

AÑO IX  
N.º 86  
MARZO  
1993

# Tráfico

Algunos estudios  
les atribuyen  
mayor riesgo

## SOLTEROS: ¿CASADOS CON EL ACCIDENTE?

**ABS: No se confíe**

**ESPECIAL SEMANA SANTA**  
Mapa de obras, puntos  
conflictivos y medidas  
especiales

## 8 SOLTEROS ANTE EL PELIGRO

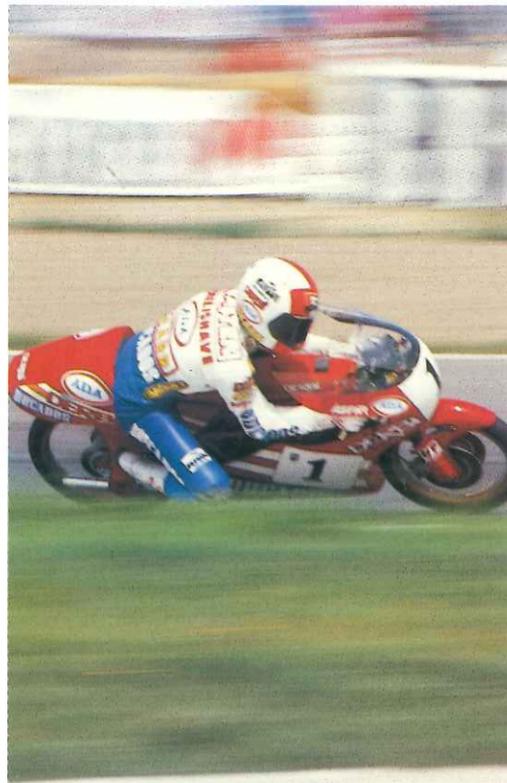
Estadísticamente, parece claro que los solteros sufren más accidentes que los casados. Sin embargo, ni los expertos se atreven a afirmar que se deba a su soltería, ya que sobre este colectivo se solapa el de los jóvenes, un grupo de «alto riesgo».



Marcos GONZALEZ

### secciones

|   |    |
|---|----|
| La locura del mes .....                 | 3  |
| Humor .....                             | 4  |
| Editorial .....                         | 5  |
| Mi carril .....                         | 7  |
| Tráfico del motor .....                 | 21 |
| Taller de opinión .....                 | 24 |
| TRAFICO CHICO<br>(suplemento central)   |    |
| El parque automovilístico, al día ..... | 27 |
| El cuentakilómetros .....               | 28 |
| El maletero .....                       | 40 |
| La pluma en el asfalto .....            | 41 |
| Famosos en marcha .....                 | 42 |
| Cartas .....                            | 44 |
| Pasatiempos .....                       | 46 |



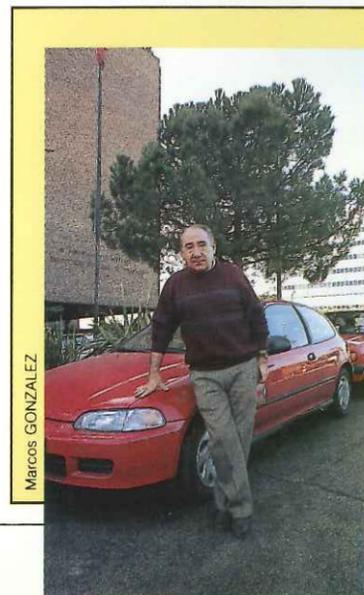
## 21 MOTOCICLISMO: COMIENZA EL MUNDIAL

Menos pilotos españoles acudirán al Mundial de Motociclismo, debido a la crisis de patrocinadores. Sólo los pilotos de Sito Pons, Crivillé y Puig, parecen ajenos a la crisis de patrocinadores, mientras que Garriga, «Aspar» y Cardús encuentran dificultades para acceder a motos competitivas.



## 17 LA LETRA DE LAS SEÑALES

El tamaño, forma y color de las letras de la señalización de carretera influyen en la respuesta de los conductores ante la misma. Los últimos cambios han mejorado no sólo la tipografía, sino la capacidad reflectante de las señales.



Marcos GONZALEZ

## 42 ALFREDO LANDA: TRANQUILO AL VOLANTE

Este gran actor, arquetipo durante muchos años del español típico, se cree atípico al volante, donde se considera tranquilo, lo que se plasma en 35 años conduciendo sin el menor incidente.



# 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.



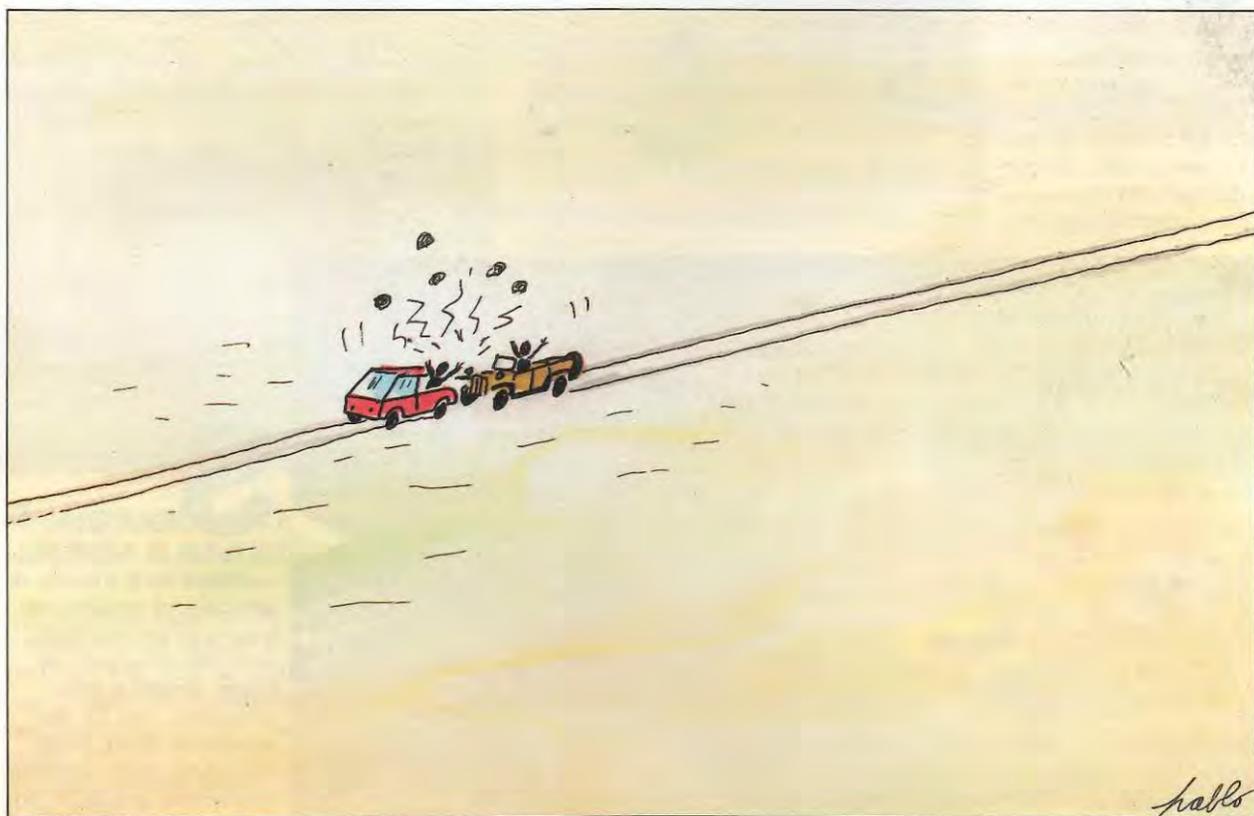
**C**ON motivo del Gran Premio de España de Motociclismo, celebrado en el Circuito de Montmeló (Barcelona), para facilitar la salida de los vehículos que habían acudido a ver el espectáculo, se había convertido una carretera en vía de sentido único y cortado su acceso mediante conos.



**U**NA serie de automóviles, pese a los conos, «decidieron» incorporarse a la misma. Se saltaban los conos, cruzaban un pequeño descampado y se metían en la vía cortada... Dos camiones fueron los primeros de esta «excursión», aunque rápidamente un turismo decidió seguirlos.



**S**EGUN la Jefatura de Tráfico de Barcelona —aunque en la foto no se aprecia—, al incorporarse a esa vía se encontraban vehículos circulando de frente. Debido a estos infractores, ese día, en aquella vía, hubo varias colisiones, algunas de ellas con heridos graves. Y todo por no hacer caso.



**AÑO IX**  
**NUMERO 86. MARZO 1993**

**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:** Marcos González (colaborador) y Rafael Martín (colaborador).  
**Secretaría de Redacción:** Ana Alvarez.  
**Colaboran en este número:** F. Javier Alvarez, Antonio Aragüez, Antonio Arias, Carmen Bajo, Carmen Delgado, Francisco Fructuoso, M.ª Cruz García Egido, Juan C. González, Charo Laiz, Pablo, Eugenio Ocio, Alvaro Ponce y Ramón.  
**Colaboración especial:** José Luis Balbín.  
**Redacción:** C/ Josefa Valcárcel, 28 (4.ª planta). 28027 Madrid. Teléfonos directos: 742 83 53 y 741 40 11. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE.  
**Consejo Editorial:** Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, José Azpeitia, Carlos Corbacho, Julián Flórez, Juan Galbis, Isabel Herrarte, Jesús Izarzugaza, 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:** Poligráfico, S. A. Miguel Yuste, 16, 5.ª A. Madrid.  
**Fotomecánica:** Fotomática, S. A. Cronos, 8 - 3.ª Madrid.  
**Depósito legal:** M-25.988-1985.  
**N.I.P.O.:** 129-93-001-0.  
**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

## ABS: Sin patente de corso

**N**ADIE puede poner en duda a estas alturas la eficacia de los nuevos sistemas de seguridad en los vehículos, entre los que cabría destacar el ABS. Son muchos los estudios e investigaciones que confirman que los coches dotados de este sistema de frenos, especialmente útil cuando el suelo está mojado, mejoran su frenada y, consecuentemente, su seguridad.

**U**N reciente informe de la OCDE, llevado a cabo en Alemania, viene a confirmar estos extremos. El ABS se mostró eficaz en todas las maniobras realizadas y se comprobó que los conductores que llevaban vehículos sin este sistema cometían 2,4 veces más errores que los que llevaban esta mejora técnica. Uno de los expertos que llevó a cabo la investigación llegó a decir que la generalización del ABS en un país como Alemania podría reducir hasta en un 15 por 100 los accidentes graves.

**N**OSOTROS estamos de acuerdo con todas estas apreciaciones y, por lo tanto, nos alegramos que la mayoría de los fabricantes de automóviles estén incorporando a sus coches, incluso en las gamas más bajas, este sistema de frenos y otras ventajas. Es una opción que, aunque cueste algún desembolso extra a la hora de comprar coche, debe ser muy tenida en cuenta por el usuario. Desde luego, mucho más importante que otras opciones.

**S**IN embargo, también este estudio de la OCDE viene a confirmar el «pero» de este sistema de frenos y del que ya hemos hablado en alguna ocasión. Los conductores de vehículos equipados con el ABS tienen tendencia a conducir de una forma más arriesgada, lo que de alguna manera puede aminorar las ventajas iniciales de unos frenos que impiden que las ruedas se bloqueen, que consiguen que el coche se mantenga en la línea que marca el conductor, que frena en menos tiempo y menos espacio, etcétera.

**Q**UIZA, pues, sería conveniente, como sugiere la propia OCDE, adiestrar perfectamente a los usuarios de coches con ABS en las ventajas e inconvenientes de este sistema, explicarles dónde es superventajoso para su seguridad y la de los demás, pero también dónde deben prestar especial cuidado (por ejemplo, en suelo con nieve o hielo) y, sobre todo, que no es una panacea que dota al coche de alguna patente de corso ante los accidentes. Con estas precauciones, el ABS se puede convertir, sin duda, en un elemento esencial para reducir los índices de siniestralidad en todo el mundo.



Luis Aranguren, Manuel Castellanos y Luis Miguel Camba.



Fallecen en accidente tres funcionarios del Servicio de Helicópteros de la DGT

## TRAGICO ACCIDENTE

Los funcionarios de la Dirección General de Tráfico Luis Aranguren Egaña, Manuel Castellanos Ozáez y Luis Miguel Camba Martínez perdían trágicamente la vida el martes 9 de febrero, cuando el helicóptero en el que viajaban explotó en el aire, minutos después de despegar, en el aeropuerto de San Pablo de Sevilla. Las causas del accidente están aún por determinar. La Comisión de Investigación de Aviación Civil está trabajando en el esclarecimiento del suceso.

El helicóptero, un modelo Ecu-riel con un año de antigüedad, despegaba de la plataforma asignada en el aeropuerto sevillano, a las 16 horas y 23 minutos; sólo cuatro minutos después, tras haber recorrido unos 800 metros y alcanzar una altura de 180 ó 200 pies (aproximadamente 60 metros), el aparato se desplomaba y explotaba en el aire (al hallarse el depósito lleno de combustible), perdiendo instantáneamente la vida nuestros compañeros Luis Aranguren Egaña (piloto), Manuel Castellanos Ozáez y Luis Miguel Camba Martínez (mecánicos).

El aparato, que había realizado por la mañana sus servicios diarios, comenzaba un vuelo de prueba y era pilotado por Luis Aranguren, de 36 años, profesional de reconocido prestigio, calificado de «sensato y responsable» por sus superiores, y que había dedicado toda su vida a la aviación. Ingresó en el Servicio de Helicópteros de Tráfico en el año 1988, era piloto comercial de helicóptero y de avión, piloto de pruebas, de vela e instructor comercial. En el momento del suceso era piloto técnico de helicópteros de la DGT e iba a ser nombrado jefe de la Patrulla de Sevilla. Estaba casado y era natural de Pamplona.

El segundo de los fallecidos, Manuel Castellanos Ozáez, tenía 31 años, había nacido en Jaén y estaba soltero. Comenzó en la DGT como auxiliar administrativo en 1985; tras un importante esfuerzo de superación profesional, había conseguido incorporarse al Servicio de Helicópteros como mecánico.

El último de los ocupantes del aparato siniestrado, Luis Miguel Camba Martínez, nació en La Coruña, hace 26 años, estaba casado. Era técnico aeronáutico de aviación civil y especialista mecánico de avión y helicóptero. Se incorporó a la DGT en 1992 y era mecánico jefe de vuelo.

El trágico accidente está siendo investigado por la Comisión de Aviación Civil para determinar sus causas, aunque todo apunta a que el accidente fue debido a un fallo mecánico.

Luis, Manuel y Luis Miguel, descansan en paz.

M.L.A.

### Gracias

El personal del Servicio de Emergencias Sanitarias «061», de Sevilla, nos han hecho llegar una carta, encabezada por su director, en la que nos quieren hacer llegar su dolor y consternación por el trágico accidente que han sufrido Luis, Manuel y Luis Miguel.

«En el tiempo que el «061» de Sevilla lleva funcionando hemos tenido ocasión de trabajar, codo a codo, con el personal de la Dirección General de Tráfico y hemos constatado su profesionalidad y entrega. Gracias a ello se han

podido salvar muchas vidas.

Queremos aportar nuestro testimonio como homenaje a unas personas cuya labor no es siempre bien entendida por la población. Desgraciadamente, algunos ciudadanos fijan su atención tan sólo en una parte de su labor (la sancionadora, por otra parte, necesaria), sin valorar la trascendencia de su actividad de vigilancia y prevención y, cuando el accidente de tráfico tiene lugar, su capacidad de respuesta y dedicación en la tarea de salvar vidas y restaurar la normalidad lo antes posible.»

## Soltero, pónitelo

ALGUNOS solteros se han puesto de uñas cuando se nos ha ocurrido poner sobre el tapete esta cuestión: ¿Son más propensos a los accidentes de tráfico los solteros que los casados? Créanme que no pretendemos crear un debate ni local ni nacional sobre el asunto. Tampoco se trata de una cuestión de celos por una situación que alguno puede considerar «privilegiada». Algunos expertos consideran que ciertas ataduras «atan» incluso a la hora de conducir. Sencillamente hay indicios de que esto puede ser así, y, como tal, lo reflejamos en este número. Un médico que ha investigado en la materia me aseguró que su «inclinación» al accidente es la misma que puedan tener a ciertas enfermedades —cirrosis, por ejemplo—, que eso sí que está investigado.

Un asunto polémico que tendrá mil argumentos a favor y mil en contra. Por ejemplo: ¿Tienen los solteros la presión de sostener una familia, de despertarse veinte veces durante la noche por el diente del niño, de estar pendiente de ese recibo de la



hipoteca, de la suegra y, pese a todo, tener que conducir? Supongo que en muchos casos no. Y puede haber más. ¿Tienen los solteros que aguantar los gritos del niño que se desespera del atasco en el asiento trasero, o la reprimenda de la parienta pidiendo explicaciones por el retraso de la noche anterior? La familia, una mujer, unos hijos, ¿es «calmante» suficiente para los casados como para que sean más prudentes en la carretera? ¿Basta este

vínculo para que anule todo un cúmulo de problemas? Estoy seguro que hay muchos factores que analizar y poner en la balanza para saber qué condicionantes nos pueden hacer más peligrosos ante el volante. A unos y a otros. A solteros y a casados. Pese a todo, sí parece cierto que hay algo: los solteros pueden ser carne de asfalto, en una línea similar a la de los jóvenes, cuyas circunstancias se mezclan a veces trágicamente. Quizá sea suficiente ya como para incluirlos en alguna campaña del «pónitelo, pónitelo» —el casco, el cinturón, etcétera—. Toda precaución es poca.

# MI CARRIL



Jesús SORIA Director

Está muy bien que algunos ayuntamientos hagan respetar las normas, pero no tanto que pretendan regular cada paso que da el ciudadano de a pie. La circulación de personas no es un riesgo comparable a la circulación de coches. ¿Alguien va a sancionar por girar a la izquierda para ver un escaparate? Creo que se están desmadrando las cosas...

### COCHES CON FALLOS

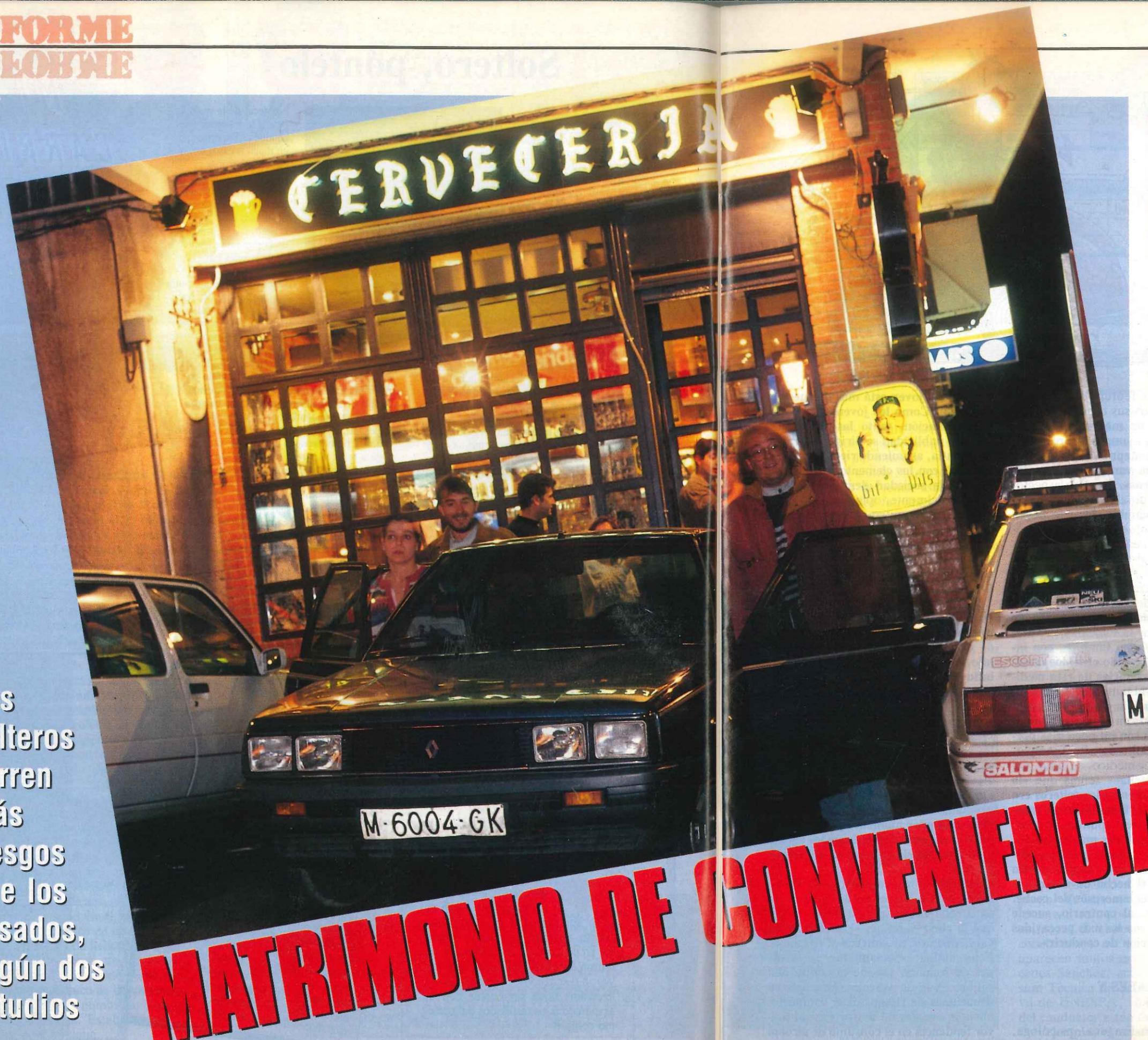
Un jurado de Atlanta ha condenado a General Motors a pagar una fuerte indemnización, unos 10.000 millones de pesetas, por el fallecimiento de un joven a causa de un fallo en el diseño del depósito de gasolina de una furgoneta. La sentencia ha costado alguna cabeza y más de una polémica, como la protagonizada por la cadena de televisión NBC, que utilizó artes poco claras para reproducir el accidente que costó la vida al hijo de la familia Moseley. Yo ahora me pregunto cuántos fallos en la fabricación de automóviles de tantas y tantas casas habrán provocado accidentes, víctimas, heridos, incluso muertos y que, al contrario que en esta ocasión, han quedado impunes. Cada día es más habitual ver como las casas avisan a sus clientes cada vez que detectan un fallo. No es tan usual cuando esos fallos no afectan a la seguridad, aun-que sí al bolsillo del usuario. No dudo de lo mucho que gastan los fabricantes en investigación, de la evolución «a mejor» de los coches, pero si los usuarios reclamasen los pequeños defectillos, seguro que nos ahorraríamos mucho dinero y más de un disgusto.



A Sito Pons, que, a partir del mes próximo, empieza a colaborar con la revista TRAFICO. Supongo que será muy útil, sobre todo para los motociclistas. Y no les doy más pistas, que algún periódico ya nos ha copiado. ¿Casualidad? Más bien creo que en este país falta gente con ideas. Algunos triunfan así. Pobrecitos...

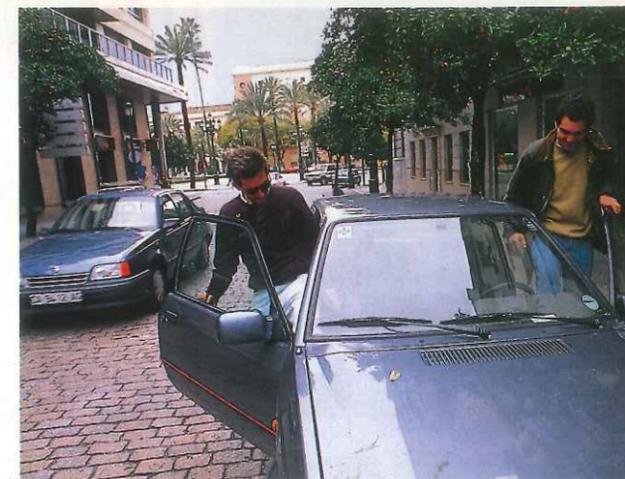


AYARZA, el jugador del Athletic de Bilbao, que debió pensar que las penas —no juega en su equipo— con alcohol son menos. Y, ni corto ni perezoso, se cogió una buena cogorza. En un control dio positivo. Le retiraron el coche. Desobedeció y volvieron a «cazarle». Heyckens, su entrenador, sigue sin contar con él. ¿Esperará a los resultados del próximo control?



Los solteros corren más riesgos que los casados, según dos estudios

# MATRIMONIO DE CONVENIENCIA



Dos estudios independientes —la Encuesta Paneuropea y un trabajo realizado en Navarra— demuestran estadísticamente que los solteros corren más riesgos y sufren más accidentes que los casados. Hemos consultado a psicólogos, sociólogos y famosos, que no se ponen de acuerdo ni en el porqué ni si este hecho es cierto o simplemente es que entre los solteros se encuentran mayoritariamente los jóvenes, un colectivo «de alto riesgo».

J. M. MENENDEZ

(Con información de M. LOPEZ, T. GONZALEZ, J. SANCHEZ y J. SORIA)  
Fotos: Marcos GONZALEZ

**L**OS solteros tienen más accidentes que los casados, especialmente si son varones, según señalan varios trabajos realizados recientemente en España. Así, un estudio terminado en 1991, realizado por el Instituto de Salud Pública de Navarra y coordinado por Aurelio Barricarte, señala que «los solteros presentan un riesgo de accidentarse tres veces y medio superior al de los conductores casados. En relación a los casados, un 71,83 por 100 de los conductores solteros lesionados se accidentaron precisamente a causa de factores relacionados con su estado civil».

Aurelio Barricarte, responsable de ese trabajo, precisa aún más: «Supongo que muchos pensarán que, si tenemos en cuenta que muchos de estos solteros son jóvenes y que puede que efectivamente beban más, es lógico que suceda así. Sin embargo, aun en igualdad de edad y bebiendo lo mismo que los demás, también son mucho más propensos al accidente».

Otro trabajo, la llamada Encuesta Paneuropea sobre Actividades Sociales Frente al Riesgo Vial en la Conducción de Vehículos —encargada por



**LETICIA SABATER**  
Soltera.  
Presentadora TV

«Pienso que los solteros tienen más accidentes de tráfico que los casados porque se sobreentiende que los solteros son jóvenes, sin responsabilidades familiares, mientras que los casados suelen tener hijos y no pueden andarse con bromas. Suelen ser más sensatos, están más asentados.»



**PEDRO PIQUERAS**  
«Con niño».  
Periodista

«Llevar un niño dentro del coche sí creo que te hace conducir con más cuidado y ser más responsable.»



**PACO RABAL**  
Casado. Actor

«El rápido ritmo de vida que conlleva la sociedad actual puede influir en este tipo de conductas. Por otro lado, todos hemos sido jóvenes y hemos hecho locuras. Quizá en los accidentes de moto sea donde más se perciba esta diferencia.»



**JOSE CORONADO**  
Soltero. Actor

«No tengo datos, pero creo que probablemente los casados tengan más, porque están sometidos a una tensión tremenda producida por tener más obligaciones, los hijos, las letras del piso, etcétera.»



**MIRIAM DIAZ AROCA**  
Soltera.  
Presentadora TV

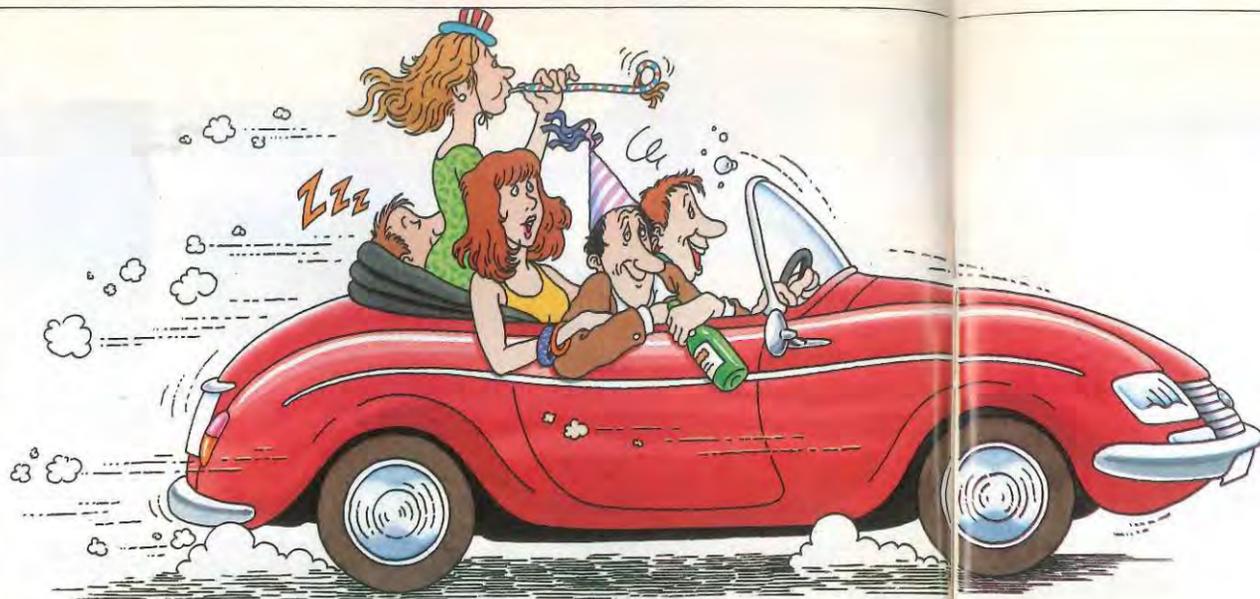
«Desconozco si se producen más accidentes en los solteros que en los casados, pero creo que al estar



**NIEVES HERRERO**  
Casada.  
Periodista

«No creo que tenga nada que ver el ser soltero o casado. Pienso que influye más la edad, a mayor edad, más responsabilidad, independientemente del estado civil y el sexo.»

casado eres más responsable por tener una familia y eso se traslada a una mayor prudencia a la hora de coger el volante.»



la DGT durante febrero de 1992—, a lo largo de todos sus cuadros estadísticos establece un mayor riesgo para los solteros. Por ejemplo, sobre el gusto de conducir deprisa señala: «Los conductores que van deprisa son los varones y solteros». En otro aspecto, como es el miedo al accidente, determina que «en cambio, los que tienen miedo al accidente son las mujeres, sobre todo cuando están casadas», y, por citar otro ejemplo, respecto a la posibilidad de limitar la velocidad en autopistas a 120 km/h., «dentro de cada sexo, el hecho de estar casado aumenta significativamente la aceptación de la idea de limitar la velocidad en autopista a 120 km/h., o también, con independencia del estado civil, las mujeres son más partidarias de esta medida». En cuanto al temor a conducir un coche, «en principio parece que no se relaciona mucho con el estado civil, si bien los casados son un poco más precavidos que los solteros». Por ejemplo, Javier Sesma —médico adjunto del Hospital de Estella— señala que «la media de alcohol entre los solteros era de 0,95, frente al 0,46 entre los casados», lo que vuelve a apuntar a los solteros como grupo de mayor riesgo.

No obstante, existen grandes diferencias entre varones y mujeres: «En los varones es el hecho de casarse lo que los hace más temerosos del coche. En las mujeres, al contrario, sucede que las solteras son las más precavidas respecto a la acción de conducir».

