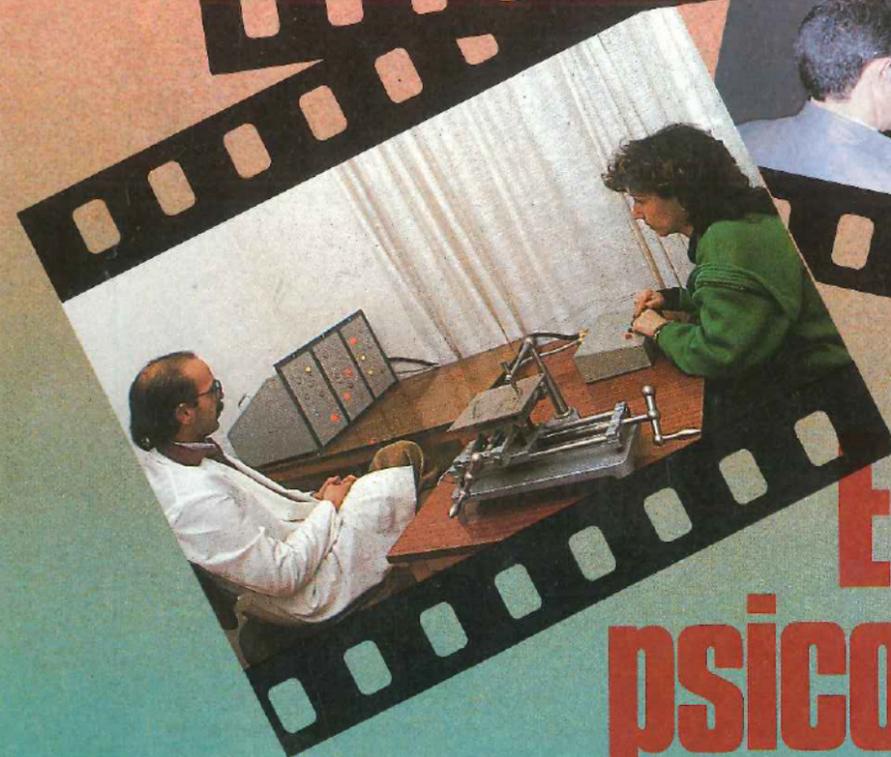
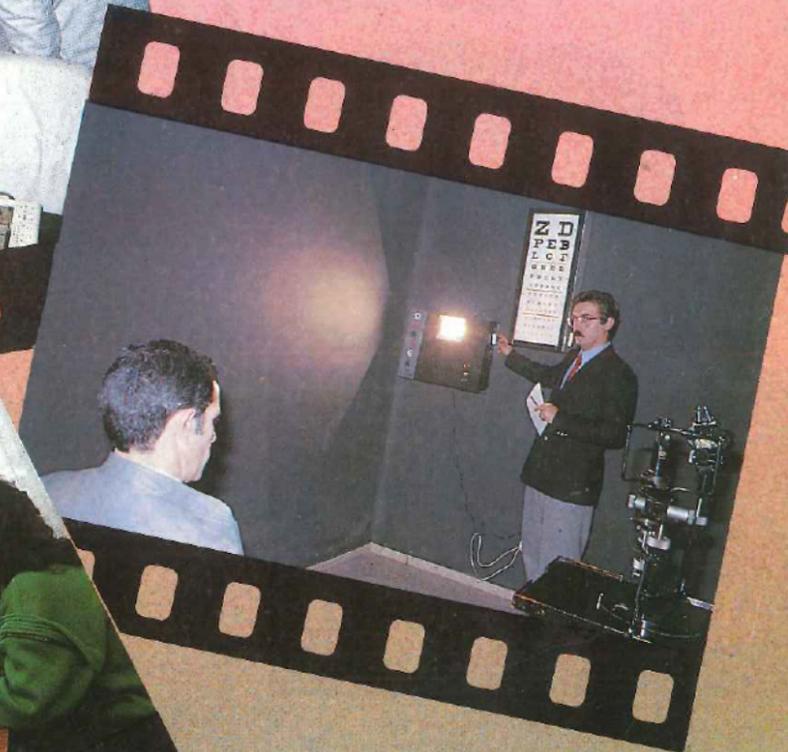
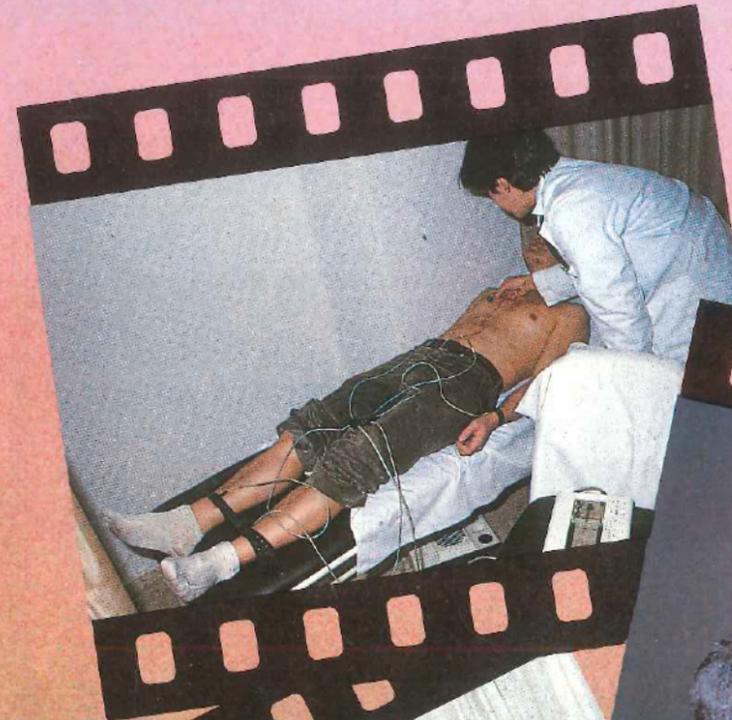


# Tráfico

AÑO II - NUMERO 8 - FEBRERO 86

**Tierno,  
ADIOS**



**Exámenes  
psicotécnicos  
para todos**

**Escribe  
Julio CARO  
BAROJA**



AÑO II  
NUMERO 8  
FEBRERO  
1986



<b>CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE</b> .....	<b>3</b>
<b>EDITORIAL</b> .....	<b>5</b>
<b>EN PORTADA: EXAMENES PSICOTECNICOS</b> ...	<b>6</b>
<b>TIERNO: LOS BANDOS DEL ADIOS</b> .....	<b>17</b>
<b>CONGRESO NACIONAL DE AUTOESCUELAS</b> ...	<b>20</b>

## TRAFICO DEL MOTOR

<b>IVA: Fácil, pero menos</b> .....	<b>23</b>
<b>Así ven el R-11 GTL</b> .....	<b>26</b>
<b>Viejas glorias</b> .....	<b>28</b>
<b>El parque automovilístico, al día</b> ....	<b>29</b>
<b>Zanini, a todo gas</b> .....	<b>30</b>

<b>KILOMETRO A KILOMETRO: POR LA RUTA DE LAS ALPUJARRAS</b> .....	<b>31</b>
<b>LOS CICLOMOTORES, TAMBIEN CON CASCO</b> ..	<b>39</b>
<b>CONducir MEJOR</b> .....	<b>40</b>
<b>PRIMEROS AUXILIOS</b> .....	<b>42</b>
<b>DE NORTE A SUR</b> .....	<b>43</b>
<b>EL CHALADO Y SU CACHARRO</b> .....	<b>47</b>
<b>VIP's SOBRE RUEDAS: ALASKA</b> .....	<b>48</b>
<b>DESDE LA CUNETAS: JULIO CARO BAROJA</b> ....	<b>50</b>

**Director:** Jesús Soria.  
**Redactor jefe:** Adrián Guerra.

**Confección:** José Bélamo. **Redactores:** José Ignacio Rodríguez, Pedro Aragón, Francisco Heras, Nono Hidalgo (Andalucía).  
**Fotografía:** Miguel Garrote, José Rubio. **Colaboradores:** Gallego & Rey, José Antonio García Prieto, Charo Laiz, Alejandro Molins, Jorge Parrondo, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Pedro Pablo San Martín, Sebastián, Antonio Zanini.  
**Colaboración especial:** Julio Caro Baroja. **Redacción:** C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE. **Consejo Editorial:** José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Joaquín Díaz Pardo, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, José Luis Martín Palacín, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, Carmen Pérez Palmero, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria.  
**Imprime:** ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. **Depósito legal:** M-25.988-1985. **Distribución:** Direct Mail. Lagasca, 127. 28007 Madrid.

(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)  
**Edita:** Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número:  
200.000 ejemplares.

**CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...  
CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...  
CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...**

## SEÑAL DESCONOCIDA

Les escribo porque me gustaría que me informasen del significado de una señal de tráfico, desconocida para mí, que encontré durante un viaje de Asturias a Valladolid, a la entrada de esta última ciudad. Pensando que quizá fuese un olvido por mi parte, la busqué en el manual del conductor que usé para preparar mi examen teórico —mi permiso de conducción es muy reciente—, pero sin éxito.

La señal es como sigue: vertical, rectangular, fondo blanco sin reborde; en el interior, una figura hexagonal alargada de color naranja, con un coche en negro en su centro. ¿Qué significa? María del Mar Suárez (Gijón, Asturias).

**Respuesta:** La señalización a la que usted hace referencia corresponde al itinerario bis, o alternativo, de la N-VI (Madrid-La Coruña), que entró en servicio el año 1985 para evitar el nudo de Tordesillas. Rogamos consulte la información que al respecto publicábamos en nuestro número del pasado mes de enero, en la sección «De Norte a Sur».

## «AGENTES FANTASMAS»

En el número 5 de su revista publican la carta de un lector titulada «Agentes camuflados». Me parece muy bien que ese señor piense de ese modo, y lo respeto, aunque yo piense todo lo contrario. Opino que la misión de la Guar-

dia Civil de Tráfico no es precisamente poner multas, sino lograr que se circule adecuadamente, con independencia de que sancionen a quien infrinja las normas de circulación.

Lo que sí sería interesante es lo que en Japón, según tengo entendido, llaman «Agentes Fantasma», que son unos maniqués con uniforme que se colocan en distintos lugares de las carreteras para que, al verlos de lejos, los conductores circulen con prudencia. Santiago-Luis Merino (Madrid).



## PROHIBIDO FUMAR

Al objeto de ir garantizando cada vez más una seguridad vial eficaz, estimo sería interesante someter a estudio, por parte de la sección encargada de ello, la prohibición de que se fume en el coche. Yo podría enumerar algunos casos de accidentes provocados por el cigarrillo del conductor del vehículo, y que se basan siempre en la insensatez espontánea de

olvidarse del volante para sacudir del pantalón el residuo incandescente del cigarrillo correspondiente.

Creo, además, que se evitaría también buen número de incendios fortuitos en los montes.

Por otra parte, en un coche de fumadores llega un momento en que el oxígeno desaparece y, consecuentemente, viene el mareo del conductor.

Pienso que sería muy fructífero elevar a la autoridad competente la proposición de que en la primera renovación que haya del Código de Circulación se incluya el «Prohibido fumar en el vehículo». Expedido Martínez (La Coruña).

## ACLARACION

Respecto a mi carta publicada en el número 6 de su revista y titulada «Mala revisión gratuita», es mi deseo aclarar que la men-

cionada revisión no se practicó en un centro ITV, sino en el servicio técnico de una casa de automóviles que también efectuaba revisiones gratuitas de la Dirección General de Tráfico.

Sirva, pues, la presente para aclarar algunos malentendidos que hubieran podido derivarse sobre la profesionalidad de los centros ITV, con cuya calidad de revisión estoy totalmente de acuerdo. Carlos Vinyals (Reus, Tarragona).

## TORNIQUETE Y ANTEBRAZO

Les escribo esta carta para hacer hincapié en un error que cometieron en su número 5, del mes de noviembre, y que puede llevar a cabo una confusión en los lectores, aparte de una posible mala actuación de los mismos ante un accidente.

Mis conocimientos socorristas, aparte de mi estrecha vinculación con Cruz Roja, me han hecho observar lo siguiente: en la página de «Primeros Auxilios» hablan ustedes de torniquete y dicen muy bien que sólo se puede hacer donde haya un hueso. Es cierto. Pero luego, en el dibujo, se ve que el torniquete se practica en un antebrazo, donde hay dos huesos. Un torniquete así, en la posición del dibujo, no sólo no detiene la hemorragia, sino que además puede dañar el tejido, ya que las arterias quedan escondidas entre los dos huesos.

Sólo hay dos lugares donde se puede practicar un torniquete: en el brazo, a cuatro dedos de la axila, y en el muslo, a cuatro dedos de la ingle. Carlos Carbonell (Lloret de Mar, Gerona).

**Respuesta:** Efectivamente, tiene usted toda la razón. Lamentamos nuestro error, corroboramos sus afirmaciones y rogamos disculpas a nuestros lectores. Gracias por su apreciación.

## EN RECUERDO DE PEPE ARIAS

Amigo Pepe Arias: Sí, amigo, primero porque lo era a nivel personal y, segundo, porque lo era de todas las personas que nos encontramos en este conflictivo mundo de Tráfico-autoescuelas (personalmente, no entiendo el porqué); pero ahí está el mérito de este que fue nuestro amigo, que siempre estaba dispuesto a hacer cualquier tipo de trabajo, y jamás he oído una palabra que no fuera de agradecimiento y respeto hacia él.

Ese buen amigo que siempre estaba ofreciendo sus típicos «petardos» (cigarrillos de tabaco fuerte), desde hace ya muchos años estaba realizando su trabajo en la Jefatura Provincial de Tráfico de Jaén y lo íbamos a perder, puesto que sería trasladado próxima-

mente a su querida tierra de Granada. Pero no es justo que te perdamos para siempre. Todavía tenías muchas cosas que enseñarnos. La muerte te llegó a traición y ahora nosotros, tus amigos, nos encontramos solos.

El listón lo has puesto muy alto para todos los que estábamos en tu vida, pero yo te mando mi promesa de que el día que me toque rendir cuentas voy a intentar que mi balance sea parecido al tuyo, al de esa personalidad llamada José Arias López, el amigo. Un abrazo muy fuerte, allá donde estés. **Juan Pereira (Jaén).**

## TRIPLE CONSULTA

Aprovechando la oportunidad que me brinda su publicación, desearía que me informaran sobre los siguientes puntos:

— ¿A quién corresponde la recogida de animales atropellados u otros objetos en la calzada, arcén o cuneta, que suelen yacer allí hasta su descomposición?

— ¿Y el mantenimiento de los semáforos de las carreteras que discurren por las zonas urbanas? Hay luces que permanecen muchos días apagadas...

— ¿Por qué la señalización vertical de mayores dimensiones que se ha colocado en la N-340, en la provincia de Tarragona, no se instaló en un principio? Creo que el ahorro hubiese sido considerable. **Javier Escoda (Hospitalet de l'Infant, Tarragona).**

**Respuesta:** La recogida de animales y objetos de las carreteras la realiza la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En cuanto al mantenimiento de los semáforos en zonas urbanas, corresponde generalmente al organismo que los instaló, salvo que en determinados casos haya habido acuerdos especiales de traspaso de la competencia a ayuntamientos o comunida-



des autónomas. Finalmente, por lo que afecta a la señalización del N-340 a que se refiere, el cambio no responde sino a razones de seguridad. La antes existente, cuando se instaló, cumplía perfectamente su función. Ocurre que, con el tiempo, se ha hecho necesaria una mejora, basada siempre en criterios de búsqueda de una mayor seguridad vial.

## LAS RAZONES DE UN DESACUERDO

En un viaje desde Jaén a Granada, al llegar a las proximidades de Campillo de Arenas tomé el nuevo acceso al puerto Carretero. Justo al coronarlo vi, a unos 200 metros, la colocación por fuerzas de la Guardia Civil de un control de seguridad. Aminore la velocidad de 100 a 80 kilómetros por hora y no lo hice más porque el lugar no entrañaba peligro alguno. Pues bien: algunos metros antes del control, había un Land Rover de la GC que ocultaba justo delante de él a otro vehículo del mismo Cuerpo (Citroën BX), con la cámara radar, la cual disparó su flash contra mi vehículo. Al regreso, hora y media más tarde, comprobé el motivo de la denuncia: cuatro señales de prohibición de circular a más de 60km/hora en sendas desviaciones hacia Noalejo y Campillo de Arenas.

## AGENTES A LA CAZA

Para contestar a don Miguel A. Rodríguez (Madrid), que en el número cinco de su revista propone a la DGT que existan vehículos camuflados para sancionar a los infractores, le diré que ya existen y que a mí me han cazado dos veces en quince días, por circular a más de 60 km/hora. Ambos casos en la N-540. El primero, en un cambio de rasante donde hay un cruce. Después de varios accidentes, se colocaron unas señales de prohibición de circular a más de 60 y seguidamente, cada mañana a las siete horas (cuando hay más tráfico allí) se sitúan estratégicamente los agentes en vehículo camuflado y provisto de radar, directamente a la caza. El segundo caso es similar, sólo que en un doble carril, donde se ha colocado una señal de prohibido circular a más de 60 km/hora (?).

Soy consciente de mi falta y asumo la denuncia, haciendo efectivo su pago, pero quiero dejar constancia de mi desacuerdo efectuando unas preguntas:

1. ¿No creen que antes de colocar el radar en lugares recién abiertos al tráfico, deberían intensificar su presencia en estas zonas para advertir y prevenir de ciertos peligros?

2. ¿Por qué en los kilómetros de obras que había en el recorrido no había patrullas regulando la circulación, y sí a mi regreso el antes citado vehículo policial se encontraba en otro punto, presto a fotografiar a más automóviles?

3. ¿Es lícito colocar un radar metros antes de un control de seguridad, escondido tras otro vehículo, teniendo en cuenta que en ese momento tienen mucha mayor prioridad las señales que pueda hacer un agente, y así tener que ir uno más pendiente de ellos? **Juan Ortega (Jaén).**

Yo le pregunto a la DGT o a la Administración: ¿Por qué en vez de vehículo camuflado, con el agente acaso leyendo la prensa, mientras nos sacan el dinero de forma descarada, no se sitúa el agente fuera del vehículo para regular, dar fluidez al tráfico y evitar siniestros?

¿Por qué en tramos de obras o similares se colocan nueve señales en sólo 50 metros?

Y que conste mi enhorabuena a la DGT y a todos los españoles por la revista TRAFICO. **Benigno Veloso (Areas-Tuy, Pontevedra).**

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

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

## Editorial

# CASCOS Y CICLOMOTORES

UNA simple ojeada a las cifras de víctimas entre los ciclomotoristas, justifica la preocupación que a nivel europeo existe sobre este tema; preocupación, porque estamos en la CEE y porque sufrimos directamente el fenómeno, en el que también estamos sumidos. En el porcentaje de víctimas ciclomotoristas con relación al total nos superan naciones como Austria y Países Bajos (21 %); Suiza, Grecia e Italia (15 %); Francia y Dinamarca (12 %), y están por debajo de nuestro 9,3 por 100 el resto de los países de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), pero no por eso debemos sentirnos satisfechos. Ya saben de aquel refrán que dice: «Mal de muchos, consuelo de tontos.»

Una preocupación, por otra parte, que es lógico vaya creciendo en base a razones tan irrefutables como el considerable parque de este tipo de vehículos, cada vez en aumento; por la accidentalidad a la que los pasajeros de estos ciclomotores se hallan sometidos y, muy importante, porque esta accidentalidad afecta fundamentalmente a las capas más jóvenes de la población.

CÍÑENDONOS a nuestro país, hay que decir que los cerca de once mil accidentes con víctimas en los que se vieron implicados ciclomotores durante el año 1984 necesitaban una reflexión, un estudio detallado y, naturalmente, medidas puntuales. Los muertos que como balance ofrecieron estos siniestros se elevaron nada menos que a 330, que ni más ni menos suponen el segundo lugar en la lista de accidentes mortales ocurridos en nuestras carreteras, sólo por detrás de los generados por los turismos.

Con estas perspectivas, es lógico pensar que la Dirección General de Tráfico se haya planteado adoptar medidas a corto plazo —enmarcadas en el Año Europeo de la Seguridad Vial—, para evitar en lo posible la accidentalidad de estos ciclomotores y mitigar sus efectos cuando éstos se hagan inevitables. Ya hay en marcha un anteproyecto de Real Decreto, según el cual para conducir los ciclomotores será obligatorio el uso del casco de protección, que en la actualidad es opcional, así como la imposición de un examen previo a la obtención del permiso de conducir y la propia matriculación de los vehículos. Estas dos medidas, que irán acompañadas de otras complementarias, buscarán cuando menos evitar el aumento de la siniestralidad en este tipo de vehículos.

Ya en el año 1981 hubo un intento de hacer obligatorio el uso del casco para este tipo de conductores, pero al final se suspendió tal pretensión, atendiendo las sugerencias de los fabricantes, que dijeron sería una medida que lesionaría gravemente los intereses del sector. Estos datos, sin embargo, no se reflejaban en el resultado de una encuesta llevada a cabo dos años después, en 1983, según la cual más del 70 por 100 de los consultados hubieran adquirido su ciclomotor aunque entonces hubiera sido obligatorio el uso del casco.

EN cualquier caso, parece obvio que algo hay que hacer para afrontar este grave problema, aunque no guste a todo el mundo. Si gustará saber, sin embargo, que según está comprobado estadísticamente, el uso del casco en los motociclistas —no confundir con ciclomotoristas— reduce a la mitad el riesgo de morir en caso de accidente...

## LECCIONES

SEGURAMENTE ya habrá oído hablar del examen psicotécnico. Incluso se habrá asustado si está ahorrando para sacarse el permiso de conducción o tiene que renovar el viejo. No es para tanto. Vamos, para nada. Simplemente se trata de añadir las pruebas psíquicas a los reconocimientos médicos que ahora se realizan. Es decir, mejorar la calidad de éstos, mayor control en los propios centros e, igualmente, que el Estado se quede con la exclusiva en la expedición de los impresos, que supondrá un importante ahorro para el usuario. Son los objetivos básicos de esa nueva normativa que entra en vigor el 30 de junio. Vamos, frenar a tiempo, dentro de lo posible, a los potenciales «locos» de la carretera. Y, además, sin tener que hacer tarea previa.

MÁS esfuerzo supuso la lección diaria de ese viejo profesor al que una terrible enfermedad ha separado de nosotros. Tierno Galván nos ha dejado un Madrid un poco más vacío. Menos mal que nos ha legado el ingenio de sus bandos, dos de los cuales publicamos en este número como humilde homenaje hacia su persona. Los bandos de nuestro adiós. Los bandos de su última lección. La misma que le dio el pueblo de Madrid con decoro en su paseo final por la movida madrileña que él tanto apoyaba. Un gesto que honra a una ciudad. No era para menos.

COMPLICADA lección la del IVA. Tan fácil, tan fácil, pero tan complicada. La falta de información —se empezó tarde—, las lagunas, la desinformación y, claro, la picaresca, han sumido al sector del automóvil en un buen lío. Tal es así que aunque habíamos hablado del tema en números anteriores, insistimos de nuevo. Tratamos de arrojar un poco de luz a nuestros lectores sobre esta lección impartida de forma incompleta y acelerada y aprendida no menos deficientemente...

MUCHO mejor llevan las cosas en los preparativos del Congreso de las autoescuelas. Debe ser una pieza básica para que el sector arranque por la vía del progreso. Los futuros conductores, todos nosotros en definitiva, saldremos ganando. Bien venido sea todo lo que signifique salir a la calle con la lección del coche bien estudiada y asimilada.

**Jesús SORIA**



Nuevas normas para los exámenes médicos, y pronto nuevo modelo comunitario del permiso de conducir.

REINO DE ESPAÑA

**E**

PERMISO DE CONDUCCION

Köreförkortning  
Führerschein  
Άδειά οδηγημάτων  
Driving Licence  
Permis de Conduire  
Ceadúnas Tiomána  
Patente di guida  
Rijbewijs  
Carta de Conducao

Modelo de las COMUNIDADES EUROPEAS

CATEGORIAS DE VEHICULOS PARA LOS CUALES ES VALIDO EL PERMISO		Solita de L1 autorizada
A1	Motocicletas que no excedan de 75 centímetros cúbicos y coches de inválidos.	*****
A2	Motocicletas de cualquier cilindrada y automóviles de tres ruedas cuyo peso en vacío no exceda de 400 kg.	*****
B1	Automóviles de tres ruedas, turismos y camiones, cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.500 kg (**).	*****
B2	Turismos de servicio público, cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3.500 kg. y de servicios urgentes (**).	*****
C1	Camiones y turismos, con peso máximo autorizado superior a 3.500 kg. y que no exceda de 16.000 kg. (**).	*****
C2	Camiones de cualquier peso máximo autorizado y vehículos articulados destinados al transporte de cosas (**).	*****

Autobuses y vehículos articulados destinados al transporte de personas (\*\*).

El remolque no ligero. El remolque ligero a los vehículos a que habilita el permiso de la clase.

A partir de junio, obligatorio para todos los conductores

# ASI SERAN LOS EXAMENES PSICOTECHNICOS

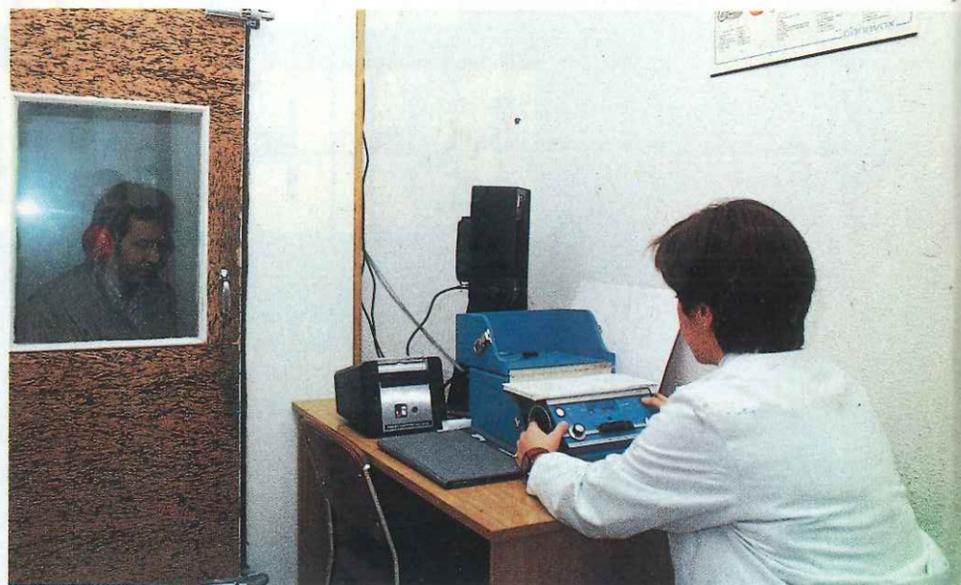
Cuando llegan por primera vez, los nervios los llevan a flor de piel y se incrementan con la edad. No saben exactamente qué se les va a exigir. A veces algún «enterado» les da consignas. Craso error. ¿Psicotécnico? ¡Vaya palabra! ¿En qué escuela, academia o Facultad se puede estudiar esa materia? En ninguna. Lo que se les va a pedir no admite una preparación previa, está escrito en uno mismo, en su impronta, en su carácter, en su habilidad, en sus reflejos. ¿Es usted una persona potencialmente peligrosa para la conducción? Se pretende dilucidarlo. Pasa la prueba y se despeja la duda. Parecía un juego: lucecitas multicolores que se encienden y se apagan, puntos móviles que hay que guiar hábilmente por una figurada carretera... No era para tanto. Los que hasta ahora han venido pasando estas pruebas eran los aspirantes a permisos de conducir «profesionales»: taxistas, camioneros, etcétera. A la vuelta de la esquina, a partir del 30 de junio, estas pruebas se van a hacer extensivas a todos los permisos de conducir, incluso para ciclomotores. Además de las tradicionales pruebas físicas hay que demostrar determinadas aptitudes psíquicas, en relación con la conducción.

