AÑO IX
Nº 90
JULIO-
AGOSTO
1993

Tráfico

Una ruta en la que
se mezclan la música,
los estimulantes... y la tragedia.

ENGANCHADOS AL "BAKALAO"



FAMOSOS QUE MURIERON EN LA CARRETERA

INVENTOS "CASEROS" PARA LA SEGURIDAD

Sumario

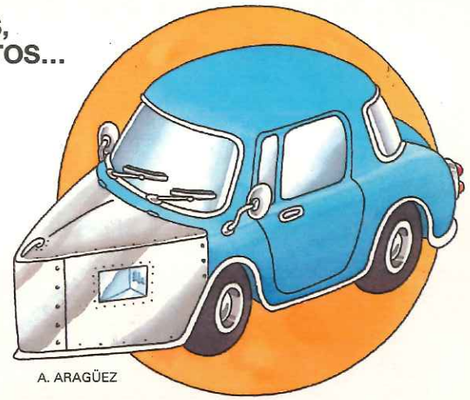


MARCOS GONZALES

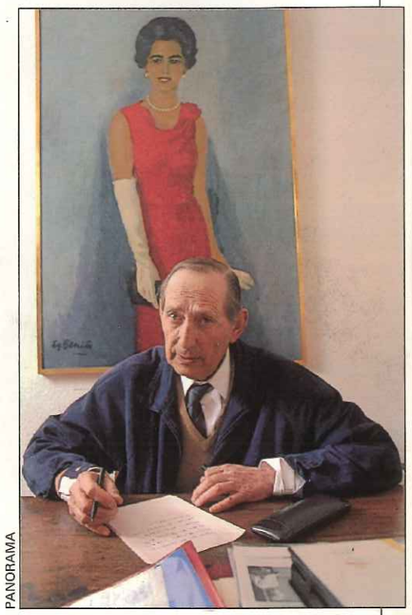
SECCIONES	
La locura del mes	3
Disco verde	4
Editorial	5
Humor	6
Mi carril	7
Tráfico del motor	25
TRÁFICO CHICO (Cuadernillo central)	
Parque automovilístico al día	32
Lecciones de Sito Pons	33
El cuentakilómetros	35
Medicina de tráfico	42
El maletero	48
La pluma en el asfalto	49
Famosos en marcha	50
Cartas	52
Pasatiempos	54

8 LOS PELIGROS DEL "BAKALAO"
Cada fin de semana cientos de jóvenes realizan la llamada "ruta del Bakalao" desplazándose de Madrid a Valencia y viceversa cargados de determinadas drogas como el "extasis" y de muchas horas sin dormir. Muchos se dejan la vida en la carretera.

44 INVENTOS, MUCHOS INVENTOS...
España es un país de inventores. Una buena prueba de ello es la enorme cantidad de personas que han desarrollado distintos artilugios para mejorar la seguridad en la carretera. Los hay para todos los gustos.



A. ARAGÜEZ



PANORAMA

20 FAMOSOS VICTIMAS DEL ASFALTO
Muchos famosos han segado sus vidas repletas de éxitos y gloria en la carretera. El último protagonista ha sido Drazen Petrovic, el genial jugador de baloncesto. Antes fueron Cecilia, Fernando Martín, Tino Casal, César Manrique Francisco de Borbón...



MARCA

50 DELIBES, MILLONES DE KILOMETROS
Miguel Delibes, el autor de "Cinco horas con Mario" y otras muchas obras de éxito asegura en la entrevista que nos ha concedido que está cansado para escribir que lleva recorridos millones de kilómetros y ningún accidente serio.

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.



Aunque no se encuentre en una zona de adelantamiento prohibido -la línea discontinua horizontal así lo señala-, la imprudencia de la furgoneta de color blanco al adelantar al camión es manifiesta, ya que se encuentra de frente, y con poquísimo espacio para volver al carril derecho, a un camión circulando en sentido contrario.

A la vista de que la furgoneta, por su apuradísimo adelantamiento, no puede volver a su derecha y que corren peligro de chocar, el camión va apartándose hacia su arcén derecho. Se trata de evitar, como sea, un choque que puede resultar gravísimo para ambos, especialmente para la furgoneta. Buena prueba de que el adelantamiento era peligroso y, como mínimo, apurado es que la furgoneta, cuando llega a la altura del camión que viene en sentido contrario, apenas si ha podido recuperar "su derecha" y que el camión marcha casi por el arcén.





Y por si el adelantamiento fuera poco peligroso, se trata de una carretera de montaña, con una fuerte pendiente, aunque, eso sí, protegida por un "quitamiedos". Pero el mejor "quitamiedos" es la prudencia en los adelantamientos. Como dice el refrán: "mejor prevenir que curar".

DISCO

Gonzalo
OCAMPO*

A Galicia, que es año jubilar

Galicia, "país de encrucijada", que dijera Alvarez Blázquez, en tierra de sendas y de senderos, de caminos y de carreteras. Decía a este propósito Martínez-Barbeito que Galicia ha sido siempre un caminar de fuera adentro, por las peregrinaciones que vienen, y de dentro afuera, por virtud de la emigración que ha marcado a esta tierra. Toda Galicia es camino.
Más que nunca, Galicia será camino en este año, está siendo ya camino. ¿Alguien ignora que vivimos un Año Santo Xacobeo; que se reviven las grandes perdonanzas de antaño? Todos los caminos llevan a Santiago de Compostela. Desde Tours y Vezelay, desde Le Puy y desde Arlés, unos y otros peregrinos alcanzarán Puente la Reina para seguir el trazo que marcara el "Codex Calixtinus" en su quinto libro, es decir, el "Liber Peregrinationis", o mejor, el "Liber Sancti Iacobi". Bueno, es un decir, porque al Camino de Santiago por excelencia le han salido otros caminos: Camino do Norte, Camino Inglés, Camino de Muxia y Finisterra, Ruta do Mar de Arousa, Camino Portugués, Via da Prata, etcétera. Es igual, porque a la postre importa ser peregrino, importa mirar de frente a O Noso Señor Santiago e importa expiar la pena que cada cual traiga consigo; la serena figura del Apóstol, labrada en el parteluz del Pórtico de la Gloria, nunca ha dejado de decir al peregrino que todas sus culpas quedan perdonadas. Animo entonces y hacia Santiago de Compostela, tras la huella de tantos y tantos como los que desde el viejo estímulo de los monjes de Cluny buscan redimirse al pie del Libredón, el lugar donde yacen los restos de Santiago el Mayor.
Pero quien atisbe desde cualquier perspectiva histórica el Camino no ha de dejar de considerar otra visión de presente menos lírica y más prosaica. Casi me atrevo a adelantar ya -como un necesario "aviso para navegantes"- que quienes vinieren a tierras de Galicia han de cuidar cómo lo hacen. Es la tierra de infinitud de caminos que admiten la metáfora de la "red arborescente", puesto que semejan las incontables ramas de un árbol que fuera frondoso, siendo tronco el "camino real", es decir, la nacional sexta, para entendernos mejor. Galicia es tierra donde las gentes no se arreciman, que se dispersan; tanto como para conformar muy cerca de treinta y dos mil entidades singulares de población entre ciudades y villas, aldeas, lugares y caseríos.
Es lo cierto que sobre esta piel vino la automoción a regar de dramas estas últimas décadas del siglo. Está aquí el atropello a la orden del día y en esto los gallegos llevamos la palma, aunque no somos palmeros, que somos peregrinos, como ya queda dicho. Y sabemos también, abundantemente, de cualquier otra especie de accidentes de los que vienen por el uso -por el mal uso- del automóvil, ese instrumento para el progreso que a veces sirve para el "regreso". Ocurre que el gallego caminante es caviloso y dudador, amigo del soliloquio, que aborda el camino despreocupadamente, con el talante del andar por "corredoira"; y se pierde ante el irracional animal mecánico, tal vez manejado por el convecino que parece desentenderse tanto de la configuración de su propio territorio como de los hábitos ancestrales del mismo paisanaje en el que está integrado. Faltan, en fin, como dejó dicho Celso Emilio Ferreiro -el poeta coterráneo de la "Longa noite de pedra"-, los usos y costumbres que impone la civilización del automóvil. Bueno, no es cuestión de extendernos en la tragedia, que para eso es Año Jubilar, pero habría que mencionar siquiera la fiesta y los alcoholes como ingredientes de muchos términos de semana con tanta vida joven y menos joven perdida en la noche obscura, allá por cualquier encrucijada caminera donde quizá se alza el cruceiro (y recuérdese que Galicia es pura encrucijada y añadamos ahora que la piedra levantada en cruz es avisadora de encuentro de caminos).
Nadie se alarme. Quiero decir con todo esto que benditos sean cuantos vengan en busca de su particular jubileo. Pero, eso sí, que vengan con ciertas cautelas, ya lo hagan a la vieja usanza andariega, ya se acerquen al moderno uso de la tracción mecánica. Para descuidados -siendo por otra parte y para otras cosas tan avizorantes- ya basta con los buenos y pacíficos habitantes de una de las tierras más bellas del mundo. No se olvide que nuestro contorno regional es una continuada sucesión de confluencias camineras, que allí donde menos se espera puede asaltar al andador el automovilista desatento, al igual que, en otro sentido, tal vez sea éste el sorprendido por el caminante que lo fía todo a la diligencia ajena, más que a la propia.
Al final, vuestra es la decisión de haceros peregrinos en este Año Xacobeo de 1993. Al final, si llegas -que llegarás- se hará tuya la voz del poeta:
..."verás la maravilla del camino,
camino de soñada Compostela".

** Jefe provincial de Tráfico de La Coruña.*



Marcos GONZALEZ

AÑO IX
NUMERO 90. JULIO-AGOSTO 1993

Director: Jesús Soria.
Redactores jefe: Juan M. Menéndez y J. Ignacio Rodríguez.
Confección: José Bélamo.
Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).
Fotografía: Marcos González (colaborador) y Rafael Martín (colaborador).
Secretaria de Redacción: Ana Alvarez.
Colaboran en este número: Antonio Aragüez, Carmen Bajo, Simón J. Bernal, Pedro Calvo Hernando, Carmen Delgado, Francisco Fructuoso, Mª Cruz García Egido, Juan C. González, Ana Jiménez, Milagros López, Gonzalo Ocampo, Ramón y Pablo San José.
Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (4ª planta). 28027 Madrid.
Teléfs. directos: 742 83 53 y 741 40 11.
Centralita:
742 31 12 (ext. 243 y 285)
Télex: 44510 DIREE
Consejo Editorial: Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, José Azpeitia, Carlos Corbacho, 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, J. Ignacio Rodríguez, Jaime de la Serna y Jesús Soria.
Imprime: EUROHUECO, S. A.
Carretera N-II, Km. 592,2
Polígono Industrial «Can Albareda»
08755 Castellbisbal (Barcelona)
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 129-93-001-0.
Distribución: Hupacksa.
Fundidores, 39. Getafe. 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

ALCOHOL, DROGAS... Y "BAKALAO"

LA incidencia del alcohol y otras sustancias en la accidentalidad de la carretera es patente: Según un reciente estudio del Instituto Nacional de Toxicología, el 58,4 por 100 de los accidentes mortales de circulación se debieron a conductores que habían tomado alcohol, estupefacientes o medicamentos. Dentro de estas cifras se sabe que muchos son jóvenes y también se tiene constancia –las cifras cantan– que buena parte de esos siniestros se producen durante los fines de semana.

COMPRENDERÁN nuestra preocupación y nuestro interés por trasmitir a la sociedad en general, y a los padres muy en particular, la necesidad de que entre todos pongamos lo que esté de nuestra parte para acabar con este auténtico problema de cualquier sociedad avanzada y libre, acrecentado aquí por una juventud que gusta de disfrutar de la noche y de la diversión como ninguna otra. Que disfruta de unas tradiciones y festejos inigualables por ningún país y que, en definitiva, somos como somos.

POR si los problemas eran pocos, nuevas modas complican más las cosas. La llamada ruta del "bakalao" es una muestra. Cientos, miles de jóvenes se aferran cada fin de semana a horas y más horas de interminables juergas que les mantienen en pie, charlando, bailando, lo que sea, dos, tres días. No fuman porros, no se pinchan, no se ponen ciegos de alcohol... Se mantienen a base de estupefacientes y química como el "extasis", el "speed" o el "poper". Todas capaces de dar mucha "marcha" y de invitarles a "irse" de Madrid a Valencia o a cualquier lugar en plena juerga, pasarse allí un día entero sin parar y volverse con un cuerpo machacado –ellos creen que no– pero engañado por drogas de laboratorio. Es cierto que no toman alcohol (pagan la botella de agua a 600 pesetas) pero se mezclan con los que sí lo toman. Unas grandes fiestas que, de una u otra manera, terminan casi siempre en la carretera... Muchas veces en tragedias espeluznantes que nadie se explica. Pero tiene su explicación.

DE ninguna manera pretendemos cercenar las diversiones de nuestros jóvenes ni de aquellos negocios que, honradamente, ofrecen lugares de ocio, algunos de los cuales, por cierto, están colaborando estrechamente con las autoridades en este asunto. Sólo queremos poner sobreaviso a los padres –nos consta que muchos lo desconocen– de estos hechos y de las fatales consecuencias que estas rutas pueden acarrear. Como todas las drogas, incluso éstas en formas "simpáticas" y hasta "baratas", ofrecen sensaciones equívocas a quienes las consumen y, a la vez, les impide ver los riesgos que conllevan cuando se trata de salir a la carretera. Y ahí radica uno de los mayores peligros. Por si el alcohol fuera poco problema, ahora tenemos el "bakalao"... Desde la DGT, lo mismo que luchamos contra ese binomio alcohol-conducción también hemos empezado a luchar para evitar que estas juergas lleguen al asfalto, que se conviertan en tragedia irreparable.

Tráfico

LAS ESPINAS DEL «BAKALAO»

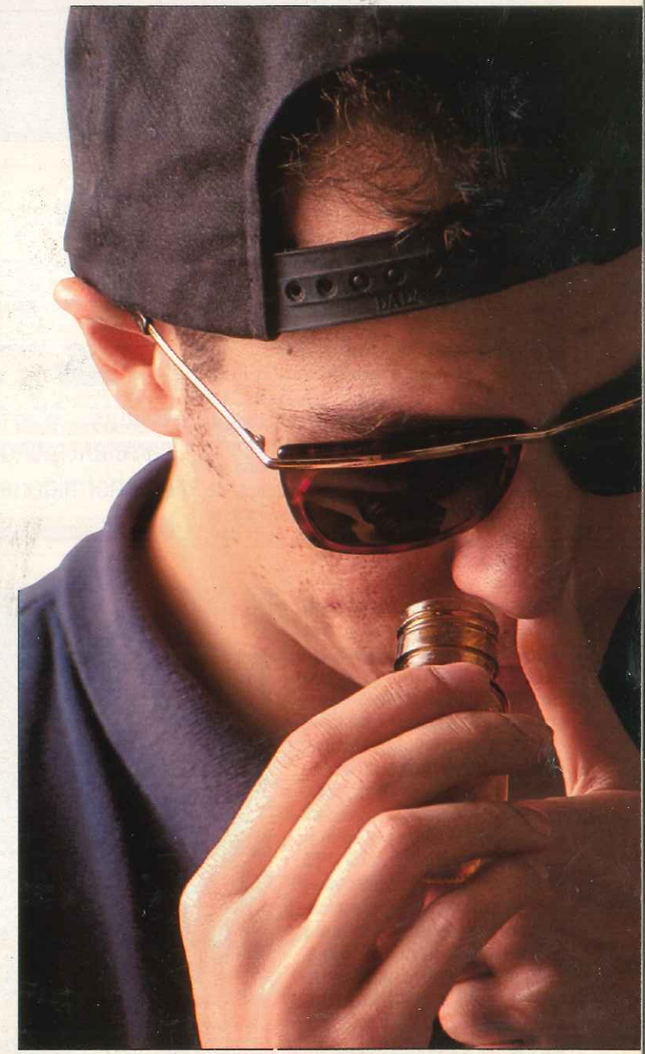
Grupos de jóvenes recorren desde el viernes hasta el domingo discotecas de Madrid y Valencia arriesgando sus vidas mezclando "éxtasis", "poper" y otras drogas con música "bakalaera"





Todos los fines de semana, miles de jóvenes recorren un circuito de discotecas donde suena una música machacona y trepidante: el "bakalao". Bajo los efectos de diferentes tipos de drogas llegan a pasar dos, tres y hasta cuatro días en vela, bailando sin descanso. Es la "Ruta del bakalao», una nueva forma de diversión que transcurre en los locales de moda de Madrid y Valencia. Noche, juventud, cansancio, drogas y conducción forman un peligroso cóctel que ya se ha cobrado muchas víctimas. La Nacional II, en las afueras de Madrid, la carretera de Valencia (N-III) y algunas vías interurbanas de la capital del Turia albergan las principales discotecas de "bakalao". Esos son también los escenarios donde ha terminado, de forma dramática, la aventura de algunos jóvenes "bakalaeros". La Dirección General de Tráfico ha dado instrucciones recientemente a la Guardia Civil de Tráfico, para que se vigilen más estrechamente las zonas de influencia de esta ruta; también se ha dirigido a los alcaldes de los ayuntamientos afectados para que se adopten las medidas que consideren oportunas. Dos reporteros de la revista "Tráfico" recorrieron durante un fin de semana la "Ruta del bakalao" para descubrir todos sus secretos.

Simón J. BERNAL. Fotos: **Marcos GONZALEZ**







Viernes por la noche, una veintena de jóvenes esperan para entrar en una céntrica discoteca de Madrid. Como cientos de personas se disponen a comenzar la "Ruta del bakalao", una aventura lúdica que transcurre en un circuito de bares y discotecas de Madrid y Valencia y que dura hasta que el cuerpo –ayudado por diferentes tipos de drogas – y el bolsillo aguanten. La "Fiesta" –como se conoce en el argot al circuito "bakalaero"– ha comenzado. Se sabe cuándo y dónde empieza, pero no cuándo y cómo terminará. Muchos de sus protagonistas volverán a sus casas después de dos, tres y hasta cuatro días de juerga. Otros menos afortunados, víctimas del abuso de drogas o de accidentes de circulación, no podrán contar a sus amigos su última aventura "bakalaera".

> "El conductor, contagiado, empezó también a dar golpes y soltó el volante... Nos salimos de la carretara y chocamos contra una hormigonera".

La ruta suele comenzar en las zonas más céntricas de Madrid. Los barrios de Princesa, Orense y Argüelles albergan una variada oferta de discotecas de "bakalao", nombre que proviene del tipo de música que en ellas se baila. **"El "bakalao" es una música muy simple que puede hacer cualquiera pues no hay que tener ningún conocimiento musical"** –nos explica Alejandro Gil, músico y productor discográfico–.

La superficialidad de la música que tanto les apasiona no es algo que parezca preocupar a los jóvenes que se concentran a la puerta de la discoteca donde comienza nuestra historia. Aquí los "bakalaeros" apuran sus cervezas y comienzan a liar los primeros "porros". Pero estos estimulantes no son el plato fuerte del menú; el alcohol –trágico para la seguridad vial– da poca marcha y el hachís, si no se mezcla con otras sustancias, termina por "amuermarte", aseguran algunos jóvenes. Antes de entrar en la discoteca es necesario hacerse con unas pastillas de éxtasis o X, la droga que hace furor en el ambiente del "bakalao". Su precio fluctúa entre las tres y las cinco mil pesetas la pastilla, dependiendo de la pureza de la droga. En la actualidad, la mayoría de las pastillas que se venden en el mercado negro están muy adulteradas, por lo que las dosis han aumentado.



Sin dormir ni viernes ni sábado, la "fiesta" continúa peligrosamente 350 kilómetros más lejos, en las discotecas valencianas.

"Antes con tres o cuatro X te ponías a tope todo el fin de semana, pero ahora son mucho peores y tienes que "comerte" unos cuantos más. Yo hace un par de semanas me comí quince en dos días", nos cuenta muy ufano Luis, un joven "bakalaero" que no pasará de los 20 años. Lo que probablemente Luis no sabe es que, como nos apunta C.A.D., de la Fundación Antidroga de Madrid, llega un momento en el que el uso sistemático de **"éxtasis"** anula los efectos de la sustancia, aunque se incrementen las dosis.

"COMO EN UNA NUBE"

Avanza la noche, al filo de la madrugada, una media hora después de ser ingerido, el **"éxtasis"** comienza a hacer su efecto. **"Vas como en una nube y te sientes feliz, lo único que quieres es bailar durante horas",** nos comenta Luis ya dentro de la discoteca y antes de desaparecer en la compacta masa humana que se congrega en la pista de baile. Acodados en la barra trabamos conversación con Juan Manuel, dependiente de una tienda de electrodomésticos y asiduo del circuito "bakalaero" durante los últimos tres años. **"Con el 'X'** –nos cuenta– **te dan ganas de abrazar y besar a todo el mundo, hablas con cualquiera. Todo el mundo de la 'Fiesta' se conoce y hay muy buen rollo entre todos, aquí no hay agresividad ni peleas. Si para conseguir eso la gente tiene que 'comerse' unas pastillas no me importa".**

En la "Fiesta" se puede encontrar a todo tipo de gente, desde estudiantes de filosofía y cajeras de supermercado, a dependientes de ferretería, funcionarios de correos o niños de papá. El "bakalao" elimina diferencias sociales, todo el mundo se hermana en el desenfreno de la juerga. Pero este ambiente de camaradería, inducido por la química sintética del **"éxtasis"**, no dura siempre. La "Fiesta" acaba y la gente vuelve a su vida diaria. C.A.D., de la Fundación Antidroga, achaca este cambio de conducta al efecto de las pastillas:

En los aparcamientos de las discotecas, con los maleteros y ventanillas abiertas y el "bakalao" a tope, se espanta el sueño con dosis de "éxtasis" o "poper".

Drogas y conducción

"Speed"

Con esta palabra se designa a las anfetaminas, en concreto al grupo de las metiletiladas. Las anfetaminas son sustancias sintéticas estimulantes del sistema nervioso central. Se sintetizaron por primera vez en 1887, aunque no comenzaron a utilizarse en seres humanos hasta 1932. En un principio se aplicaron como tratamiento para el mal de Parkinson y la narcolepsia, pero su uso a nivel ilegal comenzó a extenderse en las universidades: los estudiantes, estimulados con anfetaminas, descubrieron que podían estar días enteros estudiando sin descansar.
La anfetamina rompe el ritmo vigilia-sueño, por lo que, de cara a la conducción, el individuo que las consume puede tener sueños paradójicos bruscos, que le hacen perder el control sobre el vehículo, incluso a pequeñas velocidades. El sueño puede sobrevenir de forma tan brusca que ni siquiera da tiempo de echarse al arcén o a la acera para detener el vehículo.

"Extasis"

Es un compuesto sintético de moléculas de dexanfetamina y metanfetamina. Su nombre científico es MDMA, es decir, metilenodioximetanfetamina. Aunque la mayoría de sus consumidores creen que es el último grito en drogas, ya se conocía y usaba en la Guerra del 14. En las décadas posteriores, sobre todo en los años 60 y 70, se utilizó con frecuencia en psiquiatría para sesiones de terapia. Su uso extraterapéutico proviene de movimientos contraculturales californianos de principios de los años 80.
De ahí proviene también su nombre más extendido: éxtasis o píldora del amor.
En España se ilegalizó en julio de 1986 y poco después la policía comenzó a informar de las primeras aprehensiones.
Puede resultar muy peligroso para la conducción.

"Poper"

Droga de prescripción legal en España, compuesta por nitrito de amilo.
Era usado en enfermos con riesgo de infarto.
Produce una vasodilatación, acompañada de hipotensión y ligera taquicardia.
Al ser su efecto muy fugaz no se le puede atribuir riesgos significativos en la conducción, a no ser que se inhale mientras se conduce.
En cualquier caso, puede resultar peligroso.

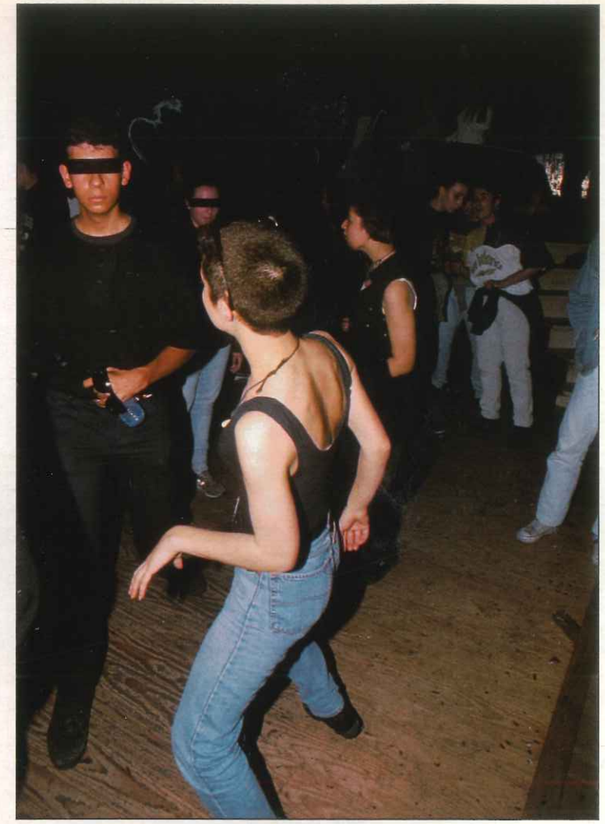


Asociadas

El consumo asociado de estas tres sustancias provoca un exceso de activación, con una aparente seguridad en el control del vehículo totalmente ficticia.
Las distancias y los tiempos de reacción son difíciles de estimar: a veces son demasiado bruscos y a veces demasiado lentos. Asimismo, introduce alteraciones de la percepción visual y auditiva, visiones o sonidos que sólo existen en la imaginación del consumidor.
Esto se acompaña de una sobrevaloración de la seguridad en uno mismo, una fase hipomaníaca de omnipotencia.

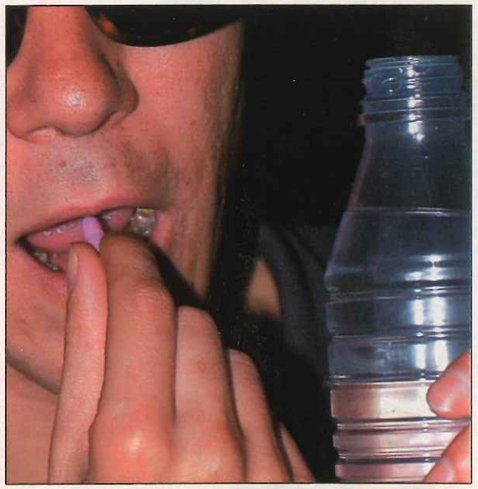
Las discotecas valencianas colaboran con Tráfico

Las principales macrodiscotecas de Valencia constituyeron en febrero del pasado año la Asociación de Empresarios Valencianos de Discotecas de Zonas Especiales (ZEV), agrupación que colabora con la Jefatura Provincial de Tráfico de la capital levantina en la prevención de accidentes de circulación entre sus jóvenes clientes. "Con el casco te aseguras la marcha" o "Conduce con prudencia, no te juegues la vida cuando vayas de movida" son algunos de los eslóganes que la Asociación está difundiendo, por medio de carteles, en sus discotecas. Además, ha instalado alcoholímetros en sus locales y han habilitado un servicio gratuito de depósito de cascos en sus guardarropas.
Asimismo, la ZEV lleva a cabo campañas para eliminar el posible consumo de drogas en el interior de sus locales. Entre ellas, carteles en el interior de las salas prohibiendo el consumo de estupefacientes, reparto de octavillas en los parkings de las discotecas con el mismo mensaje, participación activa en las juntas de seguridad ciudadana o recortar las puertas de los servicios –lugar ideal para el consumo de drogas– para evitar que en ellos entre más de una persona a la vez.
Con estas medidas, la ZEV pretende "mejorar la calidad de vida de los usuarios", ya que "los empresarios de las discotecas no son ni los causantes ni los responsables de que los jóvenes salgan de su casa el sábado por la noche y vuelvan el domingo, pues si no fueran a "pubs" o discotecas organizarían sus propias fiestas en otros locales", aseguran fuentes de la Asociación.