**PAUTAS SOCIALES Y CULTURALES**

Teresa Pérez-Fragero, psicóloga, explica que, por razones sociales y cul-

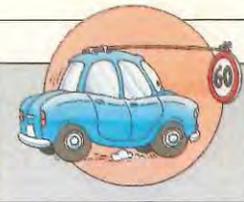
turales, «el joven está más dispuesto a jugársela. Como los jóvenes necesitan autoafirmación, tanto las situaciones como la publicidad se dirigen a probar su valentía, asumiendo riesgos y “cumpliendo” con los elementos reafirmantes que la sociedad demanda del varón». Igualmente, opina que «el soltero está inconscientemente exigido a demostrar cosas que, teóricamente, los casados ya han demostrado», además de que «las responsabilidades del matrimonio nivelan ese exceso de reafirmación».

José María Sánchez Pardo, psicólogo de la DGT, prefiere «hablar de momentos de crisis y de cambios más que de estados civiles. Casarse, tener un hijo, enviudar pueden ser factores muy influyentes, como las rupturas sentimentales o momentos depresivos —la crisis de los 40, por ejemplo—. Igualmente, piensa que «no hay que dejarse llevar por los estereotipos: no todos los solteros llevan una vida de juerga continua que les pueda exponer más al alcohol, la aventura o al exhibicionismo... Habría mucho que decir de la conducta de los casados que aprovechan cualquier momento para olvidarse de la responsabilidad que les agobia o de los matrimonios que deben soportar».

Luis Montoro, catedrático de Psicología, piensa que el estado civil es un dato relativizado por la edad. «Creo que la clave —señala— es el estilo de vida, distinto en solteros y casados». Este cambia especialmente en los fines de semana, ya que la actitud del soltero es la de «involucrarse más en situaciones de riesgo, tiene comportamientos sociales de mayor riesgo, mayor tendencia en el consumo de alcohol y comportamientos exhibicionistas».

**NUNCA HAN SOBREPASADO LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERA NACIONAL**

|          | Varones | Mujeres |
|----------|---------|---------|
| Solteros | 14 %    | 34 %    |
| Casados  | 29 %    | 46 %    |



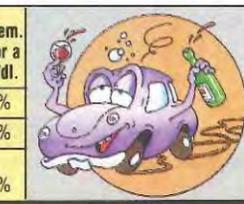
**ME GUSTA CONducIR DEPRISA**



|          | Hombres | Mujeres |
|----------|---------|---------|
| Solteros | 49 %    | 29 %    |
| Casados  | 26 %    | 13 %    |

**ACCIDENTES CON ALCOHOLEMIA**

|                         | Accidental. | Alcoholem superior a 50 mg/dl. | Alcoholem superior a 80 mg/dl. |
|-------------------------|-------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Casados                 | 33,7 %      | 33,7 %                         | 25,8 %                         |
| Solteros                | 64,4 %      | 38,2 %                         | 34,7 %                         |
| Viudos, separ., divorc. | 1,9 %       | 40 %                           | 40 %                           |



Estos factores, según Luis Montoro, vienen, en buena parte, impuestos por las presiones del entorno.

«Además —añade Montoro—, el casado, además de tener asumidas las responsabilidades familiares —lo que frena su exposición al riesgo—, normalmente irá acompañado de su familia bastante del tiempo de viaje, con lo que, lógicamente, será prudente durante ese tiempo».

**PATERNIDAD RESPONSABLE**

No obstante, otra psicóloga, María José Rodríguez, matiza esta cuestión:

«Entre los casados, la actitud es distinta. Si va con su mujer, se “corta” más, pero creo que cuando van solos, no cambian de actitud». Esta psicóloga pone el acento sobre la paternidad como elemento diferenciador: «Tener hijos suele volver a todo el mundo más sensato. Las responsabilidades suelen paralizar las actitudes más arriesgadas». Sin embargo, no se trata de una actitud pasajera: «Dudo que haya diferencia en la forma de conducir cuando llevan sus hijos y cuando no. Creo que conducir es algo automático la mayor parte del tiempo y, aun cuando por ir con niños tengan intención de ser más prudentes, se olvida».

Roberto Durán, un psicólogo del Centro Médico de Reconocimientos CMP, «destacaría como más relevante los desajustes de tipo personal o social en la propensión a los accidentes que la variable soltería interpretada de forma unitaria».

**SOLTEROS Y JOVENES**

Estadísticamente parece demostrado que los solteros tienen más accidentes o están expuestos a mayor riesgo que los casados. No obstante, otro grupo «de alto riesgo», como son los jóvenes, se superpone mayoritariamente al de solteros, por lo que las conclusiones no son tan sencillas y aparecen tantos matices. Según Mercedes Sánchez, actuaría de la Comisión Técnica de Seguros de Automóvil de UNESPA, «todas las variables del conductor están muy relacionadas. Por ejemplo, el estado civil está muy relacionado con la edad. Una persona



Los expertos no se ponen de acuerdo sobre si los solteros corren más riesgos.



**LAURA VALENZUELA**  
Casada.  
Presentadora TV

«Muchísimos más los solteros, pues los casados tienen más responsabilidad y son más serios. ¡Todos los solteros deberían casarse!»



**ANTONIO LOPEZ**  
Casado. Pintor

«Siempre que hablamos de solteros y casados de la misma edad, la mayor accidentalidad de los primeros puede deberse al hecho de ser y sentirse más libres. Esa libertad le puede hacer actuar de manera más “irresponsable” pero no en el sentido peyorativo, sino en el aspecto de estar menos atado de más responsabilidades.»



**CONCHA VELASCO**  
Casada. Actriz

«Todo el mundo debería conducir con mucha prudencia, tanto casados como solteros. Aunque no tengo datos ni estadísticas, pienso que a veces los casados se ponen al volante después de una discusión familiar en un estado poco apropiado para conducir.»



**CARLOS ARGUÑANO**  
Casado.  
Restaurador

«Aunque en número de accidentes tienen más los casados porque hay más personas en este estado civil, en porcentaje puede ser mayor el número de solteros, y entre éstos, los más jóvenes, sobre todo de ciclomotor y en fines de semana.»



**PEDRO DELGADO**  
Casado. Ciclista

«No creo que sea una cuestión de estado civil, sino de edad. Hasta los 28 o los 30 años que desaparece el nervio o la chispa y te aplacas, acomodándote en todas las facetas de la vida, y, por tanto, también cuando conduces.»



**JAVIER ELORRIETA**  
Casado. Director de cine

«Es más peligrosa la vida de los solteros en los coches porque tienen menos responsabilidades (mujer e

hijos), más vida nocturna (más alcohol), son más independientes, más valientes; en general, llevan una vida más neurotizante.»



**SOLEDAD PUERTOLAS**  
Casada. Escritora

«Me parece muy arriesgado opinar sobre este tema. En principio, la gente que sale por las noches bebe más, se mueve por zonas más "enfollonadas" y, por tanto, tiene mayores posibilidades de tener accidentes. Pienso que habrá más proporción de solteros que salgan de noche, sobre todo a partir de cierta edad; los casados nos quedamos más en casa. Se puede relacionar, pero no soy partidaria de ello.»



**SEBASTIAN PALOMO LINARES**  
Casado. Ex torero

«El soltero es más impulsivo. Por otra parte, el casado puede tener más preocupaciones. No creo que influya el estado civil, pero sí la edad. La juventud es más impulsiva y los años nos aportan responsabilidad, pero también menos reflejos.»



**ALFREDO LANDA**  
Casado. Actor

«Yo creo que sí. Sobre todo si lo enfocas desde el terreno de las responsabilidades. Los solteros tienen unos padres, unos hermanos, pero cuando se une una mujer y unos hijos, la responsabilidad, qué duda cabe, es mayor. Y la responsabilidad al volante influye.»



**JESUS HERMIDA**  
Casado. Periodista

«Creo que los solteros tienen más accidentes que los casados porque, por lo general, son más jóvenes y tienen menos experiencia.»



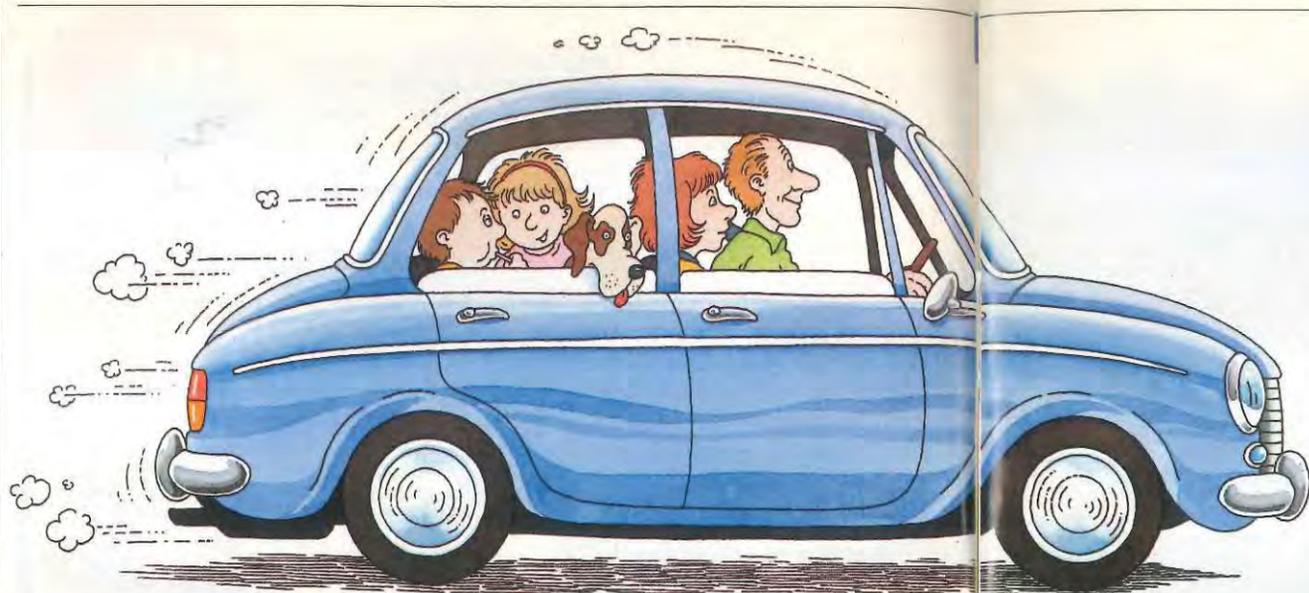
**LUIS MARIÑAS**  
Casado. Periodista

«Por estadísticas, parece que sí. Los accidentes se incrementan los fines de semana y parece que los casados nos estamos más quietecitos.»



**CARMEN RICO-GODOY**  
Soltera. Escritora

«Da exactamente igual. Depende más de la persona que del es-



joven suele estar soltera. Es así, sin más. Y una persona con más de 30 años suele estar casada».

En este sentido, Teresa Pérez-Fragero diferencia entre los solteros jóvenes y los solteros por decisión. «Aunque algunos de éstos —apunta— tienen los mismos componentes que los jóvenes, eso no quiere decir que sean inmaduros. Yo me niego a aceptar esa conclusión». También Aurelio Barricarte, director del Instituto de Salud Pública de Navarra, ahonda en esta diferencia: «El que permanece soltero es que tiene un carácter determinado, quizá más amante del riesgo, que no quiere ataduras ni que le obliguen a cumplir unas normas... Por eso, también los solteros tienen una esperanza de vida menor; no sólo por los accidentes, sino también por otras enfermedades a las que son más propensos».

Pese a todas las reticencias, dos estudios internacionales —realizados en Bélgica y Estados Unidos, respectivamente— pueden arrojar un poco de luz sobre este asunto. El estudio realizado en Bélgica, en 1985, determinó que la siniestralidad de los casados era del 9 por 100, y la de los solteros, un 14,5 por 100. Mercedes Sánchez, actuario de UNESPA, señala que «relacionando los datos de una forma no del todo exacta o hete-

rodoxa, se puede decir que los solteros tienen un 60 por 100 más de siniestros que los casados». Pese a ello, opina que los datos no se pueden extrapolar.

Otro estudio, realizado en Estados Unidos en 1968 por Hyman, demuestra que los hombres solteros de 45 años o más son más vulnerables que los casados del mismo grupo de edad. Esta diferencia se va reduciendo por debajo de estas edades. El psicólogo Roberto Durán, en base a estos datos, apunta que «el estar soltero o no es una variable más que, como la edad, la inexperiencia, la aceptación de las situaciones de riesgo, etcétera, se concentran en estos grupos».

**DIVORCIADOS, SEPARADOS Y MUJERES**

Pese a todo, sociólogos como Amando de Miguel señalan que «hay una relación muy clara, porque el matrimonio afecta al estilo de vida, sobre todo en los varones. Los solteros salen más, conducen más y se ponen menos el cinturón». Igualmente, Josep Vicent Marqués habla de conductas «más arriesgadas» en los varones y «más pronunciadas» en los solteros. Varios expertos coinciden en señalar

| POBLACION ESPAÑOLA SEGUN ESTADO CIVIL, SEXO Y EDAD (AÑO 1991) |           |           |           |           |         |           |                       |         |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------------------|---------|
| Edad (años)   | Solteros  |           | Casados   |           | Viudos  |           | Separados/Divorciados |         |
|   | Varón     | Mujer     | Varón     | Mujer     | Varón   | Mujer     | Varón                 | Mujer   |
| Hasta 24  | 6.966.227 | 6.391.334 | 157.162   | 379.567   | 841     | 2.943     | 2.436                 | 8.788   |
| 25-29   | 895.432   | 588.004   | 645.156   | 898.422   | 1.808   | 5.678     | 12.009                | 27.808  |
| 30-34   | 363.005   | 242.863   | 1.025.485 | 1.110.443 | 2.330   | 10.853    | 27.363                | 48.360  |
| 35-60   | 618.350   | 505.146   | 4.758.091 | 4.718.177 | 61.108  | 238.380   | 109.866               | 155.741 |
| + 60  | 280.498   | 539.964   | 2.586.146 | 2.189.109 | 367.745 | 1.643.471 | 23.116                | 30.983  |

(Fuente: INE).

**TENGO MIEDO A LOS ACCIDENTES**

|          | Varones | Mujeres |
|----------|---------|---------|
| Solteros | 19 %    | 27 %    |
| Casados  | 24 %    | 37 %    |



**CONSIDERA BASTANTE/MUY PELIGROSO CONDUCIR UN COCHE**

|          | Varones | Mujeres |
|----------|---------|---------|
| Solteros | 29 %    | 49 %    |
| Casados  | 37 %    | 44 %    |



**REALIZA ADELANTAMIENTOS APRESURADOS (A VECES, CON FRECUENCIA O SIEMPRE)**

|          | Varones | Mujeres |
|----------|---------|---------|
| Solteros | 32 %    | 19 %    |
| Casados  | 23 %    | 10 %    |

lar el especial momento de riesgo que se atraviesa con crisis como la separación o el divorcio. En 1970, Murray, en Estados Unidos, demostró que en estos períodos se cometen más infracciones y se sufren más accidentes, especialmente durante los tres meses posteriores a este suceso. Además, al parecer, el hombre «sufre» más estas separaciones que las mujeres, y, dentro de éstas, más las que proponen ellas el divorcio que quienes se lo encuentran. «El divorcio —explica Teresa Pérez-Fragero— está en la lista de elementos generadores de estrés y de infartos. En esta medida y en quienes encuentran con la separación una segunda juventud, los divorciados po-

drían entrar en ese grupo de riesgo». En cuanto al por qué resulta más traumática la separación para los varones —en cuanto a la accidentalidad se refiere—, opina que «cada día más mujeres plantean ellas el divorcio. Eso puede provocar en los hombres situaciones depresivas, ya que el varón se siente rechazado y cuestionada su virilidad», lo cual, debido a los roles sociales, le lleva a tener que exponerse a riesgos.

Por último, tanto la Encuesta Pa-neuropea como el estudio realizado en Navarra coinciden en que en la mujer es menos visible el cambio que supone el matrimonio. Dos frases del estudio coordinado por Aurelio Barricarte son muy significativas: «Si existe una interacción entre el estado civil y el sexo, de forma que los factores de riesgo asociados a los solteros, presentes en los hombres, no se manifiestan en las mujeres. Los hombres solteros presentan un riesgo de accidentarse casi cuatro veces superior al de los casados, mientras las mujeres solteras no presentan riesgos significativos sobre las casadas».

En opinión de la psicóloga Teresa Pérez-Fragero, «la mujer no tiene esa necesidad de reafirmación, ni de exhibirse, sencillamente por roles sociales y culturales».

En definitiva, y como señala Maité Cia —médico, colaboradora en varias investigaciones de alcohol y accidentes—, «es muy difícil establecer qué hace que los solteros sean más propensos a los accidentes que los casados. Pero esas son las cifras tras las investigaciones realizadas». La revista TRAFICO sólo ha puesto sobre la mesa el debate y algunos datos y opiniones. Ahora les toca a ustedes.



Los jóvenes —un colectivo de «alto riesgo»— se lapan con los solteros falseando las conclusiones.

tado civil. Una persona es responsable o no. El matrimonio no influye en la actitud ante la conducción.»



**INAKI GABILONDO**  
Casado. Periodista



**FERNANDO JAUREGUI**  
Casado. Escritor

«Los accidentes tienen que ver un poco con la vida misma. A vida más agitada, más accidentes. Aunque no quiero decir que los solteros lleven una vida más agitada en todos los casos. El accidente está relacionado con el alcohol y la mala "milk". Yo estoy convencido de que gran parte de los accidentes graves que se producen en España son consecuencia de la mala "milk". Si transportas a tu mujer o a tus hijos sueles ser más responsable.»



**TONI (ANTONIO MUÑOZ)**  
Casado. Futbolista



**RAMON SANCHEZ OCAÑA**  
Casado. Periodista

«Tienen más riesgo los solteros, aunque para mí es esencial el tipo de coche. Y lo normal es que los solteros tengan coches más potentes y trasnochen con mayor frecuencia.»

«Sí, en general, la mortalidad es mayor entre solteros que entre casados. Al igual que enferman más los solteros. El casado tiene más estabilidad, menos interés por la aventura, más responsabilidades. Por eso tiene menos accidentes. Yo enlazaría también con las diferencias entre los hombres y las mujeres. Ellos beben más, son más aventureros, les gusta más el riesgo. Por eso hay más viudas que viudos, independientemente de la edad.»



**JOSE LUIS BALBIN**  
Soltero. Periodista

«No creo que los solteros sean más propensos a los accidentes; yo creo que la siniestralidad está más en función de la juventud, de la edad.»

**Aunque se podría  
evitar entre un  
10 y un 15  
por 100 de los  
accidentes**

Los vehículos dotados con ABS son más manejables y tienen mayor capacidad para evitar un accidente, según un estudio de la OCDE en el que se realizaron pruebas de simulación, seguimiento del comportamiento de los conductores de una flota alemana de taxis y el análisis de la siniestralidad. Sin embargo, se observó que los conductores «compensaban» las ventajas del sistema con una tendencia a circular de una manera más arriesgada.

## Los conductores arriesgan más con ABS

**A**LGUNOS profesionales y expertos consideran que la aplicación del sistema de frenos ABS es uno de los logros más importantes en la seguridad activa de los automóviles, ya que permite acortar las distancias de frenado y, sobre todo, se conserva en todo momento la capacidad de dirección.

Estas ventajas son mucho más evidentes cuando existe una adherencia limitada o variable de la calzada, sobre todo con el pavimento mojado, donde la mayoría de los conductores que se vean obligados a efectuar una frenada brusca bloquearán las ruedas, con lo que se alargará la distancia de detención y, lo más peligroso, el vehículo seguirá una trayectoria recta a pesar de que se gire el volante.

Pues bien, la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico) ha elaborado un primer estudio, llevado a cabo por los expertos Rompe, Schindler y Wallrich, en el



Los vehículos con frenos convencionales tienen tendencia al bloqueo de ruedas en suelos mojados.



Ensayos en pista han demostrado que con el sistema ABS se cometen menos errores.



En suelo mojado es cuando son más eficaces los frenos ABS.

que se quiso comprobar en qué medida los conductores explotan las ventajas del ABS en unas situaciones de conducción críticas simuladas. Por un lado, el ABS se mostró eficaz en todas las maniobras llevadas a cabo, mientras que los conductores de vehículos no dotados con este sistema cometían 2,4 veces más errores y acababan saliéndose de la vía o chocando con alguno de los obstáculos ficticios de la pista.

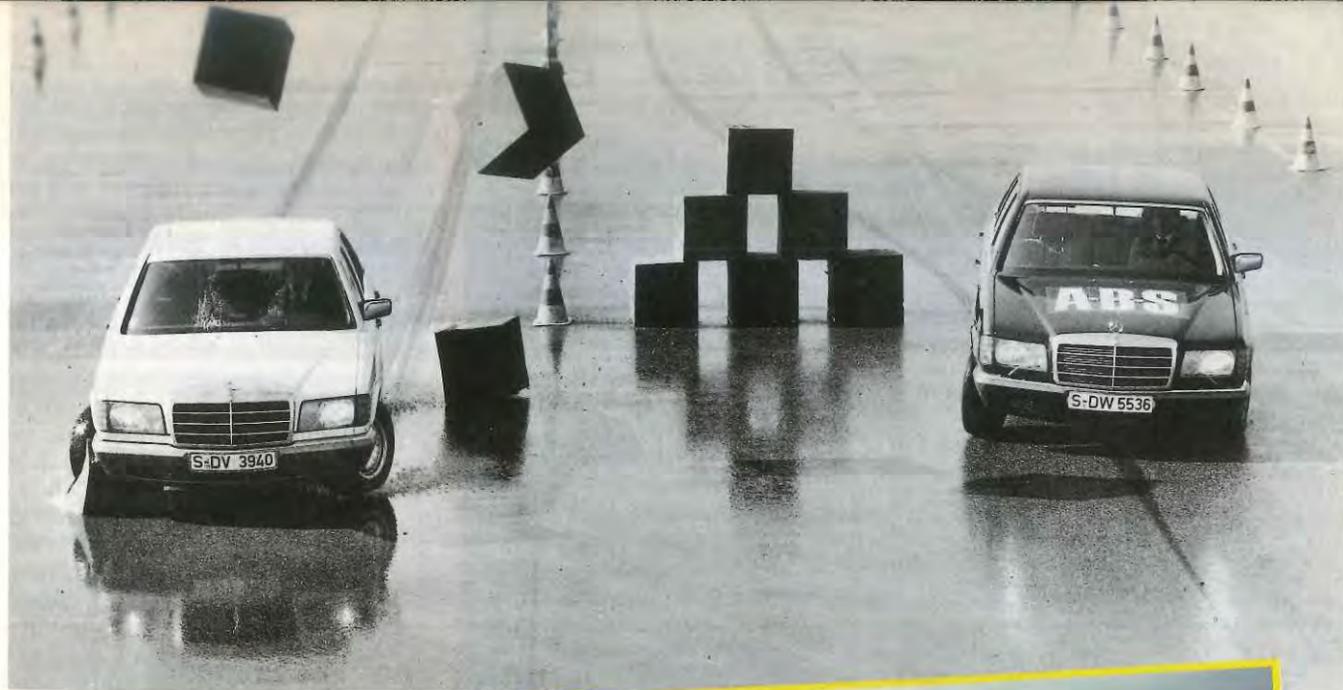
Admitiendo que las pruebas de simulación son válidas para comparárlas con la incidencia de los accidentes, los citados autores concluyen que la generalización del ABS permitiría reducir considerablemente el número y la gravedad de los accidentes. Naturalmente, el conductor medio tendría que recibir una formación y entrenamiento para familiarizarse con el nuevo sistema de frenado, pero en este estudio no se consideró la adaptación del comportamiento.

### REDUCIR ACCIDENTES

En esta misma línea, Languelier determinó que la generalización del ABS en Alemania podría reducir entre un 10 y un 15 por 100 los accidentes que entrañan daños corporales y materiales graves.

Otros autores, por el contrario —Wilde, Aschenbrenner, Biehl y Wurm—, probaron la hipótesis de que el ABS no contribuye a reducir el número de accidentes, pese a sus ventajas técnicas, en condiciones reales de circulación. Para ello, una sociedad de taxistas de Munich se ofreció a prestar su flota para el experimento —unos con ABS y otros sin él— y los conductores fueron designados a los vehículos de forma aleatoria, aunque conociendo si llevaban, o no, el sistema ABS.

Los resultados de este estudio han seguido distintos derroteros. Por un lado, no se encontraron diferencias significativas en los datos de aceleración y deceleración cuando las circunstancias de circulación eran normales. En cambio, cuando éstas eran extremas, los conductores de vehículos con ABS deceleraban muy fuerte y con una frecuencia superior (es decir, abusaban de la eficacia del freno), mientras que los conductores de vehículos con un sistema de frenos convencional realizaban aceleraciones más frecuentes. No obstante, los autores de este estudio interpretan estas diferencias más como una consecuencia técnica directa que por modificaciones en el comportamiento.



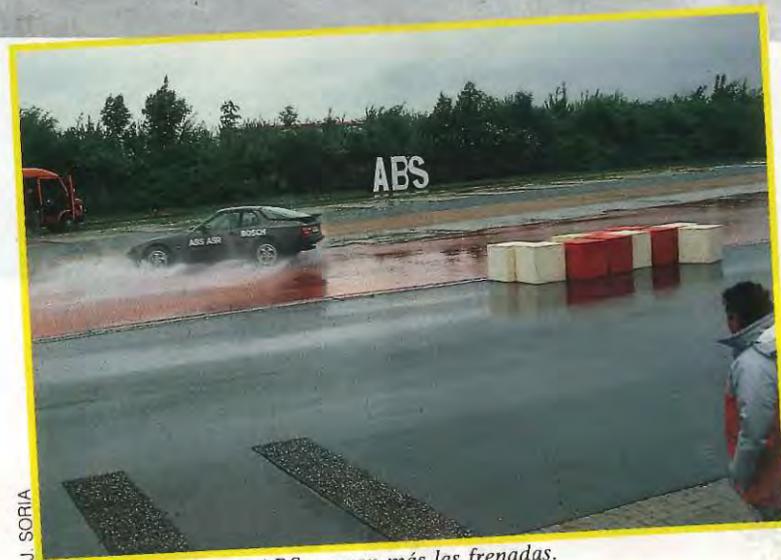
El vehículo de la derecha, con ABS, consiguió salvar el obstáculo en plena frenada; el otro no, y necesitó más metros.

El comportamiento se controló en un mismo tramo de carretera (113 trayectos de 18 kilómetros) mediante observadores camuflados en los taxis como pasajeros, los cuales no sabían si el vehículo estaba o no dotado con ABS. Entre las notas menos favorables para aquellos que conducían con ABS cabe destacar «cortar ángulos», «quedarse en la vía», «anticipación» y «peligros». Además, conducían claramente más deprisa. Analizando las diferencias, los autores concluyeron que los conductores de vehículos dotados de frenos ABS «tenían tendencia a conducir de una manera más arriesgada».

También se ha realizado un estudio de 747 accidentes en los que se tuvo en cuenta si llevaban ABS, y otro posterior, «in situ», de 51 siniestros. Estos dos análisis mostraron que los conductores de vehículos con ABS se vieron implicados en tantos accidentes como los que pilotaban vehículos con frenos convencionales, aunque, en la primera encuesta, los que conducían con la ventaja del ABS fueron en menor número los responsables del accidente.

#### MAS MANEJABLES

También se obtuvieron otras diferencias. Por ejemplo, los vehículos con ABS no se vieron involucrados en golpes laterales provocados por otros vehículos, mientras que el 18 por 100 de los accidentes que sufrieron los taxis sin ABS, cuando el otro vehículo tuvo la culpa, fue con cho-



Los conductores con ABS apuran más las frenadas.

que lateral. Esto permite asegurar que los vehículos con ABS son más manejables.

Por otra parte, en condiciones de nieve o hielo, los conductores de coches con ABS fueron culpables de mayor número de accidentes. Esto no es realmente sorprendente —se indica en el estudio—, puesto que estos sistemas son raramente eficaces en nieve o hielo, aunque denota que existe un problema de adaptación del comportamiento.

En cambio, se llegó a la conclusión de que los conductores de vehículos con ABS fueron capaces, en general, de evitar más accidentes gracias a las ventajas del sistema en situaciones críticas. Es el caso de aquellos que consiguieron, con un frenazo brusco, evitar la colisión que confirma la teoría de Rompe y Languelier.

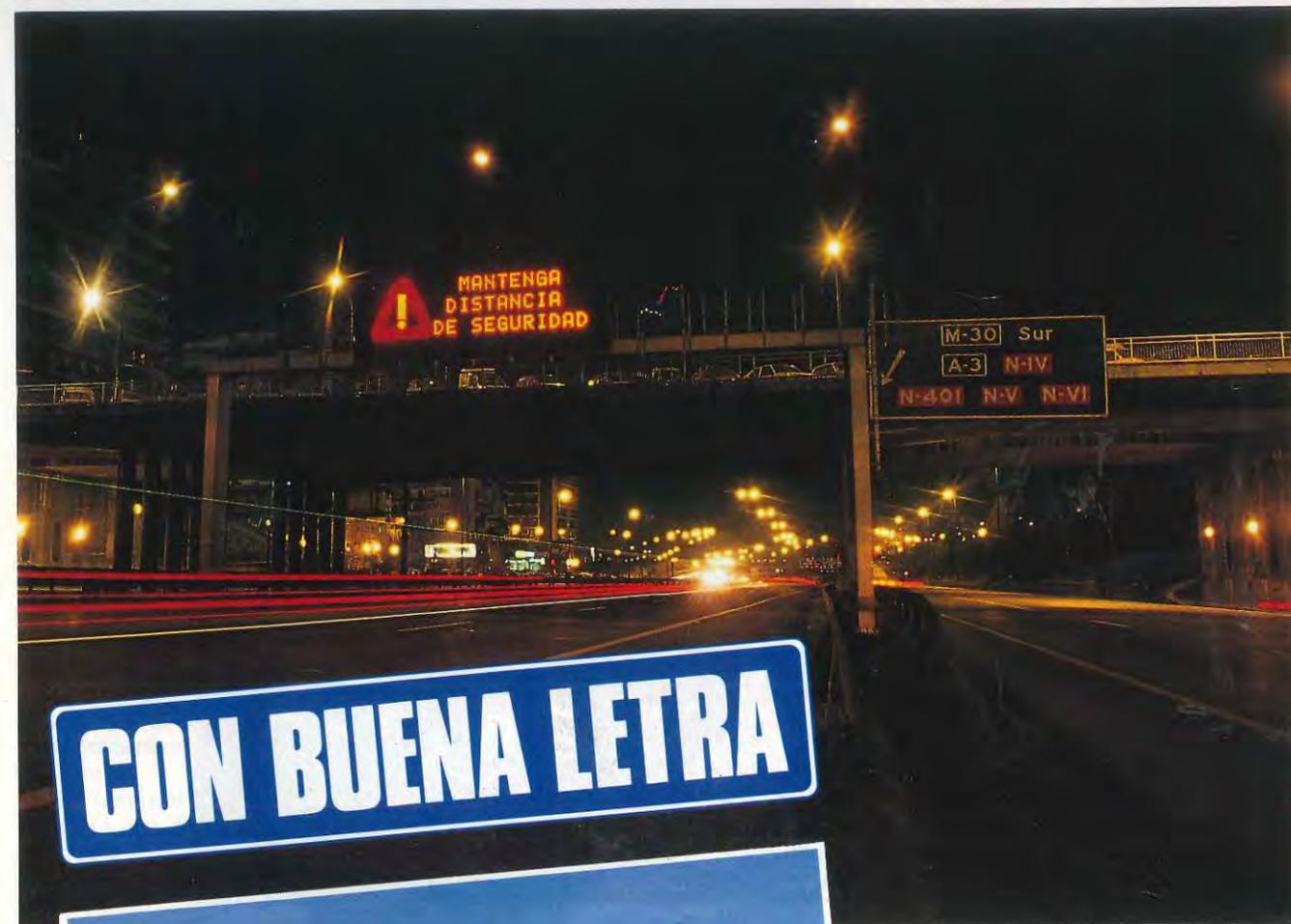
En maniobras como el estaciona-

miento en espacios reducidos o por circular en sentido contrario al tráfico, los conductores de vehículos con ABS se mostraron menos prudentes y fueron más veces protagonistas de pequeños accidentes.

