, en la madrileña localidad de Torrejón de Ardoz, han tenido lugar las II Jornadas de Seguridad Vial para adultos organizadas por la policía local del municipio. Durante tres días, las asociaciones de padres de alumnos, las autoescuelas, las compañías de seguros y los medios de comunicación han analizado sus respectivos papeles en el ámbito del tráfico y las alternativas para mejorar la seguridad vial en esta población. Un punto fundamental de análisis ha sido el papel de los adultos en cuanto que

son modelos a imitar por niños y jóvenes, también usuarios de las vías. «No vale plantear la educación vial sólo para los niños cuando, muchas veces, los causantes de los problemas somos los mayores», comenta Rafael Pareja, delegado de Policía Municipal.



### SALAMANCA: Cursos para todos

El último trimestre del pasado año, el Centro Superior de Educación Vial de la DGT, con sede en Salamanca, ha servido como punto de encuentro para diferentes colectivos de personas cuyo trabajo transcurre, de forma directa o indirecta, en torno a la educación vial. Así, sucesivamente, han sido cuatro los cursos organizados, destinados a otros tantos grupos: monitores de parques infantiles de tráfico fijos —en su mayoría policías municipales—; monitores de las Unidades de Tráfico de que dispone la DGT, equivalentes a parques infantiles móviles, que cumplen un importante papel en aquellos colegios o localidades que no cuentan con instalaciones; responsables de seguridad vial y educación de las distintas jefaturas provinciales de Tráfico, y, por último, nuevos animadores de educación vial a los que, desde estas páginas, aprovechamos para dar nuestra más cordial bienvenida.

«Los padres sabemos que, en ocasiones, nuestros hijos nos advierten al cruzar por un sitio inadecuado, por ejemplo, pero nosotros mantenemos nuestra actitud. La infracción que estamos cometiendo, en este caso, también es contra el niño.»

Dentro de las jornadas se incluyó, además, el «día local de la seguridad vial», en el que las infracciones leves —sobre todo, aparcamientos indebidos— no fueron sancionadas, sino únicamente advertidas al conductor, con el ánimo de obtener su colaboración.

### CICLO MEDIO 5.º EGB COMO CIRCULAR EN BICICLETA (y III)



PROFESOR, ¿Y PARA CRUZAR UNA PLAZA?

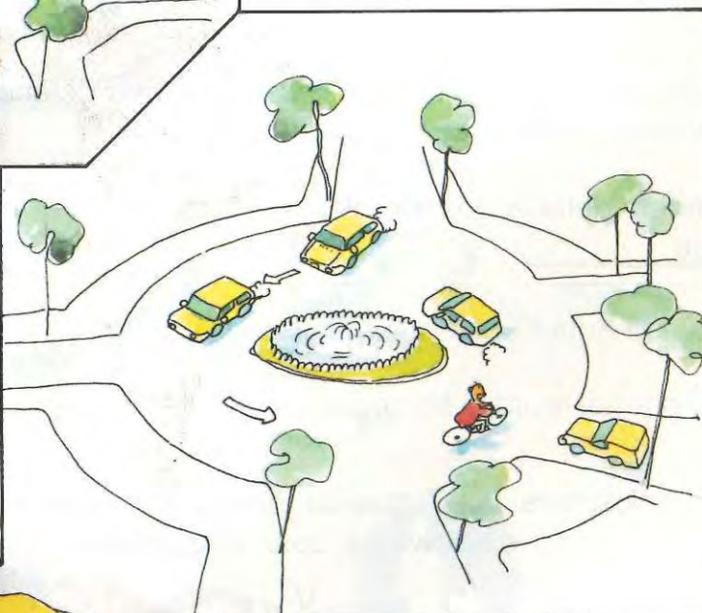
¡ES VERDAD! SE NOS OLVIDABA... LAS PLAZAS NO SE CRUZAN EN LÍNEA RECTA, HAY QUE RODEARLAS DEJANDO EL CENTRO A LA IZQUIERDA.



FIJÁOS EN EL DIBUJO



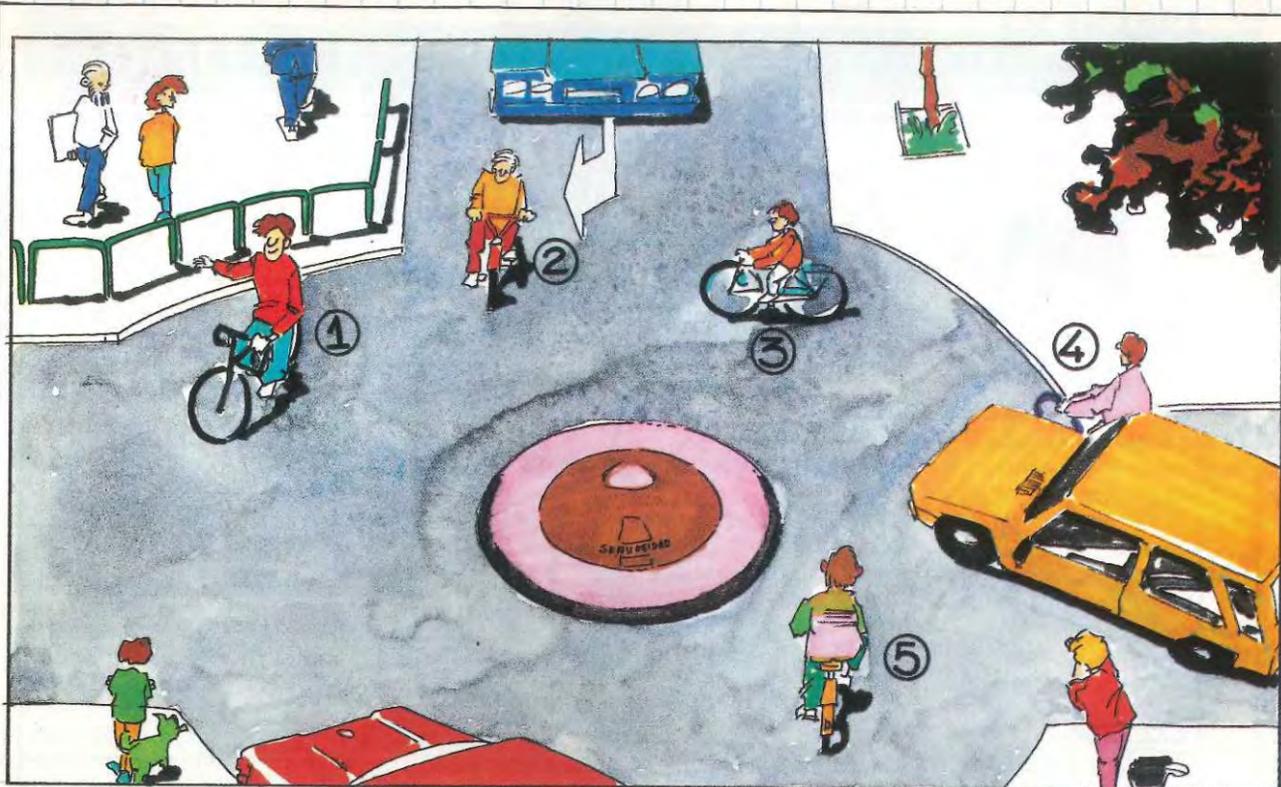
AL LLEGAR A LA PLAZA DEBES CEDER EL PASO A LOS VEHÍCULOS QUE SE ENCUENTREN CIRCULANDO DENTRO DE ELLA.



UNA VEZ DENTRO DE LA PLAZA CONTINÚA LA MARCHA.



PARA ABANDONAR LA PLAZA SITUATE A LA DERECHA. NO OLVIDES SEÑALIZAR LA MANIOBRA.



Encierra en un círculo los ciclistas que deben detenerse y ceder el paso a los demás vehículos y explica tu respuesta.

Se deben detener los ciclistas números \_\_\_\_\_  
 porque \_\_\_\_\_

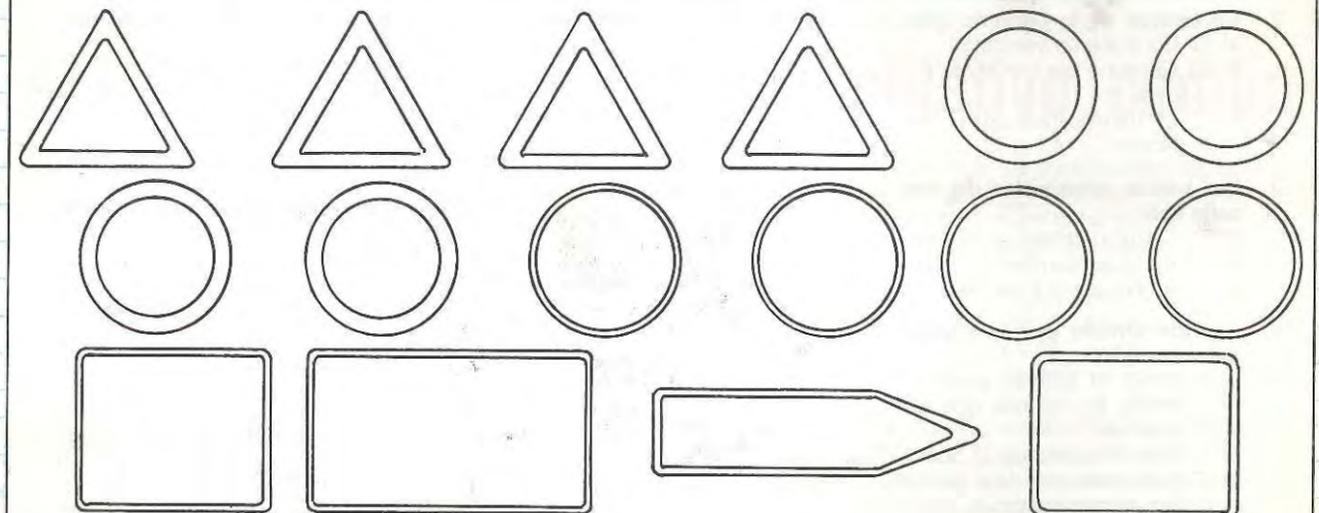
¿Y NOSOTROS QUÉ? TAMBIÉN SOMOS MUY IMPORTANTES Y DECIMOS MUCHAS COSAS A LOS CONDUCTORES Y PEATONES



Además de las marcas viales, existen otras señales que habrás visto muchas veces, que reciben el nombre de «SEÑALES VERTICALES». Son las más numerosas y según su forma y color tienen un significado diferente, como ahora veremos.

- a) Señales de PELIGRO: Tienen forma de triángulo equilátero. Orla o franja de color rojo. Fondo blanco o amarillo.
- b) Señales PROHIBITIVAS: Tienen forma circular. Orla roja. Fondo blanco o amarillento.
- c) Señales de OBLIGACIÓN: Tienen forma circular. Fondo azul.
- d) Señales de INFORMACIÓN: Tienen forma cuadrada o rectangular. Fondo azul.

Vamos a ver las señales que conoces. Pinta la orla y los símbolos de cuatro señales de cada tipo. Y explica lo que significan. Si tienes alguna duda consulta en tus libros.



Un acertijo. Hay una señal de obligación que no es circular, tiene forma octogonal e indica detención obligatoria.

¿Sabes a que señal nos estamos refiriendo? ¿Serías capaz de dibujar su orla y sus símbolos?



Bueno chicos, ya sabemos más cosas sobre la bicicleta y como siempre: Sed prudentes, evitad circular por calles y carreteras con mucho tráfico. **UTILIZAD LA BICICLETA SÓLO EN EL PARQUE o EN LUGARES EN QUE NO HAYA PELIGRO.**



Con esta unidad acabamos nuestro repaso sobre la bicicleta y cómo conducirla. Sin embargo, aún seguimos siendo peatones casi siempre que salimos a la calle. Por eso es importante no olvidar lo que ya sabemos sobre señales y normas. A continuación, te proponemos un pequeño cuestionario para ayudarte a recordar todo lo que has aprendido hasta ahora.

Marca con una «X» la respuesta correcta.

**1. Una vía pública es un camino por donde:**

- a)  No se puede circular.
- b)  Sólo pueden circular los vehículos.
- c)  Pueden circular las personas y los vehículos.

**2. Un peatón es la persona que:**

- a)  Conduce un vehículo.
- b)  Circula a pie por la vía pública.
- c)  Es transportada por un vehículo.

**3. Las partes principales de una calle son:**

- a)  Calzada, arcén y carriles.
- b)  Calzada, carriles y acera.
- c)  Arcén, acera y carriles.

**4. Cuando circulo por la ciudad debo hacerlo:**

- a)  Junto al bordillo para ver mejor los coches que se acercan.
- b)  Por el centro de la acera.
- c)  Corriendo para dejar paso a los demás peatones.

**5. Al caminar por la acera hay que estar atento:**

- a)  A la salida de garajes o talleres ya que por ellos pueden entrar y salir a la calle vehículos.
- b)  A los vehículos que circulan por la calzada.
- c)  A los chicos que juegan en la acera.

**6. La «acera» es la parte de la calle destinada a los peatones y por eso:**

- a)  Podemos jugar en ella con los amigos.
- b)  Debemos respetar a los demás peatones y no molestar ni atropellarlos.
- c)  Puedo caminar por cualquier parte de ella, incluso haciendo equilibrios por el bordillo.

**7. ¿Qué debes hacer si el guardia te indica que continúes la marcha, pero el semáforo está en rojo?**

- a)  Obedecer al agente. Su orden anula la señal luminosa.
- b)  Pararme e indicarle que el semáforo está en rojo.
- c)  Obedecer al semáforo.