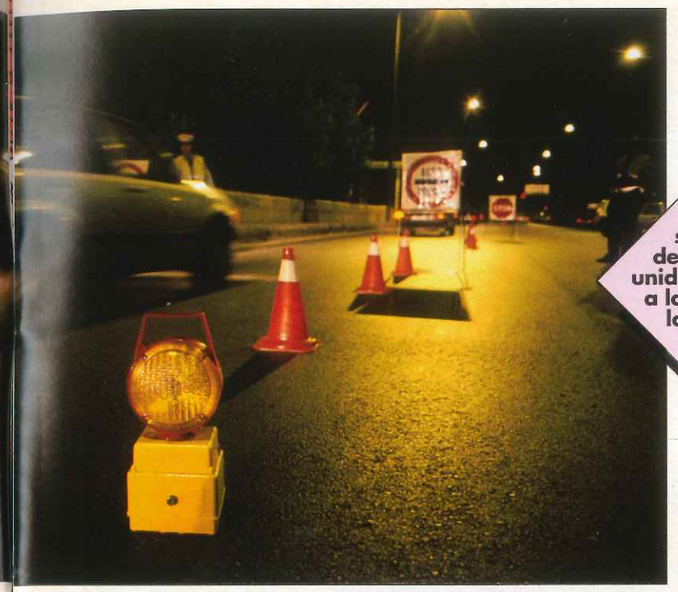




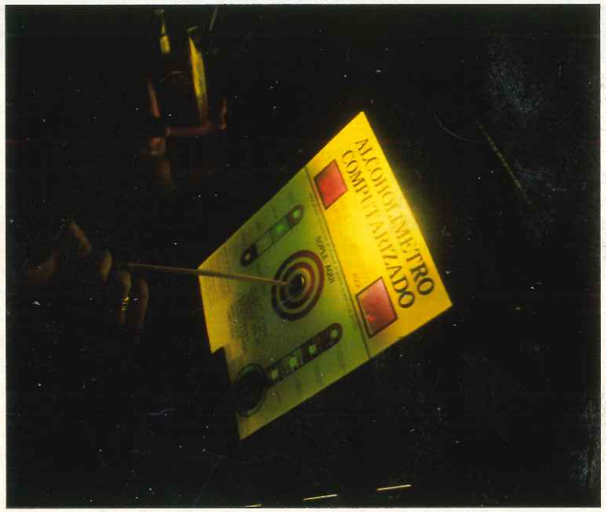
El "bakalao" es una sucesión de ritmos sincopados y monótonos, basado en la repetición machacona de efectos sonoros.



"los efectos impulsivos que provoca el éxtasis son sólo aparentemente sociabilizadores, es sólo un enturbamiento de la conciencia que produce en el indivudio una mayor disponibilidad a las sensaciones corporales, pero todo eso es sólo efecto de la droga".
El circuito recurrente música-discotecas-pastillas acaba por hacer caer a las personas en el hastío, cuando no en algo peor. **"Te vas metiendo sin darte cuenta y cada vez tomas más pastillas; llega un momento en el que ya ni siquiera te lo pasas bien",** nos relata Carlos, antiguo camarero de una conocida discoteca "bakalaera" de las afueras de Madrid. Existe el problema añadido del dinero. **"Se gasta mucho, lo normal es pulirte diez o quince mil "talegos" diarios; si te tiras varios días puede ser una ruina. Yo tengo amigos que han llegado a gastarse más de cien mil pesetas en un fin de semana",** nos cuenta Carlos, quien nos informa también de los métodos a los que algunos recurren para financiar sus juergas: **"para sacarte pelas, te pones a trapichear: contactas con alguien que tenga pastillas y las revendes por tu cuenta un poco más caras. Después están los *enfermos*, tíos que hacen lo que sea para conseguir pastillas, lo mismo te las roban que te hacen un "trece-catorce",** con esta curiosa expresión, Carlos se refiere a timar a la gente, vendiéndoles por **"éxtasis"** lo que, en el mejor de los casos, no son sino aspirinas.
Pero afirmar que todo el mundo en el ambiente del "bakalao" consume drogas sería caer en una peligrosa generalización. Intentando hacerse entender sobre el ensordecedor volumen al que suena la música en la discoteca, una joven "bakalaera" nos grita: **"yo sólo vengo a pasármelo bien, igual que cualquiera. Me gusta ir de 'Fiesta' y bailar, porque me gusta la música".** De lo que no cabe duda es que los "camellos" son los principales beneficiados por la moda del "bakalao". Otro de los grupos beneficiados, al menos en lo económico, son los dueños de las discotecas. Estos, sabedores de que sus clientes casi no consumen alcohol y sí ingentes cantidades de agua (el efecto del **"éxtasis"** y el baile continuo hacen que el cuerpo pida líquido), toman en muchas ocasiones la oportuna precaución de cerrar la llave de paso de los servicios. No queda más remedio que comprar el agua en la barra de la discoteca y, en algunas de ellas, la botella de cien c.c. se vende al "módico" precio de seiscientas pesetas.



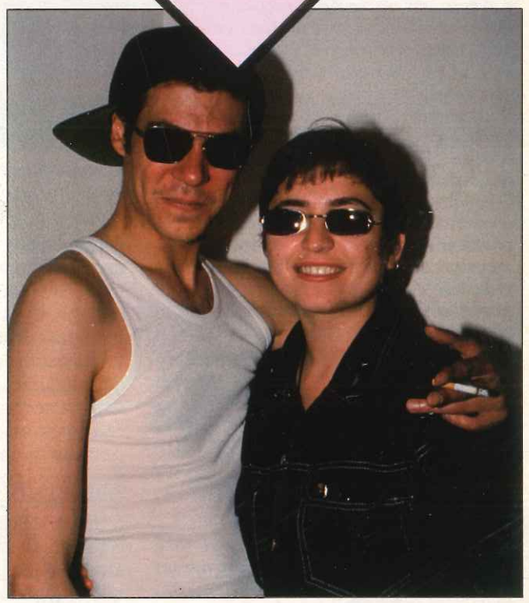
Después de una noche "bakalaera", pese a no estar en condiciones de conducir, la "fiesta" se traslada a las afueras de Madrid.



Estas drogas no se mezclan con alcohol, sino con agua.

Qué es el "bakalao"

La música "bakalao" es, básicamente, una sucesión de ritmos monótonos y sincopados, donde la melodía y la armonía dejan su lugar a una machacona repetición de efectos sonoros. Es una música pensada par bailar, para dejarse llevar en un maremágnum de sonidos que, unidos a la luces estridentes de los flashes yuxtapuestas a la oscuridad reinante en las discotecas y al efecto de las drogas, crea en los "bakalaeros" una especie de catarsis colectiva. Apiñados en la pista de baile, cientos de jóvenes saltan, hacen aspavientos, dan cabezazos al aire como posesos... Una liturgia en la que los discjockeys ofician desde sus cabinas como si fueran los modernos chamanes de una extraña danza ritual.



Según algunos, estas fiestas igualan clases sociales y hacen amistades extrañas. Pasado el trance ya es otra cosa

> Habíamos estado tomando "éxtasis" y "speed" y llevábamos sin dormir desde el viernes, pero el domingo decidimos ir a Valencia".

CONTINUAR LA "FIESTA"

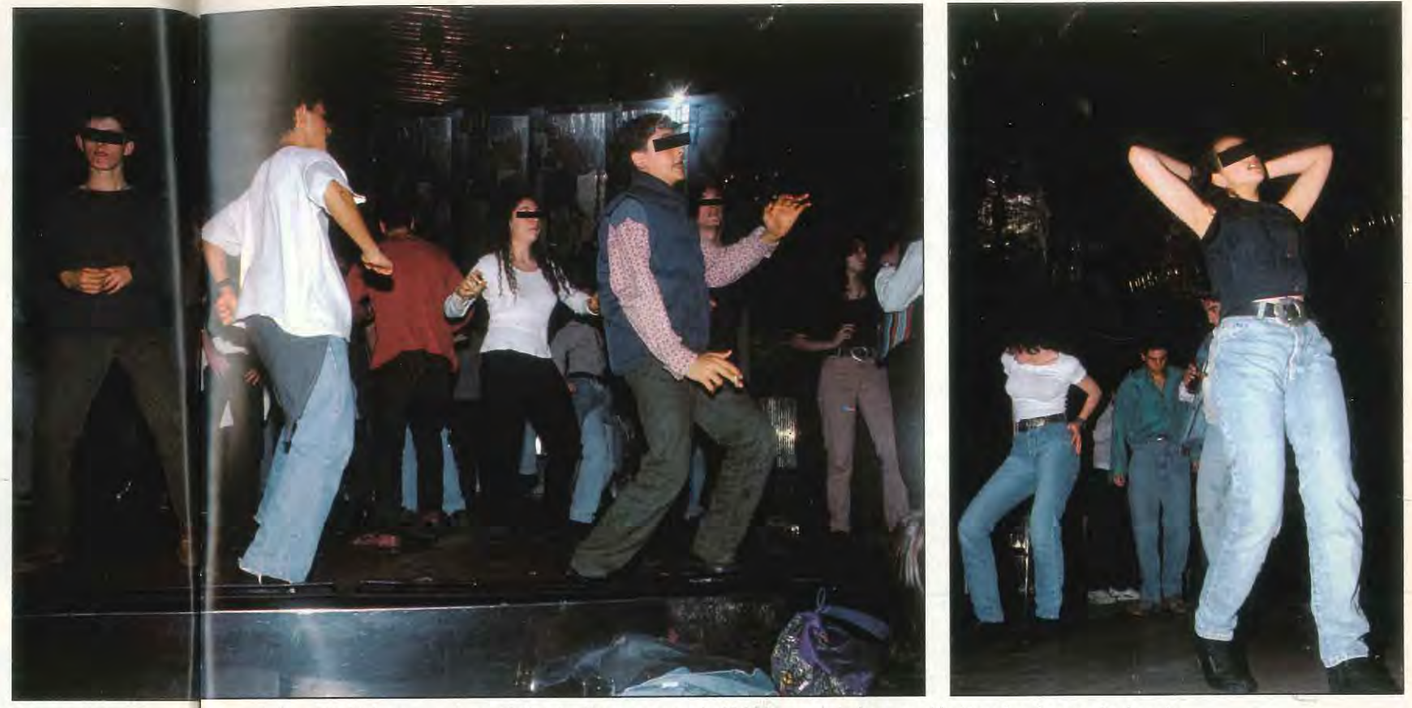
Entre canción y canción, casi se nos ha acabado la noche. El amanecer se acerca y el ambiente de las discotecas del centreo de Madid va decayendo. Es hora de coger el coche y acercarse a los locales que bordean la carretera Nacional II. Coslada, Torrejón de Ardoz o Alcalá de Henares

Una subcultura hedonista e irresponsable

¿Por qué consumir drogas y pasarse todo el fin de semana bailando en una discoteca? Para C.A.D., de la Fundación Antidroga de Madrid, la razón es "adoptar una cierta actitud contestataria con respecto a las normas del colectivo. De forma que se crean subgrupos que actúan con una conducta peculiar minoritaria". Las coincidencias microculturales son factores determinantes en el uso y abuso de drogas. "En España, por ejemplo –explica C.A.D.–, durante la década de los sesenta el consumo de hachís representaba la lucha contra Franco. En el caso del "bakalao" existe también una ideología de fondo, pero ya no es política, es un hedonismo que mitifica el presente. Quizás por la incertidumbre respecto al futuro que tiene la juventud. El escaso desarrollo en la toma de responsabilidades sociales ha promovido la idea de aprovechar a tope el presente sin preocuparse del futuro".
Esta dinámica hace, según los expertos, que no se preste atención a los riesgos en los que se incurre. Se piensa que nada en la vida está exento de riesgo y ese proceso de individualización va eliminando cada vez más la responsabilidad respecto a terceros, algo que se puede ver con claridad en las imprudencias en la conducción. "No hay un pensamiento reflexivo respecto a la responsabilidad individual", concluye C.A.D.



Los disc-jokeys son los verdaderos creadores de este tipo de música que hace furor en algunas discotecas.



Nuestra "fiesta" comenzó y terminó en Madrid, con escala en Valencia. Fueron cerca de 60 horas mezclados con el baile, y las drogas sin dormir.



acogen a los "bakalaeros" que quieran continuar la "Fiesta". Pero antes de partir es preciso reponer fuerzas y para ello nada mejor que "hacerse" una raya de "speed", la segunda droga preferida por los habituales del "bakalao". El "speed" es sulfato de anfetamina, un potente estimulante del sistema nervioso central que hace desaparecer la sensación de fatiga. Su precio es de cuatro a cinco mil pesetas el gramo.
Subimos al coche de Rebeca, una "bakalaera" que trabaja en una céntrica zapatería de Madrid, y ponemos rumbo a la Nacional II, ya en la carretara nos cruzamos con una patrulla de la Guardia Civil que está realizando controles de alcoholemia, controles que no parecen preocupar mucho a los "bakalaeros". El consumo de alcohol es mínimo, y saben que no es fácil que den positivo. Pese a todo, la Guardia Civil de Tráfico, a instancias de la DGT, está incrementando la vigilancia sobre este fenómeno para evitar los graves riesgos que conlleva cuando salen a la carretara.

A TODO VOLUMEN

La movida del "bakalao" comenzó a mediados de la pasada década en las costas de Valencia e Ibiza, lugar, éste último, por donde se comenzó a introducir en España el **"éxtasis".** De aquí, el "bakalao" pasó a Madrid, donde las jóvenes generaciones lo adoptaron como nueva forma de ocio.
Retomando nuestra historia, llegamos a alcanzar el mediodía del sábado. Los "bakalaeros" pasan las tardes del sábado y domingo en las discotecas de las afueras de Madrid, muchas de ellas ofrecen, además, la oportunidad de trasladar la "Fiesta" a sus aparcamientos. En los alrededores de estos locales, la "Fiesta" continúa en la calle. En los coches aparcados, con las puertas y maleteros abiertos, la música de "bakalao" suela a un volumen demencial.
Cae la tarde y llega el momento de tomar una decisión: volver a Madrid a las discoteras de la zona centro, o continuar la juerga en Valencia, cuna y bandera del "bakalao". Rebeca decide que ya pasa bastante tiempo en Madrid para quedarse también el fin de semana. Es posible que en su decisión haya influido el pequeño obsequio que un amigo le acaba de hacer: un frasco de **"poper"**, droga de prescripción legal en España que se consigue fácilmente en sex-shops (su uso se asocia normalmente a colectivos homosexuales por sus efectos dilatadores del esfínter anal) al precio de dos mil quinientas el frasco. El **"poper"** es un líquido incoloro que se inhala produciendo una ligera taquicardia y un reposo muscular momentáneo. Su efecto, sin embargo, es muy fugaz, tan sólo un minuto o minuto y medio.

A BAILAR A VALENCIA

Tras el "subidón" de **"poper",** cambiamos de aires y enfilamos la Nacional-III; trescientos cincuenta kilómetros de carretera. En medio de la nube de química sintética **("éxtasis", "speed" y "poper"),** los efectos comienzan por hacerles creer que no existen peligros para la conducción. **"No hay problemas con los accidentes** –nos comenta Rebeca–, **controlas bien el coche, porque los reflejos son los mismos; sólo estás un poco desorientado y a veces se te va algo la olla (cabeza)".** Me reservo mis dudas respecto a esta afirmación y recuerdo la historia que Juan Manuel nos contó la noche pasada en la discoteca donde comenzamos esta historia: **"Un domingo por la noche, viniendo en coche de Valencia, en un momento de éxtasis, con la música a tope, comenzamos a golpear el techo del coche con los puños. El conductor, contagiado, empezó también a dar golpes y soltó el volante. Nos salimos de la carretera y chocamos contra una hormigonera."** Por fortuna, la aventura sólo terminó con diversas contusiones y alguna que otra fractura leve.

SIN DORMIR DESDE EL VIERNES

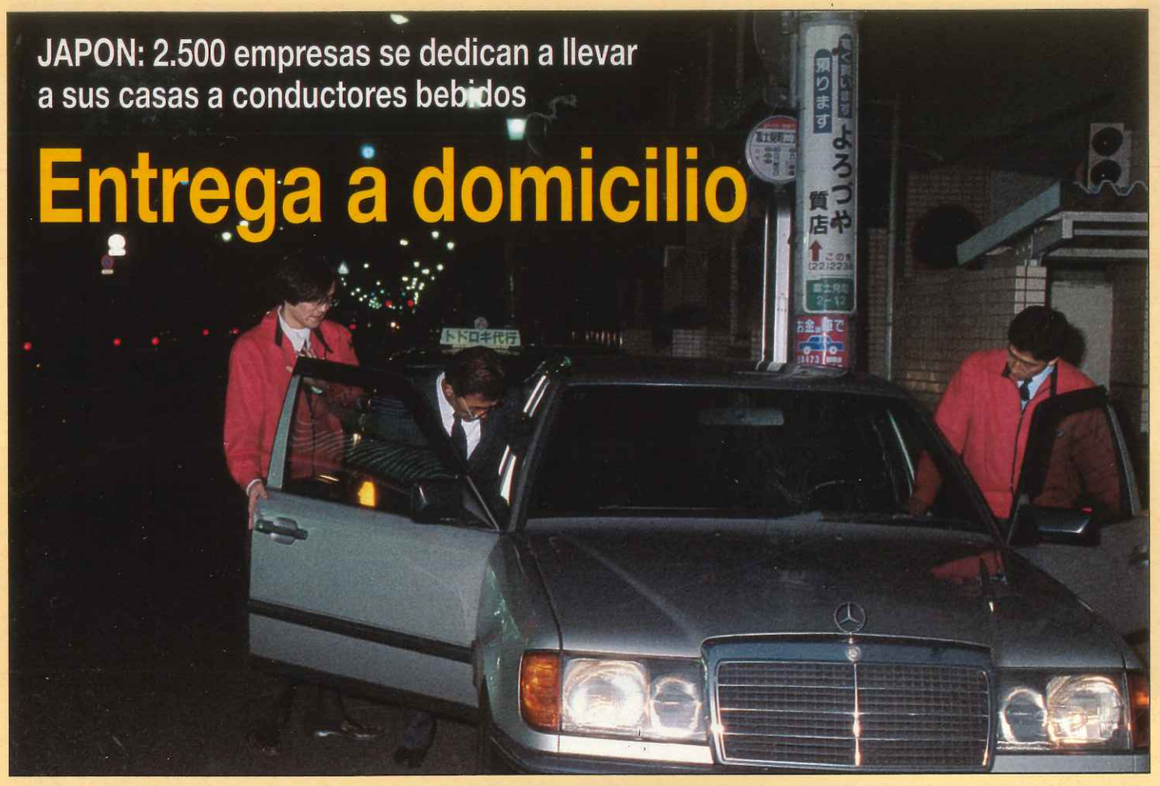
En Valencia el "bakalao" está en las afueras de la ciudad. Las grandes discotecas se concentran en los alrededores de las carreteras de El Saler y El Perelló. La grandes distancias que separan estos locales –se pueden recorrer fácilmente cien kilómetros en una noche– hace que el riesgo de accidentes se multiplique. El pasado mes de febrero, una colisión múltiple entre cuatro vehículos en las inmediaciones de El Saler se saldó con la muerte de dos jóvenes. **"Son carreteras que se han puesto muy peligrosas desde que empezó toda esta movida de las discotecas. La gente se pasa varias noches sin dormir y van ciegos",** afirma Roberto Ramírez, jefe provincial de Tráfico de Valencia.
Llegado el momento de volver a madrid pienso en la historia de Andrés; un amigo suyo me contó en algún momento de este desquiciado fin de semana: **"el domingo por la mañana estábamos en una discoteca de Torrejón y Andrés nos propuso ir a Valencia. Aquél día decidimos no acompañarle, era fin de mes y no teníamos demasiado dinero. Habíamos estado tomando 'éxtasis' y 'speed' y llevábamos sin dormir desde el viernes, pero no era la primera vez que en esas circunstancias habíamos decidido irnos a Valencia. Después de todo, tan sólo son tres o cuatro horas de viaje. Imagino que Andrés pasó todo el día de discotecas, aún le quedaban algunas pastillas y un poco de 'speed'. No se cómo ocurrió. Quizás fue el cansancio. Lo cierto es que poco antes de llegar a la desviación de Mota del Cuervo, ya de vuelta a Madrid, perdió el control del coche y se salió de la carretera. Murió en el acto."**

> Tráfico ha ordenado recientemente vigilar más estrechamente las zonas de influencia de esta ruta "bakalaera".



JAPON: 2.500 empresas se dedican a llevar a sus casas a conductores bebidos

Entrega a domicilio



Regado abundantemente con alcohol –ya sea cerveza o el fortísimo y tradicional "sake"– ha aparecido en Japón un nuevo y floreciente negocio: la recogida de conductores "mareados" y el traslado, y el de su vehículo, hasta su domicilio. Esta iniciativa –que puede evitar accidentes de mucha gente en malas condiciones por el alcohol–, pese a su rentabilidad –2.500 empresas obtienen entre 10 y 100 millones de beneficios anuales– no está exenta de dificultades. Quizá la más frecuente sea conseguir que el cliente de su dirección antes de "caer en los brazos de Morfeo".

El preocupante consumo de alcohol de los japoneses, ligado con la cultura nipona de que cualquier reunión, sea de trabajo o de diversión, debe estar rociada con "sake" –licor de arroz– o cerveza, ha propiciado la aparición de un nuevo y rentable negocio: la recogida de conductores que no están en condiciones de conducir su propio coche.

Y es que en una nación tradicionalmente disciplinada, el número de accidentes de tráfico volvió a crecer en 1991, tras un descenso moderado durante el año precedente. Así, en 1991 hubo 662.388 accidentes –más de 1.800 diarios–, más de 11.000 muertos –30 cada día– y 810.000 heridos –en torno a 2.220 diarios–. Todas las cifras, excepto la de muertos, subieron respecto a 1990, acercándose a las de 1972, uno de los peores años de la historia del tráfico en Japón.

El Ministerio de Transporte estima que existen 2.500 empresas que cumplen una función social al retirar de la circulación a los automovilistas ebrios, pero que también se llenan los bolsillos en esta recogida de vehículos y propietarios.

Toshio Hayashi, director de la Asociación de Conductores Designados –que reúne 864 empresas–, declaró que, aunque no puede demostrar que su servicio haya colaborado en la reducción de accidentes provocados por el consumo de alcohol, su impresión es que ha influido decisivamente en la reducción. Aporta un dato interesante: **"el número de personas que reclama nuestro servicio aumenta hasta el 70 por 100 cuando saben que hay un control policial. Sin control, sólo llama un 30 por 100",** manifiesta **Hayashi.**

LO DIFÍCIL ES SABER DÓNDE VIVEN

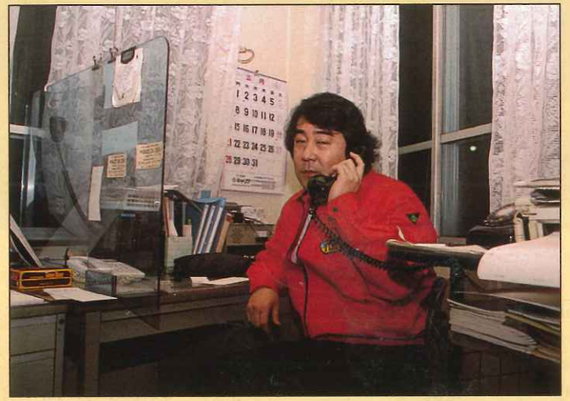
Finalizada la jornada, el japonés que suele vivir lejos del centro debe tomar su automóvil para regresar a casa. Si es lo suficientemente consciente de que su condición física no le permite ponerse al volante, pide por teléfono el servicio de asistencia. La empresa envía dos empleados en uno de sus coches. Esperan al cliente en el punto indicado. Cuando llega, un empleado conduce el automóvil con su dueño, generalmente dormido, en el asiento contiguo. Entonces enfila hacia la dirección señalada por el beodo, aclaración difícil de conseguir en la mayoría de los casos. El otro empleado les sigue con el coche de la empresa. Una vez trasladado el "paquete" a su destino, ambos trabajadores regresan a su base a esperar un nuevo servicio. En noches de mucho trabajo –jueves, viernes, sábados y fiestas especiales como fin de año o de graduación universitaria–, gracias a su comunicación por radio, teléfono o buscapersonas, pueden iniciar otro transporte sin regresar a la oficina.

La asociación, un organismo de carácter privado y que no es objeto de protección legal –y, por tanto, no recibe subvención pública–, realizó un estudio entre 618 miembros según el cual, antes de 1974, existían 34 empresas. Entre 1985 y 1988 se fundaron 200 sociedades.

Hayashi dice que el negocio no es nuevo: **"se le ocurrió hace 25 años a un estudiante de la Universidad de Waseda al comprobar que mucha gente conducía sin estar en condiciones de hacerlo".** Las empresas obtienen entre 10 y 100 millones de pesetas anuales de beneficios **"Si una empresa tiene 7 coches y cada coche gana 17.500 pesetas/día, puede obtener unos beneficios del 50 por 100; la otra mitad cubriría el gasto de personal. La mayoría de los trabajadores se contrata a porcentaje, pero el salario puede estimarse en 220.000 yenes** –similar cantidad, al cambio, en pesetas–", explica **Hayashi.**



En fines de semana y durante la noche, se multiplican considerablemente las llamadas solicitando este servicio



A 300 PESETAS/KILÓMETRO

La tarifa depende de cada empresa. Esto dio lugar a muchos abusos y quejas de clientes y de agrupaciones de taxistas que denunciaban competencia desleal. **"Después de esas protestas, algunos asociados decidieron colocar un taxímetro para evitar problemas; así por un viaje de 5 kilómetros se cargan 3.000 yenes. Por término medio cobramos 2.000 pesetas de tarifa mínima para un desplazamiento entre 1 y 3 kilómetros y, además, 300 yenes por kilómetro"**, dice **Hayashi.**

Minoru Yamahishi, propietario de Todoroki Daiko Service, una empresa de este sector, muestra con orgullo los premios, concedidos por la policía, acumulados a lo largo de los años. **"Nuestra jornada empieza a las ocho de la noche y termina bien entrada la madrugada"**, señala **Yamahishi**, quien comenta que los clientes que requieren sus servicios **"están 'achispados', pero conscientes de su estado. Los que ya no saben ni donde están no se preocupan en llamar y frecuentemente se colocan al volante".**

EL PELIGRO VIAJA DE 4 A 6

Según estadísticas de la Policía, la mayoría de los accidentes ocurre entre 4 y 6 de la tarde y 8 y 10 de la mañana, coincidiendo con los masivos desplazamientos del trabajo al hogar y viceversa. Sin embargo, la incidencia de víctimas mortales es mayor por la noche. Los días negros son sábados y viernes. Las carreteras comarcales son escenario de la mayoría de los accidentes seguidas de autopistas y avenidas principales.

La principal causa de accidentes es el exceso de velocidad, cometida generalmente por jóvenes de 18 a 24 años. Le siguen las distracciones, en las que incurren personas de un amplio espectro de edades: desde 18 a 59. En tercer lugar aparece la conducción bajo los efectos del alcohol, cuyos protagonistas son personas entre los 30 y los 50 años.

Milagros LOPEZ DE GUEREÑO
Fotografías: Andy POMPILIO

PERDER EL CARNÉ... A LOS PUNTOS

Japón es un país con casi 80 millones de vehículos registrados y 62,5 millones de titulares de permisos de conducción, en una población que supera los 120 millones de habitantes. Las normas de seguridad vial son estrictas y las sanciones, severas. La introducción del carné por puntos coincidió con uno de los años (1969) de mayor incidencia de fallecidos en accidentes de tráfico –más de 16.000 muertos y casi 721.000 accidentes–. La validez del permiso de conducción es de 3 años, aunque desde abril se amplió a 5 para los conductores que durante 5 años no reciban ninguna multa. Según la Policía, cerca del 60 por 100 de los conductores podrá acogerse a este sistema.

Los coches deben revisarse con frecuencia para garantizar que sus condiciones mecánicas no sean un peligro: un auto nuevo pasa su primera inspección a los 3 años; después, debe obtener una aprobación anual que cuesta 150.000 pesetas, incluido seguro obligatorio.

La penalización por puntos, acumulable durante tres años, se establece en función de la infracción. Se clasifican por infracciones al Código de la Circulación y por accidentes y estos en muerte, heridas graves y heridas leves o daños a la propiedad privada. El castigo es de 15 a 4 puntos según sean serios o menos serios. Una sola infracción penada con 15 puntos puede bastar para la retirada temporal o total del carné. Las faltas más graves son conducir embriagado, bajo la influencia de drogas o de forma temeraria, y se penan con 15 puntos. Conducir sin licencia se sanciona con 12 puntos. En todos estos casos se suman otros 13 si detectan más de 0,25 miligramos de alcohol en la sangre.

El exceso de velocidad –en autopistas el límite es de un mínimo de 50 y un máximo de 100 kilómetros/hora– se castiga con 12 puntos si se sobrepasan los 150 km/h. Un exceso de 25 a 30 kilómetros se multa con 3 puntos; otros 8 si hay presencia de alcohol y una sanción de 18.000 pesetas para los propietarios de vehículos particulares y de 25.000 para los de gran tonelaje. A partir de estos supuestos, los puntos aplicados varían de 6 a 1, pero se sanciona con pagos de 3.000 a 18.000 pesetas.

Son objeto de retirada temporal del carné quienes en los tres años anteriores han sido suspendidos dos o más veces e incurren en una penalización de 4 puntos. Si la pena está entre 5 y 25 puntos se quedan sin permiso de circulación de 1 a 3 años. A menos suspensiones provisionales aumenta el margen de puntos acumulables, pero serán objeto de la anulación de la licencia entre 1 y 3 años si suman más de 30 ó 35 puntos. Para obtener un nuevo permiso deben acudir nuevamente a una autoescuela y superar de nuevo un examen.

Disminuyen los accidentes de motocicleta y ciclomotor, mientras que se disparan los de bicicletas

EL CASCO PROTECTOR



La obligatoriedad del casco ha sido una causa del acentuado descenso de accidentes en motos y ciclomotores.