Finalmente, los autores del estudio consideran que los resultados dejan entrever una adaptación del comportamiento en forma de compensación del riesgo, ya que no fue posible poner en evidencia una ganancia general de seguridad. Y es que si, para un igual número de accidentes, la culpa pasaba de un grupo de conductores (los de vehículos con ABS) a otros grupos (encuesta inicial), los primeros anulaban las ventajas del sistema ABS al conducir con menos precaución, como demostraba la segunda encuesta sobre accidentes.

José Ignacio RODRIGUEZ

## LA TIPOGRAFIA Y REFLECTANCIA DE LAS SEÑALES INFLUYEN EN LA SEGURIDAD VIAL



### CON BUENA LETRA



En las salidas, el MOPT quiere poner sólo el pueblo principal; los ayuntamientos quieren que figuren todos.

**Cuanto más clara, visible y legible sea una señal de tráfico, tanto si es de código como informativa, más rápida será la respuesta del conductor y, por tanto, menor el riesgo de accidentes. Este hecho, incuestionable, viene refrendado por las mejoras continuas en la tipografía y reflectancia de las señales, que ofrecen mensajes cada vez más claros y visibles a mayor distancia.**

La influencia de la existencia de las señales en la seguridad vial es un hecho que, aunque no está corroborado por la estadística a nivel general, sí es conocido por todos y cada uno de los implicados en el tráfico, desde técnicos a usuarios. En los últimos años se viene dando una importancia creciente no sólo a la instalación de señales, su mejor ubicación y la claridad del mensaje que comunican, sino incluso a los materiales con los que está fabricada y la tipografía de las letras utilizadas. Para que una señal pueda cumplir todas sus funciones se han de tener en cuenta cuatro conceptos fundamentales: visibilidad, legibilidad, comprensión y credibilidad. En cuanto a la legibilidad, diversos estudios, tanto nacionales como de otros países, destacan que, en el caso de señales informativas u orientativas, un exceso de información en un mismo cartel es mucho más difícil de comprender. Del mismo modo, una sucesión de señales en un tramo muy corto puede inducir al conductor a dudar, cuando el fin perseguido es el contrario.

Según un estudio realizado para MAPFRE por Natividad Alcón y Margarita Recasens, de AIDO (Asociación Industrial de Óptica), los factores que influyen en la legibilidad de una señal son, entre otros, la tipografía de los caracteres, el tamaño de las señales y la composición: separación entre líneas, palabras, alineaciones verticales, etcétera.

En este estudio, cuyo resumen publicó MAPFRE, se llega a la conclusión de que entre carteles realizados con tres tipos de letras de imprenta—Roman, Times y Helvética Condensada— es esta última la que ofrece mayor margen de seguridad, porque es la que más rápidamente consiguieron leer los voluntarios que se prestaron al experimento.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes utiliza precisamente este tipo de letra, aunque, según dice Antonio Olivares, técnico del MOPT, con algunas precisiones: «La letra que se utiliza se parece y está basada en la Helvética Condensada, pero con algunas modificaciones. Nosotros la llamamos letra RIGE y se adoptó después de muchos estudios, ampliando su anchura, su tamaño y la separación entre letras para adaptarla al tamaño de los carteles. El Ministerio fija sus coordenadas exactas a los fabricantes, porque no concuerda con un tipo concreto de imprenta».

#### EN CABEZA

La investigación de campo y los estudios matemáticos, ópticos e incluso psicológicos han llevado a situar a España entre los países más adelantados en señalización. Las últimas reglamentaciones recogen las máximas innovaciones en cuanto a material, tamaños y tipos de letra. Muy recientemente se ha decidido aumentar el tamaño de las señales en Estados Unidos, cuando en España, ya desde hace tres años, todas las que se han instalado nuevas en autovías y autopistas tienen un tamaño similar al que propone la reciente normativa norteamericana.

La colocación más idónea de las señales, su conservación y las mejoras técnicas en la capacidad de retrorreflexión para facilitar la visión nocturna son algunos de los objetivos de estudio constantes, tanto en el laboratorio de carreteras del CEDEX (MOPT) como en las pruebas de campo de las empresas de construcción de materiales y señales. Una de estas empresas, líder en la fabricación de láminas retrorreflectantes, opina, según uno de



Los tamaños, anchura y forma de las letras de los carteles están cuidadosamente estudiados.



La acumulación de mensajes en un corto espacio saturan al conductor y empeoran la comprensión.

sus técnicos, Luis Estremera, que «el avance español ha sido enorme en los últimos años y se puede decir que está en el grupo de cabeza mundial, aunque por detrás de Alemania, Francia y Holanda».

La visibilidad diurna está garantizada por la corrección de la ubicación. En este sentido, supone un gran adelanto la instalación de pórticos, como los que existen en autopistas,

autovías y demás vías rápidas, porque aseguran, por su tamaño, visibilidad a gran distancia y gran velocidad.

En cuanto a la visibilidad nocturna, aún hay países que utilizan el sistema de carteles iluminados con bombillas, que, además de despistar al conductor, tienen un coste elevadísimo de conservación y mantenimiento. En España, el 99 por 100 de

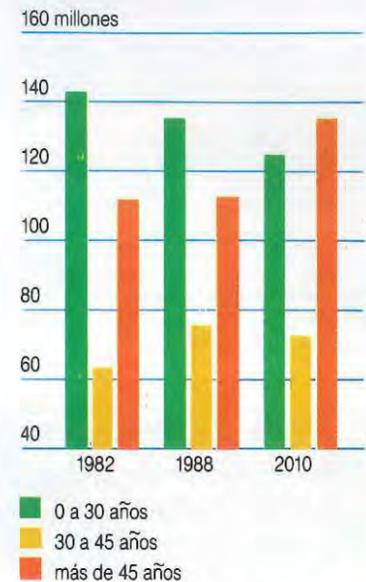
las señales son reflectantes y los fabricantes tienen que cumplir las condiciones fijadas por el MOPT, según estudios previos, sobre distancias, ángulos, contraste y tamaños. La recomendación 8.1 propone un tipo de material reflectante según las características de la vía o de la señal. Estos niveles se dividen en I, II y II\*, según su reflectancia. En autopistas, autovías y vías rápidas, el nivel II\* es el recomendado por su mayor poder reflectante.

Este material tiene el poder de devolver el haz de luz enviado por los faros con otro rayo paralelo al incidente. En el caso del grado II\*, la lámina más utilizada se llama Diamond Grade y puede resultar hasta cuatro veces más reflectante que las de grado II. Estas láminas están compuestas de microesferas de vidrio o, más recientemente, por microprismas de vidrio. Su vida útil oscila entre siete y diez años. Pasado ese tiempo, se aconseja su recambio, porque, poco a poco, el desgaste de la climatología y los rayos van haciendo que el material pierda sus propiedades.

#### SEGURIDAD SIEMPRE

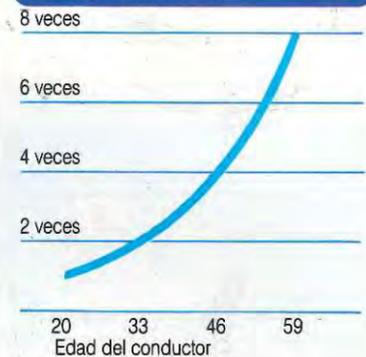
Administración, técnicos, fabricantes, etcétera, todos están de acuerdo en el fin principal de todos sus desvelos: la seguridad. Según opina Antonio Olivares (MOPT): «Sin duda, aumentar la seguridad es el fin de todas las actualizaciones y mejoras que se realizan constantemente». Luis Estremera (3M) habla por los fabricantes: «El objetivo fundamental de todas nuestras investigaciones y mejoras es aumentar la seguridad. Miles de vidas pueden depender de la calidad de un producto y es primordial para un fabricante ofrecer lo mejor

#### COMPARACION DE LA POBLACION EUROPEA POR GRUPOS DE EDAD



En veinte años, la población total crecerá sólo un 4,6%, mientras que el grupo de más de 45 años aumentará un 21%.

#### CANTIDAD DE LUZ NECESITADA



dentro de lo posible y del presupuesto que se baraja. Cada día se nota más, a todos los niveles, esa preocupación por la calidad que redundará en la seguridad. Por supuesto, a nivel de ministerio hace ya muchos años que está patente, pero incluso en los pequeños ayuntamientos se nota esta preocupación creciente». Aun así, pueblos vecinos pueden ofrecer un gran contraste en la calidad de sus señales. En muchos casos, es una cuestión de presupuesto, aunque en algunos, los menos, es por falta de concienciación sobre su importancia.

Económicamente es imposible sustituir todas las señales de golpe, y su recambio tendrá que ir haciéndose de forma gradual. Lo que sí es fundamental es la uniformidad de criterios; hay autonomías que tienen sus propias reglamentaciones, que, en algunos casos, no responden a los criterios actuales sobre máxima seguridad.

#### TIPOGRAFIA Y CROMATISMO

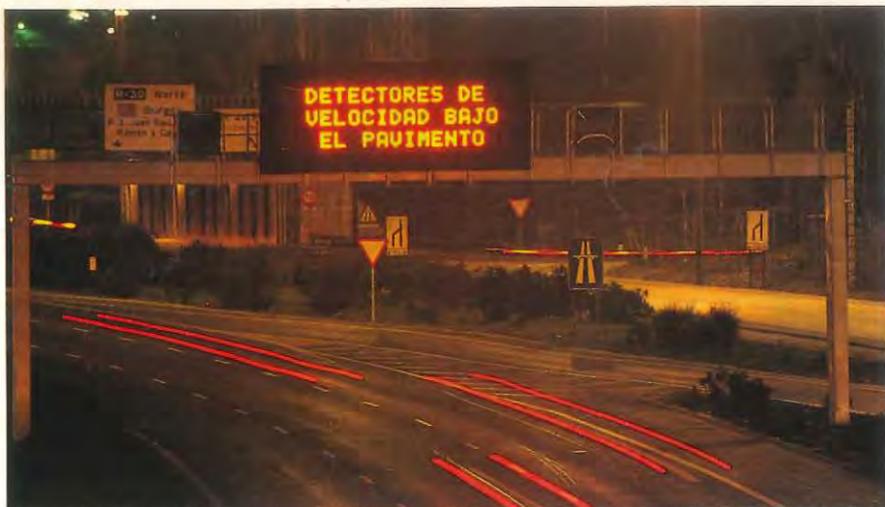
Actualmente se utilizan dos tipos de alfabeto, uno para carreteras convencionales y otro para autovías, autopistas y vías rápidas. Estos alfabetos se eligieron hace tres años y se enviaron los modelos a todas las demarcaciones provinciales.

En cuanto a la altura de la letra, se señala en virtud del tipo de carretera y, por tanto, de la velocidad que pueden alcanzar los vehículos. Las letras tendrán una altura de 400 mm. para pórticos de autovías y autopistas, y 300 mm. para las carreteras convencionales. A partir de ahora, habrá que proceder a la actualización en todas las carreteras para adaptarlas a la normativa de la nueva instrucción. En los tramos de reciente construcción ya se ha adaptado y está prevista en las contrataciones y en las futuras adjudicaciones.

En cuanto al número máximo de líneas y la separación entre ellas, a veces entran en conflicto los deseos de los ayuntamientos con las condiciones para una legibilidad óptima. En un desvío, el MOPT es partidario de poner el nombre de la localidad principal, mientras que el deseo de los ayuntamientos es que figure el nombre de todos los pueblos cercanos, con lo que supondría de confusión y pérdida de legibilidad.

Los carteles de los pórticos, con los tamaños actuales, instalados en las autovías y autopistas de reciente construcción, permiten su lectura a una persona de visión normal y a alta





La nueva señalización «inteligente» a través de pórticos está situada a la altura ideal para garantizar la mejor visión.

velocidad, a 240 metros. En las autovías, el primer pórtico anunciador se instala a 1.000 metros; el segundo, a 500, y el tercero, en la salida inmediata. Es decir, que el conductor está informado de la próxima salida a 1.240 metros de la misma, antelación suficiente para, si es necesario, cambiar de carril hasta situarse en el de la derecha.

En las carreteras convencionales, hasta ahora sólo existía un cartel-flecha en la misma desviación, lo que podía dar origen a frenadas bruscas y a accidentes. A partir de la publicación de la reglamentación se ha procedido a la instalación en todas las intersecciones de carteles de preaviso con la distancia que resta hasta el desvío.

Los colores utilizados en las señales también son importantes. Cada color puede tener miles de variaciones en la escala cromática y sólo una variedad es escogida por sus óptimas características de visibilidad diurna. Por eso, el color elegido se envía al fabricante señalado dentro de una escala cromática y precisando la mezcla exacta en tantos por ciento.

En los laboratorios del CEDEX se realizan constantes pruebas y ensayos sobre la resistencia al calor y al frío, respuesta a la humedad y al impacto, adherencia, resistencia a la niebla salina y pruebas respecto a envejecimiento artificial acelerado. Los materiales que salen airoso y sobresalientes de todas estas pruebas son los escogidos o recomendados para conformar las señales y las letras.

El material utilizado, en rollos de diferentes colores, es el mismo para el fondo, letras y pictogramas, ya que si uno de los dos fuera más reflectante, quedaría anulado el de menor re-

| ALTIMETRO DE LETRAS (mm) EN CARTELES DE ORIENTACION |                       |           |              |
|---|-----------------------|-----------|--------------|
| Clase de carretera                                  | Pórticos y banderolas | Preavisos | Confirmación |
| Autopista, autovía o vía rápida                     | 400                   | 360       | 270          |
| Convencional con arcén                              | 300                   | 270       | 200          |
| Convencional sin arcén                              | 300                   | 200       | 150          |



En casos de niebla y bajas temperaturas, la reflectancia de los paneles es muy escasa. Pero estos casos son excepcionales.

fectancia y la señal sería visible sólo de forma parcial.

#### EDAD Y VISION

Todas estas reglamentaciones se toman basándose en personas de visión normal, por entender que éstas componen el grupo mayoritario de conductores. Sin embargo, también está demos-

## Condensación y reflectancia

En los peores días de este invierno, la visibilidad de las señales saltó a la palestra por una información en la que se afirmaba que los carteles de algunos tramos de la autovía del Norte no se veían por la noche. Consultada una empresa fabricante de material reflectante y la Asociación Nacional de Fabricantes de Señales, identificaron el fenómeno como «condensación». Esto sólo se produce, según los técnicos, en unas condiciones excepcionales de temperatura muy baja unida a un alto grado de humedad ambiental. Si coinciden estas dos circunstancias, las gotas de agua se depositan sobre la señal y crean un efecto de refracción (contrario a la reflexión) y la luz devuelta se dispersa. No existe solución técnica por el momento. Una empresa afirmó estar trabajando en un nuevo tipo de material, en estado de prueba muy avanzada, que consigue que las gotas se deslicen formando una sola capa plana que no afecta a la reflectancia. Hoy por hoy, el único remedio para el conductor es adoptar las necesarias medidas de precaución, similares a las de niebla espesa —reducir la velocidad y aumentar la atención—, mientras se consigue un material que acabe con este problema.

trado que, dentro de la visión normal, es mucho mayor la agudeza visual de un joven de 18 años que la de uno de 40. Esta diferencia aumenta si se trata de visión nocturna. Según la edad, una persona de 59 años necesitará hasta ocho veces más luz que una de 20. Estas cifras cobran más importancia si, según las estadísticas de población, se constata el hecho de que la edad de los conductores va aumentando. Los conductores actuales, que consideran el coche como un bien de absoluta necesidad, se resisten a abandonar la conducción, aunque su capacidad visual, teóricamente correcta, sea inferior a la de una persona más joven. La solución, que ya se está adoptando en los países más industrializados y, por supuesto, en España, es aumentar la capacidad reflectante de las señales para que incluso las personas con una cierta disminución de la visibilidad nocturna puedan apreciarlas perfectamente y así incrementar la seguridad de todos.

**Teresa DEL ALAMO**  
Fotos: Marcos GONZALEZ

Tráfico

# del MOTOR



## MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

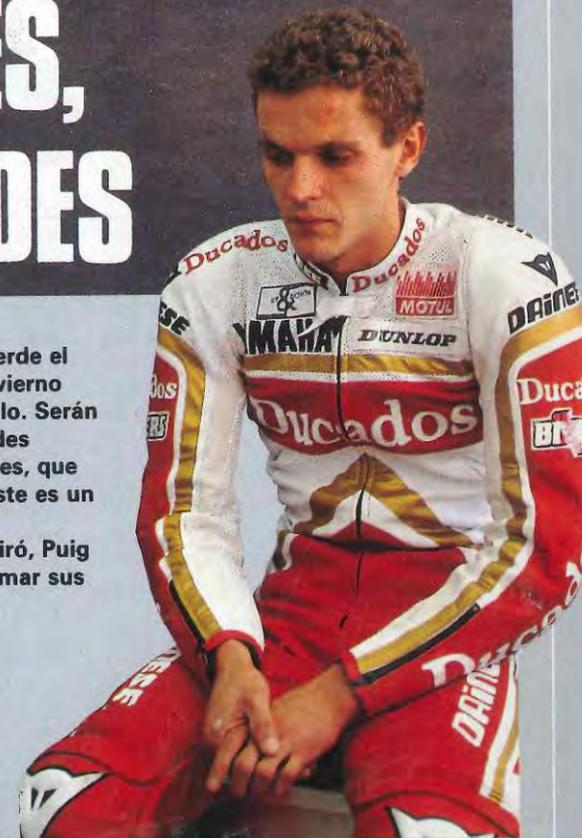
Por falta de patrocinador, pilotos como Juan Garriga abandonan

# MENOS ESPAÑOLES, MÁS POSIBILIDADES

Una nueva edición del Mundial de Motociclismo verá el semáforo verde el próximo mes de marzo. Todas las pasiones desatadas durante el invierno tendrán su recompensa cuando pilotos y motos inicien el espectáculo. Serán ocho meses de acción, éxitos y lágrimas, repartidas en quince grandes premios que abarcan los cinco continentes. Para los pilotos españoles, que tomarán parte en número muy inferior al de anteriores ediciones, éste es un año de grandes compromisos y de renovación. Aspiramos a títulos mundiales y jornadas de gloria con nuestra «armada» más joven: Giró, Puig y Crivillé, mientras que los más veteranos se verán obligados a quemar sus últimos cartuchos...

El motociclismo, como otras muchas disciplinas, es un deporte cíclico. Nuestro país lleva varios años esperando una renovación que permita disfrutar otra vez de éxitos. Para ello, nuestros pilotos más representativos ponen todo de su parte y, en el Mundial que a punto está de iniciarse, quieren situar nuevamente a España en primera línea. Contaremos en

1993 con una participación menor que en ediciones anteriores, sin que ello reduzca las posibilidades de éxito en todas las categorías. Tanto la cualificación de nuestras figuras, sus mecánicas, el nivel de sus equipos y los presupuestos que poseen permiten albergar esas es-



Juan Garriga, todo un subcampeón mundial, se queda fuera por falta de patrocinador.

## MENOS ESPAÑOLES, MÁS POSIBILIDADES

peranzas. Eso sí, tres serán los hombres que más conciten la atención de los aficionados españoles: Carlos Giró, en 125 c.c.; Alberto Puig, en 250 c.c., y Alex Crivillé, en la máxima categoría.

### ¿JOVENES O VETERANOS?

La pequeña cilindrada es la que más opciones de triunfo español propone esta temporada. Partimos con la prometedora y «explosiva» asociación entre el genial Carlos Giró y la escudería italiana Aprilia, y, por otro, con la veterania del tetracampeón mundial Jorge Martínez «Aspar» en su segundo año como representante oficial de la marca japonesa Honda.

Ambos pilotos parten con la motivación y los medios necesarios para conquistar el título, aunque serán muchos los méritos que tendrán que hacer para conseguirlo. La categoría de 125 c.c. cuenta cada año con una mayor competitividad, siendo regularidad y triunfos los únicos caminos hacia la victoria final. A esto hay que unir también unas fuertes dosis de agresividad y nivel, pues son muchos los pilotos que optan al protagonismo en esta pequeña categoría.

Pese a todo, tanto Giró como «Aspar» se encuentran arropados por dos equipos de gran nivel. En el caso de «Charly» Giró, su escuadra no es otra que la que favoreciera el triunfo del italiano Alessandro Gramigni el pasado año. Ahora, un piloto español recoge el testigo de Gramigni en la escudería Aprilia, con el objetivo de mantener a raya a todos los representantes de la marca japonesa Honda.

Uno de ellos será su compatriota Jorge Martínez «Aspar», quien, tras dos años de relación con la escudería del suizo Michel Metraux, tendrá la responsabilidad de dirigir su propio equipo. Para el piloto valenciano de 30 años, es ésta, tal vez, la última oportunidad de conseguir ese ansiado quinto título de su carrera deportiva. Consciente de ello, es de esperar que «Aspar» dé el último «do de pecho» ante ese amplio número de jóvenes pilotos que le han estado complicando la existencia en los últimos años.

Al margen de Giró y «Aspar», contaremos, en principio, con otros tres representantes en 125 c.c.: Julián Miralles, Manuel Hernández y «Herri» Torrónegui. Estos tres pilotos están marcados por la crisis de patrocinadores y, por tanto, sus opciones son mínimas. Miralles y Hernández continúan con más pasión que medios, mientras el vasco «Herri» Torrónegui retorna a la pequeña cilindrada después de que la escudería Suzuki pres-

cindiera de sus servicios en el Mundial de 250 c.c.

Los pilotos del octavo de litro que más habrá que tener en cuenta en 1993 son, en principio, dos veteranos de la talla de Fausto Gresini y Ezio Gianola, ambos con Honda. A éstos se unen también los jóvenes Casanova (Aprilia), Debbia y Ueda, los dos con monturas de la marca japonesa Honda.

### JAPON, EN EL PUNTO DE MIRA

Competitividad al más alto nivel y figuras de primer orden concentrarán este año la categoría de 250 c.c. Vamos a disfrutar de carreras con fuerte emoción y,



Con Cardús mermado físicamente, Alberto Puig es nuestro mejor valor en 250 c.c.



### LOS PILOTOS ESPAÑOLES DEL MUNDIAL 1993

| CATEG. | PILOTO              | MOTO    | EQUIPO     |
|--------|---------------------|---------|------------|
| 125    | J. Martínez «Aspar» | Honda   | Aspar      |
| 125    | Carlos Giró         | Aprilia | Aprilia    |
| 125    | Manuel Hernández    | Aprilia | M. Hdez.   |
| 125    | Julián Miralles     | Honda   | J. Mira.   |
| 250    | Aberto Puig         | Honda   | Honda Pons |
| 250    | Luis d'Antín        | Honda   | SPL        |
| 250    | Carlos Cardús       | Honda   | C. Cardús  |
| 250    | J. Bautista Borja   | Honda   | Aspar      |
| 500    | Alex Crivillé       | Honda   | Honda Pons |
| 500    | J. M. López Mella   | Yamaha  | Propio     |

por fortuna, con pilotos de nuestro país luchando por los primeros puestos. Será el año en el que los más jóvenes del Campeonato peleen por el título, y uno de ellos tiene nombre español: Alberto Puig.

A sus 26 años de edad, este voluntarioso piloto barcelonés está llamado a ofrecernos jornadas de éxito, configurándose como nuestro representante más apto para brillar en esta cilindrada. Integrado en la estructura de Sito Pons, único piloto que ha logrado, hasta el momento, títulos de 250 c.c. para España, Puig contará con una de las preciadas Honda oficiales y con todo el equipo necesario para alcanzar su sueño de campeón del mundo.

Alberto es, a priori, el piloto en el que más esperanzas pueden depositar los aficionados españoles, aunque tampoco podemos olvidarnos de Carlos Cardús, que también dispone de Honda oficial y esa veteranía que, a veces, resulta decisiva. Ambos deberán enfrentarse a un plantel elevadísimo de figuras, la mayoría de ellas jóvenes, ambiciosas y con mecánicas de primera línea. Háncap éste que tal vez re-



En su segundo año con Honda, «Aspar» sueña con ganar su quinto título mundial.

sulte más duro de «pelar» para Cardús, quien, mermado de presupuesto y físicamente, no contará con las posibilidades que tuvo años atrás. Puig, por contra, está en el mejor momento de su carrera deportiva para acometer con decisión todos los grandes premios.

La representación española en esta categoría se completa con el madrileño Luis d'Antín, que, en su segunda temporada en el Mundial, dispondrá de mejor material y más experiencia, y con el valenciano Juan Bautista Borja, que debutará en los grandes premios, integrado en la escudería de «Aspar». Ambos pilotos dispondrán de sendas Honda privadas.

Las figuras más representativas de esta categoría se concentran en diversos frentes. Todas ellas están preparadas para fuertes duelos, en los que una marca europea, Aprilia, quiere poner en jaque al poderío japonés. Su principal exponente será el italiano Loris Reggiani, subcampeón de la pasada edición y candidato al título en el 93, que deberá enfrentarse a los principales exponentes de Honda (Biaggi,

Cardús, Puig, Bradl, Romboni y Capircossi), contra el impulsivo John Kocinski, que retorna a 250 c.c. de la mano de Suzuki, y contra los tres hombres de Yamaha: Chili, Schmid y Hara-da. Lo dicho, emoción a alta velocidad.

### MAYORÍA DE EDAD

La historia de los pilotos españoles en la cilindrada de 500 c.c. no goza de excesivas referencias positivas. Es más, hasta el pasado año, con Alex Crivillé apuntándose la primera victoria española en un Gran Premio, no se había conseguido prácticamente nada. Las causas hay que buscarlas en el hecho de que nuestra participación en esa cilindrada es algo incipiente. Por ello hay que seguir manteniendo paciencia y, ante la nueva edición del Mundial, esperar, como mínimo, que Crivillé siga cubriendo el listón de esta exigente categoría.

Sólo él, con 22 años de edad, va a poder enfrentarse a las grandes figuras de 500 c.c.

Juan Garriga, tras cuatro temporadas

## EL CALENDARIO 93 Y EL NUEVO SISTEMA DE PUNTUACION

Esta edición del Mundial cuenta con quince grandes premios y, por segunda vez en la historia de los grandes premios, abarca los cinco continentes:

| FECHA | GRAN PREMIO    | CIRCUITO          |
|-------|----------------|-------------------|
| 28/3  | Australia      | Eastern Creek     |
| 4/4   | Malasia        | Shah Alam         |
| 18/4  | Japón          | Suzuka            |
| 2/5   | España         | Jerez             |
| 16/5  | Austria        | Salzburg          |
| 30/5  | Bélgica (*)    | Spa Francorchamps |
| 13/6  | Alemania       | Hockenheim        |
| 27/6  | Holanda        | Assen             |
| 4/7   | Europa         | Cataluña          |
| 18/7  | Italia         | Mugello           |
| 1/8   | Gran Bretaña   | Donington         |
| 15/8  | Francia (*)    | Magny Cours       |
| 5/9   | San Marino     | Misano            |
| 12/9  | Estados Unidos | Laguna Seca       |
| 3/10  | Africa del Sur | Kyalami           |

(\*) G. P. por confirmar.

### NUEVAS PUNTUACIONES

El sistema de puntuación para 1993 ha sido modificado y, a diferencia con 1992 que puntuaban los diez primeros de cada categoría, este año lo harán quince. Con ello, se puntúa mejor a los tres pilotos del podio y se beneficia también a los pilotos privados.

Desde el primer clasificado hasta el que ocupe el puesto quince en un Gran Premio puntuarán de la forma siguiente: 25, 20, 17, 15, 13, 11, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

intentando hacerse un nombre en el medio litro, ha tenido que arrojar la toalla al perder la ayuda de su patrocinador (Tabacalera). Y lo cierto es que Alex Crivillé afronta ese reto sin temores, pues está convencido de que puede llegar al nivel de los mejores.

«Crivi», que rompió el mito americano en 1992, tiene en 1993 la oportunidad de seguir haciendo historia, y, lo que es más importante, seguir forjándose como piloto de la «cilindrada reina». Y no sólo él, también su equipo, dirigido por Sito Pons, que acusó defectos de coordinación técnica en la pasada edición, eclipsando un tanto los logros del piloto de Seva.

El gallego López Mella, aunque con medios limitados, quiere seguir en esta categoría, esperando mejorar la primera experiencia del 92. Por lo que atañe a las figuras que se presumen favoritas para esta edición, la lista no es muy larga: Rainey, Doohan, Schwantz, Chandler, Beattie y, por qué no, Crivillé...

Fotos: Marcos GONZALEZ



NOTA MEDIA: **6,3**  
NOTA MEDIA SEGURIDAD: **6,9**

DATOS TECNICOS

MOTOR:

Posición: Delantera.  
Cilindros: 4, en línea.  
Cilindrada: 899 c.c.  
Alimentación: Inyección electrónica.  
Carburante: Gasolina sin plomo.  
Depósito: 35 litros.  
Potencia máxima: 40 CV a 5.500 r.p.m.

TRANSMISION

Tracción: A las ruedas delanteras.  
Caja de cambio: Manual, 5 velocidades.

Embrague: Monodisco en seco con muelle de disco, mando mecánico y collarín de contacto.

FRENOS

Delanteros, de disco con pinza flotante. Traseros, de tambor con zapatas.

SUSPENSION

Delantera: De ruedas independientes tipo MacPherson.

Trasera: De ruedas independientes con brazos oscilantes.

DIRECCION

Tipo: De cremallera.  
Diámetro giro: 8,8 metros.

RUEDAS

Llantas: 4,00 x 13" H, en acero estampado.

Neumáticos: 145/70 R 13S.

Peso: 710 kg.

Longitud: 3,22 m.

Anchura: 1,48 m.

Altura: 1,43 m.

Maletero: 810 dm<sup>3</sup>.

Precio final: 890.000 ptas.

autopista

|                 |   |                 |   |
|-----------------|---|-----------------|---|
| Estética        | 6 | SEGURIDAD       |   |
| Acabado         | 5 | Estabilidad     | 8 |
| Habitabilidad   | 6 | Suspensión      | 7 |
| Maletero        | 5 | Frenos          | 6 |
| Confort         | 7 | Dirección       | 7 |
| Instrumentación | 6 | Ruedas          | 6 |
| Equipamiento    | 6 | Luces           | 6 |
| Potencia        | 6 |                 |   |
| Elasticidad     | 5 | NOTA MEDIA: 6,1 |   |
| Cambio          | 6 | NOTA            |   |
| Velocidad punta | 7 | MEDIA           |   |
| Aceleración     | 6 | SEGURIDAD: 6,7  |   |
| Consumo         | 8 |                 |   |

**Comentario.**—El Fiat Cinquecento nace con una clara vocación urbana, tanto por sus dimensiones externas, como por sus soluciones mecánicas. Con 3,23 metros de longitud, el Cinquecento es el modelo más reducido que se puede adquirir en nuestro mercado, si exceptuamos el Mini de Rover. Y esta circunstancia se deja notar; sobre todo, cuando intentamos aparcar en nuestras cada día más congestionadas ciudades. No es que tengamos asegurado el aparcamiento, pero las posibilidades de encontrar un «huequecito» son mayores. Pero, a pesar de ello, el habitáculo está diseñado de tal forma que cuatro adultos pueden viajar dentro sin ninguna sensación de agobio; es más, hay que destacar la favorable cota de altura y de espacio para las piernas.