**8. En los pasos de peatones tiene preferencia el peatón, por eso:**

- a)  La seguridad es total.
- b)  No es necesario preocuparse de los vehículos que circulan por la calzada, pues éstos se detendrán.
- c)  Antes de cruzar hay que asegurarse que los vehículos se han detenido totalmente.

**9. ¿Qué precauciones debes tomar para cruzar la calle?**

- a)  Escuchar y cruzar.
- b)  Pasar a toda velocidad.
- c)  Mirar primero a la izquierda y después a la derecha sin bajarme de la acera.

**10. ¿Puede llevarse un perro suelto por la acera?**

- a)  Sí, si hay mucho tráfico.
- b)  Está prohibido.
- c)  Sí, si es un perro obediente.

**11. ¿Puede exigir el peatón prioridad de paso fuera de los pasos de peatones?**

- a)  Sí, siempre.
- b)  Únicamente cuando el tráfico es poco denso.
- c)  No.

**12. Si vas caminando y no hay pasos de peatones cercanos. ¿Por dónde debes cruzar?**

- a)  Por las esquinas.
- b)  Por el centro de la calle.
- c)  Por donde prefiera.

**13. Si el agente está de perfil a los peatones, quiere decir:**

- a)  Que se puede cruzar.
- b)  Que hay que detenerse.
- c)  Que los coches pueden pasar.

**14. Para cruzar una plaza debo:**

- a)  Cruzarla en diagonal.
- b)  No cruzarla si no tiene paso de peatones.
- c)  Cruzar las calles que desembocan en la plaza una a una hasta llegar al sitio deseado.

**15. Si durante el cruce aparece algún vehículo inesperado, debo:**

- a)  Retroceder.
- b)  Pararme en el centro de la calzada.
- c)  Correr lo más que pueda.

**16. En la situación anterior también se recomienda:**

- a)  Gritar al conductor del vehículo para que te vea.
- b)  Hacer gestos con los brazos.
- c)  Mirarle directamente para que se de cuenta de que lo hemos visto y le damos así a entender que no pensamos movernos.

**17. No se debe cruzar entre dos vehículos aparcados, pero si te ves obligado a hacerlo, debes:**

- a)  Mirar desde la acera y cruzar.
- b)  Mirar primero desde la acera y luego volver a mirar desde una línea imaginaria que fuese desde el faro de un coche al piloto trasero del otro.
- c)  Hacer señales con los brazos para que te vean los coches que circulan por la calzada.

**18. ¿Tienes, como peatón, obligación de respetar las señales luminosas?**

- a)  Sí.
- b)  No.
- c)  Únicamente cuando el tráfico es denso.

**SOLUCIONES.**—Mira las soluciones y comprueba tus respuestas. Si has tenido algún fallo, debes consultar en tus libros o preguntar a tu profesor. ¿Ya has resuelto todas las dudas?



Niños y jóvenes son algunos de los más importantes protagonistas del proyecto.

## ALCOY: Seguridad vial, un objetivo común

El pasado 19 de diciembre se presentó en la población alicantina de Alcoy un programa de educación vial, en cuyo desarrollo se han visto involucrados todos los colectivos del municipio. Este proyecto, que comenzó su andadura hace tres años, ha sido capitaneado por el Ayuntamiento y consiguió aunar las fuerzas de todas las entidades de la localidad, trabajando para mejorar la seguridad vial de todos y cada uno de sus habitantes. Un convenio entre el equipo municipal y la Dirección General de Tráfico, con el apoyo de centros escolares, asociaciones juveniles y de vecinos, colectivos de tercera edad y policía local, se han encargado de lo que ellos mismo definen como «un proyecto de todos y para todos».

El diseño quedó estructurado en cuatro fases, de las que las tres primeras ya han sido realizadas. En un primer momento se trató de obtener información sobre los problemas del tráfico que vivían los distintos grupos de población —jóvenes, ancianos, niños—, detectar conductas y hábitos de comportamiento de cada uno de los colectivos y delimitar las zonas de riesgo de la ciudad, así como sus causas.

### UN PROYECTO PARA CADA COLECTIVO

En una fase posterior, a la vista de los datos obtenidos en la primera toma de contacto, se trazaron dos grandes líneas de actuación, haciendo especial hincapié en el ámbi-

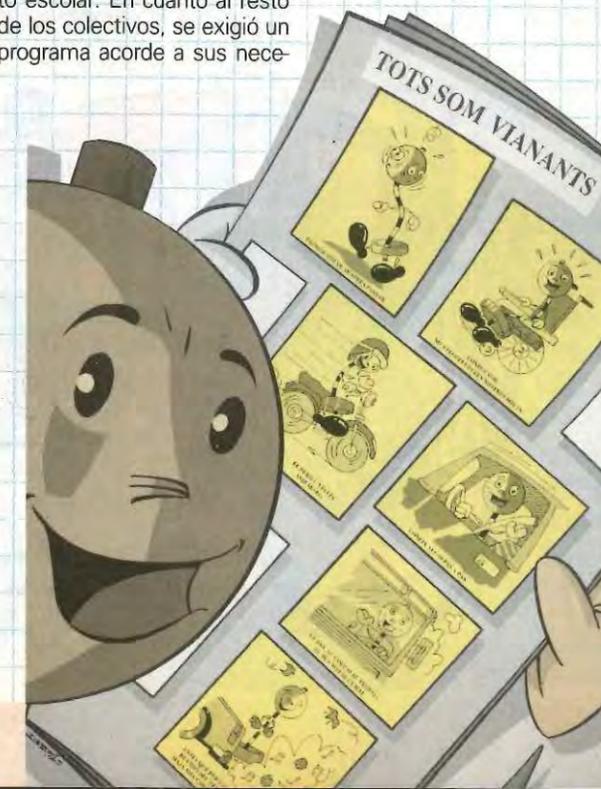
to escolar. En cuanto al resto de los colectivos, se exigió un programa acorde a sus necesidades, pero considerando en todo momento que se trataba de desarrollar un macroproyecto, contemplando los objetivos generales dentro de un enfoque globalizador.

Una vez iniciada la tercera fase, llamada de «implementación», cada centro escolar pudo contar con asesoramiento, formación y material para establecer líneas concretas de acción. Cada colegio, a su vez, servía como referen-

cia para recoger sugerencias o alternativas en cada momento. La evaluación y valoración del trabajo de cada colegio fue llevada a cabo por el equipo responsable del proyecto, dirigido por Violeta Manso, pedagoga del Centro Superior de Educación Vial de la DGT, y Amado Vilaplana, concejal de Tráfico del Ayuntamiento alcoyano.

En cuanto al resto de los colectivos, los objetivos generales pasaban por concienciar a la población de los riesgos de la circulación, conocer las infracciones más frecuentes, tanto de conductores como de peatones, y sensibilizar a los ciudadanos del importante papel de la seguridad vial para una buena convivencia.

Una vez presentado el proyecto, con un camino ya recorrido por cada colectivo —con el acto celebrado el pasado 19 de diciembre—, serán ahora los propios alcoyanos, de forma individual o a través de sus asociaciones, los encargados de continuar lo que se empezó bajo el atento asesoramiento de la DGT. Muestra de ello fue la marcha de peatones que congregó a 3.000 personas —la mayor parte, escolares— en un día festivo en que la seguridad vial fue la protagonista.



## EL CICLOMOTOR (II)

Del libro «Todo lo que hay que saber sobre el ciclomotor», de Eugenio S. Ocio. Centro Superior de Educación Vial. Salamanca. Telf. 923/21 70 65



El «celerífero» fue el primer precursor de la bicicleta. Carecía de dirección y el conductor debía impulsarlo con los pies.

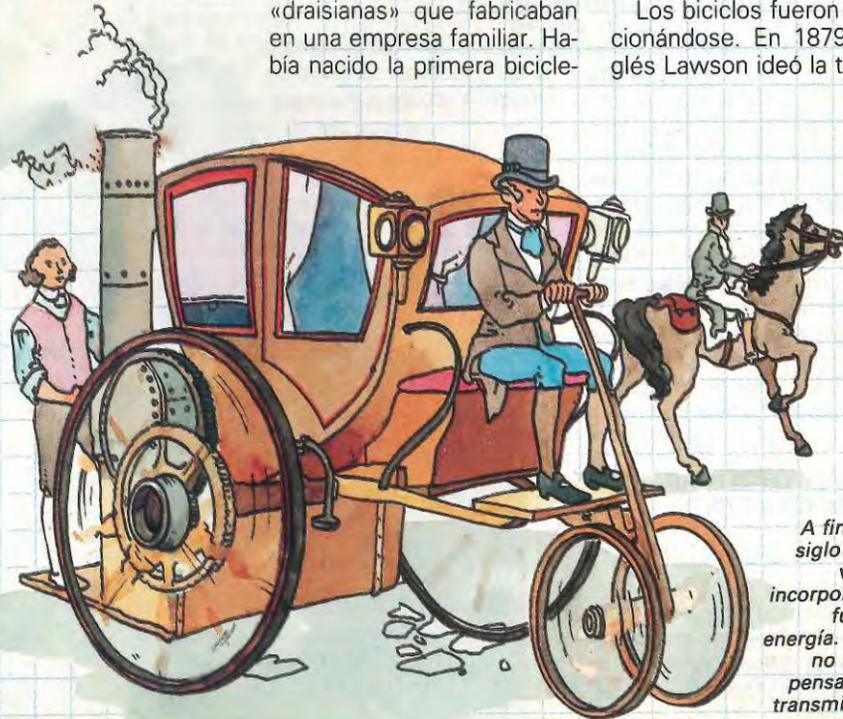
París, la ciudad que sólo unos pocos años antes había sido el escenario de la Revolución Francesa, fue la cuna, en la última década del siglo XVIII, de lo que, al menos en la forma, podría constituir el primer antepasado del ciclomotor, nuestro protagonista. Nos estamos refiriendo al «celerífero», un novedoso artefacto formado por un armazón de madera y dos ruedas de carro, que carecía de dirección y que el conductor debía impulsar con los pies.

HABRÍA de pasar algo más de un cuarto de siglo para que el barón de Von Drais perfeccionara el «celerífero», y la «draisiana», que aportaba un manillar a su antecesor, apareciera en escena. Era el año 1817 y quedaba sin resolver aún un problema de cierta importancia: ninguno de los dos «vehículos» incorporaba pedales, con lo que el transporte se hacía lento y no demasiado seguro.

Para la solución de esta cuestión sería necesario echar mano de una máquina de vapor, como ya habían aplicado inventores franceses e ingleses con óptimos resultados: Cugnot, en 1769, fabricó un carronato para el arma de artillería del ejército francés, que recorrió casi cuatro kilómetros en una hora; por su parte, Ricardo Trevithick, en Inglaterra, construyó el «locomóvil», que en 1803 demostró su efi-

cacia en un recorrido en 160 kilómetros.

¡Estaba decidido! También la «draisiana» contaría con



A finales del siglo XVIII, el vapor se incorporó como fuente de energía. Todavía no se había pensado en la transmisión por pedales.

## UN REPASO A LA HISTORIA

una caldera de vapor. Así, el conductor dirigiría su vehículo sin necesidad de impulsarse con los pies, aunque, ciertamente, necesitaría de ayudantes para transportar el carbón y alimentar la caldera.

Se desconoce, sin embargo, cómo se solucionó el problema de la transmisión. Parece que la idea de aplicar un motor a los primeros «ciclos» fue anterior a la de conseguir una transmisión del movimiento a partir de los pedales. Del primer «ciclo motorizado» únicamente sabemos que se experimentó en París en 1818 con la idea de «reemplazar al caballo en caso de que la especie pudiera desaparecer».

### BICICLETAS CON PEDALES

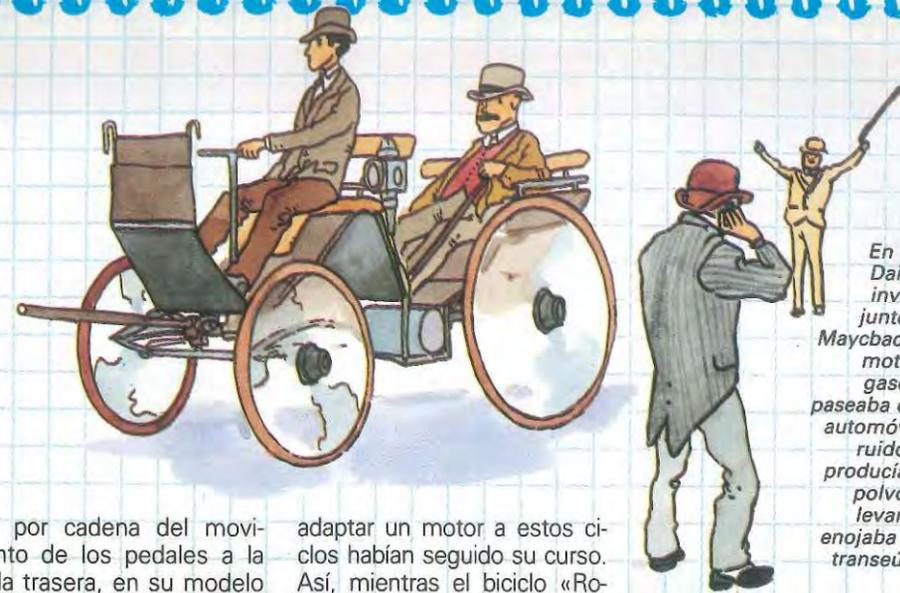
En 1861, los hermanos Pierre y Ernest Michaux adaptaron unos pedales a la rueda delantera de una de las «draisianas» que fabricaban en una empresa familiar. Había nacido la primera bicicle-

ta con pedales, que bautizarían con el nombre de «velocípedo».