Reportaje de José Ignacio RODRIGUEZ. Fotos: Miguel GARROTE



El objetivo que se persigue con la aplicación de estas pruebas es detectar preventivamente al conductor que se va a desenvolver con ineficiencia en las situaciones críticas del tráfico y que pueden derivar en accidentes. Esa desventura del conductor en momentos límites e inusuales, donde se aglutinan la percepción del riesgo, las aptitudes psicomotoras, la personalidad, los hábitos de conducción y la toma de decisiones, puede ser apreciada a través de estos ejercicios psicofísicos.

Esta innovación, la exigencia del psicotécnico a todos los permisos, está plenamente justificada, según los expertos. Por una parte, las estadísticas demuestran que el mayor porcentaje de heridos y muertes en accidentes de tráfico causados por factores humanos son responsabilidades de conductores de vehículos para los cuales no se precisa más que un permiso de la clase B-1 (turismos) o inferiores. Sin embargo, los componentes de conducta y aptitudes implicados en la conducción de un turismo y de un camión son, en esencia, los mismos: coordinación bimanual, reflejos, capacidad

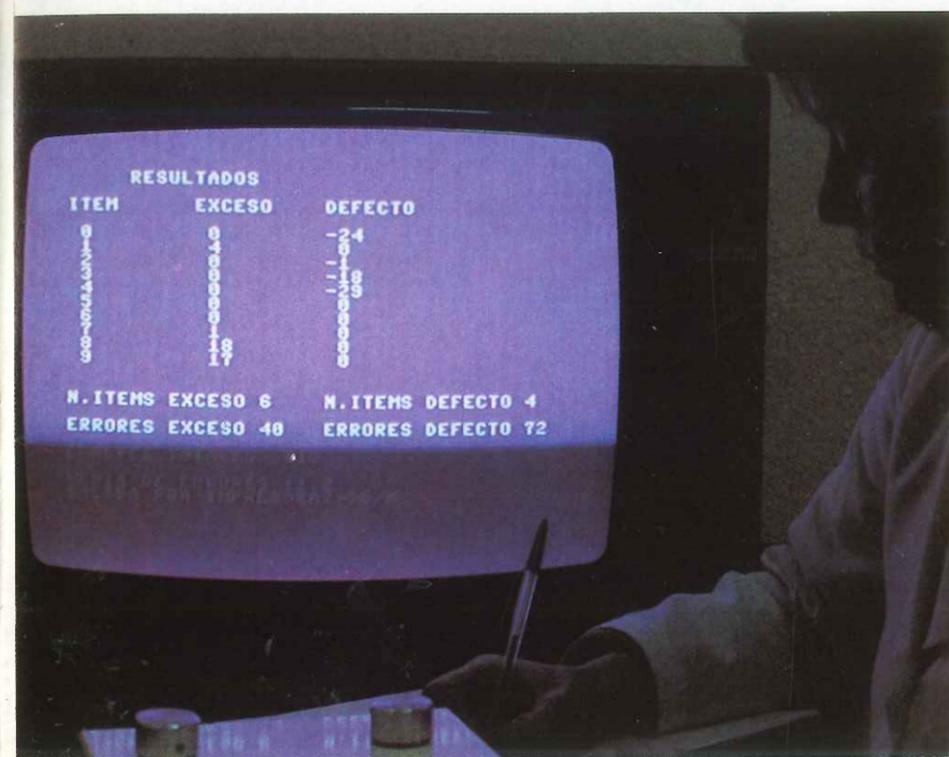


Pruebas de audiometría, en una cabina, con cascos, y distintas intensidades de sonidos agudos y graves.

de atención, percepción correcta de la velocidad de un objeto en movimiento, resistencia a la fatiga, etcétera. Además, si bien es cierto que las consecuencias de un accidente en el que se ve implicado un vehículo pesado suelen ser más dramáticas, las aptitudes de un conductor

«seguro» se explotan al máximo cuando se conduce un turismo, puesto que la velocidad es sensiblemente mayor y los tiempos de reacción se acortan.

En definitiva, no parece lógico hacer discriminación o distinción aunque, de hecho, las pruebas psi-



Las pruebas psicotécnicas (velocidad de anticipación, coordinación bimanual, etcétera) están al alcance de cualquier aspirante, aunque en la fotografía de la derecha aparece en la pantalla un resultado muy malo.

tuación, el Colegio Oficial de Psicólogos tomó cartas en el asunto para intentar dar las suficientes garantías y rigor científico a estos aparatos. Al efecto la DGT ha formado una Comisión de homologación en la que los psicólogos tienen un papel fundamental.

Para el 30 de junio, esta Comisión tendrá que tener homologado el modelo y establecidos los baremos correspondientes. Las máquinas van a permitir a los profesionales escudriñar nuestra personalidad y poner de manifiesto nuestra aptitud y nuestra capacidad para conducir.

Para elaborar este reportaje, nos hemos sometido voluntariamente a diversas pruebas. No son difíciles. Además, no se la juega uno a una carta. No se debe crear ansiedad o incertidumbre para aquéllos que utilizan el vehículo como herramienta de trabajo. Hay muchas posibilidades, todas, de pasar, salvo que «se nos crucen los cables» o demostramos ser unos conductores «peligrosos» y, en ese caso, por respeto a la vida de los demás, se nos niegue el derecho a tomar un volante en nuestras manos.

## LAS PRUEBAS PSICOLOGICAS

A expensas de que la Comisión de homologación dictamine sobre el particular y se establezcan las pertinentes escalas de baremación, vamos a recoger las distintas pruebas, de una forma muy general, por las que van a pasar todos los conductores.

### Inteligencia

Mientras para los permisos de las clases A-1, A-2, B-1 y Licencia es una prueba opcional, y solamente se procederá a su evaluación cuando se ponga de manifiesto su deficiencia a lo largo de la exploración



Las pruebas de inteligencia —optativas en algunos casos— esperan, como el resto de las pruebas psicológicas, el visto bueno de la Comisión de homologación.

cotécnicas para los permisos «inferiores» van a ser más suaves.

Al margen de pasar o no las pruebas, lo más importante es que el sujeto tome conciencia de hasta dónde puede llegar. El psicólogo tiene esa responsabilidad moral y

profesional. Para ello tiene que echar mano de la técnica.

Desde 1982, una avalancha de equipos para efectuar las pruebas psicotécnicas inunda descontroladamente el mercado. Sin estudios, sin psicólogos, se hacen unos «tests» más o menos fiables. Ante esta si-

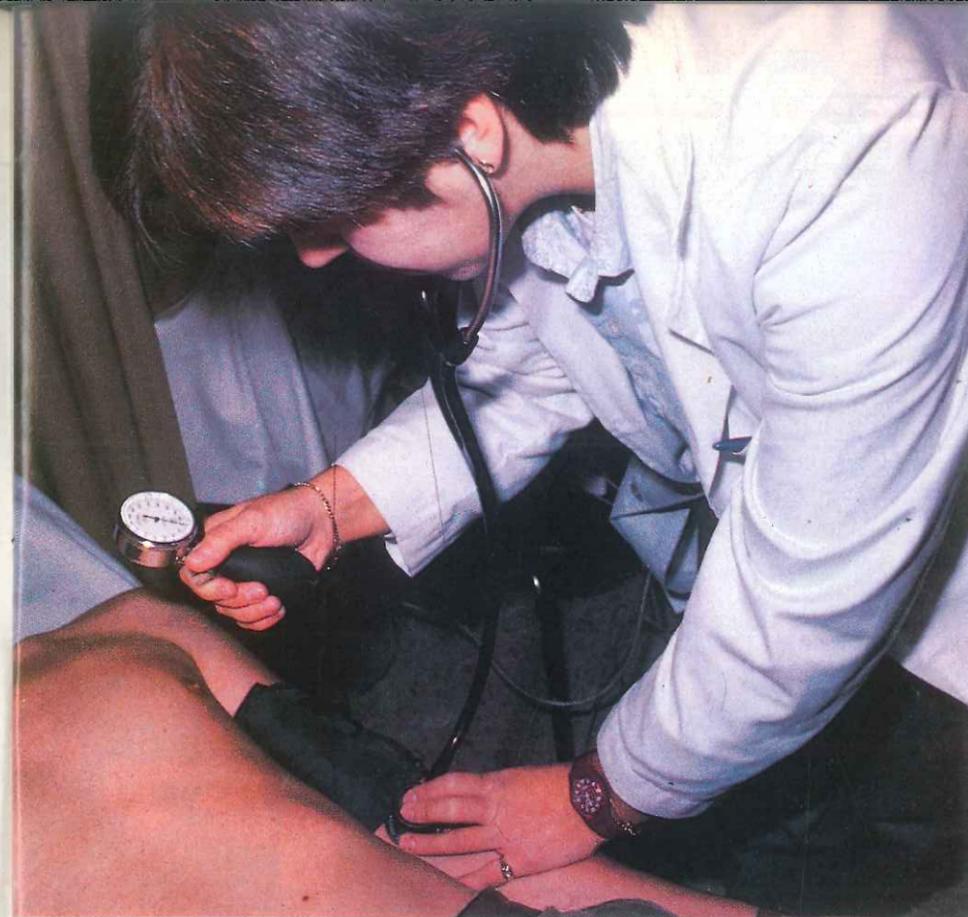
médico-psicológica, para los que comúnmente llamamos profesionales del volante, es decir, los poseedores o aspirantes a los permisos B-2, C-1, C-2, D y E, es obligatoria. Como todas las pruebas, las baterías de «tests» y otros procedimientos que van a medir la inteligencia fluida, cristalizada o práctica, libres de sesgos culturales (no se evalúa la inteligencia por la cultura que uno posea), están por determinar.

#### Personalidad

Se trata de una prueba opcional en toda clase de permisos, y la realizará el psicólogo cuando lo crea conveniente, por haber detectado rasgos de personalidad o actitudes que incidan de forma negativa en la seguridad vial.

#### Velocidad de anticipación

Dentro del marco de aptitudes



Los facultativos de Medicina General con un otoscopio y midiendo la presión arterial, respectivamente.

psicomotoras, la prueba de velocidad de anticipación —exigible a todos los permisos a partir de julio— sirve para evaluar, por un lado, la precisión en la estimación de la velocidad y trayectoria de un objeto en movimiento y, por otro, la capacidad o fuerza de inhibición que posee el sujeto que hace la prueba para no precipitarse a dar una respuesta motora. La respuesta ha sido solicitada previamente a la presentación del estímulo.

Imaginemos un punto en la pantalla de un monitor, que se desplaza a cierta velocidad y por unos instantes desaparece. Hay que calcular cuándo llega ese punto invisible a un determinado lugar y apretar un botón. El ejercicio se repite varias veces con distintas velocidades.

En esta prueba se exigirá un criterio de normalidad (la media menos una desviación típica), según los baremos que se están homologando. Unos resultados muy deficientes en una de estas pruebas pueden ser causa de denegación.

## CENTROS CON GARANTIA

LA práctica de los reconocimientos de aptitud en centros especializados ha sido fecunda y más auténtica desde 1982. Con anterioridad a esa fecha, los certificados médicos, en general, los firmaba cualquier médico colegiado, que habitualmente carecía de los medios técnicos precisos y de una uniformidad de criterios y de interpretación.

Por otro lado, los Institutos de Orientación Educativa y Profesional, encargados de efectuar los reconocimientos psicotécnicos, estaban sobrecargados. El Instituto de Psicotecnia Aplicada de Madrid tenía que emplazar a los solicitantes a varios meses vista, e incluso las revisiones se hacían en grupo.

En definitiva, la mayoría de los certificados no eran realizados en las mejores condiciones médicas, sino que, salvo honrosas excepciones, eran puro compromiso, sin una conciencia clara de lo que eso podía suponer de detrimento para la seguridad vial. Esto, sin contar con supuestos casos en los que se expedían impresos de certificados sin el menor rigor médico.

La primera solución para este caos vino con el Real Decreto

1467/82, que creó Centros de Reconocimiento especializados, sujetos a una normativa y a un control. De alguna forma, el rigor en las revisiones lo demuestra el hecho de que durante los años 1983-84-85 se expidieron 22.410 certificados negativos, que han permitido que se retirara del volante a muchos ciudadanos que venían conduciendo sin la suficiente agudeza visual, con problemas cardíacos graves, con conductas psicológicas peligrosas, o con problemas de drogadicción. La Dirección General de Tráfico reúne en 1984, primero en Cáceres y luego en Valencia, a especialistas y estudiosos del tema. Dos Congresos muy ambiciosos: Primer Congreso Nacional de Centros de Reconocimientos Médicos para la Seguridad Vial y Primera Reunión Internacional de Psicología de Tráfico y Seguridad Vial, respectivamente. Las conclusiones sirven de base para la nueva normativa, que entrará en vigor el 30 de junio —Real Decreto 2272/1985— y cuyo máximo exponente es la extensión del psicotécnico a todos los permisos de conducir. Con la nueva legislación, los informes de aptitud física, psicofí-

sica o psicológica sólo podrán ser emitidos por Centros oficiales o por los Centros sanitarios privados, debidamente autorizados por la autoridad sanitaria correspondiente y, además de ajustarse a la normativa vigente, deberán estar inscritos en el Registro que a tal efecto lleva la DGT. Un facultativo de Medicina General, un oftalmólogo y un psicólogo son los elementos personales mínimos que emitirán un informe, que será entregado al interesado para su presentación en la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente en un plazo no superior a noventa días naturales. Estos informes no se pueden presentar en provincia distinta a la expedidora.

Por otro lado, los informes emitidos con resultado positivo permiten la consideración de que el interesado, física y psicológicamente, es apto para conducir, salvo que existiese alguna causa que, justificadamente, permita apreciar lo contrario, en cuyo caso la Jefatura Provincial de Tráfico podrá ordenar cualquier medida complementaria que considere oportuna.

En el caso de que un conductor

sea rechazado, debido a un informe negativo, el interesado puede pedir un segundo reconocimiento en otro Centro, o bien directamente ante la Administración. Si existe informe contradictorio de dos Centros de la misma provincia, dirimirá la Administración y, cuando se trate de provincias distintas, el conflicto será resuelto por la Comisión Central creada al efecto, cuya Secretaría radica en la DGT y en la que tienen cabida representantes de las autoridades sanitarias, del Colegio de Médicos y del Colegio de Psicólogos. Para garantizar al máximo la seriedad y competencia de los Centros, ni el director, ni el titular, ni ninguno de los facultativos pueden ejercer otras actividades relacionadas con los procedimientos de expedición, revisión o gestión de los permisos de conducción, ni hallarse vinculados en primer grado de parentesco, por consanguinidad, afinidad o adopción, con personas que ejerzan dichas actividades. Asimismo, es obligada la presencia de los facultativos en el Centro durante el tiempo en que éste permanezca abierto al público.

Igualmente, está expresamente prohibido para estos Centros ofrecer comisiones por la atracción de solicitantes, rebajas en las tarifas

o cobro excesivo de ellas, así como ofrecimiento de otros servicios complementarios directa o indirectamente. La publicidad de dichos Centros se limitará estrictamente a especificar su función y localizar su ubicación. El nuevo Decreto, de mayor rigor sistemático que el anterior, hace una enumeración de aquellas enfermedades o defectos que permiten, no obstante, la concesión de un permiso (A-1, A-2 o B-1) con unas condiciones restrictivas o de adaptación tanto del vehículo como de la persona o de la circulación. Una de las innovaciones es que admite restricciones para las licencias de ciclomotores, aunque, en este caso, el aspirante deberá pasar la prueba correspondiente al A-1. Los grandes apartados de enfermedades que serán causa de denegación o de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la obtención y revisión del permiso o licencia de conducción son los siguientes, y varían según los permisos: sentido de la vista, sentido del oído, motilidad, sistemas cardiocirculatorio y renal, aparato respiratorio, enfermedades abdominales, enfermedades metabólicas y endocrinas, sistemas nervioso y muscular, estado mental, alcoholismo y toxicodependencias.

#### Coordinación bimanual visomotriz

Se trata de medir la reacción motriz de ambas manos ante estímulos visuales en movimiento, con una tensión generada por el medio ambiente y con un ritmo impuesto, que cada vez es más rápido.

Se utiliza un estímulo complejo compuesto por dos franjas o intervalos espaciales que describan desplazamientos caprichosos a un determinado ritmo impuesto al sujeto y dos estiletes o cursores que representan, según unas determinadas reglas espacio-temporales, el resultado de las acciones voluntarias del sujeto. El sujeto responde con ambas manos de forma indirecta (a través de un mecanismo intermedio), intentando mantener los estiletes en todo momento dentro de las franjas o intervalos espaciales impuestos cuyas trayectorias hay que seguir.

Si en esta prueba los resultados no fueran satisfactorios, por causas de tipo emocional (nervios), se difiere la realización de la prueba para otro momento. Si continúa dando resultados negativos, se procede a una exploración complementaria



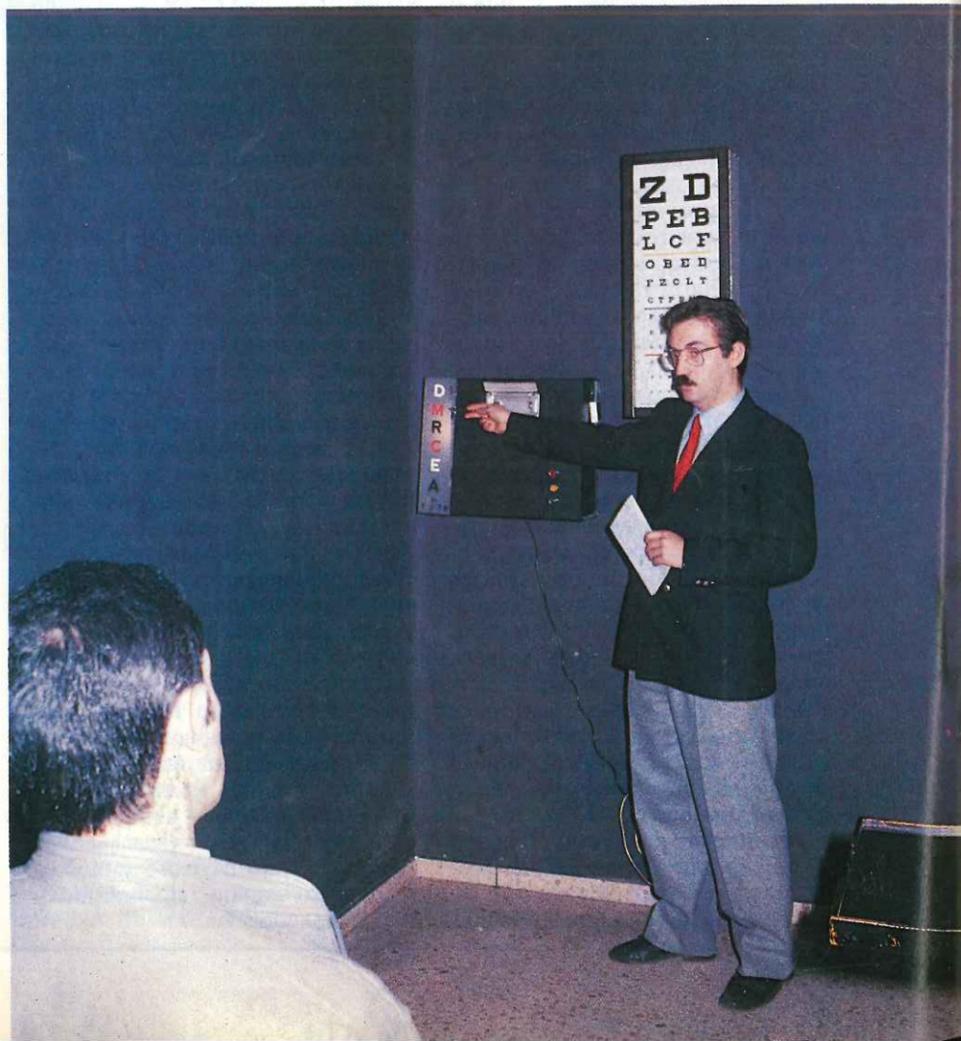
La prueba efectuada con el electrocardiograma es voluntaria. Cuando se detecta una irregularidad cardíaca hay que acudir al especialista.

para averiguar las causas. Una investigación, mediante entrevista personal con el psicólogo, debe detectarlas. Por la experiencia que se tiene, desde el funcionamiento de los Centros de Reconocimiento, se puede demostrar que, fundamentalmente, estas personas tienen algún tipo de problema económico, personal o laboral.

Algo que es muy importante revelar es que ante el «miedo a lo desconocido» el sujeto puede sentirse bloqueado. Obviamente, el psicólogo no mediría las «aptitudes psicomotoras» de ese sujeto, sino esas aptitudes condicionadas por su estado de ansiedad. El estado de ansiedad previo de los sujetos que van a pasar un reconocimiento psicotécnico se intenta paliar realizando ensayos antes de la prueba.

Hasta aquí hemos expuesto, quizá muy someramente, las pruebas que miden las aptitudes psicológicas para la obtención y revisión de los permisos A-1, A-2, B-1 y Licencia.

*Después de deslumbrar al paciente con un potente foco, el oftalmólogo mide la escala de visión para apreciar la capacidad de recuperación.*



Angel Rodríguez Nava (\*)

## POR QUE EL PSICOTECNICO PARA TODOS

ANTES de pasar a exponer las razones a favor de esta hipótesis, quiero comentar los resultados de una encuesta a un grupo de 42 profesores de autoescuela y dos grupos de alumnos que van a necesitar el psicotécnico. La encuesta está motivada por este artículo y pretende ser un botón de muestra. A los profesores se les pasó un cuestionario por escrito, mientras que con los alumnos mantuve un contacto directo, buscando solamente la actitud ante el psicotécnico. Todo esto se realizó en las localidades de Móstoles, Villaviciosa de Odón y Navalcarnero. La mayor parte de los profesores sabe que existe el cambio legislativo que prevé la ampliación del psicotécnico a todos los permisos de conducir. Dos tercios de estos profesores ya lo han realizado al poseer un carnet que se lo exige. Todos, sin excepción, lo han valorado útil o muy útil. Dos tercios sienten la necesidad de ampliar conocimientos sobre el psicotécnico y prácticamente todos comentan con sus alumnos algo sobre el psicotécnico. Al preguntarles cómo perciben la actitud de sus alumnos ante el psicotécnico se les facilitaban cuatro posibles respuestas: curiosidad, miedo, rechazo, indiferencia. Prevalecen sobremanera las dos primeras. Al intentar verificar estas u otras actitudes en los dos grupos de alumnos que lo necesitan ahora, en un grupo no me fue posible y en el otro —más numeroso— se repetía la actitud de **miedo** (y lo concretaban ellos) «a lo desconocido». Por lo que se refiere a si la seguridad vial va a estar mejor garantizada por el hecho de que se aplique el psicotécnico a todos los conductores, la respuesta es afirmativa en la mayoría de los profesores. Estos creen que el psicotécnico puede ayudar a sus alumnos a conocerse mejor; pero no todos coinciden en afirmar que ese conocimiento sea una garantía para su propia seguridad como futuro conductor. En lo que hay coincidencia en casi todos los profesores es en afirmar que si ellos poseyesen un mejor conocimiento de sus alumnos —en la hipótesis de que el psicotécnico se lo dé— les facilitaría la enseñanza teórico-práctica de la conducción.

Hasta aquí los resultados de la encuesta. Veamos qué razones existen para ampliar el psicotécnico a todos los conductores.

Son, precisamente, razones de seguridad vial las que han aconsejado antes y las que se utilizan ahora para generalizar esta obligación. Entre los factores que intervienen en la seguridad vial —la vía y su entorno, el vehículo y el hombre— se hace cada vez más hincapié en el factor humano como responsable directo del 70 al 95 por 100 (según encuestas y autores) de los accidentes de circulación. Esto preocupa a los responsables de la circulación. Congresos nacionales e internacionales validan, cada vez más, la importancia del factor humano, ya que los otros dos factores —la vía y el vehículo— se perfeccionan cada vez más, mientras que no se mantiene esa tendencia en lo que se refiere al factor humano.

Cuando aislamos para su estudio el comportamiento de un conductor al volante o de un peatón cruzando una calzada, observamos una serie de variables que intervienen en ese comportamiento o conducta que es lo que aparece. Son, precisamente, ese tipo de variables las que van a determinar una conducción «segura» o

«una conducción insegura»; las que determinan el ámbito de intervención de distintos responsables que han participado a la hora de explicar lo que acontece, sea esto «normal» o extraño. Es todo un proceso en el que no puede descartarse a nadie: desde quien planea el diseño de las vías o de los coches hasta quien ejecuta las señalizaciones o está en la cadena del coche hasta verlo terminado; desde el médico que observa si un sujeto ve o no ve hasta el peatón que haga algo por ser visto de noche. No quiero poner comparaciones, sino señalar que la «seguridad vial» es resultado de todo un proceso. ¿Y el psicólogo? ¿Y el psicotécnico? Hay gente que dice que es para poner más dificultades, otros que para «chupar» más dinero, otros que «un papel más», etcétera. La encuesta refleja que es útil, quizá sin saber exactamente en qué. Pues bien, el psicólogo tiene un puesto en todo este proceso. El médico observa, por ejemplo, si un sujeto ve o no ve. El psicólogo tiene que explicar por qué un sujeto que físicamente ve bien, a la hora de estar implicado en un accidente dice: «Miré, pero no vi», lo que demuestra un error de «percepción». El psicólogo debe explicar por qué un sujeto con todas sus facultades físicas «perfectas» puede resultar altamente peligroso en la conducción, por qué la toma de decisiones inadecuadas, etcétera. Aislando el comportamiento del conductor al volante existe todo un campo intermedio entre lo que entra de fuera por los sentidos y la respuesta final del conductor o del peatón, son las características del conductor o del peatón: personalidad, actitudes, experiencia, trastornos, aptitudes, motivos, etcétera. Todo esto —nadie lo niega— interviene en la conducta final y es campo del psicólogo.