El Cinquecento monta el veterano motor de 899 c.c. que rinde 40 CV de potencia, al que se le han realizado diversas modificaciones para cumplir las normas anticontaminación. Esta mecánica es suficiente para mover con soltura el coche por ciudad, pero al salir por carretera se nota, claramente, que este no es su medio ideal.

LO BUENO

- Visibilidad.
- Consumo reducido.
- Comportamiento en carretera.

LO MALO

- Acabado.
- Dirección lenta.
- Maletero reducido.

Mo

|                 |   |
|-----------------|---|
| Estética        | 7 |
| Acabado         | 8 |
| Habitabilidad   | 8 |
| Maletero        | 5 |
| Confort         | 6 |
| Instrumentación | 6 |
| Equipamiento    | 6 |
| Potencia        | 5 |
| Elasticidad     | 5 |
| Cambio          | 7 |
| Velocidad punta | 4 |
| Aceleración     | 4 |
| Consumo         | 5 |

**Comentario.**—Antes de las calles de la ciudad, lo atajarlo con vehículo muy cuidados en cuanto a la habitabilidad. Fiat recupera un modelo que le hizo triunfar en otros mercados: el Cinquecento: práctico y capaz de una nueva hornada para los ciudadanos. El pequeño y cuenta con un acabado característico mecánico y muchas filigranas fuera de serie. Pero, a pesar de ello, está preparado para afrontar el uso en carretera más difícil. La autopista y la autonomía de 40 caballos no le permiten competir con otros modelos. El consumo es otro aspecto a tener en cuenta. El Cinquecento, es razonable, pero no resulta demasiado atractivo para utilizarse fuera de la ciudad.

LO BUENO

- Manejabilidad.
- Acabado y habitabilidad.
- Comportamiento.

LO MALO

- Prestaciones limitadas.
- Consumo poco ajustado.
- Manilla de puertas.

# Tráfico CHICO

Este suplemento infantil corresponde a la revista TRAFICO, n.º 86, de marzo de 1993

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES NUMERO 66

Coordinación Juana SANCHEZ  
Asesoras pedagógicas Carmen BAJO María Cruz GARCIA EGIDO



ESCALA IMPLANTACION DE LA EDUCACION VIAL EN LOS COLEGIOS ESPAÑOLES

## Los profesores pasan la pelota a los padres

Aun cuando la nueva Ley de Educación que está comenzando a implantarse en nuestros colegios considera que la educación vial debe estar presente a lo largo de todo el programa educativo, siete de cada

diez profesores opinan que esta materia es responsabilidad de los padres. Ellos se quejan, además, del poco apoyo que tienen por parte del Ministerio de Educación en este área.

## Los profesores pasan la pelota a los padres

MÁS del 73 por 100 de los profesores de EGB considera que son los padres quienes deben ocuparse de la educación vial de sus hijos. Contrasta esta cifra con el reducido número de los que piensan que debe ser la escuela la principal promotora de esta parcela de la educación —sólo un 10,8 por 100 del profesorado mantiene esa opinión— y con el planteamiento de la actual Ley de Educación (LOGSE) que la incluye dentro de los denominados temas transversales, de los que dice que «han de impregnar toda la acción educativa, ya que constituyen una responsabilidad de toda la comunidad educativa, especialmente del equipo docente».

Estos son algunos datos que destacan en un informe publicado recientemente por José Diego García, de la Dirección General de Tráfico, sobre el nivel de implantación de la educación vial en España, para el que se recabó la opinión de más de 2.100 profesores, tanto del área rural como de zonas urbanas. En este trabajo queda patente



El tráfico puede trabajarse en todas las áreas.

que, si bien cerca del 80 por 100 de los maestros dice haber impartido nociones de educación vial en su aula en algún momento, la mitad de ellos sólo le ha dedicado entre una y cinco horas anuales, tiempo que en el propio informe se considera más bajo de lo que realmente sería necesario.

En lo que todos coinciden es en afirmar que el niño es receptivo al trabajo de educación vial en el colegio. Mariano Cavanillas, director del

Centro de Profesores (CEP) de Badajoz, asegura que «el tráfico está tan entroncado con la realidad que viven los alumnos que su predisposición es siempre positiva». En su opinión, es importante inculcar buenas actitudes a los chicos desde edades tempranas, «porque es cuando se asumen estos valores y luego perduran. Después, enseñar los contenidos específicos es más sencillo».

### RESPONSABILIDAD DE TODOS

El exceso de trabajo y la falta de información por parte



Siete de cada diez profesores opinan que la educación vial de los niños es responsabilidad de sus padres.

del profesorado parecen ser dos de los rasgos destacados en el actual panorama educativo. «Entre los profesores hay un sentimiento general de que los programas están sobrecargados», explica Javier Tapia, director del CEP de Coslada, en Madrid. «Por eso es importante entender que la educación vial no es una asignatura más, sino una actividad paralela; pero también hay que asumir que esta labor no es sólo de la escuela, porque es precisamente fuera de ella, en momentos de ocio, cuando los niños tienen mayor contacto con el tráfico». En su opinión, es importante implicar al mayor número posible de instituciones, aunque reconoce que falta la formación puntual para el profesorado y la información necesaria para saber dónde dirigirse.

Según los datos del informe citado, un 65 por 100 de los profesores encuestados estaría dispuesto a participar en actividades organizadas por las Jefaturas de Tráfico. En este aspecto, María Jesús Pérez, animadora de educación vial de la Jefatura de Santa Cruz de Tenerife, cree que existe bastante desinformación entre el profesorado, por lo que, en ocasiones, ni siquiera piden el material de que disponemos: «Se interesa por la educación vial



Los profesores se quejan del poco asesoramiento que encuentran en los Centros de Formación.

cuando se les ofrece como algo práctico; cuanto más dinámico, mejor. Sin embargo, si no les ayudas a organizarlo, muchas veces no saben qué hacer con ello».

### FALTA DE APOYO

En este aspecto, el apoyo específico desde los CEP a esta materia parece que sólo se da en casos excepcionales, mientras los profesores interesados denuncian el

abandono del Ministerio de Educación o de sus «colegas» de las comunidades autónomas. Vicente Pellicer, jefe de estudios del C. P. Blasco Ibáñez, de Rafelguaraf (Valencia), donde se lleva muchos años trabajando la educación vial, asegura que no cuentan con más ayuda que la que viene desde la Jefatura Provincial de Tráfico: «Somos totalmente autodidactas en este área. Por parte de Educación, que en Valencia pertenece a la Generalidad, no

tenemos ningún apoyo; aunque también es cierto que la inspección no pone ninguna pega a las actividades que se organizan. Tampoco en los CEP hay nada».

Parece que esta situación no es excepcional. En el colegio Fernando de Rojas, uno de los más grandes de Burgos y donde habitualmente se incluyen actividades de educación vial, uno de los profesores del equipo directivo asegura que «el Ministerio de Educación no te da nada en esta mate-



La ley prevé que la educación vial se trate en el programa de todo el curso.

ria. Se preocupan de aspectos que ya están introducidos desde hace años o que parecen importantes, pero no lo son en todos sitios; pero de otras facetas, como ésta, no existe posibilidad de asesoramiento». Félix Barriuso, uno de los asesores del CEP de Burgos, confirma que no hay compañeros dedicados específicamente a este tema transversal en el centro —«lo llevan los del área de sociales»—, y reconoce que el calendario de implantación de la LOGSE está retrasando la introducción de estos temas, que, por otra parte, no son obligatorios hasta el próximo curso 93/94. Asegura que en Burgos hay otras prioridades y hay pocos colegios que realicen este tipo de actividades, y confiesa que desde el CEP no se ofertan cursos de educación vial, aunque sí aportan su infraestructura si vienen propuestos por la DGT.

En el ámbito del material didáctico, la falta de información del profesor también parece manifiesta. Javier García, director del CEP de Coslada, cree que los profesores, en muchas ocasiones, no saben qué hay ni dónde está y piensa que, si bien la elaboración de material especializado debe ser una labor de Tráfico, su difusión puede venir de instancias más cercanas al

## La ley a escena: conocerla o aplicarla

La entrada en vigor de la LOGSE (Ley de Ordenación General del Sistema Educativo) ha abierto espacios en los apretados programas escolares a la educación vial y a otras materias, hasta ahora olvidadas. La pregunta que nos hacemos es si esto será suficiente para conseguir los resultados esperados.

La respuesta debe venir de todos los implicados en la educación: padres, profesores y Administración. No obstante, esta respuesta debe enmarcarse en la propia ley, teniendo en cuenta la mayor autonomía que ésta otorga a los centros escolares y, al mismo tiempo, la mayor presencia que pretende de toda la comunidad educativa, padres y otras instituciones hasta ahora ajenas a la escuela.

Los padres ya no están limitados a ejercer su labor educativa fuera del colegio, lo que siempre ha propiciado polémicas sobre las competencias de unos y otros para cier-

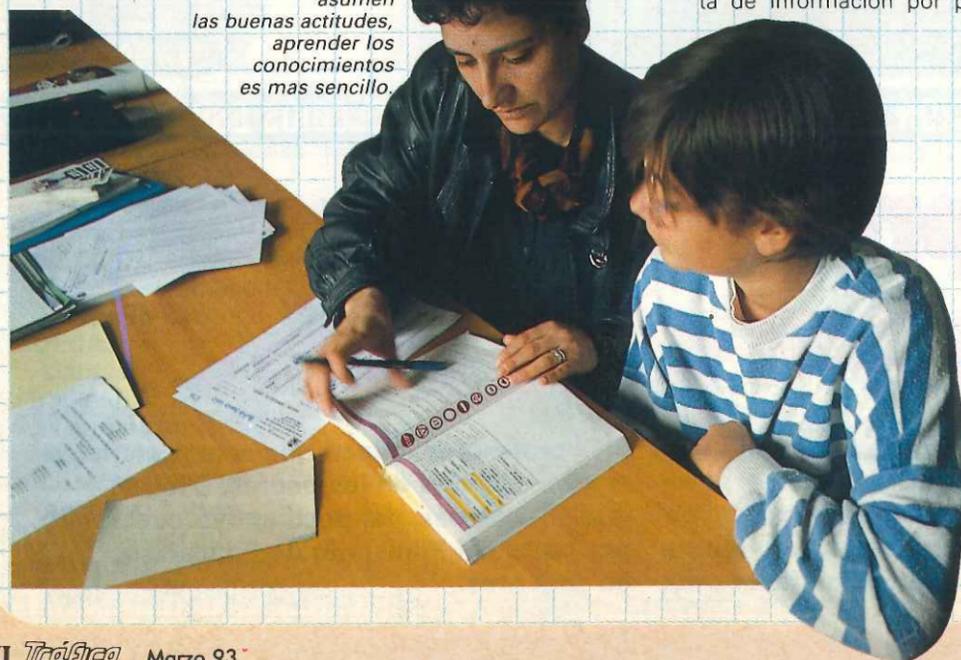
tos temas, desembocando, en la mayoría de los casos, en el abandono de los mismos. El Consejo Escolar, en el que están incluidos, debe salvar, mediante la elaboración del «Proyecto de Centro», estas diferencias y favorecer la implantación de estas materias que todos consideramos indispensables.

Existen medios para facilitar el acceso a la educación vial desde hace tiempo. Su desconocimiento, sin embargo, sirve en ocasiones para justificar lo injustificable y, en otras, duermen plácidamente en las aulas-almacén de los centros educativos.

En todo caso, seamos optimistas y confiemos en que este panorama sea una crónica del pasado y, aunque una ley no sea suficiente, nuestra «madurez» empiece a notarse.

**María Cruz GARCIA EGIDO**  
(Pedagoga de la DGT)

Una vez que se asumen las buenas actitudes, aprender los conocimientos es más sencillo.



## Los profesores pasan la pelota a los padres

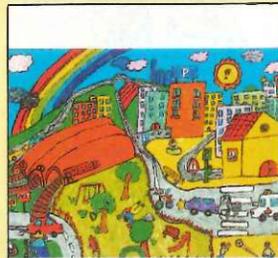
profesor, como los CEP o los propios policías locales. En todo caso, se echa en falta material dirigido a preescolar y a alumnos de educación especial.

### EL ESPACIO, FUNDAMENTAL

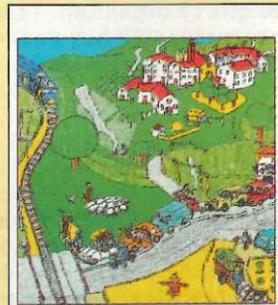
José Manuel Pardo es el director del colegio El Parque, de Azuaga (Badajoz). A este centro, sólo de preescolar, asisten más de 200 niños de tres a cinco años que disponen de un parque infantil de tráfico integrado en el patio de recreo. Algo absolutamente excepcional, especialmente en un centro de estas características. El taller de educación vial forma parte del programa escolar desde hace varios cursos. «El espacio es el primer problema que se plantea. Nosotros contábamos con un patio exterior, además de las aulas, y en función de eso pudimos llevar a cabo el proyecto. Tuvimos que hacer una inversión para dotar al parque de triciclos y otros vehículos adecuados a la edad de nuestros niños. En cuanto a la formación, lo cierto es que no hemos tenido grandes dificultades». Según Pardo, no se trata tanto de enseñar conocimientos como de crear hábitos de observación y conciencia. En su opinión, además, trabajar las formas y colores poniendo como ejemplo las señales de tráfico es algo sencillo que está dentro de los objetivos. Como novedad, comenta que, este curso, el MEC ha incluido dos triciclos como material de exterior. Para él y su equipo no cabe ninguna duda de la importancia de la educación vial ni de la forma de incluirla en un proyecto dentro del aula. Francisco Reyes, director del C. P. Fernando de Rojas, afirma contundente que «el panorama empezará a cambiar cuando los claustros se den cuenta de que temas como éste son prioritarios».

Juana SANCHEZ

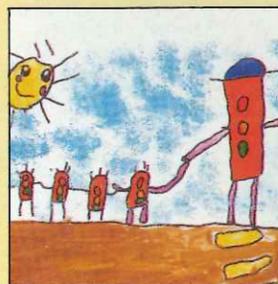
## La mochila



GUIA DIDACTICA PARA EL PROGRAMA MORIR EN VIERNES (SEMANARIO TREINTA MINUTOS) Dirección Genl. de Tráfico Ministerio del Interior



¡CAMBIA DE MARCHA! PRODUCIDO POR TELEIMAGEN Dirección Genl. de Tráfico Ministerio del Interior



"LAS SEÑALES, TUS AMIGAS" PROPUESTA EDUCATIVA DESTINADA A ACERCAR A TODOS LOS NIÑOS AL MUNDO DE LA EDUCACIÓN VIAL A TRAVÉS DE LAS SEÑALES DE TRÁFICO Dirección Genl. de Tráfico Ministerio del Interior

## Programas de televisión, ahora en vídeo

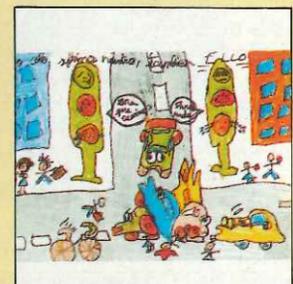
La Dirección General de Tráfico acaba de editar dos programas de vídeo titulados «Fin de semana: carrera hacia la muerte» y «Morir en viernes», producidos por TVE y Telemadrid, respectivamente, y emitidos ya en dichas cadenas. Estas cintas, que se distribuirán a través de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, están dirigidas especialmente a jóvenes conductores —a partir de 16 años, aunque también pueden ser válidas para los alumnos del último ciclo de EGB— y pretenden servir como medio ilustrativo en actividades de educación vial que se realicen con este colectivo. Ambas, de unos treinta minutos de duración, tienen como objetivo acercar a los jóvenes la problemática específica de los accidentes de tráfico encuadrados en el fin de semana, cuando cae la noche o tras ingerir alcohol.

Junto a las cintas se acompaña una guía didáctica en la que se pretende orientar a profesores y monitores sobre las características psicológicas de la edad a la que van dirigidas y sobre las posibilidades educativas de ambos programas. Cabe destacar en esta guía, además, un apartado específico dirigido a las Fuerzas Armadas en

tanto el colectivo de jóvenes reclutas realiza desplazamientos masivos de fin de semana.

### AVISPAS, SEÑALES Y OTROS CONSEJOS

Coincidiendo en el tiempo, la DGT ha editado, también en forma de vídeo, varios cortometrajes que anteriormente han podido verse en televisión. Se trata de «Las señales, tus amigas», «¡Cambia de marcha!» y «La avispa». Con distintas técnicas, tanto de dibujos animados como de imagen real, están dirigidas, respectivamente, a niños, jóvenes y adultos. Las señales más importantes para los niños y un abanico de objetos cotidianos que pueden suponer un peligro al volante son los contenidos de las dos primeras. En «¡Cambio de marcha!», por su parte, se ofrece un recorrido por aspectos como la ropa adecuada para la conducción, el casco, la postura correcta para conducir, etcétera, que puede resultar muy válido de cara a los conductores más jóvenes. Su distribución, también en este caso, se realizará a través de las Jefaturas Provinciales de Tráfico a los centros interesados.



GUIA DIDACTICA PARA EL PROGRAMA FIN DE SEMANA: CARRERA HACIA LA MUERTE (VIÑETA 1992) Dirección Genl. de Tráfico Ministerio del Interior



GUIA DIDACTICA DE LA PELICULA "LA AVISPA" PROPUESTA EDUCATIVA DESTINADA A CONCIENCIAR A NIÑOS, PADRES Y PROFESORES DE LA SEGURIDAD DE ANDAR EN EL TEMA DE LOS ACCIDENTES EN EL AVENA Y ESCUELA Dirección Genl. de Tráfico Ministerio del Interior

## CICLO MEDIO 4.º EGB «LA COMUNIDAD AUTONOMA» (y II)

¡HOMBRE, QUÉ LISTOS SOIS! HASTA QUE LLEGA EL AUTOBÚS, ¿CÓMO Y DÓNDE ESPERAIS?

CORRIENDO PARA NO ABURRIRNOS.

PUES JUGANDO EN LA ACERA.

¡PUES MUY MAL! ¡UNO A CERO A MI FAVOR!

EN LA ESPERA, HAY QUE GUARDAR LA COLA Y NO CORRER NI JUGAR EN LA ACERA NI SALIR NUNCA A LA CALZADA.

¿Y CUANDO LLEGA EL AUTOBÚS?

YO ANTES DE QUE SE PARE CORRO HACIA LA PUERTA PARA COGER SITIO.

DOS A CERO, A MI FAVOR.

HAY QUE SUBIR AL AUTOBÚS SIN EMPUJAR, DE UNO EN UNO, Y NO ACERCARSE A ÉL HASTA QUE HAYA PARADO COMPLETAMENTE Y SE ABRA LAS PUERTAS.

Y CUANDO SE ABREN LAS PUERTAS EMPUJO PARA SUBIR DE LAS PRIMERAS.

YA ESTÁIS DENTRO DEL AUTOBÚS...

PUES YO LE CUENTO AL CONDUCTOR LO QUE HE HECHO EN CLASE.

NOSOTROS NOS PONEMOS TODOS JUNTOS ATRÁS Y GASTAMOS BROMAS A LOS DE DELANTE Y LUEGO NOS ESCONDEMOS.

YO VOY DE PIE EN EL PASILLO.

¡TRES A CERO!

DURANTE EL VIAJE HAY QUE IR SENTADOS CORRECTAMENTE. NO HABLAR CON EL CONDUCTOR, NI GRITAR, NI JUGAR, PUESTO QUE SE DISTRAERÍA EL CONDUCTOR Y ESO ES MUY PELIGROSO.

EL CONDUCTOR ANUNCIA VUESTRA PARADA. ¿QUÉ HACÉIS?

YO SIGO EN MI SITIO HASTA QUE PARE EL AUTOBÚS

¡PUES YO, NO! YO CORRO A LA PUERTA PARA SALIR LA PRIMERA.

¡CUATRO A CERO! HAY QUE PREPARARSE A TIEMPO PARA SALIR Y NO ESPERAR AL ÚLTIMO MOMENTO.

¡YO! YO LO HAGO BIEN.

NO, PORQUE NO HAY QUE CORRER NI PEGARSE A LA PUERTA. HAY QUE ACERCARSE A ELLA Y AGARRARSE FUERTE A UNA BARRA O AL RESPALDO DE UN ASIENTO.

ASÍ SE EVITARÁ EL PELIGRO DE CAERSE O HERIRSE EN CASO DE UN FRENAZO FUERTE.

¡Y CINCO A CERO! SI TENÉIS QUE CRUZAR LA CALZADA NUNCA LO HÁIS POR DELANTE DEL AUTOBÚS! TE NI POR DETRÁS YA QUE NO VERÉIS BIEN A LOS VEHÍCULOS QUE SE ACERCAN. ESPERAD A QUE SE HAYA IDO.

¡AH! IGUAL QUE SI NOS VEMOS OBLIGADOS A VIAJAR DE PIE.

YA HABÉIS BAJADO DEL AUTOBÚS. ¿CÓMO CRUZÁIS LA CALLE?

¡NO, NO! POR DELANTE

POR DETRÁS

¡PUF! TENÍA RAZÓN! ¡QUÉ MAL VIAJAMOS!

En efecto, el profesor tenía razón. Los chicos viajaban con muy poca seguridad. Repasemos los consejos que nos ha dado. Escribe a continuación las reglas que hay que tener en cuenta cuando viajes en transportes colectivos:

En la espera:

.....

.....

.....

.....

Durante el viaje:

.....

.....

.....

.....

En la subida:

.....

.....

.....

.....

Cuando nos aproximamos a nuestra parada:

.....

.....

.....

.....

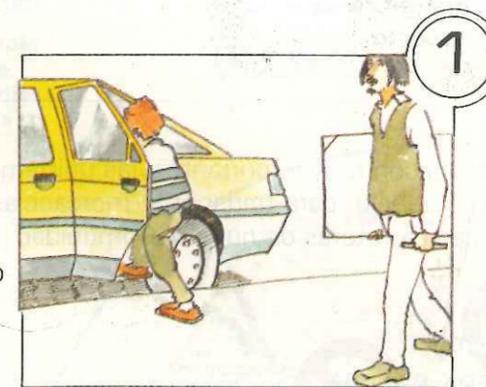
En la bajada:

.....

.....

.....

Ya conoces cómo se debe viajar en un autobús, tranvía, etcétera. Comprueba tú mismo si sabes viajar en un turismo o en el coche de tu familia. Fíjate en las siguientes ilustraciones y tacha únicamente en las que el viajero ponga en **peligro su seguridad y la de los demás.**



6



¡Qué jaleo! Cada uno dice una cosa distinta. ¿Qué dibujos has tachado tú? Vamos a corregir, pero antes de dar la respuesta, repasemos un poco.

Cuando viajes en un vehículo particular debes tener en cuenta las siguientes normas para la seguridad de todos:

- Subir y bajar siempre por las puertas que queden al lado de las aceras.
- Procurar estarse quieto durante el viaje, ya que se distrairía el conductor y esto es muy peligroso.
- No apoyarse nunca en las portezuelas ni jugar con las manecillas de las mismas, podría abrirse la puerta y entonces caerías a la carretera.
- No sacar la cabeza o el brazo por la ventanilla.
- No tirar fuera papeles ni otras cosas.
- Los niños menores de 12 años deben viajar en la parte de atrás de los coches. **NUNCA EN EL ASIENTO DELANTERO**, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto.

Bien, pues si has tachado los dibujos que llevan los números 2-3-4-6 eres un **excelente viajero que sabe viajar con seguridad** y evitar el peligro. Si has tenido algún fallo, vuelve a leer el texto y corrígelos.

¿Os dais cuenta, chicos? Las carreteras son muy importantes, las utilizamos para visitar a nuestros familiares, para ir al trabajo, para transportar mercancías, etcétera. Dibujad en el mapa las principales carreteras de nuestra Comunidad. Utilizad los siguientes signos.

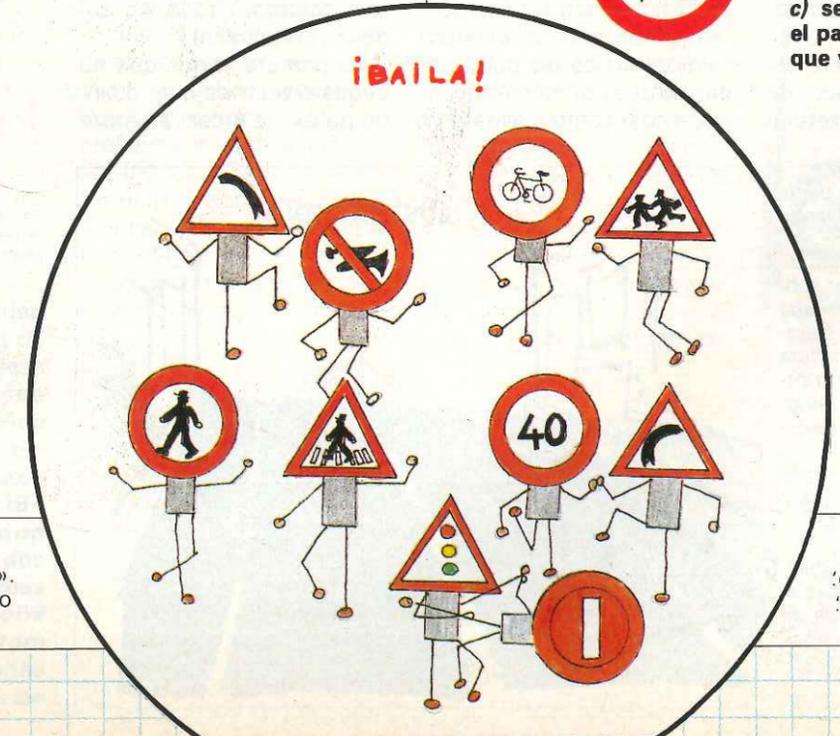
- AUTOPISTA
- CARRETERA NACIONAL
- CARRETERA COMARCAL

Bueno, chicos. LA CLASE HA TERMINADO. ¡AH! PORTAOS BIEN EN EL AUTOBÚS. NO OLVIDÉIS LO QUE HEMOS HABLADO.



## CHICO-TEST

|   |   |
|---|---|
| <p>1 Esta señal afecta a...</p>  <p>a) todos los vehículos, excepto las bicicletas.<br/>b) todos los vehículos.<br/>c) sólo los vehículos a motor.</p>   | <p>5 Esta señal informa...</p>  <p>a) de que a 300 metros hay una plaza.<br/>b) de que a 300 metros podemos cambiar el sentido de la marcha.<br/>c) de que hay un cruce a 300 metros.</p>  |
| <p>2 Si voy conduciendo una bicicleta y encuentro esta señal, ¿puedo pasar?</p>  <p>a) Sí, porque sólo prohíbe hacerlo a los automóviles y motos con sidecar.<br/>b) No.<br/>c) No, porque prohíbe entrar a todos los vehículos.</p> | <p>6 Ante esta señal sabemos que...</p>  <p>a) la carretera es cruzada por una vía de tren donde hay barreras.<br/>b) cerca hay una estación de ferrocarril.<br/>c) una vía de tren cruza la carretera y no hay barreras.</p>  |
| <p>3 Los pitidos cortos y frecuentes del agente significan...</p> <p>a) detenerse.<br/>b) reanudar la marcha.<br/>c) pararse al borde.</p>  | <p>7 Si, circulando, nos encontramos con esta señal y queremos seguir de frente...</p>  <p>a) debemos ceder el paso a los vehículos que se acercan por la derecha.<br/>b) podemos pasar antes que los demás vehículos.<br/>c) debemos ceder el paso a los vehículos que van a girar.</p> |
| <p>4 Nos encontramos esta señal...</p>  <p>a) en vías con carriles separados.<br/>b) en vías de un solo sentido de marcha.<br/>c) cuando los carriles son muy estrechos.</p>  | <p>8 Como ciclista, si veo esta señal...</p>  <p>a) debo pasar antes que los vehículos que vienen de frente.<br/>b) debo dejar pasar a los vehículos que vienen de frente.<br/>c) se me prohíbe ceder el paso a los vehículos que vengan de frente.</p>                                |



Del trabajo «40 EN MARCHA». Colegio San Isidoro (MELILLA)

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

## EL CICLOMOTOR (VIII)

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

### CIRCULANDO (1.ª parte)

**Conocer y respetar las normas de circulación que afectan a un ciclomotor es imprescindible para que este vehículo pueda convivir en armonía con el resto de los usuarios de las vías públicas. Veremos a continuación algunas de las normas y maniobras más importantes.**

El ciclomotor es un vehículo cómodo para moverse con autonomía por la ciudad o para pequeños desplazamientos fuera de ella. Esa es la opinión generalizada de quienes en su mayoría —jóvenes en su mayoría— para los que, además, el manejo es sencillo y los gastos de mantenimiento no son excesivos. Sin embargo, y puesto que deben compartir el asfalto con el resto de los vehículos, es importante que los ciclomotoristas conozcan lo mejor posible las situaciones que pueden encontrarse en el tráfico de cualquier calle o carretera.

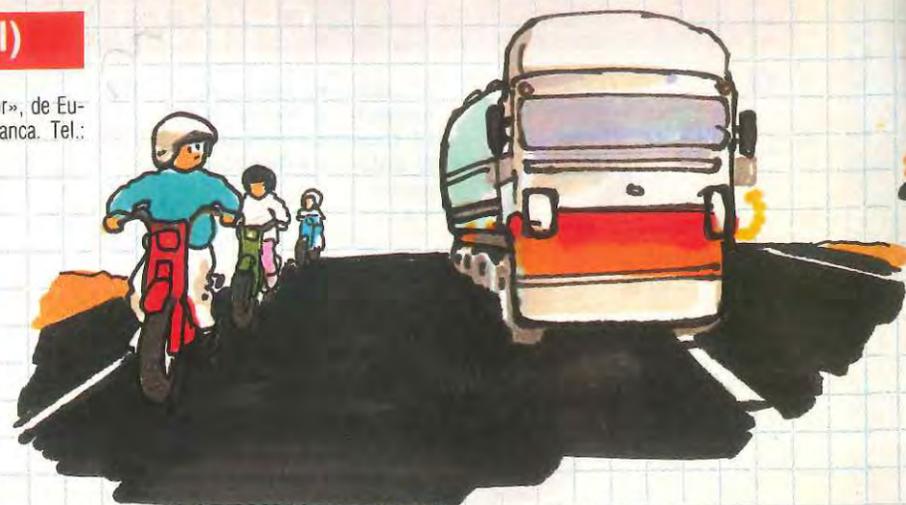
Analizaremos a continuación alguna de ellas.

Antes de otra cosa, verás que muy a menudo se utiliza el concepto de vía, entendiéndolo de forma general como «**cualquier terreno apto para la circulación**». Pero habrás observado que no todas las vías son iguales y que las diferencias entre unas y otras influyen necesariamente en el uso que de ellas hacen los usuarios de las mismas. La primera distinción que debemos hacer es entre vías urbanas —aquellas que se encuentran dentro de las poblaciones, lo que normalmente conocemos como calles— y

vías interurbanas —que unen poblaciones entre sí: las carreteras—. Cuando una de estas carreteras discurre en alguno de sus tramos por suelo urbano, se denomina travesía. Pero, además de esta distinción, debes saber que cualquier vía está compuesta por varias partes. Fíjate en la ilustración 1.