La tendencia al descenso de la accidentalidad general en 1992 también se ha producido, incluso más acentuada, en los vehículos a motor de dos ruedas. Así, disminuyó el número de muertes por encima del 24 por 100 en ciclomotores y casi el 17 por 100 en motocicletas. La trayectoria se invierte al analizar los datos de bicicletas que aumentaron en el mismo período más de un 13 por 100.

Las estadísticas sobre víctimas mortales en motocicletas y ciclomotores en 1992 confirman la tendencia general de descenso de la accidentalidad, pero con una disminución más acentuada para este tipo de vehículos, llegando la caída de víctimas mortales en ciclomotores al 24,8 por 100 y al 16,7 por 100 en motocicletas.

Para Juan León Petit, Secretario General de SERMOTO (Asociación Nacional de Constructores de Motocicletas, Ciclomotores y Bicicletas), han sido muchos los factores que, unidos, han dado su fruto: mejoras introducidas por los fabricantes respecto a estabilidad, suspensión y frenos y el progresivo desdoblamiento de las carreteras nacionales en autovías.



En los últimos años las bicicletas, sobre todo las de montaña se han puesto de moda en nuestro país.

Pero por encima de ellos está la utilización del casco, en ambos tipos de vehículos y en zona urbana e interurbana, disposición que entró en vigor en septiembre del año pasado, dando cumplimiento a lo estipulado en el Reglamento General de Circulación, y que sanciona su incumplimiento con multas que pueden llegar hasta 15.000 pesetas. El dato toma mayor relevancia si se tiene en cuenta que, en los últimos años, se produjo un "boom" en la compra de vehículos de dos ruedas, que supuso un aumento del 29 por 100 del parque de ciclomotores en los últimos cinco años y un 41 por 100 el de motocicletas. Desde la Dirección General de Tráfico, el descenso se enmarca dentro de la tendencia general de la siniestralidad en el 92, propiciada por la campaña publicitaria y la obligatoriedad del casco.

CASCOS SOLO PARA CICLOMOTORES

En lo relativo al descenso en ciclomotores, el Secretario General de SERMO-

PARQUE DE VEHICULOS en 1992

Motocicletas	1.251.879	17.011
Ciclomotores	2.124.000	19.018
Bicicletas (1989)	657.371	2.124

SINIESTROS EN VEHICULOS DE DOS RUEDAS

	1991	1992	Diferencia
Motocicletas	17.024	15.525	–8,80
Ciclomotores	19.018	17.279	–9,14
Bicicletas	2.124	2.577	21,32

VICTIMAS DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES Y BICICLETAS

	1991			1992			DIFERENCIA		
	Muertos	H. Graves	H. Leves	Muertos	H. Graves	H. Leves	Muertos	H. Graves	H. Leves
Motocicletas	706	7.632	10.516	588	6.259	10.041	–16,7	–17,9	–4,5
Ciclomotores	467	7.012	12.490	351	5.835	11.745	–24,8	–16,7	–5,9
Bicicletas	117	731	1.172	133	914	1.405	13,6	25,0	19,8



La ausencia de una cultura de la bicicleta propicia un desconocimiento de las precauciones tanto de conductores como de ciclistas.

TO señala que **"la labor de mentalización ha sido importante y, junto a ella, acciones como la seguida desde 1988 a 1991 conjuntamente por los fabricantes y la Dirección General de Tráfico, mediante la cual, por la compra de un ciclomotor, se regalaba un casco han podido contribuir a estos datos tan positivos".**

En este aspecto, un seguimiento sobre la utilización del casco en ciclomotores, realizado por la Dirección General de Tráfico, pone de manifiesto un aumento del 33 por 100 en la compra de cascos de septiembre a diciembre, mientras que los datos sobre uso –que se situaban en el 32,9 por 100 antes de la entrada en vigor de la ley– se dispararon hasta el 79,7 por 100 a final de año.

En este aumento tan importante de ventas de este dispositivo y su uso ha podido contribuir, a juicio de Juan León Petit, **"el diseño de un casco especial para ciclomotor, más ligero que los tradicionales, resultado de la colaboración entre Industria, DGT y SERMOTO, al comprobar que, a la baja velocidad a la que pueden circular estos vehículos, los cascos integrales eran incómodos e, incluso, peligrosos, pues tienen una mala ventilación que puede provocar excesivo calor y, a su vez, falta de reflejos, así como una deficiente audición".**

La valoración de SERMOTO en cuanto a los resultados en motocicletas, que sitúan el descenso de siniestros en cerca de un 9 por 100 y el de muertes en casi el 17 por 100, se inclina más hacia una utilización del casco por el temor a la multa.

PRECAUCIONES EN BICI

- Circular por el arcén o lo más cerca posible del borde derecho de la calzada y, si existiese, por el carril-bici.
- No circular nunca en grupo, sino en fila de uno.
- Nunca transportar a otra persona.
- Advertir a los demás usuarios de la vía de las maniobras que se vayan a realizar.
- No soltar el manillar, excepto para advertir de las maniobras.
- Importantísimo ver y ser visto; es decir, ni sorprender a los demás conductores, ni dejarse sorprender. Por la noche, llevar una luz delantera y otra trasera e, incluso, reflectantes en los radios.
- En los adelantamientos se debe dejar una distancia de un metro entre la bicicleta y el automóvil.
- En zonas urbanas está prohibido circular por las aceras.

GOLPES DE PEDAL

La cara negativa de la moneda es el fuerte crecimiento durante 1992 de los accidentes en los que se han visto implicadas bicicletas en más de un 21 por 100. Estos ocasionaron 133 muertes, 914 heridos graves y 1.405 leves, lo que supone un aumento en cuanto a víctimas cercano al 14 por 100 respecto a 1991. Esta cifra es todavía más "escandalosa" si se comparan los datos de heridos: los graves han sufrido un 25 por 100 de aumento y los leves, prácticamente el 20 por 100.

El dato coincide con un período en que la bicicleta se ha puesto de moda, con un ostentoso incremento de ventas. Así, según fuentes de la Dirección General de Tráfico, la causa de este desmesurado crecimiento en los accidentes puede estar en la falta de una cultura de la bicicleta en nuestro país, no estando, ni conductores ni ciclistas, acostumbrados a compartir la vía.

El Presidente de la Federación Española de Ciclismo, Juan Serra, califica de **"escalofriante, el aumento del uso de bicicletas como 'hobby', sobre todo de las llamadas bicicletas de montaña más que las de competición; esto, unido al mayor número de automóviles que circulan, a la falta de precauciones –tanto de ciclistas como de conductores– y a que la bicicleta es el vehículo más débil, ha propiciado estos datos negativos".**

Las medidas que propone la Federación Española de Ciclismo tienden a promover la toma de conciencia de todos los usuarios de la vía. En breve va a distribuir un tríptico, elaborado por este organismo, a todas sus federaciones provinciales y a los establecimientos de venta de bicicletas. En él se incluirá, junto a consejos de seguridad, normas de circulación y consejos, la recomendación de obtener la licencia de cicloturista, que, por una cantidad aproximada de 4.000 pesetas al año, en caso de accidentes ofrece la cobertura de un seguro.

Numerosos personajes famosos han tenido un trágico final en la carretera

ESTRELLAS FUGACES

El pasado día 7 de junio, la fatalidad ponía el punto final a la vida del jugador de baloncesto Drazen Petrovic. El coche en el que viajaba el croata –y que no conducía él– chocó fontalmente contra un camión y el mítico jugador murió en el acto. Este es el último personaje público que se cobra la carretera, pero sólo uno más de una larga lista que incluye cantantes, deportistas, actores... estrellas que brillaron fugazmente entre nosotros.


MARCA


El vehículo donde viajaba Drazen Petrovic, arrollado por un camión.

Mientras el resto de la selección croata de baloncesto regresaba el pasado día 7 a Zagreb en avión, tras completar una gira europea, **Drazen Petrovic**, uno de sus jugadores más emblemáticos, cambiaba de planes a última hora y, ya con las maletas facturadas en el aeropuerto de Francfort, decidía hacer el recorrido en el automóvil de una amiga. Nadie pensó entonces que ésta sería su última decisión: a las 17,20 horas del lunes, el automóvil en que viajaba chocaba frontalmente contra un camión y **Petrovic**, que iba en el asiento del copiloto, moría en el acto.

Los accidentes de tráfico se cobran, sólo en España, más de 5.000 vidas al año, pero los que afectan a personajes públicos conmueven de una forma especial a la opinión pública: una larga relación de deportistas, políticos y gentes del espectáculo han corrido la misma dramática suerte en los últimos años.

El exceso de velocidad es, en repetidas ocasiones, la razón de tan trágicos accidentes. La muerte de **Fernando Martín**, otro jugador de baloncesto –el primer español que había jugado en la liga americana y en ese momento en el Real Madrid– ocurría el 3 de diciembre de 1989 en la M-30 madrileña. La excesiva velocidad a la que conducía hizo que se saliera en una curva, atravesara la mediana e invadiese la parte contraria de la calzada, colisionando frontalmente con otro vehículo. Tenía 27 años y había sufrido otro accidente en 1985. Su muerte supuso una profunda impresión en el deporte español y en el público en general, hasta tal punto que las multas por exceso de velocidad en la M-30 disminuyeron en un 50 por 100 en los días siguientes.


MARCA


MARCA

Rommel Fernández, futbolista del Albacete.

EN EL MUNDO DE LA MUSICA

En el esplendor de su carrera artística, el cantante, de 28 años, **Nino Bravo**, perdió la vida en 1973 cuando su potente coche, estrenado dos meses antes, dio una vuelta de campana tras salirse de la calzada en una curva tomada a mucha velocidad. La prensa del momento calificó el accidente de "mala suerte". En febrero de ese mismo año, el cantaor flamenco **Manolo Caracol** había muerto cuando su coche se estrelló contra un puente en las cercanías de Madrid. El chófer que conducía el vehículo sólo sufrió heridas leves.

En agosto de 1976, Evangelina Sobredo, **"Cecilia"**, encontraba la muerte junto a uno de sus músicos cuando el automóvil en el que viajaba chocó contra un carro agrícola en la provincia de Zamora. Regresaba de una gira y parece ser que el exceso de velocidad fue la causa junto con la deficiente iluminación del carro.

Quienes se dedican al espectáculo suelen estar especialmente expuestos al riesgo de la carretera, sobre todo en los meses de verano en los que las giras les obligan a atravesar el país de punta a punta. El cantante valenciano **Juan Camacho** y el líder del grupo "Triana", **Jesús de la Rosa**, terminaron trágicamente su carrera en el asfalto. En agosto de 1990, **Bruno Lomas** moría al estrellarse su coche contra un camión cuando se dirigía hacia Valencia para realizar una gala. Un año después, en septiembre de 1991, otro famoso cantante, **Tino Casal**, fallecía tras colisionar el vehículo en que viajaba contra una farola en las cercanías de Madrid, probablemente por un despiste del conductor, ya que la zona no presentaba ningún problema de tráfico ni de señalización. En el momento del fuerte impacto, parece que el cantante no llevaba puesto el cinturón de seguridad. El coche quedó totalmente destrozado.

En otras ocasiones, no son los famosos sino sus hijos, las víctimas de la carretera. Es el caso de **Rocío Asunción Jiménez**, hija de la cantante María Jiménez, para la que su madre había sacado un billete de tren sin saber que ella había decidido viajar en el coche de unos amigos.


EFE


EL MUNDO

Tino Casal, cantante.


César Manrique, arquitecto canario.


Un accidente sorprendió a Guruceta cuando se dirigía a arbitrar un partido.


Cecilia y Nino Bravo, dos cantantes que perecieron en la carretera.

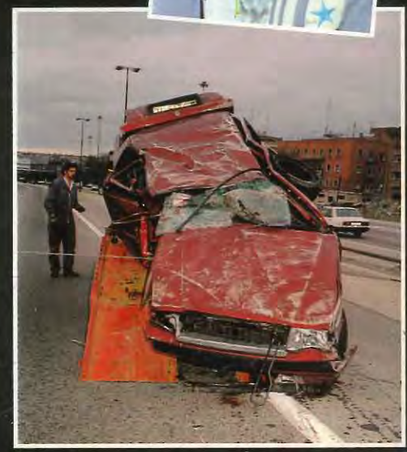


GOL DE LA CARRETERA

El mundo del fútbol se ha visto sacudido varias veces por la muerte de alguna de sus figuras. El ex-madridista **Juanito** perdió la vida en la madrugada del 2 de abril de 1992, cuando regresaba de presenciar un importante partido de su anterior equipo. Viajaba dormido cuando unos troncos en la carretera provocaron el fatal accidente: el vehículo en que viajaba chocó contra un camión, detenido en el arcén para auxiliar a otro que había volcado en la mediana y del que había caído parte de la carga. El deportista murió en el acto. Un mes después, **Rommel Fernández**, futbolista del Albacete, siguió la misma suerte.

En 1987, el árbitro internacional **Emilio Guruceta** y dos jueces de línea se trasladaban a Pamplona para dirigir un partido. Una lluvia intensa y un efecto de "acquaplanning" estrelló su vehículo contra un camión de mantenimiento estacionado en el arcén. **Guruceta** –que ya había sufrido otro accidente grave con anterioridad– y uno de los "linier" murieron en ese mismo momento.




La velocidad truncó la carrera meteórica de Fernando Martín.

ESTABA ESCRITO

Examinando las circunstancias y hechos que rodearon los siniestros, parece que en algunos una fatal casualidad les sentenció irremediablemente. ¿Por qué Petrovic no cogió el avión de regreso a Croacia y decidió irse en automóvil? La cantante María Jiménez había comprado un billete de tren para su hija que volvía de un colegio mayor en Málaga; ella decidió sin previo aviso volver en coche con unas amigas. Cuando el automóvil del árbitro Guruceta patinó a causa de la lluvia, la mala suerte hizo que un camión que realizaba las obras de mantenimiento de la autopista estuviese estacionado en el arcén izquierdo, justo en el mismo sitio al que fue a parar el vehículo fuera de control. También en el accidente donde murió el jugador de fútbol Juanito, el conductor del automóvil al intentar sortear los troncos caídos de un camión que había volcado, chocó lateralmente con otro que había estacionado para ayudar al primero, por la parte del asiento del copiloto donde plácidamente dormía el deportista.



Inma de Santis, actriz.

El 15 de julio de 1989, el futbolista británico **Laurie Cunningham**, fallecía en Madrid al perder el control de su coche. Presumiblemente, conducía sin el cinturón de seguridad puesto que salió despedido del vehículo.
En la última temporada había jugado con el Rayo Vallecano.
Las medidas de seguridad que rodean a algunas personas en su vida privada no sirven a bordo de un vehículo. La princesa de Mónaco, **Grace Kelly**, murió en septiembre de 1982, al caer su coche por un barranco de 40 metros de profundidad. Su hija Estefanía, de 17 años, sufrió heridas leves cuando ambas quedaron aprisionadas en el interior del vehículo que había dado varias vueltas de campana. El coche quedó calcinado. También la aristocracia española cuenta con una tragedia al volante: **Francisco**



MARCA

Alberto Fernández, ciclista.

de Borbón, hijo mayor del Duque de Cádiz, fallecía dos días después de que el vehículo que conducía su padre y en el que viajaba con su hermano y una institutriz, quedara destrozado tras empotrarse en la parte lateral de un camión. Según el testimonio del camionero, el vehículo circulaba a gran velocidad y no respetó una señal de Stop. Francisco quedó aprisionado en el asiento del copiloto. Según se publicó en ese momento, en palabras del presidente de la Federación Navarra de Esquí, última persona que habló con el Duque, "Alfonso estaba cansado a la hora de regresar a Madrid".



MARCA

El controvertido "Juanito" dormía cuando sobrevino el accidente.



MARCA



MOTOR 16



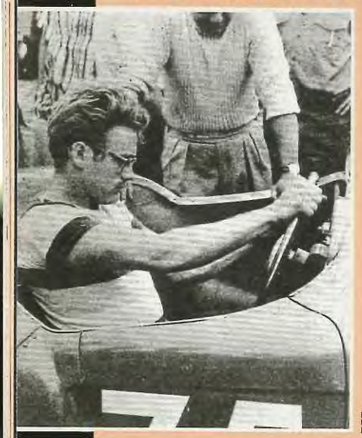
EFE

Francisco de Borbón, falleció cuando su padre, el Duque de Cádiz, se saltó un stop. En la foto, simulacro de cómo se produjo.

También la familia **Domecq**, vinculada durante siglos a la viticultura y la ganadería, se vio sacudida con la trágica muerte de cuatro de las nietas del famoso empresario, en marzo de 1991. Las jóvenes tenían entre 12 y 21 años.
En su querida isla de Lanzarote, hace escasamente un año, el arquitecto canario **César Manrique**, de 73 años, encontraba la muerte mientras conducía su automóvil. Se dirigía a su casa desde la Fundación que lleva su nombre y colisionó con otro vehículo de forma tan violenta que tuvo que ser liberado con gatos hidráulicos por los bomberos, de entre los amasijos del coche.
Entre las víctimas de accidentes de tráfico se cuentan nombres de políticos como **José Antonio Zaldúa**, parlamentario vasco; **Alfredo Marquerie**, crítico teatral o **Alberto Fernández**, ciclista, que quedó segundo en la Vuelta Ciclista a España de 1984 y volvía, junto con su esposa, de recibir el premio al mejor corredor español de la temporada anterior; también merece un cariñoso recuerdo la joven actriz **Inma de Santis** cuyo futuro quedó enterrado en las arenas del desierto cuando viajaba a bordo de un vehículo. Todos ellos brillaron con luz propia, pero su fulgor se apagó en un lugar cualquiera, juntos a los hierros retorcidos de un automóvil.

Juana SANCHEZ y Teresa GONZALEZ

LA MUERTE DE UN MITO



EFE

El mítico actor James Dean, víctima de su pasión por los coches.

El actor, James Dean, uno de los mayores mitos del mundo del espectáculo, también tuvo un trágico final en la carretera. Al parecer un desengaño amoroso le hizo convertir su afición a los automóviles en una "devoción". Aquel fatídico día 30 de septiembre de 1955, conducía a toda velocidad junto con su mecánico, probando su nuevo modelo de Porsche. En un cruce colisionó violentamente con otro vehículo. Murió en la ambulancia que lo trasladaba al hospital.
Curiosamente el conductor del coche con el que chocó volvía del cine de ver la película "Al este del Edén" protagonizada por el famoso actor. Su popularidad era ya tal que los fragmentos del automóvil fueron vendidos a sus admiradores a un precio de entre 25 y 500 dólares por pieza. Tenía sólo 24 años.



Marcos GONZALEZ

España está a la cabeza de la CEE en la reducción de la accidentalidad

Al cumplirse el primer aniversario de la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Circulación, nadie, y mucho menos los responsables de Tráfico, quieren echar las campanas al vuelo, a pesar de que se han producido 871 víctimas mortales menos que en el mismo período del año anterior. A pesar de que la accidentalidad podría haber entrado en horas bajas, las 4.890 vidas truncadas en la carretera en ese año denuncian que aún queda mucho por hacer.

El pasado 15 de junio se cumplía el primer año de aplicación del Reglamento General de Circulación, una norma que desarrolla la Ley de Seguridad Vial y sustituye, en materia circulatoria, los preceptos del viejo Código de la Circulación. Algunas variaciones en los límites de velocidad, la obligatoriedad de cinturones traseros y delanteros -así como la del uso del casco- tanto en ciudad como en carretera; casco especial para conducir ciclomotores; nuevas especificaciones sobre los límites de alcoholemia y prohibición del consumo de estupefacientes y drogas, a la hora de conducir, eran algunas de las innovaciones introducidas.

Un primer balance del período comprendido entre el 1 de junio de 1992 y el 31 de mayo de 1993, arroja un resultado de 4.099 accidentes mortales producidos en carretera, con 4.890 muertos y 2.826 heridos graves. Si comparamos con los 12 meses anteriores, se han conseguido reducciones superiores al 15 por 100, porcentaje que sitúan a España a la cabeza de la Comunidad Europea en cuanto a la disminución de la accidentalidad. En números absolutos, en el citado período ha habido 727 accidentes mortales menos, mientras que las víctimas mortales se han reducido en 871 y los heridos graves en 540.

POR QUÉ DISMINUYEN LOS ACCIDENTES

Probablemente, no sólo la entrada en vigor de la nueva normativa ha sido el desencadenante de estos resultados. De hecho, 1992 era el tercer año consecutivo en el que se conseguía reducir la mortandad en la carretera. La mejora de la red vial, la trágica visión de la realidad de los accidentes mostrada en las campañas y, sobre todo, una conducta más prudente por parte de una sociedad cada vez mas concienciada, han contribuido a la victoria en estas escaramuzas que forman parte de la lucha contra la muerte por accidente de tráfico.

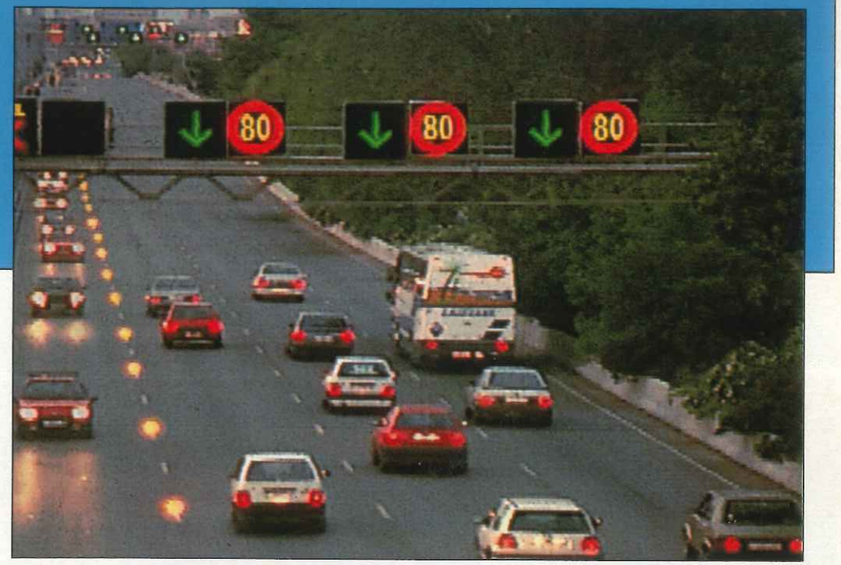
Cataluña, Madrid, Galicia, País Vasco y Valencia, por este orden, han sido las comunidades que han obtenido mayores triunfos en esta lucha, si bien Madrid, como provincia, han sido la que, con 115 fallecidos menos, ha conseguido el mejor resultado.

La "salida de la vía", como forma de producirse el accidente mortal, estuvo presente en el 41 por 100 de los casos, seguida del concepto "otras colisiones" (26,7 por 100), "colisiones frontales" (15,3 por 100) y "atropellos" (14,9 por 100). Los cuatro tipos de accidentes citados registraron sensibles disminuciones respecto al mismo período del año anterior.

Por otra parte, en este primer año de nuevo Reglamento de Circulación, se han tramitado 2.787.910 denuncias, casi 100.000 menos que en los 12 meses precedentes. Las infracciones más graves han supuesto la tramitación de 230.000 expedientes para la suspensión temporal del permiso de conducir, de los que 105.000 ya tienen resolución sancionadora firme.

Nuevo sistema luminoso para señalizar los carriles reversibles

Barreras de luz



En la autovía de Castelldefels, en la provincia de Barcelona, se acaba de poner en marcha un nuevo dispositivo de señalización del carril reversible, mediante luces instaladas en el asfalto que delimitan el mismo para que los conductores puedan circular en sentido contrario.

En Barcelona se ha inaugurado un nuevo sistema de señalización luminosa para carriles reversibles, eliminando los tradicionales conos que había que instalar y quitar manualmente, con la pérdida de tiempo, riesgo y problemas que conlleva. Este sistema ya está funcionando en el Puente del Centenario en Sevilla.

La novedad forma parte de todo el dispositivo de control general de tráfico en los grandes núcleos urbanos, y utiliza el resto de componentes del sistema como son cámaras de vídeo, centro de control, paneles de información variable, pórticos y su señalización de aspa-flecha, y controles de aforo.

Estas balizas luminosas se han instalado a lo largo de 17 kilómetros en la autovía de Castelldefels, que es una de las arterias por la que discurre la mayoría del tráfico hacia la costa. Con una salvedad: en dirección salida de la ciudad rumbo a las playas, el carril no acaba con la incorporación al sentido normal, sino en un semáforo, en el que giran los vehículos hacia la izquierda.

MOMENTOS DE ALERTA

La apertura del carril reversible se hace en tres momentos. En el primero de ellos se indica a los conductores que circulan por él, que lo dejen libre; esto se realiza mediante una flecha blanca con 45 grados de inclinación en los paneles de información variable. Pasados unos minutos en las señales de los pórticos se situa una aspa roja en los dos sentidos prohibiendo que se circule por él; esto dura 3 ó 4 minutos. Por último, se procede a la apertura del carril reversible para los vehículos que circulan en sentido contrario, para lo cual se encienden las nuevas señales luminosas de la calzada, y se señaliza con una flecha verde en los pórticos.

Las señales luminosas, cuando están apagadas, son similares a unas tachuelas y cuando están encendidas emiten luz color ámbar, apreciables tanto de día como por la noche, aunque en este último caso se disminuye la intensidad de la luz para evitar el deslumbramiento a los conductores. Están situadas a una distancia de 50 metros en tramos rectos y 25 en curvas. Hay que tener en cuenta que están situadas en una autovía donde las curvas son bastante abiertas y en todo momento existe suficiente visibilidad. Están organizadas por tramos de 1.200 metros, y en cada uno de ellos existe un regulador de las balizas luminosas, que controla su perfecto funcionamiento en todo momento.

La sustitución de los conos por este sofisticado dispositivo, supone un drástico cambio de cara a la circulación, al que tienen que adaptarse todos los conductores. Para ello se ha puesto en marcha una amplia campaña divulgativa en todos los medios de comunicación, así como mediante trípticos y un vídeo. El mensaje concreto es que estas balizas luminosas sustituyen a los conos y, por lo tanto, para los conductores deben ser tan infranqueables como ellos.

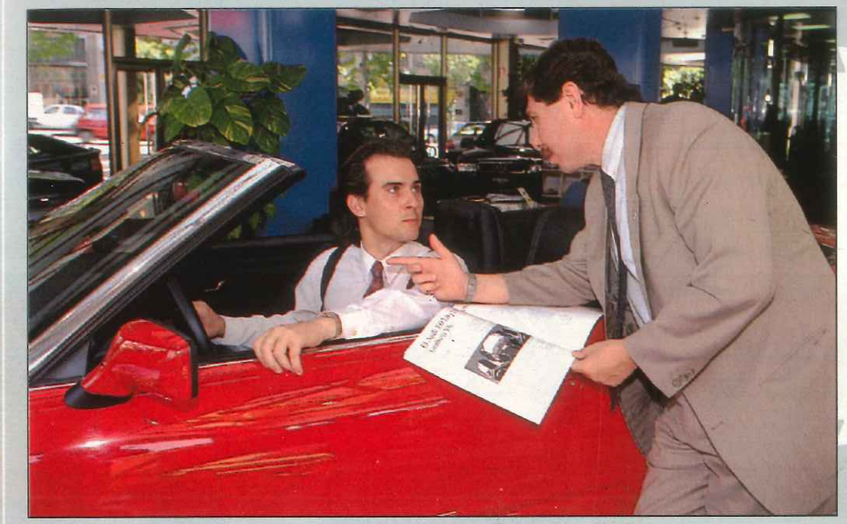
Por último, recordar las normas básicas para circular por el carril reversible: sólo lo pueden utilizar motocicletas y turismos siempre que no lleven remolque; la luz de cruce debe ir encendida en todo momento, no pudiendo rebasar la velocidad de 80 km/h ni por debajo de los 60 km/h; tampoco se puede realizar en este tramo la maniobra de adelantamiento.



Antes.

A partir de ahora.

T.G. GONZÁLEZ



Mientras fabricantes y vendedores ofrecen ofertas increíbles para vender más, los clientes regatean para sacar mejor tajada



El importante descenso en las ventas de automóviles está llevando a las firmas y a los concesionarios a una auténtica "guerra sin cuartel" de ofertas y contraofertas que para algunos es una auténtica "ruina". Los usuarios, conscientes de ello, apuestan por el regateo más audaz para sacar la mejor tajada. Ya no se trata de que regalen una radio y unas alfombrillas o la estrella, el aire acondicionado, sino mucho más. Algunos vendedores aseguran que venden "a veces" a precio de costo. Esta revista se ha dedicado durante las últimas semanas a "comprar" coches.

Los clientes se lo piensan mucho y regatean más

REBAJAS DE LOCURA

REBAJAS DE LOCURA

La profunda crisis del sector del automóvil, con unas ventas que descendieron en mayo el 24 por ciento, ha llevado a empresas como Renault a solicitar a la Administración Central "*la supresión temporal del 13 por ciento del impuesto de matriculación*" y un descenso en los tipos de interés. Otros venden los gasoil a precio de gasolina, alguno regala extras y equipamiento del caro y muchos ni piden entrada. La preocupación es generalizada y ha "obligado" a las diferentes firmas a una guerra "encarnizada" de ofertas que cada día sumen al usuario en mil dudas sobre qué elegir, sobre todo cuando aquellas cambian de semana en semana. Muchos, sin embargo, están sacando pingües beneficios de esta situación. Saber regatear, "hacerse el duro", "no demostrar excesivo interés por un coche determinado", "hacer ver que la competencia ofrece más y mejor", son recursos que muchos usuarios están utilizando para dar por hecho el regalo de la radio, las alfombrillas, el extintor y la alarma y sacar "unos buenos miles de pesetas por el coche antiguo y algún descuento también sustancial". Muchas veces son regateos reales. Otras, pura invención. "*La verdad es que algunos están haciendo auténticos negocios y aprovechando la coyuntura*", se queja un vendedor.