¿No sería interesante que el profesor de autoescuela obtuviera una ficha técnica con las características aptitudinales del alumno que da los primeros pasos en la tarea de la conducción? Lo mismo que el profesor de EGB puede enseñar mejor a su alumno cuanto más y mejor le conozca —de ahí la utilidad de las pruebas psicológicas—, igualmente debería ocurrir al profesor de autoescuela con sus alumnos en su tarea de generar unos conocimientos y unas habilidades que le van a condicionar en su futuro como conductor. Ciertamente existe «miedo a lo desconocido», pero los psicólogos no somos sino personas interesadas en desvelar esos temores y en que cada uno —conociéndose mejor— sepa utilizar sus posibilidades y sus límites para su propia seguridad y la de los demás. Así el psicotécnico puede dejar de ser ese papel que se introduce en la carpeta inmediatamente antes del examen teórico y que no sirve aparentemente para nada, o ese papel que se presenta a Tráfico como un trámite más. El Colegio Oficial de Psicólogos y, por supuesto, yo como coordinador, estamos muy interesados en realizar un servicio a la población española y en poner los medios —humanos y materiales (homologación, cursos de formación para psicólogos, investigaciones, congresos, etcétera)— en pro de una mayor seguridad en la circulación. Ojalá podamos concluir que invertir en seguridad es convivir mejor.

(\*) Angel Rodríguez Nava, coordinador estatal de Psicología y Seguridad Vial



El oftalmólogo utiliza el campímetro con un paciente que presenta especiales problemas en la visión.

Para los permisos superiores ya se venían practicando además de las anteriores, otras pruebas que, con el nuevo decreto, serán más perfectas.

#### Tiempo de reacciones múltiples

Las respuestas motoras tienen que darse con las manos y con los pies. Los estímulos son de tres tipos: dos de ellos visuales (luces y señales), y el tercero, auditivo. Este último ha de presentarse como tal y no como sonido perturbador. Ante un estímulo auditivo, el sujeto tiene que dar una respuesta concreta. Los resultados muy deficientes en una de estas pruebas podrán ser causa de denegación.

#### Atención concentrada y resistencia vigilante a la monotonía

La atención concentrada tiene que evaluarse ante un solo tipo de

estímulo, mediante signos o símbolos determinados. La resistencia vigilante a la monotonía se medirá por medio de respuestas motoras ante estímulos visuales (luces y señales) por un lado, y estímulos auditivos por otro. El número y duración de los ejercicios tienen que ser suficientes como para dar lugar a la aparición de la fatiga.

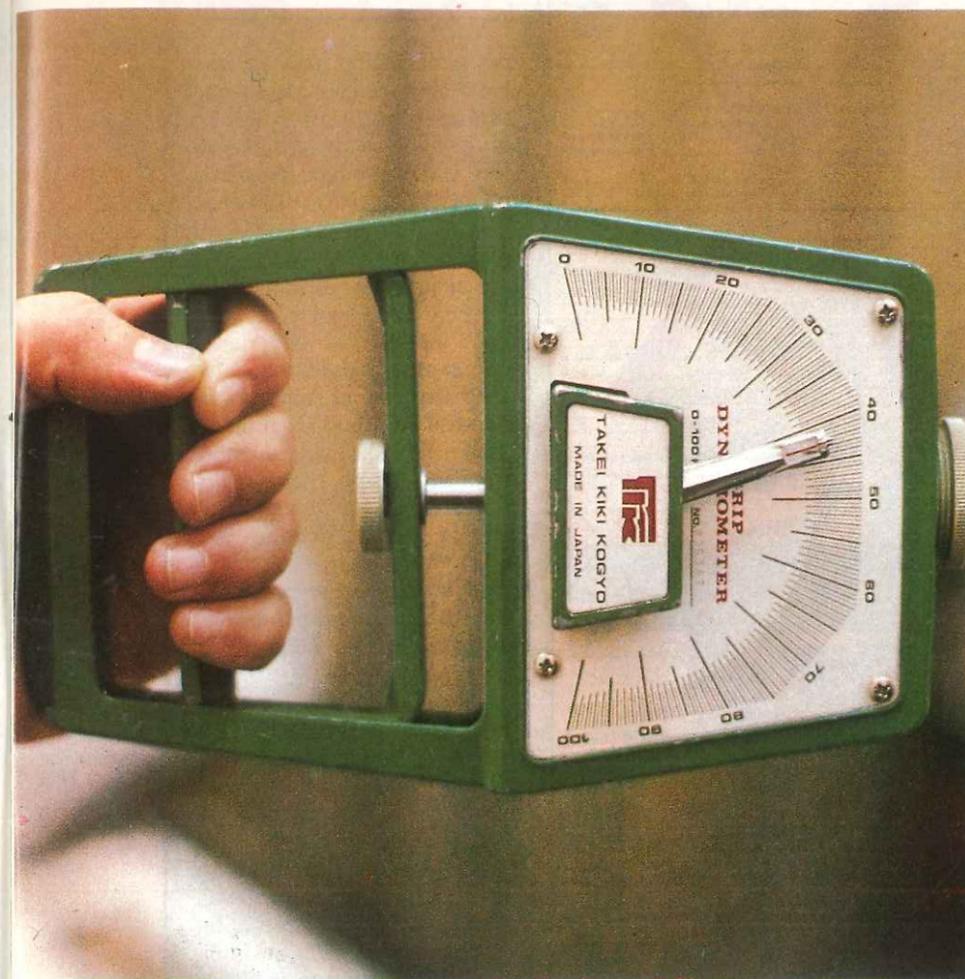
El objetivo es apreciar, precisa-

mente, la capacidad del sujeto para mantener la atención a un nivel aceptable durante esta tarea repetitiva y monótona. La fatiga precoz dará lugar a la repetición de la prueba en otro momento, e incluso a una exploración complementaria.

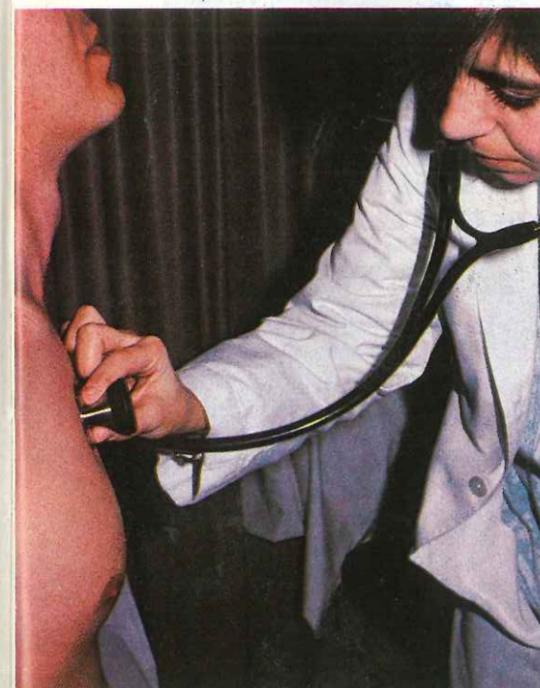
Además, opcionalmente, según juicio del facultativo, en los permisos superiores se pueden hacer pruebas sobre:

### TARIFAS DE LOS CERTIFICADOS

Concepto	Pesetas
Para la obtención y revisión de los permisos de las clases A-1, A-2, B-1 y LCC .....	2.200
Para la obtención de los permisos de las clases B-2, C-1, C-2, D y E .....	3.200
Para la revisión de los permisos B-2, C-1, C-2, D y E ...	2.700
Para la revisión de los permisos a cuyo titular se imponga la obligación de efectuarla anualmente .....	400



Dinamómetro para medir la fuerza muscular.



El estado físico seguirá siendo importante.

#### Capacidad de aprendizaje psicomotor

Se exigirá un rendimiento positivo en la medición, mediante una prueba específica o estudiando las curvas de ejecución del sujeto de las restantes pruebas de tipo psicomotor.

#### Estilos cognitivos

Se realizarán, según juicio clínico, mediante pruebas de dependencia e independencia de campo, impulsividad-reflexividad, o de principios de control cognitivo.

Tanto en este tipo de pruebas como en las anteriores, el psicólogo debe recabar de ellas datos suficientes para emitir su dictamen final. En cualquier caso, la disponibilidad y la colaboración del sujeto son decisivas a la hora de verificar este tipo de aptitudes. Por eso resulta importante el clima previo que se logre antes de realizar las pruebas.

## Se mejorarán las pruebas

La Comisión de Psicología y Seguridad Vial de la Delegación del Colegio de Psicólogos de Madrid elaboró, el pasado año, una encuesta dirigida a los psicólogos que trabajan en los centros de reconocimiento médico para conductores. Sobre un total de 73 encuestas, se cumplieron 26, de las que extractamos algunos aspectos.

El 50 por 100 de los equipos utilizados para las pruebas psicológicas están computerizados y, el resto, no. El 57 por 100 no utiliza las pruebas de inteligencia, y la de personalidad no suele hacerse normalmente, salvo en circunstancias que así lo requieren.

Respecto a la baremación, en el 75 por 100 de los casos se utilizan los de las casas comerciales y el resto propios.

Un 68,5 por 100 de los profesionales están de acuerdo en utilizar los mismos programas de «test» o, al menos, «Test» con el mismo grado de dificultad, criterios, fiabilidad y validez.

Por otro lado, el número de no aptos en los certificados psicotécnicos es muy bajo y las causas son muy heterogéneas, desde trastornos de personalidad graves a falta de rendimiento en las pruebas debido a toxicodependencias.

De los resultados de esta pequeña encuesta, de la que solamente hemos destacado algunos aspectos, se traslucen claramente la necesidad de unificar criterios, homologar equipos y establecer un exhaustivo control de reconocimiento para su eficaz cumplimiento. El nuevo Real Decreto está en esa línea y esas necesidades: lograr, para finales de junio, unas pruebas que redunden positivamente en la seguridad vial.

## EL IMPRESO DE LA POLEMICA

LOS impresos en los que se venían certificando las aptitudes físicas para los conductores de ciclomotores, motocicletas y turismos los editaba, de hecho —no por derecho— en exclusiva, la Organización Médica Colegial (OMC).

Desde un precio original de 100 pesetas, se había llegado a las 700 pesetas, e incluso a las 1.000 en Cataluña.

La razón por la que desaparece el impreso de la OMC es la necesidad de introducir el examen psicológico a todas las clases de permiso de conducir por razones de seguridad vial.

La nueva legislación indica que el resultado de la exploración se consignará en un informe extendido en un impreso de modelo oficial, determinado por la Dirección General de Tráfico y editado por la Administración o por el propio Centro de Reconocimiento que lo utilice, sin que su precio, que se entenderá incluido en las tarifas autorizadas, pueda ser en ningún caso superior al coste de su producción. Una estimación razonable podría ser 20 ó 30 pesetas.

La revista TRAFICO ha querido recoger la opinión al respecto de la OMC. A falta de un representante que emitiera la postura de este colectivo, su Gabinete de Prensa nos remitió el editorial que publicarán en su revista «Informativo médico». Según el mismo, la supresión de sus impresos «incide sobre la calidad y competencia de los documentos que, en el futuro, sean presentados a consideración de los examinadores».

Parecida afirmación había sido vertida ya en un diario madrileño y contestada por la DGT: «Presumir de falta de deontología o seriedad profesional por el hecho de que el dictamen médico se plasme o no en un determinado impreso, es de una superficialidad rayana en la temeridad. Piénsese que anteriormente los certificados para los permisos de la clase C, D y E, al incluir el reconocimiento psicotécnico, ya no eran expedidos en el impreso tan debatido.»

Continúa afirmando el editorial que, con esta medida, «se trata (y se ha conseguido) de restar una fuente

y Psicotécnicos para el Permiso de Conducir, José María de Miguel Domínguez.

Esta misma Asociación ha hecho una valoración del problema traducido en pesetas: ochocientos mil permisos de conducir de las clases ordinarias (A-1, A-2 y B) revisados en 1981, junto con 527.000 de nueva expedición, para los que se necesita impreso de la clase 9.ª han sido cobrados a 700 pesetas cada uno. Según el planteamiento de la Asociación el precio autorizado es de 100 pesetas, por lo que cobran 600 de más. Esto da un montante de 796.200.000 pesetas «cobradas de más».

El que los ciudadanos no tengan que pagar las 700 pesetas que hasta ahora costaba el impreso permite el que, prácticamente por la misma tarifa por la que hasta ahora se practicaba un simple reconocimiento médico, se pueda practicar, a partir del 30 de junio, el obligado reconocimiento psicotécnico.

CONSEJO GENERAL DE COLEGIOS OFICIALES DE MEDICOS DE ESPAÑA  
Clase 9ª A-B Serie F Nº 0046770

**CERTIFICADO MEDICO OFICIAL**  
PARA PERMISOS DE CONDUCCION DE VEHICULOS A MOTOR DE LAS CLASES A1, A2 ó B y LCC

Fotografía: \_\_\_\_\_

D. \_\_\_\_\_ en medicina y cirugía, colegiado en \_\_\_\_\_ con el número \_\_\_\_\_ y con ejercicio profesional en \_\_\_\_\_

CERTIFICA, que con esta fecha ha sido reconocido D. \_\_\_\_\_ en \_\_\_\_\_ en \_\_\_\_\_ años de edad y con Documento Nacional de Identidad N.º \_\_\_\_\_ con el siguiente resultado:

Señala de la vista: \_\_\_\_\_ corrección O.D. \_\_\_\_\_  
O.I. \_\_\_\_\_ corrección O.I. \_\_\_\_\_

Señala del oído: \_\_\_\_\_

Muchísimas: \_\_\_\_\_

Sistema cardiorrespiratorio: \_\_\_\_\_ Frecuencia: \_\_\_\_\_  
T.A. \_\_\_\_\_ Pulso: \_\_\_\_\_ Ritmo: \_\_\_\_\_

Otras particularidades: \_\_\_\_\_

Como resultado de este reconocimiento se considera que el interesado es APTO NO APTO

Observaciones: \_\_\_\_\_

Y para que conste, a petición del interesado, firmo el presente en \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de mil novecientos ochenta y \_\_\_\_\_

El Certificado Médico antiguo quedará ya sin valor.

ANEXO I (anverso)

(MEMBRETE CON EL NOMBRE Y DIRECCION DEL CENTRO) Nº \_\_\_\_\_

Nº de inscripción en el registro: \_\_\_\_\_ Fotografía: \_\_\_\_\_

D. \_\_\_\_\_ DIRECTOR DEL CENTRO DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES (nombre del Centro)

**INFORMA**

que D. \_\_\_\_\_ nacido el \_\_\_\_\_ se ha sometido al reconocimiento facultativo pertinente de las aptitudes físicas y psicológicas necesarias para la (1) \_\_\_\_\_ del permiso o licencia de conducción de la clase: \_\_\_\_\_ de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 2272/85 de 4 de Diciembre y visto el dictamen (2) \_\_\_\_\_ del equipo médico, así como el dictamen psicológico (2) \_\_\_\_\_, se le considera (3) \_\_\_\_\_ para (4) \_\_\_\_\_ el permiso o licencia de conducción ordinario correspondiente.

A los efectos indicados, expido el presente informe en \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ (fecha)

EL DIRECTOR DEL CENTRO,

Sello

(1) OBTENCION O REVISION  
(2) POSITIVO O NEGATIVO  
(3) APTO O NO APTO  
(4) OBTENER O REVISAR

Caduca a los noventa días naturales (observaciones al dorso)

Modelo del nuevo Certificado Psicotécnico, válido para toda clase de permisos, pendiente de su promulgación oficial.

de financiación con la que hasta ahora venían atendiendo servicios prioritarios de las instituciones médicas colegiales» y de «producir la asfixia financiera de estas entidades».

Para fijar la normativa al respecto, la DGT ha tenido en cuenta un dictamen del Consejo de Estado, de hace poco más de dos años, en el que el alto Organismo consultivo estimaba que el importe del impreso sólo podía cubrir los gastos de edición y distribución del mismo, pero nunca servir como fuente de financiación colegial, por muy loables que puedan ser los fines asistenciales que se persiguen. Por otra parte, supondría un impuesto o tasa no sujeto a ley.

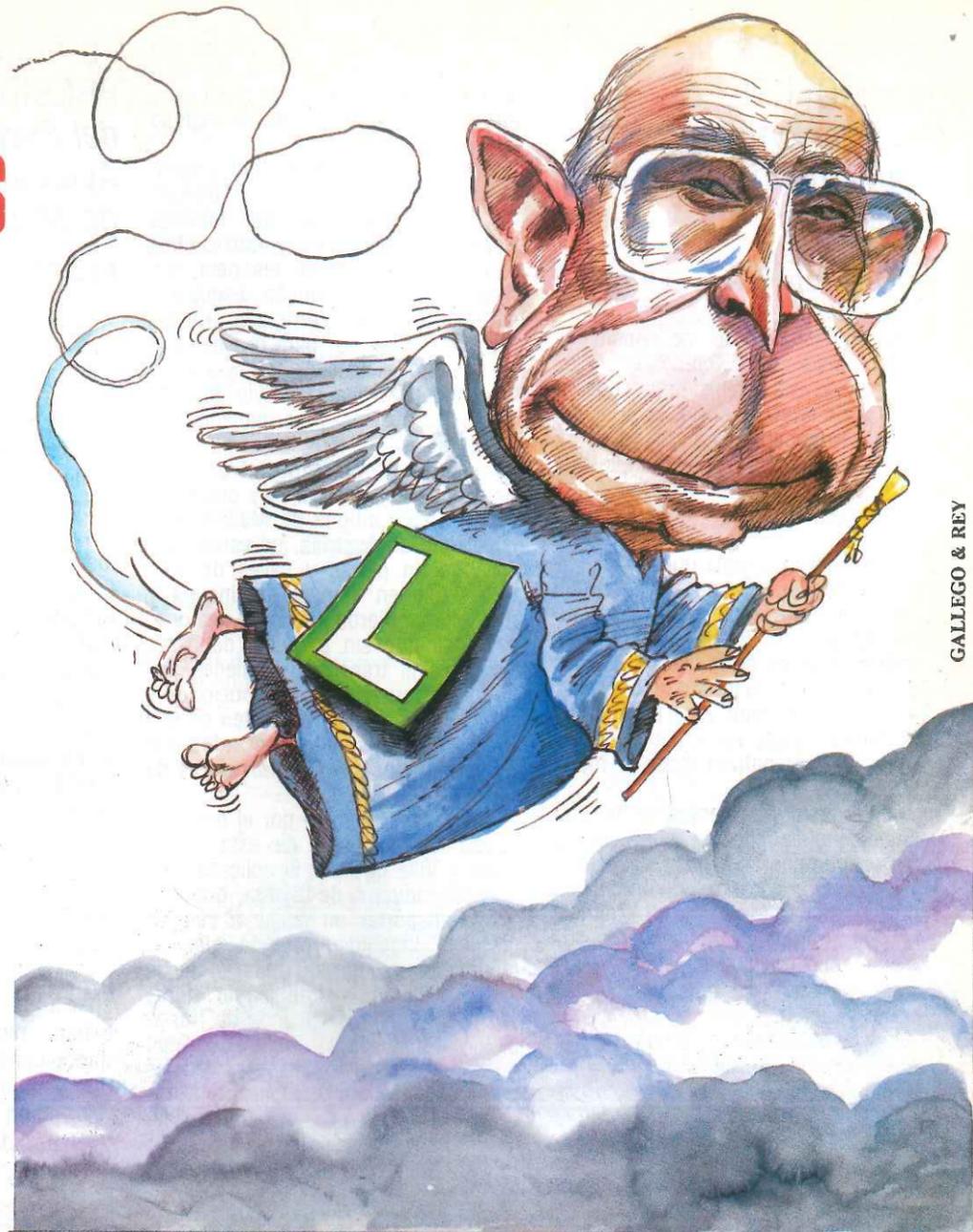
Por otro lado, el trabajo que venían realizando los Centros de Reconocimiento Médico estaba sujeto y limitado por una tarifa congelada en 2.000 pesetas, dentro de la cual tenían que absorber el costo del impreso de la OMC.

El precio del impreso fue incrementado, nada más aparecer estos centros, a 700 ó 1.000 pesetas, según regiones, «en un claro intento de esa organización de ahogar e impedir la proliferación de los nuevos centros que ya empezaban a ser la competencia de los Colegios Oficiales», según ha declarado a esta revista el presidente de la Asociación Española de Centros Privados de Reconocimientos Médicos

Tierno Galván

## Los bandos del adiós

Nos ha dejado un buen alcalde. Un alcalde que no llegó a ver lo que su ciudad le apreciaba, pero que al final tuvo reconocida su labor. Un alcalde que en su quehacer diario no olvidó nunca los temas relacionados con la seguridad vial, que le preocupaban profundamente. Ahí están sus realizaciones en este campo (entre ellas, la firma del plan de accesos conjuntamente con la DGT), que le valieron a su Ayuntamiento el premio de «Madrid, ciudad segura» durante el pasado año. Propios y extraños votaron a favor de este galardón que premia esfuerzos, ideas y objetivos cumplidos. Ahí están también, como prueba de su preocupación, algunos de sus bandos, dedicados a estos temas, dos de los cuales reproducimos en las siguientes páginas como modesto homenaje a su figura, a la figura de Enrique Tierno Galván. De igual forma queremos manifestar nuestro pesar por la pérdida del alcalde de Zaragoza, Ramón Sainz de Varanda. Su gestión al frente de su alcaldía y de la propia Federación Española de Municipios también estuvo marcada por su dedicación a un tema que preocupa a todos: la seguridad vial. En su etapa como presidente de la FEMP se firmó con Tráfico el plan de colaboración mutua entre ambos organismos.



GALLEGO & REY



Tierno recibe de manos del ministro del Interior, José Barrionuevo, y en presencia del subsecretario, Rafael Vera, el premio de «ciudad más segura» con que fue galardonada Madrid. Era diciembre y, por tanto, uno de sus últimos actos oficiales.

## EL ALCALDE PRESIDENTE del *Excelentísimo* Ayuntamiento de Madrid

### MADRILEÑOS:

Mucho cuenta, tras de considerar la experiencia de los Bandos o pregonos que a éste precedieron, que al inicio pongamos cuál sea la principal regla de ciudadanía para que con gran cuidado se cumpla, de tal manera que con el uso se sustente y no se olvide o descaezca como con tanta frecuencia ocurre.

Dice la aludida regla que nadie hinche o incremente tanto su libertad que dañe o merme la del otro. Principio que debiéramos todos guardar con sumo celo, pues de la libertad hemos de gozar proporcionadamente para que sea bien común y no de algunos que buscan hacer particular provecho de lo que por natural razón a todos pertenece.

Hay en esta Villa gentes de honesta condición que, lejos de entorpecer la vida en compañía, ayudan a que sea muy concorde y tranquila, cumpliendo como deben las Ordenanzas, Bandos y circunstanciales advertencias de quienes el Concejo gobiernan. Pero otras hay que, como suele decirse, buscan quedarse con la pulpa y el hollejo, y ni cumplen órdenes, ni obedecen Bandos, ni atienden a las prudentes advertencias, con grande desmerecimiento de lo que a los demás y a nosotros mismos debemos, sin

considerar que el daño ha de ser para todos, aunque de momento tan sólo sean los honrados y cumplidores vecinos los que sufran y de su reposo pierdan.

Viene muy a propósito todo cuanto antecede si consideramos el descuido, si no malicia, con que muchos vecinos dejan coches y carricoches en el lugar que mejor les pete, sin mirar si es recodo, rincón, esquina o entrada de zaguán, con razón prohibidos por el Concejo, para proveer con más acierto el apacible transcurrir de los viandantes y a la mayor holgura para la colocación y permanencia de los carruajes.

Adviértese también por el presente Bando que algunas calles y plazas de la parte más antigua de Madrid, que llaman de los Austrias, se están convirtiendo en plazas y calles de sólo andar, que en tiempos de incuria y atrevimiento dieron en llamar peatonales, para que sin perjuicio de hacer más fácil el tránsito de quienes por ella discurren, los vecinos huelguen y en honesta ociosidad disfruten de tertulias, corros y mentideros, a los que tan aficionados son los moradores de esta Villa.

Apercíbese también por el presente Bando al vecindario de esta ilustre Corte y Villa que por la aplicación de la sagaz industria de la grúa, que permite transportar un coche a cuestras de otro, ingenioso método que los madrileños odian, se retirarán de la vía pública, con implacable rigor, cuantos medios mecánicos de traslación y transporte estorben el ordenado transcurrir de los discretos vecinos de esta ciudad por sus calles.

Asimismo ruega el Alcalde regidor a los moradores de esta Villa, con mucho encarecimiento y amor, que no dejen que decline y se pierda el buen propósito de hacer de nuestra ciudad modelo de limpieza, orden y apacible convivir, como el recto juicio, avisada condición, buena crianza y cultivada inteligencia de sus vecinos de consuno piden.

## EL ALCALDE PRESIDENTE del *Excelentísimo* Ayuntamiento de Madrid

### MADRILEÑOS:

Para disminuir el mucho desarreglo, y a veces desorden, de la circulación rodada por esta Villa, que con frecuencia procede de los atascos y dificultades que origina no poder dejar en suficiente holgura de espacio y por el tiempo que a los quehaceres de sus conductores convenga los vehículos en la vía pública, este Excelentísimo Ayuntamiento ha estudiado con calma y cuidado el procedimiento más conveniente para aminorar y contribuir a resolver la citada dificultad.

Para ello, además de incitar, por la persuasión que nace del razonamiento, a los vecinos para que colaboren en la ardua tarea de distribuir de modo adecuado el espacio que legalmente se dispone para dejar los vehículos por tiempo limitado en la vía pública, ha creído oportuno esta Alcaldía Presidencia, después de escuchar a los que más y mejor saben, dictar las normas que a continuación siguen, que son, dentro de una organización más sistemática y elaborada, semejantes a

las que se dictaron durante las Navidades pasadas.