Ahora, ralicemos un viaje imaginario. Veamos que no nos falte nada: casco, licencia de conducción, certificado de características, seguro, etcétera, ¿todo en orden? ¡En marcha!

La primera norma que no debes olvidar es que, cuando no exista arcén, siempre



Si circulas en grupo, debes hacerlo en fila india.



Es necesario estar atento a los «mensajes» de los demás conductores.

debes circular lo más pegado posible a la derecha. De esta forma, los conductores de vehículos más rápidos que tú podrán adelantarte sin ningún riesgo. El Reglamento de Circulación dice: «El conductor de cualquier vehículo especial con peso máximo autorizado no superior a 3.500 kilogramos, ciclo, ciclomotor o coche de minusválido, en el caso de que no exista vía o parte de la



Los ciclomotores deben circular lo más cerca posible de la derecha de la calzada.

misma que le esté especialmente destinada, circulará por el arcén de su derecha, si fuera transitable o suficiente, y, si no lo fuera, utilizará la parte imprescindible de la calzada».

Te habrá pasado en muchas ocasiones que te encuentres ante una caravana de vehículos. En esa situación puedes caer en la tentación de pensar: «**Mi ciclomotor es más lento, pero puede maniobrar mejor que ellos sin ningún problema**». Lo siguiente será comenzar a «zigzaguear», adelantando a todos.

Sin embargo, te habrás puesto en peligro, ya que el conductor del coche que va delante de ti no puede calcular tu maniobra por estar situado en un ángulo muerto que no pueden recoger los espejos retrovisores ni la visión directa. Fíjate en la secuencia de la ilustración 2.

¿Qué pasaría si la caravana se detuviese de repente? Quizá no te diera tiempo a terminar el adelantamiento. Además, seguramente habrás entorpecido la circulación. Por eso, el Reglamento dice que «**los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro a las personas o a los bienes. En particular, se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño y cuidando de no poner en peligro tanto al mismo conductor como a los**

demás ocupantes del vehículo...».

Así, queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario: circular en paralelo, dificultando la marcha de los demás vehículos o, de modo temerario, haciendo acrobacias o conduciendo en «zig-zag», ya que las consecuencias que puede tener ese modo de conducir, tanto para tu seguridad como para la de los demás usuarios de la vía, pueden ser muy peligrosas. Por ello, la infracción en esos casos se considera grave y puede ser sancionada con una multa de hasta 50.000 pesetas y suspensión del permiso o licencia de conducir hasta tres meses.

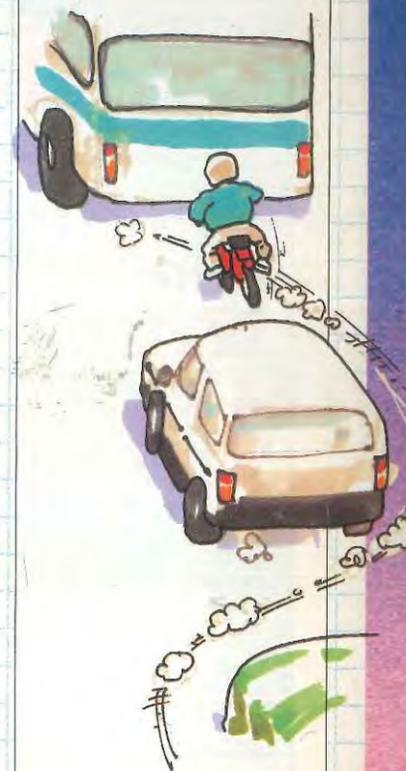
Si circulas con un grupo de ciclomotoristas, recuerda que no podéis hacerlo en paralelo, sino en fila india. También debes saber que los ciclomotoristas tienen prohibida la circulación por autopistas. En todo caso, siempre deberás estar muy atento a los mensajes que te envían los demás conductores. 2. En el primer caso, el vehículo que te precede



enciende una luz anaranjada («amarillo-auto») intermitente a la derecha. Su conductor te advierte que va a desplazarse en esa dirección. De pronto, se encienden otras luces de un color rojo, más fuerte que el de las luces de posición. El conductor te avisa ahora de que está disminuyendo su velocidad para poder tomar mejor la curva. Eso mismo tienes que hacer tú cuando conduzcas tu ciclomotor si tiene luz de frenado y luces indicadoras de dirección. Si no las tiene, deberás hacer señales con los brazos para avisar de las distintas maniobras.

• **Giro a derecha e izquierda:** Si quieres girar a la derecha, debes situarte lo más cerca posible de la acera. Después, advertirás de la maniobra extendiendo el brazo derecho a la altura del hombro o con el izquierdo, también extendido, y doblado hacia arriba desde el codo con la mano abierta. Asegúrate antes de girar, mirando a la izquierda, sobre si vienen vehículos por la otra vía y, si es necesario, detente. En el caso del giro a la izquierda, extiende el brazo izquierdo a la altura del hombro, con la palma de la mano hacia abajo. Luego, desplázate progresivamente hacia la izquierda sin dejar de vigilar y comprobar la posición e intención de los demás conductores. De esta forma, te situarás lo más cerca posible de la acera de la izquierda, si circulas por una vía de un solo sentido, o en el centro de la calzada, si es de doble sentido.

### ILUSTRACION 2



(1) **CALZADA:** Parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos.

(2) **CARRIL:** Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

(3) **ACERA:** Zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

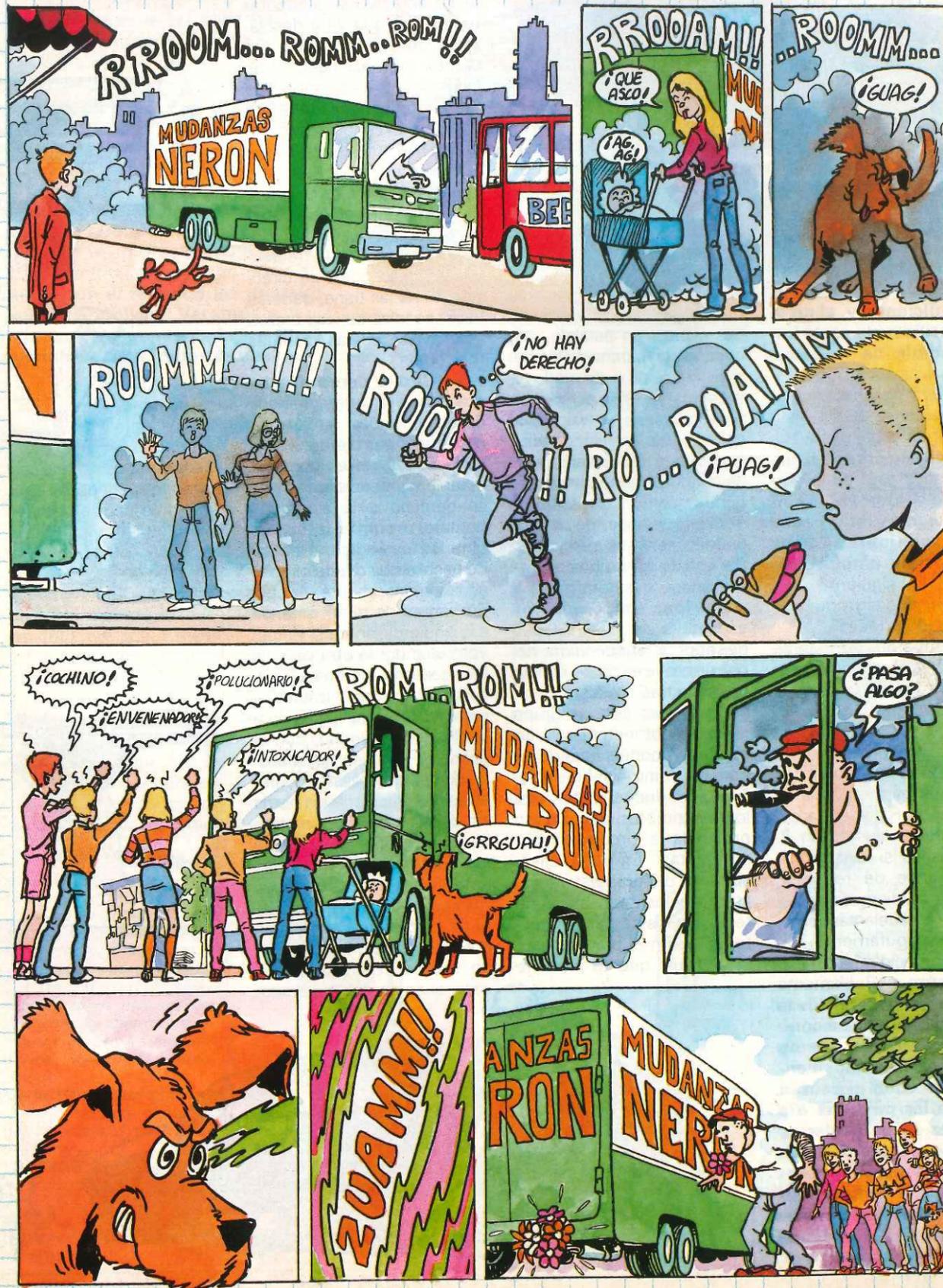
(4) **ARCEN:** Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales.



### ILUSTRACION 1

# SUPERCAN y su pandilla

«CONTAMINACION»



Guión: Carmen DELGADO. Dibujos: Francisco FRUCTUOSO.



## por 16

| SEGURIDAD                    |            |
|------------------------------|------------|
| Estabilidad                  | 7          |
| Suspensión                   | 8          |
| Frenos                       | 8          |
| Dirección                    | 8          |
| Ruedas                       | 7          |
| Luces                        | 7          |
| <b>NOTA MEDIA:</b>           | <b>5,8</b> |
| <b>NOTA MEDIA SEGURIDAD:</b> | <b>7,5</b> |

que el caos se adueñe de las marcas se han propuesto pequeños, económicos y una terminación y habitabilidad y una filosofía que tiempos y lanza al mercado el primero en su clase de vehículos ante todo. Fiat es manejable, amplio y brillante y moderno. Sus no le permiten realizar del ámbito ciudadano; no, gracias a un comportamiento, a enfrentarse con las sin complejos. Ahora bien, en la vía, donde sus modestos se mover con soltura. El que mirarán con lupa los que no gasta ni mucho ni se le puede comparar. Este modelo nos parece un buen representante básicamente ciudadana, un vehículo polivalente por sus características.

## top auto

| SEGURIDAD                    |            |
|------------------------------|------------|
| Estética                     | —          |
| Acabado                      | 8          |
| Habitabilidad                | 9          |
| Maletero                     | 7          |
| Confort                      | 8          |
| Instrumentación              | 8          |
| Equipamiento                 | 9          |
| Potencia                     | 8          |
| Elasticidad                  | 7          |
| Cambio                       | 6          |
| Velocidad punta              | 7          |
| Aceleración                  | 7          |
| Consumo                      | 9          |
| Estabilidad                  | 8          |
| Suspensión                   | 8          |
| Frenos                       | 8          |
| Dirección                    | 9          |
| Ruedas                       | 8          |
| Luces                        | 8          |
| <b>NOTA MEDIA:</b>           | <b>7,8</b> |
| <b>NOTA MEDIA SEGURIDAD:</b> | <b>8,2</b> |

**Comentario.**—El Cinquecento, el utilitario más joven de la marca responsable de modelos tan inolvidables como los 600, 127 o UNO, rompe todos los esquemas de manejabilidad y facilidad en tráfico urbano. El último modelo de Fiat se aparta sin esfuerzo en los espacios más reducidos, inaccesibles para los utilitarios clásicos y avanza con soltura, incluso, en las calles más congestionadas. El Cinquecento hace gala de un motor ágil, de unos frenos enérgicos y de una dirección suave; también sabe conformarse con consumos mínimos, tanto en ciudad como en autopista. Su habitabilidad interior, sorprendente si se tienen en cuenta las dimensiones externas, su confort de marcha y su nivel de equipamiento son los factores más destacables en un modelo ideal para usuarios que cubren muchos kilómetros al día en ciudades congestionadas. El sistema de aire acondicionado, disponible en opción, funciona a las mil maravillas, incluso en los días más calurosos.

### LO BUENO

- Agilidad en tráfico urbano.
- Consumo muy reducido.
- Equipamiento completo.

### LO MALO

- Cambio algo impreciso.
- Ruido mecánico a regímenes elevados.
- Maletero mínimo.

## auto

| SEGURIDAD                    |            |
|------------------------------|------------|
| Estética                     | 7          |
| Acabado                      | 6          |
| Habitabilidad                | 6          |
| Maletero                     | 5          |
| Confort                      | 5          |
| Instrumentación              | 5          |
| Equipamiento                 | 5          |
| Potencia                     | 5          |
| Elasticidad                  | 5          |
| Cambio                       | 5          |
| Velocidad punta              | 5          |
| Aceleración                  | 5          |
| Consumo                      | 5          |
| Estabilidad                  | 5          |
| Suspensión                   | 5          |
| Frenos                       | 5          |
| Dirección                    | 5          |
| Ruedas                       | 5          |
| Luces                        | 5          |
| <b>NOTA MEDIA:</b>           | <b>5,3</b> |
| <b>NOTA MEDIA SEGURIDAD:</b> | <b>5</b>   |

**Comentario.**—Vehículo urbano por excelencia, el Cinquecento reúne las cualidades necesarias para desenvolverse perfectamente en el tráfico intenso y en las ciudades en general.

Espacioso en las plazas delanteras y menos en las traseras, el pequeño Fiat ofrece una sola motorización, de menos de un litro y 40 CV a un interesante precio, que le convierte en un atractivo producto como coche de ciudad o segundo automóvil para los desplazamientos urbanos. Ideal para aparcar por su reducido tamaño, el Cinquecento puede incorporar varias opciones, que, además de elevar su precio de adquisición, aumentan el grado de refinamiento del coche.

Con unas prestaciones algo pobres en carretera, este vehículo también permite eventuales escapes fuera de la ciudad, aunque con la lógica limitación de su potencia final y su concepción original que no le permiten demasiados alardes fuera de las urbes. El maletero es mínimo, pero práctico por la posibilidad de abatir las plazas traseras, por lo que la versatilidad que se busca en estos coches está muy conseguida.

### LO BUENO

- Dimensiones externas.
- Habitabilidad delantera.
- Precio.

### LO MALO

- Plazas traseras.
- Precio con opciones.
- Potencia justa.



La brutal caída de las ventas de automóviles en España amenaza con la regulación de empleo de unos 45.000 trabajadores.

Descenso histórico de las ventas de vehículos en España

## LA AUTOMOCION, EN ALERTA ROJA

Las ventas de automóviles en España registraron en el primer mes de este año la mayor caída mensual de la historia, alcanzando un porcentaje del 52,77 por 100 respecto al mismo mes del año anterior. Algunos fabricantes ya han iniciado la regulación de empleo.

La caída de ventas en España ha superado ampliamente las expectativas más pesimistas de los fabricantes que amenazan con regulaciones de empleo para más de 45.000 trabajadores. Frente a las 85.448 unidades vendidas en enero del pasado año, en el primer mes de este año se han reducido a algo más de la mitad, 40.360 unidades.

El secretario general de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), Enrique Fernández Laguillo, apunta como factores desencadenantes de la caída la difícil situación económica y la pérdida de confianza de los consumidores y considera que las posibilidades de recuperación para este año son escasas.

Asimismo, la grave recesión por la que atraviesan los principales mercados europeos impide utilizar la ex-

portación como válvula de escape para la situación española. De hecho, se calcula que en Alemania se producirán caídas en torno al 30 por 100, del 15 por 100 en Italia, del 37 por 100 en Francia, del 50 por 100 en Suecia y solamente Gran Bretaña, con unas expectativas del 8 por 100, presenta un panorama menos negativo.

## Noticias del MOTOR

■ **EL CORDOBA DE SEAT.**—«Córdoba» será, con toda probabilidad, el nombre del nuevo vehículo que Seat tiene previsto lanzar al mercado este año para sustituir al modelo «Málaga».

■ **UN CABRIO DE OPEL, EN GINEBRA.**—El Astra Cabrio de Opel ha hecho su debut internacional, junto con el nuevo Corsa, en el Salón del Automóvil de Ginebra. Dispone de barras dobles de acero en las puertas para proteger contra impactos laterales, así como sensores de seguridad delanteros y ABS y, opcionalmente, «airbag».

■ **VOLKSWAGEN PARA MINUSVALIDOS.**—La Sociedad Española de Automóviles de Turismo, a través de la casa Volkswagen, ha presentado el modelo de coche adaptado para minusválidos con el que ya había participado en los IX Juegos Paralímpicos.

■ **AUTOCARAVANAS HACIA COMPOSTELA.**—Con motivo del Año Santo Compostelano, el grupo Boos ha puesto a disposición del usuario una nueva serie de autocaravanas de alquiler con un precio de algo más de 100.000 pesetas por una semana.

■ **UN RSI PARA CLIO.**—Con un motor de 1,8 litros y 110 caballos, Fasa Renault ha completado la gama Clio con la versión RSi.

■ **NISSAN TERRANO II.**—El nuevo todo terreno de Nissan, el Terrano II, está listo para su lanzamiento en el mes de mayo y sustituirá a los actuales Nissan Patrol.

### 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)                 | 8.000   | 2-1 Pruebas de aptitud para la expedición de permisos de conducir   | 9.000   |
| 1-3 Autorización de circulación para conjuntos tractor-remolque  | 2.000   | 2-2 Cuando las pruebas de aptitud se realicen fuera de la capital de la provincia   | 10.000  |
| 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 | 2.000   | 2-3 Canjes de permisos de conducción por otros extranjeros o expedidos por autoridades militares                          | 2.000   |
| 1-5 Cambios de titularidad de los permisos de circulación por transferencia de vehículos   | 5.000   | 2-4 Licencias para conducción de ciclomotores   | 2.000   |
|  |         | 4-4 Revisión de permisos de conducir, duplicados, autorizaciones por extraterritorio y deterioro o cualquier modificación | 2.000   |

Tasas de uso general. Válidas durante este año.

### EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

| Provincias             | Últimas matrículas diciembre 92 | Últimas matrículas enero 93 | Total vehículos matriculados | Total permisos expedidos | Licencias de conducción |
|------------------------|---------------------------------|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Alava (VI)             | 8783-N                          | 9189-N                      | 406                          | 593                      | 44                      |
| Albacete (AB)          | 8325-M                          | 8800-M                      | 475                          | 684                      | 141                     |
| Alicante (A)           | 2428-CG                         | 4333-CG                     | 1.907                        | 2.012                    | 505                     |
| Almería (AL)           | 1587-U                          | 2337-U                      | 750                          | 862                      | 216                     |
| Asturias (O)           | 7706-BG                         | 9212-BG                     | 1.506                        | 1.797                    | 191                     |
| Ávila (AV)             | 9593-F                          | 9797-F                      | 204                          | 257                      | 33                      |
| Badajoz (BA)           | 9267-T                          | 0033-U                      | 766                          | 1.112                    | 216                     |
| Baleares (PM)          | 1131-BP                         | 2270-BP                     | 1.139                        | 1.341                    | 376                     |
| Barcelona (B)          | 4123-NW                         | 1520-NX                     | 7.397                        | 8.447                    | 1.854                   |
| Burgos (BU)            | 6430-P                          | 6871-P                      | 441                          | 517                      | 34                      |
| Cáceres (CC)           | 0930-M                          | 1482-M                      | 552                          | 622                      | 105                     |
| Cádiz (CA)             | 7415-AS                         | 8721-AS                     | 1.306                        | 1.734                    | 820                     |
| Cantabria (S)          | 0831-AB                         | 1583-AB                     | 752                          | 1.075                    | 181                     |
| Castellón (CS)         | 2843-AC                         | 3453-AC                     | 810                          | 873                      | 184                     |
| Ciudad Real (CR)       | 5957-P                          | 6455-P                      | 498                          | 896                      | 141                     |
| Córdoba (CO)           | 4554-AF                         | 5689-AF                     | 1.135                        | 1.430                    | 331                     |
| Coruña, La (C)         | 9929-BC                         | 1816-BD                     | 1.887                        | 781                      | 277                     |
| Cuenca (CU)            | 1503-H                          | 1763-H                      | 260                          | 235                      | 45                      |
| Girona (GI)            | 0592-AU                         | 1655-AU                     | 1.063                        | 1.144                    | 288                     |
| Granada (GR)           | 0239-AD                         | 1405-AD                     | 1.166                        | 1.410                    | 306                     |
| Guadalajara (GU)       | 8026-F                          | 8247-F                      | 221                          | 248                      | 45                      |
| Guipúzcoa (SS)         | 8931-AN                         | 9881-AN                     | 950                          | 1.255                    | 123                     |
| Huelva (H)             | 7054-P                          | 7582-P                      | 528                          | 575                      | 193                     |
| Huesca (HU)            | 5607-K                          | 5989-K                      | 382                          | 265                      | 27                      |
| Jaén (J)               | 6020-T                          | 6669-T                      | 649                          | 813                      | 170                     |
| León (LE)              | 6010-W                          | 6650-W                      | 640                          | 939                      | 73                      |
| Lleida (L)             | 3577-W                          | 4137-W                      | 560                          | 478                      | 73                      |
| Lugo (LU)              | 3522-O                          | 4024-O                      | 502                          | 650                      | 78                      |
| Madrid (M)             | 0591-OC                         | 9658-OC                     | 9.067                        | 10.746                   | 903                     |
| Málaga (MA)            | 6812-BH                         | 8095-BH                     | 1.283                        | 2.016                    | 619                     |
| Murcia (MU)            | 4284-AZ                         | 6412-AZ                     | 2.128                        | 2.147                    | 636                     |
| Navarra (NA)           | 4579-AH                         | 5678-AH                     | 1.099                        | 919                      | 67                      |
| Orense (OR)            | 5933-N                          | 6433-N                      | 500                          | 606                      | 73                      |
| Palencia (P)           | 4302-H                          | 4649-H                      | 247                          | 370                      | 17                      |
| Palmas, Las (GC)       | 3982-AZ                         | 4967-AZ                     | 985                          | 1.129                    | 330                     |
| Pontevedra (PO)        | 0938-AT                         | 2160-AT                     | 1.222                        | 1.560                    | 342                     |
| Rioja, La (LO)         | 2925-M                          | 3293-M                      | 368                          | 494                      | 54                      |
| Salamanca (SA)         | 3645-N                          | 4160-N                      | 515                          | 633                      | 42                      |
| Sa. Cruz Tenerife (TF) | 2927-AW                         | 3825-AW                     | 898                          | 1.433                    | 267                     |
| Segovia (SG)           | 3437-G                          | 3649-G                      | 212                          | 252                      | 18                      |
| Sevilla (SE)           | 8265-BZ                         | 0378-CB                     | 2.113                        | 3.057                    | 915                     |
| Soria (SO)             | 2988-E                          | 3105-E                      | 117                          | 110                      | 13                      |
| Tarragona (T)          | 3721-AJ                         | 4527-AJ                     | 806                          | 915                      | 303                     |
| Teruel (TE)            | 8400-F                          | 8583-F                      | 183                          | 163                      | 20                      |
| Toledo (TO)            | 1524-U                          | 2208-U                      | 684                          | 718                      | 101                     |
| Valencia (V)           | 5855-EJ                         | 8871-EJ                     | 3.016                        | 3.957                    | 881                     |
| Valladolid (VA)        | 6518-X                          | 7137-X                      | 619                          | 817                      | 54                      |
| Vizcaya (BI)           | 1843-BP                         | 3191-BP                     | 1.348                        | 1.814                    | 155                     |
| Zamora (ZA)            | 4855-H                          | 5121-H                      | 266                          | 316                      | 21                      |
| Zaragoza (Z)           | 3515-AT                         | 4734-AT                     | 1.219                        | 1.198                    | 113                     |
| Ceuta (CE)             | 8516-E                          | 8686-E                      | 170                          | 106                      | 32                      |
| Melilla (ML)           | 2218-D                          | 2360-D                      | 142                          | 114                      | 33                      |
| <b>TOTALES</b>         |                                 |                             | <b>58.059</b>                | <b>68.535</b>            | <b>13.079</b>           |

### EN ABRIL, REVISION

| Provincia              | De <sup>o</sup> | Hasta   |
|------------------------|-----------------|---------|
| Alava (VI)             | 4960-J          | 5595-J  |
| Albacete (AB)          | 1459-I          | 2128-I  |
| Alicante (A)           | 8787-BB         | 2371-BC |
| Almería (AL)           | 1271-L          | 2416-L  |
| Asturias (O)           | 0572-AN         | 2742-AN |
| Ávila (AV)             | 9285-D          | 9802-D  |
| Badajoz (BA)           | 1458-L          | 2374-L  |
| Baleares (PM)          | 1886-AS         | 5981-AT |
| Barcelona (B)          | 2508-IY         | 7156-IZ |
| Burgos (BU)            | 5597-K          | 6391-K  |
| Cáceres (CC)           | 5325-H          | 5930-H  |
| Cádiz (CA)             | 3289-Y          | 5499-Y  |
| Cantabria (S)          | 9327-P          | 0657-S  |
| Castellón (CS)         | 3843-S          | 5240-S  |
| Ciudad Real (CR)       | 8650-J          | 9476-J  |
| Córdoba (CO)           | 2427-T          | 3925-T  |
| Coruña, La (C)         | 8464-AJ         | 0580-AK |
| Cuenca (CU)            | 4828-E          | 5212-E  |
| Girona (GI)            | 5350-AC         | 7430-AC |
| Granada (GR)           | 9681-O          | 1123-P  |
| Guadalajara (GU)       | 6353-D          | 6666-D  |
| Guipúzcoa (SS)         | 6061-AB         | 7664-AB |
| Huelva (H)             | 7397-J          | 8415-J  |
| Huesca (HU)            | 2558-H          | 3084-B  |
| Jaén (J)               | 5778-K          | 6875-K  |
| León (LE)              | 9981-N          | 0960-O  |
| Lleida (L)             | 7350-N          | 8317-N  |
| Lugo (LU)              | 6675-J          | 7365-J  |
| Lleida (M)             | 6528-IP         | 2261-IT |
| Málaga (MA)            | 5205-AK         | 8264-AK |
| Murcia (MU)            | 9310-AD         | 1990-AF |
| Navarra (NA)           | 4044-V          | 5673-V  |
| Orense (OR)            | 1147-J          | 1803-J  |
| Palencia (P)           | 0303-F          | 0660-F  |
| Palmas, Las (GC)       | 7472-AG         | 0214-AH |
| Pontevedra (PO)        | 9417-AB         | 1108-AC |
| Rioja, La (LO)         | 2740-I          | 3399-I  |
| Salamanca (SA)         | 2034-J          | 2707-J  |
| Sa. Cruz Tenerife (TF) | 9850-AC         | 2383-AD |
| Segovia (SG)           | 1541-E          | 1835-E  |
| Sevilla (SE)           | 9581-AT         | 2773-AU |
| Soria (SO)             | 9504-C          | 9746-C  |
| Tarragona (T)          | 5068-V          | 6588-V  |
| Teruel (TE)            | 0233-E          | 0502-E  |
| Toledo (TO)            | 1047-L          | 2072-L  |
| Valencia (V)           | 0027-CM         | 5975-CM |
| Valladolid (VA)        | 4311-O          | 9324-O  |
| Vizcaya (BI)           | 8756-AV         | 1885-AV |
| Zamora (ZA)            | 1048-F          | 1380-F  |
| Zaragoza (Z)           | 6043-AB         | 8015-AB |
| Ceuta (CE)             | 0201-D          | 0386-D  |
| Melilla (ML)           | 1699-C          | 1809-C  |

Estas matrículas corresponden a los turismos que tienen que pasar la ITV por primera vez durante 1993.

### Guía de I.T.V. de España

| ANDALUCIA           |           |            | CASTILLA-LEON          |            |            | MADRID                    |           |            |
|---------------------|-----------|------------|------------------------|------------|------------|---------------------------|-----------|------------|
| Municipio           | Provincia | Teléfono   | Municipio              | Provincia  | Teléfono   | Municipio                 | Provincia | Teléfono   |
| Huércal de Almería  | Almería   | 951/300240 | Burgos                 | Burgos     | 947/209688 | Pinto-Gelate              | Madrid    | 91/6955762 |
| Almería             | Almería   | 951/260229 | Miranda de Ebro        | Burgos     | 947/325952 | Vallecas                  | Madrid    | 91/7859112 |
| Albox               | Almería   | 951/120902 | Aranda de Duero        | Burgos     | 947/507399 | Villalba                  | Madrid    | 91/8511687 |
| Puerto Santa María  | Cádiz     | 956/871800 | Burgos                 | Burgos     | 947/481680 | Las Rozas                 | Madrid    | 91/6371761 |
| San Fernando        | Cádiz     | 956/883520 | Campanas               | León       | 987/320060 | Tres Cantos (Colmenar V.) | Madrid    | 91/8031193 |
| Puerto Real         | Cádiz     | 956/590624 | Confermas              | León       | 987/418451 | San Sebastián Reyes       | Madrid    | 91/6527256 |
| Algeciras           | Cádiz     | 956/572817 | León                   | León       | 987/254099 | Lozoyuela                 | Madrid    | 91/6924212 |
| Córdoba             | Córdoba   | 957/202577 | Carbayosa Sagrada      | Salamanca  | 923/219169 | Arganda del Rey           | Madrid    | 91/8714114 |
| Córdoba             | Córdoba   | 957/291150 | Castellano de Moriscos | Salamanca  | 923/361435 | Villarejo de Salvanés     | Madrid    | 91/8745363 |
| Lucena              | Córdoba   | 957/502772 | Beljar                 | Salamanca  | 923/451500 | Leganés                   | Madrid    | 91/6885046 |
| Granada             | Granada   | 958/272621 | Borja                  | Soria      | 975/227140 | Parla                     | Madrid    | 91/6982612 |
| Granada             | Granada   | 958/466926 | Burgos de Osma         | Soria      | 975/360217 | Navas del Rey             | Madrid    | 91/8650591 |
| Albortete           | Granada   | 958/600671 | Valladolid             | Valladolid | 983/472254 |                           |           |            |
| Motril              | Granada   | 908/655449 | Tordesillas            | Valladolid | 983/771151 | MURCIA                    |           |            |
| Baza                | Granada   | 955/245186 | Valladolid             | Valladolid | 983/729211 | Alcantarilla              | Murcia    | 968/890039 |
| Huelva              | Huelva    | 955/367070 | Morales de Vino        | Zamora     | 988/570085 | Cartagena                 | Murcia    | 968/528319 |
| San Juan del Puerto | Huelva    | 955/367070 | Benavente              | Zamora     | 988/636799 | Lorca                     | Murcia    | 968/460761 |
| Jaén                | Jaén      | 953/220762 | Palencia               | Palencia   | 988/727508 | Jumilla                   | Murcia    | 968/782518 |
| Guarromán           | Jaén      | 953/671900 | Cervera de Pisuerga    | Palencia   | 988/727508 | Caravaca de la Cruz       | Murcia    | 968/725502 |
| Málaga              | Málaga    | 952/235002 | Cuétlar                | Segovia    | 911/490023 | NAVARRA                   |           |            |
| Elepona             | Málaga    | 952/803550 | Ávila                  | Segovia    | 911/142429 | Peralta                   | Navarra   | 948/750554 |
| Géves               | Sevilla   | 95/4182782 | Ávila                  | Segovia    | 911/303358 | Berain                    | Navarra   | 948/310260 |
| La Rinconada        | Sevilla   | 95/5791885 |                        |            |            | Pamplona                  | Navarra   | 948/124300 |
| Osuna               | Sevilla   | 95/5820783 |                        |            |            | LA RIOJA                  |           |            |
| Utrera              | Sevilla   | 95/5863232 |                        |            |            | Logroño                   | Logroño   | 941/291158 |
|                     |           |            |                        |            |            | Logroño                   | Logroño   | 941/261158 |
|                     |           |            |                        |            |            | Sto. Dgo. de la Calz      | Logroño   | 941/342710 |
|                     |           |            |                        |            |            | Calahorra                 | Logroño   | 941/146814 |
|                     |           |            |                        |            |            | COMUNIDAD VALENCIANA      |           |            |
|                     |           |            |                        |            |            | Castellón de la Plana     | Castellón | 964/200019 |
|                     |           |            |                        |            |            | Villarreal                | Castellón | 964/535400 |
|                     |           |            |                        |            |            | Pilarona                  | Valencia  | 96/1668181 |
|                     |           |            |                        |            |            | Masalfar                  | Valencia  | 96/140797  |
|                     |           |            |                        |            |            | Gandia                    | Valencia  | 96/286233  |
|                     |           |            |                        |            |            | Onteniente                | Valencia  | 96/2197020 |
|                     |           |            |                        |            |            | Utiel                     | Valencia  | 96/2171562 |
|                     |           |            |                        |            |            | Alicante                  | Alicante  | 96/5280191 |
|                     |           |            |                        |            |            | Redován                   | Alicante  | 96/8754487 |
|                     |           |            |                        |            |            | Oribueta                  | Alicante  | 96/8751182 |
|                     |           |            |                        |            |            | Alcoy                     | Alicante  | 96/5545455 |
|                     |           |            |                        |            |            | PAIS VASCO                |           |            |
|                     |           |            |                        |            |            | Urbieta                   | Guipúzcoa | 943/550058 |
|                     |           |            |                        |            |            | Arriquitua                | Vizcaya   | 94/6711262 |
|                     |           |            |                        |            |            | Jundiz                    | Álava     | 945/290510 |

ESPECIAL CAMINO DE SANTIAGO



El cuenta-kilómetros

Desde Roncesvalles y Somport hasta Puente La Reina

# Todos los caminos llevan a Santiago

Durante 1993 —Año Santo Compostelano— se espera que más de siete millones de peregrinos discurren por ese camino, a cuya vera se levantaron ciudades y templos, y por el que durante un milenio han transitado las corrientes culturales europeas acompañando al fenómeno religioso en un viaje de ida y vuelta: el Camino de Santiago. En cinco etapas iremos recordando la historia y señalando las dificultades y peligros que el peregrino moderno puede hallar en el Camino.