Los vendedores se quejan de las presiones de los usuarios





OFERTAS VERANIEGAS

Un concesionario Peugeot fue el primer punto de compra de los redactores de esta revista. Queríamos un coche pequeño, "el segundo coche". La apuesta era un 106 o un 306. El primero, si se quiere con aire acondicionado y otras ventajas, se va al millón cuatrocientas "*aunque bajará, pero al ser completamente nuevo...*" se disculpa el vendedor. Anuncia, eso sí, que tiene una oferta de campaña de 100.000 pesetas o aire gratis. "*También le pondría una radio gratis*" y deja caer la posibilidad de otros "detalles" como alarma, espejo retrovisor, alfombrillas. Por otro modelo "*con catalizador y nada más*", que suponía un gasto de 1.203.000 pesetas, "*le podemos hacer un descuento de 146.000 porque hay más stock*", nos aseguran. Con el 306 los precios se disparan mucho más, casi cerca de los dos millones "*pero tenemos una oferta de 120.000 pestas de ahorro*". Los regalos aquí se confirman desde el inicio (radio, bandeja antirobo de rueda, espejo lateral) que al comprador no le deja excesivamente satisfecho.

–*¿No me diga que no puede hacerme un precio mejor?* El vendedor piensa y pregunta: *¿No será usted funcionario? ¿En qué empresa trabaja?* Algunas vueltas a la calculadora y llega la respuesta esperada: "*Puedo descontar 75.000 pesetas además de lo que habíamos hablado*". Anuncia, eso sí, que la operación "*hay que cerrarla cuanto antes*" y "amenaza" con una posible subida de los precios que, efectivamente, se produjo días después: un 3,4 por 100. Paralelamente, sin embargo, también bajan las ofertas.

Otro vendedor de la misma firma asegura que "*llevo desde enero sin vender un coche. No quiero entrar en esa dinámica. Vivo de las reparaciones. No me gusta que vengan por aquí y me digan que enfrente les dan cien mil pesetas más por el coche antiguo, que les ponen esto y aquello gratis. Sé que muchas veces es mentira pero otras no porque hay gente que necesita vender como sea para alcanzar los objetivos de venta y así obtener más comisión por cada coche; para ello están dispuestos a vender a precio de coste*".

¿Y USTED, QUE ME DA?

En la Renault visitada por esta revista no están por la guerra de ofertas, lo mismo que la casa matriz. Ofrecen cosas muy puntuales, pero no rebajan nada de sus beneficios. Se habló de algunos Clio y de una oferta de 21 Driver que anunciaban como auténtica "ganga" en radio, prensa y televisiones. El modelo era sin catalizador y no había existencias. Eso sí, la publicidad seguía. Para los modelos pequeños hay una oferta descuento de 175.000 pesetas, salvo en algunos que se queda en tan solo 75.000. Consultas posteriores a través del teléfono para confirmar cómo quedaban los precios tras las subidas, detectan que alguna oferta no había sido anotada en los presupuestos que nos habían presentado en algún modelo concreto y que otras habían aumentado considerablemente.

–*Además de estas ofertas, qué otros regalos o descuentos me puede hacer?*

–*¿Usted me da algo por vendérselo...?*

Con respuesta así es todavía más difícil vender coches en la situación actual.

Otro vendedor Renault explica que "*la guerra no la tenemos con Opel o con Seat, sino entre nosotros mismos. Nos estamos comiendo unos a otros. Ya no es saber vender, entender de coches, dar un buen servicio, manda el descuento, lo que valores el coche antiguo, lo que regales, lo que le descuentes. Tenemos coches que si a los sesenta días no los he vendido me cuesta dinero. Por eso a veces digo: ¿Cuánto le da el de enfrente? Pues yo 10.000 más...*"

FINANCIACION ESPECIAL

Seat ha iniciado una guerra muy agresiva con sus modelos Ibiza y Toledo y algunos de sus consesionarios aseguran que los "venden todos". Regalan sin rechistar, a poco que se les insista, la radio, la alarma y alguna cosilla más. No quieren ni oir hablar de otros decuentos salvo esa oferta del 9,9 % TAE de financiación "*que es un regalo*": la mitad del interés normal de las financieras de coches; también venden su comisión de apertura "cero"; ante la posibilidad que se le plantea de comprar un coche pequeño y otro grande, el vendedor asegura que "*en ese caso le podemos hacer hasta un 14 por ciento de descuento pues le consideraríamos como flota*". Se supone que los regalos también aflorarían. Todo esto, claro, "*si el pago es al contado*". Con el pago al contado de un solo coche se podría hacer un descuento de un 5 por 100, insinúa el vendedor, que anularía la subida del 3,5 por 100 (qué casualidad, todas las firmas más o menos lo mismo) aprobada días atrás.

Lo de la financiación Seat se plantea por los supuestos compradores en otras firmas. La mayoría lo consideran "una locura". Un concesionario Opel llegó a afirmar: "*Lo del 9,9 por 100 de financiación es imposible de mantener; están perdiendo dinero y se arruinarán*". Otros aseguran que "*aquí los que perdemos somos los vendedores. El fabricante ya tiene su dinero asegurado cuando nos lo vende a nosotros y nosotros tenemos que hacer maravillas para ganar algo, sobre todo si entras en la guerra de la clientela*".

SI NO VENDO, SE VAN

Un concesionario Ford también clama al cielo. "*Esto está cada vez más difícil. Tenemos que pagar mucho más de lo marcado oficialmente por los coches usados para vender los nuevos. Tenemos poco margen y encima el cliente te exige radios, alarmas y todo lo que puede ¿y qué haces? Si no vendo, se van enfrente... Esto es la ruina, tengo inmovilizados en coches usados alrededor de 22 millones*". Confiesa sin embargo que, al final, acaba vendiendo una cifra "estimable" que le permite cubrir los objetivos y cobrar comisiones por ello. En cualquier caso, avisa: "*lo de las ofertas se va a acabar, se tienen que acabar; como mucho quedarán algunos paquetes de productos y para de contar. No podemos seguir en esta guerra entre nosotros mismos porque solo podrán mantenerse las empresas más sólidas*".

Opel es más cáustico en sus ofertas y ha mantenido 75.000 pesetas en su Corsa hasta que lo considere adecuado, aire acondicionado en los modelos Astra y 200.000 pesetas en los Vectra. Poco más se puede sacar salvo lo consabido de siempre.

Fiat presume que tiene los mejores precios, prácticamente iguales que hace dos años y se apunta a descuentos especiales que van desde las 150.000 pesetas en los modelos más pequeños a las 250.000 de la gama más alta, aunque algún vendedor aseguró a los "compradores" de esta revista que "*para los coches grandes yo les puedo mejorar esta oferta, incluso más de 300.000 pesetas*".

En medio de esta vorágine, los vendedores tratan de "colocar" lo que tienen a mano, que garantiza la operación rápida y ponen pocas pegas al cliente en cuanto a colores que, a veces, nunca se pueden servir en los plazos preestablecidos. Luego vienen las contraofertas de colores, incluso los posibles cambios de modelos. El cliente ya está "enganchado". Pero sigue reclamando, según las encuestas, un descuento directo y, si fuera posible, un precio fijo que no le obligue al engorroso regateo...

J. HERAS
Fotos: Rafa MARTIN

LAS OFERTAS*

CITRÖEN

–AX Image, New Line, Top Ten GT Line ..... 150.000 Ptas.
–Resto AX, excepto comerciales y 4x4 ..... 200.000 Ptas.
–ZX 16 válvulas ..... 300.000 Ptas.
–ZX Avantage 1,6 y 3 puertas ..... 200.000 Ptas.
–ZX Reflex 1,9 d 5 puertas ..... 161.000 Ptas.
–Resto de modelos excepto comerciales ..... 150.000 Ptas.
–BX todos los modelos gasolina ..... 400.000 Ptas.
diesel ..... 300.000 Ptas.
–Xantia todos sin opción de aire acondicionado y 16 válvulas ..... 142.400 Ptas.
–XM ..... 200.000 Ptas.

**Oferta no acumulable a las anteriores, en todos los modelos, excepto comerciales: aire acondicionado gratis.*
**Ofertas válidas hasta el 30 de junio*

NISSAN

–Micra..... ejemplo en publicidad: entrada 300.000 pesetas, primer año 10.000 al mes y los tres años siguientes 25.000 al mes.
**Oferta válida hasta el 31 de julio.*

WOLKSWAGEN

–Golf GTI ..... 100.000 Ptas.
–Polo (según modelo) entre .... 40.000 y 140.000 Ptas.
–Vento GL 75 CV ..... 175.000 Ptas.

AUDI

–Todos los modelos que no traen air-bag de serie, entre 200.000 y 400.000 pesetas.
**Oferta válida hasta el 30 de junio.*

SEAT

–Financiación de un 9,9 % TAE.
**Oferta válida hasta el 30 de junio.*

FORD

–Han abandonado la guerra de precios y por lo tanto las promociones. Si existen unas normas de funcionamiento comerciales de toda la red, con pautas marcadas por Ford de acuerdo con los concesionarios.

OPEL

–Nuevo Opel Corsa ..... 75.000 Ptas.
** Vigente desde el 26 de marzo y finalizará dependiendo de la evolución del mercado.*
–Astra...aire acondicionado o descuento equivalente
–Vectra ..... 200.000 Ptas.
**Vigente desde el 1 de abril y se mantendrá dependiendo de la evolución del mercado.*

ROVER

No ha querido facilitar las vigentes, porque alegan tener luego problemas con los clientes.

FIAT

–Uno ..... financiación ventajosa con un ahorro final de ..... 150.000 Ptas.
–Tipo 1.400, Gama 93 5 puertas, y Tempra Gama 93 ..... 100.000 Ptas.
–Croma, en toda la gama sobrevaloración del usado ..... 250.000 Ptas.
**Oferta válida hasta el 30 de junio o hasta agotar existencias.*

LANCIA

–Y-10 Fire ..... 110.000 Ptas.
–Y-10 Elite y 1.000 Avenue ..... 128.000 Ptas.
–Delta 1.600 Maquillage ..... 256.000 Ptas.
–Delta HS Turbo ..... 307.000 Ptas.
–Delta Rosso ..... 89.000 Ptas.
–Dedra, toda la serie ..... Climatizador
–Thema ..... Sobrevaloración del usado 345.000 Ptas.
–Thema ..... Clientes de la firma 448.000 Ptas.
**Oferta válida hasta el 30 de junio o hasta agotar existencias.*

PEUGEOT

–106, según versión entre ..... 95.000 y 140.000 Ptas.
–205, en gama sin aire acondicionado ... 130.000 pesetas, excepto versión Junior, que lo incluye de serie
–306, según versión entre .... 100.000 y 150.000 Ptas.
–309, en su gama gasoil y diesel, ... 237.000 Ptas.
–405, dependiendo de la gama entre ..... 100.000 y ..... 200.000 Ptas.
–605, en toda su gama ..... 200.000 Ptas.

RENAULT

–Clio gasolina ..... 75.000 Ptas.
–Clio Mecano ..... 150.000 Ptas.
–Clio Diesel ..... 105.000 Ptas.
–R-19 gasolina ..... De 100.000 a 170.000 Ptas. según versión
–R-19 diesel ..... 130.000 Ptas.
–R-21 gasolina ..... 145.000 Ptas.
–R-21 diesel ..... 195.000 Ptas.
**Ofertas orientativas y válidas al cierre de la revista. Pueden modificarse en cualquier momento.*

TALER de OPINIÓN



FORD MONDEO 2.0 GHIA

NOTA MEDIA: 7,2

NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,5

autopista

Estética	7
Acabado	7
Habitabilidad	6
Maletero	6
Confort	7
Instrumentación	6
Equipamiento	7
Potencia	7
Elasticidad	6
Cambio	6
Velocidad punta	7
Aceleración	6
Consumo	6
SEGURIDAD	
Estabilidad	7
Suspensión	6
Frenos	6
Dirección	6
Ruedas	6
Luces	6

NOTA MEDIA: 6,4
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,1

Comentario.– Sustituto del veterano Sierra, el Mondeo de Ford cambia radicalmente el planteamiento de éste y se presenta con esquemas diferentes, encaminados a conseguir un coche más seguro, cómodo y estéticamente más actual.

Aunque la carrocería del Mondeo incluye 4 y 5 puertas, el Ghia tan sólo está disponible en la versión de cuatro y motor de dos litros, con una potencia 136 caballos que logran impulsar al nuevo modelo hasta rebasar la barrera de los 200 km/h.

Común al resto de la gama, en el Mondeo se ha puesto especial hincapié en la seguridad, dando mucha importancia a pasiva y a la activa. Con respecto a la primera, la carrocería consta de cédula de deformación controlada y elementos como cinturones de seguridad más efectivos y la posibilidad de air-bag, entre otros, mientras que para la pasiva, el gran cambio con respecto al Sierra ha sido la adopción de la tracción delantera en lugar de la trasera, más segura para conductores de nivel medio. Las suspensiones han sido el otro apartado mejorado, que en el Mondeo adopta un falso McPherson delante, y, detrás, un montante telescópico y un brazo de empuje longitudinal.

LO BUENO	–Motor –Comportamiento –Equipamiento
LO MALO	–Altura plazas traseras –Amplitud plazas delanteras –Altura al techo plazas traseras

autopista

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

NOTA MEDIA: 7,2
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,0

Comentario.– El sustituto del veterano Ford Sierra, es algo más que una puesta al día, es un coche totalmente nuevo en todos los sentidos. Tracción delantera, motores con mecánica multiválvula, excelente acabado, buen equipamiento en todos los niveles de acabado, en fin, un modelo capaz de convecer en muchos apartados, incluso a los más exigentes. Lo primero que llama la atención cuando nos montamos en el coche es la calidad que se denota en todos los materiales empleados. Desde el sonido del cierre de las puertas hasta el tacot de los mandos o los guarnecidos de las puertas y montantes, todo resulta más que satisfactorio.

El motor 2 litros que rinde 136 CV de potencia máxima, se muestra más que suficiente para mover con soltura los más de 1200 kg de peso oficial. El accionamiento del cambio es algo lento y cuenta con unos desarrollos algo largos, pero que en la práctica no suponen mucho problema para circular por nuestras carreteras.

El equipamiento es una de las mayores bazas con que cuenta la gama Mondeo Ghia, de serie nos encontramos con prácticamente todo lo que se puede pedir: aire acondicionado, servodirección, elevalunas eléctricos, e incluso el air-bag para el conductor, con lo que la lista de opciones queda reservada a los más caprichosos.

LO BUENO	–Acabado y terminación –Comportamiento en carretera –Relación precio/equipamiento
LO MALO	–Anchura plazas traseras –Frenos –Sonoridad algo alta



Este suplemento infantil corresponde a la revista TRAFICO, nº 90, de julio-agosto de 1993

Guión: *Carmen Delgado*. Dibujos: *Francisco Fructuoso*. Juegos: *Antonio Arias*.

¡Qué extraño! Este túnel no aparece en el mapa

No os olvidéis de que hay que esconder las luces y poner los reflectantes en los brazos y catadrióptico en las bici para que nos vean.

¡Por fin! ¡Atrapados en el túnel de irás y no volverás!

¡Hasta nunca, Supercan!

¿Sabes qué significa la señal azul y amarilla que aparece en la ilustración? La respuesta correcta la encontrarás en la última página.

Por supuesto que en esta aventura no podían faltar Malavibra y Atasco, siempre dispuestos a inventar una nueva fechoría.

Camino de Santiago

año 1193

año 1523

año 1993

año 1793

año 1393

FRUCTUOSO

¡Arrea! ¿Dónde estamos

¿Qué ha ocurrido?

¿Quién es esa gente tan rara?

Señor peregrino, ¿dónde estamos?

En Puente la Reina, mozuelo, en el gran Reino de Navarra. En el año de Nuestro Señor de 1193.

Quién habla es Aymerich Picaud, el monje francés autor de la primera guía del Camino de Santiago.

¿Sabes en busca de qué viajaban los peregrinos hasta Santiago? La respuesta la encontrarás en la última página

Increíble. Malavibra y Atasco han trasladado a toda la panda ochocientos años atrás, ¿Cómo regresarán al presente? ¿Se quedarán para siempre en la Edad Media?

FRUCTUOSO

¡Deteneos, extraños peregrinos! Yo, Malavibrus de Malasombra os ordeno que me déis esas diabólicas monturas en pago de vuestro paso por esta ciudad de León.

¡Qué morro! Nos quiere quitar las bicis, con lo cuidados que tenemos los faros, los frenos, los radios ...

¡A por ellos, Atascus!

¡Fuera, chucho!

¡Huyamos!

¡Supercan ha perdido sus poderes!

¡Con este caos es imposible circular! ¡Tenemos que hacer algo!

¡Nunca saldremos de León!

¡Socorro! ¡Qué me pisa este burro!

¡Eh, rapaces, subid aquí!

El maestro Mateo, uno de los constructores de la primitiva basílica de Santiago, sale en auxilio de nuestros amigos.

FRUCTUOSO

El maestro Mateo escondió a nuestros amigos en la Colegiata de San Isidoro de la persecución de Malavibrus. Bajo las indicaciones de la pandilla, Mateo construyó una serie de señales que permitieron organizar el tráfico de peregrinos y así facilitar la huída de Supercan y sus amigos ¿Nos puedes decir qué señales son las que utilizaron?









FRUCTUOSO

¡Y por fin llegaron a Santiago! Delante del Pórtico de la Gloria, miles de peregrinos procedentes de muy distintos países. Todos venían a rogar al Santo. Nuestros amigos sólo tenían un deseo: regresar a 1993. Pero... ¿cómo?

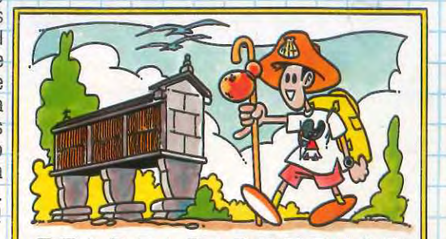
Como todo buen peregrino que llega a Santiago, la panda se coloca la concha, símbolo del peregrinar y del encuentro con el Santo. ¿Sabéis cómo se llama esa concha? La solución en la última página.

¡Oh, no! Otra vez Malavibrus y Atascus. ¡Han localizado a la pandilla entre la multitud! ¿Hacia dónde huirán ahora? ¿Qué hacer a más de ochocientos años de casa?

De repente, en un apartado rincón de la catedral, algo parece cobrar vida. Dos destellos luminosos surgen de la oscuridad. Pero, ¿a qué o a quién pueden pertenecer? Podrás descubrirlo y seguir sus nuevas aventuras a partir del mes de septiembre.
¡Hasta siempre, Supercan!
¡Hasta otra vez, pandilla!

¡A JUGAR!

Después de seguir las aventuras de nuestros amigos en su viaje por el Camino de Santiago, te proponemos una página de juegos con el Xacobeo como tema central. ¡Feliz verano!

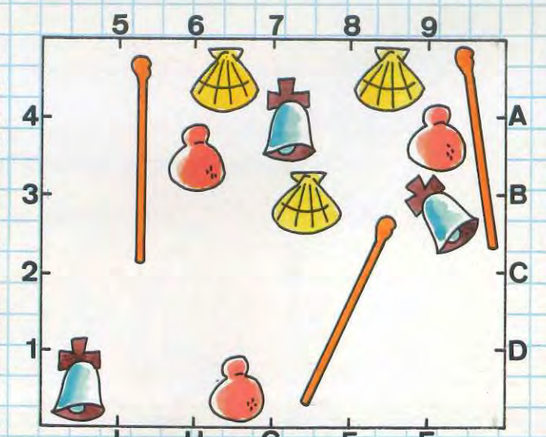


SOPA DE LETRAS

Busca en este puzzle los nombres de las CATORCE poblaciones del Camino de Santiago que figuran en la lista inferior y, con las letras que te sobren, podrás leer una frase relacionada con el tema jacobeo.

E	E	L	P	E	A	D	A	R	R	E	F	N	O	P
S	S	S	A	N	T	I	A	G	O	L	N	E	A	B
O	T	G	R	S	I	N	A	E	O	S	A	S	T	E
G	E	L	A	M	T	N	A	Ñ	S	A	J	C	S	R
R	L	E	O	N	O	O	O	T	R	E	A	I	C	
U	L	O	F	L	I	R	R	C	I	R	R	A	M	E
B	A	L	P	D	G	E	X	G	A	I	A	C	O	O
O	B	M	E	O	O	N	O	V	A	A	E	N	R	T
A	A	Y	L	T	N	U	G	A	H	A	S	R	F	E
P	S	A	N	I	E	R	A	L	E	T	N	E	U	P

ASTORGA, FRÓMISTA, PAMPLONA, SANTAGO, BERCEO, LEÓN, PONFERRADA, BURGOS, LOGROÑO, PUENTE LA REINA, ESTELLA, NÁJERA, SAHAGÚN, SARRIA



INGENIOSIS

Utilizando los números y letras que figuran en la parte exterior del grabado para que te sirvan de referencia, traza dos líneas de modo que en cada una de las tres secciones resultantes haya una concha de peregrino, una campana, una calabaza y un bordón.



JUEGO DE OBSERVACIÓN

Un previsor peregrino se ha echado al Camino de santiago con su mochila repleta de útiles para el viaje. Todos los objetos están repetidos excepto dos. ¿Te atreves a decirnos cuáles son?



PRUEBA VISUAL

Combina adecuadamente las iniciales de los nombres de los dibujos representados en el grabado, de manera que se lea el nombre de una importante localidad de la Ruta Jacobea.



LA CIUDAD OCULTA

¿A qué población del Camino de Santiago está llegando nuestro peregrino? Para descubrirlo, desplázate por las piedras del muro en cualquier sentido... *pero a través de piedras contiguas.*

SOLUCIONES:

"Nos vamos al Xacobeo": 1. Ruta jacobea. 2. El sepulcro del Apóstol. 3. Prioridad sentido contrario, Cañada, Prohibido estacionar y Ceda el Paso. 4. Viera. **Sopa de Letras:** El Peregrín es la mascota oficial de Xacobeo noventa y tres. **Ingeniosis:** 7-D y 7-H. **Juego de observación:** La bombilla y el cuchillo. **Prueba visual:** Roncesvalles- Reloj (R), Ojo (O), Nuez (N), Cirio (C), Elefante (E), Serpiente (S), Vela (V), Arbol (A), Lupa (L), Lazo (L), Espada (E), Serpiente (S). **La ciudad oculta:** Santo Domingo de la Calzada.



DATOS TECNICOS

MOTOR.
Posición: Delantera.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 198 cc.
Alimentación: Inyección.
Carburante: Gasolina sin plomo.
Depósito: 61,5 litros.
Potencia máxima: 136 C.V. a 6.000 r.p.m.

TRANSMISIÓN.
Tracción: A las ruedas delanteras.
Caja de cambios: Manual, 5 velocidades.
Embrague: Por cable, autoajustable, de plato único diafragma de muelles.

FRENOS.
Doble circuito. Delanteros de discos ventilados. Traseros de tambor.

SUSPENSIÓN
Delantera, independiente con columnas tipo MacPherson, trasera del sistema Quadralink independiente.

DIRECCIÓN
Tipo: Cremallera y piñón de relación variable, servoasistida. Diámetro giro: 10,9 metros.

RUEDAS.
Llantas: Acero prensado, 14x5,5 pulgadas.
Neumáticos: 195/60.

Peso: 1.200 kg.
Longitud: 4.481 metros.
Anchura: 1,747 metros.
Altura: 1,372 metros.
Maletero: 480 dm. cúbicos.
Precio final: 2.910.000 pesetas.

Motor 16

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

NOTA MEDIA: 7,1
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,5

Comentario.– El sustituto del Ford Sierra, el Ford Mondeo, es más seguro gracias a su tracción delantera y sus completos sistemas de seguridad. En él se ha buscado básicamente un comportamiento noble y equilibrado y una seguridad al más alto nivel, sacrificando aspectos como habitabilidad o potencia. En la versión Ghia con la motorización de 2 litros destacan aspectos referidos al equipamiento, de lo más completo de la casa, y también al comportamiento, consiguiendo una elevada puntuación los frenos. El coche tiene un aplomo excelente en carretera y sobre todo da una gran confianza al conductor. El tacto del pedal de freno es correcto y el antibloqueo de frenos ABS funciona con la efectividad que se requiere de un sistema así. El consumo no es de lo mejor del coche ya que se ha preferido que fuese algo alto y que el coche contase con unos desarrollos que aprovechasen bien la potencia del motor. En cualquier caso tampoco se puede hablar de recuperaciones brillantes.
Su conducción no plantea ningún problema al usuario. Por precio, y por respecto a su más duro rival, el Citröen Xantia 2,01, ambos modelos quedan prácticamente igualados salvo que el primero ofrece air-bag de serie y el segundo suspensión activa.

LO BUENO
–Comportamiento
–Equipamiento completo
–Frenos

LO MALO
–Recuperaciones lentas
–Motor perezoso
–Altura en plazas traseras

topauto

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

NOTA MEDIA: 7,9
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,3

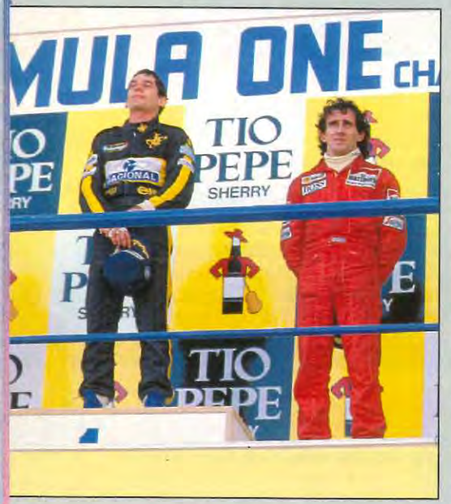
Comentario.– Los últimos familiares de categoría media alta lanzados por Ford, los componentes de la gama Mondeo, entran en el mercado español con tres argumentos de primera clase: precio ajustado (próximo a los dos millones setecientas mil pesetas, en las versiones más enérgicas y lujosas, los 2.01 Ghia), solidez espectacular y acabado impecables.
El Mondeo 2.01 Ghia se dirige a los usuarios tranquilos que aprecian una buena espaciosidad tanto en el interior como en el maletero, una conducción relajada y unos consumos ajustados. El Ford más joven cumple tales exigencias a la perfección. Es un coche amplio, con buena dirección, buenos frenos y un comportamiento casi perfecto; sólo admite algunos reproches por la sonoridad elevada de su mecánica y por la falta de alegría de su motor cuando funciona a regímenes tranquilos, que obliga a utilizar la palanca de cambios con demasiada frecuencia. La incorporación en serie del cojín de aire para el conductor, del air-bag, merece los mejores aplausos.

LO BUENO
–Comportamiento impecable
–Calidad de acabado
–Espaciosidad interior

LO MALO
–Sonoridad mecánica elevada
–Recuperaciones lentas de velocidad
–Posición de la palanca de cambios

FORMULA 1

Prost y Senna se alternan victorias



Como hace dos años, sólo hay dos aspirantes al título mundial de pilotos: el francés Alain Prost y el brasileño Ayrton Senna, con un "outsider" de lujo, el alemán Michael Scumacher, a los mandos de un Benetton Ford. Este año, a una victoria de Prost responde Senna contra otra; y, curiosamente, a un abandono del brasileño corresponde el francés con otro en la prueba siguiente. Con estas dos características, el título de pilotos está sumamente disputado. Tras el Gran Premio de Canadá, en el que venció Prost y abandonó Senna, el francés ocupa la primera posición de la clasificación provisional con 5 puntos de ventaja sobre el brasileño de McLaren.
No hay tanta igualdad, sin embargo, en el Mundial de Marcas, donde las buenas actuaciones de Damon Hill, el jovencísimo piloto británico de Williams, están dando la victoria por 25 puntos de diferencia a los McLaren. Por detrás marchan los Benetton merced a las grandes actuaciones de Scumacher y quintos los Ferrari, que siguen, un año más, decepcionando a sus "tifossi».