Los vecinos de Madrid deben saber que las disposiciones del presente Bando tienden a unos fines de suma utilidad y conveniencia:

Primera. Disminuir el gasto inmoderado o superfluo de líquidos energéticos cada día más costosos, criterio de utilidad indiscutible en las actuales circunstancias de la economía pública y privada.

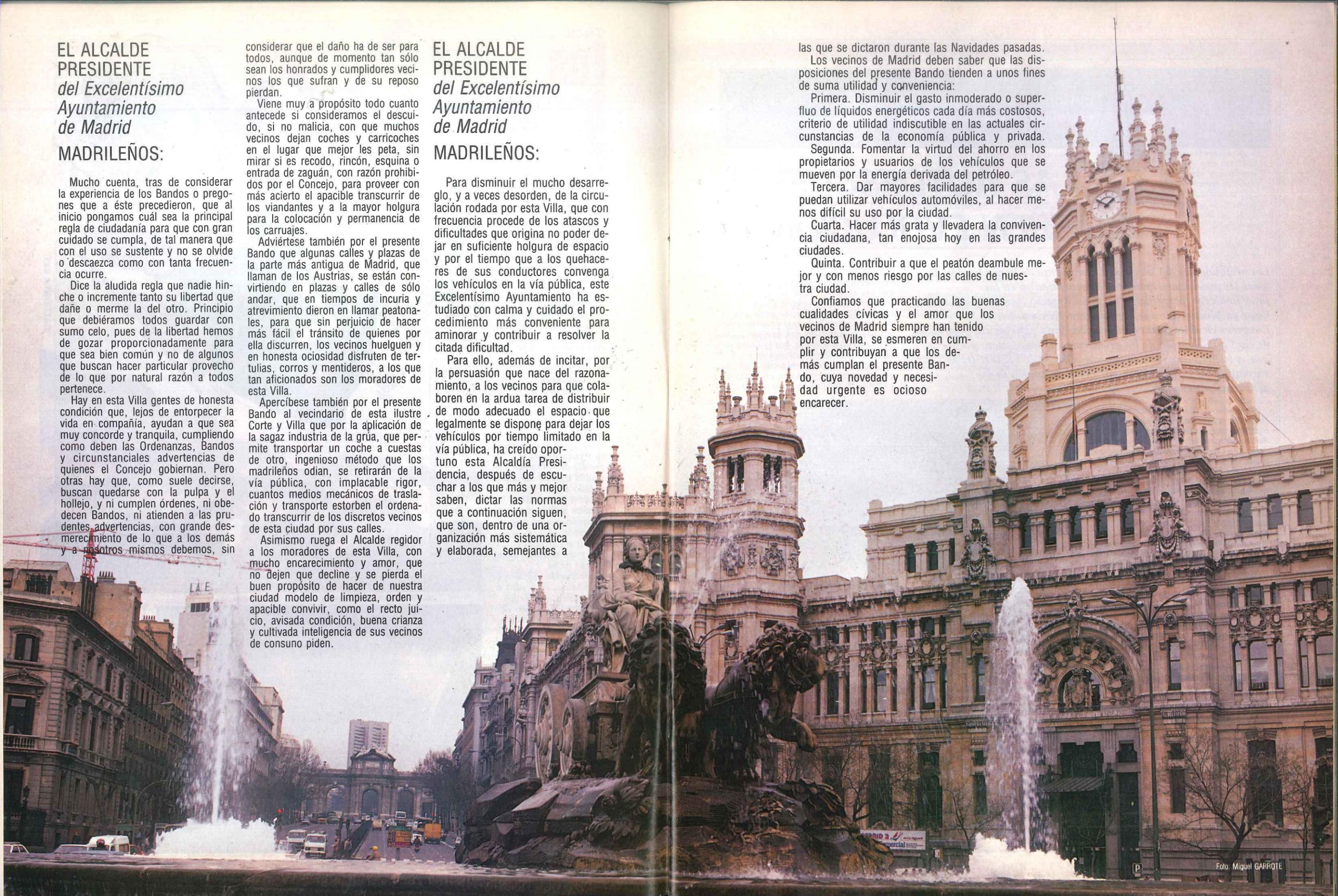
Segunda. Fomentar la virtud del ahorro en los propietarios y usuarios de los vehículos que se mueven por la energía derivada del petróleo.

Tercera. Dar mayores facilidades para que se puedan utilizar vehículos automóviles, al hacer menos difícil su uso por la ciudad.

Cuarta. Hacer más grata y llevadera la convivencia ciudadana, tan enojosa hoy en las grandes ciudades.

Quinta. Contribuir a que el peatón deambule mejor y con menos riesgo por las calles de nuestra ciudad.

Confiamos que practicando las buenas cualidades cívicas y el amor que los vecinos de Madrid siempre han tenido por esta Villa, se esmeren en cumplir y contribuyan a que los demás cumplan el presente Bando, cuya novedad y necesidad urgente es ocioso encarecer.



El Congreso Nacional, camino abierto para el estudio de sus problemas

## LAS AUTOESCUELAS QUIEREN EVOLUCIONAR

Los profesionales del sector de la enseñanza de la conducción de todas las provincias españolas se encuentran ya en las fases finales de preparación de su I Congreso Nacional, que tendrá lugar en Madrid durante la primavera próxima. Un Congreso en el que tienen depositadas gran parte de sus esperanzas, de cara a la solución de los problemas que les afectan, y que, a la hora de salir a la luz este número de TRAFICO, se encontrará ya en plena fase provincial de estudio de las ponencias presentadas.

El pasado día 20 de enero finalizó el plazo de presentación de las ponencias realizadas por los profesionales del sector de las autoescuelas de toda España, con vistas a la celebración del I Congreso Nacional de Enseñanza de la Conducción, que tendrá lugar en Madrid en fecha todavía no determinada de la primavera cercana. En el curso del mismo se estudiará, como es sabido, la problemática general que afecta a las autoescuelas, dentro de tres grandes apartados: a) La Autoescuela como centro docente; b) La organización económica de la Autoescuela como empresa y sus relaciones socio-laborales, y c) La legislación relacionada con las Escuelas de Conductores.

El sentir generalizado de los profesionales de la enseñanza de la conducción frente al Congreso es de esperanza, según se desprende de los datos recogidos por la revista TRAFICO en algunas provincias españolas, escogidas aleatoriamente. Y preocupan, por encima del resto de las cuestiones, aspectos como la mejora de la enseñanza, las clases teóricas, el hecho de que la gente piense «que lo único que buscamos es el negocio», la competencia dentro del sector, la educación vial en los colegios y la adecuación jurídica de las conclusiones que emanen del propio Congreso. Al menos, éstos parecen ser los puntos abordados con mayor asiduidad en las ponencias de las que tenemos conocimiento, y a los que se han referido concretamente los profesionales consultados por nuestra revista.

### «Pasar» el examen

En el curso de las reuniones celebradas en Córdoba, previas a la elaboración

de las ponencias, los temas tratados más vivamente fueron, entre otros, los del examen teórico, del que se dijo tiene un lenguaje inadecuado en su forma, y los del práctico para aspirantes a la conducción de motocicletas, al que se considera casi como una habilidad circense, sin que su realización marque un índice de aptitud ni de actitud. En tal sentido, se llegó incluso a lanzar la idea de exámenes en grupo por las vías urbanas, con cascos y auriculares de enlace con un vehículo seguidor, en el que viajaría el examinador.

Se habló, igualmente, de que los profesionales de autoescuelas piensan mu-

chas veces que se han convertido en «vendedores de tests» y de libros, dado que las clases teóricas no se imparten —según se dijo— sino en muy pocos centros. Por otra parte, no están a favor de la implantación de una enseñanza por ciclos, con obligatoriedad de clases teóricas, salvo en el caso de que la Dirección General de Tráfico mantenga un servicio de inspección permanente que garantice que el sistema se instaure en todas las escuelas. E incluso se llegó a proponer

también la creación de escuelas oficiales, tema que se abordará en una ponencia o comunicación. En cuanto a la autoescuela como empresa, se reconoció que se estaba trabajando por debajo de los costes y que, en términos generales, no parece prioritaria la enseñanza de la conducción, sino que el alumno «pase» el examen.

Preocupa, dentro de esta línea, que la mayoría de los aspirantes al permiso de conducir no acudan a la autoescuela «para que me enseñen a conducir», sino que apelan más bien al «vengo a sacarme el carné».



Preocupa a los profesionales el hecho de enseñar para «pasar» un examen.

### «Diálogo directo»

Por lo general, los profesionales consultados valoran positivamente el hecho de que «la Administración se brinde a prestarnos sus oídos abiertamente, a mantener un diálogo directo con nosotros para, juntos, mejorar nuestro sector».

Así, por ejemplo, Gerardo Tuya, presidente de la Unión de Empresarios de Autoescuelas de Asturias, estima que «un Congreso cuya gestora ha sido elegida democráticamente por todas las partes del sector y con el apoyo de la propia Administración, tiene que dar frutos muy importantes. Así lo hemos expresado incluso ante la CEOE, en la creencia de que se conseguirá una mejora de nuestro mundo profesional, teniendo siempre como telón de fondo algo que nos preocupa: la seguridad vial».

Por su parte, Valeriano Manzanero, secretario en funciones de la Asociación Provincial de Madrid, señala que «puede ser un Congreso muy serio, especialmente en el sentido de que la Administración acepte las conclusiones que de él se saquen. Yo creo que va a ser así, aunque tendrá ante sí el problema de darles el adecuado marco jurídico».

acceder al permiso y a los cupos de examen.

En cuanto a las ponencias de los profesionales valencianos, giran principalmente en torno a motocicletas, ciclomotores y exámenes para sordos; problemática de los permisos C-1 y C-2; mejora de la calidad de la enseñanza y del nivel general de la conducción; consideración de la conducción como un fenómeno social; seguridad vial; sistemas de obtención y control de los permisos; exámenes prácticos; propuesta del paso de las autoescuelas a la dependencia del Ministerio de Educación, y función docente de la autoescuela dentro de la enseñanza de la conducción.

### «Máxima eficacia»

¿Demasiadas cuestiones, quizá, las que van a plantearse? ¿Pasa su solución por el Congreso? Son preguntas que hemos trasladado también a nuestros interlocutores. Según Gerardo Tuya, «las soluciones a todas las cuestiones pasan, evidentemente, por las negociaciones que en el Congreso llevaremos a cabo todas las partes, Administración incluida. Se trata, en el fondo, de que no



Pruebas y clases teóricas, dos aspectos a analizar en profundidad.

### «Un Congreso abierto»

Diecisiete han sido las ponencias presentadas en la provincia de Valencia, donde se valora también positivamente el hecho de que vaya a celebrarse «un Congreso abierto, en el que la DGT ha mostrado un gran interés por lo que afecta a la participación de todas las partes que componen el sector». En esta provincia levantina, los problemas más citados afectan a la competencia desleal por baja de precios, al intrusismo, a la falta de profesorado y de examinadores, al perfeccionamiento de las pruebas para

augmente la mortalidad en nuestras carreteras. Para eso hay que lograr que las autoescuelas funcionen perfectamente, que eleven al máximo su ejemplaridad y que nuestra seguridad vial esté a la altura de la de países como Suecia, Noruega, Dinamarca o la RFA, por citar algunos ejemplos. En ellos se aplica una normativa por la que al recién «escudillado» como conductor se le concede un permiso provisional, por dos o tres años, antes de hacerle un nuevo examen para su acceso definitivo al permiso».

—¿Esto no puede hacer pensar que ustedes, los empresarios, quieren arri-

mar el ascua a la «sardina» del negocio?

—Me alegro de que me lo planteen así, porque es la opinión que tienen algunos. Pero no se trata de negocio, sino de que las autoescuelas alcancen su máxima eficacia. De que, por ejemplo, den las clases teóricas como es debido y no como se imparten algunas veces. Que se enseñe al conductor, en consecuencia, no sólo a manejar el vehículo, sino realmente a conducir, a circular. Hay que mentalizar a todos de que no buscamos el negocio por el negocio, recordándoles quizá el número de muertos que se producen cada año en nuestras carreteras. Insisto en que se trata simplemente de una cuestión de mentalización.

En la opinión de Luis Serrano Santiburcio, presidente de la Asociación de Profesores de Autoescuelas de Jaén, «a nosotros nos preocupan, por encima de otros, los temas de la calidad de la enseñanza —los profesores tenemos, por lo general, un trabajo excesivo—, y de la seguridad vial en la EGB. Es muy importante que los niños se familiaricen con el tráfico desde sus años escolares, pero estimo que las clases deberemos impartirlas los profesionales. Nuestras ponencias van a abordar, además de éstos, los temas de la competencia por baja de precios —que incide en la calidad de la enseñanza—, y del examen mediante test, que puede inducir a errores, siendo especialmente perjudicial para personas de bajo nivel cultural. Habrá que agilizar el examen y no es arriesgado proponer que se haga de forma oral».

### «El techo, más alto»

Rebajar la edad para la obtención del permiso B-1 a los dieciséis años y municipalizar las autoescuelas serán, entre otras, ponencias a estudiar a nivel provincial por los profesionales de Asturias y Vizcaya, respectivamente. Mientras, para el madrileño Valeriano Manzanero, las cuestiones más importantes se refieren al marco jurídico: «El gran problema —señala— es que las autoescuelas sean centros docentes adecuados, con un perfecto marco jurídico. No pueden seguir anquilosadas. Por eso se puede lograr en el Congreso que evolucionen de un modo definitivo. Hasta ahora ha habido algunas modificaciones, pero no demasiado profundas. Quizá hemos olvidado un poco el formar a personas como conductores, en vez de para lograr un permiso. Hay que intentar, a través del Congreso, alcanzar el máximo techo posible. Y que después sea la Administración, en estrecha colaboración con nosotros, la que dé los pasos para poner en práctica las soluciones adoptadas».

El Congreso se encuentra en este momento en plena fase provincial de discusión y elaboración de las ponencias, de cara a la remisión de las conclusiones a la Dirección General de Tráfico, para su examen por la Comisión Gestora. El plazo para tal remisión vencerá el 10 de marzo. A partir de entonces, el período de preparación iniciará su recta final.

A. G.

## DURANTE ESTE MES SE IMPARTEN EN DIEZ CIUDADES



José RUBIO

**D**IEZ capitales de provincia serán las primeras en albergar los Cursos de Reciclaje para personal docente de autoescuelas, después del realizado en Madrid durante el pasado mes de noviembre con carácter experimental, al que asistieron 168 profesionales del sector de toda España.

A lo largo del mes de febrero, un total de setecientos profesionales de la enseñanza de la conducción seguirán en distintos puntos de la geografía española los denominados «Cursos de Reciclaje», mediante los cuales accederán a la posesión del certificado de profesores de formación vial. La resolución por la que se convocaban los cursos por la Dirección General de Tráfico, fue publicada el mes pasado en el «Boletín Oficial del Estado» y afecta a Madrid (170 plazas), Almería (50), Asturias (30), Barcelona (180), Cáceres (30), Córdoba (30), La Coruña (30), Valencia (90), Valladolid (60) y Zaragoza (30).

La elección de estas provincias ha sido realizada en base a criterios geográficos y demográficos, y los cursos tendrán lugar en sus capitales. No obstante, en cursos posteriores, y en la medida en que las necesidades lo aconsejen, las clases podrán impartirse en poblaciones cabeceras de comarca alejadas de aquéllas.

En cuanto a las plazas referidas, hay que especificar que, por

## LOS CURSOS DE RECICLAJE, AHORA EN PROVINCIAS

lo que se refiere exclusivamente a Madrid, la convocatoria estaba cubierta desde el primer momento por los solicitantes que no pudieron ser admitidos en el curso celebrado en el mes de noviembre con carácter experimental, si bien se concedió un plazo de diez días para la solicitud de inclusión en la lista de suplentes.

En la selección de los aspirantes a asistir a los cursos, la preferencia ha correspondido a los que habían solicitado su inclusión en el citado curso experimental y que, por la lógica limitación del número de plazas, no pudieron ser admitidos en su momento. Y para cubrir las plazas de nueva convocatoria se han seguido criterios de prioridad marcados por el orden de presentación de instancias, quedando siempre reservados los cursos para los residentes en la provincia en que se cele-

bre cada uno de ellos. Sólo en el caso de que no se cubriese en su totalidad el número de plazas convocadas podrían tener acceso a ellas profesores de provincias limítrofes.

En caso de igualdad de condiciones, decidirá la antigüedad del certificado de aptitud como profesor de autoescuela.

### CONTENIDO DE LOS CURSOS

Por lo que se refiere al contenido de los cursos, en cuyo desarrollo y programación se recogerán las aportaciones del primer curso experimental, así como de sus propios asistentes, se centrará en los siguientes bloques:

1. Normas y señales reguladoras de la circulación.
2. Cuestiones de seguridad vial, conducción económica, medio ambiente y contaminación.
3. Reglamentación de vehículos pesados, prioritarios, especiales, de transporte de personas y mercancías, seguro de automóviles y tramitación administrativa.
4. Pedagogía aplicada a la conducción.
5. Psicología aplicada a la conducción.
6. Mecánica y entretenimiento simple de los automóviles.
7. Comportamiento en caso de accidente (primeros auxilios).

A cada uno de estos bloques o materias se dedicará un número aproximado de veinte horas lectivas, a excepción de los dos últimos referidos, a los que se dedicarán alrededor de dieciséis y cuatro horas, respectivamente.

Finalmente, digamos que los cursos comenzarán en cada provincia en la fecha que se señale en la resolución que dé a conocer la lista de admitidos, que figurará en el tablón o tabloneros de anuncios de las correspondientes Jefaturas Provinciales de Tráfico. En dicha lista se podrá consignar hasta un 10 por 100 más de solicitantes, por si en el período que media entre su publicación y el comienzo del curso se produjese renuncia o algún tipo de actuación u omisión que evidenciase el deseo de alguno de los admitidos de no asistir al curso.



Su reglamento

puede sufrir

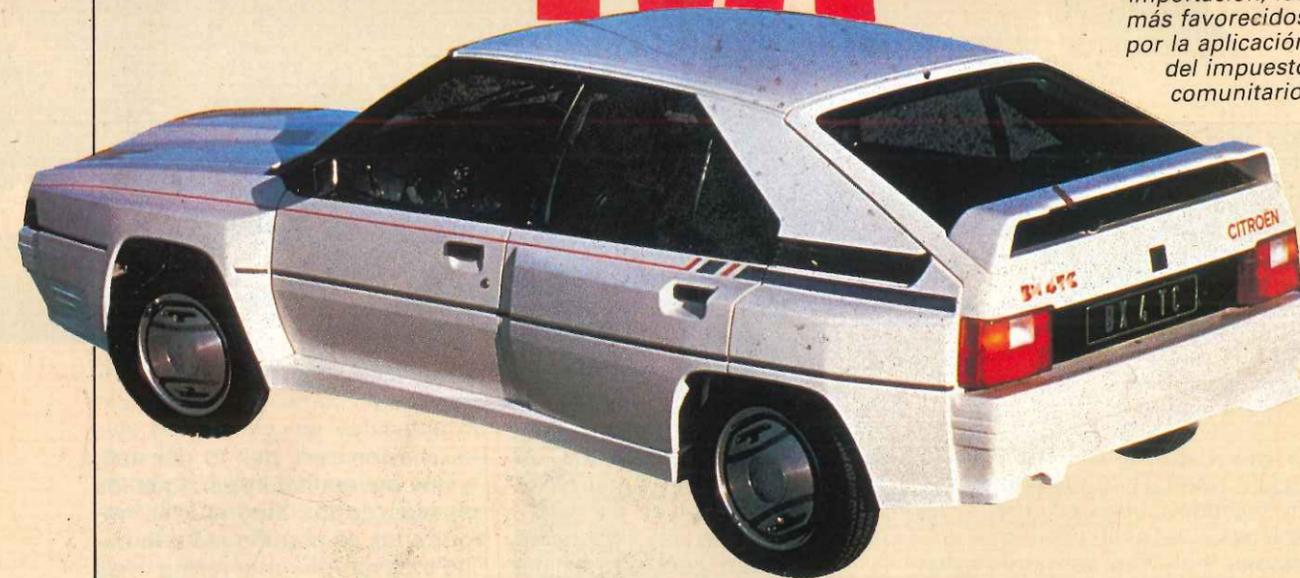
retoques

en los próximos

meses

# IVA:

Los coches de importación, los más favorecidos por la aplicación del impuesto comunitario.



## FACIL, PERO NO TANTO

Ni la Administración, ni los fabricantes, ni los comerciantes y mucho menos el público en general se lo tomaron «en serio»..., pero llegó y creó el caos. Sí, el caos, a pesar de que los responsables de Hacienda han tratado de minimizar esta cuestión.

Nuestras noticias son que, si bien los grandes fabricantes y comerciantes cuentan con los medios y el personal cualificado para entender este nuevo impuesto y no han tenido mayores problemas, no es menos cierto que miles de pequeños comerciantes se han vuelto locos a la hora de aplicar el IVA a los cientos de artículos que figuraban en sus estanterías.

## IVA FACIL PERO NO TANTO

También los sufridos compradores han visto cómo el descuento hacía presa en ellos, habida cuenta que a la postre se convirtieron en los «paganinis» de todo y el IVA ha repercutido, contra lo prometido, fundamentalmente en sus bolsillos. En muchos establecimientos, ante la ignorancia de sus responsables, a los impuestos tradicionales se les ha incrementado el IVA. El colmo de la ilegalidad.

La Administración, ante la avalancha de dudas surgidas, ha intensificado la labor de información que comenzó meses

que según alega «estamos en una economía libre de mercado y debe ser el comprador el que seleccione el mejor precio para el producto que desea adquirir». Resignación y ¡a espabilar!

### Una misma política..., con matices

Durante los últimos días del año 85, los fabricantes de automóviles se reunieron en varias ocasiones para tratar de unificar criterios ante la nueva situación impositiva y para solucionar los posibles problemas que pudieran surgir ante el nuevo marco económico europeo. Pero a pesar de que las intenciones fue-

neficios del fabricante..., ¡pues qué bien!

Donde más se ha notado la mejora ha sido en los automóviles importados, en los que, como vemos en el cuadro, aun cuando las políticas están divididas, algunas marcas han reducido sustancialmente el precio final de sus modelos. La gran sorpresa la dio Alfa Romeo, que en los primeros días del año aplicó una drástica reducción en los precios, entre el 15 y el 24 por 100, dependiendo del modelo.

Estaremos pendientes para ver qué sucede el próximo mes de marzo, cuando comienza a aplicarse la primera reducción del arancel aduanero, que en es-

asegurar que aun cuando en las reparaciones de poca monta notaremos un ligero alza en el precio final, también es cierto que en las reparaciones de cierto nivel los precios serán muy similares a los del año anterior. No obstante serán los talleres independientes los que registren subidas más significativas, que no deberán ir más allá del 10 por 100.

También las matriculaciones han subido de precio, así como el transporte del vehículo y los seguros. Los dos primeros, porque son servicios y el reglamento del IVA les aplica el 12 por 100. Los seguros, por su parte, tienen que adecuarse a la normativa de la CEE y se incrementarán de momento en un 10 por 100. Más adelante veremos cómo mejoran las prestaciones que las compañías nos aplican. Respecto a los seguros conviene aclarar una duda que ha surgido en torno a la vigencia de la «carta verde»; al parecer ésta seguirá en vigencia hasta la primavera próxima, por problemas técnicos.

Han surgido problemas en torno a la compraventa de vehículos de segunda mano, pero tenemos que insistir una y otra vez que solamente cuando se adquiere un automóvil en una empresa que se dedica a esto, los coches van gravados con el IVA. Las operaciones que se realizan entre particulares están exentas del mismo. Parece que los precios de los vehículos de ocasión se han incrementado en torno al 8 por 100 en los primeros días del año, por lo que deberemos controlarlos en varios sitios, antes de adquirir un vehículo, para procurar que no nos engañen. De todas formas creemos que Hacienda «lo tiene crudo», ya que la situación legal creada en torno al vehículo de ocasión es la más propicia para la picaresca.

Respecto a los auto-taxis y a la confusión creada con la aplicación del nuevo impuesto, la decisión corresponde a las comisiones de precios de las distintas comunidades autónomas, pero en estos momentos, al menos en Madrid, es ilegal el cobro del IVA por parte de los taxistas.

Es posible que en las fechas en las que esta revista vea la luz, la decisión sea conocida; no obstante, hasta esa fecha no paguemos el IVA, aunque nos lo soliciten.

### Las previsiones de Hacienda

Los estudios llevados a cabo por el Ministerio de Economía y Hacienda para calcular la incidencia del IVA en los precios de los artículos que conforman la lista por la que se elabora el IPC (índice de precios al consumo) dieron como resultado la reducción de los precios de una serie de productos, entre los que se encontraba el automóvil. A la vista de lo acontecido, vamos a esperar y a desear que las previsiones del Gobierno se cumplan, ya que de no ser así los precios se podrían disparar.

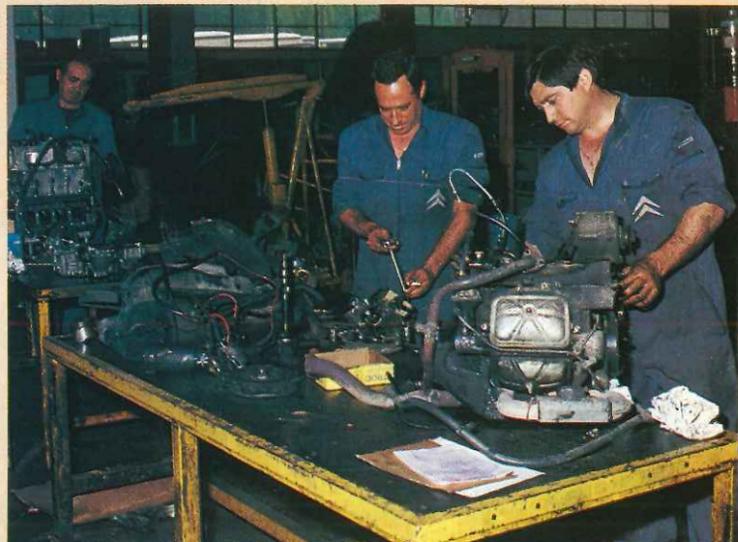
Pero para curarse en salud, los automovilistas cerraron el año 85 con un récord de compras: un 39,5 por 100 de vehicu-

los más en el mes de diciembre que en el mismo mes del año anterior. Por su parte, las ventas de los derivados de turismo aumentaron en un 62,2 por 100 para el mismo mes, según datos de ANFAC que son, de momento, provisionales.

No hay que echar las campanas al vuelo; observemos antes lo que suceda en los primeros meses del año, para ver si ese atisbo de recuperación es real o lo que intuyeron los compradores al hacer acopio de automóviles en los últimos meses del año, temiendo una subida no controlada, se convierte en realidad.

Lo cierto es que la implantación del IVA ha traído consigo bastante desconcierto y confusión a pesar de que la campaña de presentación de la campaña decía: «IVA fácil». A tenor de lo acontecido debería haber dicho: «IVA fácil, pero no tanto».

Alejandro MOLINS



Los talleres son, acaso, los que más polémica pueden acarrear.

José RUBIO



En la compra de coches de segunda mano, las transmisiones entre particulares están exentas de IVA.

José RUBIO

atrás y que a todas luces resultó insuficiente. Todo el mundo está volcado ahora en tratar de solventar la avalancha de problemas que han surgido y a la patronal y a los responsables de Hacienda no les ha quedado más remedio que entablar conversaciones de urgencia para tratar de solucionar a estas alturas algún que otro inconveniente que los técnicos de la CEOE han detectado, por lo que el reglamento del IVA puede que sufra retoques en los próximos meses.

Aún así, Hacienda ha dejado bien claro que a pesar de la posible subida de algunos productos no va a efectuar ningún tipo de control sobre los precios, ya

ron buenas y se llegó a un acuerdo básico, las «matizaciones» han hecho su aparición. Así, aunque se ha producido una reducción generalizada del precio franco fábrica (PFF) en todas las marcas, es en el resultado final o precio de venta al público (PVP) donde se notan más las discrepancias surgidas, como bien se puede ver en el cuadro adjunto.

Las subidas experimentadas en algunas marcas son mínimas (entre 3.000 y 25.000 pesetas, dependiendo del modelo y del fabricante), pero es obvio que van en detrimento del precio final del automóvil que paga el comprador y, por el contrario, «engordan» el apartado de be-

ta ocasión será del 10 por 100, y que deberá influir para que los precios de los automóviles importados se modifiquen a la baja todavía de una forma más clara.

### Los subsectores

Los talleres de reparaciones son, quizá, los que más polémica pueden acarrear a la hora de aplicar el IVA, ya que si bien en algunos productos o componentes los precios se han elevado en torno al 2 ó 3 por 100, también es cierto que los impuestos repercutidos en otros componentes se han visto reducidos sensiblemente, por lo que, en términos generales, podemos

## POLITICA DE PRECIOS

### VEHICULOS NACIONALES

	PFF	PVP
Citroën .....	bajan	se mantienen
Ford .....	se mantienen	suben
Land Rover .....	bajan	bajan
Nissan .....	bajan	se mantienen
Opel .....	bajan	se mantienen
Peugeot .....	bajan	suben
Renault .....	bajan	se mantienen
Seat .....	bajan	se mantienen
Talbot .....	bajan	suben
Volkswagen .....	suben	suben

### VEHICULOS IMPORTADOS

Alfa Romeo .....	bajan	bajan
Audi .....	bajan	se mantienen
Austin .....	bajan	bajan
BMW .....	bajan	suben
Citroën .....	bajan	suben
Ferrari .....	bajan	se mantienen
Fiat .....	bajan	bajan
Ford .....	bajan	bajan
Jaguar .....	bajan	se mantienen
Lancia .....	bajan	se mantienen
Mercedes .....	bajan	bajan
Porsche .....	bajan	se mantienen
Renault .....	bajan	se mantienen
Rover .....	bajan	se mantienen
Saab .....	bajan	se mantienen
Skoda .....	bajan	se mantienen
Volkswagen .....	bajan	se mantienen
Volvo .....	bajan	se mantienen

# ASÍ VENEN

EL

## RENAULT 11 GTL



NOTA  
MEDIA: **7,2**

### DATOS TECNICOS

#### MOTOR

Posición: delantera transversal.  
Cilindros: cuatro, en línea.  
Cilindrada: 1.397 c.c.  
Alimentación: carburador  
cuerpo simple, bomba membrana.  
Carburante: gasolina normal.  
Depósito: 47 litros.  
Potencia máxima: 60 CV a  
5.250 r.p.m.

#### TRANSMISION

Tracción: ruedas delanteras.

Caja de cambios: cinco veloci-  
dades, manual.

Embrague: monodisco, en seco.

#### FRENOS

Hidráulicos, de disco en ruer-  
das delanteras y de tambor en  
las traseras.

#### SUSPENSION

Independiente, a las cuatro  
ruedas.

#### DIRECCION

Tipo: de cremallera.  
Diámetro giro: 9,8 metros.

#### RUEDAS

Llantas: de chapa estampada,  
5,5 x 13".

Neumáticos: 165/70 x 330.  
Peso: 870 kg. Longitud: 3,97  
m. Anchura: 1,66 m. Altura: 1,40  
m. Maletero: 338 dm. cúbicos.  
Precio final: 1.165.000 ptas.

**Autopista**

Estética	7
Acabado	8
Habitabilidad	7
Comodidad	8
Instrumentación	6
Maletero	7
Accesorios	5
Luces	5
Estabilidad	7
Suspensión	7
Ruedas	8
Frenos	9
Potencia	6
Elasticidad	7
Cambio	8
Aceleración	6
Velocidad punta	6
Consumo	7
Seguridad	8
NOTA:	6,9

**Comentario:** El R-11 GTL es el escalón inter-  
medio de una gama con éxito justificado, como  
lo demuestra el hecho de ser el modelo más  
vendido en nuestro país. Su mejor característi-  
ca es ofrecer un producto agradable a casi todo  
el mundo, a un precio asequible. Prestaciones  
algo justas y una mecánica veterana se contra-  
ponen con una buena estabilidad y un excelen-  
te funcionamiento de los frenos.

### LO BUENO

- Frenos eficaces.
- Fiabilidad mecánica.
- Notable habitabilidad.

### LO MALO

- Iluminación escasa.
- Comportamiento tren delantero.
- Mecánica anticuada.

**Auto**

Estética	8
Acabado	8
Habitabilidad	8
Comodidad	8
Instrumentación	7
Maletero	8
Accesorios	7
Luces	5
Estabilidad	9
Suspensión	8
Ruedas	7
Frenos	8
Potencia	7
Elasticidad	7
Cambio	7
Aceleración	7
Velocidad punta	7
Consumo	8
Seguridad	8
NOTA:	7,4

**Comentario:** Derivado del Renault 9, el R-11 tie-  
ne, no obstante, su propia personalidad. La mecá-  
nica, como es costumbre en la casa, goza de toda  
fiabilidad, aun cuando unos caballos de más no le  
vendrían mal. Las prestaciones para su cilindrada  
son honrosas. El interior está bien acabado, con  
un cuadro de instrumentos moderno, unos asien-  
tos excelentes y una habitabilidad sorprendente.  
El comportamiento, en general, es bueno. Unica-  
mente las luces algo escasas y la sensibilidad al  
viento lateral son puntos criticables.

### LO BUENO

- Economía y consumo.
- Amplio y confortable.
- Estabilidad a toda prueba.

### LO MALO

- Motor ruidoso.
- Sensibilidad al viento lateral.
- Alumbrado mejorable.

**Motor 16**

Estética	—
Acabado	8
Habitabilidad	8
Comodidad	9
Instrumentación	7
Maletero	7
Accesorios	6
Luces	4
Estabilidad	9
Suspensión	8
Ruedas	8
Frenos	8
Potencia	6
Elasticidad	8
Cambio	9
Aceleración	7
Velocidad punta	6
Consumo	9
Seguridad	9
NOTA:	7,5

**Comentario:** El R-11 GTL es un coche muy fácil  
de conducir, un coche interesante, ya que ofrece  
un diseño moderno, una mecánica fiable y un pre-  
cio final bastante ajustado. Las virtudes del mode-  
lo GTL hay que buscarlas en su consumo, en el  
comportamiento y en la comodidad general de  
todo el conjunto. El R-11 GTL gasta gasolina nor-  
mal y es muy sobrio, tanto en ciudad como en  
carretera. Entre los defectos hay que reseñar el  
ruido de la mecánica, la altura algo mayor de lo  
deseable y la escasa potencia de las luces de  
cruce.

### LO BUENO

- Consumo reducido.
- Buen comportamiento.
- Confort de marcha.

### LO MALO

- Motor ruidoso.
- Poca luz de cruce.
- Balanceo en curvas.

**EL PERIÓDICO**

Estética	7
Acabado	8
Habitabilidad	8
Comodidad	7
Instrumentación	6
Maletero	7
Accesorios	6
Luces	6
Estabilidad	7
Suspensión	7
Ruedas	7
Frenos	7
Potencia	7
Elasticidad	7
Cambio	8
Aceleración	8
Velocidad punta	6
Consumo	9
Seguridad	7
NOTA:	7,1

**Comentario:** Pese al tiempo que lleva en el  
mercado, el R-11 GTL es uno de los coches  
más vendidos en nuestro país, por ser uno de  
los más homogéneos. El usuario obtiene, por  
el precio que paga, un coche que dentro de su  
categoría se revela como muy racional y equili-  
brado, circunstancias sumamente apreciadas y  
buscadas cuando se trata de decidir la compra  
de un vehículo de turismo.

### LO BUENO

- Consumos bajos.
- Confort excelente.
- Buen comportamiento.

### LO MALO

- Alumbrado escaso.
- Elevada rumorosidad.
- Escasas prestaciones.

# VIEJAS GLORIAS

## Salmson Val3 1923

Se localizó esta famosa marca de «voitures» y automóviles de sport en Billancourt-Seine (París) y en Lyon, y la producción de vehículos duró desde 1921 a 1957. El diseñador de la marca fue Emile Petit. Desde el primer decenio del siglo, el nombre de la Salmson era conocido en el sector aeronáutico, pues su producción comprendía desde motores de aviación a magnetos. Los motores de aviación fueron proyectados por Albert Lory. Los primeros motores de automóvil eran de cuatro cilindros, 62 por 90 y 1.100 c.c., desarrollando una potencia de 18 CV a 3.200 r.p.m. Algunos de los motores con dos árboles de levas fueron equipados con compresor, lo cual permitió a la marca situarse en los primeros puestos en bastantes competiciones de rango internacional. Hubo un modelo que se llamó «San Sebastián», del que sólo se fabricaron cuarenta unidades con motor de muy altas prestaciones, equipado con compresor. Salmson ganó las 24 Horas de Le Mans, en 1932, y la Targa Florio, en 1926, entre otras muchas. (De la colección de Demetrio Gómez Planche.)



## EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados en enero 86	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultima de diciembre 85	Ultima de enero 86			
Alava	8087-H	VI-8345-H	258	473	27
Albacete	6472-G	AB-6733-G	261	560	104
Alicante	2576-AP	A-4140-AP	1.564	2.509	698
Almería	5527-I	AL-5904-I	377	654	217
Avila	2298-D	AV-2444-D	146	257	21
Badajoz	0173-J	BA-0640-J	467	923	222
Baleares	1527-AH	PM-2727-AH	1.200	1.017	386
Barcelona	5679-HB	B-1266-HC	5.587	8.172	1.426
Burgos	5687-I	BU-6001-I	314	490	28
Cáceres	1301-G	CC-1568-G	267	622	87
Cádiz	4956-T	CA-5687-T	731	1.902	615
Castellón	1132-N	CS-1665-N	533	795	285
Ciudad Real	1601-I	CR-1894-I	293	781	109
Córdoba	9549-N	CO-0130-O	581	1.053	298
Coruña (La)	3663-AC	C-4607-AC	944	916	250
Cuenca	6318-D	CU-6459-D	141	328	15
Gerona	2595-W	G-3293-W	698	1.153	319
Granada	4946-L	GR-5500-L	554	1.411	357
Guadalajara	8663-C	GU-8811-C	148	249	21
Guipúzcoa	2157-W	SS-2996-W	839	1.176	121
Huelva	6076-H	H-6343-H	267	509	186
Huesca	9910-F	HU-0100-G	190	321	41
Jaén	3448-I	J-3797-I	349	747	171
León	6541-L	LE-6987-L	446	902	65
Lérida	2708-L	L-3080-L	372	678	67
Logroño	6936-G	LO-7231-G	295	469	53
Lugo	8959-H	LU-9324-H	365	317	101
Madrid	4776-GU	M-0925-GV	6.149	6.478	686
Málaga	3267-AB	MA-4316-AB	1.049	1.994	641
Murcia	0349-X	MU-1272-X	923	1.729	653
Navarra	6016-P	NA-6564-P	548	1.044	85
Orense	4672-H	OR-5003-H	331	517	61
Oviedo	8197-AG	O-9038-AG	841	1.383	164
Palencia	1505-E	P-1686-E	181	324	12
Palmas (Las)	9707-X	GC-1579-Y	1.872	1.350	217
Pontevedra	5968-W	PO-6767-W	799	1.542	277
Salamanca	6925-H	SA-7206-H	281	685	43
Santa Cruz	7039-V	TF-8918-V	1.879	1.465	114
Santander	0591-N	S-1056-N	465	1.078	131
Segovia	3895-D	SG-4046-D	151	254	9
Sevilla	7056-AH	SE-8520-AH	1.464	2.125	735
Soria	4370-C	SO-4474-C	104	128	11
Tarragona	4732-P	T-5285-P	553	723	200
Teruel	3490-D	TE-3612-D	122	152	33
Toledo	8151-I	TO-8850-I	699	611	86
Valencia	4090-BU	V-6406-BU	2.316	4.054	1.117
Valladolid	3115-M	VA-3471-M	356	859	52
Vizcaya	4055-AL	VI-5139-AL	1.084	1.957	107
Zamora	2551-E	ZA-2733-E	182	344	19
Zaragoza	7606-V	Z-8456-V	850	1.298	134
Ceuta	5553-C	CE-5667-C	114	80	22
Melilla	8424-B	ME-8535-B	111	187	47
TOTALES			41.611	61.745	11.946

## RAMON, con humor



### Paris-Dakar y Montecarlo

## LOS NUESTROS DIERON LA TALLA

De notable puede calificarse la actuación de los pilotos españoles en los rallyes París-Dakar y Montecarlo, celebrados durante el pasado mes. Este trampolín y banco de pruebas para marcas, cargado de batallas en la arena y sobre el asfalto, terminó incluso —en el primero de los casos— con un trágico balance, pues varias personas perdieron la vida, entre ellas el propio organizador y motor de la prueba, Thierry Sabine. La justificación para que «los verdes» franceses hayan podido gritar con más fuerza que «hay que poner fin a esa excursión mortal».

En cualquier caso, ahí está la actuación española. Mas en motocicletas y Cañellas en camiones, hicieron

un magnífico papel: undécimo el primero y tercero el segundo en camiones y primero en la categoría de menos de 10 toneladas. Cañellas, con su Pegaso nacional, dio guerra y hasta quedó por encima de equipos sobre el papel más potentes que el suyo. Incluso se propone intentarlo de nuevo el año próximo a poco que la marca española le acompañe en sus propósitos.

Lo mismo puede decirse de la actuación de Salvador Serviá en el rally de Montecarlo. El piloto de Pals pasó algunos apuros al comienzo de la prueba, pero al final, como casi siempre, supo estar a la altura de las circunstancias y codearse con los mejores, dejando colocado su Lancia en séptima posición.

**¡Qué brutos  
somos!**

**L**AS pasadas Navidades, automovilísticamente hablando, han marcado un récord en cuanto a número de muertos en accidente de tráfico se refiere.

La bien orientada campaña y ampliamente difundida por Tráfico, según parece no ha servido de mucho. ¿Será que sin ella los accidentes se habrían multiplicado?

Podemos pensar que los fríos, junto con algunas nevadas, han puesto más propicio el terreno, pero según se cree el hombre es un animal racional y a la vista de unos parámetros debe de reaccionar. Pero será que cuando se hace con los mandos de un utilitario pierde la segunda condición y queda convertido en la primera.

Otra de las causas que también ha ayudado es que fueron las fiestas navideñas y, entre los que tienen organizadas las vacaciones, los que se desplazan para disfrutar de la compañía de seres queridos, etcétera, no pierden ocasión, ni a pesar de jugarse el «pellejo».

Para los que se quedan en casa, una nevada es un incentivo para salir a dar una vuelta como distracción y así contemplar el paisaje, hacer el muñequito de nieve, tirarse unas bolas, etcétera.

Este último caso lo he vivido personalmente.

Era sábado, había nevado y, como tenía que ir a ver unos campos, cogí el Jeep, para no volver a pie a casa, pues a donde tenía que ir, estaba bastante alto, con camino de tierra. Doblé por un desvío a la derecha, que lleva a Santa Fe del

Montseny. Delante de mis ojos, una larga rampa nevada, con restaurante a ocho kilómetros. Vehículos atascados por docenas, algunos patinando con el gas a fondo y sin compasión, con lo que ayudaban a resbalar su coche hacia la cuneta. Otros, ya rendidos, esperaban la evolución del más avisado. Señoras que al bajar a intentar ayudar a su buen marido, ellas y coche se resbalaban y caían. Pero sarna con gusto no pica. Los vi más de una hora entre «empellones» y patinazos.

Cabe también pensar que los conductores, cuando se les presenta la dificultad, no se achican y piensan: «¡Pendiente helada! Ya veremos quién puede más», sin caer en la cuenta de que en estas condiciones circulan otros conductores y, cuando surge el patinazo, todos se encuentran muy lejos de poder dominar el coche, por falta de práctica. Pues en nuestro país lo normal es un buen sol, que tanta envidia da a nuestros vecinos europeos. También puede ser que sobrevaloren sus cualidades y las de su vehículo. Y poco a poco, al ir pasando kilómetros, con el clásico discurso a los asustados acompañantes —¡aquí no pasa nada, oye!—, van tirando embale, hasta que hay que frenar más de la cuenta, ya que aparece una curva en una umbría, que resbala más, o aparece otro conductor con dificultades y entonces, a esperar que la suerte resuelva la situación.

Sería conveniente que todos hiciéramos un «mea culpa», y así las próximas fiestas puedan ser felices para todos.



ZANINI  
A TODO GAS

N-323, C-333 y L-421



# Por la ruta de las ALPUJARRAS

Una de las comarcas más singulares de España es La Alpujarra, entre Sierra Nevada y el Mediterráneo, a todo gas entre las provincias de Granada y Almería.

Limitada al norte por las montañas más altas de la Península (Mulhacén, 3.482 m., y Veleta, 3.398 m.) y al sur por las casi costeras sierras de Lújar y Contraviesa, su centro es el fértil valle longitudinal de 130.000 ha., que surcan los ríos Guadalfeo, Adra y Andarax, alimentados por los torrentes que forma el deshielo de Sierra Nevada. Esta comarca, de difícil acceso, tiene en su itinerario el pueblo enclavado en la mayor altura del país, Trevélez, famoso por su

excelente jamón, que cruza España de punta a punta para su mayoritaria venta. Pero para llegar hasta Trevélez hace falta realizar un recorrido problemático con continuas curvas, carretera estrecha y en algunos puntos no todo lo señalado que se debiera. Se circula por la nacional 323, la comarcal 333 y la local 421. En este trayecto hubo, desde 1981 hasta 1985, cuatrocientos veintitrés accidentes, con un total de veintiocho muertos. Por ello sus habitantes esperan soluciones a las vías de acceso, pero ¿quién, cuándo y cómo las van a efectuar? Estas son las interrogantes a despejar.

Finalizado el Camino de Ronda en Granada, cuya regularización semafórica entra en los convenios firmados entre el Ayuntamiento de esta capital andaluza y la DGT, nos adentramos en la nacional 323, Bailén-Motril, cuyo recorrido hasta la «Venta de las Angustias», en el kilómetro 473, nos pone en el camino de Trevélez, dentro de La Alpujarra. Sin embargo, la nacional 323 nos lleva hasta Motril, que es el centro de la costa granadina, y de donde se parte hacia Almería (por Torrenueva, Calahonda, Castell del Ferro, La Rábida...) y hacia Málaga (por Salobreña, Almuñécar, Nerja, Torredelmar...).

La revista TRAFICO ha elegido Granada-Trevélez para su estudio por ser la ruta más alta de España, dejando la nacional 323 desde la «Venta de las Angustias», y entrando en plena Alpujarra por la comarcal 333 y la local 421. Un recorrido típico y con problemas en sus vías.

### Nacional 323

**Km. 435:** Colonia de San Sebastián. Un semáforo regula la salida. Punto negro en los últimos cinco años. Se hace obligatorio el cinturón de seguridad.

**Km. 436,900:** Travesía de Armilla. Tres semáforos la regulan. Punto negro. Actualmente se realizan las obras de la DGT para intentar descongestionar el tráfico en esta zona.

**Km. 437,200:** Base Aérea de Armilla. Comienzan los llamados «Llanos de Armilla», que tienen dos kilómetros. Terminan con un estrechamiento sobre el río Dílar, al que sigue otra recta que nos lleva a Alhendin.

**Km. 441:** Alhendin. Dos curvas peligrosas y recta que conduce a otras dos curvas que nos sitúan en la subida al Suspiro del Moro.

**Km. 444,100:** Cruce con Otura y La Malá. Punto negro en los últimos años.

**Km. 446:** Desvío a Almuñécar por la Cabra Montés. Tres curvas con visibilidad nos ponen en los Llanos del Padul.

**Km. 449:** Entrada a la Urbanización El Puntal, con glorieta a la

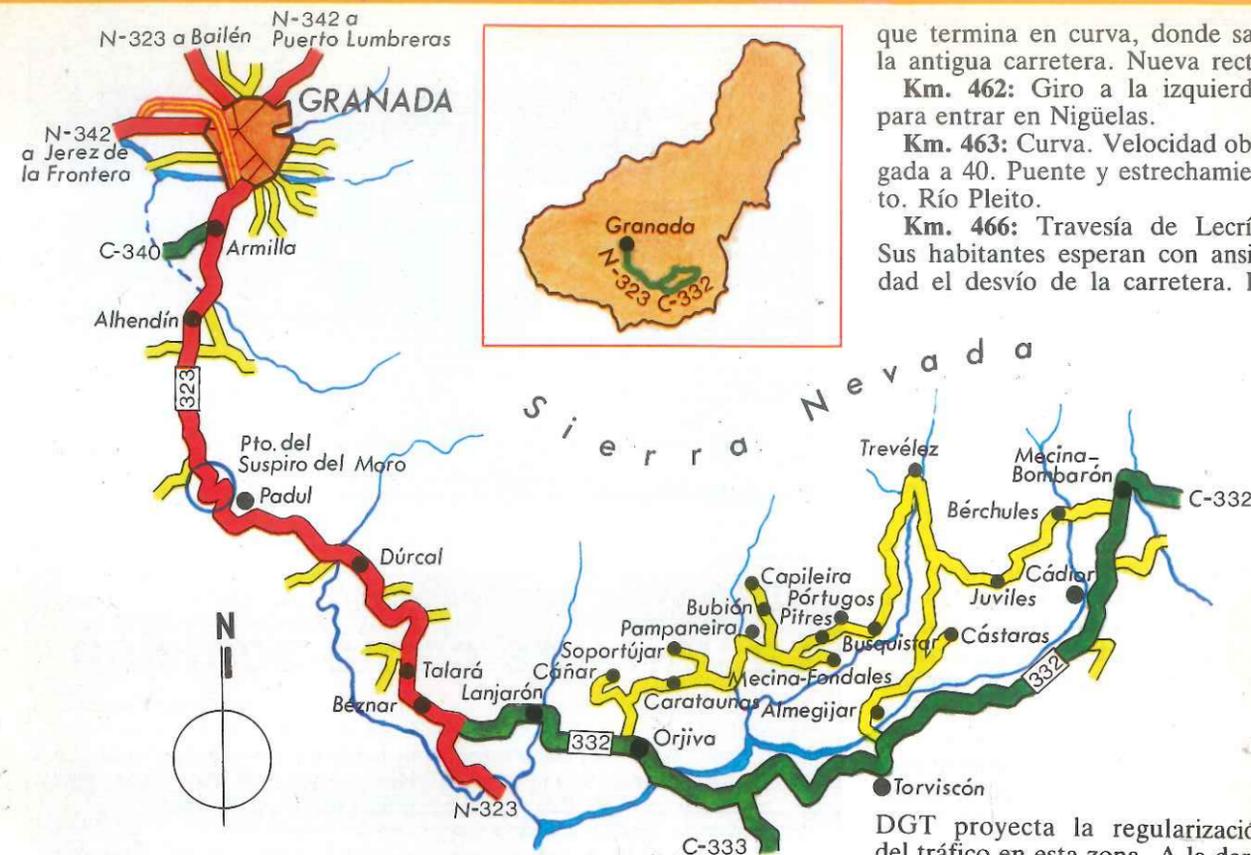
*También en Lecrín, este «Ceda el paso» en un estrechamiento suele ser causa de atascos.*



*Aunque está bien señalizado, el acceso a El Puntal suele ser lugar propenso a los accidentes.*



*Lecrín. Sus habitantes esperan con ansiedad el desvío de la carretera.*



*Pasado Bézna, dejamos la N-323 para tomar, a la izquierda, la C-333, que conduce a Las Alpujarras.*

derecha. Bien señalizado, aunque es lugar donde se producen accidentes.

**Km. 450,300:** Entrada al Padul, ciudad donde se encuentra el castillo de los condes de Padul. Junto a Dúrcal, han sido las poblaciones que en 1982 inauguraron las travesías por las que se anulaba la circulación de la N-323 por el centro.

**Km. 452:** Doble carril de subida. Salida de la carretera antigua de Padul.

**Km. 455:** Giro a la izquierda para entrar en «Las Canteras». Recata de dos kilómetros que nos sitúa en el puesto de la Cruz Roja, en Marchena. Entrada a Dúrcal.

**Km. 458:** Puente sobre el río Dúrcal. Gran visibilidad. Recta

que termina en curva, donde sale la antigua carretera. Nueva recta.

**Km. 462:** Giro a la izquierda, para entrar en Nigüelas.

**Km. 463:** Curva. Velocidad obligada a 40. Puente y estrechamiento. Río Pleito.

**Km. 466:** Travesía de Lecrín. Sus habitantes esperan con ansiedad el desvío de la carretera. La

DGT proyecta la regularización del tráfico en esta zona. A la derecha, en la bajada, Venta de Natalio. En esta comarca habitaron y murieron Muley Hacén y su esposa Zoraya.

**Km. 466,500:** Doble curva dentro de la población y estrechamiento. «Ceda el paso» a los que van dirección Motril.

**Km. 467:** Puente, curva y bajada de Lecrín. Recta con prohibición de adelantamiento. Termina con tres curvas cerradas, una de ellas muy pronunciada.

**Km. 469:** Termina la última de las curvas y recta de bajada.

**Km. 469,400:** Travesía de Bézna. Es otra de las poblaciones que espera el desvío de la carretera, junto a Armilla y Lecrín. Las otras, Padul, Dúrcal y Vélez Benaudalla, ya fueron acometidas. Ciudad importante en la rebelión de los moriscos. Suenan los nombres de Juan de Austria y marqués de Mondéjar y Fernando Muley.

**Km. 470:** Puente estrecho. Caben dos vehículos, por lo que no hay que efectuar «ceda el paso» obligado.

**Km. 471,100:** Cuatro curvas en pendiente nos transportan a la entrada de la Presa de Bézna, a la derecha. Los que vienen de Motril tienen señalización en la calzada, con «Stop».

**Km. 471,800:** Curvas pronunciadas a derecha e izquierda.

**Km. 472,200:** Puente estrecho de cien metros. A su término, la ermita de la Virgen de las Angustias.

**Km. 473:** Venta de las Angustias. Aquí está el desvío para Lanjarón, comienzo de la Ruta de Las Alpujarras. Se deja la nacional 323, que finaliza en Motril, y se circula por la comarcal 333.

### Comarcal 333

**Km. 1:** Anuncio de Lanjarón. Rutas Turísticas. La carretera es estrecha, aunque con buen firme. Existen numerosos puentes estrechos a lo largo del recorrido que cubren zonas de deshielos de la Sierra. A la derecha, panorámica de Lújar. Hay señales preventivas.

**Km. 5,400:** Entrada a Lanjarón con carteles anunciadores de la Diputación sobre la pavimentación de la travesía. Hay un desdoblamiento que engaña, puesto que sólo es para entrar. Luego continúa la carretera por medio de la población, con coches aparcados pese a que en las aceras está indicada, por medio de señales en el suelo, su prohibición. Ciudad-balneario, famosa por sus aguas medicinales.

**Km. 8:** Salida de Lanjarón. Río y carretera recién asfaltada. Su piso es muy bueno, aunque no tiene señalizaciones.

**Km. 9,100:** Desprendimientos. El firme es de tierra durante metros. Luego comienza de nuevo el asfalto.

**Km. 10:** Curvas y carretera estrecha. Poca visibilidad.

**Km. 10,900:** A la derecha, entrada a Orgiva, población que se visita al regreso, ya que para adentrarse en La Alpujarra Alta hay que desviarse a la izquierda y tomar la comarcal 421. Esta es la ruta que realizó TRAFICO.

### Local 421

Con la panorámica de Orgiva a la derecha, continuamos la carretera, con curvas, buen asfalto y quitamiedos. Es zona donde practican las autoescuelas de Orgiva y Lanjarón. Existe dificultad al cruzarse con los autobuses de línea, por la estrechez del camino. A la entrada de la ruta nos encontra-



Travesía de Armilla. Un punto negro en plenas obras de mejora.

### Armilla, Capileira y Trevélez

## La variante como solución

Desde Granada a Motril, en la nacional 323, tres pueblos esperan la variante. Pero el más conflictivo es Armilla, a cinco kilómetros de la capital, y cuyo tráfico rodado desde la costa desemboca en el Camino de Ronda. Pues bien, en ese tramo, las colas, en fechas clave para ir o venir, como es verano, o vacaciones de Navidad y Semana Santa, son interminables. Basta decir que para recorrer ese breve trayecto se ha tardado hasta hora y media o dos horas.

Con su alcalde, Francisco José Rodríguez Ríos, hemos conversado acerca de este problema que su Ayuntamiento gustaría solucionar.

—Aquí se ha hecho poco, esta es la verdad. Ahora estamos intentando paliar la situación. Las obras que se están haciendo para regular el tráfico deben darnos el fruto apetecido, aunque la verdad es que lo esperado es la ansiada variante.

—¿Hay proyectos?  
—Sí, ya de hecho se están haciendo expropiaciones. Iría desde el ki-

lómetro 435, aproximadamente, hasta el 444, con lo que el paso por la población quedaría anulado. La idea es que esté terminado para dentro de un par de años.

—¿Y mientras?  
—La coordinación automática de los semáforos que tenemos, con las más avanzadas técnicas. Aparte, unas glorietas que impiden el giro de la carretera, evitando así formar colas innecesarias. Además, hemos adquirido el edificio de la antigua Casa Consistorial, que está en plena carretera, en un estrechamiento, para demolerlo, cosa que hemos realizado, y dejar anchura a este tramo de la nacional 323.

Aparte Armilla, en este trozo desde los kilómetros 435 hasta el 473, Lecrín y Bézna esperan igualmente la variante. Y mientras sí o no, al menos los habitantes de Lecrín desean que a la mayor brevedad se acometa la regularización del kilómetro 466,500, cuya estrechez provoca atascos de importancia.

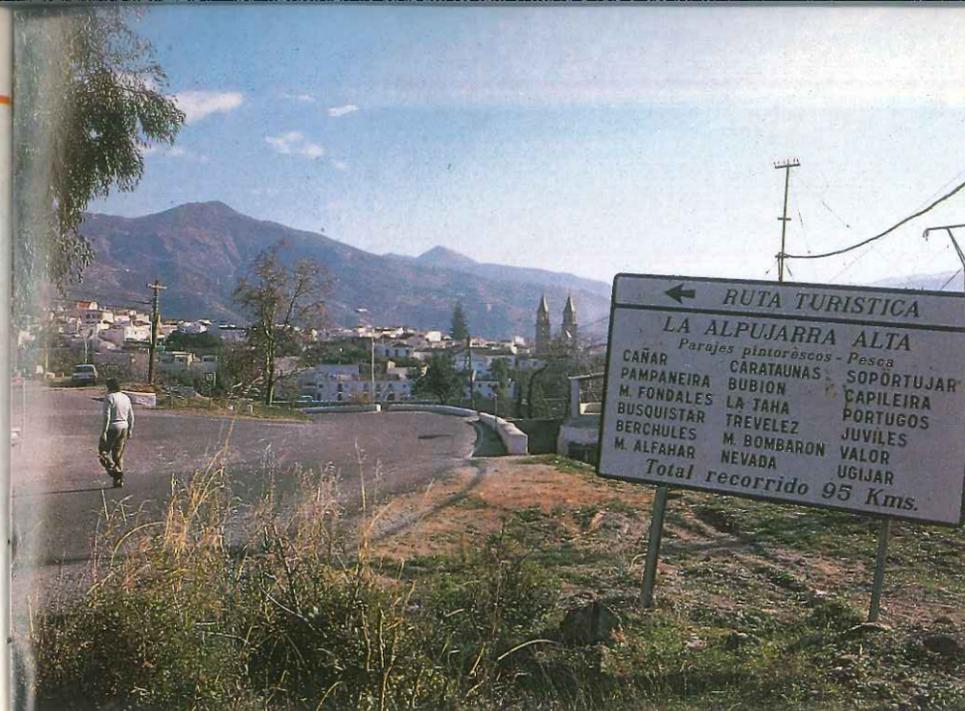
### CAPILEIRA Y TREVELEZ PIDEN MEJORAS

Capileira y Trevélez, los dos pueblos más altos de España, piden mejoras en sus carreteras. Son muchas las curvas que hay «y esto impide que vengan más turistas», es la queja general. Francisco López, teniente de alcalde del Ayuntamiento de Capileira, nos decía:

—El ensanche es una necesidad imperiosa. Y además debería haber más señalizaciones en la nacional 323, cuando se viene de Almería o Málaga. Por supuesto que no olvidamos los quitamiedos en las zonas donde, por su humedad, existe hielo casi todo el día. Esto lo hemos pedido ya que el Ayuntamiento no puede acometerlo. Nos han asfaltado mil quinientos metros hacia el Veleta y ya ha sido un éxito.

Por su parte, Joaquín González Álvarez, alcalde de Trevélez, el pueblo más alto de España, a los pies del Mulhacén, nos comentaba:

—Hace falta realizar los estudios necesarios y ver la forma de quitar algunas curvas. La verdad es que son muchas y esto asusta al turista, aunque aquí no nos podemos quejar, ya que son muchos los que vienen, casi cinco mil alemanes anualmente.



En las cercanías de Orgiva, el visitante comienza el recorrido por la Alpujarra Alta.



A pesar de la prohibición, los coches suelen aparcar en plena travesía de Lanjarón, la ciudad-balneario.

mos carteles anunciadores con los diferentes puntos de llegada y sus kilometrajes. Existe uno indicando precaución por los temporales.

**Km. 5:** Puente muy estrecho. A lo largo del trayecto hay innumerables como éste, por ser zona de deshielos de Sierra Nevada. Pocas rectas y las que existen no tienen más de cien metros.

**Km. 6,100:** Anuncio de peligro. Puente Río Chico, que termina con una curva muy cerrada, estrecha y sin visibilidad. Comienza el ascenso pronunciado.

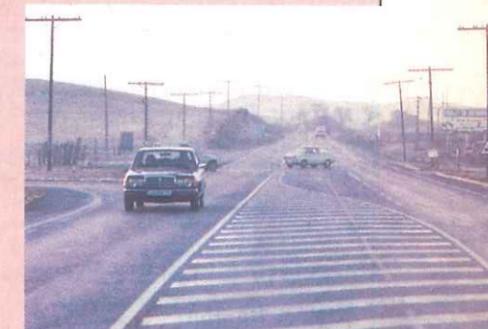
**Km. 7:** Desvío a Carataunas.

Antes, a la izquierda, entrada a Cañar y posterior entrada a Sopótujar.

**Km. 11:** Comienza el Barranco de Poqueira. Por primera vez se ve la nieve «a un paso...». La carretera bordea el barranco y hay algunas rectas, siendo buena la visibilidad de la zona. Se divisan en forma escalonada Pampaneira, Bubiñ y Capileira, cerrando las vistas la nevada cumbre del Veleta.

**Km. 12:** Precaución. Obras de limpieza en los bordes de la carretera.

## ACCIDENTES EN 1985



El cruce Malá-Otura, en la N-323, otro punto negro en los últimos años.

### GRANADA-TREVELEZ

Total general de la nacional 323 y local 421, desde 1981 hasta 1985:

- Número de accidentes: 423.
- Lesividad:
  - Muertos, 28.
  - Graves, 163.
  - Leves, 329.
- Han sido «puntos negros» durante varios años, los kilómetros 436,500, 436,900 y 437,200, de la travesía de Armilla.

### CARRETERA NACIONAL 323

Kms. 435 a 473  
Años 1981-85

- Accidentes: 404.
- Lesividad:
  - Muertos, 25.
  - Heridos graves, 146.
  - Heridos leves, 308.
- Han sido «puntos negros» los kilómetros 434,500, 435,000 y 435,100 (Colonia San Sebastián); 436,900 y 437,200 (travesía Armilla); 444,100 (cruce con Otura) y 457,800 (cruce a Dúrcal).

Año 1985

- Accidentes: 99.
- Lesividad:
  - Muertos, 3.
  - Heridos graves, 29.
  - Heridos leves, 78.
- Fueron «puntos negros» los kilómetros 436,500, 436,900 y 437,200 de la travesía Armilla; 439,900, 442,300 y 457,800 (cruce entrada a Dúrcal).

### CARRETERA LOCAL 421 (de comarcal 333 a cruce con 332)

Desde 1981 hubo 19 accidentes con tres muertos, 17 graves y 21 leves. De ellos en 1985 tres accidentes sin ningún muerto, y todos en sentido Trevélez-Granada.

**Km. 14,100:** Tras cruzar el río Poqueira, central eléctrica.

**Km. 15:** Pampaneira. Importante iglesia del siglo XVI, con retablos y artesonados característicos.

**Km. 16:** Señalización para el desvío a Pitres y Trevélez. La revista TRAFICO siguió hasta Capileira, por Bubión. Luego regresó hasta este punto para recorrer el camino hasta Trevélez, final del trayecto.

### Carretera Capileira-Veleta

**Km. 3: Bubión.**

**Km. 5: Capileira.** Ciudad más importante de La Alpujarra Alta. Domina el Barranco de Poqueira desde su mirador «El Perchel», donde el periodista Gómez Montero tiene unos versos dedicados a este pueblo. Continuando por esta carretera, a partir de Capileira, sin asfaltar, se llega hasta el Veleta. Pero el recorrido sólo se puede efectuar en julio-agosto, por la imposibilidad de circular, ya que el piso está helado. Desde Capileira se regresa al cruce de Pampaneira, en el kilómetro 16.

### De nuevo la local 421

**Km. 17:** Puente Barranco de La Sangre. Carretera estrecha, con buen firme pero sin señalizar en el asfalto.

**Km. 20:** Pitres.

**Km. 22,200:** Pórtugos.

**Km. 24:** Busquístar.

**Km. 27:** Barranco del Tesoro. Puente estrecho. Visibilidad.

**Km. 27,300:** Curva muy cerrada. Barranco Los Llanos.

**Km. 28,200:** Puente Barranco Los Alisos.

**Km. 31:** Trozo en mal estado. Hay que recorrer unos cincuenta metros de tierra. Puente Barranco La Bina.

**Km. 33:** Trevélez. Anuncio de entrada en travesía.

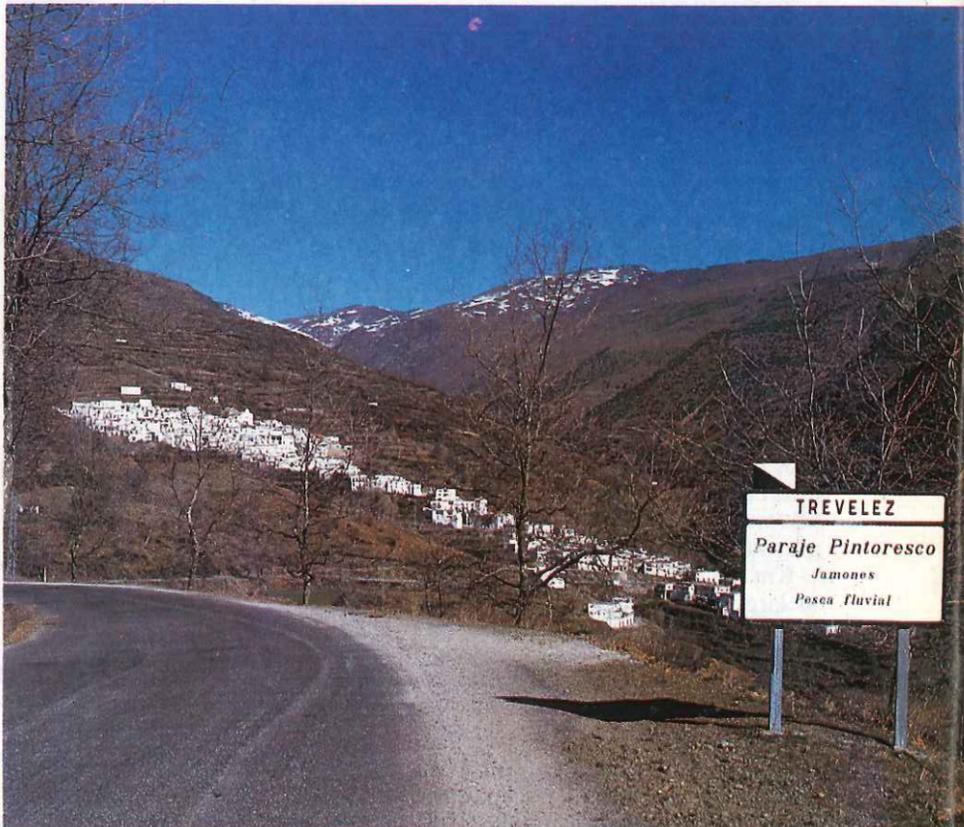
A continuación se pasan los pueblos de Juviles, Bérchules, Mecina Bombarón, Yegen, Válor, Ugíjar, Yátor, Cadiar, Torvizcón y se penetra en Orgiva para regresar a Lanjarón. Esta es la ruta de la Alpujarra Alta, aunque TRAFICO llegó hasta Trevélez, por ser el pueblo más alto de la Península.

**Nono HIDALGO**

**Fotos: Pepe RUBIO**  
(Enviados especiales)



Barranco de Poqueira. Una carretera difícil. Al fondo, la nevada cumbre del Veleta.



Panorámica de Trevélez. Belleza, jamones y pesca fluvial en el pueblo más alto de España.

## Jamón, aguas, moros y cristianos

En lo gastronómico, lo mejor de La Alpujarra es el jamón serrano, curado en la nieve, y el vino «costa», de finísimo bouquet. La producción de este vino hace que pueda ser exportado a otras zonas del país. También la curación de los jamones en pueblos como Capileira y Trevélez permite que desde estos puntos salga a diferentes regiones e incluso al extranjero.

Aparte el jamón, hay otras es-

pecialidades. Como entrantes se pueden recomendar las sopas de ajo con jamón, eso sí; el puchero a la gitanilla, el potaje de castañas secas, patatas a lo pobre (fritas lentamente con pimientos, chorizo y huevos) y el gazpacho. A continuación pueden ir las habas tiernas (con jamón, naturalmente), choto a lo cortijero, perdiz en escabeche y gachas pimentonas o migas de harina. Y a la hora del postre, soplillos de al-

mendra, calabaza en almíbar, roscos de anís, borrachitos y bizcochada.

### Fiestas populares y folklore

Las fiestas más típicas de la comarca son las de Moros y Cristianos, donde se conmemoran las hazañas de la lucha contra moros y turcos. Parece demostrado que en su forma actual reviven un hecho bélico verídico: el desembarco de los turcos en Adra en 1620, ocupando villa y castillo, para ser derrotados por las milicias concejiles de La Alpujarra, que llegaron al día siguiente. En torno a esta victoria se han conservado varias versiones adecuadas a cada pueblo pero con el mismo esquema: llegan los turcos, retan a los cristianos y les vencen. Al día siguiente se reanuda la función, correspondiendo la victoria al ejército cristiano, repitiéndose las escaramuzas en los mismos parajes donde los moriscos lucharon contra los tercios imperiales.

Existen otras fiestas como Romerías, Diablillos, Rondallas y Roscos.

Por lo que respecta al folklore hay que señalar entre los bailes comunes los «robaos», «mudanzas» y el casi olvidado la «reja». También los «poemas» de Navidad, «malagueñas», «ánimas» y el «trovo».

### Artesanía

En varias localidades siguen existiendo telares manuales que confeccionan mantas, alfombras y otras prendas. La artesanía tradicional muestra sus labores en esparto, mimbre y caña en las calles de Lanjarón, ciudad de los balnearios, donde en verano es casi imposible encontrar posada. Aquí está la fábrica de «Aguas de Lanjarón», empresa nacional, orgullo de los granadinos. Pues bien, los nuevos artesanos instalados en la comarca trabajan con casi todo tipo de materiales inspirados en motivos andaluces. Compra de objetos de barro, cerámica vidriada, espejos, cuero, tapices, alfombras y madera pueden hacerse en Pampaneira, Orgiva y otros rincones.



El jamón serrano, manjar por excelencia de esta comarca granadina.

## LA ALPUJARRA BAJA

Hemos recorrido La Alpujarra Alta partiendo desde Granada, y sus datos, así como los pormenores de cada kilómetro, los hemos ofrecido a lo largo del reportaje. Pero no queremos dejar de hacer mención a La Alpujarra Baja, entre la Sierra de la Contraviesa y la costa, con el mar intentando «tragarse» el monte. En las lomas medias y en los valles altos proliferan los almendros y los viñedos, de cuyas uvas se saca el mosto de reconocida fama de Albondón, Albuñol, Sorvilán, La Contraviesa... Abajo, en las ramblas secas, en las hoyas del litoral, el clima es templado, y sus vegas producen frutos todo el año. Es la tierra del invernadero, del enarenado...

La capitalidad es Albuñol, con seis mil habitantes en su municipio, repartidos entre la capitalidad y el puerto: La Rábita, tantas veces azotada por las aguas o los vientos. Albondón, arriba, es como la corona de Albuñol, con dos mil almas, que basan su riqueza en la comercialización de los vinos, y que está arropado por pueblos cercanos como son Torvizcón y Almengijar. Tres municipios más se asoman al mar. Son Polopos, Rubite y Sorvilán, que con sus anejos, La Mamola, Melicena y Castillo de Baños, conjugan la altura de La Contraviesa con las calillas marineras.

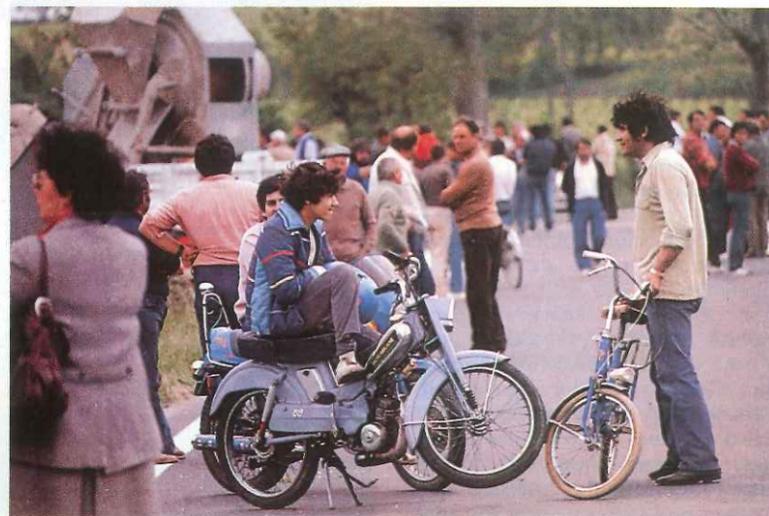
INFORMATIVO  
VILLA DE  
**Madrid**



## EL PERIODICO DE LOS QUE VIVEN EN MADRID

INFORMATIVO QUINCENAL EDITADO POR EL AYUNTAMIENTO DE MADRID

**Un Real Decreto obligará igualmente a obtener licencia de conducción y a matricularlos**



Los ciclomotores tienen una clientela muy especial en la juventud.

## LOS CICLOMOTORES, TAMBIEN CON CASCO



**S**IGUIENDO la línea de actuación y las recomendaciones hechas por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), de la que España forma parte, la Dirección General de Tráfico se ha planteado la adopción de medidas que afectan a la seguridad vial de los ciclomotoristas.

Estas medidas se traducirán, posiblemente dentro de este mismo año, en un Real Decreto por el que será obligatorio el uso del casco protector, así como la realización de un examen previo a la obtención del permiso o licencia para la conducción de estos vehículos, y la matriculación de los mismos.

El proyecto de Real Decreto, que en la actualidad estudia la DGT, contempla la modificación de la actual legislación en la materia, con el fin de introducir los máximos elementos de seguridad en el uso de los ciclomotores. Asimismo, aborda un control efectivo del parque que permita, en un futuro cercano, el estudio a escala nacional de las incidencias del ciclomotor en la circulación, su armónica integración en el tráfico en general, las zonas de mayor utilización de ciclomotores en nuestra geografía, la retirada de estos vehículos por alteración de sus características esenciales o por deficiencias ostensibles que su-

pongan un peligro para la circulación, etcétera.

Para lograr estos objetivos, se prevé que el Real Decreto que regule el uso de los ciclomotores contemple, entre otros, los siguientes aspectos:

— Obligatoriedad de ser inscritos en el Registro de Ciclomotores de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

— Necesidad de obtener la licencia de circulación y ostentar una placa de identificación.

— Obligatoriedad de obtener licencia de conducción, en la forma en que se determine por la DGT, para ser declarado apto para la conducción de este tipo de vehículos: examen teórico y práctico, aptitudes físicas, psicofísicas y psicológicas, y limitación de edad (entre los catorce y los sesenta y cinco años).

— Retirada de la licencia de conducción por infracción.

— Obligatoriedad de uso del casco

protector en zonas urbanas e interurbanas.

### 10.915 accidentes

La seguridad de los ciclomotoristas preocupa en toda Europa, a causa de tres razones: por el importante parque de este tipo de vehículos, por la accidentalidad a que se hallan sometidos, y porque esta accidentalidad afecta sensiblemente a las capas más jóvenes de la población. Por eso, entre las medidas adoptadas en Europa destaca el uso obligatorio del casco, que afecta ya a doce países del Viejo Continente.

Por lo que se refiere exclusivamente a España, donde existen un millón y medio de ciclomotores, las cifras de accidentalidad y mortalidad durante 1984 —los datos de 1985 todavía no están completos en estos momentos— hablan bien claramente de la necesidad de adoptar medidas de securización. En dicho año se produjeron en nuestro país 10.915 accidentes en los que hubo víctimas. El número de éstas se elevó a 9.745 conductores y 41 pasajeros —habrá que recordar que está prohibido viajar como pasajero en un ciclomotor—, de los que 330 resultaron muertos (289 conductores y 41 pasajeros). Per eso, los ciclomotores ocupan el segundo lugar en la lista de accidentes mortales, sólo por detrás de los turismos.

En la actualidad, la tasa de utilización del casco en nuestro país, por lo que a los ciclomotoristas respecta, es muy baja, al ser todavía de carácter voluntario. En 1984 no alcanzó al 5 por 100 (en carretera y zona urbana), mientras sólo en carretera no sobrepasó el 10 por 100. Por contra, en Francia, donde sí es obligatorio, la utilización en carretera se acerca al 80 por 100. A este respecto, hay que añadir que según datos estadísticos rigurosamente recogidos, la utilización del casco reduce a la mitad el riesgo de resultar muerto, disminuye sensiblemente la de resultar herido grave y aumenta la de quedar ileso.

¿Cómo acogerán la medida del uso del casco los ciclomotoristas españoles? Conviene recordar, en este sentido, que una encuesta llevada a cabo por la DGT en 1983, entre usuarios de ciclomotores, reflejó entre otros los siguientes datos:

— El 32,20 por 100 de los conductores usaban ya casco.

— Al 50 por 100 no le molestaría tener que usarlo.

— El 71,57 por 100 hubiese comprado el vehículo aunque fuese obligatorio el uso de dicho elemento protector.

El Decreto, que todavía hoy está en anteproyecto, contemplará también, lógicamente, determinados plazos para que los actuales conductores de ciclomotores se amolden a la nueva normativa.



# CONducir MEJOR

**E**n todas las intersecciones, sea cual fuere su forma y estén reguladas o no por algún tipo de señal o agente, existen tres fases completamente diferenciadas:

— De aproximación. Se inicia en el momento en que se divisa la intersección desde lejos, y se prolonga hasta la siguiente fase. Sirve para prepararse a franquear la intersección.

— De posición de entrada. Corresponde al momento en que el vehículo llega al punto de encuentro de la vía por la que circula y la transversal, o bien, a la línea de detención, continua o discontinua, donde ésta exista. Es un momento crucial para el franqueo de la intersección, pues en ella hay que tomar la decisión de detenerse o pasar, según las circunstancias.

— De franqueo. Se inicia nada más rebasar la posición de entrada y finaliza al entrar en la nueva vía, si se ha cambiado de dirección; o, cuando se termina de cruzar la intersección, en el caso de continuar al frente. Puede ser girando, a derecha o izquierda (cambio de dirección); o sin girar, cuando se continúa al frente sin variar la dirección.

En cualquier intersección es importante realizar todas las operaciones que a continuación van a detallarse sin omitir ninguna, manteniendo, además, el orden adecuado.

Para ello, es beneficioso la aplicación mental de unas reglas, denominadas de oro de la seguridad, y que son las siguientes:

• Observación, Retrovisor, Señal y Maniobra.

• Posición, Velocidad y Observación.

Su aplicación práctica consiste en recordar mentalmente cada paso de cada regla, incorporando a cada uno la acción correspondiente, de manera que se realice de forma sincronizada. Así, por ejemplo: cuando mentalmente se evoque «Observación», se valorará la situación del tráfico por delante. Cuando «Retrovisor», se valorará por detrás. Cuando «Señal», se utilizará el indicador de dirección correspondiente, etcétera.

Para su más fácil aplicación es

aconsejable identificarlas con la letra inicial de cada palabra; así por ejemplo: *O* (Observación), *R* (Retrovisor), *S* (Señal), etcétera. De esta manera se logrará sincronizar el paso con la acción en menor tiempo, de tal modo que tengamos el suficiente para llevar a cabo la realización de todos ellos.

Su aplicación práctica en la fase de aproximación comenzaría empleando las reglas de la forma siguiente:

1. *O* (Observación).—Se debe valorar el tráfico precedente. Asimismo, se comprobará si existe alguna señal o semáforo que regule el paso por la intersección. O si existen flechas direccionales de selección de carriles, etcétera. Es decir, todos aquellos indicios que ayuden a adoptar una posición adecuada en la calzada.

## APROXIMACION A

## INTERSECCIONES

2. *R* (Retrovisor).—Habrá que cerciorarse, a través de los espejos retrovisores que correspondan, que la situación por detrás permite ejecutar la maniobra de desplazamiento, si es necesaria.

En el caso en que no haya que variar la posición, se verificará la distancia de seguridad mantenida por los vehículos que circulan detrás, para que si se tiene que actuar de forma imprevista (semáforo en ámbar, detención súbita del vehículo precedente, etcétera), se haga de forma inmediata, por tener la seguridad de no ser alcanzado.

3. *S* (Señal).—Una vez comprobado que se puede ejecutar la maniobra (el desplazamiento previo o el cambio de dirección), es obligatorio advertirlo en todo caso a los demás conductores por medio del indicador de dirección que corresponda.

La señal, para que sea eficaz, debe realizarse con la suficiente antelación —pero no con tanta que pueda infundir a confusión por poder interpretar otros conductores mensajes distintos al indicado— y mantenerla durante el tiempo que se invierta en realizar el desplazamiento o cambio de dirección. Esta



actuación está regulada por el Código de la Circulación en el art. 149, IV.

Es de significar que nunca se debe alterar el orden de estos pasos, pues el hecho de señalar antes de comprobar determina un doble error; por un lado, el indicador de dirección no concede ninguna prioridad en la realización de la maniobra; por otro, puede, en el mejor de los casos, obligar a otros conductores a realizar maniobras evasivas innecesarias.

4. *M* (Maniobra).—La maniobra de desplazamiento cuando se produzca, previa al cambio de dirección, para seleccionar la posición adecuada al franqueo o cambio de dirección, deberá efectuarse de forma gradual, sin afectar a la trayectoria y velocidad de los vehículos que circulen por el carril al que haya que incorporarse.

5. *P* (Posición).—La posición viene dada por la maniobra anterior; es decir, si se ha producido desplazamiento ha sido para ganar la posición adecuada; si no se ha producido, es porque la posición era ya la correcta.

La posición para efectuar los cambios de dirección viene deter-

minada por los artículos 25, apartado C, y 96 del Código de la Circulación, que establecen que para cambiar de dirección al lado derecho los vehículos se aproximarán por el borde derecho de la calzada, y si la desviación es hacia el lado izquierdo, procurarán marchar por el centro de la calzada (interpretarse junto al eje longitudinal) cuando la circulación sea en los dos sentidos, o por el lado izquierdo, cuando sea en una sola dirección. Dicha desviación deberá iniciarse, en todo caso, con suficiente antelación.

Cuando el franqueo de la intersección se realice de frente, sin variar la dirección, se avanzará por el carril derecho, a no ser que, al existir más de dos carriles en el mismo sentido, haya que seleccionar el central o centrales para no ser retenidos por los que vayan a cambiar de dirección.

6. *V* (Velocidad).—Una vez obtenida la posición adecuada, se debe moderar la velocidad dinámica de marcha ajustándola a la de franqueo de la intersección, para, al mismo tiempo, captar todas las circunstancias que concurren (a mayor velocidad, menor poder de observación).

Asimismo, es aconsejable reducir a una relación de marcha corta en el caso de que la intersección no esté regulada semaforicamente (si lo está, dependerá de las circunstancias), para obtener una reserva de aceleración en el motor que posteriormente permita, de poder efectuarlo, un franqueo con decisión y rápido de la intersección.

El Código de la Circulación establece esta moderación de velocidad en varios de sus artículos; así, por ejemplo, en el 17,b); en el 95 y en el 110.

7. *O* (Observación).—Este es el último paso a realizar dentro de la fase de aproximación. Si se han aplicado correctamente las reglas, por haber actuado con anticipación, todavía faltarán algunos metros para alcanzar la posición de entrada, lo que permitirá al conductor observar plenamente y valorar los últimos metros de la vía por la que circula y comprobar, de existir, si la señalización era la advertida en la primera observación.

Paralelamente, se iniciará un avance de información ponderando el tipo de intersección a la que se llega.

José Antonio GARCIA PRIETO

# Mini-TEST

1 En la fase de aproximación a una intersección, si usted tiene que cambiar de carril para seleccionar una posición adecuada, ¿qué hará en primer lugar?  
a) Señalizar la maniobra que vaya a realizar.



b) Observar el tráfico para comprobar si se puede realizar la maniobra sin ser obstáculo a otros vehículos.

2 En una vía de sentido único de circulación, al aproximarse a una intersección, si usted desea desviarse a la izquierda, ¿dónde se colocará?

a) En el centro de la calzada.  
b) No importa el lugar, al circular por vía de sentido único.  
c) En el lado izquierdo de la calzada.

3 Por regla general, ¿debe moderar la velocidad de su vehículo al aproximarse a una intersección?

a) No. Sólo reduciré la velocidad al franquearla.  
b) Sí. Es además una obligación impuesta por el Código.



c) Sólo reduciré la velocidad si en la intersección voy a realizar un cambio de dirección, pero no si voy a continuar de frente.

4 En una vía de doble sentido de circulación, si usted desea cambiar de dirección a la izquierda en la próxima intersección, ¿dónde debe colocarse?

a) A la izquierda de la calzada.  
b) Procurará hacerlo por el centro de la calzada; es decir, junto al eje longitudinal de la misma, sin rebasarlo.  
c) En las vías de doble sentido de circulación sólo podrá hacer desviaciones a la derecha.

5 Cuando usted se aproxime a una intersección y deba cambiar de carril para seleccionar una posición adecuada, esta maniobra de desplazamiento deberá hacerla...

a) gradualmente, sin afectar a la trayectoria y velocidad de los otros vehículos.  
b) rápidamente, para no ser obstáculo a la circulación.



6 Señale el orden adecuado en que se ha de llevar a efecto, en la aproximación a una intersección, una de las denominadas «reglas de oro» de la seguridad.

a) Observación, señal, maniobra.

b) Señal, observación, maniobra.  
c) Señal, maniobra, observación.



## SOLUCION

1, b; 2, c; 3, b; 4, b; 5, a; 6, a

# A PRIMEROS AUXILIOS

El «shock» es una reacción natural del organismo ante el traumatismo, en la cual la cantidad de sangre que llega a las células es insuficiente o inadecuada para que puedan realizar su función normal. Se trata, por tanto, de una situación peligrosa que requiere urgente actuación, aunque bien es verdad que sus síntomas pueden pasar fácilmente inadvertidos.

En una persona lesionada, la aparición del estado de «shock» puede acelerarse debido a heridas graves, dolor intenso, hemorragia abundante o por simple temor a las consecuencias del tratamiento. Se requiere, pues, una acción inmediata para impedir que las condiciones empeoren. Pero, a pesar de que se actúe rápidamente y aun en presencia de personal sanitario profesional, este estado depresivo puede resultar irreversible.

tan pronto como sea posible. Mientras ésta llega, habrá que tomar las siguientes medidas:

- 1 Compruebe que el accidentado respira suficiente y regularmente.
- 2 Controle las hemorragias importantes.
- 3 Asegúrese de que el accidentado en «shock» o el que potencialmente pueda sufrirlo se encuentre

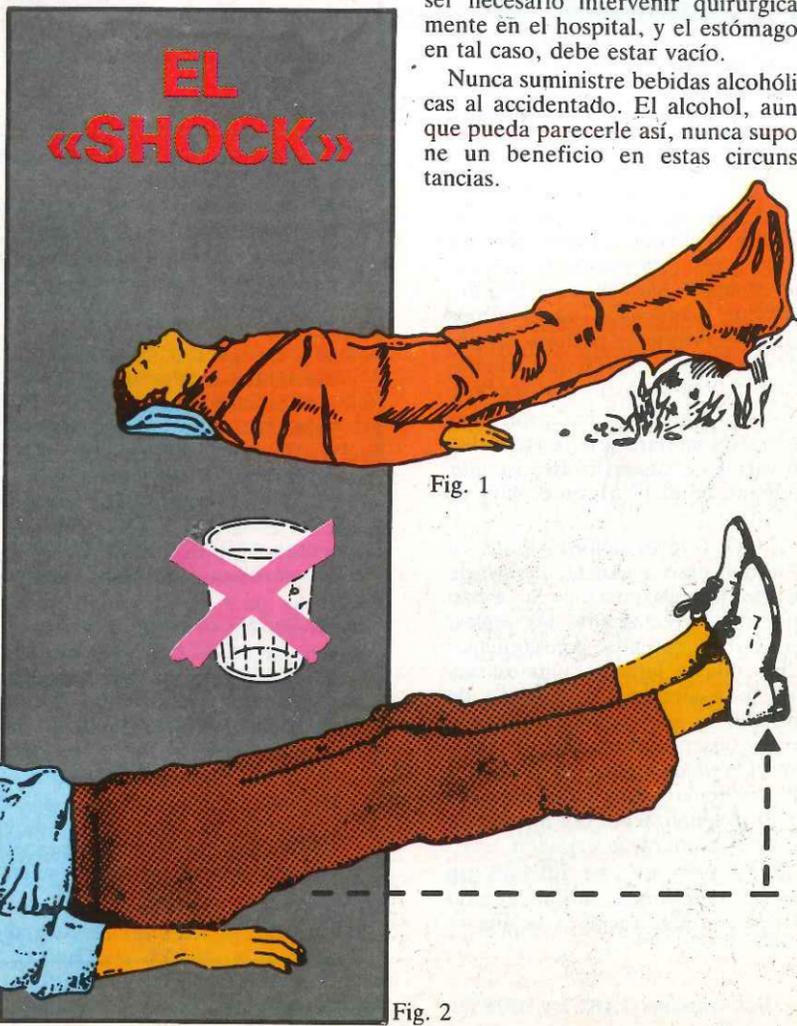
## Cómo reconocer el «shock»

Un aspecto esencialmente peligroso del «shock» lo constituye el hecho de que sus síntomas, como hemos dicho, pasan fácilmente inadvertidos a pesar de tratarse de un estado que pone en peligro la vida. Los signos de «shock» son menos dramáticos y claros que los que corresponden a las lesiones externas graves.

Debe sospecharse la existencia de un «shock» en todos los accidentes en los que el sujeto, víctima de los mismos, aparece pálido, frío y con un sudor viscoso. Por otra parte, aquellos que han sufrido una pérdida considerable de sangre precisan de cuidados especiales. Asimismo, es prudente convencerse de que todos aquellos que están envueltos en un accidente grave sufren algún grado de «shock».

## La forma de actuar

Los casos graves de «shock» deben recibir atención médica profesional



quieto, en reposo. Procure que no se quede nunca solo y que haya alguien que le hable y le aliente.

4 Manténgalo acostado y con los miembros inferiores elevados. Esto es muy importante, porque así se logra que llegue mayor cantidad de sangre al cerebro y al corazón (fig. 1).

5 Si el accidentado se halla expuesto al frío y la humedad, deberá envolverlo con una sábana protectora para mantener la temperatura de su cuerpo. Evite el sobrecalentamiento (fig. 2).

El lesionado grave deberá recibir solamente sorbos de agua. Si le administra grandes cantidades, la presión arterial puede subir y empezar a sangrar de nuevo. También puede ser necesario intervenir quirúrgicamente en el hospital, y el estómago, en tal caso, debe estar vacío.

Nunca suministre bebidas alcohólicas al accidentado. El alcohol, aunque pueda parecerle así, nunca supone un beneficio en estas circunstancias.

# DE NORTE A SUR

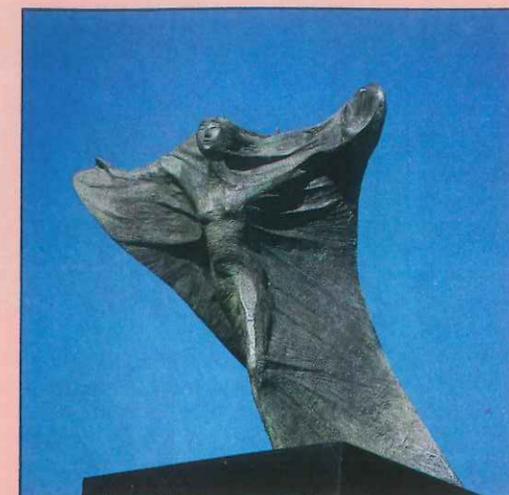
Coordina: José Ignacio RODRIGUEZ

## La burocracia en casa 742 98 98

Desde su casa, con una simple llamada telefónica, para evitar el enojoso «vuelva usted mañana», los usuarios podrán saber cuantos documentos y gestiones son necesarios para renovar el permiso de conducir, matricular un vehículo o tramitar una denuncia, por ejemplo.

Para ello, la Dirección General de Tráfico ha habilitado una Oficina de Información de Trámites Administrativos que, de 9 a 14 horas, solucionará cualquier duda desde el teléfono 742 98 98 (con el prefijo 91 para las llamadas de fuera de Madrid).

Destacar, por último, que el mencionado teléfono no tiene nada que ver con el (91) 742 12 13, que la DGT pone a disposición de los conductores, las veinticuatro horas del día, para informarles del estado de los itinerarios y ofrecerles auxilio mecánico y sanitario.



## Concedidos los premios de la DGT

La Dirección General de Tráfico hará entrega, en el transcurso de este mes, de los premios anuales que otorga a

distintas personas y entidades en reconocimiento a su labor en el apoyo a una mayor seguridad vial. Los premios de este año han correspondido a:

Empresas: Telefónica, Enasa y Caja de Ahorros de Madrid.

Prensa: diario «Sur» (Málaga) y «El Correo Español-El Pueblo Vasco» (Bilbao).

Radio: a la Radiodifusión Española en general.

Título personal: Jesús del Pozo (casa discográfica RCA).

Personajes: Miguel Muñoz (seleccionador de fútbol) y Forges (humorista).

Instituciones: Ayuntamiento de Salamanca, cuyo alcalde es Jesús Málaga, y Junta Directiva de la Asociación de Autoescuelas de Madrid, cuyo presidente es Daniel Victoria.

## «También se cantará sobre los peatones sombríos»



La Dirección General de Tráfico y Video Spot, han producido un «corto» dirigido por José María González Sinde, con un guión hecho por él mismo y por Tino Calabuig en el que presentan una historia de «gags» cómicos alrededor del tema del tráfico.

En un cruce de semáforos chocan varios vehículos. Entre los personajes hay un hombre que «vive» en la calle, con su carrito cargado de cachibaches. Se forman corrillos y cada uno opina. «Que si ha sido una explosión de gas...», etcétera. Se desatan las situaciones divertidas en un ambiente urbano. Los principales personajes los encarnan Vicente Parra, Emilio Gutiérrez Caba, Olvido Lorente, etcétera.

El film se exhibirá próximamente en las salas comerciales de cine.

## Ojo con las transferencias

El paso de un vehículo de un propietario a otro es un problema simple de mercado y de habilidad. Otra cosa es que el coche esté cargado de multas o incluso con embargos pendientes; entonces, conviene estar al tanto. Ni una causa ni la otra impiden la venta o compra del coche, en contra de lo que algunos creen y otros pueden tratar de explotar. Si conviene que se tenga en cuenta que los embargos pasan con el coche, es decir, que un coche embargado siempre lo estará aunque cambie de dueño a menos que se cancelen las deudas. Ojo por tanto. En caso de duda, pida información en su Jefatura Provincial de Tráfico.

## No sea elefante

Con el lema «No lleven elefantes en el asiento trasero», las autoridades suecas han realizado una campaña persuasora de utilización del cinturón de seguridad en los asientos traseros del automóvil.

El llamativo «slogan» se basa en el hecho de que un niño que pesa 20 kilos tiene un peso de choque equivalente a 1.000 kilos a una velocidad de 50 kilómetros por hora y el de un adulto de 75 kilos se eleva, al chocar a la misma velocidad, a 3.000 kilos.

La campaña va a ser previsiblemente coronada a mediados de julio con la aprobación en el Parlamento de una proposición que implantará la obligatoriedad del uso del cinturón en los asientos traseros.

La instalación de estos elementos de protección en la parte posterior, que ya era obligatoria por ley, solamente es utilizada por el 8 por 100 de los adultos y el 15 por 100 de los niños, según un estudio de la Organización de Seguridad en las Carreteras.

Las mismas estadísticas indican que el 60 por 100 de los niños y el 15 por 100 de los adultos que mueren en accidentes cada año en Suecia salvarían su vida si estuvieran sujetos con el cinturón.



José RUBIO

## Estaciones de gas para automóviles

Zaragoza y Madrid van a ser las primeras ciudades que van a contar próximamente con estaciones de servicio exclusivo de combustible GLP (gas licuado de petróleo) para automóviles, y se prevé llegar a las 25 estaciones en toda España.

Los potenciales usuarios de este tipo de combustible serían los taxistas y los autobuses urbanos, uno de los cuales ha sido inaugurado oficialmente este mes por el Ayuntamiento de Barcelona.

Con la nueva situación de las estaciones de servicio, la empre-

sa Butano espera que el consumo de GLP aumente considerablemente, ya que según ha manifestado a TRAFICO, se van a conseguir una serie de ventajas, fundamentalmente económicas y de tipo ambiental.

Por otro lado, la adaptación del ciclo de funcionamiento de los motores y la instalación de una válvula en el tapón del depósito (el llenado de combustible es prácticamente igual que para cargar gasolina) son, según nos han indicado las mismas fuentes, relativamente baratos.

## Una mona tras el accidente

Louis, ciudadano americano, tras un accidente de tráfico que le dejó parálítico, solicitó los servicios de una «prima» suya: Susu, mona capuchina, por más señas, para resolver su vida.

Susu, de nueve años, ayuda a Louis desde hace cuatro a solventar todo tipo de problemillas domésticas. No en vano es uno de los siete simios entrenados hasta ahora por el Einstein College de Medicina de Nueva York para cumplir estas tareas.

La verdad es que la jovencita es poco exigente y sus reivindicaciones laborales se limitan a solicitar, además de una vivienda digna, un poco de cariño y, no faltaría más, un columpio.

## Nuevo acceso al Cadí

El túnel del Cadí ha complementado recientemente su acceso en la entrada Norte con una nueva carretera entre Alp y la nacional 152, con lo que los automovilistas que circulan por la carretera de Ribes a Puigcerdá pueden llegar directamente al túnel evitando un rodeo peligroso.

Con esta obra, en la que se han invertido 440 millones de pesetas, la concesión del túnel del Cadí comprende 29 kilómetros: 5 de túnel, 7 de accesos Sur y 17 de acceso Norte.

Para optimizar el rendimiento del túnel del Cadí, la mayor obra pública realizada en Cataluña en los últimos tiempos, es necesario completar la red de acceso, consistente en los tramos del eje del Llobregat (Navars-Berga y Figols-Guardiola) y del eje Pirenaico (Bellver-Seo de Urgel), lo que no sucederá hasta 1987.

Al mismo tiempo, se está a la espera de que el Gobierno francés autorice la construcción de una obra similar en el Pirineo francés que permita establecer la ruta Barcelona-Toulouse-París.



La carretera Alp - N-152 se ha construido en poco más de un año y forma parte de la concesión del túnel del Cadí.

## Gente estupenda

A veces, descubrir un comportamiento ejemplar significa pasar previamente por una tragedia.

La furgoneta, repleta de monjas adoratrices, rodaba por la N-620, desde Salamanca a Valladolid. Sin motivo aparente —¿distracción?— sobrevino el accidente. Dos muertas y siete heridas, dos de las cuales fallecieron posteriormente.

Los vecinos de Parada de Rubiales se volcaron para ayudar. Ramiro Borrego fue el primero en acudir y dar aviso a Tráfico a través de un poste SOS. Tomás Armenteros, con su tractor, levantó la furgoneta para poder sacar a las víctimas. Francisca González, Isabel del Brío y Celestina Armenteros, se distinguieron especialmente dentro del comportamiento colectivo.

El jefe provincial de Tráfico de Salamanca ha escrito al alcalde de Parada de Rubiales para que traslade su agradecimiento a todos los vecinos, y a la DGT, solicitando un premio por el comportamiento cívico ejemplar.



## Semáforos por ordenador en Lérida

La información global del control de los semáforos de Lérida es un proyecto de la Dirección General de Tráfico que servirá como experiencia piloto en ciudades de tipo medio y que espera, para su ejecución, la firma de un convenio con el Ayuntamiento leridano.

La ejecución del proyecto, valorado en 300 millones de pesetas, comprenderá la instalación de 30 kilómetros de cable y la apertura de 17 kilómetros de zanjas y permitirá regular automáticamente la circulación, según las necesidades de cada momento, mediante unos sensores que enviarán información a un ordenador central.

No obstante, los técnicos podrán introducir variaciones en casos especiales o en situaciones de emergencia.

## Delegación de Tráfico en Alcañiz

Alcañiz cuenta, desde fecha reciente, con un servicio desplazado de la Jefatura Provincial de Tráfico de Teruel, con el fin de gestionar cualquier asunto relacionado con las materias de su competencia.

En algunos casos se ha establecido un sistema de autorizaciones provisionales válidas hasta tanto los interesados reciban por correo el trámite resuelto.

La delegación, instalada en el Ayuntamiento, viene prestando sus servicios dos lunes al mes, que coinciden con la celebración de exámenes para el permiso de conducir, y la ampliación de esta actividad estará en función del grado de aceptación en el Bajo Aragón, afectado por unas comunicaciones deficientes.

## Coches enfermos

De un total de 109.400 vehículos que participaron en la campaña de la DGT «Mantenimiento del vehículo 1985», el 42,71 por 100 de los mismos presentaron defectos en algunos de los sistemas de luces, ruedas, frenos, dirección o suspensión.

Según estos datos, ya definitivos, el 22,60 por 100 de los vehículos con una antigüedad inferior a tres años presentaban defectos. De tres a cinco años, el 38,41 por 100. De seis a nueve años el 48,23 por 100. De diez a catorce años, el 54,33 por 100 y, finalmente, con más de catorce años, el 55,34 por 100.

Si se extrapolan estos resultados, teniendo en cuenta que cada vehículo puede tener de cero a cinco defectos en sus sistemas fundamentales, el número de defectos, según los períodos de años citados serían, respectivamente, del 29,59, 56,94, 80,5, 100,64 y 111,40 por 100.

En cuanto al mayor número de fallos, según los sistemas, el primero es el de «luces» con 26.408 defectos, seguido del estado de las ruedas con 14.459 casos en mal estado.

## BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

Recorte y envíe este boletín a revista TRAFICO. C/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.

### A NUESTROS SUSCRIPTORES

Rogamos a nuestros suscriptores se abstengan de remitirnos boletines de renovación en tanto no hagamos indicaciones pertinentes en tal sentido. Seguirán recibiendo la revista con normalidad.

Asimismo, rogamos a todos cuantos habitan en poblaciones con código postal, lo hagan constar en sus datos. De no hacerlo, no podremos atender su petición de envío.

Don .....  
de profesión .....  
con domicilio en ....., provincia de .....  
calle o plaza ....., número .....  
código postal .....

desea recibir la revista TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico, a partir del mes de ..... de 198..., y durante un año.

..... a ..... de ..... de 1986

Firma,

de esta crisis, a lo que se alude:  
 Y esta fenomenología aludida no constituye simple apor-  
 personal subjetiva a la que pueda contraargumentarse con-  
 ente de fundamentación real. Basta pasar revista a los dictame-  
 del Consejo de Estado, a la jurisprudencia, a la doctrina, a determi-  
 cada manifestación de la jurisprudencia, a los mismos a los se-  
 tamente a la doctrina administrativa, a la doctrina de la función administrativa,  
 va en materia de contratación, a la doctrina de la función administrativa,  
 e distribución de competencias, a la doctrina de la función administrativa,  
 mucho de la doctrina de la contratación administrativa.  
 Las manifestaciones sucesivas que se realizan, por elemento,  
 dictamen del Consejo de Estado de 16 de octubre de 1975 u  
 recomendación 1.ª de 1977 de la Junta Consultiva de Contratación  
 administrativa son claramente expresivas de las reservas  
 de tipo et, que continuamente incurrieron en  
 administrativas. Es por eso por lo que cuando  
 y institución contractual no se debe la  
 calidad de la técnica contractual o  
 de contractual, cuestiones que  
 foto in



Para solicitar autorización, para la celebración de una prueba deportiva, la documentación a presentar en la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente será la siguiente:

**AUTORIZACION  
 PARA  
 PRUEBAS  
 DEPORTIVAS**

- 1 Instancia-solicitud reintegrada con póliza de 25 pesetas, dirigida al jefe provincial de Tráfico, haciendo constar en la misma las provincias en que ha de desarrollarse y el número aproximado de participantes.
- 2 Permiso de organización, expedido por la federación deportiva correspondiente, en su caso.
- 3 Reglamento de la prueba, aprobado por la correspondiente federación, en el que se hará constar fechas, horario e itinerario de la misma. Cuando la prueba se desarrolle en una so-

la provincia, el número de reglamentos que se ha de presentar es de siete; si es interprovincial, dos más, o tres si la prueba es de vehículos de motor, por cada provincia por las que haya que discurrir.

- 4 Croquis exacto del recorrido, en el mismo número que reglamentos.
- 5 Certificado especial de seguro, cuando en la prueba in-

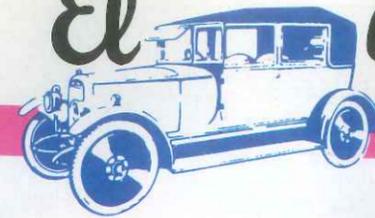
terven vehículos de motor.

- 6 Autorización escrita del propietario de vías privadas, si las pruebas discurren por éstas.
- 7 Abono de las tasas correspondientes.
- 8 Póliza de 25 pesetas para la autorización.

Cuando la prueba se desarrolle en una o dos provincias limítrofes, la solicitud de autorización y los documentos que deben acompañarla se presentarán con una antelación de veinticinco días en la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia en que se inicie.

Cuando discurra por más de dos provincias, la solicitud y documentos que deben acompañarla se presentarán, con una antelación mínima de cuarenta y cinco días, en la Dirección General de Tráfico.

# El chalado y su cacharro



## «EL RETORNO DEL JEDI»

EL crepúsculo temprano había sorprendido a la familia Asecas rodando por una carretera solitaria. Regresaban a casa después de pasar un día de asueto en el campo. Había comenzado a nevar ligeramente y los niños, entusiasmados, festejaron con bullicio el acontecimiento.

—Pepín, deja en paz la oreja de papá, que está conduciendo.

Pepe Asecas llevaba las gafas pegadas al parabrisas. Parecía como si todos los copos de nieve de las cercanías se hubieran puesto de acuerdo para ir a estrellarse contra su miopía. Estaba mareado.

Descendían lentamente por un puerto con mil curvas. De repente, en la negrura de la noche, apareció una luz intensa a sus espaldas que les rebasó como un relámpago, perdiéndose en un recodo.

—¿Qué ha sido eso, exclamó Enriqueteta.

—¡El Jedi!, es el Jedi, mamá, secundó Pepín.

Pepe Asecas, sobrepuesto del susto, rectificó la trayectoria del coche y tomó muy despacio la curva.

—Esa cosa no era nada más que un tío loco en una moto. ¿O es que crees que estamos en la «Guerra de las Galaxias?»

Pero no estaba del todo seguro. Lo que fuera había pasado como una exhalación. De pronto, otro fogonazo y un ronquido potente, inhumano. Delante del automóvil, en el área iluminada y tomando la siguiente curva por el carril contrario, casi tumbado, se hizo visible un motorista.

—¡Qué tío...!, corearon todos la «pro-

za». Y comenzaron a vigilar la retaguardia esperando nuevas apariciones, entre asustados y ansiosos. Pasaron tres o cuatro más.

Ante tanto entusiasmo infantil, Pepe consideró que era un buen momento para que sus hijos aprendieran una lección del «buen conductor», pero a medida que les hablaba fue aumentando su indignación y terminó diciendo:

—Como les pille...

Se acercaban a un ventorro rústico y Pepín chilló:

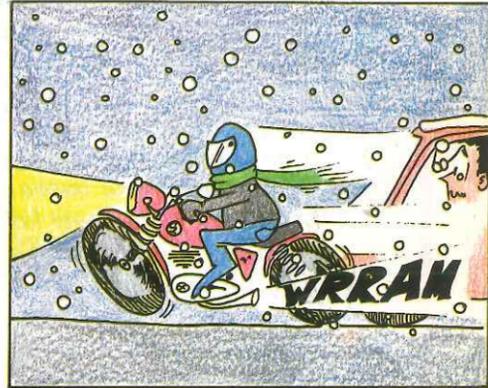
—¡Están ahí!, para, ¡pégales!

El papá, después del sermón moralizante, se sintió obligado a «hacer algo». Estacionó el coche junto a las motocicletas. Había dejado de nevar y desde el interior de la tasca llegaba el jaleo de gaitas y risas. Entraron todos en tropel. Varios jóvenes con disfraces carnavalescos bailaban junto a la chimenea. Pepe agarró a uno de ellos por las solapas y ante el desconcierto de todos lo zarandeó diciendo: «Me los voy a llevar a todos al cuartelillo. ¡Asesinos!»

Tuvo que mediar el tabernero para deshacer el entuerto. Ellos no eran «ellos», llevaban allí más de dos horas celebrando los Carnavales. Pepe agachó la cabeza, dijo para sus adentros «trágame tierra» y salió acompañado de su prole.

—Papá, te has confundido, éstos no eran los del «Retorno del Jedi».

—Calla mocoso, intervino hábilmente Enriqueteta, que observaba ya como una especie de centellitas en los ojos de su marido.



Nacho DE LA RIOJA

## LIBIAMO

La cultura cristiana no se entiende sin el vino. La cocina, que es parte de la cultura, la «cocina cristiana de Occidente», siguiendo a Cunqueiro, es en buena medida la del vino: Francia, Italia, Grecia, Portugal, son países en los que el consumo del vino forma parte de los hábitos alimenticios y culinarios.

Ivo Dawnay, corresponsal en el Reino Unido del «Financial Times», recordaba recientemente el drama económico que constituye el llamado «lago de vino» de la Europa Comunitaria. Hasta ahora la CEE venía produciendo 16,5 billones de litros, de los que sólo consumía 13,5 billones. Para mantener el medio de vida de los hasta ahora dos millones de cultivadores de viñedo, la CEE se veía obligada a adqui-

rir los excedentes por un coste de 872 millones de dólares, con los que se podrían llenar 1.600 piscinas olímpicas. Este «lago» verá aumentado su caudal en un 25 por 100 con la reciente incorporación de los países ibéricos a la Comunidad.

Francia e Italia han pasado de consumir 130 y 113 litros por habitante y año en el período de la posguerra, a 85 y 81, respectivamente, en la actualidad. Y se ha detectado un consumo creciente de calidad y hasta la desaparición de la siesta en Italia. En España viene sucediendo algo similar. Los expertos, además de proponer la reducción del terreno cultivable, proponen la búsqueda de nuevos mercados.

Parece que un sentido de patriotismo cultural europeo nos debe imponer elevar el consumo de vino, paralelamente a soluciones técnicas.

¡Libiamo, bebamos! Desde la Dirección General de Tráfico, como en el resto de los países, tras constatar que el alcohol tiene una grave presencia en accidentes mortales de tráfico, se nos exige, como es natural, que si bebemos no conduzcamos.

Otras instancias y ciertas tendencias higiénicas de moda pretenden que, además de dejar de fumar, no bebamos.

Nosotros no vamos tan lejos; sólo queremos que no se conduzca si se han tomado bebidas alcohólicas. De ahí a cargarnos parte de nuestra identidad cultural, va un buen trecho que es el que marca nuestro deber de buenos ciudadanos y consumidores europeos.

Mr. Road SAFETY

Alaska, una  
brujilla  
rompedora de  
moldes

**«Para ser feliz,  
quiero un camión»**

Por su maquillaje la conoceréis. Con aspecto de brujilla y cordialidad de hada buena, Alaska se planta ante las cámaras. Canta, actúa o presenta con la soltura que le dicta su madura personalidad. Hace casi diez años irrumpió en el espectáculo, pasando por encima de las críticas de una sociedad estancada en moldes tradicionales. Hoy, Olvido Gara es la de Dinarama o la mujer distinta que conduce «La bola de cristal», los sábados, en televisión.

Imagínese parado en un semáforo. Suponga que mira somnoliento al vehículo que le hace compañía. ¿Qué sentiría al encontrarse con alguien enfundada en ropas negras, maquillada con tonos lúgubres y con un peinado de otro mundo? No, no se trata del temido fantasma de la guadaña. Es, simplemente, Olvido Gara o, si lo prefiera, Alaska, la vocalista de Dinarama.

Todo es una lejana hipótesis, ya que esta cordial brujilla aún no ha tenido tiempo de obtener el permiso de conducción.

—Debo ser especial hasta en eso. Pero no te impacientes. En cuanto me lo permitan mis obligaciones, me pongo en ello. Además, no me conformaré con el de utilitarios. Quiero examinar-me de todas las categorías posibles.

Alaska descubre su innato inconformismo. Tanto es así, que no considera imprescindible el «carné» para ser propietaria de un peculiar coche.

—Un día me gustó un Mustang

Match del sesenta y nueve y lo compré. Lo tengo aparcado en el garaje. No es de exposición; lo utilizan mis amigos de confianza. Como está en las últimas, cuando lo sacamos se queda inservible durante una semana. Ya sabes, necesitaría muchas piezas nuevas, pero perdería su esencia. Me encanta salir de paseo con mi Mustang.

Una joya de museo que no pasa de ser un capricho muy afín a un estilo de vida. Su opinión sobre el automóvil, como instrumento de primera necesidad, ya es otra cuestión.

—No puedo entender el coche como utilitario, existiendo medios de locomoción públicos. Un vehículo debe ser algo especial, en plan colección. No va

conmigo pagar más de un millón de pesetas en adquirir algo que continuamente supone un gasto. Lo mío es el taxi. En Inglaterra, también el metro. Allí es cómodo y limpio.

La característica preferida para Alaska en el mundo del motor gira en torno al riesgo.

—Ahí sí que me considero una fanática. Cuando pueda conducir me encantará ser especialista en vuelcos. Esos que chocan espectacularmente, realizan persecuciones peligrosas a velocidad de vértigo. Por supuesto, me refiero a rodajes de películas o competiciones especiales. Sin embargo, mi gran ilusión es conducir una cabina de camión. Me fascinan.



Esto suena a aquella canción que interpreta Alaska, en la que dice: «Yo, para ser feliz, quiero un camión».

—No habla de broma. La letra de aquel tema coincidía por completo con la realidad. ¿No te parecen alucinantes las carreras de cabinas de camiones? Disfrutaría viendo alguna en vivo. En Estados Unidos las organizan en circuitos y hasta en el desierto. Espero tener la oportunidad de presenciar una en directo. Lo dicho: sería feliz al volante de un trasto tan enorme.

sada. Puedo comportarme como cualquiera. Con cariño, simpatía, maldad o indiferencia. No sé, me considero una mezcla entre frívola y seria.

Por su extravagante pintura destelló, siendo una característica de su propia personalidad. Nadie es capaz de maquillarla a su conformidad.

—Creo que ni el mejor especialista me convencería. Estudié esteticismo cuando tenía doce años, pero no por ello decidí pintarme así la cara. La razón es más profunda, va acorde con mi actitud frente a la vida.



Una ambición peculiar para una mujer diferente. No hace muchos años que Alaska sorprendió con su entrada en sociedad. Rompiendo los moldes tradicionales. Dando un nuevo estilo a la mujer joven para el futuro. Por sus pinturas, sus atuendos, su comportamiento y hasta sus canciones, formó parte del grupo de pioneros del posmodernismo. Una postura ante la vida que no todo el mundo sabe entender.

—Nunca me he planteado si hago el ridículo. Es más, ridículos son aquellos que por ir distinta cuchichean cuando me ven. No me inquieta la imagen que doy. Sé que de mí tendrán los españoles treinta millones de opiniones, pero la verdad es sólo una y no tan enre-

No asegura que no se identifica con el pasotismo generalizado.

—No paso de nada. La vida está para disfrutarla. Por la cabeza me rondan mil aventuras en las que me gustaría enrolarme. Y en todas busco la perfección. Conocer en profundidad mi trabajo es algo esencial.

No está falta de experiencias Alaska. Desde sus primeras apariciones como cantante, hasta su actual empleo en el programa de televisión «La bola de cristal».

—La canción es mi fuerte. También he tenido la oportunidad de hacer cine, presentar programas de televisión y, en lo referente al ocio, practicar el culturismo.

Una actividad muy acorde con su álbum discográfico titulado «Deseo carnal». Toda una provocación la de esta joven de voluntad revoltosa.

—No me paro dos veces a pensar lo que me ofrecen. Si considero que soy capaz de salir adelante, me lanzo, dando toda mi intensidad. Voy a confesar-te una tremenda ambición: sueño con rodar una película de terror. De esas en las que hay muchos muertos y sangre. Cuanto más trágica, mejor.

Tomamos el hilo de su referencia al séptimo arte para hacer historia.

—La primera experiencia, y única, fue con Pedro Almodóvar, en «Pepi, Luci, Boom y otras chicas del montón». No teníamos un duro, pero fue divertidísimo. Recuerdo la vergüenza para ponerme ante las cámaras. Soy enormemente tímida. De esto hace ya siete años. Como te digo, mi obsesión es ahora una película de terror.

En el mundo del disco, Alaska ha dado muchas más vueltas.

—Allá por el año 77 formamos KK de Luxe. Tan sólo un año después, Los Pegamoides. Y, en la actualidad, Dinarama. El grupo ideal, a nivel personal, eran Los Pegamoides. Trabajábamos cinco amigos. Lo fuimos para todo. A la hora de cantar o de salir a tomar unas copas. Cuando esa amistad se quebró, se firmó la sentencia de muerte para Los Pegamoides. Ahora, Dinarama es el mejor a nivel profesional. Hemos conseguido varios éxitos y alcanzamos niveles importantes en la discografía nacional.

Como dice, sus debilidades son la música y la televisión. Sin embargo, la principal filosofía de esta brujilla buena es vivir en feliz compañía y con la mayor vitalidad.

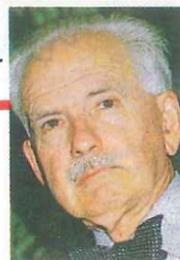
—Soy de las que tiene muchos conocidos y pocos amigos. Comparto mi casa con un grupo de gente que considero necesaria. Incluso, no me importaría casarme. Existiendo la posibilidad del divorcio, poco me compromete firmar un papel por el que voy a pagar menos a Hacienda. ¿Que no tengo aspecto de ama de casa? Si lo dices por el trabajo del hogar, lo considero tan digno como el que más.

Alaska parece segura de sí misma. Capaz de hacer y deshacer sin pedir consulta, tiene recursos para ello.

—Sí, pero sin ser caprichosa. Aunque a veces me da la onda y me compro alguna monería. Para los pequeños antojos tengo dinero; sin embargo, para adquirir el último modelo de Alfa Romeo, aún no me llega.

...Y yo, y ella, con estos pelos...

Pedro Pablo SAN MARTIN  
Fotos: Miguel GARROTE



## TRAFAGO, TRAFICO Y FUTURO

**L**AS palabras emparentadas son como los parientes mismos. Pueden tener algo de común, un sello de familia, pero poseen asimismo algo individual que las diferencia. Esto ocurre, por ejemplo, con «tráfico» y «tráfago». Por otra parte, cada palabra, en sí, tiene acepciones que, según las épocas, cobran o pierden relieve.

Antes el «tráfago» era el conjunto de negocios que se realizaban con esfuerzo y fatiga. Ahora hablamos de él como si tuviera una entidad propia y casi no usamos palabras que se hallan en los diccionarios de la Academia, como «trafagador», «trafagante», «trafagón». Con respecto a «tráfico» observamos que además de la acepción de trato, comercio, negocio, hoy tiene más la de movimiento o tránsito en sí mismo. Hay mucho tráfico o hay poco tráfico. Es éste regular o alborotado: en calles, carreteras, aeropuertos. Vemos también, meditando un poco sobre su uso, que las palabras no sólo cambian en lo que se refiere a su significado estricto, sino también en la cantidad o proporción de su uso. Hoy día estamos obsesionados por la idea de la velocidad y ya hace más de un cuarto de siglo que sociólogos avisados y observadores agudos de la vida daban como una de las notas más características del momento, en Europa y América, la de la velocidad, el tráfico y el tráfago. Aún más: se puede decir que ya mucho antes hubo quienes señalaron que la velocidad iba a ser la hija predilecta de los tiempos que venían y dieron esto como una «buena nueva». En efecto, dentro de unos días, el 20 de febrero, se cumplirán setenta y siete años de que «El Figaro» de París publicara el primer manifiesto «futurista» de Filippo Tommaso Marinetti. En él y en otros posteriores, el autor consideraba que la velocidad, la violencia, la rotura con las normas viejas y reposadas de vivir, pensar y crear eran el signo del futuro y además un signo favorable.

Puede decirse que casi todo lo que preconizaba aquella especie de visionario, mezclado de charlatán, tuvo el extraño sino de cumplirse y de ocurrir de modo rápido y veloz («trafagante» podríamos decir) y de desaparecer en un pasado que, en términos gramaticales, podría definirse como «pretérito imperfecto»: si hubiera este tiempo lo llamaríamos aún más ajustadamente «pretérito imperfectísimo». Sí: pasó. El futuro de 1909 se ha convertido en pasado, gracias a Dios y a la misma velocidad, al mismo tráfago. Marinetti, en 1915, publicó también un libro que se titulaba «Guerra sola igiene del Mondo». Contribuyó éste algo a que Italia interviniera en aquella primera guerra mundial, que tan poco higiénica le resultó: y el profeta murió casi al final de la segunda, aún más funesta. La velocidad, la violencia, la rotura de las formas produjeron re-

sultados que no eran los más deseables ni los previstos por los futuristas y otros enamorados del trajinar y trafagar por principio. Poetas que consideraban, por ejemplo, que el automóvil (el automóvil en manos de ellos sólo, claro es) les iba a dar un poder taumatúrgico, casi como D'Annunzio; poetas de la aviación, hombres que creían en la acción por la acción, etcétera. El futuro se convirtió en pasado. Para algunos el «Futurismo» no es más que una vieja charlatanería. Pero el culto a la velocidad ahí sigue, socializado, y cada humilde particular puede ser (y de hecho es) un pequeño Marinetti, un pequeño D'Annunzio en potencia. Los jóvenes abusan del motor y de la moto, la velocidad es un signo de cierto poder.

Algunos podemos pensar que los poderes mostrados no son poderes: la práctica nos hace rectificar este pensamiento, cada vez que un conductor está a punto de atropellarnos. De todas formas, lo que es siempre cierto es que la velocidad ajena no es, ni ha sido nunca, un motivo de tranquilidad, ni para los individuos, ni para los pueblos.

Pienso ahora que sería curioso y provechoso escribir una «Historia de la velocidad humana». ¡Qué de grandezas y qué de miserias! ¡Qué de observaciones profundas también en torno a este asunto eterno de la eficacia y la rapidez! Porque ahora, escribiendo a vuelapluma, recuerdo cómo ya Polibio ponía en relación determinadas conquistas de los romanos con la mayor efectividad y rapidez de algunas embarcaciones, cómo los corintios antes fundaron una talasocracia sobre el perfeccionamiento de antiguos modelos de barcos. En tierra lo mismo y con resultados problemáticos. Los romanos, con sus redes viarias, pudieron controlar un imperio inmenso: pero la localización de grandes ejércitos fuera de la metrópoli y la rapidez con que generales y soldados podían desplazarse hizo, al fin, que ésta no controlara a los ejércitos, sino que los ejércitos la tuvieran sometida. Los filósofos de la Historia —que yo sepa— no han estudiado la velocidad y el tráfago como factores fundamentales, pero sí han hecho observaciones aisladas sobre sus efectos. Hoy podríamos establecer un «criterio de velocidad» objetivo, sin caer en los excesos optimistas de los poetas más o menos altisonantes de comienzos de siglo y sin dejarnos dominar tampoco por la sensación de impotencia que tenemos, sobre todo los viejos, cuando está a punto de atropellarnos un pollo con su motocicleta o un honrado funcionario, que bebe los vientos al conducir su coche recién estrenado y que ha de pagar con tantos sudores.

Vivimos en la época de la Velocidad con mayúscula, del tráfago y del tráfico: es un hecho, no es un Bien o un Mal absoluto.

# El desafío de los nuevos PEGASO

## TECNO

### La tecnología europea que no paga aranceles.

Los nuevos Pegaso Tecno incorporan lo último de la tecnología europea:

- Motor Intercooling. 340 c.v. La máxima potencia dentro de su categoría. Y con un consumo mínimo.
- Nueva cabina sobredimensionada.
- Diseño aerodinámico y espacioso. La comodidad con todo detalle.
- Ballestas parabólicas. La mejor suspensión. Aumenta el confort del conductor, la duración y la fiabilidad. Disminuye el peso del vehículo.
- Cajas de cambio ZF. 16 velocidades. Toda la precisión de la tecnología alemana, fabricada por Pegaso.
- Nuevo proceso de fabricación de cabinas. Sistema de cataforesis. Protección total de la cabina contra la corrosión, por un período mínimo de 6 años.
- Red de Servicio Pegaso. Más puntos a su favor. Más de 280 en España y 100 en el extranjero.



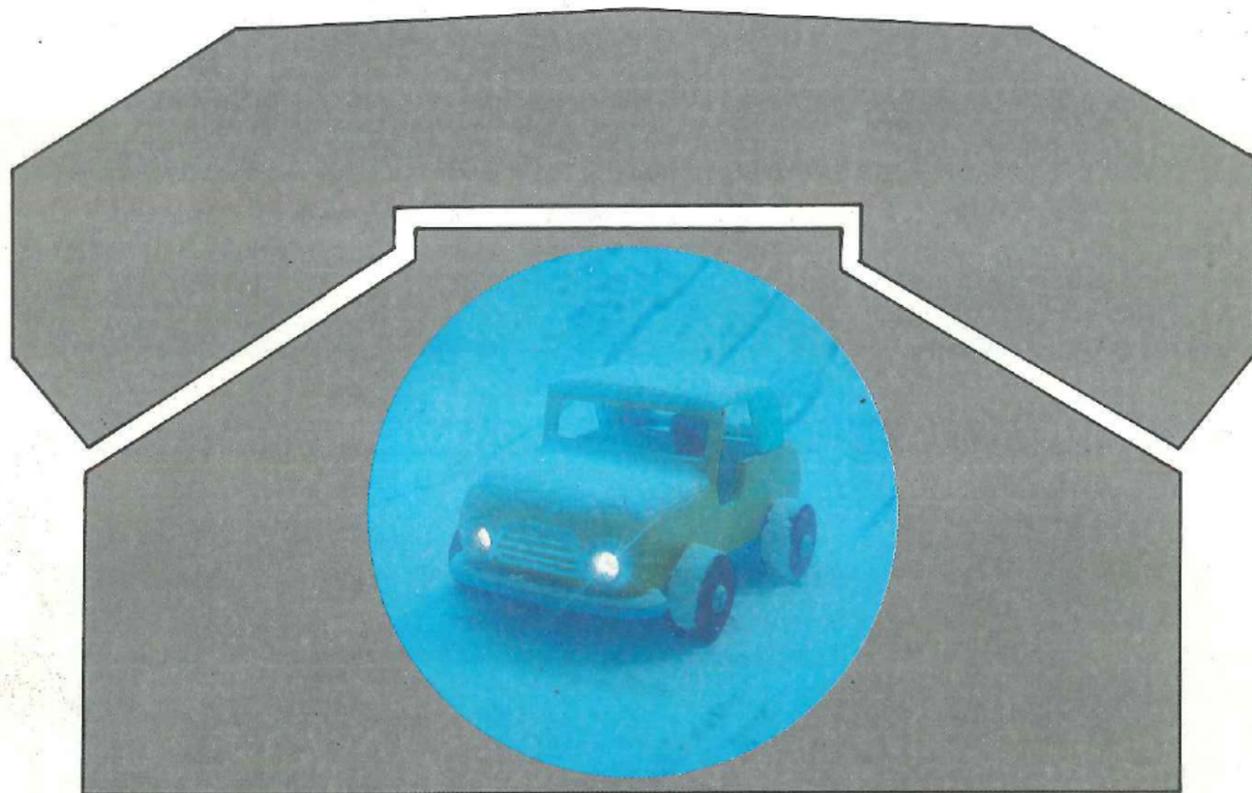
Gente que sabe lo que hace.

DATOS COMPARATIVOS DE POTENCIA Y DIMENSIONES DE CABINA  
TRACTORA PEGASO 1234 T Y COMPETENCIA

CARACTERÍSTICAS	PEGASO 1234T	MERCEDES 1933S	IVECO 190.33 TURBO STAR	VOIVO FI2	VOIVO FI2	DAF FT3305DKX	MAN 1932FLT	MAN 1936FLT	SCANIA RT12 MAC	RENAULT DR 320T
<b>MOTOR</b>	<b>INTER-COOLING</b>	<b>TURBO</b>	<b>INTER-COOLING</b>	<b>TURBO</b>	<b>INTER-COOLING</b>	<b>INTER-COOLING</b>	<b>INTER-COOLING</b>	<b>INTER-COOLING</b>	<b>INTER-COOLING</b>	<b>INTER-COOLING</b>
ALIMENTACION	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING
CILINDRADA	11.946 cm <sup>3</sup>	14.620 cm <sup>3</sup>	13.798 cm <sup>3</sup>	12.000 cm <sup>3</sup>	12.000 cm <sup>3</sup>	11.600 cm <sup>3</sup>	11.413 cm <sup>3</sup>	11.967 cm <sup>3</sup>	11.000 cm <sup>3</sup>	11.946 cm <sup>3</sup>
POTENCIA (DIN 70020 - ISO 1585)	347,5 CV (DIN) 340 CV (ISO)	330 CV (DIN)	330 CV (DIN)	329 CV (ISO)	385 CV (ISO)	330 CV (DIN)	320 CV (DIN)	360 CV (DIN)	333 CV (DIN)	320 CV (DIN)
PAR MOTOR (DIN 70020 - ISO 1585)	140 mkg (DIN) 137 mkg (ISO)	143 mkg (DIN)	173 mkg (DIN)	133 mkg (ISO)	163 mkg (ISO)	132,5 mkg (ISO)	137 mkg (DIN)	153 mkg (DIN)	142 mkg (DIN)	138 mkg (DIN)
<b>CABINA</b>										
LONGITUD TOTAL	2.166	2.140	2.140	2.045	2.045	2.050	2.070	2.070	2.200	2.069
ALTURA INTERIOR (MEDIDA SOBRE ZONA CONDUCTOR)	1.550	1.640	1.680	1.580	1.580	1.500	1.600	1.600	1.490	1.510



# Atención, CONDUCTOR



**(91) 7421213**

En invierno, las condiciones climatológicas pueden transformarse en un serio enemigo para su seguridad. Sea especialmente cuidadoso cuando conduzca con lluvia, niebla, hielo o nieve. Si ve que puede correr un riesgo innecesario, opte por quedarse en casa. Pero si su viaje es imprescindible, lleve consigo este teléfono. Le mantendrá informado las veinticuatro horas del día y le ofrecerá auxilio mecánico y sanitario de modo permanente.

 **Dirección Gral. de Tráfico**

MINISTERIO DEL INTERIOR