La traza histórica, a menudo cambiante, del Camino no siempre coincide con el itinerario de las modernas carreteras, pero la peregrinación la vamos a efectuar en automóvil, así que difícilmente podremos separarnos del asfalto para seguir viejas calzadas o tortuosos caminos de montaña. En esta primera etapa arrancaremos de las dos rutas principales que penetran en España por Somport y Roncesvalles hasta llegar a Puente La Reina, donde el Camino Aragonés y el Navarro se hacen ya uno hasta Compostela.

El Camino Aragonés se inicia en el «Summum Portum» (Somport), en la N-330, donde se encuentran las estaciones invernales de Candanchú y Astún. Intensidades medias diarias de 4.500 vehículos se registran en esta carretera que, como el antiguo Camino, desciende serpenteando por el valle del río Aragón. La travesía de Canfranc («camino de los francos»), pun-

to negro en 1991, representa el primer peligro serio. A ambos lados de la carretera se encuentran iglesias del más puro estilo románico primitivo como la de Aruej y San Adrián de Sasau.

### POR EL CAMINO ARAGONES

Jaca, con su catedral y su tejido urbano medieval, es una de las principales etapas del Camino Aragonés. Su peligrosa travesía permite enlazar con la carretera N-240, con un pavimento en regular estado, que sigue el valle del río Aragón. No obstante, a unos 10 kilómetros, se desvía el Camino a la izquierda para acceder a los monasterios de Santa Cruz de Serós y San Juan de la Peña, cuna de la reconquista aragonesa y, se cree, custodio durante mucho tiempo del Santo Grial.

En Puente La Reina de Huesca se puede tomar el Camino hacia el valle de Echo y Selva de Oza, donde se encuentra el monasterio de San Pedro de Siresa. Más adelante, encaramada en una colina, se levanta la pintoresca villa de Berdún, de trazado medieval, y desde aquí es posible dirigirse al valle de Ansó y bosques de Zuriza.

En el breve recorrido por tierras de la provincia de Zaragoza se encuentra el embalse de Yesa, que ha convertido en pueblos fantasma a Escó Ruesta y Tiermas. Este último, a flote sobre un promontorio,

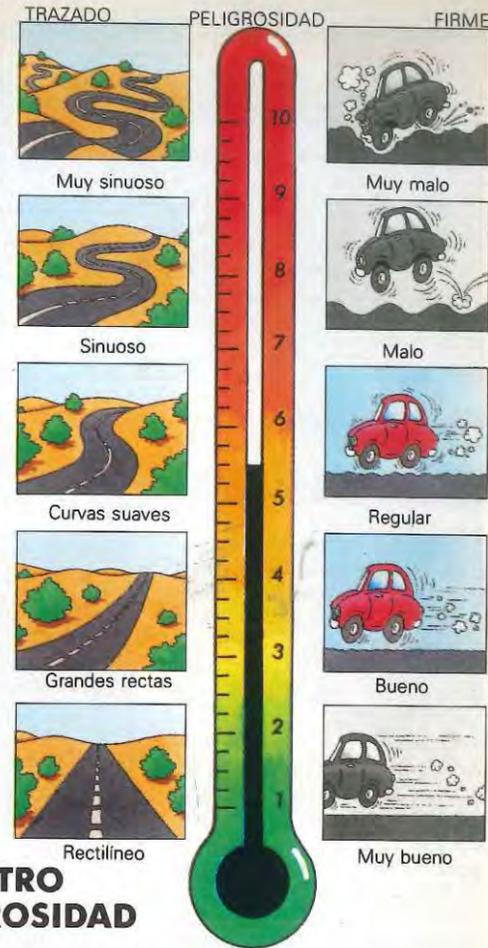
conserva parte de un lienzo amurallado. El clérigo francés Aimeric Picaud lo menciona en su «Guía del Peregrino», al referirse a sus baños termales romanos.

En Yesa cabe la posibilidad de continuar por la N-240 o desviarse hacia Sangüesa, cuya iglesia de Santa María la Real conserva una de las mejores portadas románicas del Camino. Regresamos a la N-240 cerca de Liédena. Antiguamente, el Camino cruzaba el río Irati y se adentraba en la Foz de Lumbier, salvada por un puente del que quedan los arranques.

A medida que hemos ido avanzando por la N-240 han aumentado las intensidades de circulación: desde el límite de Zaragoza a Liédena, 1.645 vehículos; Sangüesa-Liédena, 2.968; Liédena-Venta de Judas, 3.182, y Venta de Judas-intersección con la NA-5000, 3.744. Además de las dificultades del puerto de Loyti, conviene extremar la preocupación en la Venta de Judas (p.k. 34,5), que ha sido punto negro en 1991 y 1992, con un total de 14 accidentes, 2 muertos y 19 heridos.

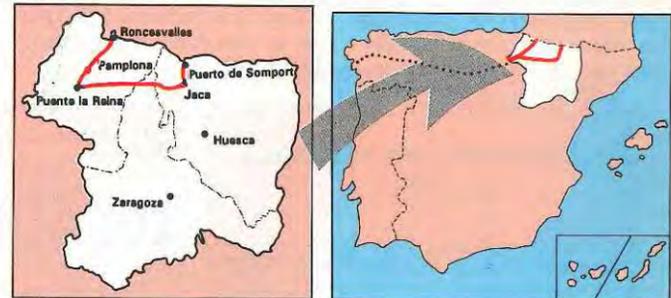
Unos 15 kilómetros antes de llegar a Pamplona es preciso tomar a la izquierda la carretera NA-5000, estrecha y sinuosa, que enlaza cerca de Campanas con la N-121, para seguir, por último, por la también estrecha NA-6010. Antes de llegar a Puente La Reina, final del recorrido del Camino Aragonés, donde se unirá al

Somport y Valcarlos son el punto de arranque en España de las dos principales rutas del Camino de Santiago.



### TERMOMETRO DE PELIGROSIDAD

La complejidad y variedad de tramos de las diferentes carreteras que configuran la primera etapa del Camino de Santiago, dificultan la obtención de un índice medio de peligrosidad. No obstante, si al índice medio de las carreteras de la Red de Interés General del Estado (36 en 1991) le damos un valor 5 en una hipotética escala del 1 al 10, al recorrido estudiado le correspondería un índice de peligrosidad de 5,54. Asimismo, el trazado y el estado del firme también varían mucho según los tramos.



### Puntos negros (1991 y 1992) DE INFARTO

| Carretera   | P.K. | N.º Acc. | Muertos | Heridos | Año  | Observaciones      |
|-------------|------|----------|---------|---------|------|--------------------|
| C. Aragonés |      |          |         |         |      |                    |
| N-330       | 668  | 5        | 0       | 12      | 1991 | Trav. Canfranc     |
| N-240       | 34,5 | 3        | 0       | 8       | 1991 | Venta Judas        |
| N-240       | 34,5 | 11       | 2       | 11      | 1992 | Venta Judas        |
| C. Navarro  |      |          |         |         |      |                    |
| N-135       | 7,5  | 6        | 0       | 8       | 1991 | Intersec. Ollaqui  |
| N-135       | 7,5  | 5        | 2       | 8       | 1992 | Intersec. Ollaqui  |
| N-111       | 4,5  | 3        | 0       | 7       | 1992 | Intersec. con A-15 |



- ▲ PUNTO NEGRO
- ▲ PUNTO CONFLICTIVO
- + PUESTO DE SOCORRO
- 🚛 GASOLINA CON PLOMO
- 🚛 GASOLINA SIN PLOMO
- 🔧 TALLER

| Denominación      | CAMINO ARAGONES |                |               |                  |   |                     |               | CAMINO NAVARRO             |                          |
|-------------------|-----------------|----------------|---------------|------------------|---|---------------------|---------------|----------------------------|--------------------------|
|                   | N-330           | N-240          | NA-5410       | NA-127           | NA-5000                                 | N-121               | NA-6010       | N-135                      | N-111                    |
| Tramo             | Somport-Jaca    | Jaca-p.k. 8,7  | Yeso-Sangüesa | Sangüesa-Liédena | N-240 (p.k. 15,5)-<br>N-121 (p.k. 12,8) | p.k. 12,8-p.k. 16,4 | N-121-N-111   | Valcarlos-Pamplona         | Pamplona-Puente La Reina |
| Anchura           | 10 m.           | 7 m.           | 6 m.          | 7 m.             | 5 m.                                    | 7,5 m.              | 6,1 m.        | 6,5 m.                     | 7 m.                     |
| Arcenes           | 1,5 m.          | De 0 a 1,5 m.  | 0,3 m.        | 1 m.             | 0,7 m.                                  | 1,5 m.              | 0,5 m.        | De 0,75 a 1,5 m.           | 1,5 m.                   |
| Estado firme      | Bueno           | Regular/Bueno  | Bueno         | Bueno            | Bueno                                   | Bueno               | Bueno         | Bueno                      | Bueno                    |
| Trazado           | Curvas suaves   | Curvas suaves  | Sinuoso       | Rectilineo       | Sinuoso                                 | Grandes rectas      | Curvas suaves | Grandes rectas/muy sinuoso | Grandes rectas           |
| Obras             | No              | No             | No            | No               | No                                      | No                  | No            | No                         | No                       |
| Previsión mejoras | No              | Mejora trazado | No            | No               | No                                      | No                  | No            | No                         | No                       |

Camino Navarro, es preciso detenerse en Eunate, uno de los tres templos funerarios de planta octogonal que jalonan el Camino, y que supuestamente perteneció a la orden del Temple. A continuación, Obanos conserva un buen repertorio de recuerdos medievales.

EL CAMINO NAVARRO

Volvemos de nuevo a la frontera francesa, esta vez para ascender por la empinada cuesta que por Valcarlos se corona en el alto del puerto de Ibañeta, donde se gestaron las hazañas legendarias de Roldán. Se trata de la carretera N-135, muy sinuosa en algunos tramos, sobre todo en el área de influencia del citado puerto y en los de Mezquíriz y Erro. Las intensidades circulatorias son progresivas, desde los 1.049 vehículos en su inicio, a los casi 3.000 del último tramo, con su máximo exponente en los alrededores pamplonésicos, donde se registran 8.432 vehículos diarios.

Siguiendo el itinerario, el puerto de Ibañeta finaliza en el conjunto hospitalario de Roncesvalles, donde se encuentra La Colegiata (uno de los primeros ejem-



La Foz de Lumbier y el conjunto hospitalario de Roncesvalles, al pie del Camino.

plos del gótico en España), la Capilla del Espíritu Santo (también conocida como el Silo de Carlomagno) y la Capilla de Santiago. El viejo hospital se encuentra en restauración.

Burguete, Espinal, Viscarret, Zubiri, Larrasoña, Zuriáin y algunos otros pueblos fueron escenario de las peregrinaciones y cumplieron su deber hospitalario. Hoy, sus travesías reclaman especial precaución para el viajero al volante. La intersección de Ollogui ha sido punto negro durante 1991 y 1992.

Después de dejar Villaba se entra en Pamplona, típica ciudad formada por la adición de un núcleo de colonos francos a una antigua villa. La Navarrería y los burgos de San Cernín y San Nicolás conservan el trazado que se fue formando gracias a las peregrinaciones y las prebendas para repoblar Navarra.

El Camino continúa por la N-111, con un punto negro en la

intersección con la A-15, e intensidades diarias que superan los 8.000 vehículos. En este lugar se encuentra Cizur Menor y una iglesia restaurada que sirvió de hospital para peregrinos. Para seguir el antiguo trazado habría que dirigirse por Zariquiegui, por un camino empedrado que busca las alturas del Alto del Perdón.

En cualquier caso, también la carretera salva el puerto, que puede verse afectado por los rigores invernales, para dirigirse por grandes rectas al encuentro, en Puente La Reina, del Camino Aragonés. Esta localidad navarra debe su nombre al puente edificado por doña Mayor, en el siglo XI, para facilitar el paso de los peregrinos sobre el río Arga. La calle Mayor, auténtico pasillo del Camino en cuyos lindes fueron levantándose los edificios medievales, conserva la iglesia de Santiago; también merece una visita pausada la del Crucifijo. La travesía en coche, no obstante, no está exenta de peligros. Es el final de nuestra primera etapa.

J. I. R.

Esta información ha sido elaborada con datos facilitados por las Jefaturas Provinciales de Tráfico de Huesca, Zaragoza y Navarra.

Accidentes con víctimas en 1991

|             | Carretera | N.º Acc. | N.º Muertos | N.º Heridos |
|-------------|-----------|----------|-------------|-------------|
| C. Aragonés | N-330     | 21       | 7           | 21          |
|             | N-240     | 26       | 5           | 61          |
|             | N-121     | 6        | 2           | 5           |
|             | NA-127    | 2        | 0           | 3           |
|             | NA-5000   | 1        | 0           | 2           |
| C. Navarro  | NA-6010   | 3        | 1           | 11          |
|             | N-135     | 18       | 4           | 28          |
|             | N-111     | 42       | 10          | 77          |
| TOTAL       |           | 119      | 29          | 208         |

Puntos conflictivos

LOS ACHAQUES

|             | Carretera | P.K.   |                             |
|-------------|-----------|--------|-----------------------------|
| C. Aragonés | N-330     | 675:   | Puerto de Somport           |
|             | N-330     | 668,2: | Travesía de Canfranc        |
|             | N-330     | 646:   | Travesía de Jaca            |
|             | N-240     | 337:   | Dos túneles                 |
|             | N-240     | 36:    | Puerto de Loyti             |
| C. Navarro  | N-135     | 49:    | Puerto de Ibañeta           |
|             | N-135     | 36:    | Puerto de Mezquíriz         |
|             | N-111     | 10,3:  | Puerto del Perdón           |
|             | N-111     | 21,9:  | Travesía de Puente La Reina |



Cómo estarán las carreteras principales

| CARRETERA  | POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS   | OBSERVACIONES  |
|--|--|--|
| A-2<br>(Zaragoza-Vendrell)<br>(Barcelona-Papiol) | Zaragoza-Altajarín (Z)<br>Peaje El Vendrell (T)<br>Tramo San Felú-EI Papiol (B)<br>Acceso cinturón litoral (B)<br>Enlace de Cuatro Caminos (B)<br>Enlace de El Papiol (B)  | Obras.<br>Punto conflictivo.<br>Obras.<br>Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo.                                   |
| A-6<br>(Las Rozas-Adanero)                       | Peaje de San Rafael (SG)   | Punto conflictivo.   |
| A-7<br>(La Junquera-Alicante)                    | Tramo Massanel-Cardedeu (B)<br>Peaje Martorell (B)<br>Tramo Martorell-Gelida-Vilatorrada (B)<br>Peaje Comarruga (T)<br>Peaje Tarragona (T)<br>Peaje L'Hospitalet del Infante (T)<br>Accesos a Valencia (by-pass) (V) | Obras.<br>Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo. |

| CARRETERA                       | POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS   | OBSERVACIONES  |
|---------------------------------|--|--|
| A-66<br>(León-Gijón/<br>Avilés) | Las Segadas (Alto Caleyó) (O)<br>Tramo Paredes-Oviedo (O)<br>Accesos a Oviedo (O)<br>El Cueto (O)  | Obras.<br>Obras.<br>Punto conflictivo.<br>Obras.   |
| N-I<br>(Madrid-Irún)            | Enlace de Algete (M)<br>Alsasua (acceso a Pamplona) (NA)   | Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo.   |
| N-II<br>(Madrid-La Junquera)    | Acceso Torrejón de Ardoz (M)<br>Cervera (L)<br>Travesías Igualada y Martorell (B)<br>Travesías Masnou y Mataró (B)<br>Travesías Arenys de Mar y Calella (B)<br>Sils (GI) | Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo.<br>Punto conflictivo.<br>Obras. |
| N-III<br>(Madrid-Valencia)      | Tramo Arganda del Rey-Perales de Tajuña (M)<br>Motilla del Palancar (CU)   | Obras.<br>Punto conflictivo.   |



# SEMANA SANTA '93



| CARRERA  | POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS                                   | OBSERVACIONES                 |
|--|--|-------------------------------|
|  | Minglanilla (CU)   | Obras.                        |
|  | Tramo Chiva-Requena (V)  | Obras y punto conflictivo.    |
| <b>N-IV</b><br>(Madrid-Cádiz)                        | Variante Aranjuez (M)  | Punto conflictivo.            |
|  | Ocaña (TO)   | Punto conflictivo.            |
|  | Travesía de Los Palacios (SE)                                  | Punto conflictivo.            |
|  | Travesía Puerto de Santa María (CA)                            | Punto conflictivo.            |
|  | Travesía Puerto Real (CA)                                      | Punto conflictivo.            |
|  | Tramo Tres Caminos-San Fernando (CA)                           | Punto conflictivo.            |
| <b>N-V</b><br>(Madrid-Badajoz)                       | Cuatro Vientos (p.k. 10) (M)                                   | Obras con desvío provisional. |
|  | Navalcarnero (M)   | Punto conflictivo.            |
|  | Variante Navalmorales de la Mata (CC)                          | Obras.                        |
|  | Tramo Jaraijejo-Trujillo (CC)                                  | Obras.                        |
|  | Travesía Badajoz (BA)  | Punto conflictivo.            |
| <b>N-VI</b><br>(Madrid-La Coruña)                    | Tramo Madrid-Las Rozas (M)                                     | Obras.                        |
|  | Las Rozas (M)  | Punto conflictivo.            |
|  | Acceso a Benavente (ZA)  | Punto conflictivo.            |
|  | Tramo Villafraanca del Bierzo a límite provincia con Lugo (LE) | Obras.                        |
| <b>N-110</b><br>(Soria-Plasencia)                    | Travesía Avila (Puente Adaja) (AV)                             | Punto conflictivo.            |
|  | Tramo Villatoro a Barco de Avila (AV)                          | Obras.                        |
| <b>N-111</b><br>(Medinaceli-Pamplona)                | Variante de Logroño (LO)                                       | Obras y punto conflictivo.    |
| <b>N-120</b><br>(Logroño-Vigo)                       | Accesos a Logroño (LO)   | Punto conflictivo.            |
|  | Travesía de Santo Domingo de la Calzada (LO)                   | Punto conflictivo.            |
|  | Gordaliza del Pino (LE)  | Obras.                        |
|  | Circunvalación de León (LE)                                    | Obras.                        |
|  | Hospital de Orbigo (LE)  | Obras.                        |
|  | Requejo a límite provincia con Orense (LE)                     | Obras.                        |
|  | Tramo Montforte a Peares (LU)                                  | Obras.                        |
|  | Travesía El Pino-Quintela (OR)                                 | Punto conflictivo.            |
|  | Travesía de Quines y Melón (OR)                                | Punto conflictivo.            |
|  | Travesía de Porriño (PO)                                       | Punto conflictivo.            |
|  | Tramo Porriño-Peteelos (PO)                                    | Obras.                        |
| <b>N-122</b><br>(Zaragoza-Portugal, por Zamora)      | Acceso a Soria (SO)  | Punto conflictivo.            |
|  | Travesía de Valladolid (VA)                                    | Punto conflictivo.            |
|  | Tramo Muelas del Pan-Ricobayo (ZA)                             | Obras.                        |
|  | Tramo Alcañices-Frontera Portugal (ZA)                         | Obras.                        |
| <b>N-130</b><br>(San Sebastián-Pamplona)             | Tramo Irurzún-Alto de Aziproz (NA)                             | Obras.                        |
| <b>N-145</b><br>(Seo de Urgel-Andorra)               | La Seu d'Urgell (L)  | Punto conflictivo.            |
| <b>N-211</b><br>(Guadalajara-Lérida)                 | Tramo Montalbán-Alcorisa (TE)                                  | Obras.                        |
|  | Travesía de Alcorisa (TE)                                      | Punto conflictivo.            |
|  | Travesía de Calanda (TE)                                       | Punto conflictivo.            |
| <b>N-230</b><br>(Tortosa-Francia, por Valle de Arán) | Tramo Lérida-Alfarrás (L)                                      | Obras.                        |
|  | Límite de provincia con Lérida a Benabarre (HU)                | Obras.                        |
| <b>N-232</b><br>(Vinaroz-Santander)                  | Travesías de Alcañiz e Hijar (TE)                              | Punto conflictivo.            |
|  | Acceso a Zaragoza (Z)  | Obras.                        |



| CARRERA   | POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS                        | OBSERVACIONES        |
|---|---|----------------------|
|   | Tramo Zaragoza-Figueruelas (Z)                      | Obras.               |
|   | Acceso a Logroño (LO)                               | Punto conflictivo.   |
|   | Tramo Cornudilla-Oña (BU)                           | Obras.               |
| <b>N-234</b><br>(Sagunto-Burgos)                        | Travesías de Gilet y Estivella (V)                  | Punto conflictivo.   |
|   | Travesía de Torres-Torres (V)                       | Punto conflictivo.   |
|   | Tramo Sarrión-Puebla Valverde (TE)                  | Obras.               |
|   | Tramo Teruel-Monreal del Campo (TE)                 | Obras.               |
|   | Tramo Daroca-Límite provincia con Soria (Z)         | Obras.               |
|   | Tramo límite provincia de Soria-Salas Infantés (BU) | Obras.               |
| <b>N-240</b><br>(Tarragona-San Sebastián)               | Travesías de Valls y Montblanch (T)                 | Punto conflictivo.   |
|   | Tramo Monzón-Barbastro (HU)                         | Obras.               |
|   | Tramo Iruzún-Lacunza (NA)                           | Obras.               |
| <b>N-260</b><br>Eje pirenaico (fron. franc.-Sabiñánigo) | Tramo Gerri de la Sal-Sort (L)                      | Obras.               |
|   | Accesos a La Seu d'Urgell (L)                       | Punto conflictivo.   |
| <b>N-301</b><br>(Ocaña-Cartagena)                       | Ocaña (TO)  | Punto conflictivo.   |
|   | Travesía Quintanar de la Orden (TO)                 | Punto conflictivo.   |
|   | Travesía de Mola del Cuervo (CU)                    | Punto conflictivo.   |
|   | El Pedernoso (CU)                                   | Obras.               |
|   | Travesía de Las Pedroneras (CU)                     | Punto conflictivo.   |
|   | La Roda (AB)  | Punto conflictivo.   |
|   | Travesía de Pozoñañada (AB)                         | Punto conflictivo.   |
|   | Travesía de Tobarra (AB)                            | Punto conflictivo.   |
|   | Travesía de Molina de Segura (MU)                   | Punto conflictivo.   |
|   | Accesos a Murcia (MU)                               | Punto conflictivo.   |
|   | Enlace a San Javier (MU)                            | Punto conflictivo.   |
| <b>N-321</b><br>(Ubeda-Málaga)                          | Tramo Mancha Real-Jaén (J)                          | Obras.               |
|   | Torredonjimeno (J)                                  | Obras.               |
|   | Martos (J)  | Obras.               |
| <b>N-322</b><br>(Córdoba-Valencia)                      | Acceso a Albacete (AB)                              | Punto conflictivo.   |
| <b>N-323</b><br>(Bailén-Motril)                         | Bailén (J)  | Punto conflictivo.   |
|   | Acceso a Jaén (J)                                   | Punto conflictivo.   |
|   | Vélez de Benaudalla (GR)                            | Punto conflictivo.   |
|   | Motril (GR)   | Punto conflictivo.   |
| <b>N-324</b><br>(Córdoba-Almería)                       | Cambil (J)  | Obras.               |
| <b>N-330</b><br>(Alicante-Francia, por Zaragoza)        | Cadrete (Z)   | Obras.               |
|   | Zuera (Z)   | Punto conflictivo.   |
| <b>N-331</b><br>(Córdoba-Málaga)                        | Tramo Cuesta del Espino-Lucena (CO)                 | Obras.               |
|   | Travesía de Fernán Núñez (CO)                       | Punto conflictivo.   |
|   | Travesía Aguilar de la Frontera (CO)                | Punto conflictivo.   |
|   | Travesía Encinas Reales (CO)                        | Punto conflictivo.   |
|   | Benamejí (CO)                                       | Obras.               |
| <b>N-332</b><br>(Cartagena-Valencia)                    | Travesías de Cartagena y La Unión (MU)              | Puntos conflictivos. |
|   | Travesía de El Algar (MU)                           | Punto conflictivo.   |
|   | Variante de La Unión y El Algar (MU)                | Obras.               |
|   | Travesías Los Alcázares y San Javier (MU)           | Puntos conflictivos. |
|   | Travesía San Pedro del Pinatar (MU)                 | Punto conflictivo.   |
|   | Travesías de La Marina y El Allet (A)               | Puntos conflictivos. |
|   | Travesías Villajoyosa y Altea (A)                   | Puntos conflictivos. |



| CARRERA                             | POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS                       | OBSERVACIONES        |
|-------------------------------------|--|----------------------|
|                                     | Travesías de Gandía y Oliva (V)                    | Puntos conflictivos. |
|                                     | Travesías Sueca y Sollana (V)                      | Puntos conflictivos. |
|                                     | Silla (acceso a N-340) (V)                         | Punto conflictivo.   |
| <b>N-333</b><br>(Ecija-Utrera-N-IV) | Tramo Marchena-Utrera (SE)                         | Obras.               |
| <b>N-340</b><br>(Cádiz-Barcelona)   | Travesías de Marbella y Torre del Mar (MA)         | Puntos conflictivos. |
|                                     | Acceso a Motril (GR)                               | Punto conflictivo.   |
|                                     | Travesías de Torrenueva y Castell de Ferro (GR)    | Puntos conflictivos. |
|                                     | Travesía de Agudulce (AL)                          | Punto conflictivo.   |
|                                     | Acceso a Almería (AL)                              | Obras.               |
|                                     | Travesía de Puerto Lumbreras, La Hoya y Lorca (MU) | Puntos conflictivos. |
|                                     | Accesos a Lorca (MU)                               | Obras.               |
|                                     | Travesía de Totana (MU)                            | Punto conflictivo.   |
|                                     | Variante de Totana (MU)                            | Obras.               |
|                                     | Puerto de Carcer (V)                               | Punto conflictivo.   |
|                                     | Accesos a Silla (V)                                | Obras.               |
|                                     | Travesía de Sagunto (V)                            | Punto conflictivo.   |
|                                     | Travesías de Nules y Castellón (CS)                | Puntos conflictivos. |
|                                     | Travesías de Benicarló y Vinaroz (CS)              | Puntos conflictivos. |
|                                     | Travesías de L'Aldea y Miami-Playa (T)             | Puntos conflictivos. |
|                                     | Travesías de Cambrils y Vilaseca (T)               | Puntos conflictivos. |
|                                     | Comarruga (T)                                      | Obras.               |
|                                     | Tramo Tarragona-L'Arboc (T)                        | Punto conflictivo.   |

| CARRERA   | POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS                             | OBSERVACIONES        |
|---|--|----------------------|
|   | Travesías de Santa Margarida y Vilafranca (B)            | Puntos conflictivos. |
|   | Travesías de Cervelló y Vallirana (B)                    | Puntos conflictivos. |
| <b>N-342 (A-92)</b><br>(Jerez-Cartagena)        | Travesía de Baza (GR)                                    | Punto conflictivo.   |
|   | Travesía de Puerto Lumbreras (MU)                        | Punto conflictivo.   |
| <b>N-344</b><br>(Almería-Valencia, por Yecla)   | Accesos a Javalí (MU)                                    | Obras.               |
|   | Travesía de Jumilla (MU)                                 | Punto conflictivo.   |
|   | Travesía de Caudete (AB)                                 | Punto conflictivo.   |
| <b>N-403</b><br>(Toledo-Adanero)                | Puente Gaznata-Presa del Burguillo (AV)                  | Obras.               |
| <b>N-420</b><br>(Córdoba-Tarragona, por Cuenca) | Tramo Cardena-límite provincia con Ciudad Real (CO)      | Obras.               |
|   | Tramo límite provincia con Córdoba-Valle de Alcudia (CR) | Obras.               |
|   | Mola del Cuervo (CU)                                     | Obras.               |
|   | Tramo límite provincia con Teruel a Mora de Ebro (T)     | Obras.               |
|   | Acceso a Reus (T)  | Punto conflictivo.   |
| <b>N-431</b><br>(Sevilla-Portugal por Huelva)   | Travesía de Cartaya (H)                                  | Punto conflictivo.   |
| <b>N-432</b><br>(Badajoz-Granada)               | Variante de Fuente Obejuna (CO)                          | Obras.               |
|   | Tramo Fuente Obejuna-Peñarroya (CO)                      | Obras.               |
|   | Tramo Peñarroya-Belmez (CO)                              | Obras.               |
|   | Acceso a Córdoba (CO)                                    | Punto conflictivo.   |
|   | Tramo Córdoba-Castro del Río (CO)                        | Obras.               |