MUNDIAL DE PILOTOS

	Puntos
1.– Prost	47
2.– Senna	42
3.– Hill	22
4.– Schumacher	20
5.– Brundle	7

Salón del Automóvil de Barcelona

Novedades en tiempos de crisis

A nivel de modelos de automóvil, tres fueron las principales del Salón Internacional del Automóvil, que se celebró el pasado mes de mayo en Barcelona: el nuevo Seat Ibiza, el Rover 600 y el Opel Corsa con nueva motorización. Estas tres novedades fueron sólo la punta del "iceberg" de un cúmulo de presentaciones realizadas, curiosamente, en uno de los años de crisis más importante.
En este sentido, las marcas japonesas han realizado un importantísimo esfuerzo. Nissan, por ejemplo, presentó la versión 4x4 del "Terrano II», fabricado en colaboración con Ford. Mitsubishi presentó dos turismos: "Eclipse" y "Galant". Mazda mostró un vehículo futurista, el "Mazda HR-X", dotado con un motor rotativo de hidrógeno y que tiene un nivel cero de contaminación.
Las marcas españolas tampoco se quedaron atrás. Seat presentó, además del nuevo "Ibiza", una versión "cabrio" del "Toledo", aún como prototipo, y otra versión preparada para participar en "raids". Citroën, hizo lo propio con el modelo "Xantia".
Uno de los aspectos destacados de las últimas ferias del automóvil ha sido la presencia de los vehículos eléctricos, cada vez más numerosos. Así, se pudo ver el "Renault Zoom" –un modelo que se encoge según el espacio disponible–, el "Fiat Electra", un "Peugeot 106" eléctrico, los "Horizontes Móviles" –vehículos de tres y cuatro ruedas para ambientes que exigen una muy alta calidad del aire, ya que no contaminan– y el ya mencionado "Mazda HR-X" impulsado por hidrógeno.



Noticias del MOTOR

■ **UN ESPAÑOL, CONDUCTOR MAS SEGURO** Francisco Mateo ha obtenido el título "conductor más seguro de Europa", en el concurso organizado por Volvo, después de superar a otros 26 finalistas procedentes de nueve países.

■ **SIGUE EL DESCENSO DE VENTAS** Las ventas de automóviles descendieron durante el mes de mayo un 20,5 por 100 respecto al mismo mes del año anterior. En estos cinco primeros meses se han vendido 305.107 vehículos con lo que la caída de ventas alcanza el 31,1 por 100.

■ **EL IMPUESTO DE MATRICULACION EXISTE** El 34 por 100 de los usuarios españoles desconoce la existencia del impuesto de circulación (vigente desde el 1 de enero) a la hora de adquirir un automóvil nuevo, según una encuesta realizada por la empresa Area Investigación, mientras que el 48 por 100 ignora cuál es el IVA aplicable.

■ **LOS EQUIPOS DE MOTORTEC** Las últimas innovaciones de la industria del automóvil han tenido un adecuado escaparate en Motortec, el II Salón de Equipos y Componentes para la Automoción, en el que han participado cerca de 400 expositores.

■ **BOSCH LIMPIO** Uno de los principales proveedores de primer equipo para la industria del automóvil, Bosch, ha presentado en Motortec, entre otras, soluciones de futuro para reducir la emisión de humos.

■ **LAS GOMAS DE CONTINENTAL** También en el citado Salón de Equipos y Componentes, Continental ha presentado su nueva gama de neumáticos "Contact CT22" que disminuyen la resistencia al rodamiento y permiten un ahorro de combustible de hasta un 4 por 100, reducen el nivel de ruido, duran un 11 por 100 más y proporcionan mayor seguridad de cara al "acquaplanning».

■ **LA PROTECCION DE MONROE** El acortamiento de la vida de los amortiguadores cuando se rueda por carreteras con arena, agua o sal ya no es un problema con el nuevo "kit" de protección de Monroe.

■ **NOTAS ELECTRONICAS** Mannesmann Kienzle ha lanzado el ordenador a bordo CDN 1325, una especie de cuaderno electrónico de notas que permite un mayor rendimiento de flotas, un mejor aprovechamiento de tiempos de trabajo y reduce las tareas administrativas.

■ **EL FORD PROBE 24 V, EN LA CALLE** Desde los primeros días de junio el nuevo coupé deportivo Probe 24 V, fabricado en la planta estadounidense de Ford en Michigan, se está comercializando en España.

■ **LA "INVITATION" DE NISSAN** Nissan ha comenzado la comercialización del nuevo modelo de la gama Primera, el "Invitation", un turismo que combina las prestaciones mecánicas del 2.0i SLX con un equipamiento exclusivo y un precio recomendado de 2.260.000 pesetas.

■ **EL XS DE LA GAMA 106 de PEUGEOT** La gama 106 ha incorporado el XS 3 puertas como respuesta a una clientela que desea disponer de un modelo dinámico y prestacional, sin renunciar al confort.

■ **TURBO PARA EL VECTRA** Opel ha comenzado en junio la comercialización del nuevo Vectra Turbo 4x4 que incorpora de serie, entre otros, el sistema ABS, aire acondicionado, computadora de a bordo y check control, alarma antirrobo, y como opción, por 65.000 pesetas, airbag.



Rafa MARTIN

La gasolina "normal" desaparecerá, en un breve plazo, de las estaciones de servicio.

Adiós a la "Normal"

Las compañías petroleras españolas quieren cerrar el grifo de la gasolina "normal" que suministran a las estaciones de servicio, lo que supone un 3 por 100 de las ventas. Aunque no se ha fijado ningún plazo, la tendencia del mercado evidencia una fuerte reducción de este combustible que, según la Unión de Consumidores de España (UCE), afectará a un parque de entre 300.000 y 600.000 vehículos.
La citada organización de consumidores ha calificado la medida de "poco correcta, ya que si hay gente que ha comprado su coche de gasolina 'normal' es porque tenía una intención clara de ahorro".
Los automóviles que todavía utilizan gasolina "normal" no tendrán problemas para cambiar de combustible, según las compañías petrolíferas, y proponen alternar la gasolina sin plomo y la "súper" en la proporción de tres llenados de la primera por uno de la segunda.

Mundial de Motociclismo: G.P. de Alemania

Sólo Crivillé

Salvo Alex Crivillé, en el Mundial de Motociclismo de este año continúa el fracaso español. Y el Gran Premio de Alemania no fue más que un ejemplo de esta máxima. En la prueba de 125 c.c., el mejor fue "Aspar", cuya posición –decimotercera– lo dice todo, con la enésima caída de Carlos Giró. La carrera fue ganada una vez más por el alemán Dirk Raudies, con una Honda que "corre" mucho más que las demás motos, y que ya lleva cuatro victorias.
En 250 c.c., lo mismo. Sólo Carlos Cardús, noveno, y Luis D'Antín décimo, puntuaron en Alemania. En esta categoría hay que destacar dos cuestiones. Una positiva, la gran actuación del madrileño D'Antín, el mejor de los pilotos privados, luchando con los mejores con una moto inferior. La segunda, no tan positiva: las malas actuaciones que está teniendo Alberto Puig, el mejor privado del año pasado, que con moto oficial y el equipo de "Sito" Pons está decepcionando a la afición.
La gran alegría española se encuentra en la prueba de 500 c.c. En ella, Alex Crivillé se está "codeando" con los mejores. En Alemania, el español incluso marchó en primera posición, tras adelantar a Beattie. Luego, un piloto caído le retrasó en una "chicane" y perdió un poco contacto con la cabeza, para entrar cuarto en la meta, por delante, no obstante, de Rainey y Chandler. En el Mundial, Schwantz continúa acumulando puntos de ventaja sobre Rainey y Crivillé marcha cuarto.

CLASIFICACIONES

125 c.c.	Puntos
1.– Sakata	125
2.– Raudies	116
3.– Tsujimara	96
...11.– "Aspar"	25
250 c.c.	**Puntos**
1.– Harada	115
2.– Romboni	93
3.– Biaggi	71
...12.– Cardús	25
500 c.c.	**Puntos**
1.– Schwantz	131
2.– Rainey	117
3.– Beattie	93
4.– Crivillé	61

GRAN SOPA CONCURSO

Ante la avalancha de preguntas sobre el **Concurso de la Sopa de Letras**, aparecido en nuestra revista del mes de junio, aclaramos que:
– La respuesta que debe enviarse es **la recomendación final** que aparece con las letras no utilizadas tras localizar los 22 consejos de Tráfico.
– El lugar a donde deben enviar sus respuestas es **Revista "Tráfico". C/Josefa Valcárcel, 28-4ª planta. 28027 Madrid.**
– La **fecha límite de recepción** es el día **10 de agosto de 1993.**

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas: Ultimas matriculas abril-93	Matriculas concedidas: Ultimas matriculas mayo-93	Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
Alava (VI)	0852-0	1479-0	627	525	41
Albacete (AB)	0550-N	1113-N	563	580	131
Alicante (A)	3006-CH	5809-CH	2803	2883	562
Almería (AL)	5105-U	6049-U	944	960	207
Asturias (O)	5477-BH	7571-BH	2094	1591	155
Avila (AV)	0624-G	0901-G	277	247	34
Badajoz (BA)	2685-U	3502-U	817	1068	163
Baleares (PM)	9237-BP	2002-BS	2765	1815	371
Barcelona (B)	9687-OB	2691-OD	13004	8792	1495
Burgos (BU)	8986-P	9701-P	715	554	43
Cáceres (CC)	3545-M	4124-M	579	631	88
Cádiz (CA)	3470-AT	5019-AT	1549	1797	439
Cantabria (S)	4599-AB	5561-AB	962	850	112
Castellón (CS)	6687-AC	7811-AC	1124	850	226
Ciudad Real (CR)	8330-P	8968-P	638	672	126
Córdoba (CO)	9811-AF	1052-AG	1241	1386	240
Coruña, La (C)	7974-BD	0105-BF	2131	2083	209
Cuenca (CU)	2681-H	2983-H	302	354	38
Gerona (GE)	6028-AU	7494-AV	1451	1035	237
Granada (GR)	5732-AD	7170-AF	1438	1732	252
Guadalajara (GU)	9124-F	9398-F	274	279	44
Guipúzcoa (SS)	3648-AP	5020-AP	1372	1157	103
Huelva (H)	9563-P	0201-S	638	579	122
Huesca (HU)	7147-K	7562-K	415	328	52
Jaén (J)	9589-T	0524-U	935	983	176
León (LE)	9389-W	0362-X	973	780	76
Lérida (L)	6641-W	7424-W	783	624	76
Lugo (LU)	5950-O	6593-O	643	622	63
Madrid (M)	4759-OK	3044-OM	18285	9633	786
Málaga (MA)	4608-BJ	6679-BJ	2071	2237	536
Murcia (MU)	2210-BB	4145-BB	1935	2120	516
Navarra (NA)	0077-AJ	1621-AJ	1544	1075	122
Orense (OR)	8374-N	8975-N	601	510	47
Palencia (P)	5498-H	5841-H	343	302	29
Palmas, Las (GC)	9175-AZ	0527-BB	1352	1479	212
Pontevedra (PO)	7086-AT	8680-AT	1594	1678	219
Rioja, La (LO)	4797-M	5366-M	569	420	46
Salamanca (SA)	6082-N	6683-N	601	503	36
Sta. Cruz de Tenerife (TF)	7459-AW	8733-AW	1274	1444	174
Segovia (SG)	4497-G	4788-G	291	223	20
Sevilla (SE)	9516-CB	2157-CC	2641	2778	661
Soria (SO)	3654-E	3843-E	189	117	12
Tarragona (T)	8118-AJ	9335-AJ	1217	898	221
Teruel (TE)	9355-F	9648-F	293	193	46
Toledo (TO)	5080-U	5906-U	826	774	130
Valencia (V)	2812-EL	7603-EL	4791	4326	940
Valladolid (VA)	0073-Y	1411-Y	1338	856	60
Vizcaya (BI)	9629-BP	1829-BS	2200	1699	137
Zamora (ZA)	6202-H	6564-H	362	277	36
Zaragoza (Z)	9886-AT	1704-AU	1818	1317	153
Ceuta (CE)	9206-E	9376-E	170	156	18
Melilla (ML)	2838-D	2990-D	152	96	27
TOTALES	–	–	88514	70868	11065

itv EN JULIO-AGOSTO-SEPTIEMBRE, REVISION

Provincia	Agosto de	Agosto hasta	Septiembre hasta –
Alava (VI)	8420-J	8827-J	9508-J
Albacete (AB)	4380-I	5152-I	5728-I
Alicante (A)	8256-BD	2622-BF	6433-BF
Almería (AL)	6404-L	7710-L	8755-L
Asturias (O)	1393-AP	3662-AP	5694-AP
Avila (AV)	0715-E	1062-E	1351-E
Badajoz (BA)	5786-L	6848-L	7755-L
Baleares (PM)	1337-AV	4899-AV	7635-AV
Barcelona (B)	2587-JJ	5207-JK	8786-JL
Burgos (BU)	9201-K	9999-K	0800-L
Cáceres (CC)	8170-H	8848-H	9439-H
Cádiz (CA)	3211-Z	6038-Z	8285-Z
Cantabria (CS)	5488-S	6978-S	8276-S
Castellón (CS)	0584-T	2124-T	3502-T
Ciudad Real (CR)	2528-K	3478-K	4240-K
Córdoba (CO)	9151-T	0921-U	2288-U
Coruña, La (C)	9236-AK	1805-AL	4043-AL
Cuenca (CU)	6620-E	7084-E	7477-E
Gerona (GE)	5746-AD	8150-AD	0411-AF
Granada (GR)	6851-P	8623-P	0054-S
Guadalajara (GU)	7882-D	8226-D	8514-D
Guipúzcoa (SS)	4274-AC	5876-AC	7572-AC
Huelva (H)	2099-K	3241-K	4150-K
Huesca (HU)	4992-H	5606-H	6161-H
Jaén (J)	0625-L	1793-L	2714-L
León (LE)	4510-O	5512-O	6357-O
Lérida (L)	2380-O	3493-O	4506-O
Lugo (LU)	9913-J	0754-K	1397-K
Madrid (M)	8015-IZ	1503-JC	4050-JD
Málaga (MA)	9725-AL	3263-AM	6148-AM
Murcia (MU)	1784-AG	4482-AG	7034-AG
Navarra (NA)	0597-W	2562-W	4173-W
Orense (OR)	4374-J	5146-J	5837-J
Palencia (P)	2020-F	2422-F	2799-F
Palmas, Las (GC)	9277-AH	2964-AJ	5795-AJ
Pontevedra (PO)	8244-AC	0324-AD	2176-AD
Rioja, La (LO)	5726-I	6388-I	6992-I
Salamanca (SA)	5103-J	5804-J	6378-J
Sta. Cruz de Tenerife (TF)	1225-AF	4702-AF	7388-AF
Segovia (SG)	3025-E	3427-E	3734-E
Sevilla (SE)	6850-AV	0911-W	4300-AW
Soria (SO)	0542-D	0811-D	1046-D
Tarragona (T)	3296-W	5401-E	7115-W
Teruel (TE)	1491-E	1783-W	2025-E
Toledo (TO)	5538-L	6621-L	7531-L
Valencia (V)	9953-CP	5673-CS	1076-CT
Valladolid (VA)	3421-P	4250-P	5179-P
Vizcaya (BI)	1467-AW	3577-AW	5764-AW
Zamora (ZA)	2631-F	2986-F	3337-F
Zaragoza (Z)	5896-AC	7661-AC	9635-AC
Ceuta (CE)	1159-D	1411-D	1613-D
Melilla (ML)	2227-C	2374-C	2437-C

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

Guía de I.T.V. de España

ANDALUCIA

Municipio	Provincia	Teléfono
Huércal de Almería	Almería	951/300240
Almería	Almería	951/260229
Albox	Almería	951/120902
Puerto Santa María	Cádiz	956/871800
San Fernando	Cádiz	956/883520
Puerto Real	Cádiz	956/590624
Algeciras	Cádiz	956/572817
Córdoba	Córdoba	957/202577
Córdoba	Córdoba	957/291150
Lucena	Córdoba	957/502772
Granada	Granada	958/272621
Albolote	Granada	958/466926
Motril	Granada	958/600671
Baza	Granada	958/655449
Huelva	Huelva	955/245186
San Juan del Puerto	Huelva	955/367070
Jaén	Jaén	953/220762
Guarromán	Jaén	953/671900
Málaga	Málaga	952/235002
Estepona	Málaga	952/803550
Gelves	Sevilla	955/4182782
La Rinconada	Sevilla	955/5791885
Osuna	Sevilla	955/8320783
Utrera	Sevilla	955/5863232

ARAGON

Zaragoza	Zaragoza	976/570818
Calatayud	Zaragoza	976/885372
Utebo	Zaragoza	976/785474
Tarazona	Zaragoza	976/644090
Ejea de los Caballeros	Zaragoza	976/664451
Huesca	Huesca	974/211476
Sabiñánigo	Huesca	974/481919
Monzón	Huesca	974/403006
Barbastro	Huesca	974/314154
Fraga	Huesca	974/472258
Teruel	Teruel	974/602964
Alcañiz	Teruel	974/831855

ASTURIAS

Llanera	Asturias	98/5263317
Mieres	Asturias	98/5451815
Gijón	Asturias	98/5300103

BALEARES

Palma de Mallorca	Mallorca	971/265012
Palma de Mallorca	Mallorca	971/757557
Manacor	Mallorca	971/555100
Inca	Mallorca	971/509812
Mahón	Menorca	971/354502
Ciudadela	Menorca	971/480044
Santa Gertrudis	Ibiza	971/315970

CATALUÑA

Barcelona	Barcelona	93/4532500
Barcelona	Barcelona	93/4557100
Sant Joan Despi	Barcelona	93/4770707
Sant Just Desvern	Barcelona	93/4735555
Manresa	Barcelona	93/8745111
Viladecavalls	Barcelona	93/7897555
Argentona	Barcelona	93/7994211
Badalona	Barcelona	93/3835711
Vic	Barcelona	93/8861033
Olerdola	Barcelona	93/8923311
Cornellà	Barcelona	93/4741010
Igualada	Barcelona	93/8052444
Berga	Barcelona	93/8222011
Reus	Tarragona	977/391414
Tortosa	Tarragona	977/597066
Mora la Nova	Tarragona	977/402777
Tremp	Lleida	973/650129
Lleida	Lleida	973/200370
Montferrer	Lleida	973/351654
Granyanella	Lleida	973/532225
Blanes	Girona	972/353133
Celra	Girona	972/492888
Vilamalla	Girona	972/525126
Olot	Girona	972/269576
Palamós	Girona	972/600555
Puigcerdá	Girona	972/140660

CANARIAS

Agüimes	Gran Canaria	928/182020
Las Palmas	Gran Canaria	928/260639
Lanzarote	Gran Canaria	928/811473
Las Palmas	Gran Canaria	928/277751
Guía	Gran Canaria	928/550153
Arafo	Tenerife	922/501700
La Palma	Tenerife	922/485952
El Rosario	Tenerife	922/619322
Los Realejos	Tenerife	922/345359
San Miguel de Abona	Tenerife	922/786404

CANTABRIA

Ojaiz	Santander	942/339506
Maliaño	Santander	942/341510

CASTILLA-LA MANCHA

Albacete	Albacete	967/215973
Albacete	Albacete	967/210774
Almansa	Albacete	967/311386
Hellín	Albacete	967/305410
Villarobledo	Albacete	en construc.
Ciudad Real	Ciudad Real	926/212600
Manzanares	Ciudad Real	926/612393
Alcázar de San Juan	Ciudad Real	926/546654
Puertollano	Ciudad Real	926/410814
Cuenca	Cuenca	966/213553
Motilla del Palancar	Cuenca	966/333399
Guadalajara	Guadalajara	911/224986
Alcolea del Pinar	Guadalajara	911/300380
Toledo	Toledo	925/230063
Talavera de la Reina	Toledo	925/801990
Ocaña	Toledo	925/131402
Los Yébenes	Toledo	925/321002

CASTILLA-LEON

Burgos	Burgos	947/209888
Miranda de Ebro	Burgos	947/335952
Aranda de Duero	Burgos	947/507399
Burgos	Burgos	947/481680
Cembranos	León	987/320060
Ponferrada	León	987/418451
Onzonilla	León	987/254099
Carbajosa Sagrada	Salamanca	923/219169
Castellano de Moriscos	Salamanca	923/361435
Béjar	Salamanca	923/451500
Soria	Soria	975/227140
Burgo de Osma	Soria	975/360217
Valladolid	Valladolid	983/472354
Tordesillas	Valladolid	983/771151
Valladolid	Valladolid	983/292911
Morales del Vino	Zamora	988/570085
Benavente	Zamora	988/635799
Palencia	Palencia	988/727508
Cervera de Pisuerga	Palencia	en construc.
Segovia	Segovia	911/490023
Cuéllar	Segovia	911/142429
Avila	Avila	918/221112
Arévalo	Avila	918/303358

EXTREMADURA

Badajoz	Badajoz	924/271102
Mérida	Badajoz	924/372073
Villanueva de la Serena	Badajoz	924/843350
Cáceres	Cáceres	927/212577
Plasencia	Cáceres	927/411870
Trujillo	Cáceres	927/321835

GALICIA

La Coruña	La Coruña	981/623261
Arteixo	La Coruña	981/602356
Narón	La Coruña	981/315051
Teo	La Coruña	981/806009
S. Eugenia de Ribeira	La Coruña	981/872400
Lugo	Lugo	982/550483
Lugo	Lugo	982/209037
Foz	Lugo	982/135510
Monforte de Lemos	Lugo	982/410412
Viveiro	Lugo	982/550483
O Barco	Orense	988/325155
San Ciprián das Viñas	Orense	988/249712
Verín	Orense	988/411539
Pontevedra	Pontevedra	986/865020
Vigo	Pontevedra	986/486936
Porriño	Pontevedra	986/333992
Barro	Pontevedra	986/713354
Lalín	Pontevedra	986/781419

MADRID

Pinto-Getafe	Madrid	91/6955762
Vallecas	Madrid	91/7859112
Villalba	Madrid	91/8511687
Las Rozas	Madrid	91/6377161
Tres Cantos (Colmenar V)	Madrid	91/8031193
San Sebastián Reyes	Madrid	91/6527256
Loyozuela	Madrid	91/8694212
Coslada	Madrid	91/6728048
Arganda del Rey	Madrid	91/8714114
Villarejo de Salvanés	Madrid	91/8745363
Leganés	Madrid	91/6885046
Parla	Madrid	91/6982612
Navas del Rey	Madrid	91/8550591

MURCIA

Alcantarilla	Murcia	968/890039
Cartagena	Murcia	968/526319
Lorca	Murcia	968/460761
Jumilla	Murcia	968/782518
Caravaca de la Cruz	Murcia	968/725502

NAVARRA

Peralta	Navarra	948/750554
Beriain	Navarra	948/310260
Pamplona	Navarra	948/124300

LA RIOJA

Logroño	Logroño	941/291158
Logroño	Logroño	941/261158
Sto. Dgo. de la Cal z	Logroño	941/342710
Calahorra	Logroño	941/146814

COMUNIDAD VALENCIANA

Castellón de la Plana	Castellón	964/200019
Villareal	Castellón	964/535400
Ribarroja	Valencia	96/1668181
Masalfasar	Valencia	96/1400797
Gandia	Valencia	96/2882233
Onteniente	Valencia	96/2910720
Utiel	Valencia	96/2171562
Alicante	Alicante	96/5280191
Redovan	Alicante	96/6754497
Orihuela	Alicante	96/6757182
Alcoy	Alicante	96/5545455

PAIS VASCO

Urbieta	Guipuzcoa	943/550058
Arrigorriaga	Vizcaya	94/6711262
Jundiz	Alava	945/290510

Lecciones de un CAMPEON

Por SITO PONS 3





Mirar con anticipación

Una de las cuestiones más importantes a la hora de la conducción de motocicletas es dónde dirigir la vista. Un error muy común, sobre todo en los principiantes, es la de mantener la mirada en un punto fijo o en un entorno demasiado cercano a nuestro vehículo. En realidad, la vista debe servirnos para ver lo que está ocurriendo y tener capacidad de anticipación a los acontecimientos, para, así, poder adecuar nuestra conducción a los mismos.

"La clave está en anticiparse -explica "Sito" Pons, nuestro particular maestro en esta sección-. **Con la vista debemos anticiparnos, tanto a las características de la vía por la que circulamos -curvas, por ejemplo-, como a las del tráfico"**. Otra cuestión importante es que la mirada debe dirigir más lejos conforme aumentemos la velocidad de circulación de nuestra motocicleta.

En este sentido, un buen ejemplo de dónde dirigir la vista lo podemos obtener de los pilotos de competición durante los campeonatos. Por ejemplo, en las curvas, si lo observamos atentamente veremos que dirigen su mirada hacia la salida de la misma, para así poder adecuar correctamente la trazada. **"Al llegar a una curva** -explica "Sito" Pons- **tienes que anticiparte a ella con la vista. Primero debes seguir la trayectoria completa con la vista, para identificar cómo es. Una vez que has entrado en la curva, mira hacia la salida mientras las trazas"**. De esta manera, no sólo podrás reducir la velocidad para adaptarla a la trazada, sino, además, ver si existen obstáculos como gravilla, aceite, vehículos circulando por ella, baches, arenilla... **"No olvides que este tipo de manchas de aceite, gasoil o arena, además de ser muy peligrosas y producir caídas, no se suelen ver hasta muy tarde"**, apunta "Sito" Pons.

Tampoco debes olvidar la anticipación cuando circules por las ciudades o poblaciones. No mires sólo al automóvil que llevas inmediatamente delante, sino algo más allá, para prever los peligros: frenazos, maniobras extrañas, cambios bruscos de dirección, etcétera. Aprovecha la ventaja que tienen la mayoría de las motocicletas de poder observar lo que ocurre por encima de los demás automóviles.

Recuerda también que la visión del ojo es de dos tipos. Por un lado, la visión central y, por otro, la periférica. La central es más precisa y, por ello, deberá centrarse en los puntos más importantes del tráfico. La segunda, la periférica, es más sensible a los cambios de luz y a los movimientos; por ello, podrás con ella percibir otros detalles, aunque no lo estés mirando de forma directa. Por ejemplo, aunque estés observando el tráfico que circula delante del automóvil que marcha justo delante de tu moto (visión central), podrás advertir cambios de dirección en éste o cómo se encienden sus luces de freno gracias a la visión periférica. **"En definitiva** -termina resumiendo "Sito" Pons-**, debes anticiparte con la mirada a las circunstancias del tráfico o de la carretera, como hacemos los pilotos de competición, pero siempre sin olvidar que estamos circulando por una vía pública".**

Celebrados los Campeonatos de Parques Infantiles y Ciclomotor

ENTRE SEÑALES Y PALMERAS



El parque infantil de tráfico de Elche es un recinto cuidado con esmero.

Casi un centenar de chavales de edades comprendidas entre los 10 y los 17 años se dió cita en la ciudad levantina de Elche los días 7 al 11 de mayo para celebrar el XXIX Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico y el XV Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor.

"Una ciudad tiene que ser un lugar de convivencia para todas las personas que conviven en ella y el tráfico juega un papel muy importante en la vida ciudadana. Vosotros venís a competir pero en este encuentro, como en el tráfico de cada día, hay que saber ganar y saber perder". En estos términos, Manuel Rodríguez, alcalde de Elche, dió la bienvenida al centenar de chavales y a sus respectivos monitores, que, durante cuatro días, "ocuparon" la localidad alicantina. Cuatro días en los que la organización del campeonato, con Pedro Tenza al frente, se desvivió para que nada quedara al azar.

Tras los nervios de la prueba teórica, la fase práctica se desarrolló en un escenario exquisitamente cuidado: el parque infantil de tráfico ilicitano. Allí, entre señales de tráfico y palmeras, los futuros conductores hicieron gala de sus mejores habilidades para colocarse en los primeros puestos de la clasificación, unos conduciendo un "kart" o una bicicleta y otros, a bordo de un ciclomotor. Un esfuerzo que para más de un participante terminó en lágrimas de desaliento por no responder su actuación a sus propias expectativas.

Al final, los equipos de Elche, Albacete y Teruel, en el Campeonato de Parques Infantiles de Tráfico, y los de Alicante, Murcia y Albacete, en el Concurso de Ciclomotor, ocuparon respectivamente los tres primeros puestos del palmarés.



Los dos equipos ganadores de Parques y Ciclomotor posaron para TRAFICO

LOS GANADORES

XXIX CAMPEONATO DE ESPAÑA DE PARQUES INFANTILES DE TRAFICO
CLASIFICACION POR EQUIPOS:
Campeón: Elche (Alicante); subcampeón: Albacete; 3er. clasificado: Teruel; 4º, 5º y 6º clasificados: Alhama de Murcia (Murcia), Andorra (Teruel) y Alcobendas (Madrid), respectivamente.
CLASIFICACION INDIVIDUAL:
1º.- Antonio Javier Sánchez Sánchez (Elche .- Alicante)
2º.- Juan Miguel Rodríguez Pérez (Elche.- Alicante)
3º.- Francisco García Morcillo (Albacete)

XV CONCURSO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN CICLOMOTOR
CLASIFICACION POR EQUIPOS:
Campeón: Alicante; subcampeón: Murcia; 3er clasificado: Albacete.
CLASIFICACION INDIVIDUAL:
1º.- Daniel Collado Pastor (Alicante)
2º.- Juan Carlos García Robles (Alicante)
3º.- Francisco José Alcón Provencio (Murcia)

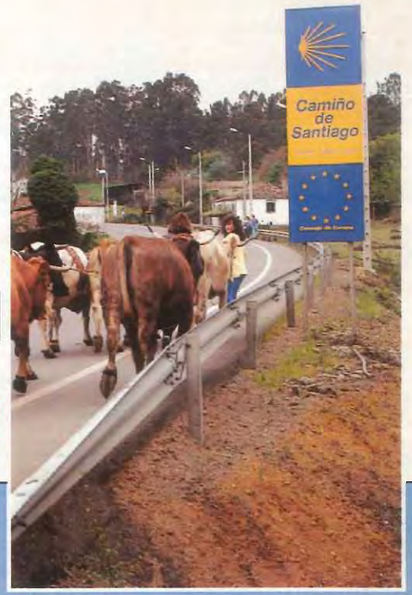




PIEDRAFITA-SANTIAGO DE COMPOSTELA

El fin del Camino

Llegamos al final del Camino con esta última etapa Piedrafita-Santiago de Compostela. Hemos recorrido dos provincias –Lugo y La Coruña– para culminar el Camino. En total, 170 kilómetros por carreteras comarcales y nacionales, aunque el peregrino realiza su trayecto por una ruta especialmente marcada para ellos. En carretera, el tránsito de vehículos no es muy elevado y de ahí que tampoco los accidentes den cifras alarmantes. Pero se nota el hecho de entrar en carreteras nacionales, concretamente en La Coruña. Al final, la meta deseada, Santiago de Compostela, es la culminación de un recorrido que en Año Santo, como éste, se ve repleto de peregrinos. Cuenta que el número es incluso mayor que en Roma o Jerusalén...