Pero los problemas no habían concluido. Más bien al contrario, acababan de empezar: pronto se dieron cuenta de que el montaje directo de los pedales sobre el eje de la rueda sólo permitía un desplazamiento de dos metros por cada vuelta completa, con lo que el diámetro de la rueda hubo de aumentarse hasta 1,50 metros. Esta solución tenía el peligro de que el biciclo oscilara a derecha e izquierda de la rueda delantera cuando el ciclista giraba el manillar, además de las dificultades para iniciar la marcha, detenerse e, incluso, subir. Bastará con recordar que el sillín distaba del suelo dos metros aproximadamente.

Aun así, en 1872 las bicicletas elevaron los «records» de velocidad: en ese año se estableció una nueva marca al recorrer 22,785 kilómetros en una hora.

Los biciclos fueron perfeccionándose. En 1879, el inglés Lawson ideó la transmi-



En 1887, Daimler, inventor junto con Maybach del motor de gasolina, paseaba en su automóvil. El ruido que producía y el polvo que levantaba enojaba a los transeúntes.

sión por cadena del movimiento de los pedales a la rueda trasera, en su modelo «bicyclette». Esta aportación permitiría reducir progresivamente el tamaño de la rueda delantera —en este caso al doble del diámetro de la trasera—, quedando el ciclista y el centro de gravedad del vehículo más cerca del suelo y solucionando así algunos de los problemas de equilibrio anteriormente citados.

Suponía, aunque desde nuestra perspectiva actual no nos lo parezca, un avance importante en el diseño. Quizá por eso no obtuvo éxito en su presentación en París, pero fue la base para las siguientes adaptaciones.

De forma paralela a esta evolución, los intentos por

adaptar un motor a estos ciclos habían seguido su curso. Así, mientras el biciclo «Rover» aproximaba los diámetros de las dos ruedas —quedando en 90 centímetros la delantera y 70 la trasera—, los alemanes Daimler y Maybach probaban un motor extraordinariamente ligero para su época —¡sólo pesaba 70 kilos!— y que funcionaba con gasolina. El «Einspur», que así llamaron a la bicicleta sobre la que lo montaron, constituiría la primera motocicleta de la historia.

### PROBLEMAS LEGALES Y TÉCNICOS

Por otra parte, no todo eran facilidades para la nue-

va «industria». Empujado por las presiones de las empresas dedicadas al transporte, el parlamento inglés aprueba en 1836 la «Locomotive Act», que obliga a que todo vehículo de pasajeros no tirado por caballos que circule por las carreteras a ir precedido por un empleado que caminase 50 metros delante del mismo, agitando una bandera roja. Dos años más tarde se especifica que su velocidad máxima será de tres kilómetros/hora en ciudad y de seis fuera de ella.

Además de estas trabas legales, las máquinas de vapor presentaban importantes problemas técnicos: eran pe-

sadas, no muy rápidas y con muy poca autonomía, ya que en todo momento había que mantener a punto la caldera. Por eso, los inventores de distintos países trabajaban en nuevas fuentes de energía que sustituyeran al vapor.

En 1860, el alemán Nicolás Augusto Otto trabaja en un motor que funcionaría con combustible líquido, mientras estudia, paso a paso, el motor de gas de otro inventor, Lenoir. Tras una somera observación cae en la cuenta de que puede conseguirse un mayor rendimiento si se comprime el gas antes de pasar a su combustión, para lo cual idea cuatro fases: el gas entra en la cámara, se comprime, se inflama y se expulsa el gas quemado. Tras una primera prueba que fracasa, se da cuenta de que es necesario regular la fuerza de la explosión, mezclando el gas con aire.

El motor de cuatro tiempos es ya una realidad. Daimler y Maybach darán el salto definitivo al construir un motor que utiliza gasolina como carburante. Será analizado en el siguiente número de nuestra revista, puesto que el de dos tiempos —el que lleva un ciclomotor— conserva las cuatro fases del ciclo.

Una vez que se implantó el «biciclo», aumentar el tamaño de la rueda delantera permitió alcanzar mayores velocidades.



## CONTENIDOS

- Los distintos vehículos de dos ruedas desde el siglo XVIII.
- Los sucesivos nombres que han ido recibiendo.
- Diferentes características técnicas.
- Pedales y motores aplicados a los «ciclos».
- Algunos vehículos de dos ruedas con motores a vapor.
- Empleo de otras fuentes de energía.
- Desaparición de los vehículos movidos a vapor y el empleo de otras fuentes de energía.
- Primer motor de explosión.

# SUPERCAN y su pandilla

«TRAFICO CONGELADO»



Guión: Carmen DELGADO. Dibujos: Francisco FRUCTUOSO



16

## SEGURIDAD

Estabilidad	9
Suspensión	9
Frenos	8
Dirección	7
Ruedas	7
Luces	8

NOTA MEDIA: 7,6  
NOTA MEDIA: 8  
SEGURIDAD: 8

auto1  
SPORT MAGAZINE UNO

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

El BMW 318i de BMW se desmarca de los anteriores Serie 3 gracias a su motor que rompe los esquemas. Conservando el aire fresco y una carrocería compacta, el espacio interior aumenta. El 318i está bien adaptado al motor y, aunque sufre de un nivel sonoro denso, se va a encontrar con un motor mejorado en rendimiento. Un chasis rediseñado y una suspensión trasera de ese cambio. El equipamiento se encuentra como la del aire acondicionado.

El BMW 318i no es un deportivo de pura cepa, pero es un coche de reacciones fulgurantes, pero aterra esa alegría mecánica que tanto gusta a los usuarios de corazón joven. Un maletero bastante espacioso, una climatización eficaz, un punto de conducción que se ajusta a la persona sentada al volante como un guante a la mano, y unos asientos muy confortables, son los otros factores destacables en un BMW que no llama la atención por su calidad de acabado, algo floja, y que incorpora, en serie, un equipo bastante simple, con demasiadas opciones caras. El último 318i está preparado para competir con los modelos más populares sin perder, en ningún momento, toda su distinción.

NO

eral.  
va.

O

uroso.  
e parco.

## LO BUENO

- Comportamiento impecable.
- Frenos enérgicos.
- Puesto de conducción.

## LO MALO

- Equipamiento simple.
- Acabado mejorable.
- Recuperaciones de velocidad algo perezosas.

autopista

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

La renovada serie 3 de BMW ofrece unas modificaciones que no sólo afectan a su aspecto estético, sino que afectan prácticamente a la totalidad de los elementos. La nueva carrocería es más grande y con una fuerte personalidad, que la diferencia radicalmente del resto de sus hermanos. En el interior se ha ganado algo de espacio, aunque la habitabilidad sigue sin ser uno de sus puntos fuertes. La cota de anchura es la que más aumenta, lo cual permite viajar con más holgura a tres adultos en la parte posterior. El maletero dispone de una buena capacidad.

Por lo que se refiere a la mecánica, ofrece un excelente equilibrio entre precio, prestaciones y consumo. Su velocidad punta autoriza a unos buenos cruceros en carretera. Pero, tal vez, lo más destacable es lo agradable de su respuesta. Ayudado por unos desarrollos de cambio ligeramente cortos, el empuje que proporciona este propulsor es moderado, pero muy constante, a lo largo de una amplia gama de revoluciones.

## LO BUENO

- Comportamiento noble y progresivo.
- Consumos ajustados.
- Agradable de conducir.

## LO MALO

- Habitabilidad mejorable.
- Equipamiento algo escaso.
- Ruidos aerodinámicos.

## Zapatas de freno

AUNQUE los frenos de disco se emplean cada vez más, la combinación de unos discos delanteros con unos tambores traseros se ha manifestado como una de las más equilibradas y eficaces. Si los frenos de disco se refrigeran mejor y son más potentes a elevada velocidad, los de tambor actúan bastante mejor cuando el vehículo marcha despacio, con lo que son ideales para los trenes traseros al no provocar inestabilidad en la trayectoria en

marcha rápida y ser eficaces en marcha lenta, cuando ese problema no se presenta.

Si la duración media de unas pastillas de freno delanteras puede oscilar entre los 25.000 y 40.000 kilómetros (dependiendo del modelo de automóvil y, sobre todo, del tipo de conducción y de recorrido), la duración equivalente de unas zapatas traseras puede estimarse en una cifra dos o tres veces superior. Las zapatas traseras parecen, por ello, eternas, pero llega un momento en que es necesario cambiarlas. La operación, sin embargo, es algo más complicada que en el caso de los frenos de disco. Y no porque mecánicamente sean más complejas —al contrario, son más sencillas—, sino porque suelen estar suje-

tas por muelles fuertes, difíciles de vencer, y porque sacar el propio tambor puede resultar complicado si previamente no hemos destensado el freno de mano. Incluso en este caso, como los frenos son autoajustables —para que no pierdan eficacia en un recorrido en vacío del bombín—, las zapatas rozan contra el interior de los tambores y esto hace que el tambor salga con cierta dificultad. De todas formas, conocido el problema, tenemos resuelto el 50 por 100 del mismo, porque simplemente podemos ir moviendo el tambor alternativamente por arriba y por abajo hasta conseguir primero una holgura y, por fin, extraer el tambor.

Juan A. DE LA RICA



UNA buena práctica mecánica consiste en marcar la rueda y las tuercas para colocarlas luego en sus mismos agujeros. Es una forma de no dañar las roscas o de hacerlo al mínimo.



LOS tambores vienen sujetos normalmente por un simple tornillo al cubo de la rueda. En otros modelos pueden ser dos, pero siempre fáciles de ver, muy accesibles y normalmente muy fuertes.



UNA vez descubiertas las zapatas y bombines, conviene hacer una revisión visual de los mismos, para comprobar que no tienen la menor fuga; luego, nos aplicamos al fuerte muelle que une las zapatas.



La operación de soltar las zapatas nos exigió algún esfuerzo y, sobre todo, fijarnos bien en cómo iban colocadas, para remontarlas de idéntica manera.



Las zapatas en este modelo contaban con un sistema de ajuste que es necesario poner a punto al colocar unas nuevas con mayor espesor. Esto ocurre, igualmente, en casi todos los frenos de tambor.



Los buenos mecánicos comienzan por limpiarlo todo perfectamente; nosotros lo hemos hecho al final. Pero no importa: lo interesante es hacerlo antes de remontar los frenos.



Pese al despliegue efectuado, los ZX fueron batidos en toda la línea por los japoneses de Mitsubishi.

Rally París-El Cabo: Arcarons fue tercero en motos en la prueba más deslucida de los últimos años

## MITSUBISHI DERROTO A CITROËN

El Rally París-El Cabo, antes París-Dakar, ha tenido en 1991-92 su edición más deslucida, pese a que el golpe de Estado en la antigua URSS dejó «k.o.» antes de comenzar a su más terrible enemigo: el París-Moscú-Pekín. La victoria en coches de Hubert Auriol, «el africano», primer piloto que obtiene el título de ganador en dos categorías (en años anteriores triunfó en motos), y Stéphane Peterhansel, en motos, ha quedado deslucida por las especiales circunstancias del trazado y la anulación de algunas etapas en función de la situación política que atravesaban países que, como Chad, había que cruzar.

La travesía de los países centroafricanos, por pistas rapidísimas, aunque polvorientas, y en las que se circulaba en convoy, casi sin posibilidades de adelantar, apenas dejaba posibilidades de vuelcos en la clasificación. La emoción —algunos dicen que la carrera— terminó en Chad, y no han faltado voces que han reclamado la vuelta al desierto y a las playas de Dakar.

Además, el París-El Cabo ha supuesto la primera derrota, «en toda la línea», de los coches del grupo PSA (Citroën y Peugeot). Los japoneses de Mitsubishi, pese a la inscripción de lujo de los Citroën ZX, con Ari Vatanen a la cabeza, coparon los tres primeros escalones del podio. La experiencia «africana» de Auriol ha sido fundamental para Mitsubishi: sólo tres días cedió este también el liderato.

En cuanto a los españoles, bien.

Una participación escasa pero con gran experiencia y varios rallies africanos a sus espaldas. Hay que destacar el tercer puesto de Jordi Arcarons en motocicletas, pese al atropello de una cabra, que se saldó sin consecuencias. Carlos Más, sin embargo, no tuvo tanta suerte y quedó peor clasificado. Lo mismo ocurrió con los participantes en coches y camiones: no tuvieron tanta suerte en las primeras etapas y, posteriormente, no pudieron remontar.

Por último, la lista de víctimas de este París-El Cabo es la más alta de los últimos años, hasta el punto que el Vaticano pidió la suspensión de la prueba.

El último muerto, un ilustre: Gilles Lalay, ganador en 1989 y compañero de Carlos Más. Un tramo de enlace, largo, peligroso y rápido fue su tumba.

Comenzó en Montecarlo el Mundial de Rallies

## SAINZ, A POR LA REVANCHA

Con el Rally de Montecarlo —que terminó el pasado 30 de enero— dio comienzo el Campeonato del Mundo de esta especialidad de 1992, que para Carlos Sainz puede ser el de la revancha. Además, Toyota, para ofrecer más apoyo al madrileño y obtener, por fin, el ansiado título de escuderías, se ha decidido a confeccionar un equipo equilibrado, para lo que ha contratado al finlandés Markku Allen, el piloto que más pruebas del Mundial ha disputado.

Por otra parte, Toyota ha mejorado aún más el Celica de Carlos Sainz, redondeando sus formas y dotándolo de ruedas más anchas, para mejorar su aerodinámica y estabilidad. Sainz, que lo ha probado en diciembre, parece muy satisfecho. Y, aunque Lancia también ha desarrollado su vehículo, parece factible que Carlos Sainz vuelva a conquistar el título de campeón.

En este sentido, todos opinan que el «cupó» de mala suerte ya fue agotado por Sainz el año pasado y que es impensable que se repitan averías tan tontas como las del Cataluña o Inglaterra.

Por último, una novedad es que los pilotos, para el título individual, tendrán que elegir únicamente la participación en diez pruebas del calendario, dejando de acudir a tres. El calendario está formado por las siguientes carreras: Montecarlo (23-30 enero), Suecia (13-17 febrero), Portugal (3-8 marzo), Safari-Kenia (27 marzo-1 abril), Córcega (2-7 mayo), Acrópolis-Grecia (2-7 junio), Nueva Zelanda (28 junio-2 julio), Argentina (20-26 julio), Mil Lagos-Finlandia (25-31 agosto), Australia (18-22 septiembre), Costa de Marfil (11-16 octubre), Cataluña (7-12 noviembre) y RAC-Inglaterra (22-26 noviembre).



N-610, N-601 y N-120: Palencia-Astorga  
**POR TIERRA DE CAMPOS**

El puente de hierro, en Palencia, sobre el río Carrión, es el punto de partida de esta ruta.



Tres nacionales (610, 601 y 120) son necesarias para recorrer el trayecto entre Palencia y Astorga, una ruta por la Tierra de Campos, con los suficientes atractivos en su itinerario como para que sea utilizada por numerosos turistas. Esto hace de ella un camino transitado, sobre todo en determinadas zonas, con una intensidad de vehículos que hace extremar la precaución, especialmente en las travesías, que ya se han cobrado más de una víctima. Estas provincias castellanas (Palencia, León y también Valladolid) son paso hacia Galicia, utilizando la N-VI (Madrid-La Coruña).

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados diciembre 91	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas noviembre 91	Últimas matrículas diciembre 91			
Alava (VI)	8649-M	9274-M	625	525	28
Albacete (AB)	8023-L	8682-L	659	593	116
Alicante (A)	7739-BZ	0646-CB	2.907	2.665	593
Almería (AL)	6123-S	7125-S	1.002	613	213
Asturias (O)	2914-BC	5359-BC	2.445	1.688	206
Ávila (AV)	5016-F	5325-F	309	267	34
Badajoz (BA)	3313-S	4245-S	932	906	235
Baleares (PM)	6385-BK	8135-BK	1.750	1.210	351
Barcelona (B)	6660-MV	1288-MX	14.628	7.651	1.909
Burgos (BU)	4343-O	5036-O	693	496	29
Cáceres (CC)	9553-K	0304-L	751	604	95
Cádiz (CA)	7084-AM	9330-AM	2.246	1.742	881
Cantabria (S)	4038-Y	5113-Y	1.075	921	137
Castellón (CS)	3883-Z	4957-Z	1.074	987	270
Ciudad Real (CR)	3056-O	3993-O	937	600	157
Córdoba (CO)	0922-AC	2543-AC	1.621	1.231	410
Coruña, La (C)	4571-AY	7352-AY	2.781	2.022	303
Cuenca (CU)	5795-G	6157-G	362	167	47
Gerona (GE)	5624-AP	7271-AP	1.647	882	289
Granada (GR)	4231-Z	5989-Z	1.758	1.602	345
Guadalajara (GU)	3106-F	3399-F	293	292	28
Guipúzcoa (SS)	7653-AL	9167-AL	1.514	1.497	127
Huelva (H)	5328-O	6121-O	793	510	221
Huesca (HU)	8582-J	9066-J	484	316	41
Jaén (J)	9345-P	0569-S	1.224	1.034	248
León (LE)	0789-V	1831-V	1.042	721	79
Lérida (L)	9483-U	0422-V	939	562	64
Lugo (LU)	2564-N	3278-N	714	646	69
Madrid (M)	2449-MV	8107-MW	15.658	6.029	853
Málaga (MA)	2772-BD	4964-BD	2.192	1.863	745
Murcia (MU)	0790-AW	3104-AW	2.314	2.146	597
Navarra (NA)	0106-AF	1673-AF	1.567	786	84
Orense (OR)	5288-M	5989-M	701	372	68
Palencia (P)	8888-G	9227-G	339	208	18
Palmas, Las (GC)	1942-AW	4664-AW	2.722	1.026	288
Pontevedra (PO)	2672-AN	4655-AN	1.983	1.237	213
Rioja, La (LO)	4245-L	4809-L	564	447	72
Salamanca (SA)	4197-M	4831-M	634	784	50
Sta. Cruz Tenerife (TF)	3672-AT	5965-AT	2.293	1.249	244
Segovia (SG)	8628-F	8958-F	330	307	20
Sevilla (SE)	0093-BU	4211-BU	4.118	2.742	893
Soria (SO)	9902-D	0096-E	194	145	8
Tarragona (T)	2073-AG	3506-AG	1.433	831	209
Teruel (TE)	4145-F	4397-F	252	250	30
Toledo (TO)	5268-S	6466-S	1.198	767	143
Valencia (V)	6183-DY	1794-DZ	5.611	4.220	1.207
Valladolid (VA)	1158-W	2144-W	986	825	61
Vizcaya (BI)	4927-BK	7321-BK	2.394	1.915	194
Zamora (ZA)	9059-G	9436-G	377	348	37
Zaragoza (Z)	5457-AN	7355-AN	1.898	1.442	145
Ceuta (CE)	5478-E	5739-E	261	126	17
Melilla (ML)	9528-C	9720-C	192	100	26
TOTALES			97.416	63.115	13.747

**TASAS EN LAS JEFATURAS DE TRAFICO**

Tasa	Pesetas	Tasa	Pesetas
1-1 Expedición de permiso de circulación de cualquier tipo de vehículos que deba ser matriculado (incluidos diplomático, consular y matrícula turística)	4.630	2-1 Pruebas de aptitud para la expedición de permisos de conducir	7.640
1-3 Autorización de circulación para conjuntos tractor-remolque	1.615	2-2 Cuando las pruebas de aptitud se realicen fuera de la capital de la provincia	8.330
1-4 Permisos y autorizaciones de carácter temporal para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales en razón del vehículo o utilización de la carretera	1.615	2-3 Canjes de permisos de conducción por otros extranjeros o expedidos por autoridades militares	1.615
1-5 Cambios de titularidad de los permisos de circulación por transferencia de vehículos	3.125	2-4 Licencias para conducción de ciclomotores	1.615
		4-4 Revisión de permisos de conducir, duplicados, autorizaciones por extravío y deterioro o cualquier modificación	1.615
		<b>Tasa de uso general.</b>	
		<b>Cambio de domicilio, gratuito.</b>	



Por Villamartín de Campos, grandes rectas, como corresponde a la Tierra de Campos.



La entrada a Villalón de Campos tiene una curva pronunciada, aunque señalizada con antelación.



El puente sobre el río Porma, en Villarente, por su estrechez, se convierte en un punto conflictivo.



La entrada a León se hace por buena carretera, en la que encontramos, además, la autopista hacia Oviedo.

La acometida de variantes en puntos concretos se está haciendo necesaria en la ruta desde Palencia hasta Astorga, ya que el tránsito que soportan las nacionales 610, 601 y 120, que integran este recorrido, así lo aconseja. Algunos puntos concretos resultan conflictivos año tras año, especialmente en los meses de frío, por las heladas. Las mejoras, que no deben hacerse esperar, serían una fórmula para intentar rebajar el número de accidentes —más de 100— y, por supuesto, el de víctimas mortales —casi una quincena—.

La N-610, primera carretera que to-

mamos, tiene su inicio en Palencia capital. Los 128 kilómetros que nos separan de León unas veces se hacen llevaderos y otras presentan más problemas de la cuenta. Como decía Miguel de Unamuno en sus «Andanzas y Visiones españolas», el contorno de Palencia es como un oasis, un oasis en medio del desierto de la Tierra de Campos.

**Km. 0.**—Palencia. Iniciamos la salida de este oasis por la N-610. La salida de Palencia es una recta con buena visibilidad y estupendo pavimento. Junto al kilometraje actual ob-

servamos el antiguo, que va siendo tapado por los matorros. Incluso, en algunos ya no se ve la indicación, al haberse borrado por efecto del tiempo. Rápidamente aparecen las indicaciones a poblaciones: León, Benavente, Burgos, Santander y Valladolid. Al fondo, el cerro en el que se encuentra el famoso Cristo del Otero, desde donde se divisa toda la ciudad.

**Km. 12.**—Villamartín de Campos. Tras unos desvíos (p.k. 6), una curva y un puente con nuevas desviaciones. Más adelante, una recta que ofrece la posibilidad de alcanzar la velocidad de 100 km/h., aunque en la zona circulan abundantes tractores. Observamos algunos grandes palomares y entramos en Villamartín de Campos, desde donde, con estas mismas características, enfilamos hacia Mazariños (p.k. 17) y Castromocho (p.k. 25).

#### ADIOS A PALENCIA

**Km. 33.**—Villarramiel. Poco antes de abandonar Palencia para entrar en Valladolid, atravesamos Villarramiel, población con la bonita iglesia de San Miguel, neoclásica, preciosa estampa desde la carretera. Tres

kilómetros más adelante atravesamos el límite provincial. accidentes han hecho, incluso, desaparecer la señal del MOPT, barrida del camino.

**Km. 44.**—Villalón de Campos. Hemos atravesado Villafrades de Campos (p.k. 39), con una gran curva a la entrada y limitación de velocidad, para plantarnos en Villalón de Campos. Anuncios de paso de ganado y típicos graneros; limitaciones de velocidad y bandas sonoras. Existe una curva en la que hay que extremar la precaución. A la salida de la población, un semáforo y los desvíos a Villagómez y Albires.

**Km. 50.**—Tras unas rectas, en zonas de grandes campos, nos encontramos un punto negro: una curva peligrosa en la que los numerosos

**Km. 53.**—Villacid de Campos. Otro punto conflictivo en el que los vehículos rozan las casas. Además, se trata de una zona de niebla, con bandas pintadas sobre el asfalto, limitaciones de velocidad y «quitamiedos» por el peligro de heladas. Un poco más adelante llegamos al cruce con la N-601, con un semáforo que se cierra a velocidades superiores a 60 km/h.

**Km. 262.**—Becilla de Valderaduey. Tomamos la N-601 en su punto kilométrico 262, y notamos el incremento de tráfico de camiones. Los cruces obligan a circular muy len-

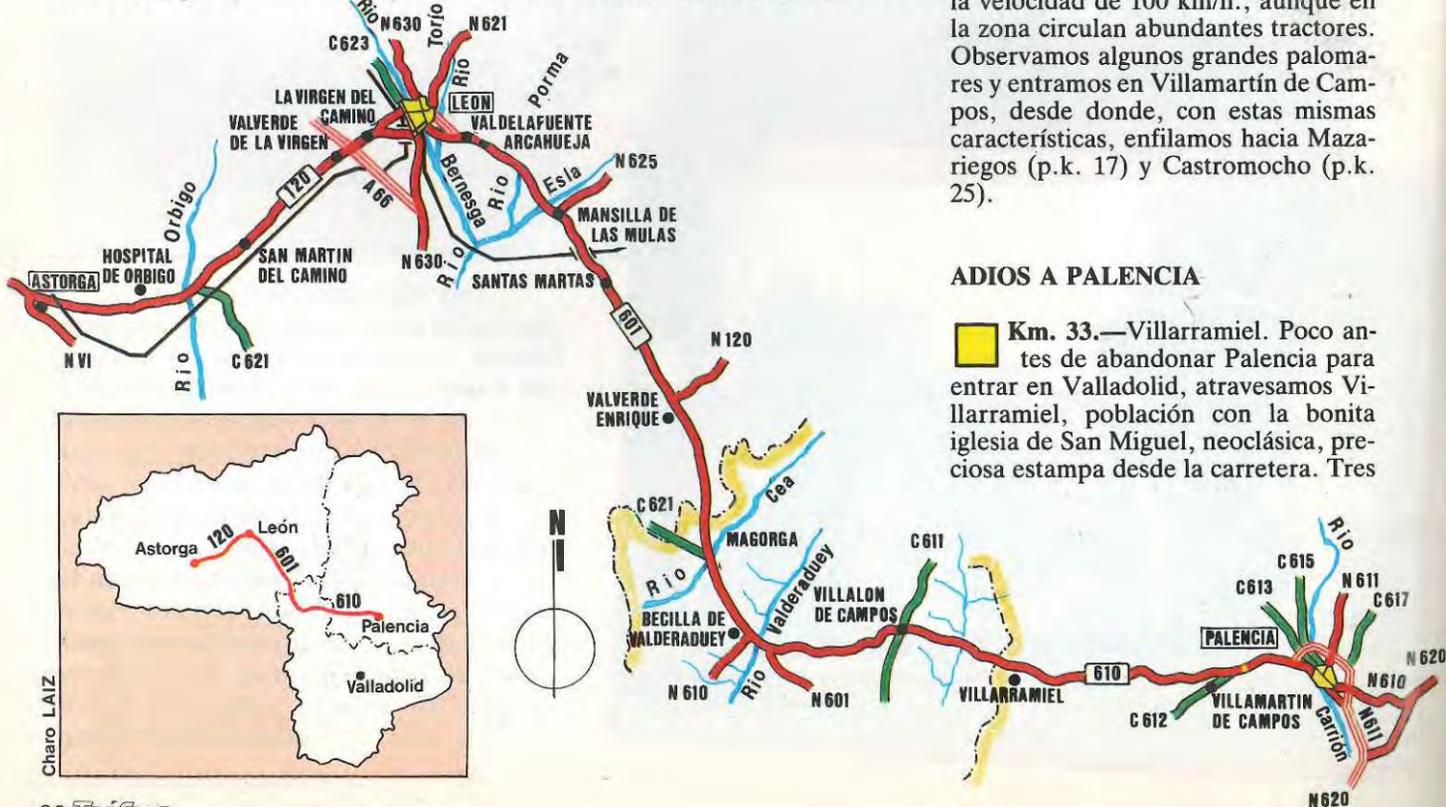
tamente, aunque no haya ninguna señal que lo indique expresamente.

**Km. 269.**—Mayorga. A la salida de esta población existe un puente bastante estrecho. Después, la señalización de la autopista (A-66) hacia Oviedo. Se nota una mejoría en el piso de la carretera, y también en su trazado, ya con algunas rectas.

**Km. 279.**—Albires. Tras cruzar el límite provincial de León (p.k. 275) encontramos unas largas rectas y las poblaciones de Albires, Valverde Enrique (p.k. 285 y donde se une la N-120 con destino a Burgos y Logroño) y Matallana de Valmadrigo (p.k. 292). No se pueden superar los 70 km/h.

**Km. 304.**—Santas Martas. Desde el kilómetro 300 hay que extremar la precaución debido al tránsito de numerosos tractores. Algunos kilómetros más adelante, un puente estrecho sobre las vías del ferrocarril, con limitación de velocidad, y el desvío a Mansilla de las Mulas, con una peligrosa incorporación de camiones desde un camino vecinal; eso sí, indicado con un stop. En Villasabariego, con bastantes obras, encontramos el puente de Villarente, sobre el río Porma.

**Km. 327.**—León. Dejamos atrás Alhagueja (p.k. 320) y Valdelafuente (p.k. 321) para ponernos a «tiro de piedra» de León. Comienzan a verse marquesinas de autobuses, limitaciones de velocidad y los semáforos propios de las urbes. Dejamos atrás una nueva señalización de la autopista hacia Oviedo y nos integramos en las grandes avenidas leonesas.



Entrada a Hospital de Orbigo. Un nuevo puente inaugurado hace unos meses ha mejorado notoriamente la circulación.

Con la llegada a Astorga terminamos viaje.

### TERCER CAMBIO DE NACIONAL

**Km. 322.**—Villadangos. En León hemos vuelto a cambiar de carretera: hemos tomado la N-120, que ha transcurrido solapada a la N-601 desde Valverde Enrique, en el kilómetro 303. Dejamos atrás La Virgen del Camino y Valverde de la Virgen. Por San Miguel del Camino, en unas rectas, raquetas para girar hacia una urbanización, restaurantes y talleres. El firme de la carretera no es bueno y, además, se dejan las rectas, para entrar de nuevo en zona de curvas. Tras pasar Villadangos, una arboleda. El piso empeora y se pica, con más curvas, para no variar.

**Km. 325.**—Poco antes de llegar a San Martín del Camino, el firme de la carretera mejora súbitamente; las curvas se transforman en rectas y mejora la señalización.

**Km. 346.**—Hospital de Orbigo. Ya estamos en las puertas de Astorga, pero no por ello dejar de prestar atención. No es extraño ir circulando correctamente y encontrar un tractor que circula en dirección contraria por tu mismo carril. Eso sí, apartado de lo que es la carretera.

**Km. 351.**—Astorga. El piso va mejorando y empeorando alternativamente a nuestro paso por el desvío a Estébanez y San Justo de la Vega, donde la travesía termina en una curva cerrada justo antes del puente sobre el río Tuerto. Este es el aviso de la llegada a Astorga.

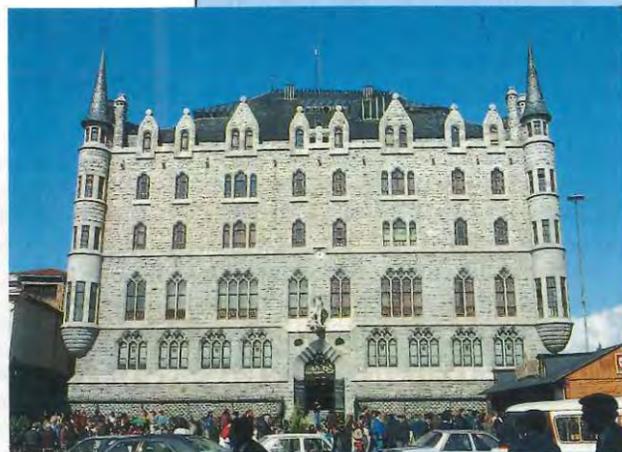
Nuestra ruta entre Palencia y Astorga necesita mejoras. Villalón de Campos, Villarramiel, Astorga, Villacid y Becilla, y, sobre todo, León son puntos conflictivos, travesías con un fuerte tráfico que habría que mejorar. A buen seguro que el número de accidentes mejoraría, sobre todo en los puntos «negros» de la N-601 (309, 300, 314,9, 321 y 322,3) y la N-120 (308 y 311).

**Nono HIDALGO**  
Fotos: José RUBIO  
(Enviados especiales)



### Hay que visitar...

Emplazada junto al río Carrión, Palencia, como el resto de poblaciones recorridas en el trayecto, cuenta con importantes monumentos que el turista ha de visitar por fuerza. Como primera muestra, su catedral, «La Bella Desconocida», que es ciertamente la imagen representativa de la capital. De estilo gótico, el interior es un magno museo, con el lienzo de San Sebas-



El Palacio Gaudí, en León, es uno de los lugares dignos de visitarse en este recorrido.

tián, firmado por El Greco. También otras iglesias parroquiales y, por supuesto, su calle Mayor, sin olvidar ese famosísimo Cristo del Otero, en una cima desde la que se divisa la ciudad en toda su dimensión.

Continuando la ruta, no podemos olvidar el palacio de Ovejero en Villamartín de Campos o la iglesia de San Miguel en Villarramiel, así como la plaza mayor o la porticada calle de La Rúa, en Villalón de Campos. El puente romano de tres arcos de Becilla de Valderaduey y la iglesia de Santa María de Arbas y la del Salvador, con su precioso retablo, en Mayorga, forman parte igualmente de un bello conjunto histórico por Tierra de Campos.

León ofrece una maravilla: su catedral gótica, junto a otra serie de monumentos que son obligados visitar. De excepcional significación es el Convento de San Marcos, hoy parador nacional. Y entre los edificios modernos, el palacio de los Botines, construido con planos del arquitecto catalán Antonio Gaudí.

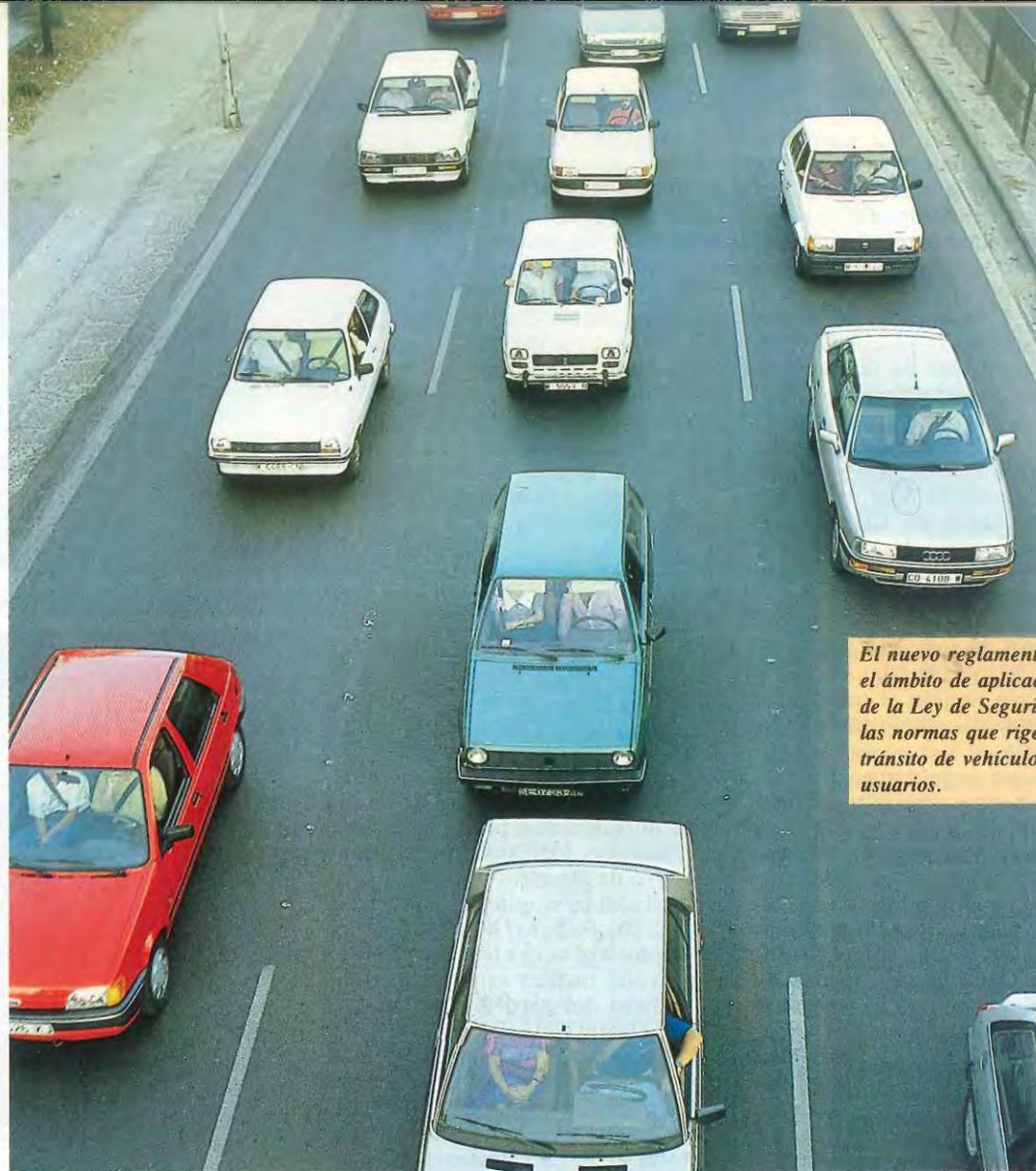
El Ayuntamiento de Astorga, la catedral, sus murallas, el castillo y el museo episcopal cierran la visita turística obligada desde Palencia hasta Astorga.

### Hay que degustar...

Rica es la cocina de la Tierra de Campos, destacando sus pucheros, asados y guisados, que ciertamente son difíciles de superar. Concretamente hay que poner en el lugar que le corresponde el plato de alubias blancas cocidas a las mil maravillas, acompañadas de chorizo, menudo, y otros sabrosos condimentos como el jamón bien «curo» y el queso, si es de Villalón, mejor que mejor. Los vinos son de cosecha propia, ya que la mayoría de los pueblos

de la ruta tienen bodegas, y, como postre, los bollos «tontos» y «listos».

En León concretamente hay que entrar con los embutidos de la tierra para seguir con los pimientos del Bierzo, la sopa de truchas de El Orbigo y concluir con esa variedad de carnes entre las que están corderos, codornices y liebres. Los rabos y las mollejas de ternera son de primer orden y para cambiar el sabor, las mantecadas de Astorga, que son de las que hacen época.



El nuevo reglamento precisa el ámbito de aplicación de la Ley de Seguridad Vial y las normas que rigen el tránsito de vehículos y otros usuarios.

## CAMBIOS EN LOS LIMITES DE VELOCIDAD Y EN EL USO DE CINTURON Y CASCO EN EL NUEVO REGLAMENTO DE CIRCULACION

# ARTICULOS PARA LA SEGURIDAD

Algunas variaciones en los límites de velocidad, la obligatoriedad de cinturones traseros y delanteros —así como la del uso del casco— tanto en ciudad como en carretera; casco especial para conducir ciclomotores; nuevas especificaciones sobre los límites de alcoholemia y prohibición del consumo de estupefacientes y drogas si se ha de conducir son algunas de las principales innovaciones del nuevo Reglamento de Circulación aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 17 de enero.

**L**A Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada en marzo de 1990, exigía un desarrollo reglamentario posterior. Para no abordar el desarrollo de la ley en toda su amplitud, se ha descartado la elaboración de un solo reglamento (al estilo del todavía, en parte, vigente Código de Circulación), pero también se ha descartado su disgregación en una multiplicidad de disposiciones.

Si bien este desarrollo ya se ha iniciado con el reglamento que aborda la organización y el funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, es el Reglamento General de Circulación, aprobado en Consejo de Ministros el pasado 17 de enero, el que adquiere mayor relevancia, ya que es el encargado de precisar, entre otras cuestiones, el ámbito de aplicación de la citada Ley de Seguridad Vial, así como las normas que regirán el tránsito de peatones, vehículos y animales por las vías públicas.

También son importantes los restantes reglamentos que irán configurando el nuevo «Código», como el de Vehículos y de Infracciones, Sanciones, Medidas Cautelares y de Procedimiento Sancionador, actualmente en elaboración, aunque los más inminentes van a ser los de Vehículos Históricos y Publicidad. El reglamento de conductores, en el que se abordará todo lo relativo a autoescuelas, pruebas de aptitud y centros de reconocimiento médico, no exige tanta premura, puesto que la directiva europea a la que ha de ceñirse no entrará en vigor hasta 1996. Otros reglamentos pendientes que cerrarán el desarrollo de la ley son los de Usos Excepcionales de las Vías Públicas (pruebas deportivas), Estadística y Accidentes y el de Actividades Industriales, que afectan a la Seguridad Vial.

Ciñéndonos al recientemente aprobado Reglamento de Circulación, que entrará en vigor el próximo 15 de junio, destacaremos los aspectos más importantes del mismo. En primer lugar, los preceptos del reglamento son aplicables en todas las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, e incluso en vías y terrenos privados utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

#### TRANSPORTE DE PERSONAS Y COSAS

Determinados aspectos del transporte de personas y mercancías, relacionados con la seguridad vial, son abordados por el reglamento, como es la prohibición de que el número de individuos transportados sobrepase

el de plazas autorizadas y el que entre viajeros y equipaje se exceda el peso máximo autorizado.

No obstante, para computar el número de personas no se cuenta al menor de dos años, siempre que vaya al cuidado de un adulto y no ocupe plaza. En el caso de los turismos, los niños entre dos y doce años se computan como media plaza, sin que el número máximo pueda exceder del 50 por 100 del total de plazas autorizadas.

En cuanto a la utilización de la vía y de sus carriles, se refuerza la norma de circular lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, y se regula la utilización de vías de tres carriles y dos sentidos de marcha (con uno central para adelantamientos), prohibiendo la circulación por el situado más a la izquierda.

Señala el Reglamento de Circulación que en vías con varios carriles por sentido de marcha se ha de circular normalmente por el de la derecha, aunque, lógicamente, se permite el uso de los otros siempre que no se obstaculice a quienes vienen por detrás. Para saber el número de carriles de una vía nunca hay que tener en cuenta los carriles especiales, como es el caso del carril-bus, de tráfico lento, etcétera.

Por otra parte, los vehículos de tracción animal, los vehículos especiales con un peso máximo no superior a 3.500 kilogramos, las bicicletas, ciclomotores y coches de minusválidos, utilizarán el arcén de su derecha, lo mismo que el resto de los vehículos cuando, por razones de emergencia, tengan que circular a una velocidad anormalmente reducida.

Se podrán habilitar, debidamente señalizados, carriles reversibles que esporádicamente se utilicen en sentido contrario al habitual, así como carriles adicionales para turismos y motocicletas; en ellos deberán llevar el alumbrado de cruce encendido, y la velocidad a desarrollar estará comprendida entre 60 y 80 kilómetros por hora.

También se recoge en el articulado del reglamento la prohibición de las emisiones de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases y otros contaminantes por encima de los niveles que se establezcan.

Se introducen algunas modificaciones en lo que se refiere a los límites de velocidad. Por un lado, en vías urbanas y travesías se establece, con carácter general, una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora, salvo para los vehículos de mercancías peligr-



Como en la mayoría de las ciudades europeas, se ha limitado a 50 kilómetros por hora la velocidad en tramos urbanos.



Los cinturones traseros deberán instalarse en los vehículos que se matriculen a partir del próximo 15 de junio.

TIPO DE VIA	CAMBIO DE VELOCIDAD							
	Turismos	Autobuses y mixtos (*)		Camiones y vehículos articulados (*)		Automóviles con remolque		
		Antes	Ahora	Antes	Ahora	Antes	Ahora	Antes
Autopistas	120	120	100	100	100	90	80	80
Autovías	100	120	90	100	80	90	80	80
Carreteras con 1,5 m. de arcén	100	100 (**)	90	90	80	80	80	80
Otras carreteras	90	90 (**)	80	80	70	70	70	70
Ciudad	60	50	60	50	60	50	60	50

(\*) Los vehículos destinados al transporte escolar de menores y al de mercancías peligrosas rebajan sus velocidades en 10 km/h. según el tipo de vía.  
 (\*\*) Con un margen adicional de 20 km/h. en adelantamientos.

sas, que no rebasarán los 40. Estos límites podrán ser rebajados en travesías especialmente peligrosas.

#### TRAMOS DE AUTOVIA A 120

La otra modificación en cuanto a límites de velocidad se refiere a las autovías, por las que tanto turismos como motocicletas pueden circular como máximo a 120 kilómetros por hora, equiparándose así a las autopistas. No obstante se señalarán algunos tramos en los que por sus características se limitarán a 100 kilómetros por hora.

Cabe recordar que en vías rápidas y carreteras convencionales con arcén de más de 1,5 metros, los turismos y motocicletas tienen un límite de 100 kilómetros por hora; los autobuses, camiones y vehículos mixtos, 90, y los articulados y automóviles con remolque, 80. En el resto de las vías estos límites son de 90, 80 y 70 kilómetros por hora, respectivamente.

Por último, en el aspecto de la ve-

locidad hay que señalar que las velocidades máximas fijadas para vías rápidas y carreteras convencionales sólo podrán ser rebasadas en 20 kilómetros por hora por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen por debajo de los límites de esas vías. En cambio, en autopistas, autovías y vías urbanas no podrán rebasarse.

Por lo que se refiere a preferencias de paso, debe cederlo quien circula por una vía no pavimentada y acceda a una vía pavimentada, quien accede a una glorieta a quienes ya están circulando por ella. Asimismo, se cederá el paso a los peatones que estén cruzando la vía a la que se acaba de incorporar el conductor, y a los que caminen por el arcén que se pretende cruzar. Por último, los conductores deben facilitar la incorporación a la circulación de otros vehículos (aunque éstos no tienen preferencia), especialmente si se trata de un autobús que se incorpora desde su parada.

Se refuerza la idea de que la mar-

cha atrás no está permitida salvo complementando otra maniobra, como pueda ser la de estacionamiento, pero nunca por un espacio superior a 15 metros ni invadiendo un cruce de vías. Igualmente, como ya venía haciéndose en la práctica, se autoriza el adelantamiento por la derecha cuando el vehículo adelantado vaya a girar a la izquierda.

Además de exigir la distancia de seguridad frontal y lateral necesarias para prevenir un frenazo brusco o para que el cruce con otros vehículos se efectúe con suficiente garantía, cuando se adelante fuera de poblado a peatones, animales o vehículos de tracción animal y de dos ruedas es preciso guardar una separación lateral mínima de 1,5 metros.

En cuanto al alumbrado, las principales innovaciones son la obligación de llevar encendido el de largo alcance o carretera cuando se circule a más de 40 kilómetros por hora por túneles y demás tramos de vía afectados por la señal «túnel» insuficientemente ilu-

## LO QUE CUESTA INFRINGIR

La calificación de la gravedad de las infracciones aparece en el último apartado de cada artículo del Reglamento General de Circulación. Conviene recordar que la cuantía de las sanciones se establece, precisamente, en función de esa gravedad.

Así, las infracciones leves pueden ser sancionadas por una cantidad de hasta 15.000 pesetas; las graves, hasta 50.000 pesetas, y las muy graves, hasta 100.000 pesetas. Esto independientemente de que en muchos casos la cuantía económica se acompañe de la retirada del permiso de conducir. Las infracciones de carácter excepcional, como puede ser por conducir sin ser titular de permiso alguno, pueden alcanzar las 250.000 pesetas. Además, hay que señalar la obligación que tiene el titular de un vehículo de facilitar los datos de la persona que lo conducía cuando se cometió una infracción y que, de no cumplirse, implica una nueva infracción calificada como falta grave.

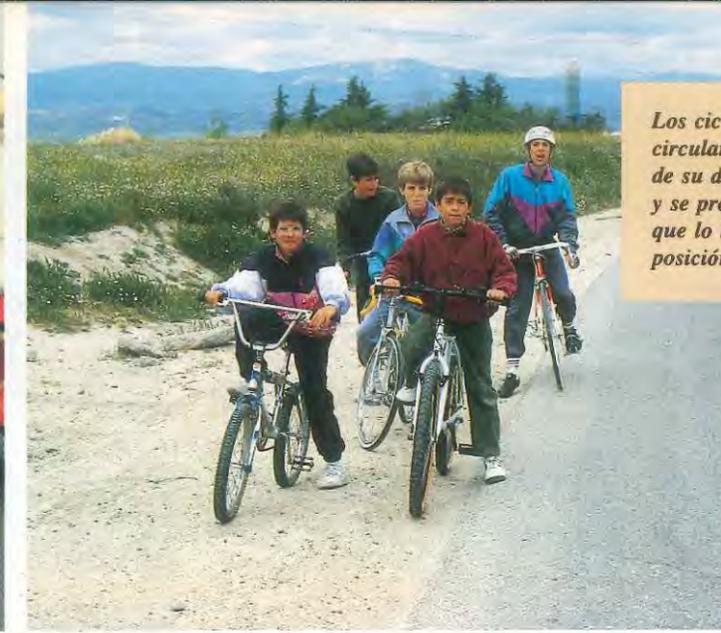
El casco especial para ciclomotores será obligatorio, tanto en ciudad como en carretera, a partir del 1 de septiembre de 1992.



J. Ignacio RODRIGUEZ



El nuevo reglamento regula los adelantamientos, en los que se podrá rebasar en 20 kilómetros por hora la velocidad máxima, excepto en autopistas y autovías.



Los ciclistas deben circular por el arcén de su derecha y se prohíbe que lo hagan en posición paralela.

## PLAZOS PARA UNA OBLIGACION

Para el conductor y pasajeros de los turismos, la obligación de que los cinturones de seguridad estén instalados y sean usados entra en vigor el próximo 15 de junio, y afecta a los citados vehículos que sean matriculados a partir de esa fecha. No obstante, en aquellos turismos que ya tuvieran instalados esos dispositivos, es preceptiva su utilización. Para el resto de los vehículos que contempla el Reglamento, la fecha de instalación y uso obligatorio entra en vigor a partir del 1 de julio de 1994. La utilización obligatoria del casco de protección para los conductores y pasajeros de motocicletas de cualquier cilindrada, tanto en ciudad como en carretera, se hará efectiva el próximo día 15 de junio. Sin embargo, para los conductores de ciclomotores —que también deberán llevarlo debidamente colocado en toda clase de vías— se establece la posibilidad de que usen un casco homologado o bien uno especial, certificado según la legislación vigente, a partir del 1 de septiembre de 1992.

minado; o bien con el alumbrado de corto alcance o cruce, si esas zonas están suficientemente iluminadas —aunque sea tramo urbano— y siempre, en todo lugar, entre la puesta y salida del sol. Se prohíbe la luz de largo alcance si el vehículo está parado o estacionado.

### PRUEBAS DE ALCOHOL, OBLIGATORIAS

Por un lado, se establece la obligación de someterse a las pruebas de detección alcohólica —que ya contemplaba la Ley de Seguridad Vial—, que normalmente consistirán en la verificación del aire expirado mediante alcoholímetros oficialmente autorizados.

Las tasas de alcohol en sangre que no deben superarse son de 0,8 gramos por mil centímetros cúbicos para la generalidad de los conductores. Ese índice es de 0,5 cuando se conduzcan vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso máximo autorizado superior a 3.500 kilogramos, y de 0,3, si se trata de vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas o de servicio público (taxis), así como al transporte escolar y de menores, al transporte de mercancías peligrosas y aquellos vehículos de los distintos servicios de urgencias.

Contempla también el articulado del reglamento la prohibición de conducir cuando se han ingerido sustancias que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del conductor, y establece la obligación de someterse a las pruebas que para su detección estime adecuado el personal sanitario del correspondiente centro médico.

Y en cuanto al cinturón de seguridad, la nueva normativa introduce obligaciones. Por un lado, a los ocupantes de turismo: además del conductor y pasajero delantero, tendrán que usarlo los usuarios del asiento de-

lantero central —si lo hubiere— y de los asientos posteriores de los turismos que se matriculen con posterioridad a la entrada en vigor del reglamento (15 de junio de 1992). No obstante, en los vehículos que ya tienen instalados esos dispositivos, su uso será obligatorio.

Además, ahora es preceptiva su utilización tanto en ciudad como carretera y, a partir del 1 de julio de 1994, será también obligatorio en los vehículos con un peso máximo de 3.500 kilogramos que, conservando las características de los turismos, están habilitados para el transporte, simultáneo o no, de personas y mercancías, así como en los vehículos destinados al transporte de mercancías que no rebasen los 3.500 kilogramos y en aquellos otros de transporte de viajeros con más de ocho plazas, además de la del conductor, y un peso máximo autorizado que no supere las cinco toneladas.

No obstante, hay algunas exenciones: es el caso de los pasajeros menores de doce años, que deberán utilizar asientos de seguridad para menores, u otros dispositivos homologados en los asientos delanteros, o bien ocupar los asientos traseros. También cabe la no obligatoriedad del uso del cinturón por razones médicas, siempre que se vaya provisto del correspondiente certificado médico.

### CASCOS PARA TODOS

A la obligación del uso del casco de protección homologado, impuesta por

la normativa anterior, se añade ahora la de su utilización por los conductores y viajeros de motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 centímetros cúbicos cuando circulen por vías urbanas. Para el 1 de septiembre de 1992, esta obligación se hará extensiva también a los ciclomotores, con lo que para esas fechas, para conducir cualquier tipo de motocicleta y de ciclomotor, y tanto en vías urbanas como interurbanas, será preciso el uso del casco.

También en este caso se contemplan eximentes con su correspondiente certificado médico.

Cabe señalar que para los ciclomotores se usarán cascos homologados o bien otros especiales, certificados según legislación vigente.

Por otro lado, existen otras normas de interés que señalamos de forma breve, como es la obligación de los conductores de extremar la prudencia al acercarse a viandantes que tengan la condición de niños, ancianos, invidentes o personas manifiestamente impedidas.

Como ya se indicaba en la propia Ley de Seguridad Vial, se prohíbe conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, así como arrojar a la vía, o a sus inmediaciones, colillas o cualquier otro objeto que pueda originar incendios o poner en peligro la seguridad vial.

Se prohíbe a toda clase de vehículos circular por las aceras y zonas peatonales y se hace especial hincapié en la prohibición del uso de monopatines.

En este sentido, se limita la circulación por la calzada a quienes utilicen patines, monopatines o aparatos similares, salvo que se trate de zonas, vías o partes de las mismas especialmente destinadas a tal uso. No obstante, podrán circular a paso de hom-

bre por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas, pero sin que, en ningún caso, se permita que sean arrastrados por otros vehículos.

### PEATONES «ILUMINADOS»

Los peatones que circulen fuera de poblado, por la calzada o el arcén, de noche o en condiciones de poca visibilidad, deberán ir provistos de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado, visible a una distancia de 150 metros para los conductores que se aproximen. Los grupos de peatones dirigidos por una persona llevarán las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones.

En las autopistas se prohíbe hacer auto-stop, y aquellos conductores que circulen por ellas a una velocidad anormalmente reducida por razones de emergencia están obligados a abandonarlas por la primera salida. Asimismo, se prohíbe la circulación de animales por las autovías, además de las autopistas.

Mención aparte merece la definición que la Ley hace de «peatón», término en el que incluye a los impedidos que circulan en una silla de ruedas, aunque ésta tenga motor, y, por tanto, la posibilidad de que utilicen aceras, andenes y demás zonas peatonales.

Por último, los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él, están obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer en la medida de lo posible la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.

J. I. R.

## PRINCIPALES NOVEDADES

**VELOCIDAD:** Se mantienen los actuales límites excepto para tramos urbanos (50 km/h.) y autovías (120 km/h.).

**CINTURONES:** Obligatorios en ciudad y carretera, así como para los pasajeros que viajen en el asiento central, delantero y trasero. Están exentos los menores de doce años si ocupan los asientos traseros.

**CASCOS:** También los conductores y pasajeros de motocicletas de menos de 125 c.c. deben llevar colocado el casco cuando circulen por vías urbanas. A partir del 1 de septiembre de 1992, la obligación afectará también a conductores de ciclomotores, tanto en ciudad como en carretera. Es decir, será obligatorio para toda clase de motocicletas y ciclomotores, tanto en trayectos urbanos como interurbanos.

**ALCOHOL:** Se prohíbe conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,8 gramos por centímetro cúbico. Pero si se trata de conductores de vehículos de mercancías con un peso máximo superior a 3.500 kilogramos, el límite es de 0,5, y se reduce a 0,3 para los conductores de mercancías peligrosas, de transporte de viajeros de más de nueve plazas, de transporte escolar y de menores, de servicio público (taxis), de servicio de urgencias o transportes especiales.

**DROGAS:** Se prohíbe la conducción cuando se han ingerido sustancias que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del conductor. Como en el caso del alcohol, se establece la obligación de someterse a las pruebas de detección.

# EL TRAFICO DE ANTAÑO

## CARRETEROS, CAMINOS Y PEONES CAMINEROS

Dicen que el grado de modernidad de un país se mide por el desarrollo de sus comunicaciones. En España, la subida al trono de los Reyes Católicos supone un importante avance de las comunicaciones terrestres. Entonces, el transporte de mercancías y pasajeros era muy limitado, y los recorridos, pesados y lentos. Los principales productos trasladados de un lugar a otro de la península son el carbón, la madera, la piedra, el cereal, la sal, los comestibles y el ganado. Para facilitar esta labor de traslado y asegurar el abastecimiento de los mercados se crea la Real Cabaña de Carreteros, que gozará a lo largo de los siglos de una serie de privilegios y libertades muy importantes para la época.

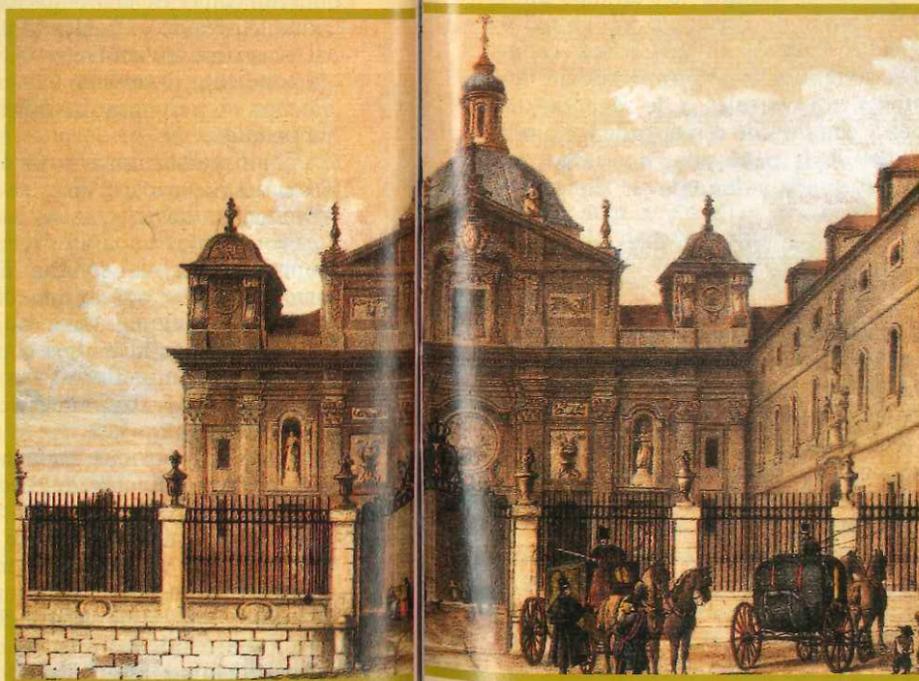
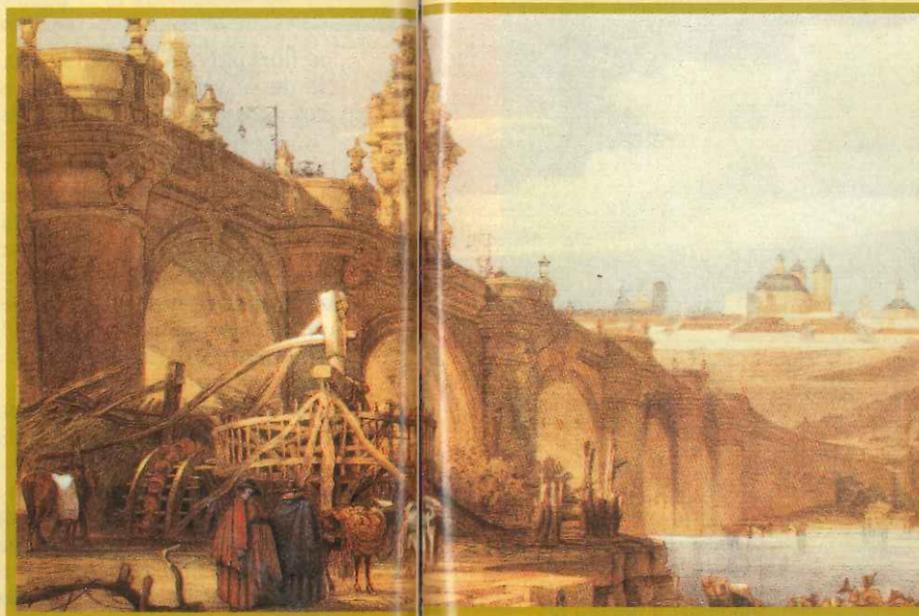
**D**URANTE el mandato de Isabel y Fernando, la recién unida España no dispone de una red de caminos que permita traslados largos y seguros; es más, la mayoría de las caravanas de carros y carretas atraviesan para sus desplazamientos campos de viñas, montes y tierras sin señalizar, y los utilizan como caminos o zonas de tránsito. A finales del siglo XV y principios del XVI se dictan las primeras normas con objeto de facilitar el transporte. Así, en 1497, los Reyes Católicos conceden libertad a los carreteros para andar por todos los términos de los pueblos y añaden que «no consientan ni den lugar a que por los guardas ni otras personas les sean llevadas ningunas penas desahoradas ni excesivas más de lo que justamente se debiere llevar de los vecinos, de manera que no reciban agravio, ni paguen más penas que los vecinos». No hay una buena red de caminos, pero sí existe el concepto de peaje por transitar por un lugar determinado. Son los derechos de portazgos, pontazgos y montazgos que gravan el tránsito por los caminos, puentes y montes, respectivamente.

Otros privilegios con los que cuenta el gremio de carreteros son la libertad de pacer con sus bueyes o mulas en cualquier lugar, con la única condición de «que guarden los panes y viñas, y huertas y olivares, y prados de guadana, y las dehesas dehesadas», y el de

cortar madera de los montes para el reparo de las carreteras «y ansimesmo les dexen cortar de los tales montes la leña que los tales carreteros hubieren menester para guisar de comer, yendo de camino». Para velar por el estricto cumplimiento de todas estas libertades se nombra a un juez conservador de la Real Cabaña.

En tiempos de Felipe V se publica una provisión donde se observan las penas que han de pagar los carreteros «quando hagan daño con sus ganados en panes, viñas, huertas, olivares ó prados de heno que se hayan de segar». Si son reconocidos culpables por el juez conservador, abonarán, «por cada buey que los guardas les cogieren en ellas», cuatro maravedís de noche y dos de día.

Aun así, en algunas regiones españolas, como Extremadura, los carreteros gozan de cierta inmunidad, tal como se desprende del siguiente texto: «Otro sí mandamos á las Justicias de la provincia de Extremadura que no lleven ni cobren á los dichos carreteros pena alguna por la madera que tengan, y se las halle en sus posadas cortada, con pretexto de decir la tienen para hacer carretas nuevas: ni sean osados los guardas ni registradores á entrar en sus posadas, aunque las dichas carretas sean nuevas». La pena por infringir esta disposición es de 10.000 maravedís. Tan sólo podrán ser prendidos los carreteros en el caso de



encontrarles cortando leña dentro de sus posadas.

### LAS PRIMERAS «NACIONALES»

La red de caminos de España comienza a crecer durante los mandatos de los monarcas borbones. A lo largo de los reinados de Felipe V y Fernando VI se construyen más de 500 leguas de camino, y se diseñan y proyectan la mayor parte de las carreteras generales de ambas Castillas, Andalucía, Murcia, Valencia, Cataluña, Extremadura y Galicia.

A mediados del siglo XVIII, Fernando VI manda a los Intendentes Corregidores tener los caminos públicos y puentes en perfecto estado para el tráfico comercial y de viajeros, y «que no permitan á los labradores que entren en ellos, y á este fin pongan sus fitos ó mojones»; además, «obligarán a los Justicias de su distrito á que en todos los sitios en donde se junten uno, dos ó más caminos principales, hagan poner un poste de piedra levantado proporcionalmente con un letrero que diga: CAMINO PARA TAL PARTE, advirtiendo y distinguiendo los que fueren para carruage y a los de herradura, y cuidarán de que se conserven siempre dichos postes, y de renovarlos quando fuere necesario».

También en este período histórico se resuelve la forma de señalizar los caminos reales. En enero de 1769 se dicta que a cada legua «se diesen 8.000 varas castellanas de Burgos: que las leguas se contasen desde Madrid, y puerta que mas en derechura se dirigiese á la línea del camino, señalándolas con unos pilares altos de piedra en cuyo frontis se esculpiese con letras Romanas la inscripción siguiente: A Madrid 1 legua, 2 leguas, 3 leguas, etcétera, y que las medias leguas se señalasen con pilares menores de la misma figura, poniendo en ellos el número que denote

la distancia de este modo 1/2, 1 y 1/2, 2 y 2 y 1/2, etcétera». Las varas castellanas de Burgos estaban divididas en tres pies o cuatro palmos y equivalían a 835 milímetros y nueve décimas. La legua, en cambio, correspondía a 20.000 pies o 6.666 varas y dos tercios, unos 5.572 metros y 7 decímetros.

Otro monarca borbón, Carlos III, hermano de Fernando VI, continúa la labor emprendida por sus predecesores y aporta una partida mensual de 100.000 reales para mejorar y conservar los caminos de Andalucía y Cataluña, y de 50.000 para los de Galicia. Otros caminos, en cambio, como el de Valencia, costean sus obras «con el sobrante del 8 por 100 que se cobra de aquella ciudad».

### DINERO PARA LOS CAMINOS

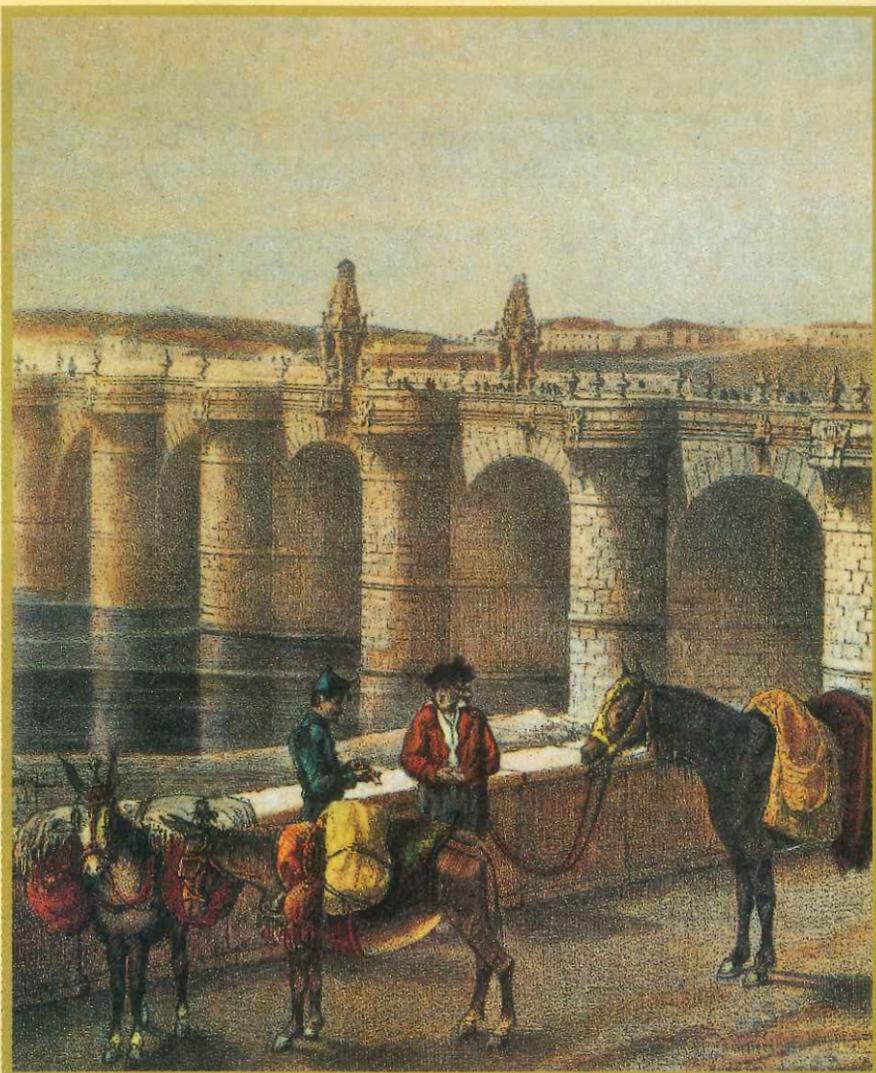
En 1772 se establecen las reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales. Se indica que sólo pueden circular por ellos los carros, galeras, coches, calesas y demás carruajes con ruedas de llanta ancha, lisa, de tres pulgadas y sin clavos prominentes. Quedan exceptuados de esta norma «los carros recalzados de madera, como son los de las carretas de cabañas, y otras que no sólo no perjudican los caminos, sino que los hacen beneficio, pues con sus huellas anchas aprietan más los rellenos, y suavizan el tránsito». El resto de los carruajes no contemplados en esta disposición, como los de llanta estrecha, han de pagar doble portazgo por el daño que causan en los caminos. Tampoco está permitido arrastrar maderas por los caminos, este material tan sólo puede ser transportado en carros de cuatro ruedas o a lomos de ganado, bueyes principalmente.

El principal recurso económico para el mantenimiento de los caminos procede del dinero recaudado por los de-

rechos de portazgos. El nuevo concepto de sociedad, iniciado con la dinastía borbónica, se plantea la prestación de servicios indispensables para el ciudadano como una de las obligaciones más importantes que tiene el Estado con sus ciudadanos; de ahí que las recaudaciones generadas por los caminos se inviertan en el mantenimiento y mejora de los mismos. Hasta entonces, los responsables de la conservación de los caminos eran las ciudades y villas afectadas y beneficiadas por el trazado viario. Un ejemplo de esta situación lo tenemos en 1670, cuando la Junta de Puentes proyecta la construcción en Madrid de un nuevo puente hacia Toledo, uno de los accesos más castigados por el intenso tráfico de carros y carretas procedente, en su mayoría, de Getafe, Aranjuez, Toledo y ciudades de Andalucía. Al parecer, el viejo puente, realizado en madera, no ofrecía la suficiente seguridad y consistencia, y se estudia levantar otro de ladrillo y así solucionar una de las entradas más importantes de la capital. Pues bien, el Ayuntamiento madrileño acuerda que el costo del nuevo viario se reparta entre las ciudades, villas y lugares comprendidas en 30 leguas a la redonda, tal como se había ejecutado otras veces cuando se levantaron los puentes de Viveros y Segovia. Al final, la junta propone que Madrid abone una tercera parte de los gastos, 45.000 ducados, y el resto recaiga sobre las siguientes poblaciones, con arreglo a este reparto: Toledo, 16.000; Córdoba, 14.000; Jaén, 12.000; Murcia, 12.000; Sevilla, 20.000, y Granada, 16.000.

Entre 1814 y 1828 se construye, mejora y completa gran parte de la actual red de carreteras nacionales. Hasta 1818 el Ministerio de Fomento invierte más de 36 millones de reales de vellón (nueve millones de pesetas), en la construcción de carreteras y caminos.

De 1819 a 1828 se invierten 63 millones de reales de vellón (casi 16 millones de pesetas) en la construcción y conservación de caminos parciales y carreteras de Andalucía, Aragón, Extremadura, ambas Castillas, Cataluña, Galicia, Valencia y provincias vascas. Al finalizar «el plan de carreteras del primer tercio del XVIII», el Estado ha gastado un total de 99 millones de reales de vellón, es decir, unos 25 millones de pesetas.



### LAS CARRETERAS HASTA 1818

- 1814
- De Madrid a La Coruña
- De Madrid a La Puebla de Arganzón (carretera de Francia)
- Camino de El Escorial
- Camino de La Granja
- 1815
- De Madrid a Zaragoza y Barcelona
- De Barcelona a La Raya
- 1816
- De Ocaña a Valencia y Barcelona
- De Sevilla a Badajoz
- De Madrid a Cádiz
- De Madrid a Badajoz
- 1817
- Transversales de La Rioja y Reinosa
- De Burgos a Valladolid
- 1818
- De Murcia al Puerto de la Olivera
- De Madrid a Vallecas
- De Madrid a Sacedón

También durante los últimos años del reinado de Fernando VII se califican los caminos en tres clases: caminos generales o de primer orden, caminos transversales o de segundo orden y caminos de tercer orden. La red radial de la península, por tanto, ya está formada y definida.

### EL ORIGEN DE LOS PEONES CAMINEROS

Los encargados de vigilar y mantener el buen orden en los caminos son los peones capataces y camineros y los auxiliares camineros. Según establece el reglamento de 1867, «para la vigilancia y conservación de las carreteras del Estado habrá un peón caminero por cada tres kilómetros». El peón capataz es el encargado de dirigir la cuadrilla de peones y auxiliares camineros. Para desempeñar tal función, los aspirantes deben tener entre veinte y cuarenta años, haber ejercido profesiones análogas a la



### CARRETERAS DE PRIMER ORDEN EN 1833

- De Madrid a Francia por Aranda, Burgos, Vitoria e Irún
- De Madrid a Francia por Zaragoza, Barcelona y La Junquera
- De Madrid a Valencia por Requena y Las Cabrillas
- De Madrid a Barcelona por Ocaña, Albacete, Almansa, Valencia y Amposta
- De Madrid a Málaga por La Carolina, Jaén, Granada y Loja
- De Madrid a Cádiz por Andújar, Córdoba, Ecija y Jerez
- De Madrid a Portugal por Talavera y Badajoz
- De Madrid a La Coruña por Medina del Campo, Benavente y Lugo
- De Madrid a Gijón por Valladolid, León y Oviedo
- De Madrid a Santander por Valladolid y Burgos

### MULTAS POR INFRACCIONES EN EL CAMINO DE ARANJUEZ. AÑO 1767

- Por hacer represas, pozos o bebederos para dar de beber al ganado: 60 reales de vellón
- Por romper los guarda-ruedas del camino: 60 rs. vn.
- Por dar la vuelta en los antepechos del camino: 60 rs. vn.
- Por abrir surcos en el camino: 60 rs. vn.
- Por dar de comer al ganado en el camino: 16 rs. vn.
- Por cruzar el camino por lugar indebido: 60 rs. vn.
- Por romper las pirámides que señalan las leguas o borrar las inscripciones de las mismas: pena de cárcel
- Por arrancar ramas o causar otros daños a los árboles del camino: 10 ducados.

Nota: La tercera parte de las multas va destinada a la conservación del camino. El ducado equivale a 11 reales de vellón.

que van a desempeñar y, a ser posible, saber leer y escribir. Entre las obligaciones del peón caminero destacan la de permanecer en el camino todos los días del año, desde que salga el sol hasta que se ponga, y la de recorrer cada tres días sus tres kilómetros para reconocer el estado del

camino y de sus obras. Además, advertirá a los arrieros y conductores de carruajes y ganados que no salgan con sus carruajes, caballerías y ganados fuera de la calzada. Otra de las funciones es la de guarda jurado, por lo que han de hacer cumplir los reglamentos de policía vigentes, exi-

giendo la cédula de vecindad a las personas sospechosas y «cuando aparezcan malhechores en las inmediaciones de su trozo..., lo advertirá a los transeúntes, y pasará aviso a los peones contiguos para que presten auxilio si fuese necesario».

Con el paso de los años se observa cómo una de las causas que más inciden en la rápida destrucción y deterioro de los caminos es la circulación de carros y carreteras de dos ruedas tiradas por más de cinco caballerías, debido a la desproporción existente entre el peso de los vehículos y el ancho de sus llantas. El nuevo reglamento de policía y conservación de carreteras de 1920 prohíbe el tránsito de estos carruajes y sanciona a los infractores con multas de 25 pesetas.

Durante la segunda década del siglo son los respectivos ayuntamientos los que toman la iniciativa de vigilar y conservar las carreteras estatales dentro de sus términos municipales, y trasladan a sus ordenanzas locales algunos aspectos de los reglamentos de carreteras como la prohibición de dejar suelto el ganado en los caminos y la de dejar libre la mitad del camino para la circulación de carruajes y automóviles.

Javier LERALTA  
Ilustraciones del libro  
«Vistas de Madrid»,  
de A. M. Campoy



Ramón COTARELO

## Autopistas

**L**AS carreteras son el pavimento del túnel del tiempo y las venas de la libertad. Estas autopistas de hoy parecen trazadas sobre el paisaje como líneas ciclópeas que lo ignoran y unifican las culturas. Su entramado de áreas de descanso, moteles, estaciones de servicio, nos igualan como ciudadanas de la cosmópolis contemporánea. Las calzadas romanas abrieron una Europa hirsuta al impulso armonizador de la civilización latina. Luego las utilizaron los bárbaros en sentido inverso para entrar en la época siguiente del saber. Por los caminos de la cristiandad circuló primero la fe y después el escepticismo humanista. Al avanzar el progreso, los senderos se infestaron de vagabundos, bandoleros, mercenarios, convictos y apestosos. La competencia de los ferrocarriles pareció augurar el fin de los caminos de piedra y de una forma de entender la libertad, pero la invención del motor de combustión interna garantizó la continuidad de ambos. Guardo de mi niñez un recuerdo imborrable de aquellas carreteruelas de alquitrán que serpenteaban pegadas al terreno. Eran poco más de veredas que corrían entre tierras en barbecho, deshaciéndose hacia los arcenes como negras rebabas inmóviles. A veces también semejaban trochas umbrías entre dos hileras de olmos enjalbegados a medio tronco cuyas copas unidas en bóveda se dejaban perforar por los rayos del sol. O acompañaban el curso de los ríos en las hoces, como si se les hubieran pegado los meandros. Y con las carreteras, los coches.

Todavía se veían modelos de «Hispano-suiza», pero las marcas extranjeras se habían apoderado ya del mercado. Unos autos que circulaban con estrépito y consumían agua sin cesar por sus sedientos radiadores. De vez en cuando se averiaban y no era insólito ver a alguien, al borde de la carretera, hurgándole las tripas al motor, tras haber abierto el capó, que estaba fijo mediante enganches metálicos y ligamentos de caucho. Parar era obligado según la ley no escrita de la mecánica caballería que imponía el deber de solidaridad. Esta iba desde prestar el gato hasta hacer de recadero en el pueblo más próximo con mandas a familiares o avisos a la Guardia Civil de puesto. No estaba mal entrar en una aldea entre el revoloteo de las gallinas, los gruñidos de los cerdos y la curiosidad impasible pero implacable de los lugareños. El chófer, tocado con gorra de plato, enfundado en una chaqueta de pana y luciendo bruñidas polainas de cuero, abría la portezuela con empaque en medio de una repentina chiquillería que miraba hacia el interior como se mira hacia lo insondable. Y, tras el alto en la fonda, la partida solemne, rumbo a lo desconocido, al pueblo siguiente, dejaba detrás el sabor de la noticia. Por aquellas carreteras se conocía a la España dormida en los pueblos olvidados. Y no ha desaparecido; sigue donde estaba. Son las vías públicas las que se han aparcado, han ido soslayando las aldeas, los pueblos, las capitales de provincias. Quien quiere verlos, sólo tiene que apartarse de las autopistas y circular por las carreteras regionales. Personalmente soy

feliz cuando el tiempo en los viajes me permite hacerlo. Pero en caso contrario tampoco me quejo. Llevo bien transitar por esas monótonas acequias que llamamos autopistas. Su regularidad cadenciosa solaza el ánimo, y la información abundante que intercalan induce a la reflexión perezosa. Los avisos de lugares, persistentemente anticipados, despiertan recuerdos que se desvanecen tan presto como las promesas alguna vez ligadas a ellos. ¿Pero hemos pasado Sepúlveda? Ya nunca nos sorprenderá Calatayud a la vuelta de una curva, y el esplendor de su mudéjar quedará para quien de propósito lo procure. Al abandonar la autopista por la salida de la gran ciudad se siente uno como despidiéndose de una larguísima caravana. Ya no se volverá a ver el Jaguar rojo del veterano inglés o el Maserati de Milán que paró a repostar un poco antes de Burgos. Ahora se pierde la unicidad del trazado, sustituida por múltiples opciones que fuerzan la atención. No volver a equivocarse con la señal de Talavera, ir atento a la primera circunvalación, bordear a velocidad el cauce seco del Turia. El bulto caído al borde izquierdo de la calzada parece un perro grande o un hombre pequeño. Nadie puede parar. Quizá mañana salgan los periódicos indignados con la falta de sensibilidad de los conductores. Cientos, miles de ellos han preferido llegar a su destino antes que socorrer a un semejante. Estas autopistas tan fascinantes son la idea misma de lo fugaz y transitorio. En ellas no podemos detenernos, ni equivocarnos, ni cambiar de idea, ni dudar. No podemos ni morirnos.

# PEATON:



## NO HAY NADA TAN FRAGIL COMO TU CUERPO

LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO.

 *Dirección Genl. de Tráfico*



Ministerio del Interior