| CARRERA   | POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS                             | OBSERVACIONES              |
|---|--|----------------------------|
| <b>N-435</b><br>(Badajoz-Zafra-Huelva)            | Tramo La Albuera-Jerez de los Caballeros (BA)            | Obras.                     |
| <b>N-502</b><br>(Ávila-Córdoba)                   | Tramo Castilblanco-Herrera del Duque (BA)                | Obras.                     |
| <b>N-525</b><br>(Zamora-Santiago)                 | Travesías de Verín y Xinzo (OR)                          | Puntos conflictivos.       |
|   | Alto de Taboadela (OR)                                   | Punto conflictivo.         |
|   | Tramo Orense límite provincia con Pontevedra (OR)        | Obras.                     |
| <b>N-536</b><br>(León-Orense)                     | Tramo Villalibre a límite provincia con Orense (LE)      | Obras.                     |
| <b>N-540</b><br>(Lugo-Portugal, por Orense)       | Tramo Porto a Meira (LU)                                 | Obras.                     |
| <b>N-550</b><br>(La Coruña-Tuy)                   | Travesía de Padrón (C)                                   | Punto conflictivo.         |
|   | Tramo Porríño-Tuy (PO)                                   | Obras y punto conflictivo. |
| <b>N-601</b><br>(Madrid-León, por Valladolid)     | Tramo Medina de Rioseco a límite provincia con León (VA) | Obras.                     |
| <b>N-603</b><br>(Madrid-Segovia)                  | San Rafael (acceso a A-6) (SG)                           | Punto conflictivo.         |
| <b>N-621</b><br>(Santander-León)                  | Tramo Panes-Unquera                                      | Obras.                     |
| <b>N-625</b><br>(León-Santander, por Cangas Onís) | Tramo Sahechores de Rueda a Cisterna (LE)                | Obras.                     |
| <b>N-630</b><br>(Gijón-Sevilla)                   | Tramo Las Segadas-Mieres-Campomanes (O)                  | Obras y punto conflictivo. |
|   | Tramo La Robla-Venta la Tuerta (LE)                      | Obras.                     |
|   | Villamañán (LE)  | Obras.                     |
|   | Tramo Zamora-Montamarta (ZA)                             | Obras.                     |
|   | Tramo Salamanca-Guijuelo (SA)                            | Obras.                     |
|   | Travesía de Plasencia (CC)                               | Punto conflictivo.         |
|   | Travesía de Cáceres (CC)                                 | Punto conflictivo.         |
|   | Travesías de Mérida y Almendralejo (BA)                  | Puntos conflictivos.       |
|   | Puebla de Sancho Pérez (intersección N-432)              | Punto conflictivo.         |
|   | Travesía de Las Pajanosas (SE)                           | Punto conflictivo.         |
| <b>N-632</b><br>(Ribadesella-Luarca)              | Tramo Dueñas-Novellana (O)                               | Obras.                     |
|   | Solo del Barco (O)                                       | Punto conflictivo.         |
| <b>N-634</b><br>(S. Sebastián-Santiago)           | Tramo Islares-Cárdigo-Curiezo (S)                        | Obras.                     |
|   | Puente de Trelo (S)                                      | Punto conflictivo.         |
|   | Tramo Trelo-Hoznayo (S)                                  | Obras.                     |
|   | Sarón (S)  | Obras.                     |
|   | Tramo Torrelavega-Treceño (S)                            | Obras.                     |
|   | Puente de San Miguel (S)                                 | Punto conflictivo.         |
|   | Tramo Pesués-Táganos (S)                                 | Obras.                     |
|   | Acceso a Oviedo (O)                                      | Punto conflictivo.         |
|   | Cerdeño (O)  | Obras.                     |
| <b>N-635</b><br>(Santander-Solares)               | San Salvador (S)   | Punto conflictivo.         |
|   | Tramo Astillero-Heras (S)                                | Obras.                     |
| <b>N-640</b><br>(Vegadeo-Villagarcía Arosa)       | Tramo Porto-Meira (LU)                                   | Obras.                     |



| CARRERA                    | POSIBLES PUNTOS CONFLICTIVOS                               | OBSERVACIONES                |
|----------------------------|--|------------------------------|
| N-651 (Belanzos-El Ferrol) | Puentedeume (C)  | Punto conflictivo.           |
| C-102                      | Tramo Jaray-Olvega (SO)                                    | Obras.                       |
| C-152                      | Tramo Amer-Les Planes (GI)                                 | Obras.                       |
|                            | Tramo Les Planes-Coill d'en Bas (GI)                       | Obras.                       |
| C-224                      | Allura (CS)  | Obras.                       |
| C-230                      | Tramo Vinallop-Tortosa (T)                                 | Obras.                       |
| C-232                      | Tramo Lucena-Catillo Villamalefa (CS)                      | Obras.                       |
| C-238                      | Tramo Puebla Tornesa-San Mateo (CS)                        | Obras.                       |
| C-246                      | Costas de Garraf (B)                                       | Punto conflictivo.           |
|                            | Tramo límite provincia con Barcelona a El Vendrell (T)     | Punto conflictivo.           |
| C-250                      | Santa Cristina d'Aro (GI)                                  | Punto conflictivo.           |
| C-253                      | Vidres (GI)  | Punto conflictivo.           |
| C-302                      | Tramo Tembleque-Corral de Almaguer (TO)                    | Obras.                       |
| C-323                      | Tramo límite provincia con Granada a Oluz del Río (AL)     | Obras.                       |
| C-400                      | Tramo Madridejos a Camuñas (TO)                            | Obras.                       |
| C-401                      | Tramo límite provincia con Toledo-Mérida (CC)              | Obras.                       |
| C-402                      | Tramo Mora-Tembleque (TO)                                  | Obras.                       |
| C-500                      | Tramo Hoyos del Espino-Venta Rasquilla (AV)                | Obras.                       |
| C-501                      | Tramo Villaviciosa Odón-Brunete (M)                        | Punto conflictivo.           |
|                            | Travesía Santa María del Tiétar (AV)                       | Punto conflictivo.           |
| C-502                      | Tramo Cebolla a El Capiro (TO)                             | Obras.                       |
| C-503                      | Acceso a Talavera (TO)                                     | Obras.                       |
| C-512                      | Tramo Pinofranqueado a límite provincia con Salamanca (CC) | Obras.                       |
| C-520                      | Tramo Medellín (CC)  | Obras.                       |
| C-523                      | Tramo Arroyo de la Luz a Navas del Madroño (CC)            | Obras.                       |
| C-531                      | Tramo Alto Furiolo-Celanova (OR)                           | Obras.                       |
| C-533                      | Tramo Cambela-Freixido (OR)                                | Obras.                       |
| C-536                      | Tramo Orense-La Derrasa (OR)                               | Obras.                       |
| C-540                      | Tramo Mellid-Corredoiras (C)                               | Obras.                       |
| C-550                      | Tramo Ezaro-Cée (C)  | Obras.                       |
| C-605                      | Tramo Arévalo-Madrigal (AV)                                | Obras.                       |
| C-613                      | Tramo Villaumbrales-Becerril (P)                           | Obras.                       |
| C-621                      | Tramo Sta. M.ª del Páramo a Hospital de Orbigo (LE)        | Obras.                       |
| C-622                      | La Bañeza (LE)   | Obras.                       |
| C-623                      | Tramo León-La Magdalena (LE)                               | Obras.                       |
|                            | Tramo Piedrafita de Babia a Rioscuro (LE)                  | Obras.                       |
| C-625                      | Tramo Carrejo-Puente La Meca (S)                           | Obras.                       |
| A-138                      | Tramo Ainsa a frontera francesa (HU)                       | Obras con cortes de calzada. |
| H-612                      | Travesías de Bollullos del Condado y Almonte (H)           | Puntos conflictivos.         |

# Medidas especiales

## MADRID

### DIAS Y HORAS PUNTA

En las carreteras: A-6, N-I, N-II, N-III, N-IV, N-V, N-VI, N-401, M-501 Y M-607.

Miércoles 7 de abril: de 15,00 a 23,00 horas.

Jueves 8 de abril: de 8,00 a 15,00 horas.

Viernes 9 de abril: de 8,00 a 15,00 horas.

Domingo 11 de abril: de 9,00 a 23,00 horas.

Lunes 12 de abril: de 9,00 a 23,00 horas.

### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

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

con destino a Brunete y San Martín de Valdeiglesias se les desaconseja la utilización de la carretera M-501, recomendándose que circulen por la MP-5111 hasta Boadilla del Monte y M-511 para salir a C-501 en Brunete.

• Los vehículos que en el regreso a Madrid lo hagan por la carretera N-V (Madrid-Badajoz), se les recomienda utilicen los siguientes itinerarios alternativos para evitar posibles retenciones en el tramo Navalcarnero-Alcorcón.

a) Partiendo de la carretera N-V, en Talavera de la Reina, dirección C-502 por La Puebla de Montalbán hasta Toledo, para tomar la carretera N-401 (Madrid-Toledo) con dirección Madrid.

b) De N-V en Maqueda por N-403 a Bargas y Ollas del Rey, para tomar la carretera N-401 (Madrid-Toledo) con dirección Madrid.

### MEDIDAS DE ORDENACION DEL TRAFICO

- Carretera N-I (Madrid-Irún), en el regreso se instalarán medidas de

ordenación del tráfico mediante conos, en el enlace de Algete, para facilitar la incorporación y evitar embudos de los vehículos procedentes de la carretera M-100.

• Carretera N-II (Madrid-La Junquera), se instalarán en el regreso medidas de ordenación mediante conos del p.k. 25 al p.k. 20, para facilitar la incorporación y evitar embudos de los vehículos procedentes de Torrejón-Ajalvir.

• Carretera N-III (Madrid-Valencia).

De salida se podrá habilitar un segundo carril de circulación mediante conos desde el final de la autovía hasta Arganda (p.k. 25,800), y en caso necesario, desde este punto hasta Perales de Tajuña (p.k. 40) por el arcén debidamente señalado para ello, quedando expresamente prohibida la circulación por el arcén en cualquier otro tramo de esta carretera. De entrada, y en caso necesario, se podrá habilitar el arcén debidamente señalado para ello entre los p.k. 25,900 al 21,250, o bien desde el p.k. 40 hasta el p.k. 21,2, quedando expresamente prohibida la circulación por el arcén en cualquier otro tramo de esta carretera.

Estas medidas podrán modificarse si se produjera la apertura de una calzada de la autovía.

• Carretera N-IV (Madrid-Cádiz).

De salida, se anulará el carril de vehículos lentos, mediante instalación de conos, en el p.k. 52 (Casilla de la Dolores), para facilitar la fluidez de vehículos en dicho tramo de carretera.

En la entrada se instalarán medidas de ordenación del tráfico, consistentes en facilitar, mediante conos, la incorporación de la carretera N-301 (Ocaña-Cartagena) a la carretera N-IV en Ocaña (p.k. 62).

• Carretera N-V (Madrid-Badajoz).

En el regreso, todos los accesos a N-V comprendidos entre Móstoles y Alcorcón, y si la demanda de tráfico lo aconseja, podrán cerrarse, canalizando todo el tráfico de dichos accesos hacia la carretera M-501 y de ésta hacia Madrid.

• Carretera N-VI (Madrid-La Coruña).

Cuando la demanda de tráfico lo aconseje se podrán adoptar las siguientes medidas, si el estado de las obras de ampliación de la carretera lo permiten.

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

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

— Para evitar en lo posible el que se produzcan retenciones de tráfico, está previsto el funcionamiento de todas las cabinas de peaje en la autopista A-6 (Villalba-Adanero).

Entrada: — En la Operación Retorno podrá habilitarse un carril adicional mediante conos, que, iniciándose en Torrelozanes (p.k. 30,200) o Las Rozas (p.k. 20,400), conducirá directamente hasta Puerta de Hierro, sin posibilidad de salidas intermedias.

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

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

En la entrada se instalarán medidas de ordenación del tráfico, consistentes en facilitar, mediante conos, la incorporación de la carretera N-301 (Ocaña-Cartagena) a la carretera N-IV en Ocaña (p.k. 62).

• Carretera N-V (Madrid-Badajoz).

En el regreso, todos los accesos a N-V comprendidos entre Móstoles y Alcorcón, y si la demanda de tráfico lo aconseja, podrán cerrarse, canalizando todo el tráfico de dichos accesos hacia la carretera M-501 y de ésta hacia Madrid.

• Carretera N-VI (Madrid-La Coruña).

Cuando la demanda de tráfico lo aconseje se podrán adoptar las siguientes medidas, si el estado de las obras de ampliación de la carretera lo permiten.

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

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

— Para evitar en lo posible el que se produzcan retenciones de tráfico, está previsto el funcionamiento de todas las cabinas de peaje en la autopista A-6 (Villalba-Adanero).

Entrada: — En la Operación Retorno podrá habilitarse un carril adicional mediante conos, que, iniciándose en Torrelozanes (p.k. 30,200) o Las Rozas (p.k. 20,400), conducirá directamente hasta Puerta de Hierro, sin posibilidad de salidas intermedias.

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

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

• Carretera N-VI (Madrid-La Coruña).

Cuando la demanda de tráfico lo aconseje se podrán adoptar las siguientes medidas, si el estado de las obras de ampliación de la carretera lo permiten.

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

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

— Para evitar en lo posible el que se produzcan retenciones de tráfico, está previsto el funcionamiento de todas las cabinas de peaje en la autopista A-6 (Villalba-Adanero).

Entrada: — En la Operación Retorno podrá habilitarse un carril adicional mediante conos, que, iniciándose en Torrelozanes (p.k. 30,200) o Las Rozas (p.k. 20,400), conducirá directamente hasta Puerta de Hierro, sin posibilidad de salidas intermedias.

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

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

• Carretera N-VI (Madrid-La Coruña).

Cuando la demanda de tráfico lo aconseje se podrán adoptar las siguientes medidas, si el estado de las obras de ampliación de la carretera lo permiten.

## Consejos para el viaje

La playa suele ser uno de los destinos preferidos cuando se trata de pasar las vacaciones de Semana Santa. Sin embargo, hay que contar con la climatología, que puede mostrarse adversa y «chafarnos» el viaje. Debemos prepararnos para posibles lluvias y fríos o, cuando menos, para el viento.

• Compruebe la presión de los neumáticos, de acuerdo a la carga y vía que vaya a usar, siguiendo las recomendaciones de fábrica.

• Mire la profundidad del dibujo de sus ruedas. En caso de lluvia, son elementos fundamentales.

• Lleve algo de ropa de abrigo para el viaje.

• Compruebe las escobillas del limpiaparabrisas.

• Abróchense todos los cinturones antes de arrancar. Y, si se trata de una motocicleta, nunca olvide el casco.

• Sea paciente ante las posibles retenciones que se produzcan en la entrada o salida de grandes ciudades, así como en las travesías que encuentre. Mantenga la distancia de seguridad, y en caravana no adelante: es peligroso y, por ello, está prohibido.

• En las travesías tenga especial cuidado con niños y peatones: ellos también están, como usted, de vacaciones. Mantenga la velocidad indicada o la que las circunstancias aconsejen.

• «Marzo ventoso y abril lluvioso...». Ya lo dice el refrán, así que prepárense para cualquier circunstancia.

• Circule siempre por su derecha y lo más cerca del borde derecho que pueda, incluso en autopista o autovía.

• Mantenga siempre una velocidad adecuada a la vía por la que circule, a las características de su vehículo, al estado de la circulación y a la climatología.

### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Zona Costa Brava: Itinerario recomendado: A-7. Itinerario alternativo: N-II.
- Zona Costa Dorada: Itinerario recomendado: GE-600 y C-251.

• Zona Sitges, Vilanova i La Geltrú, Cubelles: Itinerario recomendado: C-246 y A-16.

• Itinerario del tráfico Tarragona-Gerona-Francia: A-7 por tercer cinturón (El Papiol-Mollet del Vallès) sin necesidad de entrar en Barcelona ciudad.

### MEDIDAS DE ORDENACION DEL TRAFICO

#### SALIDA

• Carretera N-II (norte): Se colocarán conos en el tramo comprendido entre Montgat y Calella para conseguir carriles permanentes el jueves día 8 por la tarde, viernes día 9, sábado día 10 y domingo día 11.

• C-246: Un carril adicional hasta el p.k. 19,00, los días viernes y domingo.

• A-2/A-7: Un carril adicional de Barcelona a Martorell el jueves día 8 por la tarde, y viernes y domingo por la mañana.

Estarán dispuestos los medios necesarios para dar continuidad al



carril procedente del cinturón del litoral en su entronque con la A-2.

- A-17: Estarán dispuestos los medios que permitan establecer un carril adicional entre la Meridiana y la Fábrica de Cemento el jueves día 8 por la tarde y el viernes día 9 y el domingo día 11 por la mañana.

- N-II (sur): Se colocarán conos entre Quatre Camins y Martorell para conseguir dos carriles permanentes el jueves día 8 por la tarde y el viernes día 9 por la mañana.
- N-340: Se colocarán conos para conseguir dos carriles de circulación entre Quatre Camins y el cruce de Corbera el jueves día 8 por la tarde, viernes día 9, sábado día 10 y domingo día 11.

**RETORNO**

- A-2/A-7: Se dispondrá un carril entre Martorell y Molins de Rei y dos entre Molins de Rei y Barcelona, el domingo día 11 y el lunes día 12 de abril.

- A-17: Se establecerá un carril adicional desde la Fábrica de Cemento y la Meridiana el domingo día 11 y el lunes día 12 de abril.
- N-II (norte): Conos para conseguir dos carriles permanentes entre Calella y Montgat el viernes día 9, domingo día 11 y el lunes día 12 de abril.

- N-II (sur): Conos entre Martorell y Quatre Camins para conseguir dos carriles permanentes el domingo día 11 y el lunes día 12 de abril.

- C-246: Se establecerá un carril adicional desde el p.k. 19,00, el sábado día 10, el domingo día 11 y el lunes día 12 de abril.

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

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

## VALENCIA

### DIAS Y HORAS PUNTA

En las carreteras: A-7/E-6, N-III, N-340, N-430, N-332 y N-234.

Miércoles 7 de abril: de 15,00 a 23,00 horas.

Jueves 8 de abril: de 8,00 a 22,00 horas.

Viernes 9 de abril: de 8,00 a 14,00 horas.

Domingo 11 de abril: de 15,00 a 23,00 horas.

Lunes 12 de abril: de 8,00 a 23,00 horas.

### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Itinerarios alternativos interprovinciales.
- Tráfico desde Valencia con destino a Andalucía Occidental:



Valencia, Almansa, Albacete, La Roda, N-301 hasta cruce Villarrobledo, Argamasilla de Alba, Manzanares, N-IV.

— Tráfico desde Valencia-Madrid: Valencia, Fuente la Higuera, Almansa, Albacete, La Roda, Honrubia, Madrid (para evitar las retenciones del tramo Chiva-Utiel).

— Tráfico desde Valencia con destino a Andalucía Oriental:

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

b) Valencia por N-332, N-340-S y N-430 hasta Fuente la Higuera, Caudete, Yecla, Jumilla, C-3314, Venta del Olivo, Calasparra, Caravaca, C-330, Cullar de Baza, N-342, Baza y Granada, Málaga.

• Itinerarios alternativos provinciales.

— N-III: Para evitar posibles retenciones en el retorno de Semana Santa se recomienda tomar, antes de llegar a la localidad de Utiel, la carretera VP-6223, enlazando con la V-622 hacia Tuejar y por la V-620 hasta la C-234, tomando el sentido Valencia.

— N-332 Travesías de Sueca, Sollana, Gandía y Oliva:

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

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

— N-234 Travesía de Torres-Torres:

Para evitar la travesía de Torres-Torres en sentido Valencia se recomienda tomar un kilómetro antes la carretera que conduce a

Serra y Náquera, siguiendo luego hacia Masamagrell, para tomar el By-Pass antes de llegar a esta última localidad.

• Itinerarios alternativos para vehículos pesados.

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

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

a) N-234 hasta el p.k. 24,400 (enlace con la C-225)-C-225 hasta Vall d'Uxo y N-225 hasta Nules y desde esta población a Castellón por la N-340.

b) N-234 hasta el p.k. 24,400-C-225 hasta Vall d'Uxo y desde Vall d'Uxo a Almenara en N-340 hasta Valencia.

### MEDIDAS DE ORDENACION DEL TRAFICO

En la carretera N-III, entre las localidades de Buñol y Chiva, se instalarán medidas de ordenación del tráfico mediante conos que aumenten la capacidad de la carretera en este tramo.

## CADIZ

### DIAS Y HORAS PUNTA

En las carreteras: A-4, N-IV, N-340 y N-342.

Miércoles 7 de abril: de 17,00 a 22,00 horas.

Jueves 8 de abril: de 10,00 a 13,00 horas y de 17,00 a 22,00 horas.

Viernes 9 de abril: de 10,00 a 13,00 horas y de 17,00 a 22,00 horas.

Sábado 10 de abril: de 10,00 a 13,00 horas y de 17,00 a 22,00 horas.

Domingo 11 de abril: de 10,00 a 13,00 horas y de 17,00 a 22,00 horas.

Lunes 12 de abril: de 10,00 a 13,00 horas y de 17,00 a 22,00 horas.

### ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Para el trayecto Sevilla-Campo de Gibraltar o a la inversa: Autopista A-4, abandonándola en la salida 5 para tomar la carretera C-440 (Jerez-Los Barrios).

- Para el trayecto Sevilla-Costa del Sol Occidental o a la inversa: Se recomienda la carretera C-339, San Pedro de Alcántara-Morón, si bien al llegar a la N-342 se debe tomar la CA-441 hacia Sevilla.

- Para el trayecto Sevilla-Cádiz y viceversa: Se recomienda la autopista A-4 para eludir la travesía de El Puerto de Santa María.

### MEDIDAS DE ORDENACION DEL TRAFICO

- Carretera N-IV: Se habilitará un carril adicional mediante conos entre el p.k. 672,200 al 675,00 (Tres Caminos-San Fernando), en las siguientes fechas y horas:

Miércoles 7: de 17,00 a 22,00 horas.

Jueves 8: de 10,00 a 14,00 horas.

Viernes 9: de 10,00 a 14,00 horas.

Domingo 11: de 10,00 a 14,00 horas y de 17,00 a 22,00 horas.

Esta información ha sido elaborada con los datos facilitados por las Jefaturas Provinciales de Tráfico y la Subdirección General de Seguridad Vial (DGT).

# Medicina de

# TRÁFICO

Dr. Juan Carlos GONZALEZ LUQUE

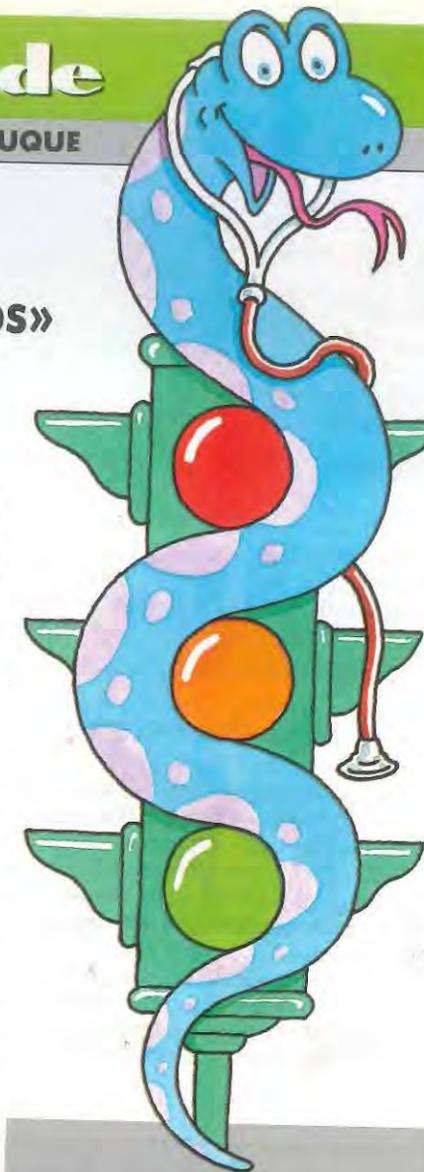
Dr. F. Javier ALVAREZ

## Seguridad vial y «Salud Para Todos»

EN mayo de 1977, la 30.ª Asamblea Mundial de la Salud adoptó una resolución en la que se decidió que la principal meta social de los gobiernos y de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en los próximos decenios debería consistir en alcanzar para todos los ciudadanos del mundo, en el año 2000, un grado de salud que les permitiera llevar una vida social y económicamente productiva. Esta es la estrategia conocida como «Salud Para Todos en el Año 2000».

En este contexto, en septiembre de 1984, el Comité Regional para Europa de la OMS adoptó 38 objetivos específicos dentro de esa estrategia. Los doce primeros son los «requisitos fundamentales para la salud», que fomentan la equidad, la mejora y prolongación de la vida y la disminución del índice de muertes por distintas causas. El objetivo 11 propugna la reducción de la accidentalidad: «De aquí al año 2000 debería lograrse una disminución, como mínimo, del 25 por 100 de las muertes por accidente en la Zona Europea»... «Este objetivo podría alcanzarse si, para el año 2000, ningún país tuviera un índice de mortalidad por accidentes de tráfico en carretera mayor de 20 por 100.000 habitantes».

Los objetivos de la estrategia «Salud Para Todos» han sido asumidos por nuestro país, siendo prioritaria la reducción de los accidentes de tráfico y de sus secuelas. Distintos gobiernos autónomos han elaborado planes de salud especialmente dirigidos a su ámbito de actuación. En ellos, obviamente, reducir el número de accidentes de tráfico es un objetivo importan-



## LA CONSULTA

Si usted tiene alguna duda, si quiere consultar algo a nuestros médicos, si quiere hacer alguna sugerencia con respecto a la medicina de tráfico, las urgencias médicas, etcétera, envíe una carta al doctor Juan Carlos González Luque, c/ Josefa Valcárcel, 28, 3.ª planta, 28027 Madrid. Especifique «Sección Medicina de Tráfico». Le contestaremos.

te. Sin embargo, es ésta una tarea ardua y un problema multidisciplinario que, además de afectar a los gobiernos, incumbe también a todos los ciudadanos, ya sean conductores o peatones.

En este ámbito multidisciplinario la medicina, como «ciencia encargada de prevenir y curar los daños y las enfermedades que afectan al ser humano», y, más específicamente, la «Medicina de Tráfico», mediante la evaluación y el mejoramiento del «factor humano» —principal factor involucrado en la accidentalidad— en la triple vertiente de prevenir, proteger y reparar los daños relacionados con el accidente de tráfico, tiene un papel insustituible en la seguridad vial.

En esta nueva sección se comentarán, desde la perspectiva médica y de modo conciso y práctico, aquellos temas que por su interés y por su actualidad ayuden a conseguir una conducción mejor y más segura.

Se irán abordando cuestiones tales como la utilización de medicamentos, la presencia de enfermedades, la utilización de sustancias estimulantes y drogas, las condiciones óptimas antes de emprender un viaje, el problema del sueño y la somnolencia al volante, las aptitudes precisas para poder obtener el permiso de conducción, los problemas anímicos a la hora de conducir o las posibilidades de prevenir las lesiones y secuelas en caso de accidentes de tráfico, entre otras.

Esta sección, en definitiva, pretende acercar el mundo de la medicina al lector, con el objetivo de conseguir una conducción más cómoda y segura, una disminución de las nefastas consecuencias de la accidentalidad y, en definitiva y de acuerdo con la OMS, contribuir a «lograr el máximo bienestar psíquico, físico y social» de cada uno de los ciudadanos de nuestro país.

**Si se encuentra con un accidente de tráfico no diga: «Lo mejor es no hacer nada». Si hubiera alguna víctima seguro que no diría lo mismo. Conozca lo que debe y lo que no debe hacer en caso de accidente**

## Neumáticos que pueden rodar pinchados

Un pinchazo en la rueda de nuestro vehículo puede hacernos perder el control del mismo, con el consiguiente riesgo de accidente. Esto no ocurre con un nuevo neumático que se ha empezado a comercializar en Estados Unidos y que puede rodar desinflado durante algún tiempo.

Consiste en un conjunto de neumático y llanta de seguridad, diseñados de tal forma que cuando se desinfla conserva su forma en los bordes, con lo cual permite proseguir la marcha. Este invento, desarrollado por Bridgestone, sólo es posible, de momento, incorporarlo a neumáticos de altas prestaciones. Además, el equipo incluye un «chivato», que avisa al conductor de la pérdida de aire, con lo cual se tiene constante información de la situación en que se encuentran las ruedas.



## Señalización peatonal

Curiosa señal situada en la localidad asturiana de Villaviciosa, que parece indicar a los peatones la dirección hacia Santander, que sólo dista 166 kilómetros de este punto. La fotografía nos la envía, desde Oviedo, José Luis López Fernández.

## El beso del peligro

En Italia acaba de entrar en vigor un nuevo Código de la Circulación que castiga con multa de 5.000 pesetas las efusiones amorosas de las parejas que, durante la conducción, den muestras de su amor mediante abrazos y besos. La justificación de esta prohibición estriba en que «constituyen una limitación de la libertad de movimientos del conductor e impiden la visibilidad del mismo».

En el mismo texto se establece legislación de cara a los peatones, sancionando con 5.000 pesetas a aquellos que impidan la libre circulación del resto; por ejemplo, si éstos se hallan en grupo situados junto a un semáforo e impiden que el resto cruce la calle por ese punto.

## Malos humos

Las aseguradoras británicas han elaborado un estudio, cuyos resultados demuestran un mayor índice de siniestros entre los conductores fumadores. Tales conclusiones han propiciado que estas compañías ofrezcan una reducción de hasta un 17 por 100 en la póliza a aquellos asegurados que se comprometan a no fumar mientras conducen; eso sí, ponen como condición que si rompen el compromiso paguen, con efectos retroactivos, aquella cantidad de dinero que se hubiesen ahorrado hasta el momento de cometer la infracción.

Los perjuicios del tabaco se muestran, por un lado, en la distracción que supone tener que coger la cajetilla, buscar el mechero y encender el cigarrillo, lo cual reduce las posibilidades de reaccionar a tiempo ante un imprevisto. Y por otro, en los efectos que puede producir la nicotina, como fatiga, somnolencia o dolor de cabeza, que unidos al cansancio del viaje o al estrés de un posible atasco suman puntos a favor del accidente.

## Buenos moteros

La marca automovilística Honda ha editado un manual sobre las Técnicas básicas de conducción en motocicleta, con el laudable propósito, reflejado en su introducción, de explicar lo que significa «llevar bien una moto», acción que, sucintamente, define así: «buen motociclista es aquella persona que disfruta al máximo y se arriesga al mínimo. Es aquel que sabe tomar decisiones correctas en el momento oportuno y que sabe cómo va a reaccionar su moto en determinadas circunstancias y por qué reacciona así». En sus 60 páginas compendia normas de conducción para



vehículos de dos ruedas, consejos prácticos y sobre seguridad, estadísticas de accidentalidad y parque automovilístico, así como la legislación que puede afectar a este tipo de conductores.

## Para combatir la presión automovilística

¿En cuántas ocasiones su automóvil ha sido motivo de malhumor? Los atascos, el precio de las reparaciones, la señalización de las carreteras, la obtención del permiso de conducir y un largo etcétera de cuestiones análogas son tratadas en un tono ágil y desenfadado en el libro de Oscar Pin, titulado «Manual del sufrido viajero», donde, además del automóvil, narra historias del avión y del tan vapuleado AVE. El autor caricaturiza situaciones cotidianas que acontecen en la conducción dando títulos rimados a cada capítulo, como por ejemplo: «El vendedor, poco a poco, logrará comerte el coco», «En el



taller no discutas, paga y prosigue tu ruta», o «Aparcar en hora punta es algo que descoyunta». Su lectura puede ser bastante apropiada en esos momentos que dejaríamos tirado el coche en cualquier esquina.



José Luis BALBIN

## Entre ondas

ASI comenzaban los años sesenta cuando recibí la primera sorpresa agradable de mi vida de conductor. Después de viajar prácticamente un día y una noche, turnándome al volante y al sueño con un amigo, aún no había amanecido una jornada de fría primavera cuando embocamos la encrucijada fronteriza de Aachen (Aquisgrán, la vieja capital de Carlomagno, para los españoles). Aún me dura el recuerdo que dio pie a una de mis primeras series periodísticas en el desaparecido diario «Pueblo».

A la joven generación de hoy puede parecer increíble, pero, hasta entonces, en aquel largo viaje desde Madrid, no había visto una sola autopista ni autovía y muy rara vez, en zonas de gran aglomeración, accesos de doble vía: ni en España, ni en Francia, ni en ningún otro sitio..., aunque las había ya en Italia, en Austria, en Holanda... y, por supuesto, en Estados Unidos. No es de extrañar, pues, que quedase poco menos que estupefacto cuando emergí de la niebla e interminables kilómetros de curvas, adoquinados y firmes en mal estado, apareciendo ante los faros del auto una encrucijada rebosante de luz, de señalización grande, clara e iluminada, que adelantaba todo tipo de información tramo a tramo: desde sobre la propia red de autopistas en las que intermitentemente volvía a brillar información de lo que uno habría de encontrarse más adelante, hasta las distancias kilométricas o las advertencias sobre nuevas salidas, bifurcaciones o encrucijadas con antelación suficiente y, ya cerca, a quinientos, trescientos, doscientos y cien metros de la salida en cuestión.

Hoy parece fácil —más o menos—, pero entonces no lo era. Y, sin embargo, yo llegaba con bastante retraso al futuro, porque la primera autopista alemana la había hecho Hitler entre Berlín y Colonia —con fines estratégicos, para más rápidamente mover sus medios en caso de conflicto—, y ya habían agujereado los italianos Apeninos y Alpes de este a oeste y de norte a sur, en una inversión que no por muy cara a ellos les pareció menos rentable.

Sobre las autopistas, sobre su concepto, sobre sus efectos secundarios, ya se escribía entonces mucho. Desde quienes rechazaban que circunvalasen las ciudades porque hundirían el comercio y el turismo de éstas (cuando en realidad acabaría ocurriendo todo lo contrario: a mayor facilidad de desplazamiento, más tráfico tanto turístico como comercial), hasta quienes las consideraban doblemente peligrosas por producir la somnolencia del conductor. En cualquier caso, también recuerdo que cuando viajó a Alemania para estudiarlas el ministro español Silva Muñoz; se empeñó en que los alemanes exageraban, y que en las españolas no harían falta vías de acceso y de salida que no se entrecruzasen entre sí y que hasta llegasen a discurrir paralelas largo trecho con el fin de evitar

accidentes. Yo sigo creyendo que en aquellos polvos comenzaron a formarse ciertos lodos: ahí están los datos de seguridad o inseguridad manifiestas.

No era esto, sin embargo, lo que trataba de subrayar. Que las autopistas produzcan seguridad y fluidez en el tráfico, a muchas más cosas se debe.

Fundamentalmente, al «conjunto» de infraestructuras y servicios. Por ejemplo, el hecho de que se pueda viajar desde Copenhague hasta Nápoles casi sin un semáforo, con numerosas áreas de reposo bien servidas, con restaurantes y hoteles, a veces incluso de categoría. El riesgo de la somnolencia queda sobradamente compensado por la menor peligrosidad en los trazados —en los buenos trazados, por supuesto, donde no caben las curvas cerradas— y por la manera mucho más descansada de conducir.

Uno de esos servicios es el que yo más añoro en los países donde no dispongo de él. Es el especial sistema de información de tráfico para las radio de los vehículos. En realidad, ya no hay vehículo decente que no disponga de autorradio con modalidad de «tráfico» que corta cualquier programa para tener al conductor informado del accidente que se ha producido treinta kilómetros más adelante del punto por donde uno circula, del hielo que se ha formado en el tramo siguiente o de los atascos en tal otra encrucijada, con indicación de los más convenientes recorridos alterantivos. Es un servicio que produce seguridad, agrado, distensión y evita, al mismo tiempo, la monotonía de los largos trayectos. Supongo que además es rentable. Como el cerdo, no tiene desperdicio.

ALFREDO  
LANDA

# «En España se peca de imprudentes al volante»

Desde el rodaje de aquel «Atraco a las 3», en 1962, hasta su última película, «La marrana», la trayectoria de este «monstruo» de la interpretación ha estado impregnada de éxitos y triunfos que le han encasillado entre los personajes públicos más queridos del país. Más de cien películas le separan del inicio de una carrera genuinamente española, marcada por la comedia y ese fenómeno denominado «landismo», con el que acaparó un gran protagonismo a lo largo de una década decisiva en la historia de España: la de los años 70.

CON la imagen a cuestas de aquel españolito medio del seiscientos en busca de novia y de piso, la figura de Alfredo Landa encierra una gran relevancia que va más allá del ámbito puramente artístico y cinematográfico, hasta el punto de ser considerado una representativa pieza en el maro sociológico de una España marcada y colmada de frustraciones. A través de aquellos personajes, símbolos de la represión sexual, el ciudadano de a pie veía reflejado en él uno de los mayores problemas que imperaban en la sociedad española de entonces.

Hoy, con un cúmulo de importantes películas a sus espaldas —como «El Crack» o «Los Santos Inocentes»—, sigue contemplando por televisión con la misma ilusión que antaño aquellos largometrajes, de los que se enorgullece tanto o más que su día de estreno. «Aquellas eran películas que también tenían su calidad. Fue la base de lo que se “cuece” hoy en el panorama cinematográfico de nuestro país. En la vida me podré avergonzar de haber hecho un tipo de cine que, por las circunstancias del momento,

era de menor calidad que el de hoy. De no ser así, tenga por seguro que no estaría aquí».

—Después de intervenir en 109 películas, ¿cuál de ellas recuerda con especial cariño?

—No me gusta destacar ninguna, ya que todas han hecho posible que llegue a donde estoy ahora. Tampoco me gusta mirar con rencor los malos trabajos (que también los hay y lo reconozco), pues de ellos he aprendido incluso más que de las buenas películas. Lo que sí le puedo decir, en líneas generales, es lo mucho que supuso para mí interpretar «Los Santos Inocentes». Sería absurdo no mencionar-

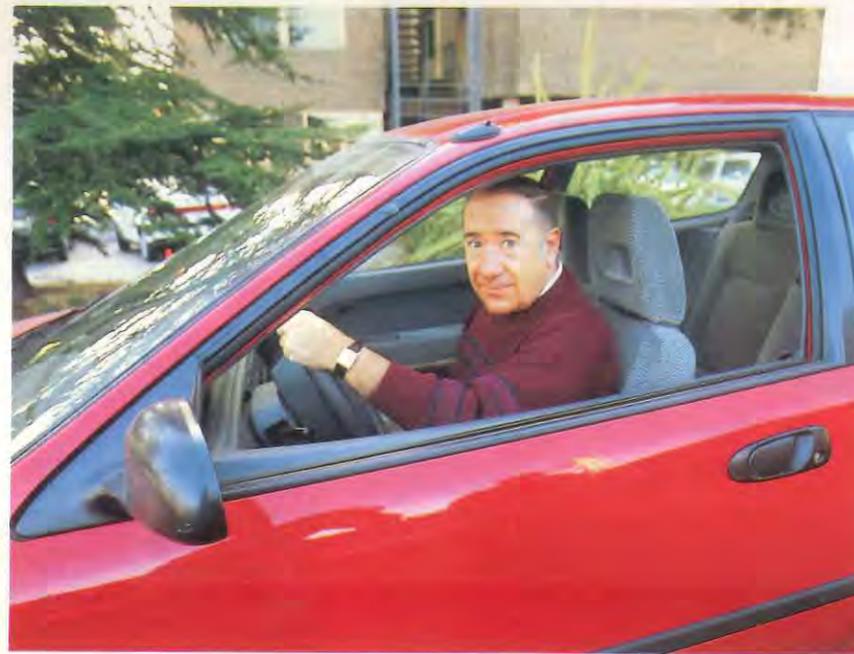
la y reconocer el impulso que me ha dado a nivel internacional a raíz del premio que obtuve en Cannes.

## UN CARACTER FAMILIAR

Haciendo gala de su campechano y jovial carácter —«me van a perdonar por lo mucho que hablo, pero es algo que me encanta»—, Alfredo Landa no vacila en entrar en detalle para narrarnos su experiencia en el Festival de Cine Francés, sorprendiéndonos a estas alturas la emoción que sigue manifestando a la hora de recordar aquellos momentos. Mientras, somos testigos presenciales de esos «manoteos» y exageradas gesticulaciones que nos son tan familiares, con los cuales suele envolver a los personajes que interpreta. «... Yo siempre digo que estuve sentado al lado de John Huston, que también competía en aquel certamen con la película «Bajo el volcán». No sólo estuve entre la élite del cine mundial (también se encontraban allí Gerard Depardieu y Faye Dunaway, entre otros), sino que encima conseguí hacerme con el galardón. En aquellos momentos experimenté una sensación que difícilmente volveré a vivir».

Engalanado con una larga lista de premios que avalan oficialmente sus excelentes cualidades artísticas (Goya, premio en el Festival de Moscú, etcétera),

**«En el coche no me considero un claro representante del típico españolito al volante. Yo soy más tranquilo»**



nuestro protagonista destaca con especial mención la Medalla de Oro al Mérito en las Bellas Artes, que le fue impuesta el pasado año por el Rey Don Juan Carlos.

Emulando sus hazañas profesionales recompensadas con numerosos galardones, en materia de tráfico, Alfredo Landa también presume de ser titular de un currículum exento de multas y con muy buenas calificaciones en conducta. «Al volante soy un señor muy tranquilo. No me suelo “picar” con nadie. Soy muy prudente. De hecho, tengo el carné desde hace 35 años y nunca he tenido el menor incidente con el coche. Creo que ese dato dice mucho de mí».

## REACIO A LAS IMPRUDENCIAS

—Siempre se ha dicho que usted es el prototipo del español medio. ¿Se amolda su actitud automovilística a la imagen global que se tiene del conductor español?

—En ese sentido, siento defraudar a mis seguidores, ya que en el coche no me considero un claro representante del típico españolito. Abusando un poco del eslogan «España es diferente», es una frase que viene como anillo al dedo en el momento de analizar al conductor español. La experiencia me hace ver día a día que en este país, bajo el marco de las vías públicas, se peca mucho de imprudente. Y eso es algo que no va conmigo.

—¿Es partidario de la mano dura?

—Soy hijo de guardia civil, y mi padre siempre me inculcó que la mano dura se debe aplicar con moderación. En la vida todo es un problema de medidas. A la hora de interpretar, por ejemplo, el problema está en la medida, en no pasarse, pero saber llegar al personaje sin quedarse corto. La medida es un factor a tener muy en cuenta en esto del tráfico. No obs-



tante, y sin tener que poner en práctica el dicho «la letra con sangre entra», en este campo es necesario poner el listón un poco alto, para que escarmienten aquellos que se lo merecen.

Al volante de su Honda Civic, Alfredo Landa pone de manifiesto una involuntaria doble personalidad en las desesperadas situaciones de aglomeración y atascos. «Más de una vez me he sorprendido cuando de repente me he encontrado en pleno embotellamiento hablando conmigo mismo o chillando al señor de al lado. A pesar de ello, soy consciente de esa transformación, y procuro evitarla cuando me doy cuenta. Aquí, lo importante es reconocer que, en ciertas ocasiones, podemos perder los estribos y los buenos modales. De esa forma estaremos en vía de poder erradicarlo poco a poco».

—¿Conduce con frecuencia por carretera?

—Sí. Me relaja mucho. Los días que me levanto con alguna preocupación, lo primero que hago es salir de Madrid con el coche. Generalmente me suelo ir a la Venta de Arias. A la vuelta siempre noto una gran mejoría.

—¿Le impone respeto este tipo de vías?

—Es curioso, la carretera me da miedo antes de emprender un viaje. La noche anterior a los largos desplazamientos, siempre ronda por mi cabeza cierta preocupación. Sin embargo, una vez sentado en el coche, esa ansiedad se esfuma.

—¿Abundan las manías en sus hábitos como conductor?

—Siempre he dicho que tanto en mi vida privada como en mi vida profesional, mi denominador común es la normalidad. Ante todo, me considero un hombre normal sin manías ni excesivas virtudes. En ese sentido, estoy muy equilibrado, siendo siempre consciente de que llevar un coche implica una gran responsabilidad.

## ESTANCADO EN EL ÉXITO

Esta seguridad que manifiesta en sus convicciones al volante se confirma también en otros aspectos que nada tienen que ver con las cuatro ruedas.

—¿Cree a estas alturas haber elegido el camino adecuado?

—Sin lugar a dudas. No me arrepiento de nada. Me considero un privilegiado por el hecho de haber desarrollado una labor por la que siento una gran vocación. Nunca se podría haber portado el destino mejor conmigo.

—¿Sigue acaparando el mismo protagonismo que el alcanzado en pleno esplendor del «landismo»?

—Le diría incluso que está potenciado. La prueba la tiene en la aceptación que siguen teniendo mis películas en televisión. En un principio, tenía miedo de que tanto alubión de cintas pudiera cansar a la gente y dijeran: ¡Ya está el pasado de siempre otra vez!... Sin embargo, me sorprende y a la vez me llena de satisfacción comprobar personalmente, cuando voy por la calle y a través de las cartas que recibo, las muestras de cariño que me sigue brindando la gente. ¿Qué más puedo pedir después de tanto tiempo?

Disfrutando de esta elogiosa aceptación, Alfredo Landa continúa satisfaciendo a su público con los proyectos previstos para este año: por un lado, la grabación de la segunda parte de la serie televisiva «El Quijote»; y, por otro, el rodaje de la esperada tercera parte de «El Crack», pendiente para el último trimestre de este año.

Alvaro PONCE  
Fotos: Marcos GONZALEZ

## EN POBLADO Y URGENTE

El artículo 119 del Reglamento General de Circulación contempla unos supuestos de exención en la utilización del cinturón de seguridad. Su apartado 2 exime, entre otros, a los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia, aunque limita esta situación a la circulación en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías, vías rápidas o carreteras convencionales. Bajo estas premisas, ¿debe entenderse que los funcionarios policiales estamos obligados a utilizar siempre los cinturones de seguridad en los vehículos oficiales cuando no circulemos en servicio de urgencia, caso éste en que solamente estaremos exentos al circular por poblado?—Luis Angel Castillo Alonso. Cíaño (Asturias).

**Respuesta:** Efectivamente, así es. La exención sólo es aplicable en poblado y únicamente para los casos en que se circule en servicio de urgencias.

## MENORES, PLAZAS Y TAXIS

El artículo 9 del Reglamento, apartado B, computa a los menores de doce años y mayores de dos como media plaza a efectos de transporte de personas, pero mi duda radica en si esta medida también afecta a los vehículos de servicio público urbano de tipo turismo (taxi). Si es así, ¿cuántos niños de estas edades pueden viajar?—José Luis Benavente Rodríguez. Sevilla.

**Respuesta:** El cómputo que indica el apartado C del número 2, artículo 9, sobre los menores de doce años y mayores de dos, es decir, media plaza por persona sin que el total así computado pueda exceder al 50 por 100 del total,

**CRITIQUE,  
SUGIERA,  
PREGUNTE...**

es una fórmula que se aplica tanto a los taxis como a los demás vehículos.

## REGLAS «CICLISTAS»

Vivo en una isla muy pequeña de Canarias, como es El Hierro, y soy aficionado al ciclismo. La escasez de coches permite todavía el lujo de poder practicar este deporte, pero observo que los pocos que me adelantan adoptan posturas diferentes: unos cambian de carril; otros, se apartan un poco, y otros, pasan rozándose. ¿Cómo debo circular como ciclista y cómo debe adelantar un coche a una bicicleta?—Guillermo Panizo Alamo. El Mocal-El Hierro (Santa Cruz de Tenerife).

**Respuesta:** Las reglas esenciales son que el ciclista debe



circular ceñido a la derecha, es decir, por el arcén, y si éste no fuera transitable y suficiente, sólo utilizará la parte imprescindible de la calzada, como dice el artículo 36.1 del Reglamento General de Circulación. En cuanto a los adelantamientos en que intervengan vehículos de dos ruedas —ya como adelantados o adelantantes—, la distancia mínima de separación lateral fuera de poblado, prescrita por el artículo 85 del Reglamento, es de 1,5 metros.

## ARCEN Y VEHICULOS PESADOS

¿Por qué los vehículos especiales y camiones de más de 3.500 kilogramos de Peso Máximo Autorizado (PMA) no podrán nunca circular por el arcén? Como futuro profesor de Formación Vial, ruego me aclaren, también, si los autocares podrán por algún motivo hacer uso de los arcnés.—Enrique Borrás Torres. Palma de Mallorca (Baleares).

**Respuesta:** Aparte de ser una cuestión de orden, supuesta la conveniencia de existencia de arcén (entendido como «franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de ve-

hículos automóviles más que en circunstancias excepcionales», según dice el artículo 58 del anexo de la Ley de Seguridad Vial), es lógico restringir la utilización del arcén a supuestos especiales. Aunque por su velocidad inferior pudiese invocarse la utilización del arcén por todo el tráfico pesado, es desaconsejable por razones de protección de la distinta calidad de los firmes y por razones de seguridad de los otros usuarios del arcén. No obstante, eventualmente, los vehículos pesados pueden y deben apartarse al arcén; por ejemplo, para dar paso a un adelantamiento.

Excepcionalmente —y por razones de fluidez de la circulación—, las autoridades de tráfico pueden desviar por el arcén a todos los vehículos.

## SEMAFOROS Y LISTILLOS

En la N-420, tramo Tarragona-Reus, a la entrada de esta última, hay un semáforo que regula el tráfico de entrada a esta población y el que se dirige hacia Montblanc-Lérida. Mientras está cerrado para seguir de frente, se pone ámbar para la dirección Montblanc-Lérida. Y ahí es donde los listillos caraduras de siempre aprovechan para reírse del Código y, de paso, de todos los que hacemos cola pacientemente, colándose por el carril derecho y colocándose los primeros, haciendo caso omiso del disco rojo que se han saltado a la torera.

Nunca jamás he visto un agente que corte semejante abuso, ni Guardia Civil, ni Policía Local —estos últimos seguramente muy ocupados vigilando coches mal aparcados—. Creo que sería más interesante controlar a quienes se saltan un semáforo en rojo, con el riesgo que ello supone, que a quienes rebasan unos kilómetros la velocidad autorizada, aunque también sea falta.—José Bujedo Miguel. Salou (Tarragona).

## ROTULOS Y SEÑALES

Quisiera saber si a las señales, como la de la fotografía que les remito, se les puede poner rótulos adicionales o si ésta se encuentra dentro del Reglamento.—Carmelo Ansa Sola. Funes (Navarra).

**Respuesta:** Es posible, conforme al artículo 137 del Reglamento de Circulación, añadir una inscripción en un panel complementario rectangular coloreado, debajo de la señal con el fin de facilitar su interpretación. La cuestión planteada por nuestro lector es una inscripción que discrimina a los usuarios y sólo prohíbe la entrada a aquellos vehículos que no tengan como punto de destino la vía prohibida, lo que, a nuestro juicio, está justificado y es acorde con el principio de prohibición mínima.



## MATIZAR LA FRENADA

Estoy totalmente de acuerdo con César Sánchez en cómo hay que pisar el

## Buzón especial

### Usar los intermitentes

Quisiera llamar la atención acerca del escaso y deficiente uso que, muchos conductores, hacen de los intermitentes. Con frecuencia se omite su utilización, sin considerar que, aparte de una señal de cortesía hacia los otros conductores, su uso es fundamental, como en las rotondas, los giros a la izquierda —cuando esta maniobra está permitida—, en los adelantamientos... Y, sobre todo, al ser una señal de aviso de una próxima maniobra, hay que utilizarlos con la debida antelación y no cuando ya se ha iniciado la misma. En fin, cumplir con el Código y demostrar un mínimo de educación cívica, que tanta falta nos hace. Quizá ahí esté el quid de la cuestión.—Rafael González. Madrid.

freno, pero matizaría algunos puntos para conseguir una frenada más eficaz. Los conductores tienen que ir aprendiendo. En los primeros intentos cuesta, pero luego se consigue una mejor frenada. A la vez que se toca el pedal del freno, hay que reducir una o dos velocidades, según la necesidad, con lo que la frenada, siempre que no se bloquee las ruedas motrices y direccionales, será mucho más eficaz.

Hoy, no todos los conductores tienen amplios conocimientos de mecánica y cuando lleva el vehículo a cambiarle las pastillas o zapatas, no se preocupa de la calidad de las mismas, de su dureza... Esto, junto al estado óptimo de los manguitos, que unen los conductos al chasis de las ruedas, al buen estado del líquido de frenos y del propio neumático harán una frenada más segura. Pensemos en la temperatura que alcanza todo el sistema después de un buen rato con el pie en el pedal... Eso, durante un largo período de tiempo, años, hace perder las características iniciales del líqui-

do y demás componentes del sistema.—Manuel Jesús García Palacios. Torresblascopedro (Jaén).

### PREGUNTAS SIN RESPUESTA

Siempre me han llamado la atención las contradicciones, vacíos, excesos y aspectos llamativos de las normativas. En relación con el tráfico y el automóvil, quisiera señalar algunas. ¿Por qué las ITV no garantizan sus revisiones por un tiempo, cosa que es obligatoria para las reparaciones de los talleres mecánicos? ¿Por qué para ciertas «motocicletas» no es necesario permiso o similar cuando estos vehículos y sus conductores están sujetos a las mismas normas de tráfi-

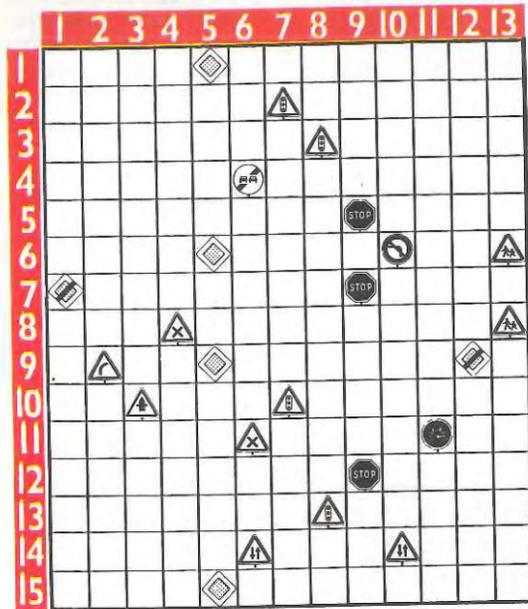
co que el resto? ¿Por qué un taxista no tiene obligación de llevar el cinturón de seguridad y el pasajero de su derecha sí? ¿Por qué, si la velocidad máxima autorizada es de 130 km/h, se permiten anuncios que enfatizan velocidades superiores y, por tanto, prohibidas? ¿Por qué si las gasolineras deben suministrar gratuitamente aire a los automovilistas se les permite que instalen máquinas automáticas que cobran el servicio? ¿Por qué no pueden llevarse en el coche fotocopias compulsadas de los documentos básicos del conductor si tienen idéntico valor que los originales para todo tipo de trámites burocráticos? ¿Por qué los fabricantes de coches producen sofisticadas máquinas rodantes con ABS, ordenadores personales a bordo, un centenar de caballos, aire acondicionado, etcétera, y son incapaces de construir coches que no puedan ser abiertos con un simple destornillador y robados con un vulgar puente eléctrico?—Juan Antonio Jimeno Godino. Málaga.

**Nota de la Redacción:** Algunas de estas preguntas ya han tenido contestación en estas mismas páginas; otras, deberían ser respondidas por otros organismos. Por último, puntualizar que todas las motocicletas necesitan de un permiso para ser conducidas; usted debe referirse a los ciclomotores, que, por cierto, necesitan bien del permiso para otro vehículo, bien de una licencia.

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

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

GRAN CRUCIGRAMA

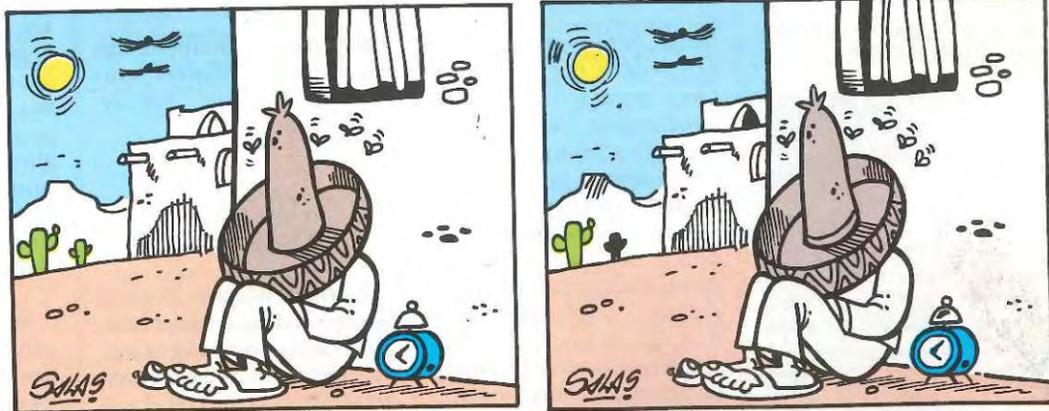


**HORIZONTALES.**—1: Cierta prenda de abrigo, larga, suelta y sin mangas. Que padecen de falta de voluntad. 2: Puestas de un astro. Desafiara a duelo. 3: Enfermedad del sueño. Estar despierto durante el tiempo destinado de ordinario para dormir. 4: Papagayo. Intervenida quirúrgicamente. 5: Cuero bruñido muy delgado y flexible. Dios supremo de la teogonía egipcia. 6: Divinidad de la mitología nórdica. Corta árboles por su pie. Dirigirse a un lugar determinado. 7: Embestido, acometido. Ligen con cuerdas. 8: En sentido figurado, tuesto, abraso. Apuntamos, escribimos algo en un papel. 9: Símbolo químico del fósforo. Matrícula española. Te atrevieras. Consonante. 10: Símbolo químico del actinio. Óxido de calcio. Calzado que no pasa del tobillo. 11: Piedras duras y sólidas. Mamífero cuadrúmano. Terminación verbal. 12: Gritos de guerra de los moros. Flojo, desfallecido. 13: Arrepentidas de lo que han hecho. Cestillo de mano que usan las mujeres. 14: Fetidez del aliento. Nombre de letra. Antigua medida de longitud. 15: Batracio. Dicese de las bebidas que tienen sabor a cierto licor.

**VERTICALES.**—1: Intento, propósito. Mueble donde se guarda el servicio de la mesa. 2: En sentido figurado, incisivas, mordaces. Pone en su lugar. 3: Habitaciones primitivas construidas en un lago sobre estacas. Atraviesen un cuerpo de parte a parte. 4: Planta escrofulariácea que nace entre las peñas. Instrumento musical de barro. 5: De figura de óvalo. Matrícula española. Cogida, agarrada con la mano. 6: Agarradero, tirador. Alcohol etílico. Entrega, regala. Vocal. 7: Consonante. Advertidos, sentidos. En Aragón, título que se da a los clérigos. 8: Patria de Abrahán. Golpes dados con la pelota. Nota musical. 9: Ligero, de poco peso. Preposición. Valle pirenaico de la provincia de Lérida. En plural, nombre de letra. 10: Repite lo ya dicho. Planta papaverácea de flores rojas y sin color. Vocal. 11: Infeliz, desgraciada. Superior de un monasterio. 12: Dicese de aquellos que hablan en público. Bebida medicinal que resulta del cocimiento de algunas hierbas. 13: Cesto ordinario hecho de madera de castaño. Consonante. Dicese de las pieles que tienen intersticios entre sus partículas.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

Entre estos dos dibujos, aparentemente iguales, hay nueve errores que los diferencian.



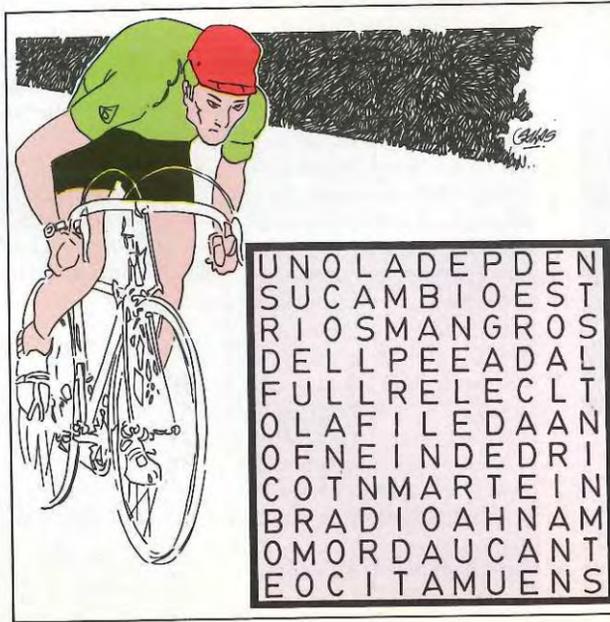
JEROGLIFICO



¿En qué trabaja?

SOLUCIONES

**AL JEROGLIFICO:** En el alambre (en el ala, m.; b.; rel.)  
**AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES:** 1: El sol. 2: Una das. Cabás. 14: Océano. Ese. Ana. 15: Hana. Anisadas. Zapato. 11: Rocas. Mono. 12: Alamos. Lazo. 13: Doh. Aten. 8: Aso. Antamos. 9: P. So. Osaras. P. 10: Ac. Cal. Operada. 5: Talfite. Amón. 6: Odm. Tala. 17: Atacado. Abúlicos. 2: Ocasos. Retara. 3: Nelaen. Velar. 4: Arará. Capa.  
**AL GRAN CRUCIGRAMA:** Sólo horizontales.—1: Capa.



SOPA DE LETRAS

UNOLADEPDEN  
 SUCAMBIOEST  
 RIOSMANGROS  
 DELLPEEADAL  
 FULLRELECLT  
 OLAFILEDAAN  
 OFNEINDEDRI  
 COTNMARTEIN  
 BRADIOAHNAM  
 OMORDAUCANT  
 EOCITAMUENS

En este cuadro de letras figuran DIEZ palabras relacionadas con la bicicleta. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más palabras.

900-123 505

INFORMESE

Para conducir es necesario utilizar todos los sentidos, fundamentalmente uno: el sentido común.

Si va a salir de viaje durante estos días, tenga cuidado con las inclemencias del tiempo. La lluvia, la niebla, la nieve y el hielo pueden «aguarle» la fiesta. Para evitar este problema, llame antes de partir a este teléfono: 900-123 505. De forma gratuita y durante las 24 horas del día le informarán sobre los posibles problemas que puede encontrar en su itinerario.

¡Cuidamos de su seguridad!

Dirección Gral. de Tráfico



Ministerio del Interior

# GRACIAS



*La Campaña Publicitaria de la Dirección General de Tráfico, creada por Clarín, ha sido galardonada con el GRAN AMPE DE ORO 1992, el máximo premio que se concede a la publicidad en España.*

*Es un nuevo reconocimiento a la labor conjunta de todo un año donde tantos esfuerzos se han realizado en todos los campos de nuestra actividad.*

*Pero lo más importante, una vez más es necesario reconocerlo, han sido los conductores quienes han hecho posible que las cifras de accidentes disminuyan.*

*Es agradable recibir reconocimientos, pero es realista ser conscientes de que nos falta mucho por hacer y en ese sentido continuamos trabajando.*

*La mayor recompensa a nuestra labor es que sigan disminuyendo el número de accidentes y el número de víctimas y por tal motivo la Dirección General de Tráfico quiere decirle a todos los conductores*

**GRACIAS**