Los astados no peregrinan, pero añaden peligro al Camino.



La Catedral se asoma por encima de los tejados de Santiago.

Finalizado el municipio de Piedrafita, continúa la ruta de peregrinación por el de Triacastela. A su salida se puede optar por dos viales. Uno sigue por la misma carretera LU-634, pasando por San Cristóbal del Real, Lusio, Renche y San Martín del Real, llegando a Samos, donde los peregrinos disponen de alojamiento en la abadía; desde allí se dirigen a Sarriá por la LU-633, pasando por Foxos, Teiguin, Pontenova, empalme de Castrocán, Ayan, Frollais, Fontao y Vilasante. El otro, cruza la LU-634 por el kilómetro 10 y continúa por una pista, paralela al río de La Braña, donde existe la leyenda de "A Sanxil". Más adelante, Riocabo; luego atravesamos el monte Meida, Fontearcuda, Mondaveiga, Furela, San Roque, Pintín, Calvor, Aguida, San Mamede do Camiño, San Pedro do Camiño, Carballal, Virgo de Sarriá y Sarriá.

No podemos olvidar que estamos en el Camino de Santiago y, por tanto, los monumentos se suceden. En Piedrafita, a la salida, nos recreamos en el Santuario del Cebreiro. Luego, en Triacastela, la Iglesia –¡cómo no!– de Santiago. En Samos, el Monasterio de San Julián; y en Sarriá, la torre de la fortaleza medieval y la Iglesia de San Salvador. En cuanto a la gastronomía, por toda la zona es famoso el Queso de Cebreiro.

Puntos conflictivos

Carretera	P.K.	
Nac-547	48	Melide
Nac-547	54,5	Boente
Nac-547	62,8	Arzúa
Nac-634	713,8	Lavacolla
Nac-634	718,2	Santiago



BAJA ACCIDENTALIDAD

Abandonando Sarriá, enfilamos hacia Portomarín. Tenemos una ruta por la C-535 (Becerreá-Ventas de

Puntos negros (1991-1992)

Carretera	P.K.	Nº Acc.	Muertos	Heridos	Año	Observaciones
LU-633	1	3	–	4	91	Sarriá
Nac-634	717,7	3	–	3	92	San Marcos
Nac-634	719,8	4	–	6	91	Santiago

Accidentes con víctimas

Carretera	N.º accidentes	N.º muertos	N.º heridos
LU-633	4	–	6
C-535	1	–	–
Nac-547 (Lugo)	3	–	12
Nac-547 (Coruña)	20	5	32
Nac-634	35	9	49
TOTAL	63	14	99



El Botafumeiro inunda el recinto religioso de un profundo olor a incienso.

Nalón) que nos deja en Paradela después de atravesar Romeo, Santa Marta, Barreiros, Novas, Mouzos, Xestelo, Belante y Biville. Pero también existe otro ramal –es el sino del Camino de Santiago en la provincia de Lugo– que, atravesando el río Ouribio, llega a la C-546 (Lugo-Monforte) para, más adelante, cruzar Ponte Aspera, Paredes, Barbadello, San Silvestre, Rente, Mercado de Serra, Lamalonga, Marzán do Real, Peruscallo, Cortiñas, Lavandeira, Pinza, Brea y Morgade, cruzando la C-535. Ni una ni otra alternativa cuentan con un tránsito elevado de vehículos, por lo cual los accidentes tampoco alcanzan cifras preocupantes, no habiéndose producido ninguna víctima mortal en los últimos tiempos.

La ruta continúa por el municipio de Paradela. Nuestro camino marcha por la C-535, aunque también existe otra vía: un camino rural, en mal estado, que lleva hasta Portomarín. A la altura del kilómetro 41,100 de la C-535, abandonado ya el término de Sarriá, atravesamos Castro de San Mamed y Loio. Allí hay que visitar la Iglesia de San Juan y la Capilla de San Pedro.

POR CARRETERAS NACIONALES

Dejado atrás Portomarín, el peregrino continúa por la C-535 pasando por Cortapezas, Togibon, Gonzar, Castromato, Hospital y Ventas de Narón hasta llegar a la N-540 (Lugo-Orense). Desde este punto, por la carretera nacional se marcha hasta Guntín durante 7 kilómetros que, durante el invierno, suelen soportar heladas. En Guntín nos incorporamos a la N-547 hacia Palas de Rei. El peregrino continúa utilizando sus caminos que, en honor a la verdad, no se encuentran en muy mal estado; pero los vehículos prefieren las carreteras nacionales, que, en gran parte del trayecto, brillaron por su ausencia. Próximo a Guntín, en Ferreira de Pallares, la iglesia del antiguo Monasterio de Santa María. Los peregrinos, a pie, transitan por lugares como Lameiros, Eirexe, Reboredo o Lamelas. En Palas de Rei no podemos pasar por alto la oportunidad de ver la Iglesia de San Salvador ni de paladear el queso de tetilla, típico de la zona. Por cierto, que en este territorio, por fortuna, no hay que lamentar un elevado número de accidentes. Tan sólo 8, sin ninguna víctima mortal, en lo que se refiere a Lugo; en La Coruña, por contra, 5 víctimas mortales en la N-547 y 9 en la N-634. Cabe destacar que, en la provincia de Lugo, el peregrino recorre el Camino original, señalizado en todo el trayecto con mojones cada 500 metros y con pintadas en color amarillo en piedras, árboles y paredes que, a modo de flechas, lo señalan. Pero, lógicamente, nuestro análisis, pese a significar el camino primitivo, se refiere a las carreteras, bien comarcales, bien nacionales.

LLEGAMOS A SANTIAGO

Adiós a Lugo. En el kilómetro 42,400 de la N-547, que nos acompaña desde Lugo, entramos en La Coruña, última provincia del Camino de Santiago. El tráfico es más numeroso, y de ahí que, además de una subida en la intensidad de vehículos, también crezcan los accidentes e, incluso, que aparezcan las víctimas mortales. Pasamos por Melide –con su famoso cruceiro y la Capilla de San Roque–, Arzúa –con otra iglesia dedicada a Santiago–, Salceda y Arca. En esta población tomamos la N-634 en su kilómetro 710,900 y abandonamos, tras casi 43 kilómetros, la N-547. Tras 4 kilómetros, Lavacolla, que recibe su nombre por ser el lugar elegido por los peregrinos para lavarse y adecentarse antes de entrar en Santiago, y, a continuación, San Marcos, un poblado des-de donde se divisan ya las torres de la Catedral de Santiago de Compostela. El Monte del Gozo, kilómetro 719,300, prácticamente a la entrada de Santiago, es punto negro y, por tanto, todas las precauciones son pocas.

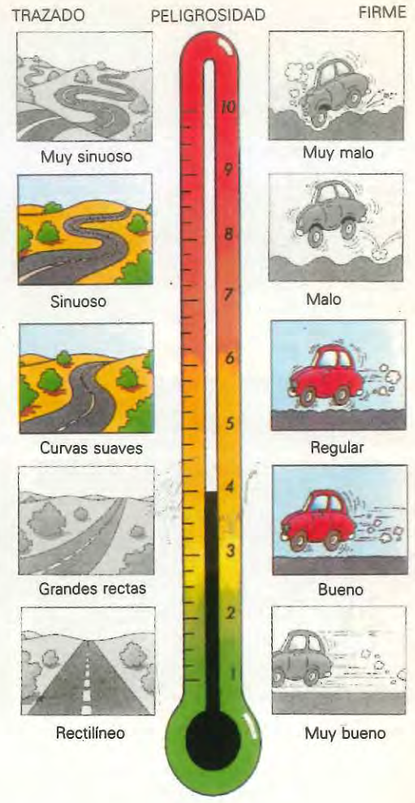
En Santiago de Compostela, punto final del Camino, la Catedral es la meta deseada por los peregrinos. A raíz del hallazgo del sepulcro del Apóstol Santiago, en el siglo IX, la ciudad de Compostela se convirtió en el primer centro de peregrinación del mundo, incluso por encima de Jerusalén o Roma. Alfonso II "el Casto" levantó sobre la tumba un primer templo de reducidas dimensiones, ampliado por Alfonso III "El Magno" hasta que, en 1075, Diego Peláez inicia la construcción de la gran catedral, románica. Destacamos la Puerta Santa, abierta sólo durante el Año Santo –como 1993– y el Botafumeiro, que funciona únicamente en las grandes solemnidades.

Nono HIDALGO
Fotos: **Archivo**
José RUBIO

Esta información ha sido elaborada con datos faciliados por las jefaturas de Tráfico de Lugo y La Coruña.



Un grupo de jóvenes peregrinos en tierras gallegas.





TERMOMETRO DE PELIGROSIDAD

En los 170 kilómetros que discurren por tierras gallegas, entre Piedrafita y Santiago, se produjeron el año pasado 63 accidentes con víctimas, con el resultado de 14 muertos y 99 heridos. Si relacionamos los accidentes con el número de vehículos y el de kilómetros obtenemos un índice de peligrosidad de 29,28. En nuestro termómetro de peligrosidad, a este valor le corresponde una puntuación de 4,06, siendo el valor 5 el de la media nacional.

Características de la carretera

Denominación	LU-634	LU-633	C-535	N-540	N-547	N-634
Tramo	P.K. 39,1- al 0	P.K. 13 al 0	P.K. 32 al 66,5	P.K. 25,6 al 19	P.K. 19 al 91,8	710,9-721,7
Anchura	6 m	6 m	6 a 7 m	6 a 6,5 m	7 m	7 m
Arcenes	No	No	No	No	0,5 a 1,5m	0,5 a 1,5m
Estado firme	Regular	Regular	Regular	Bueno	Bueno	Bueno
Trazado	Sinuoso	Sinuoso	Curvas suaves	Sinuoso	Curvas suaves	Curvas suaves
Obras	Si	Si	Si	No	No	No
Previsión mejoras	Ensanche y Firme	Ensanche	Ensanche	–	–	Firme





- PUNTO NEGRO
- PUNTO CONFLICTIVO
- PUESTO DE SOCORRO
- GASOLINA CON PLOMO
- GASOLINA SIN PLOMO
- TALLER



Miguel Muñoz con su esposa, Carlos Carnicero e Iñaki Gabilondo.



Paco Valladares, María Teresa Campos y las otras dos presentadoras.



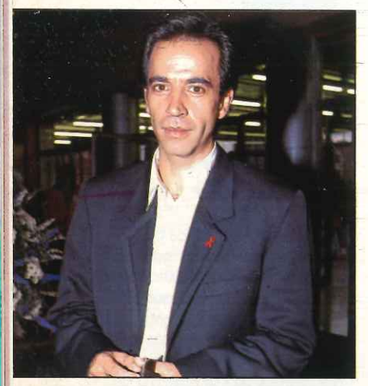
Entre los invitados, Antonio Díaz Miguel y su esposa.



Antonio Fraguas, "Forges", y su esposa.



Carlos Sáinz y Joaquín Prat.



Imanol Arias.



Mari Carmen García Vela, presentadora de Informe Semanal.

Se entregaron los premios a la Seguridad Vial

Gran gala de tráfico

En un animado acto impregnado de humor y música, se celebró en el Teatro de Madrid la primera "Gala de Tráfico". Organizada por la Dirección General de Tráfico –DGT– y Telemadrid, fue presentada por el popular periodista Carlos Herrera y emitida el pasado 24 de junio por distintas cadenas de televisión autonómicas. Con el objetivo de llamar la atención de los conductores sobre los riesgos del tráfico, especialmente acusado en estas fechas previas a la salida masiva de vacaciones, la ocasión se aprovechó para premiar a personajes, tanto conocidos como anónimos, que se han distinguido por su colaboración a la seguridad vial.

La fiesta contó con la presencia de numerosas caras famosas del mundo del teatro, el cine, el deporte, la política y los medios de comunicación. La diputada Isabel Vilallonga, Luis Varela, Paco Valladares, Joaquín Arozamena, la presentadora de televisión Angeles Martín, Tony Isbert, María Garralón y Miguel Angel Rellán, fueron algunos de los rostros más populares que acudieron a la cita.

Personajes como Imanol Arias, Fiorella Faltoyano, María Teresa Campos, Adolfo Marsillach, Carlos Sáinz, Antonio Díaz Miguel e Iñaki Gabilondo entregaron los premios entre las actuaciones de Ana Belén, Greta y los Garbo, el grupo infantil Bom Bom Chip, Azúcar Moreno, el grupo Zapato Veloz y Julio Sabala. Entre los galardonados, se vivieron momentos de emoción como fue el Premio a la Generosidad, otorgado a un joven conductor que murió arrollado por un camión tras pararse a socorrer a unos ancianos que habían sufrido una avería. La madre del fallecido, que recogió el premio en su nombre, no pudo evitar las lágrimas.

Fotos: Rafa MARTIN



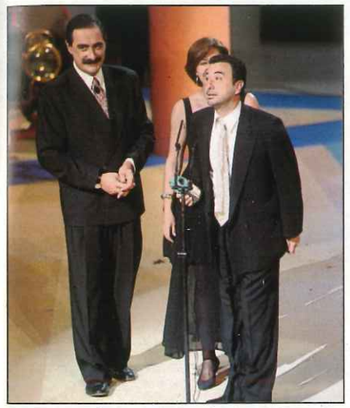
Ana Belén, en un momento de su actuación.



El actor Tony Isbert y su mujer.



Carlos Herrera y Fiorella Faltoyano.



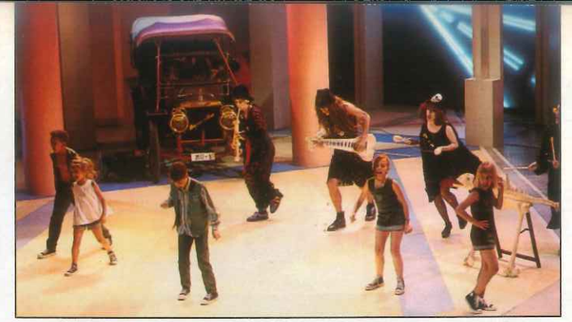
José Luis Garci recogiendo su premio.



Trío de Carlos: Carlos Herrera, Carlos Carnicero y Carlos Sáinz.



El vistoso equipo de "El precio justo".



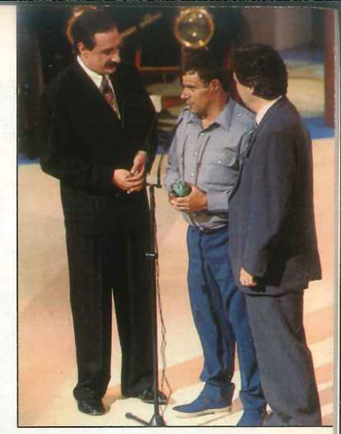
El grupo infantil Bom Bom Chip.



Mari Carmen García Vela y Agustín García Matilla, con sus respectivas estatuillas.



El duo Azúcar Moreno



Carlos Herrera, Iñaki Gabilondo y Francisco Javier Moreira, uno de los premiados.



Joaquín Prat recogiendo su premio.



El Premio a la Generosidad, el más emotivo.



Julio Sabala y su "Si bebes, no conduscas"

Los galardonados

- **Tranquilidad:** Antonio Vázquez Ferreño. Entregado por Adolfo Marsillach.
- **Solidaridad:** Francisco Javier Moreira Pensado. Entregado por Iñaki Gabilondo.
- **Seguridad:** Vicente Cánovas Arnau. Entregado por Antonio Díaz Miguel.
- **Generosidad:** Vicente Bailón López de Lerena. Entregado por Imanol Arias a la madre del galardonado.
- **Cine:** José Luis Garci. Entregado por Fiorella Faltoyano.
- **Prensa escrita:** Carlos Carnicero. Entregado por Carlos Sáinz.
- **Prensa gráfica:** Antonio Fraguas "Forges". Entregado por Carlos Sáinz.
- **Radio:** Joaquín Prat. Entregado por María Teresa Campos.
- **Televisión:** Mari Carmen García Vela, de "Informe Semanal" y Agustín García Matilla, de "Tráfico de Madrid". Entregado por Mª Teresa Campos.

Aniversario de la creación del servicio de Helicópteros de Tráfico

30 AÑOS DE ALTOS VUELOS

















Sobre estas líneas, los tres primeros pilotos con los primeros aparatos, los Bell 47; después vendrían los Alouette y más tarde el moderno Ecureuil y, naturalmente nuevas generaciones de pilotos. El que más tarde sería Rey de España quiso conocer a los pioneros de un servicio de altos vuelos entregados por completo a la seguridad de la circulación.

Desde que hace 30 años los helicópteros de Tráfico iniciaran su despegue experimental como apoyo a la regulación y vigilancia de la circulación, se han acumulado 60.000 horas de vuelo en tareas que hoy se consideran imprescindibles; esto sin olvidar otras, de tipo humanitario, como es el traslado de heridos en accidente de circulación.

En mayo de 1963 se forma la primera patrulla de helicópteros de la Jefatura Central de Tráfico, comandada por Luis Sánchez López. Enrique Vinuesa y Pancho Bullo se incorporan como pilotos, mientras que Pedro Carrasco se iba a encargar de las tareas mecánicas. Todos ellos eran militares procedentes de los tres ejércitos.

Enrique Vinuesa, el único superviviente de aquellos pioneros, recuerda con nostalgia aquel primer vuelo de prueba el 27 de julio de 1963, con los Bell-47, **"que terminó con olor a chamusquina, pero sin mayores problemas"**. Un año después se creaba la patrulla de Barcelona y se adquieren tres nuevos aparatos, dos de ellos dotados con equipos sanitarios.

A las siete primeras unidades de los viejos Bell 47 de pistón, se incorporan en 1970 otras tres del Alouette-II, mucho más modernos. Su presencia no pudo ser más oportuna pues se utilizaron para las labores de rescate de dos montañeros (Lastra y Arrabal) atrapados en las paredes heladas del Naranjo de Bulnes. Fue Pedro Pasquín, posteriormente jefe de la Unidad de Helicópteros, quien tuvo la habilidad, primero de hacerles llegar alimentos calientes, con gran riesgo de su vida, y posteriormente descolgar a Arrabal, en grave estado, hasta la base de la montaña. Lamentablemente murió días después en el Hospital General de Asturias.

Con este bagaje de protagonismo y buena imagen, en 1972 se crean nuevas bases en Bilbao, Sevilla y Valencia, y nuevos hombres, la mayoría procedentes del Ejército, pasan a engrosar la plantilla.

La primera excepción a esta condición militar la aporta José Antonio García Márquez, hasta entonces destinado como piloto civil en Guinea. Hay que indicar que los primeros pilotos de la Policía se formaron en estos helicópteros, en los que siempre viajaba un agente de la Guardia Civil de Tráfico para imponer las correspondientes sanciones y colaborar en las tareas de regulación. Evidentemente, eran otros tiempos en los que los atascos no estaban a la orden del día.

LOS PRIMEROS 'PAISANOS'

En 1980, el servicio comenzó a nutrirse de forma sistemática con personal civil que realizaba el curso en la Escuela de Helicópteros del ministerio del Aire, tanto en Cuatro Vientos (Madrid) como en Armilla (Granada). Incluso, el coronel del ejército del Aire, Santiago Aizpurúa, destinado al servicio de Tráfico, pone en marcha una escuela del propio organismo, que en sus cinco años de funcionamiento formó a cuatro pilotos.

Sin embargo, un terrible accidente iba a desbaratar los planes. La tragedia sobrevino el 30 de junio de 1988 cuando el propio Santiago Aizpurúa, auxiliado por el más experto de sus pilotos, Manuel Moratilla, pilotaba un moderno Ecureuil biturbina. En el aparato viajaba también la primera mujer al frente de Tráfico, Rosa de Lima Manzano, así como el diputado socialista Alberto Acítores y el crítico de arte Santiago Amón. Todos ellos resultaron muertos al estrellarse el helicóptero, en medio de una terrible tormenta, en la sierra madrileña.

Más recientemente, el pasado 9 de febrero, Tráfico volvía a vestirse de luto por la muerte del piloto Luis Aranguren y los mecánicos Manuel Castellanos y Luis Miguel Camba, quienes procedían a probar en Sevilla un helicóptero. A los pocos minutos de despegar, explosionaba en el aire.

A nuestra Redacción han llegado muchas muestras de agradecimiento hacia la labor de estos compañeros desaparecidos y del servicio de Helicópteros en general, gracias a los cuales se están salvando muchas vidas, no sólo por su participación en el rescate y traslado de heridos sino en otras tareas menos comprendidas como la vigilancia y la regulación de la circulación.

Después de 30 años y casi 60.000 horas de vuelo, un total de 50 pilotos y 35 mecánicos han velado, desde el aire, por la seguridad de la circulación. Actualmente esta tarea está encomendada a 17 pilotos y otros tantos mecánicos distribuidos en las bases de Barcelona, Madrid, Málaga, Sevilla y Valencia que cuentan con tres Ecureuil biturbina, nueve monoturbina, seis Alouette de la serie III y uno de la serie II. La ayuda a los conductores también viene del cielo.

J.I.R.

Dr. Juan Carlos GONZALEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

Dr. F. Javier ALVAREZ
Universidad de Valladolid

Trastornos del sueño y conducción de vehículos

Todos sabemos lo necesario que es dormir bien para estar en forma al día siguiente. Y es que el sueño es, quizás, una de las pocas cosas de las que no podemos prescindir.

Los trastornos del sueño son cada vez más frecuentes en nuestro mundo desarrollado y hacen más peligrosa la conducción de vehículos. Se suelen clasificar en dos grandes grupos: las **disomnias** y las **parasomnias**. El rasgo fundamental de las **disomnias** es la alteración en la cantidad, calidad o secuencia temporal del sueño. Las más importantes son el insomnio y la **hipersomnia** (existencia de crisis de sueño diurno). En las **parasomnias**, en cambio, el trastorno fundamental es algún fenómeno anómalo que el individuo sufre durante el sueño, tal como, por ejemplo, el **sonambulismo**, los **terrores nocturnos** o los **problemas respiratorios**.



Aunque con todos estos trastornos del sueño la conducción de vehículos es más peligrosa, ello es especialmente manifiesto en algunas situaciones concretas, siendo las más relevantes el **insomnio** y algunas **hipersomnias y parasomnias** asociadas a trastornos respiratorios.

El **insomnio** es, quizás, la alteración del sueño más frecuente y lo padece en torno al 10 por 100 de la población. Consiste en la dificultad para iniciar o mantener el sueño o en la aparición de un sueño no reparador. Quizás sea importante diferenciar entre el **insomnio transitorio y** el **crónico**. El primero, de corta duración, aparece en personas que habitualmente duermen bien, dura menos de tres semanas, tiene causas generalmente reconocibles -situaciones de estrés, problemas laborales o familiares, etcétera- y suele resolverse al desaparecer, evitar o superar las situaciones que lo provocan. El **insomnio crónico** se asocia a fatiga diurna y/o a dificultades para la realización de las actividades sociales y laborales.

Por otro lado, existe una serie de **trastornos respiratorios** que se manifiestan durante la noche mediante breves episodios de falta de respiración -lo que en medicina se denomina **"apnea"**- y ronquidos importantes, que conllevan la aparición de excesivo sueño durante el día y de incapacidad para mantener el sueño durante la noche.

Todas las personas que padecen **insomnio**, en especial aquellas con insomnio **crónico**, y las que sufren **trastornos respiratorios** asociados al sueño deben ser conscientes de que su rendimiento durante el día posterior suele disminuir, razón por la cual hoy se considera que, de modo general, tienen una mayor accidentalidad que el resto de la población. En estas circunstancias se debe procurar no conducir o tomar las máximas precauciones. La somnolencia, la fatiga y la disminución de los reflejos son malos compañeros de viaje para el conductor.

Y, sobre todo, no se debe olvidar que, para quien padece estos trastornos, quizás sea este el momento -antes de conducir un vehículo- el más oportuno para acudir a su médico. No lo olvide: no se duerma.

LA CONSULTA

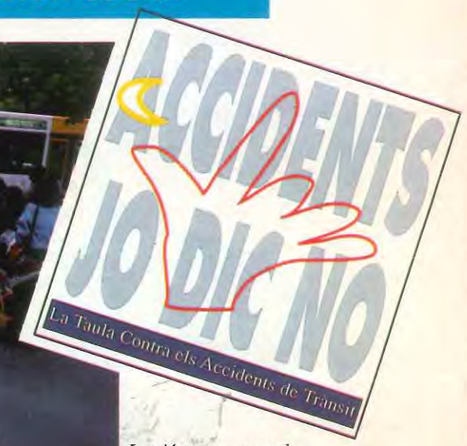
Si tiene usted alguna duda, si quiere consultar a nuestros médicos, si quiere hacer alguna sugerencia con respecto a la medicina de tráfico, las urgencias médicas, etcétera, envíe una carta al doctor **Juan Carlos González Luque, c/ Josefa Valcárcel, 28, 3 planta, 28027 Madrid.** Especifique **"Sección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

SI HAY HEMORRAGIA...

Si un accidentado tiene una hemorragia importante -es decir, si la sangre le sale "a chorros"-, usted deberá cortarla inmediatamente. Para ello, tape la herida con la mano o el puño utilizando, si es posible, un pañuelo o similar, o, mejor aún, unos guantes.

La Comunidad Valenciana pone un marcha una amplia campaña de concienciación social





Los jóvenes, punto de mira principal de la campaña

EL RECHAZO SOCIAL ACABARA CON LOS ACCIDENTES

Mas de 250 personajes, famosos del espectáculo, el deporte, la cultura y los medios de comunicación, han formado en la Comunidad Valenciana la denominada "Mesa contra los accidentes de tráfico". El propósito es concienciar a la población y especialmente a los jóvenes -grupo más castigado- sobre los riesgos circulatorios y, de esta forma, hacer bajar las cifras de accidentes.

Con los lemas "Accidentes, yo digo no" y "Está en nuestras manos" se ha puesto en marcha en la Comunidad Valenciana la "Taula (Mesa) contra los accidentes de tráfico" compuesta por 250 famosos e impulsada por la Generalitat Valenciana, la Dirección General de Tráfico y Aumar-Seguros Grupo Vitalicio, asesorados por la Unidad de Investigación de Psicología y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. Se aprobaron 10 propuestas para conseguir una reducción de la siniestralidad: generalización de la educación vial, cooperación entre los sectores implicados, mayor información sobre factores de riesgo, medidas de prevención sobre velocidad, alcohol y accidentes de vehículos de dos ruedas, mejora de carreteras y de sistemas de seguridad en vehículos y de regulación, vigilancia y control de la circulación y, en general, especial atención a los jóvenes como principal grupo de riesgo.



La Comunidad Valenciana tiene uno de los índices más altos de utilización de motocicletas

El propósito es crear un pacto social contra los accidentes, ya que según los organizadores, **"la experiencia de otros países muestra que la lucha contra los siniestros de circulación comienza a ganarse cuando se produce un fuerte movimiento cívico de rechazo"**.

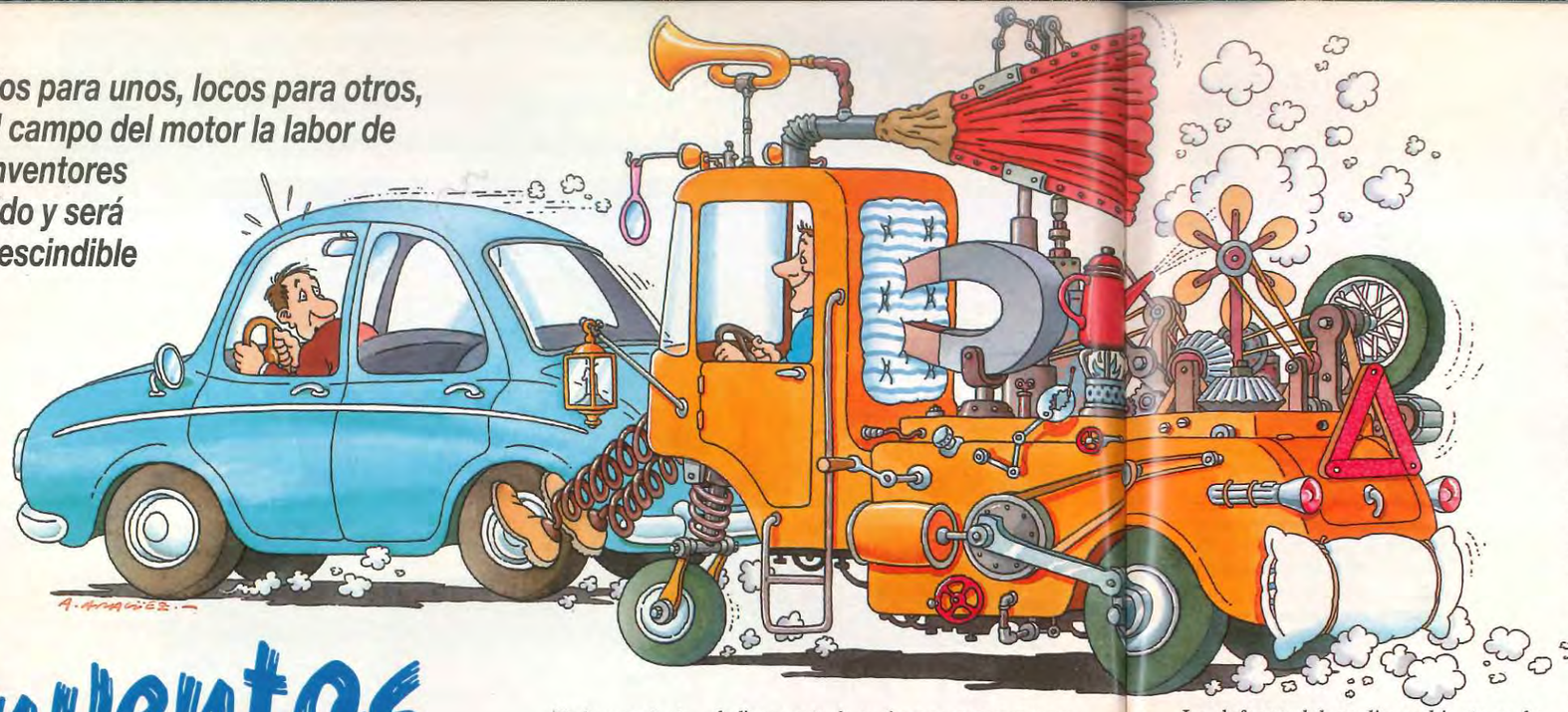
DEDICADA A LOS JOVENES

La campaña se dirige a los jóvenes entre 14 y 29 años, cuya siniestralidad es 3 veces mayor que el conjunto de la población, hasta el punto de que 1 de cada 2 personas menor de 30 años que pierde la vida, muere en accidente de circulación. Según la "Taula", en la Comunidad Valenciana **"la situación se agrava al utilizarse mucho la motocicleta por la existencia de una gran "movida" costera que mantiene a los jóvenes, en moto y en coche fuera hasta altas horas de la noche, incluso todo el fin de semana"**.

Esta es algo más que una simple campaña publicitaria, puesto que intenta llegar a los jóvenes no por los cauces tradicionales -prensa, televisión, radio o vallas publicitarias-, sino por los medios que ellos utilizan y lugares que frecuentan: discotecas, bares, centros de juventud, institutos, pubs, asociaciones deportivas, colegios, emisoras de radio musicales, etcétera.

Muchas de las 250 personas que integran la Taula son personajes queridos y admirados por la juventud, con lo cual sus mensajes les llegan y "enganchan" más fácilmente. Junto a ellos, entidades colaboradoras -institutos, bares, discotecas o cines- facilitan el conocimiento y la distribución del material entre los jóvenes, mientras que organismos públicos y privados ayudan económicamente en la edición de material. Se pretende que esta "Taula" tenga carácter permanente e institucionalizar un "Día sin accidentes"

Genios para unos, locos para otros, en el campo del motor la labor de los inventores ha sido y será imprescindible



Inventos a gó-gó

En homenaje al Profesor Franz de Copenhague. Nuestro querido inventor del TBÓ.

El inventor y sus proyectos e ideas han sido una constante a lo largo de la historia. Admirados o tomados a chufla, motores de los avances de la humanidad, están también presentes en el mundo del tráfico. No podemos olvidar que el automóvil es la suma de multitud de novedosas y revolucionarias ideas. Esperamos sus trabajos serios. En el camino, nos reiremos con los intrusos.

Si ya el poeta clásico Homero se admiraba en "La Ilíada" de una de sus invenciones, un dios que **"hallábase bañado en sudor y moviéndose en torno a los fuelles que *fabricaba* veinte trípodes que debían permanecer arrimados a la pared del bien construido palacio y *tenían ruedas de oro en los pies para que de propio impulso* pudieran entrar donde los dioses se congregaban"** y que podríamos considerar como la primera referencia, por qué no, de la figura de un inventor sumergido en su trabajo, y tal vez, de un automóvil.

No es extraño que hoy, muchos siglos más tarde, continuemos asombrándonos con los proyectos o realidades de un grupo de personas, a las que denominamos inventores, y que el diccionario de la Real Academia Española de la lengua define como aquellos que **"fingen o discurren sin más fundamento que su voluntariedad y capricho"** en muchos campos, entre otros, el del mundo del motor.

Porque, ¿qué es el automóvil sino el "loco" cacharro de un "loco" investigador que revolucionó el mundo social, económico y político a partir del siglo XVIII?

INTENTAN MEJORAR TODO

El coche, tal y como lo conocemos hoy, es el fruto del esfuerzo y trabajo de una serie de hombres que han intentado perfeccionar los primitivos cacharros que sembraron el pánico entre nuestras tatarabuelas. Sin embargo, muchos son, aún, los defectos o aspectos mejorables que presentan. A ellos dedican parte de su tiempo, unas personas que, en la mayoría de los casos, de forma individual, con mucha tenacidad e ilusión, en sus propios domicilios, investigan, dibujan, miden y prueban, hasta conseguir dar forma a su idea.

Tal es el caso de Juan José Piñeiro, un ATS gallego, inventor de un faro antideslumbrante que incrementa el campo visual del conductor mediante un sistema de rejillas que hacen que el haz luminoso sea central, perdiéndose los colaterales. El faro, que a simple vista es negro, aumenta su eficacia en días de niebla, porque permite circular con mayor seguridad al penetrar en la niebla y no deslumbrar a los conductores que circulan en sentido contrario. Su mayor problema es **"comercializarlo. Me enfrento con la incredulidad de la industria. Ahora me voy al Japón, porque me dicen que allí me harán caso".**



Carlos Fibla y su regulador de aire para ventanilllas.

La defensa del medio ambiente es la preocupación del perito industrial Germán Ripoll, quien, con su oscilador electrónico, ha conseguido eliminar los gases que salen a la atmósfera. Su invento sustituye al encendido normal de un vehículo, en el que solamente una chispa enciende el motor, por lo que mucho combustible queda sin quemar. Ripoll asegura que el oscilador electrónico es más eficaz que el catalizador, pero que lo complementa, alargando la vida de este último. Es de fácil instalación y barato. Está comercializado, pero su venta es casi nula.

La piratería que sufren en algunos casos, por parte de las grandes empresas, ha sido subrayada por Antonino Nieto, quien nos aseguró que un gran fabricante de neumáticos **"me ha copiado uno de mis inventos, un emisor en miniatura que se coloca en las llantas de las ruedas de un vehículo, junto con un sensor que detecta inmediatamente la pérdida de aire de las ruedas, enviando una señal al panel del coche. Se evitarían numerosos accidentes de tráfico".**

EN BUSCA DEL CONFORT

En la mayoría de los casos, una experiencia personal hace que una "lucecita" se encienda en su cabeza. Así le ocurrió a Enrique Teruel cuando, en un viaje con su mujer desde Tordesillas a Zamora, quedó cegado por un sol en la plenitud de su ocaso. No se veía absolutamente nada. Tenía que solucionarlo. Así nació la "pantalla antisol", de metracrilato gris humo, unida a un elemento fijo mediante un tipo de articulación ideada por él mismo. Este ingeniero jubilado afirma que **"se evita, en la medida de lo posible, el efecto del sol directo cuando está bajo, disminuye el reflejo del sol sobre el cristal trasero de los coches que nos preceden y facilita la conducción en cualquier tiempo del año, consiguiendo una conducción más relajada".**

Evitar los inconvenientes que las ventanas abiertas de un coche traen para el conductor y sus ocupantes es el objetivo del regulador del caudal de aire ideado por el catalán Carlos Fibla. Un dispositivo que se sitúa en posición vertical en el interior de la ventana pudiéndolo girar y deslizar a lo largo del marco. Su color transparente y su reducido tamaño no alteran la visibilidad exterior. Para Carlos Fibla, se consigue un **"aprovechamiento más racional del aire que entra en los días calurosos, haciendo que entre a gusto del conductor. Airea las plazas traseras en los vehículos de 3 puertas y renueva constantemente al aire en el interior. Al mismo tiempo que ahora combustible por su efecto aerodinámico y aumenta la seguridad del coche**



El tema de la invención no tiene solución en este país, para Antonio Nieto.



La pantalla antisol nació del afán de Enrique Teruel por solucionar un problema.



Camión con muelles. Peor el remedio que la enfermedad.



¡La Virgen del Pilar dice, que ningún conductor puede...!



¡Qué llueva, qué llueva!.

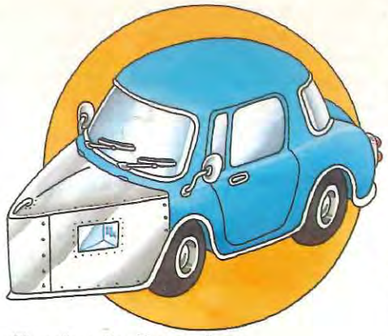


Los 40 consejos principales.

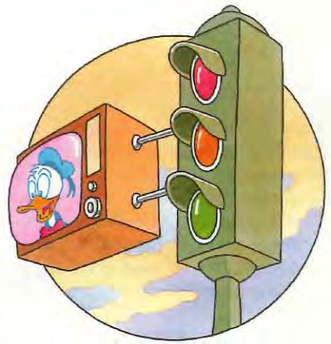
en caso de vuelco, ya que refuerza los montantes del techo".
Otra experiencia más desagradable marcó la vida de José Luis Berbis. Su hermano falleció en accidente de tráfico, cuando su vehículo fue arrollado por un camión. Parece que el conductor del camión se había dormido. Después de 16 años de pruebas y experimentos, José Luis Berbis ideó un respaldo para adosar a los asientos de cualquier vehículo **"que 'masajea' la parte del cuerpo en contacto con él, estimula la circulación sanguínea, evitando el dolor de riñones, espalda y columna vertebral. Hace más cómodo el viaje y retarda el sueño".**

PARA TODOS LOS GUSTOS

Tampoco podemos olvidar otros proyectos que podríamos calificar como más "divertidos" y que llegan constantemente a la redacción de nuestra revista. Propuestas como el "semáforo relajante" una iniciativa que, en opinión de su autor, mejora la fluidez del tráfico y la calidad de vida. Consiste en anexionar a la luz roja una pantalla de televisión con dibujos animados, paisajes idílicos, etcétera, que funcione sólo cuando está encendida la luz roja.

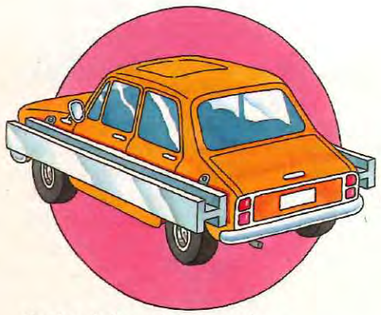


El coche cuña. Nunca choca.



¿Está permitido el "zapping"?.

Un lector valenciano nos ha sugerido que las compañías de seguros regalen cintas de casete en las que se recuerden los consejos de tráfico que aparecen en televisión. Desde Madrid ha llegado el "CHALL" (chisme antilluvia): un paraguas que se incorpora a los semáforos para evitar que los días de lluvia se estropeen, quedando los cruces sometidos a la "ley del más fuerte".
Sin olvidarnos de aquél otro, que solucionaba las trágicas consecuencias de las colisiones con camiones, mediante unos muelles que los vehículos pesados incorporaban tanto en la parte trasera como en la delantera para rechazar a los coches. Si el coche terminase en cuña también se evitarían las consecuencias de las colisiones, según otro de nuestros "inventores". Evitar los daños por colisiones es también la obsesión del inventor del coche reforzado por vigas en sus laterales.
Los responsables de la Dirección General de Tráfico igualmente han recibido curiosas sugerencias. Alguien intentó que el Código de la Circulación incluyese un artículo que prohibiese conducir con la suelas de los zapatos rotas, para eliminar el riesgo de peligrosos enganchones. En otro despacho les cantaron una jota con consejos de tráfico. La idea era que le grabaran un disco: **"a la Virgen del Pilar ningún español le niega nada".**
Como en todos los campos, hay que separar la paja del trigo.



Coches de hormigón armado.



Zapatos siempre nuevos.

Mercedes LOPEZ
Fotos: **Marcos GONZALEZ**
Dibujos: **Antonio ARAGÜEZ**

Esa loca imagen

Leonardo Da Vinci, Volta, Isaac Peral, Ricardo de la Cierva, los hermanos Lumière, Marconi, Gutemberg y un largo etcétera forman parte de la extensa lista de inventores que, con su genio, han hecho evolucionar a la Humanidad. Sin embargo, la figura del inventor se nos acerca más al Mago Merlín y sus pucheros o al chiflado profesor que, encerrado en su laboratorio, idea e idea, sin parar, trastos sin ninguna utilidad. ¿Por qué tenemos esa imagen?.
Antonino Nieto, un ingeniero industrial y presidente de Inventalia que intenta resolver todas las pegas que encontró en su vida profesional, afirma que **"nadie se imagina a Ramón y Cajal o a Severo Ochoa como unos locos. Ahora, que los hay, está claro; pero son excepciones, como en cualquier otro terreno de la vida. Es la imagen chusca, la que más aparece en los medios de comunicación y la que nos perjudica a los demás. Yo no conozco a nadie que tenga algún proyecto bueno que esté loco o tenga pinta. Es una imagen falsa".**
Desde el Club de los Inventores, Montse Fornells, su coordinadora, incide en esta opinión al definir a los inventores como personas **"normales, muy impulsivas, versátiles; crean por buscar soluciones. Terriblemente amantes de su invento, les cuesta mucho aceptar la crítica, los cambios en su invento. Son como sus hijos. Casi todos prefieren el reconocimiento público al dinero".**

El futuro de las carreteras a estudio en el XII Congreso Mundial IRF

EN BUSCA DE LA PERFECCION



El presente y el futuro de las carreteras está en las manos de las administraciones y los profesionales.

Todos los problemas que rodean a la carretera y las soluciones que en estos momentos se les están dando, además de los proyectos de futuro, han sido analizados minuciosamente en el XII Congreso Mundial de Carreteras que se celebró en Madrid. Conseguir convertir en "inteligentes" las carreteras e incrementar su seguridad es el objetivo de todos los países participantes.

El importante papel que las carreteras juegan en la actividad económica, social e incluso política del mundo actual ha sido analizado en el transcurso del XII Congreso Mundial IRF (International Road Federation) organizado por la Asociación Mundial de la Carretera e inaugurado por el Rey don Juan Carlos. Durante la semana del 16 al 21 de mayo, se reunieron en Madrid más de 2.000 asistentes representantes de 95 países y se presentaron 430 ponencias, más del 25 por 100 españolas.
Bajo el lema "Carreteras, unión de pueblos y mercados", todos los participantes han expuesto los logros o experiencias desarrolladas en sus países en materia de financiación y planificación de carreteras, acceso a las grandes ciudades, desarrollo del transporte por carretera en Europa después de 1993, últimos avances en la construcción de las mismas, técnicas de conservación, innovaciones en maquinaria, carreteras de baja intensidad o lo último en pavimentación y los avances de la informática incorporados a este campo, sin olvidar otros temas que también tuvieron un sitio destacado en estas Jornadas, como la influencia en sobre el medio ambiente, con la presentación de las experiencias que se han llevado a cabo en ciudades de distintos países. Se trataron aspectos tales como los tratamientos de vegetación que se están realizando en los márgenes de las vías cómo hacer frente a la contaminación acústica inherente a las autovías o la importancia de las carreteras como elemento difusor de la cultura.

CARRETERAS INTELIGENTES.

Uno de los capítulos más interesantes lo constituyeron las aportaciones que se están realizando en lo que se denomina "carretera inteligente". Se analizaron los nuevos equipamientos instalados en vías y vehículos, cuyo objetivo es conseguir una gestión razonable de las situaciones de congestión que se producen en las carreteras urbanas y metropolitanas. El programa DRIVE, desarrollado por la CEE (Comunidad Económica Europea), que trabaja en el acondicionamiento de la carretera, la ciudad y los vehículos, y otro proyecto también europeo, PROMETHEUS, financiado por compañías privadas, que se ocupa de las nuevas tecnologías aplicadas a los vehículos, fueron las estrellas de una sesión de trabajo, en la que también se habló de la experiencia de Ontario (Canadá) y del operativo montado en la autopista francesa París-Lyon: un sistema de recogida de datos basado en sensores y patrullas, y un método de información al usuario mediante paneles y emisiones de radio en isofrecuencia. La experiencia española en gestión de tráfico durante los Juegos Olímpicos de Barcelona y en la Expo de Sevilla, junto con las estaciones de visión artificial para medida de variables de tráfico (velocidad, densidad, ocupación, etcétera) y el vehículo ARGOS, dotado de los más sofisticados medios de recogida de información y análisis de la misma, también estuvieron presentes.



El rey, en el stand de la DGT, durante el Congreso.

SEGURIDAD VIAL DEL FUTURO.

Uno de los temas que más preocupaban a los asistentes fue el de la seguridad vial. Con 50.000 víctimas mortales al año sólo en la CEE, se planteó la necesidad de una política común que consiga reducir en un 20 por 100 el número de víctimas, objetivo que en opinión de los expertos es factible si se toman las medidas oportunas en infraestructuras, adecuación tecnológica y educación.
Paralelamente, se celebró Expoviaria' 93, una exposición donde estuvieron presentes numerosas administraciones y empresas extranjeras y nacionales con lo último en tecnología y experiencias en materia de carreteras. La despedida sólo fue un "hasta luego": la próxima cita será en Toronto (Canadá) en 1996.

Mercedes LOPEZ.
Fotos: **Marcos GONZALEZ.**

Mensajeros en bici

Un grupo de jóvenes ha puesto en marcha en la ciudad de Barcelona una empresa de mensajeros que, en contra de lo habitual, no utiliza motos, sino bicicletas. La idea, aparte de limpia y silenciosa, es más barata: el traslado de un paquete pequeño a golpe de pedal cuesta 400 pesetas, frente a las 545 que cuesta el mismo servicio motorizado.
En cuanto a la rapidez, sus creadores apuestan por la bicicleta como más eficaz en trayectos cortos y con tráfico denso. Si la iniciativa prospera, el paisaje urbano de la Ciudad Condal se podría empezar a parecer al de Nueva York, donde los ciclistas-mensajeros acaparan la mayor parte de los pedidos.

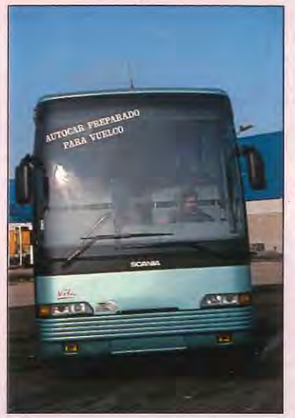
Seguridad Vial en la Universidad de Valencia

El Instituto Universitario de Transportes y Seguridad Vial iniciará sus actividades el próximo curso 93-94 en la Universidad de Valencia. Se trata de la primera iniciativa de este tipo en nuestro país, similar a las ya existentes en Europa y América.
Este organismo nace desde una concepción pluridisciplinar del tema y pretende aglutinar a todos los investigadores universitarios que trabajan en el campo de la seguridad vial, pertenecientes a distintos departamentos en las facultades de Psicología, Medicina, Pedagogía y Derecho de la Universidad de Valencia. La idea surgió de la Unidad de Investigación en Seguridad Vial, dirigida por Luis Montoro, Catedrático de Psicología y Seguridad Vial de dicha universidad, con una amplia trayectoria en el sector.

II Cursos de Educación Vial en la UNED

Ya se han convocado el II Curso de Educación Vial para Profesores (ámbito escolar) y Educadores Extraescolares para el año 1993-1994 y que están patrocinados por la UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia) y Dirección General de Tráfico (DGT). En el número de septiembre de la revista "Tráfico" aparecerá más información para acceder a estos cursos.

Homologado el primer autocar antivuelco



La empresa maña Hispano Carrocera ha pasado con éxito las pruebas de resistencia al vuelco de la estructura de su autocar "Vita". Con ello ha obtenido el primer número de homologación del Reglamento 66 de Ginebra, expedido por el ministerio de Industria, que desde el pasado 1 de abril obliga a los nuevos tipos de autocares, y afectará a todos los que se matriculen a partir de junio del próximo año.

Los cajeros, también para pagar multas

Desde el pasado mes de junio se pueden pagar las multas impuestas por el Ayuntamiento de Barcelona mediante tarjeta y en los cajeros automáticos de la Caixa. Este método ya estaba en funcionamiento para abonar el impuesto de circulación, y ahora se ha hecho extensivo, en 400 sucursales, también para las sanciones. La iniciativa se ha podido llevar a cabo gracias a un convenio entre el ayuntamiento y la Caixa.
Como cualquier otro cajero, está disponible todo día, se activa por pulsión y, al final de la operación, facilita el recibo. Además de los servicios antes aludidos, vende entradas para cine y espectáculos.



Madrid-París por menos de 3.000 pesetas

En tiempo de crisis, además de apretarse el cinturón, hay que agudizar el ingenio. Eso es lo que han hecho dos periodistas del motor. Han organizado un viaje desde Madrid a París –1.240 kilómetros–, intentando ahorrar el máximo. Para ello han utilizado un modelo Citroën AX Diesel. El viaje de ida lo realizaron en 9 horas y 50 minutos, con un consumo de 6,6 litros a los 100 kilómetros y un coste de 6.412 pesetas.
Como en el circo, el regreso lo quisieron hacer "más difícil todavía": con un sólo depósito y sin repostar por el camino. Lo consiguieron. A una velocidad media de 90 km/h tardaron 15 horas y 25 minutos, gastando en combustible algo menos de 3.000 pesetas; exactamente 2.840 pesetas. Un precio bastante asequible comparado con las 40.000 que cuesta el avión, las 11.000 del tren o las 8.000 en autobús.

Atropello multitudinario

La Audiencia Provincial de Las Palmas ha condenado a 4 años de cárcel a un conductor que atropelló a 5 peatones, uno de ellos una niña de seis años. La sentencia califica los hechos como de la máxima gravedad, tipificados como delito de imprudencia temeraria con resultado de muerte.
Imaginar la magnitud y brutalidad del percance se hace difícil, siendo un sólo vehículo el causante de tal catástrofe.



Pedro CALVO HERNANDO

Democracia vial y democracia social

Seguro que cada época tuvo su propio y específico distintivo de conducta para identificar a los buenos ciudadanos y distinguirlos de quienes engrosaban las filas de los enemigos de la convivencia. En el último siglo y medio, en Europa y en América del Norte, hablaríamos ya de la convivencia democrática. Pues bien, desde la transformación del automóvil en el distintivo de una nueva forma de vida en sociedad, el comportamiento del automovilista sin duda se ha convertido en uno de los grandes factores determinantes a la hora de definir el grado de educación, disciplina y talante democráticos de cada individuo.

Como a mí, le habrá ocurrido a usted mil veces encontrarse, en la carretera o en la calle, con ciudadanos al volante que actúan como si solamente ellos fueran poseedores del derecho al uso de la vía pública, o como si todos los demás conductores fuésemos idiotas o pobres desgraciados, o seres inferiores, o merecedores del agravio, del asalto, de la postergación y, en fin, del insulto y hasta de la agresión.

Ustedes habrán oído decir muchas veces, a modo casi de justificación de esas conductas, que el hecho de sentarse al volante cambia a las personas y convierte a ciudadanos ejemplares en energúmenos. No es verdad. No me lo creo. No hay ninguna razón para que podamos distinguir entre hombre-hombre y hombre-conductor. El comportamiento respetuoso y la naturaleza desfalleciente acompañan a cada individuo del género humano, independientemente del momento concreto. Las circunstancias pueden matizar las conductas, pero todas las circunstancias; no precisamente o solamente el hecho de actuar "en conductor".

De manera que la aludida justificación no pasa de ser un fácil pretexto para eludir las responsabilidades por ciertos comportamientos antisociales y además antidemocráticos.

El nuevo "código vial" ha conseguido disminuir significativamente el número de víctimas de la carretera. Aunque sea por el camino coercitivo, el resultado es digno de toda alabanza. Se ha conseguido una determinada modificación de las conductas del automovilista. Lo que no sé es si se ha conseguido un cambio positivo en su conciencia social o en su sensibilidad hacia el respeto democrático a sus semejantes. A lo mejor, por la vía de la coèrción se puede llegar a la convicción. Tal vez no estaría de más una mayor insistencia de las autoridades de Tráfico, en su comunicación con la ciudadanía, incluso en sus mensajes publicitarios, en el sentido de alcanzar la persuasión, que es un estadio superior y más noble que la coerción o el miedo al palo.

Pero no vamos a echar toda la carga sobre las espaldas de la Dirección General de Tráfico y del sector específico de la circulación viaria y del automovilismo. Las raices de los problemas de comportamiento antisocial y antidemocrático son más profundas. Una de ellas, y no la menos importante, es una equivocada concepción de la competitividad, muy extendida, que consiste en la aceptación del "todo vale" para prosperar en la sociedad y en el trabajo, aunque haya que aplastar a los demás o pisotear sus derechos o su dignidad. "O pisas o te pisan", exclaman los defensores de tan peculiar manera de competir.

Otra de esas raices la encontramos en la idolatría de la dominación, pero más allá incluso de cualquier espíritu utilitarista. La dominación por la dominación, semejante al poder por el poder que, como sabemos, suele degenerar en tiranía. La ausencia de autocontrol, reforzada por una especie de obsequiosidad de una porte inmadura y frívola de la sociedad. Históricamente, lo que viene a la memoria es la irrupción de los fascismos. Es decir, el fanatismo en política, que se presenta como intolerancia en el orden de la convivencia social, y como brutalidad en el espacio de las relaciones interindividuales.

Yo creo en el cambio de la sociedad, en la necesidad de su perfeccionamiento y de la superación de las grandes lacras que impiden o dificultan su progreso hacia estadios superiores de convivencia y de bienestar. En ese sentido puedo decir que me alineo en la corriente del progresismo, ya que considero además que toda vuelta atrás conduce a la catástrofe. Es posible que este discurso engendre una cierta desesperación en las autoridades de Tráfico. Pero estoy convencido de que básicamente el comportamiento del conductor cambiará de verdad en la medida en que cambie el hombre y cambie la sociedad en la que vive.

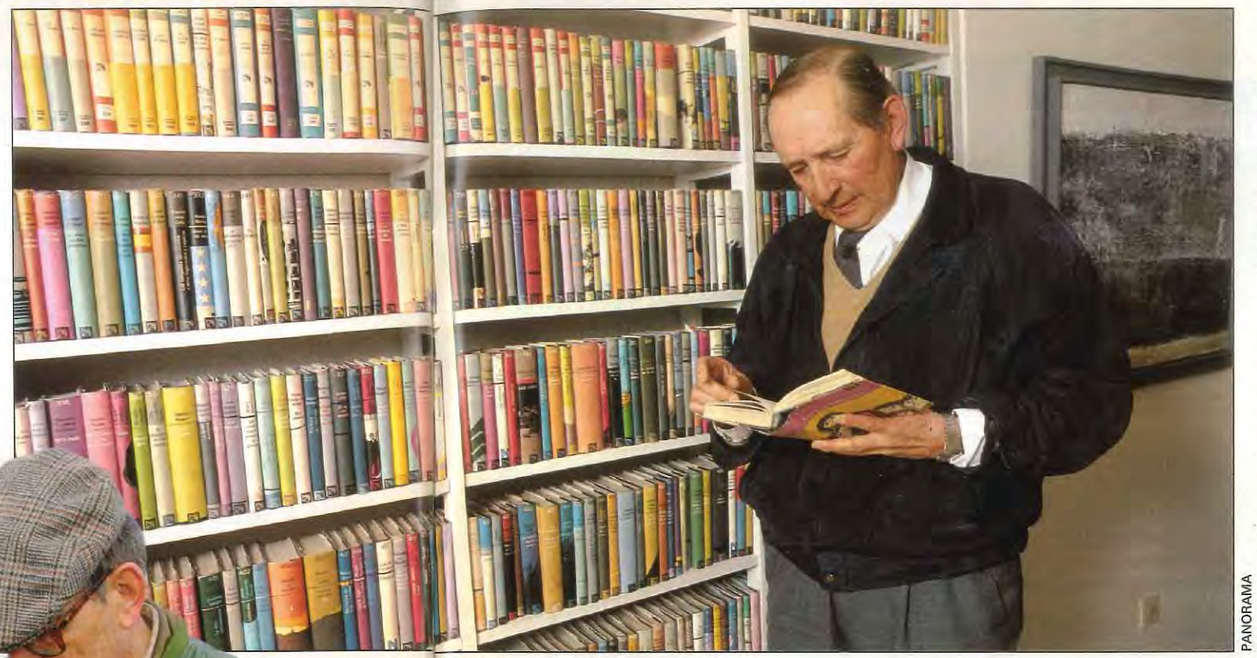
Pero tranquilos: nada más lejos de mi ánimo que preconizar cualquier especie de permisividad en materia de tráfico y de seguridad vial a la espera de esa utopía social. No. Hoy es más necesario que nunca ese trabajo de incidencia cultural y publicitaria dirigido específicamente a conductores y peatones, incluso con aquellos spots truculentos tan polémicos, pero tan eficaces. Y es más preciso que nunca el castigo a los infractores de la normativa vial. Las mejoras que nos lleguen por esos caminos serán un factor de acondicionamiento y de preparación de la sociedad para ese otro cambio en profundidad que yo preconizo y en el cual creo firmemente.

La democracia vial conduce a la democracia social: es uno de los condicionantes, porque la relación humano-social a través del tráfico es uno de los grandes signos de los tiempos que vivimos. En Atenas, la gente se reunía en el ágora. En los finales del siglo XX, la gente se reúne en las carreteras y en las calles de las ciudades.

MIGUEL DELIBES

"AHORA CONDUZCO CON MAS CUIDADO"

Miguel Delibes, nombrado recientemente vallisoletano universal por su prestigio personal y profesional, confiesa que a sus setenta y tres años se siente viejo y sin ganas para seguir escribiendo. Autor de más de cincuenta libros, entre ellos "Cinco horas con Mario", jubilado del periodismo, amante de la naturaleza y cazador "a media ración", reconoce que conduce con más cuidado porque a su edad, aunque se tienen reflejos suficientes, se tiende más a la distracción.



PANORAMA



TROFEO

FAMOSOS EN MARCHA

Pero Delibes sigue conservando muchas de sus grandes pasiones como "pegar la hebra" con cualquiera que pase, pasear por su Valladolid natal, andar ocho kilómetros diarios y, en verano, pedalear con la bicicleta un largo trecho. Aficionado a casi todos los deportes, el autor de "El último coto" es un experto en Cinegética y como cazador ha recorrido con su coche toda la meseta castellana.

– ¿Desde cuándo conduce?

– Uf, desde siempre; bueno, desde que tenía veinte años. Reconozco que ahora lo hago con más cuidado que antes, debido a que a mis años he perdido un poco la capacidad de concentración. Que recuerde, nunca he tenido un accidente serio y eso que tengo millones de kilómetros conducidos.

– ¿El hecho de conducir conlleva necesariamente cierta siniestralidad?

– Creo que todo es inevitable. A mi juicio, hay dos razones que producen mayor cantidad de accidentes: la velocidad excesiva, porque llega un momento que a 150 km/h uno no controla el automóvil, y otra es la torpeza. A veces el agarrotamiento de ciertas personas detrás de un volante puede producir accidentes.

El autor de algunos libros de literatura infantil como "El Príncipe destronado" que Antonio Mercero convertiría para el cine en "La guerra de papá" ve con muy buenos ojos la educación vial desde niños para que aprendamos a respetar las señales de circulación. En cambio, no le gustó demasiado la campaña publicitaria por televisión sobre el riesgo de los accidentes, ya que considera que puede asustar a los conductores y eso es restarles reflejos. Tampoco está de acuerdo con determinadas multas, *"porque parece más la caza del conductor, al situarse los agentes, en algunas ocasiones, en lugares que carecen de peligrosidad"*.

EL ULTIMO COTO

El pasado año apareció publicado el último libro de Miguel Delibes en el que recoge la crónica de sus aventuras como cazador en los últimos cinco años. En este diario, el escritor se despide de la Cinegética y, quizá, también de la Literatura.

– ¿Por qué "El último coto" es un adiós a una de sus grandes aficiones?

– Este libro es un poco triste para mí, porque en él anuncio mi retirada de la caza. Son exigencias de la edad, ya que la caza que practico es muy reforzada. Además, ya no aguanto las largas jornadas de cacerías.

– Pero este diario, ¿es también un libro de denuncia?

– Por supuesto. Más que mostrar mis correrías cinegéticas, quiero mostrar mi preocupación por la naturaleza que se degrada y la progresiva desaparición de especies.

– ¿Podría explicar cuál es la erótica de la caza?

– Creo que el verdadero cazador es capaz de disfrutar de un buen día de caza sin necesidad de disparar la escopeta. A mí, concretamente, lo que me seduce es la idea de enfrentarme con un animal silvestre a ver quién es más inteligente.

Tímido por naturaleza y "pesimista y neurasténico, porque mi padre y mi abuelo, el francés, lo eran, aunque yo soy un poco más controlado", este novelista, con casi cincuenta años de profesion, huye de todo protagonismo fuera de sus libros. A los veintisiete años ya sorprendió con el pesimismo que brotaba de las páginas de su primera obra, "La sombra del ciprés es alargada", con la que obtuvo el Premio Nadal en 1948. A partir de aquel año comenzó la fulgurante carrera de un joven que repartía su oficio de escribir entre la literatura y el periodismo, trabajando durante más de una década en "El Norte de Castilla".

– Como maestro del periodismo, ¿qué clase daría?

– La de trabajar. También recomiendo leer periodismo, que hoy en día hay muy buenos profesionales. No considero este género de distinta estética que la literatura. El periodismo es una literatura apresurada. Yo he convivido como periodista con la literatura por lo menos treinta años y no me ha ido tan mal.

– ¿Cuál es el libro que le hubiera gustado escribir?

– Hay tantos; pero, sobre todo, cualquiera de Virginia Woolf, de Proust o de Kafka. A mí, cuando me gusta un autor es del todo y por eso me hubiera gustado escribir toda su obra.

> "A mi juicio hay dos razones que producen la mayoría de los accidentes: la velocidad excesiva y la torpeza"
>
> "Ya he dicho todo lo que tenía que decir; ahora, que lo digan otros".

– ¿Qué es lo que encuentra de bueno en la literatura de Woolf?

– La contención y la sobriedad narrativa. Creo que en esto de las letras, las taras psíquicas, como en este caso, dan una personalidad y un talento increíble. Tienen una veta de genialidad que es lo que les hace diferentes a los demás. Pero esto les lleva, en ciertas ocasiones, a cometer tremendos errores como el suicidio.

– ¿Entonces cree que el hecho de escribir tiene que ir ligado al sufrimiento?

– En buena parte, sí. Pienso que no hay muchos escritores que escriban con placer, porque es poner de manifiesto tus sentimientos en limpio y ésa es una acción que envuelve un dolor, una queja y por tanto, una servidumbre.

– ¿Cuántos libros ha escrito con placer?

– Sólo dos: "Viejas historias de Castilla la Vieja" y "Cinco horas con Mario", aunque a mí me parece que la novela más ambiciosa que he creado ha sido "Madera de héroe", en la que recuerdo mi juventud como marinero.

El actual Ministro de Cultura ha dicho de Delibes que es uno de los grandes maestros contemporáneos del idioma español. Sin embargo, aún no ha sido galardonado con el prestigioso "Cervantes" que concede el Ministerio de Jordi Solé Tura. Como persona ha vivido en la contradicción de haber sido pintor en vez de escritor; su primer trabajo fue como caricaturista. Viudo y padre de siete hijos, lo que más le preocupa de la sociedad actual es el *"odio que invade a unos seres contra otros"* y le gustaría que sus nietos heredasen la paz y la solidaridad como valores. Miguel Delibes es el autor español cuya obra ha sido más veces llevada al cine y al teatro: seis novelas suyas han servido para sendos guiones cinematográficos y otras tres han sido representadas.

– ¿Por qué cree que su obra ha sido tan adaptada?

– Quizá en esto haya influido que a mí me gustan las novelas de personajes. Los perfilo mucho y esto, en cine o teatro, es andar mucho. Mis novelas son muy figurativas y con personajes muy definidos".

– ¿Ya no le "bajan los ángeles", como al protagonista de su libro en el que recuerda la muerte de su esposa, "Señora de rojo sobre fondo gris"?

– No. No escribo no porque no me venga la inspiración o esté en crisis, sino porque estoy viejo y no tengo ganas. Creo que ya he dicho todo lo que tenía que decir, ahora que lo digan otros.

Ana Jiménez



PONGAMOS QUE HABLO DE MADRID

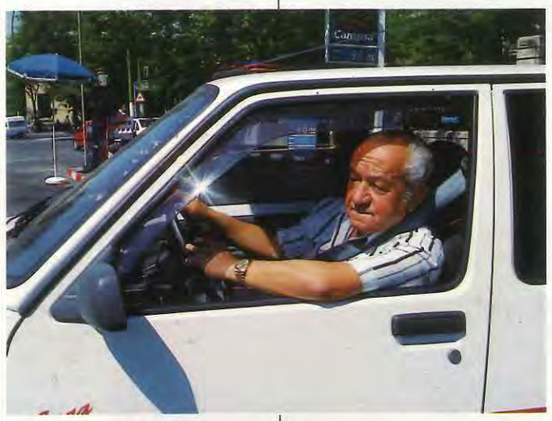
En Madrid, que es mi ciudad, no se cumple el Código de la Circulación y los agentes a los que se les comunica que hay coches mal aparcados en los pasos de cebra, en las esquinas, en las aceras de las plazas e, incluso, donde hay placa de prohibición, hacen caso omiso. Los peatones cruzamos fuera de los pasos de cebra, porque de otra forma nos es imposible. Como mi hija, que ha sido atropellada por un vehículo y dice el juez que no pase por fuera del paso de peatones. ¿Cómo se cruza por un paso de cebra si hay un coche aparcado? ¿Qué medidas va a tomar Tráfico para combatir este mal que cada vez va a más? -**Alberto Bermúdez Fernández. Madrid.**

TAMBIEN PARA CAMIONES

En la revista de enero, leí un interesante artículo que hacía referencia a una nueva luz para la parte posterior de los vehículos con el fin de advertir de las deceleraciones de estos con anterioridad. Esto sería una medida muy importante de seguridad. Pero, ¿por qué no se piensa en un tipo de señalización similar -equivalente a esa luz ámbar- para los camiones cuando hacen uso de su "freno-motor"? Nos evitaríamos así muchos sustos quienes circulamos detrás de ellos.-**Fran Ruiz Camacho. Santander (Cantabria).**

LA SOLIDARIDAD DE LOS INFRACTORES

En alguna ocasión se ha denunciado en esas páginas la necia solidaridad de algunos conductores, avisando, mediante ráfagas de luz, de la presencia de la Guardia Civil en algún punto de cualquier carretera. La necedad llega a extremos insospechados, como se verá a continuación.
En la Policía Local de Alcorcón disponemos de un vehículo rádar, cedido temporalmente por la DGT. Una vez situado, se coloca una patrulla unos 200 metros después, con el fin de identificar y denunciar a los infractores, momentos más tarde de ser captados por el rádar.
En una ocasión -y ahí va la



anécdota-, en una avenida donde se alcanzaban altas velocidades, se instaló un control. A partir de las primeras denuncias se observó que los vehículos circulaban a una velocidad excesivamente reducida. Se hizo una inspección por la zona y se localizó un cartel de 50 x 35 centímetros, hecho a bolígrafo, con el texto "RADAR A 100 METROS. OJO". Presumi-blemente, su autor fue algún conductor denunciado con anterioridad. Ahí está la solidaridad de los infractores con sus homónimos.-**Fernando Simón Araújo (policía local). Alcorcón (Madrid).**

JUBILADOS Y CONDUCCION

¿Se le puede retirar a un jubilado el permiso de conducción al perder visión y reflejos?.-**Antonio Luque Jiménez. La Rambla (Córdoba).**

Respuesta: **Se puede intervenir y renovar el permiso de conducir de cualquier persona que, por circunstancias sobrevenidas -accidentes, enfermedad, etcétera- pierda las aptitudes que, en su momento, se exigieron para obtenerlo. Estas, entre las que se encuentra la visión y los reflejos, disminuyen con la edad. Por eso, a las personas mayores de 70 años se les obliga a someterse a revisión en un centro médico con periodicidad anual, no renovándose el permiso de conducción cuando se compruebe la falta de aptitud para seguir manejando un vehículo.**

FALDONES TRASEROS

La mayoría de los vehículos no está provista de faldones traseros que evitan que la rueda trasera salpique agua o barro hacia atrás, salpicaduras que van a parar a la parte delantera del automóvil que le sigue, ensuciando faros, matrícula y, especialmente, todo el parabrisas, que es lo más grave.
El artículo 213 de Código dice que todo automóvil irá provisto de protecciones en las ruedas o guardabarros, dispuestos en forma que eviten salpicaduras hacia las placas de matrícula y aparatos de alumbrado, pudiendo reemplazarse tales protecciones por dispositivos convenientes de la carrocería que produzcan efectos análogos. La mayoría de los fabricantes de automóviles venden los vehículos sin este suplemento. Algunas lo montan casi como regalo al cliente. Pero casi todos los vehículos se matriculan sin este requisito.-**Juan París Bellés. Lleida.**

SOLO UN CERTIFICADO MEDICO

En Barcelona, desde primeros de febrero, se implantó la obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad, con la excepción de taxistas, distribuidores de mercancías y señoras embarazadas.Mi esposa, de 73 años, se marea en los asientos traseros, vive con la implantación de una válvula en el corazón y un marcapasos, sobre el cual coincide la sujección del cinturón. Basándome en la exclusión de las normas consulté en Onda Cero y en la Jefatura de Tráfico de esta provincia. En ambos casos, la respuesta fue idéntica: que necesitaba un certificado de la Dirección General de Tráfico. ¿Qué tengo que hacer?-**Francisco Navarro Martínez. Barcelona.**

Respuesta: **Su esposa no necesita ningún documento expedido por la Administración. Basta con que obtenga un certificado médico oficial eximente de la obligación de utilizar cinturón de seguridad firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. (Estos certificados vienen regulados por la Orden del Ministerio del Interior de 8-2-1993, publicada en el Boletín Oficial del Estado el 15 de febrero).**

SEÑAL CONTRADICTORIA

La señalización del kilómetro 11 de la carretera MA-402, junto al Parque Tecnológico de Málaga, no sólo es confusa, sino contradictoria. Antes de la construcción del citado Parque existía en ese punto una bifurcación con un camino de escasa circulación. Por ello, en ambos sentidos de la MA-402 se ubicaba una señal de Intersección con Prioridad, como es reglamentario. Desapareció el camino; se construyó el parque y, el mismo punto se señalizó con Ceda el Paso. Todo sería correcto si, como no ha ocurrido, se hubieran retirado las señales de Intersección con Prioridad existentes en ambos sentidos.
Le aseguro que, en ambos sentidos, existe gran cantidad de huellas de frenada, provocadas, sin duda, por la confusión.- **Angeles Romero Bobillo. Málaga.**



LUCES: CICLOMOTORES, NO

Estudiando el examen teórico del permiso B-1, he encontrado un problema. En el tema de luces se advierte de la obligatoriedad del uso del alumbrado de cruce por motocicletas durante el día. Me gustaría saber si los ciclomotores están también obligados a ello y en qué parte del Código viene esa observación.- **Fernando Peña Tarancón. Madrid.**

Respuesta: **La obligación de llevar encendido durante el día el alumbrado de cruce no afecta a los ciclomotores, sino, únicamente, a las motocicletas, como establece el apartado a) del artículo 104 del Reglamento General de Circulación.**

FE DE ERRATAS

En su revista nº 86, marzo 93 y concretamente en la página XI de Tráfico Chico, en el apartado de giro a derecha e izquierda dice: "De esta forma te situarás lo más cerca posible de la acera de la izquierda, si circulas por una vía de un sólo sentido, o en el centro de la calzada, si es de doble sentido". Creo que está en contra del artículo 76.2 del Reglamento General de Circulación, que dice que los ciclos y ciclomotores deberán situarse a la derecha y fuera de la calzada, siempre que sea posible, e iniciar desde ese lugar el giro a la izquierda.-**María Valverde Briñón. Arcos de Jalón (Soria).**

Respuesta: **Efectivamente, en nuestro número 86 se deslizó un error en las páginas destinadas al ciclomotor. En el apartado que habla del giro a la izquierda, el texto publicado se ajusta con la norma general de cambio de dirección pero -tal y como han apuntado algunos de nuestros lectores- se contradice con lo dispuesto en el artículo 76 apartado 2 del Reglamente de Circulación, actualmente en vigor.**

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

Los envíos deberán realizarse a:
TRAFICO
Josefa Valcárcel, 28, 4º planta
Sección CARTAS
28027 MADRID

Buzón especial

Lo que sirve es educar

Como un conductor más, sin tener en cuenta mis años de dedicación a la enseñanza en el difícil aprendizaje del respeto y admiración por las normas de circulación, quisiera responder a don Jesús María del Rey Vázquez:
No es difícil aprender el manejo de los mandos de un automóvil. Un chaval de cuatro o cinco años lo puede hacer perfectamente. Pero ¡y qué!, si no tiene la suficiente cultura y educación vial. Lo difícil es conducir un vehículo en cualquier situación y circunstancia; pero, para ello, hace falta cultura y educación vial.
Además de estar totalmente identificado con su artículo, le informo que existe un programa-concurso, titulado "El Conductor de Oro", en versión para adultos e infantil, de próxima emisión en televisión, que, con su emisión, pretende crear una reflexión a todos los niveles sobre la forma de conducir y de respetar el Código de Circulación. Pero de poco sirve un programa que intenta estimular a los telespectadores al respeto de su vida y la de los demás. De poco sirve hacer carreteras y automóviles más seguros. Lo único que sirve, y así se demuestra día tras día, es la educación y la cultura en los conductores.
Epitafio: Después viene el llanto con frases como "es que yo creía", "es que pensaba", "me parecía que", "es que me daba tiempo" y así muchos "esques" hasta llegar al hospital.-**Antonio Sánchez Antón. Albal (Valencia).**

LA CARTA DEL MEDICO

MEDICINAS QUE NOS "QUITAN" EL SUEÑO

Durante el viaje, sólo, con las horas que llevamos encima... Llega el sueño, nuestro enemigo, y lo malo es que aún faltan muchas horas para llegar... Exceso de velocidad, el horario -del que mejor ni hablar-, el dinero -que si se gana poco, que si no lo hago yo lo hará otro-, la competencia, la falta de trabajo y que vienen los "voluntarios" a quitarte el trabajo...
¿Cuáles serían los mejores medicamentos contra el cansancio y el sueño? He oído hablar de algunos, como el Gingseng, pero, al cabo de unas horas, te dejan sin reflejos:ves venir el peligro, pero no reaccionas. ¿Cuáles son los efectos de estos medicamentos?.- **José Carreiras Gil. Mondoñedo (Lugo).**
Respuesta: **La fatiga, el sueño y el cansancio son circunstancias que surgen durante la conducción de vehículos. Las consecuencias de seguir conduciendo a pesar de ello pueden ser muy graves. El problema no se soluciona con la toma de medicamentos o de sustancias que mejoren la sensación de fatiga o que ejerzan un estímulo de las capacidades psicofísicas. Veamos por qué:**
- La mayor parte de las sustancias utilizadas en los casos de fatiga o sueño modifica más la percepción y la sensación de cansancio que realmente las aptitudes para la conducción. Es decir, crean una sensación de bienestar que habitualmente no se corresponde con la realidad. La fatiga y la somnolencia continúan manifestándose a través del deterioro de distintas capacidades para una conducción segura.
- Ni los medicamentos más "eficaces" contra la fatiga pueden recuperar todas las capacidades precisas para una adecuada conducción.
-Estas sustancias pueden en ocasiones originar otros trastornos perjudiciales para el individuo.
- La utilización, sin el adecuado control médico, de algunos de estos productos, puede originar dependencia física y psicosocial.

SANTIAGO VARELA

Adiós al valedor de la Ley de Seguridad Vial

La Revista "TRAFICO" se impuso desde su primer número, y lo ha venido cumpliendo escrupulosamente, el no ser una Revista oficialista destinada a cantar las alanbanzas de los componentes del Ministério en cuyo seno se edita. Pretende ser –es– una contribución permanente a la causa inagotable de la seguridad vial y es, en este sentido, en el que el recuerdo al que fuera Subsecretario de Interior, Santiago Varela, se convierte en un puro acto de justicia; y así, prescindiendo totalmente –si es que ello es posible– del cariño y la admiración personales, es necesario recordar que en la reducción de los accidentes y sus consecuencias, que estamos viviendo en los últimos años, hay una parte muy importante que se debe al apoyo de Santiago Varela al quehacer de esta Dirección General y no sólo pensando en el respaldo genérico a nuestro trabajo, sino en un aspecto muy concreto, porque a Santiago Varela no sólo debe recordársele como a uno de los muñidores de la Ley de Seguridad Ciudadana, que es lo que han reflejado casi todas sus apresuradas biografías de los últimos días, sino que también él fue el inspirador de la línea que ha hecho posible la promulgación de la Ley de Seguridad Vial y de todo el entramado reglamentario que la ha seguido, en el que destaca –y ahora se cumple un año de su vigencia– el Reglamento General de Circulación.



Cuando en septiembre de 1978 el entonces recientemente constituído equipo ministerial hizo una apuesta por la profesionalidad al frente de la Dirección General de Tráfico, una de las primeras informaciones que el entonces Subsecretario recibió fue la necesidad de renovar todo el sistema normativo que –incluído en el vetusto Código de la Circulación de 1934– todavía regía las relaciones jurídicas y sociales derivadas del derecho del tráfico. Razones de técnica y lógica jurídicas por una parte, y de eficacia por otra, lo requerían inexcusablemente. Santiago Varela lo entendió inequívocamente, y suya fue la idea de abordar el proyecto a través de una Ley de Bases que, posteriormente debería ser desarrollada primero por un Real Decreto legislativo (texto articulado) y, posteriormente, por los Reglamentos que fueran necesarios.

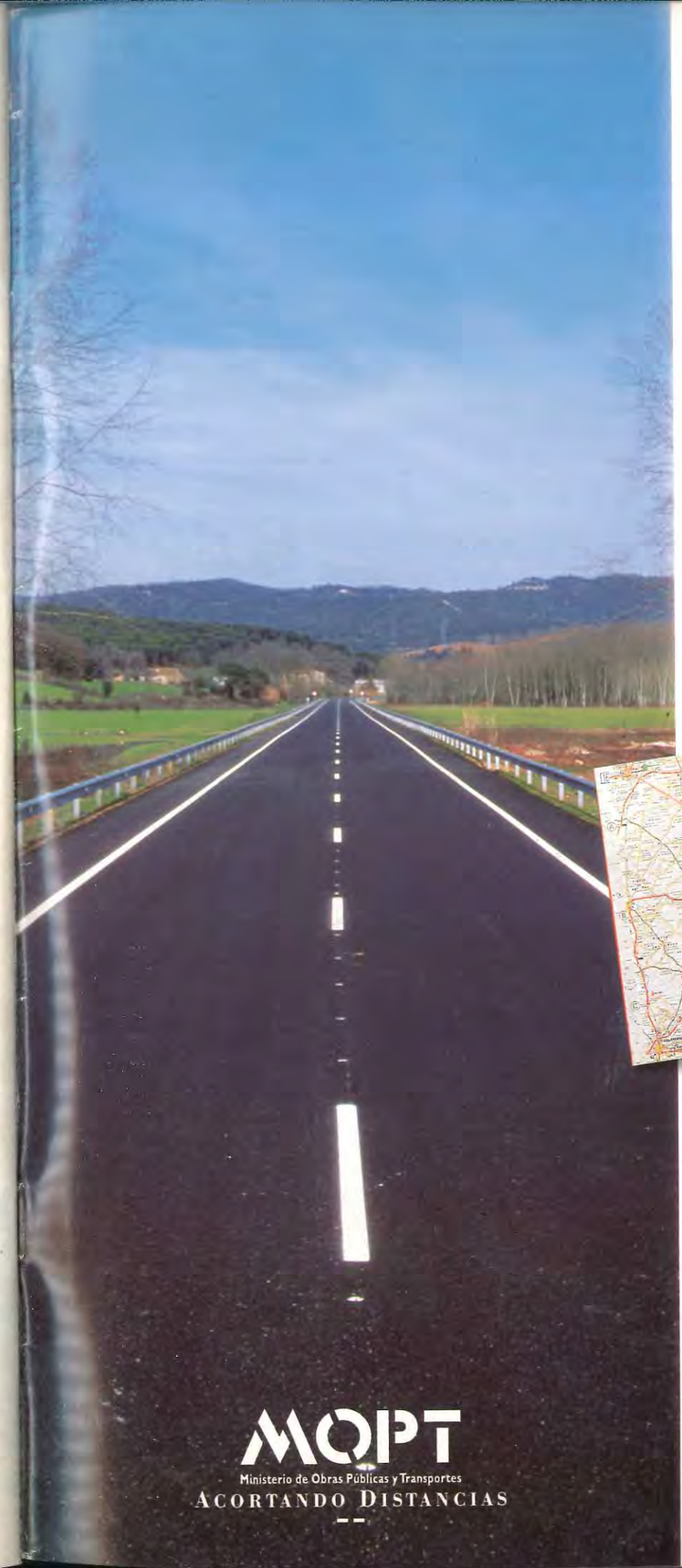
Confieso que inicialmente nos asustó la idea de deshacer el trabajo hasta entonces realizado y abordarlo con esta nueva óptica, pero primero su capacidad de convicción, que no imposición, y posteriormente los hechos, se han encargado de demostrar hasta qué extremo en este asunto, como en tantos otros, la sabiduría, el magisterio y el sentido común de Santiago condujeron los acontecimientos por el camino correcto.

Posteriormente su respaldo constante a todas las acciones de la Dirección General de Tráfico, incluído el arriesgadísimo cambio de criterio en nuestra actuación divulgativa al pasar a la línea dramática de todos conocida, demuestran hasta qué extremo no sería concebible la situación actual de la seguridad vial en España sin recordar la contribución de Santiago Varela.

Por ello, al escribir estas líneas en su memoria, no aflora el sentimiento dolorido de quien acaba de perder un amigo entrañable y lleno de comprensión, ni el de una cierta orfandad de quien ve desaparecer un jefe que ha mezclado en su gestión la capacidad de "dejar hacer" con un respaldo absoluto, y mucho menos aún el mero sentido protocolario de despedir a un alto cargo. Es un puro sentimiento de agradecimiento y de que con ello nos limitamos a un acto de justicia.

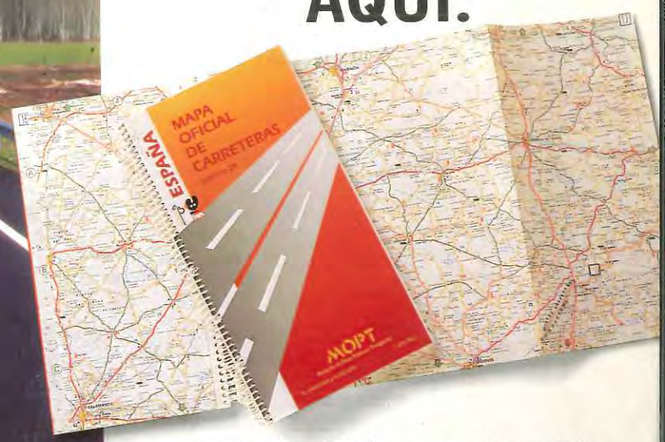
El Ministro Corcuera ha perdido un colaborador eficaz hasta el máximo, el resto del Ministerio hemos perdido un jefe difícilmente mejorable, muchos, dentro y fuera de la Administración, hemos perdido un amigo insustituible. La seguridad vial ha perdido uno de sus valedores más insignes. Descanse en paz Santiago Varela.

Miguel M. MUÑOZ MEDINA



HACE UN MES ESTA CARRETERA NO ESTABA AQUI.

AHORA, ADEMAS, ESTA AQUI.



El Plan General de Carreteras está incorporando continuamente nuevas carreteras y autovías a la red viaria española. Por eso, el Mapa Oficial de Carreteras del MOPT se actualiza informáticamente dos veces al año con los nuevos tramos de autovía. Además, esta última edición utiliza dos escalas y añade planos urbanos. Un mapa único, completo y manejable, que le guiará seguro a buen destino.

Adquiera la última edición actualizada a mayo de 1993. Información y pedidos:

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Centro de Publicaciones
Plaza San Juan de la Cruz, s/n. 28071 Madrid
Teléfonos: 91 - 533 24 03 / 04
91 - 534 50 93 (24 horas)
Fax: 91 - 554 63 51 (24 horas)
PRECIO: 1.700 Ptas., más gastos de envío.

¡LLAMENOS!

En esta época son habituales los desplazamientos largos a los lugares de vacaciones y las salidas de fin de semana. Si quiere conocer el estado de la circulación, si tiene algún problema mecánico o sanitario, si quiere estar bien informado, llame al 900-123 505. Una llamada gratuita que le puede ser muy útil. Tras este teléfono hay muchas personas que velan las 24 horas del día por su seguridad.



900-123 505

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior