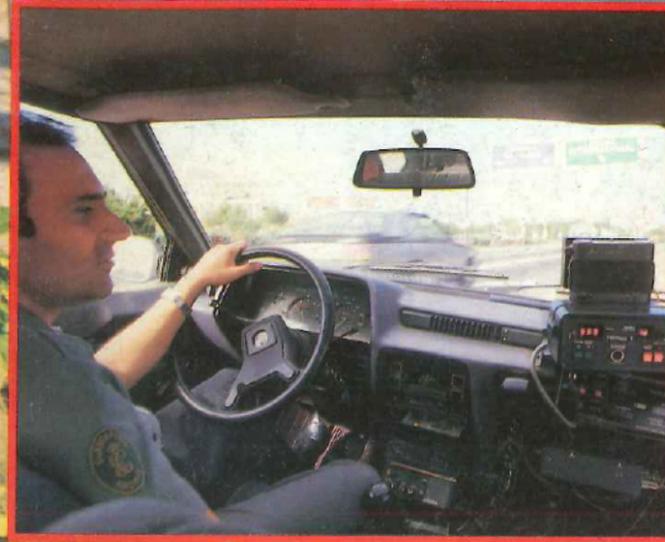
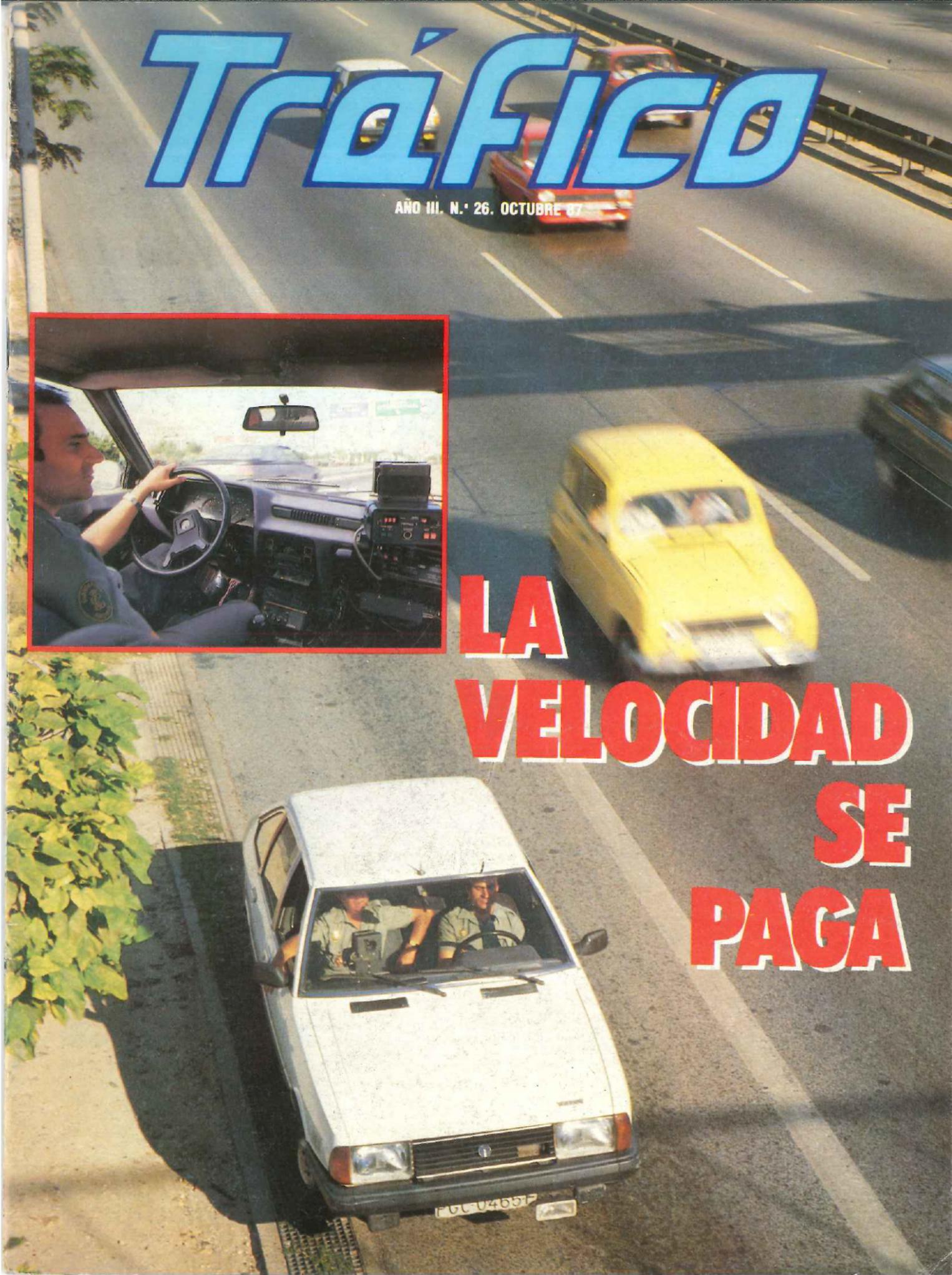


# Tráfico

AÑO III. N.º 26. OCTUBRE 87



**LA  
VELOCIDAD  
SE  
PAGA**





Miguel GARROTE

AÑO III  
NUMERO 26. OCTUBRE 1987

**Director:** Jesús Soria.  
**Redactor jefe:** Adrián Guerra.  
**Confección:** José Bélamo.  
**Redactores:** Juan Girón, Alejandro González Vadillo, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez y Nono Hidalgo (Andalucía).  
**Fotografía:** Miguel Garrote, José Rubio. **Colaboran en este número:** Angel del Águila, Antonio Arias, Fervi, José L. García Calleja, Charo Laiz, Luis Montoro, Fernando Muñoz, Pablo, Ramón, Carmela Rebolledo (test), Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica, Pedro Pablo San Martín, Sebastián, José Soler y Francisco Tortosa.

**Colaboración especial:** José Agustín Goytisolo.  
**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.

**Administración:** Amador Bermejo. Tel.: 742 31 12 (Ext. 319)  
**Consejo Editorial:** José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Pedro Fernández, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, David León Blanco, José Luis Martín Palacín, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria.  
**Imprime:** ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. **Depósito legal:** M-25.988-1985. **N.I.P.O.:** 130-87-005-8. **Distribución:** P.D.M. Marketing y Publicidad Directa, S.A., C/ Xaudaró, 7. 28034 Madrid.

(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)  
Está autorizada la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista TRAFICO como fuente.

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

**Tirada de este número:** 250.000 ejemplares.



## 8 LO QUE CUESTA CORRER

Un nuevo Real Decreto ha endurecido la cuantía de las sanciones por los excesos de velocidad, una de las principales causas de accidentes en España y en el resto de Europa. Asimismo, la publicidad de coches que incite a la conducción agresiva va a encontrar más trabas.



## 48 OBRAS EN AMARILLO

Ya se están instalando las nuevas señales, que, gracias a su diferente color —el amarillo—, hará fácilmente perceptibles para el conductor los lugares en que existen obras en las vías públicas. Amarillo de precaución en un momento en que buena parte de las carreteras españolas están en plena mejora.



## 56 OLE OLE POR MARTA

Es la chica del momento, la solista del grupo Olé Olé, la rubia platino que ha cambiado su imagen y enloquece no sólo a los aficionados a la música moderna. Es Marta Sánchez, que marcha a toda velocidad por el camino del éxito, pero que confiesa no ser nada amante de correr sobre ruedas.

## MEC Y EDUCACION VIAL

Dentro del suplemento «TRAFICO CHICO» incluimos un artículo de la nueva directora general de EGB y una entrevista con el subdirector general. El Ministerio de Educación y Ciencia está seriamente comprometido en la labor de hacer de los escolares de hoy seguros conductores de mañana.



## secciones

Cartas (pág. 3) • Disco verde (pág. 6) • Editorial (pág. 7) • Profesionales del volante (pág. 17) • Humor (pág. 24) • Tráfico del motor (pág. 25) • Mecánica fácil (pág. 28) • Así ven el... (pág. 30) • Viejas glorias (pág. 32) • La locura del mes (pág. 34) • Kilómetro a kilómetro (pág. 35) • Psicología y tráfico (pág. 46) • Primeros auxilios (pág. 50) • De Norte a Sur (pág. 51) • Conducir mejor (pág. 52) • El parque automovilístico al día (pág. 54) • Desde la cuneta (pág. 55) • Pasatiempos (pág. 58).

## ITV PARA UN COCHE IMPORTADO

El Real Decreto 2344/1985, de 20 de noviembre, regula la inspección técnica de los vehículos en todo el territorio nacional. La disposición final tercera indica: «No obstante lo establecido en la disposición final segunda, se respetará la fecha de validez de las tarjetas ITV emitidas como consecuencia de la última inspección técnica efectuada antes de la publicación del presente Real Decreto, debiendo en cualquier caso la periodicidad de las inspecciones ajustarse a partir de ese momento a lo establecido en esta disposición».

El coche que poseo lo compré en junio de 1972 en la RFA, importándolo posteriormente a España, después de haber hecho efectivos todos los aranceles y tasas legales. Por el certificado de características, emitido por el Ministerio de Industria, al haber llevado a cabo la inspección técnica el 22 de febrero de 1978, se desprende que tendré que hacer la nueva inspección solamente antes del 31 de diciembre de 1989. ¿Estoy en lo cierto?

Respecto a su revista, me permito sugerirles que sería interesante insertar algo sobre jurisprudencia vial, para mayor abundamiento en los conocimientos que presta TRAFICO.—Julio Corpas Pinillos. Madrid.

**Respuesta:** Según interpretan nuestros servicios jurídicos, la fecha de adquisición y matriculación del coche —es decir, junio de 1972, en este caso— es la determinante de cara a la obligatoriedad de pasar la inspección técnica. Esta corresponderá hacerla, en consecuencia, antes del 31 de diciembre de 1987, haciendo abstracción de la fecha en que se reconoció el vehículo a efectos de su importación.

## PELIGRO Y LIMITACION

El artículo 171 del Código de la Circulación hace refe-

CRITIQUE,  
SUGIERA,  
PREGUNTE...

rencia a las señales preceptivas y, en el apartado B, a las de prohibición o restricción. Pues bien: el apartado B-2.A.14 se refiere a la señal de velocidad máxima y entre otras cosas dice que cuando ésta se halle colocada debajo de una de peligro, la prohibición termina cuando el peligro a que se refiere ha finalizado.

Mi pregunta es la siguiente: circulando por una zona escolar con una señal de peligro por niños y una preceptiva de velocidad máxima a 30 kilómetros por hora, si se circula a las doce de la noche o en período vacacional, cuando los colegios están cerrados, ¿se debe respetar también la prohibición? Soy profesor de formación vial y no encuentro respuestas claras a esta cues-

tión en ningún código o manual. Por otra parte, en tal sentido no parece existir un criterio unificado por parte de los examinadores.—Luis Sánchez Durán. Alcalá de Henares (Madrid).

**Respuesta:** El Código señala, respecto al caso que nos expone, que «la prohibición termina cuando finaliza el peligro señalado». El cuando se interpreta tanto en el espacio —por ejemplo, la limitación en una curva finalizará cuando se haya rebasado esa curva— y en el tiempo —caso de las zonas escolares—. En el caso extremo de la zona escolar que usted nos indica (doce de la noche), no parece lógico que a esa hora circulen niños en torno al colegio. Ahora bien: aunque se interprete que la señal preceptiva se refiera sólo al horario escolar, habrá que tener en cuenta que en torno a ese centro pueden moverse niños —por diversas razones— fuera de ese horario...

## AERODINAMICA Y MINI-TEST

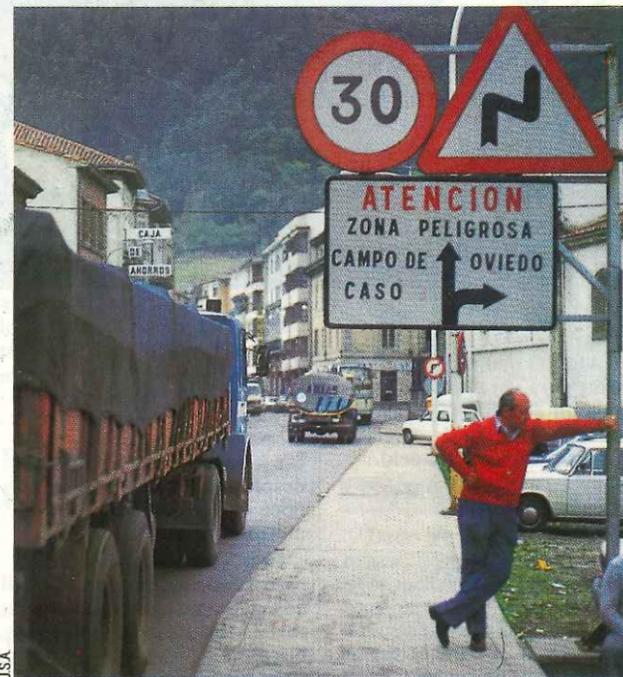
En la pregunta número 4 del «Mini-test» del número 21 se dice que «los elementos de

adorno, como alerones, spoilers, llantas y ruedas anchas influyen en el automóvil...» y, curiosamente, la respuesta que ofrecen es «aumentando el consumo y la contaminación». Permítanme que discrepe al respecto. Cuando estos spoilers, deflectores, etcétera, los ofrecen los fabricantes sirven para mejorar el coeficiente de penetración y resaltar el «efecto suelo», incrementar la estabilidad, etcétera. Antes de lanzar al mercado estos modelos que los incorporan han realizado numerosos estudios, por lo cual creo que, lejos de consumir y contaminar más, la respuesta más lógica al «Mini-test» sería reduciendo el consumo, ya que precisamente la misión que tienen encomendada es la de aprovechar el viento y mejorar su aerodinámica.—Juan Carlos Pérez. Bilbao (Vizcaya).

## EXAMENES TEORICOS

Soy un profesor de autoescuela en activo e imparto clases teóricas y prácticas. Quisiera exponerles dos puntos: primero, desearía saber si está prevista una reforma del Código de la Circulación. Hace años que oigo hablar de ello, pero de forma oficial no sé nada. En el caso de que sea cierta esa reforma, estimo que los profesionales podríamos aportar algunas sugerencias (niños en asientos delanteros, número mínimo de indicadores, etc.).

El segundo punto es con relación a los exámenes, en su aspecto teórico, tanto para el B-1 como para el C-1. Mi opinión es que las preguntas de los «tests» son, en general, correctas, así como las respuestas. Pero hay bastantes preguntas mal hechas, y en algunos casos ninguna respuesta es buena. Puedo ponerles alguna de esas preguntas que los alumnos tienen que aprender de memoria, e incluso preguntas que no aparecen en el Código. Por ejemplo: separación de vehículos de cuatro ruedas al adelantar, ¿se puede pisar una línea adosada, sin dibujo ni otra aclaración?, ¿cuándo se empiezan a notar los efectos del alcohol?



empiezan a notar los efectos del alcohol?

Por otra parte, ¿por qué no edita Tráfico un manual sobre el que podamos explicar los distintos temas? Soy partidario de que los profesores de teórica —quizá una comisión— tengamos acceso a las preguntas de examen.

Quiero dejar claro que la intención de esta carta es totalmente constructiva y animarles en su labor.—Antonio Gaudí. Bilbao.

**Respuesta:** En la actualidad, existe un proyecto de nueva redacción del Código, cuya entrada en vigor desconocemos cuándo puede producirse. En cuanto a las sugerencias de los profesionales, sepa que siempre estamos abiertos a ellas. Por otra parte, los «tests», como obra humana, son siempre susceptibles de mejora, aunque nos parece excesivo afirmar que haya bastantes preguntas mal hechas. De cualquier forma, tenga la seguridad de que siempre que se detecta un error, es corregido.

Respecto al acceso a las preguntas, agradecemos mucho su opinión, aunque de momento no es factible. El manual, por otro lado, está en estos momentos en sus últimos retoques.

Finalmente, vamos con sus ejemplos concretos: sobre la distancia lateral de adelantamiento, el Código sólo regula la que debe dejarse al adelantar a bicicletas y motocicletas, así como la que deben dejar estos vehículos cuando adelantan. No habla respecto a los vehículos de cuatro ruedas, pero es una elemental norma de seguridad dejar una separación suficiente. Su segundo ejemplo no acabamos de entenderlo. Le rogamos nos lo aclare un poco más. Y, en cuanto al tercero, le aconsejamos lea los diversos trabajos que en nuestra revista se han hecho sobre el alcohol.

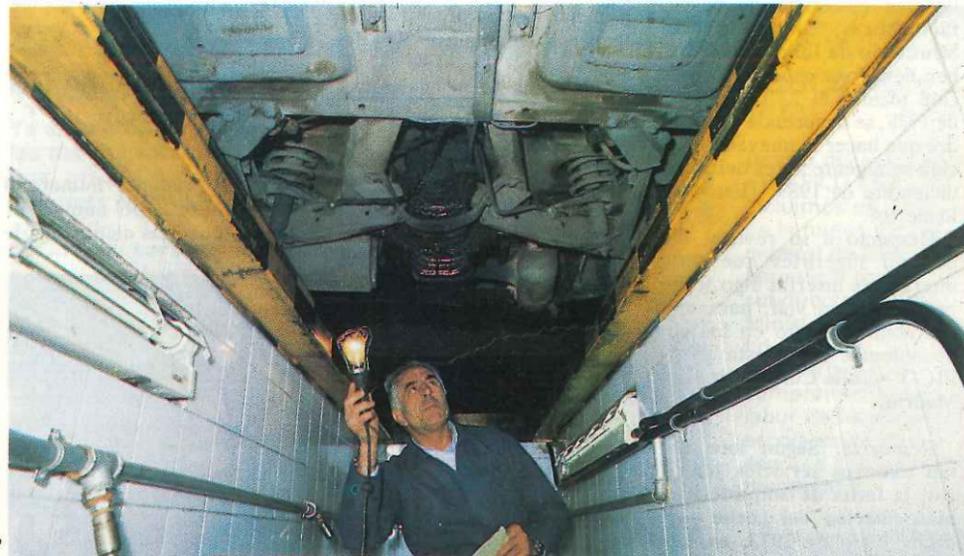
## RENOVACION: UN ACUERDO MEJOR

El pasado año, el Índice de Precios al Consumo subió el 8,5 por 100; en 1987 está previsto un 5 por 100, y en 1988, será un 3 por 100, aproximadamente. No obstante, dichos porcentajes sirven para aumentar los salarios a los currantes, que somos en defi-

nitiva los que poseemos los viejos cacharros.

Al comprar un coche nuevo —un millón de pesetas aplazado en cinco años—, pagamos más de medio millón en concepto de intereses. En algunos casos, hasta de un 18 por 100, y acogidos a la fórmula de Renovación del Parque, un 12 por 100, que sigue siendo un abuso frente a la ridícula subida salarial, sin que Administración, bancos y fabricantes estén dispuestos a ceder. Creo que la renovación sería un hecho real si la Administración cediese en sus impuestos, los bancos cobraran intereses equiparables al IPC y el fabricante vendiese el vehículo al precio franco fábrica. Evidentemente, todo ello bajo unos requisitos previamente acordados por ambos, sólo para vehículos con un determinado número de años y destinándolos al desguace.

De lo contrario, como los poderosos quieren entrar en Europa sin ceder nada en favor de los más débiles, seguiremos con el viejo cacharro hasta que no pueda más.



Miguel Garrido

Agradecería a la revista TRAFICO que publicase esta carta, para ver si puede realizarse un acuerdo más favorable que el actual.—Cecilio Martínez Ranera. Madrid.

## ITV UTIL Y A CONCIENCIA

Leo con asombro, en su número 22, cómo un lector se pregunta si la revisión ITV

«no será un sacaperras». Discrepo totalmente. Un mes antes de tener que pasar la ITV llevé mi coche al taller (cambiar cubiertas, paralelo y revisar la dirección, pues vibraba un poco). El día de la revisión ITV, el operario me dijo que tenía una fisura en el chasis, justo donde va sujeta la caja de la dirección, con el consiguiente peligro de rotura, de lo que no se habían dado cuenta en el taller. Así que no creo que la ITV sea un sacaperras, sino que es útil y se hace a conciencia.—Jerónimo Algorta Miranda. Madrid.

## ACCESO A LEDANCA

He observado que en la Nacional II, dirección Madrid-Zaragoza, en el kilómetro 95, el desvío hacia los pueblos de Ledanca y Argecilla carece de señal informativa.

Esta existía antes de la ampliación, pero ahora parece como si estos pueblos hubiesen quedado «incomunica-

## LA PIEDRA OLVIDADA

Por medio de esta carta, quiero llamar especialmente la atención de aquellos conductores que han utilizado una piedra para inmovilizar el vehículo durante el cambio de una rueda, o para subsanar cualquier otra avería, y se han olvidado —y quisiera creer que siempre sin intención— de apartarla de la calzada una vez finalizada la operación.

No hace mucho tuve la experiencia de tener que pasar por encima de una, de tan considerable tamaño que me produjo una abolladura en el tubo de escape. Fue lo menor que pudo pasarme, pues pienso que conduciendo a una velocidad habitual y con un «stress» normal, si aparece de improviso cualquier objeto sobre la calzada, puede que la reacción en ese momento no sea siempre la más idónea. Cualquier frenazo o maniobra por intentar esquivar el objeto puede tener, a mi entender, lamentables conse-

cuencias. En aquel caso he de añadir que paré el coche fuera de la calzada y retiré la piedra.—Faustino Badía Martín. Canals (Valencia).

## SOBRE «MULTAS POR HACER RAFAGAS»

Por primera vez me dirijo a un medio de comunicación

# BUZON ESPECIAL

## INTERNO EN MONTERROSO

Mi profesión es la de técnico mecánico en transformación de automóviles de serie, con personalización en «deportivos de calle», y actualmente me encuentro cumpliendo condena en Monterroso, por una pequeña desgracia de mi vida. Desearía que me pudiesen enviar su revista, por ser de un gran interés para mí, que quiero seguir informado durante el tiempo que permanezca alejado de la sociedad. Les rogaría accediesen a mi petición, de lo que les estaría muy agradecido.—F. Lobo. Prisión de Monterroso (Lugo).

**Respuesta:** Aunque en estos momentos se encuentra cerrado el cupo de nuevos suscriptores, tendremos mucho gusto en atenderle si hace el favor de remitirnos sus señas exactas.

No estamos seguros de que su nombre sea el que reflejamos en la firma de la carta, puesto que su rúbrica nos lo hace bastante ilegible. Su petición le rogamus la haga personalmente a alguno de los redactores de nuestra revista, para poder atenderla, dado el cierre de cupo ya indicado.

para criticar la carta enviada por otro lector: la de don Víctor Manuel Suárez, de Avilés (Asturias), que ustedes titulan en el número de julio-agosto «Multas por hacer ráfagas». Al señor Suárez he de decirle que, por el contenido de su carta, debe ser de los que van por las carreteras haciendo ráfagas cada vez que ve una pareja de la Guardia Civil de Tráfico, para avisar a los demás. Y los avisados suelen ser esos energúmenos que van haciendo adelantamientos suicidas y se vuelven muy modosos ante la presencia de los agentes; o los que en travesías de poblaciones y en carreteras en general sobrepasan con mucho los límites de velocidad establecidos, o tantos otros que infringen las normas del Código de la Circulación en grado superlativo.

A los que conducen respetando al máximo las normas no les hacen falta las ráfagas. Una cosa es que los agentes se pongan en el lugar más idóneo para recaudar dinero, o, si lo quiere, para «cazar» al conductor, cuando podrían estar ordenando el tráfico antes que multando —que éste es otro tema— y otra es intentar que todos circulemos lo mejor posible, aprendiendo constantemente y respetándonos en las carreteras.—José Fernández Pérez. Talavera de la Reina (Toledo).

no dejé de viajar por toda España, de norte a sur y de este a oeste, habiendo padecido el estado de las carreteras españolas y sus señalizaciones y comprobado que desde hace algún tiempo las van ensanchando y suprimiendo curvas peligrosas, así como mejorando el pavimento. Desde luego, todo esto representa un gran gasto para el erario español y, naturalmente, tiene que hacerse muy poco a poco. Pero creo que hay algo muy fundamental y de pequeño gasto: la señalización de las carreteras secundarias, a veces colocada —si lo está— en el mismo cruce de entrada a las mismas.

Creo que no sería muy costoso que dichas señales se adelantaran unos cien metros antes del acceso, forma con la que se evitaría pasarse muchas veces, aun estando muy pendiente. Además, se evitarían posibles accidentes motivados por estos hechos. De igual forma, por otra parte, se deben actualizar las señalizaciones en los pequeños pueblos.—Vicente Verdú Domínguez. Barcelona.

## RUEDA DE REPUESTO

Mi hija ha comprado un Seat Ibiza Junior, y cuál no habrá sido mi sorpresa al comprobar que la rueda de repuesto —esa quinta rueda que exige Industria para poder circular— es di-

ferente al resto de las que lleva el coche. En el libro de instrucciones se dice que con dicha rueda no se puede circular a más de 80 kilómetros por hora, ya que con ella se reduce la seguridad del usuario. Mi pregunta es si es lícito que un coche nuevo se venda con este defecto y no se informe al comprador.

¿Autoriza Industria este tipo de ruedas? Si es así, ¿cómo es posible que luego exija las cinco ruedas?—Alfonso Lebración Nieto. Madrid.

**Respuesta:** La situación que usted expone no responde a un «defecto», como indica, sino

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

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

## NOTA A NUESTROS COMUNICANTES

Dado el elevado número de cartas que, desde los primeros números, llegan a nuestra redacción, nos es materialmente imposible incluir las todas en esta sección. Todos los meses intentamos hacer la más precisa selección de las mismas, que reflejamos en estas páginas. Rogamos, pues, que nadie se sienta defraudado si no ve publicada su carta, y les aseguramos, por otra parte, que todas ellas son leídas y consideradas.

que se trata de algo totalmente legal. Puestos en contacto con Seat, por otra parte, nos señalaron que todos los modelos que comercializa la firma, incluidos los de Audi y Volkswagen, disponen de esa rueda de emergencia. Asimismo, le informamos de que la misma suele usarse mucho en Alemania, así como en los países nórdicos, e incluso en Japón. De cualquier forma, le aconsejamos que antes de comprar un vehículo se informe de sus características, para luego no llamarse a engaño.

## MERCANCIAS PELIGROSAS

Me dirijo a ustedes para ver si les es posible informarme dónde podría obtener la tarjeta para conducir camiones de mercancías peligrosas, ya que tengo el permiso de conducción de la clase D y tengo mucho interés en obtener dicha tarjeta.—Vicente J. Fuente Román. Arroyo de la Luz (Cáceres).

**Respuesta:** Para obtener la autorización especial que habilite para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas es necesario realizar, y superar, un curso de formación específica en uno de los centros autorizados por la DGT. Uno de ellos puede ser el INEM (Instituto Nacional de Empleo).

## En Ibiza puedes hacer lo que te dé la gana

TRAS un copioso y exquisito almuerzo en el Landtmann, de Viena, deambulaba yo por Michaelerplatz y saboreaba un buen cigarro puro, encantado de la vida, aunque, eso sí, con una frustración, porque la dicha completa, según aseguran los entendidos, no se puede alcanzar en esta vida. La frustración era debida a que en aquellos suelos públicos limpios, pulidos, abrigados y vitrificados de la pulcra Viena no me atrevía a arrojar no ya la colilla del puro, sino ni siquiera la ceniza. Y es que ya lo dice el refrán: por donde vayas, conforme veas hagas. Si allí todo el mundo se comporta tan civilizadamente, no iba a ponerme yo a hacer el café.

Y quien dice Viena, puede decir Lucerna, Malmoe, Copenhague, Bournemouth o Munich, donde el alto sentido cívico de sus habitantes les hace respetar las normas con detalle, aunque las normas sean simples ordenanzas comunales, bandos municipales, o ni siquiera eso, sólo costumbres civilizadas o hábitos de buena educación.

Sin embargo, muchos de estos pulcros, silenciosos, respetuosos, disciplinados y educados europeos se olvidan su pulcritud, su silencio, su respeto, su disciplina y su educación en sus rígidos países cuando vienen a nuestras islas, acogedoras y hoteleras, en plan vivalavirgen, anchaescastilla, tierraconquistada, ciudadsinley y aquiestoyyo.

El mismo individuo que en su ciudad espera a pie firme entre la nieve o bajo la lluvia, a las dos de la madrugada, sin ningún tráfico y con siete bajo cero, a que el semáforo se ponga verde para cruzar; el mismo que detiene su coche ante los pasos de peatones europeos en cuanto alguien hace intención de pisarlos; el mismo que no se sienta al volante en su país, aunque le amenacen con una escopeta de cañones recortados, si se ha bebido media cerveza; ese mismo individuo, tal vez por afán de emular al doctor Jeckyll y mister Hyde, llega a las Baleares dispuesto a comportarse del modo contrario a como lo ha hecho durante todo el año.

Y, claro, aquí, que somos muy tolerantes y muy majos, comprendemos que las vacaciones son las vacaciones, y que estos señores que tanto se aburren y que tan reprimidos están en sus brumas centro y noreuropeas, se despendolen al llegar al paraíso medi-

terráneo. Bien. Bueno. Vale. Pero de ahí a lo que presencié el otro día en Ibiza hay una diferencia.

En un restaurante de Es Caná, con terraza, se metió serpenteando entre las mesas un joven y arrogante jinete británico a lomos de un ciclomotor de alquiler. Avistado por el sorprendido propietario del establecimiento, el invasor fue detenido y recriminado con firmeza no exenta de corrección. El restaurador, poliglota como casi todos los ibicencos de la generación actual, hizo sus justas e indignadas reconvencciones al ciclomotorista caradura en su propia lengua, es decir, en la de William Shakespeare y Terry Venables, detalle que, en el extrañísimo supuesto de que los hechos relatados hubieran ocurrido con los papeles invertidos y en el Reino Unido, jamás se hubieran dignado tener allá con un sucio español. El caballero audaz respondió que a él le habían dicho que aquí podía hacer lo que le diese la gana. ¿Quién te lo dijo, nene? ¿Te lo dijo Adela, la señora Thatcher, Lady Di, el Foreign Office, la propia empresa de alquiler, el turoperador o la madre que te parió? Has de saber, sahib, que lo de la India ya se acabó y que de la Commonwealth sólo quedan las cenizas.

Aunque, bien pensado, mientras siga existiendo gente con mentalidad de boy indígena, seguirán existiendo otras con espíritu de sahib. Y de las primeras quedan algunas entre nosotros. Como el personal de una cafetería muy céntrica de Palma, con movimiento suficiente como para no tener que humillar la testuz, que este verano, a pesar del desagrado de los clientes habituales nativos, atendió y sirvió a unos guiris que invadieron el local en taparrabos.

Prueben ustedes a entrar en bañador a un pub de Oxford Street. Ya verán qué bien lo pasan. O, sin ir tan lejos, limítense a pedir comida después de las dos, o bebida después de las once de la noche, en cualquier barucho británico. Con suerte, les dirán lo que a mí me dijeron: «Todavía no se ha aprobado una ley que nos obligue a servirle a esta hora». Lo cual es una manera muy sutil de mandar a alguien a la mierda. O intenten no pagar una consumición hasta que, de verdad, esté consumida. Son experiencias apasionantes que me permito recomendar a los lectores amantes del riesgo y la aventura.

(\*) Jefe Provincial de Tráfico de Baleares.

## Velocidad: corregir los excesos

EL Gobierno acaba de aprobar recientemente un Real Decreto por el que se modifican algunos artículos del Código de la Circulación, se introduce en el mismo un nuevo Capítulo, con un artículo que regula los criterios en materia de publicidad sobre vehículos de motor y modifica, agravándolas, las sanciones por infracción de las normas que limitan la velocidad.

ESTE último aspecto tiene una especial significación, pues se pretende con ello corregir el comportamiento de muchos conductores que hacen caso omiso de las limitaciones de velocidad establecidas, ya sea con carácter genérico o específico, y muestra la preocupación del Gobierno por las graves consecuencias que se derivan de esas infracciones.

EN efecto, no solamente la velocidad, inadecuada o excesiva, está en el origen de muchos accidentes, más del 20 por 100 según los datos correspondientes a 1987, sino que, en el resto, las altas velocidades determinan la mayor gravedad de los mismos, siendo imputable a este

factor, directa o indirectamente, la mayoría de las víctimas que se producen en la carretera.

DE siempre, el ser humano se ha enfrentado al desafío de la velocidad, intentando alcanzar cotas cada vez más altas, pero sólo ahora, con la difusión masiva del automóvil, puede hacerlo sin basarlo en su propio esfuerzo físico, trasladando su deseo, con un ligero movimiento del pie, a través del pedal del acelerador, a motores cada día más potentes que tiran de vehículos diseñados para ofrecer la menor resistencia posible en su marcha. Una especie de vértigo se ha apoderado de nuestras sociedades en relación con la velocidad, que parece hacerlas insensibles a tanto dolor como se produce un día tras otro en nuestras carreteras.

SOLO un comportamiento responsable puede acabar con esa especie de locura. Comportamiento que, estamos seguros, será tanto mejor aceptado cuanto más sea asumido por todos. Por ello es necesario corregir el abuso de quienes, a pesar de tantas llamadas a la prudencia, siguen conduciendo como si las carreteras fueran para ellos solos.

Tráfico

## Olés y avisos



Jesús SORIA

LO bello y lo bueno no necesita de demasiadas presentaciones. Que se lo digan a Marta Sánchez, la solista de Olé-Olé (olé, Marta, olé). Y desde luego, de excentricidades. Lo digo por el debate sobre los anuncios de los coches. ¿Hace falta mostrar agresividad, altas velocidades o pisoteo continuo de las más elementales normas de la circulación para vender? Hay publicistas que opinan que no; los hay, sin embargo, que no parecen hacer otra cosa. ¿O son algunos fabricantes quienes auspician estas ideas? ¿Acaso se vende mejor con el BX rompedunas que el precioso anuncio Kadett? En cualquier caso, parece que a partir de ahora las locuras innecesarias estarán más controladas. Los creativos no tendrán problemas.

SON nuevas normativas que no hacen más que seguir la línea propugnada desde la propia preocupación de la CEE por la seguridad vial. En el mismo camino de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, que en su resolución de

mayo del año pasado decía que «con vistas a la observancia real de las velocidades máximas es imprescindible que la policía ejerza una mayor vigilancia y que las infracciones a la normativa se castiguen con más severidad». A nadie, pues, debe extrañar la reforma de determinados artículos del Código de la Circulación. Cambios que afectarán fundamentalmente a quienes corren peligrosamente y que, en justa correspondencia, más duramente serán castigados. Una dureza que, pese a todo, no tiene parangón con la que está implantada en países como Bélgica o Suiza, aun teniendo en cuenta su más elevado nivel de vida. Se trata, en definitiva, de pillar a

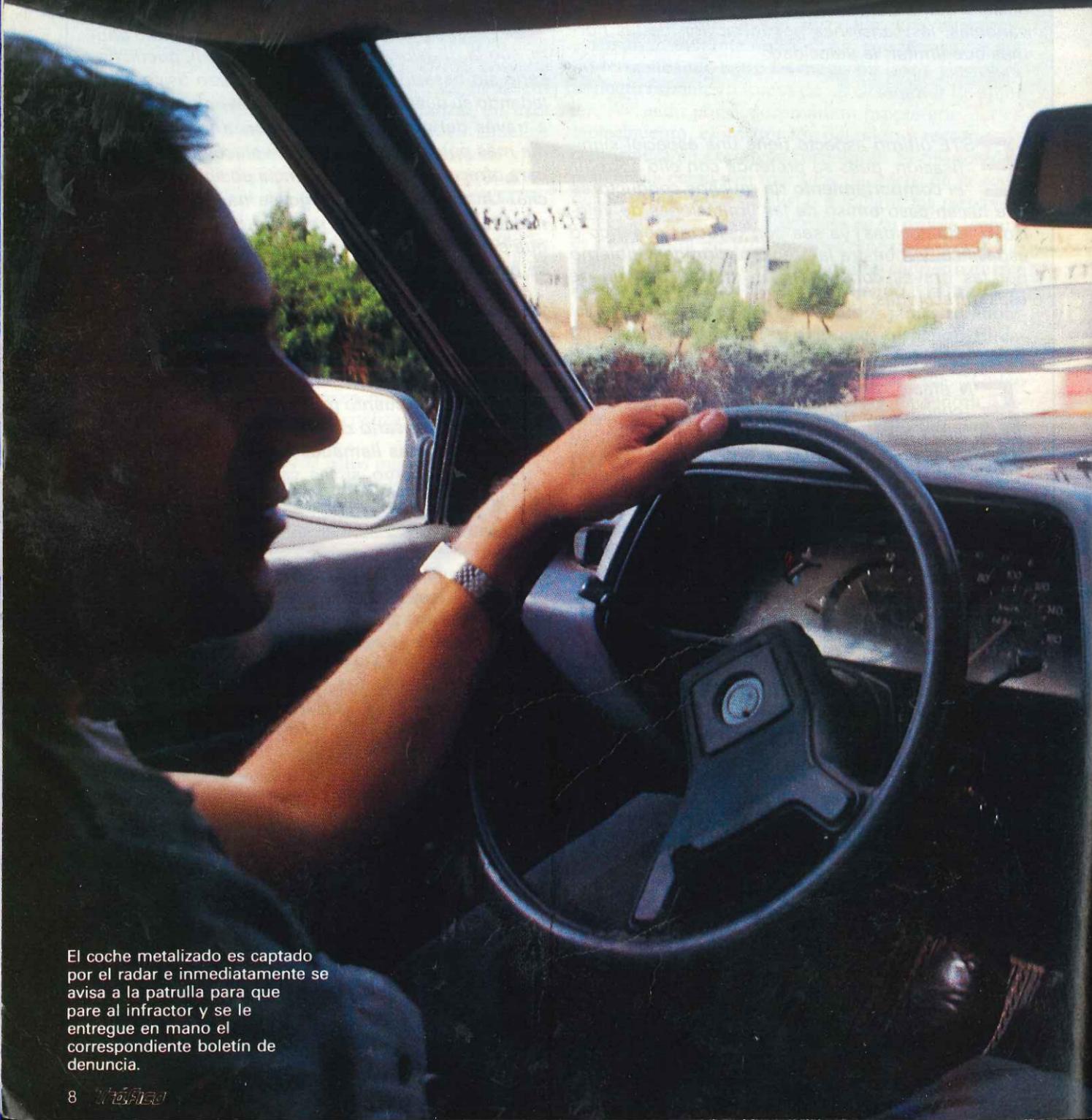
esos de quienes alguna vez hemos exclamado: ¡Lástima guardia civil!

Y manos a la obra. Aquí hemos denunciado más de una vez la deficiente señalización de algunas obras. Pues parece que hemos llegado al comienzo del fin de estas situaciones: las obras comienzan a señalizarse con nuevas señales, más visibles, más directas, más seguras. Para que uno sepa mejor por dónde anda. Ahora se trata de conseguir que ningún encargado de obras se sepa mejor por dónde anda. Si hemos dado un gran paso, entonces habremos dado un salto de gigante.

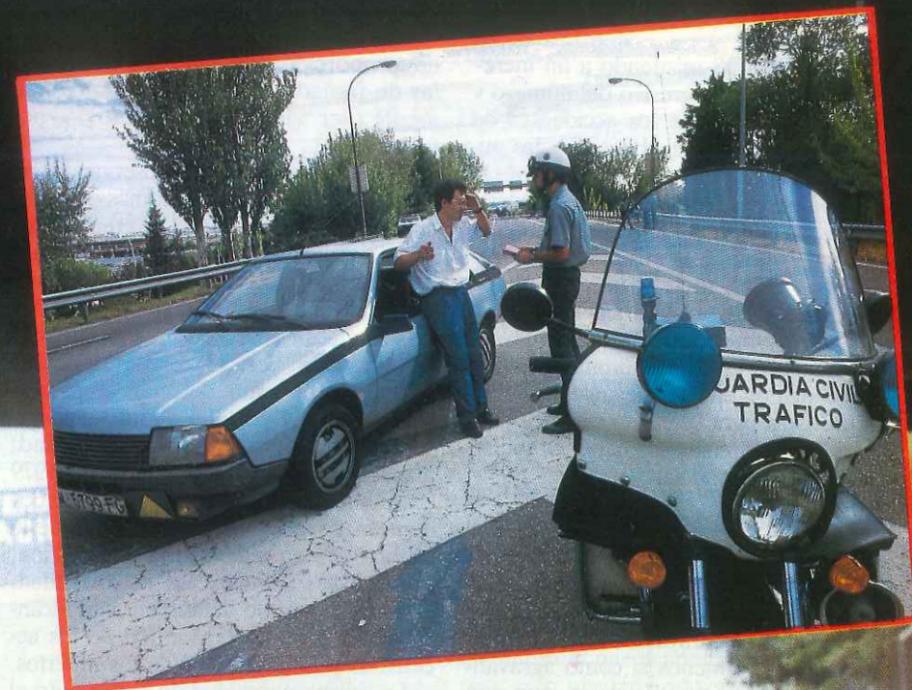
CLARO que, para paso, el de los españoles en el Mundial de Motociclismo. Los «Aspar», Herreros, Sito Pons o Cardús, entre otros, han vuelto a demostrar que somos carne de «pole position». No podemos decir lo mismo de la Fórmula 1. Adrián Campos bastante hizo con terminar una prueba y abrir el camino para que otro español, Pérez-Sala, pueda entrar en la carpa del circo.

# LA VELOCIDAD SE PAGA

REFORMADOS DETERMINADOS ARTICULOS DEL CODIGO DE LA CIRCULACION Y DEL CUADRO DE SANCIONES



EN PORTADA



El Consejo de Ministros del día 11 de septiembre aprobó un Real Decreto por el que se modifican determinados artículos del Código de la Circulación y el Cuadro de Multas, con el fin de corregir determinado tipo de conductas que atentan contra la propia seguridad y la de los demás. Por un lado, se destacan y aclaran determinados preceptos para conseguir mayor eficacia en su aplicación, se acentúa el concepto de conducción responsable y se configura la retirada del permiso de conducir, no sólo como método ordinario de sanción, sino también por razones de seguridad. Por otro, además de incrementarse la cuantía de las sanciones por exceso de velocidad hasta 29.000 pesetas, se recupera el privilegio administrativo de la acción de oficio para ejecutar y hacer cumplir sus decisiones por unidades de recaudación de Hacienda, al tiempo que se regula, por primera vez, la publicidad sobre vehículos de motor para evitar que inciten a la comisión de infracciones de tráfico.

Informe de José Ignacio RODRIGUEZ  
Fotos: Miguel GARROTE

El coche metalizado es captado por el radar e inmediatamente se avisa a la patrulla para que pare al infractor y se le entregue en mano el correspondiente boletín de denuncia.

**V**ENIMOS asistiendo a un incremento progresivo del número y gravedad de los accidentes de circulación, lo que ha obligado a las autoridades a adoptar una serie de medidas tendentes a corregir los comportamientos —fundamentalmente de una determinada tipología de usuarios infractores— que arriesgan su seguridad y la de los demás. Esta falta de sensibilidad se manifiesta, sobre todo, en la inobservancia comprobada de las limitaciones de velocidad. Por ello se elevan las sanciones previstas para este tipo de infracción y para la de circular sin haber obtenido el permiso de conducir.

### LOS RIESGOS DE LA VELOCIDAD

Es algo comúnmente aceptado que la velocidad es uno de los factores principales de inseguridad vial y, aunque no sea exacto presentarlo directamente como causa, al menos sí como agravante de los accidentes. Es decir, que aun admitiéndose la hipótesis de que un vehículo a gran velocidad no aumenta la probabilidad de sufrir accidente —lo cual estaría en contradicción con estudios realizados por la OCDE y por numerosas experiencias de países que rebajaron los límites para ahorrar combustible y se encontraron con que el número de muertos se reducía en algunos casos hasta el 60 por 100—, de lo que nadie tiene duda es de que, en caso de producirse, las consecuencias del mismo son muchísimo más graves cuanto mayor es la velocidad, ya que la energía cinética crece con el cuadrado de aquélla. Así, un choque a 100 km/hora equivale a una caída libre desde un edificio de 12 pisos de altura.

Otras consideraciones respecto a la velocidad, suficientemente estudiadas, se refieren a que cuanto más rápido vamos menor es la estimación subjetiva de la velocidad y, lo que es más grave, las distancias van siendo subestimadas

en proporción creciente mientras que las de frenado aumentan proporcionalmente (ver TRAFICO número 15, octubre 1985).

En España se vienen observando en los últimos años claros síntomas que permiten atribuir, en parte, el crecimiento de la accidentalidad al exceso de velocidad. Las infracciones relacionadas con este concepto —19 por 100 en carretera— destacan sobre cualquier otro tipo de infracción. El control de velocidad por radar permitió detectar el pasado año que el 6,4 por 100 de los vehículos circulaban con exceso de velocidad, mientras que este dato referido a 1979 era del 4 por 100. Igualmente, los accidentes que se producen por salida de la vía y que, en significativa proporción, son debidos a un exceso de velocidad, están aumentando de año en año, alcanzando en 1986 el 25 por 100 de los accidentes y el 21 por 100 de los muertos.

La misma necesidad de poner coto al goteo de muertos en accidentes por exceso de velocidad la han sentido nuestros vecinos comunitarios y en este sentido se pronunció un dictamen de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, en mayo de 1986, con motivo del año Europeo de la Seguridad Vial: «Con vistas a la observancia real de las velocidades máximas —decía—, es imprescindible que la Policía ejerza una mayor vigilancia y que las infracciones a la normativa se castiguen con más severidad».

Y precisamente esto es lo que plantea la reforma parcial del Código de la Circulación en cuanto a velocidad: No el hacer más estrictas las limitaciones, sino agravar las sanciones por este concepto, que van desde 4.000 a 29.000 pesetas, en función del porcentaje de exceso respecto a la velocidad limitada. En cualquier caso, teniendo en cuenta la nueva situación y nuestro nivel de vida, puede afirmarse que, en general,



La velocidad excesiva agrava considerablemente las consecuencias de los accidentes.



La exacción por vía judicial de las multas impuestas por los alcaldes es similar a las dictadas por los gobernadores civiles.

## PUBLICIDAD RESPONSABLE

Con una cierta frecuencia y, sobre todo, cuando las operaciones de desplazamientos masivos se aproximan, la seguridad vial y todos sus problemas se convierten en centro preferente de atención de los medios de comunicación. Somos muchos los miembros de la Dirección General de Tráfico que debemos someternos al interrogatorio de los mismos, tarea que aceptamos de buen grado, pues nos permite la comunicación con los ciudadanos. Pues bien, una pregunta que se nos plantea de manera constante es si no creemos que tanta actividad divulgativa desde esta casa, si tantas campañas (algunas calificadas por los propios profesionales como de «gran brillantez»), no choca con el riesgo de perder toda eficacia ante la publicidad de determinadas marcas de automóviles, que ofrecen al consumidor la posibilidad de conducir a altísimas velocidades, e incluso invitando a los conductores a conductas competitivas o agresivas en algunos casos; es decir, todo lo contrario a los principios de conducción prudente y responsable que nosotros estamos tratando de vender. Slogans como «el coche ideal para irte de copas», o «velocidad salvaje» pueden ser mensajes que acaben con toda una labor educativa que no persigue otra cosa que una mayor seguridad vial. Por eso creemos necesario luchar legalmente contra quienes incitan a conducciones inadecuadas y antirreglamentarias, que pongan en peligro la vida de las personas. Entre otras cosas, porque estamos convencidos que los vehículos tienen magníficos elementos para llegar a su público sin necesidad de recurrir a estos extremos. Algunos publicistas y determinadas marcas lo están demostrando.

Miguel MUÑOZ MEDINA  
Subdirector general de la DGT

siguen siendo cuantías bajas en relación con otros países de Europa. En países como Suiza o Bélgica, estos excesos se pagan con multas cercanas o que sobrepasan las cien mil pesetas, y en algunos casos existe la posibilidad de arrestos de un día a un mes de duración.

Sin embargo, es conveniente saber que existe en el seno de las Comunidades una clara tendencia a la armonización de los límites de velocidad y, en concreto, Bélgica ha presentado recién-

temente un proyecto según el cual la velocidad máxima permitida en los países que componen la CEE quedaría así: autopistas, 130 km/h.; autovías, 110-120 km/h.; resto de carreteras, 90 km/h.; zona urbana, 50 km/h.

Este proyecto cuenta con la disconformidad del Reino Unido, cuyo límite de velocidad es de 112 km/h. y no quiere aumentarlo, y de la República Federal Alemana, que no tiene limitación en autopista (sólo recomendada a 130) y no parece decidida a imponerla.

## LO QUE DICE EL REAL DECRETO

... En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, con informe favorable del Ministerio de Economía y Hacienda, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 11 de septiembre de 1987

DISPONGO:

Artículo primero.—Se modifican los artículos 18, 261.I, 286 y 289 del Código de la Circulación y se añade un nuevo capítulo, el XXI, con un único artículo, en la forma que se indica a continuación:

Artículo 18.—Se suprime la última frase del primer párrafo que dice: «o a la velocidad que exceda de la que, como máxima, hayan fijado las autoridades competentes para cada lugar o circunstancia».

Artículo 261.I.—Se añade el siguiente párrafo al apartado I de este artículo:

El permiso o licencia de conducir son de otorgamiento y contenido reglados en base a la aptitud y conocimientos que se determinan en este Código de la Circulación; su concesión conlleva, por parte del titular, el deber de conducir responsablemente y con sujeción a las reglas del tráfico. El permiso o licencia de conducción sólo

pueden ser intervenidos, revocados, suspendidos o anulados en los casos y por los procedimientos que se regulan en este Código y en las Leyes Penales.

Artículo 286.—Queda redactado como sigue:

I. Las multas serán hechas efectivas a los órganos de recaudación del Organismo Gestor, directamente o a través de entidades de depósito, dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha de su firmeza.

II. Vencido el plazo de ingreso establecido en el apartado anterior, sin que se hubiese satisfecho la multa, su exacción se llevará a cabo por el procedimiento de apremio regulado en el Reglamento

General de Recaudación. A tal efecto, será título ejecutivo la certificación de descubierto expedida por el órgano competente del Organismo Gestor.

III. En las multas impuestas por los Gobernadores Civiles, dicho procedimiento de apremio será llevado a cabo por los servicios recaudatorios del Ministerio de Economía y Hacienda.

El Ministerio de Economía y Hacienda establecerá los procedimientos y requisitos para el cargo de los valores a las Delegaciones de Hacienda.

IV. Para la exacción, por la vía de apremio, de las multas impuestas por los Alcaldes, se seguirán los procedimientos regulados en la

Legislación vigente de Régimen Local. Artículo 289.—Queda redactado del modo siguiente:

I. Las infracciones a lo dispuesto en los artículos 16, 18, párrafo primero; 19, 20 y 21, párrafo tercero; 25, 30, 40, 45, apartado a); 48, apartado III-c) y V; 49, apartado I-a); 99, 149, apartado II, párrafo primero 151, 174, apartados b), números 2 y 3 y c); 295, párrafo primero, por no ceder el paso, y 296, número 3, segundo concepto, determinarán, además de las sanciones pecuniarias que se establecen en el cuadro de multas anexo a este Código, la suspensión del permiso de conducir del infractor, por tiempo no supe-

rior a tres meses, en los siguientes casos: 1.º Cuando se compruebe una especial gravedad de los hechos por la concurrencia de circunstancias de peligro distintas de las estrictamente requeridas para consumar la infracción.

2.º Cuando el infractor, con anterioridad a la comisión de la infracción, haya sido ejecutoriamente condenado, por delito o falta de circulación, o sancionado ejecutivamente por infracción de tráfico definida en los preceptos que se relacionan en el primer párrafo de este artículo y no haya transcurrido el tiempo que establece el artículo 274.II de este Código.

II. Las infracciones en que no concorra nin-

Velocidad: 75 km/h.  
Rebasó el límite en: 25 por 100.  
Sanción: 8.000 ptas.

## TRES EJEMPLOS



Velocidad: 88 km/h.  
Rebasó el límite en: 46,6 por 100.  
Sanción: 15.000 ptas.



Velocidad: 96 km/h.  
Rebasó el límite en: 60 por 100.  
Sanción: 25.000 ptas.



### QUIEN LA HACE, LA PAGA

La elevación de la cuantía de las sanciones no bastaría, por sí sola, para incidir en el comportamiento de las personas que acostumbran a arriesgar la vida propia y las ajenas. Es necesario que el proceso de una multa llegue a sus últimas consecuencias. Esto es, que el infractor la pague.

La reforma parcial del Código que supone el Real Decreto arroja importantes modificaciones en el sistema de recaudación de las multas. Por un lado, se admite el pago en metálico en lugar del Papel de Pagos del Estado. Además se contempla la posibilidad de que las multas se hagan efectivas no sólo directamente en las Jefaturas Provinciales de Tráfico, sino también a través de entidades de depósito (entidades bancarias, Cajas de Ahorro Confederadas, Caja Postal de Ahorros o Cooperativas de Crédito calificadas).

Por último, se sustituye el procedimiento judicial por el administrativo de apremio, en virtud del cual la propia Administración puede, sin necesidad de acudir a la autoridad judicial, ejecutar y hacer cumplir sus decisiones. No obstante, éstas pueden ser recurridas ante el Tribunal Contencioso-administrativo después de agotar el procedimiento normal.

Por tanto, cuando el infractor no abona la sanción de forma voluntaria —en el plazo de quince días— se desemboca en la vía de apremio, la cual tiene la misma fuerza ejecutiva que la sentencia judicial para proceder contra los bienes y derechos del sancionado. Otra novedad es que, tras la providencia de apremio, se proseguirá el procedimiento por unidades de recaudación de las Delegaciones y Administraciones de Hacienda, las cuales notificarán al interesado que tiene un plazo de 24 horas para pagar la multa

Por primera vez se regula en el Código la publicidad de los vehículos de motor para evitar que incite a la comisión de infracciones de tráfico.

**Renault Alpine V6 GT Turbo**  
**A 250 Kms./h. sin perder la calma.**

**El deporte más emocionante y espectacular del mundo sólo podrá llamarse así: Renault Alpine V6 GT Turbo.**

**Contempla el futuro:**

- De 0 a 100 Km/h. en 7" y hasta 200 Km/h. en 14".
- 200 CV disponibles, sin supercalentamiento, gracias a su motor de seis cilindros V6 2000 cc.
- Lancha alarada, con 15 pulgadas de ancho y 10 pulgadas de altura.
- 4 Tramos de cinco marchas, de 250 km/h. de máxima.

**Entre en el futuro:**

- De 0 a 100 Km/h. en 7" y hasta 200 Km/h. en 14".
- 200 CV disponibles, sin supercalentamiento, gracias a su motor de seis cilindros V6 2000 cc.
- Lancha alarada, con 15 pulgadas de ancho y 10 pulgadas de altura.
- 4 Tramos de cinco marchas, de 250 km/h. de máxima.

**Disfruta el futuro:**

- No es posible por sus revoluciones.
- Sigue el ritmo que tú quieras, como quieras, o no.
- Sigue el ritmo que tú quieras, como quieras, o no.
- Sigue el ritmo que tú quieras, como quieras, o no.

Renault Alpine V6 GT Turbo, el deportivo más emocionante y espectacular del mundo.

**RENAULT**  
Coches llenos de vida.

RENAULT recomienda lubr. antes OIL

**Algunos aviones se parecen al Volkswagen Jetta.**

Un avión puede volar tan alto como un avión. Esperamos verte próximamente a bordo de nuestra línea Jetta. Más velocidad y seguridad en su conducción.

Una computadora de a bordo permite al piloto tener un control preciso del motor y del combustible.

Para tu mayor información, el Jetta cuenta con circuitos (transmisión, suspensión, dirección) y otros componentes de alta tecnología.

Posiblemente este coche te recuerde a algunas aviones, aunque con un motor más potente y una velocidad mayor.

**Volkswagen**  
Se sabe lo que se tiene.

## Renovar el permiso cada día

El permiso para conducir es una autorización administrativa para la que se requiere una serie de aptitudes y conocimientos. Además implica un acuerdo tácito con la Administración por el que el individuo se compromete a conducir responsablemente con arreglo a las normas de la circulación.

Por tanto, no es algo que se obtenga y ya está. La idea es que se renueva todos los días practicando una conducción responsable.

Cuando esto no sucede así, las autoridades competentes pueden suspender temporalmente —hasta tres meses— el citado permiso. Esta suspensión se lleva a efecto aun cuando el conductor no entregue el permiso. Negativa que daría lugar a que se pasara el tanto de culpa al juez. Esto, sin perjuicio de la correspondiente anotación en el ordenador de la DGT y el aviso a las Fuerzas de vigilancia para que practiquen un estrecho seguimiento del infractor.

También se procederá a la suspensión cuando un conductor desobedezca habitualmente las normas de circulación y haya sido sancionado cinco veces en los doce meses anteriores.

Tras el primer quebrantamiento de la suspensión, se dicta una nueva suspensión por tres meses, y, de ser sorprendido conduciendo durante la segunda suspensión, se procederá a la revocación del permiso. Para obtener uno nuevo, el interesado tendrá que dejar transcurrir dos años y pasar por los exámenes habituales.

y que, de no hacerlo así, se procederá sin más el embargo de sus bienes.

## LA PUBLICIDAD DE COCHES, EN EL CODIGO

La regulación de la publicidad relacionada con los vehículos de motor ha sido objeto de la incorporación de un nuevo capítulo en el Código de la Circulación, para evitar que incite a la comisión de infracciones de tráfico. Algo que ya tiene una base legal en nuestro ordenamiento y se ha considerado necesaria su inclusión en vista de la insensibilización general que puede provocar respecto a la seguridad en nuestras carreteras.

El párrafo primero recogido en el Código —«No ofrecerán en su argumentación escrita o verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes incitación alguna a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situacio-

## LO QUE DICE EL REAL DECRETO

guna de las circunstancias previstas en los dos números del apartado anterior o de preceptos no relacionados en el mismo, sólo llevarán consigo la suspensión del permiso para conducir del infractor, por un período de hasta tres meses, cuando se compruebe que el conductor desobedece habitualmente las normas de circulación, por haber sido sancionado, en los doce meses inmediatamente anteriores, al menos en cinco ocasiones.

III. La suspensión del permiso de conducir se llevará a efecto, una vez que adquiera firmeza la sanción impuesta, mediante orden cursada al infractor para que entregue el documento al agente

de la autoridad que lo recoja y cuya desobediencia dará lugar a que se pase el tanto de culpa a la autoridad judicial y a que se tome razón en el Registro de Conductores e Infractores del período en que, pese a la no entrega del permiso, dicha persona no puede conducir y debe ser objeto de especial vigilancia por parte de las policías de tráfico.

IV. La conducción de vehículos automóviles durante el tiempo de suspensión del permiso llevará aparejada una nueva suspensión por tres meses al cometerse el primer quebrantamiento, procediéndose al siguiente a la revocación que se regula en el artículo 291-V de este Código.

**Capítulo XXI. Artículo 312.—**  
Las informaciones o comunicaciones de todo tipo a los consumidores referidas a vehículos de motor observarán las siguientes reglas:

1.º No ofrecerán en su argumentación escrita o verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes incitación alguna a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro o a cualquier otra circunstancia y otros usos de conducción de los vehículos que supongan una infracción al Código de la Circulación.

2.º De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.2 y en el artículo 13.1 f) de la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Con-

sumidores y Usuarios, la información a los consumidores sobre los vehículos de motor deberá incluir aquellas instrucciones, indicaciones o advertencias que resulten necesarias para informar al usuario de los riesgos previsibles. En todo caso, dicha información deberá advertir el riesgo que supone superar los límites de velocidad establecidos. Estas advertencias se incluirán en las instrucciones de uso y circulación de los vehículos o en cuanta información se ofrezca a los consumidores en los términos que se establezcan en desarrollo de esta norma.

El incumplimiento de las reglas anteriores se considerará infracción grave en materia de defen-

sa de los consumidores y usuarios, sancionándose de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la LGDCU por los órganos administrativos competentes, según el procedimiento previsto en el Real Decreto 1945/1983, de 22 de junio.

**Artículo segundo.—**El anexo I del Código de la Circulación que contiene el cuadro de multas queda modificado en los siguientes términos:

**Artículo 18:**

- \* Por conducir automóviles de modo negligente o temerario, 5.000 a 29.000 pesetas.
- \* Por conducir otros vehículos de modo negligente o temerario y párrafo segundo, 1.000 a 10.000 pesetas.

**Artículo 20:**

1. Los excesos de velocidad, sobre los límites establecidos en este artículo, se sancionarán según la siguiente escala, sin perjuicio de la suspensión del permiso de conducir que proceda con arreglo al artículo 289:

- \* Por circular a velocidad que exceda de las limitaciones específicas de 50 km/h. o menores se impondrán las siguientes sanciones:
- Hasta 55 km/h., 4.000 pesetas.
- A más de 55 y hasta 60 km/h., 8.000 pesetas.
- A más de 60 y hasta 65 km/h., 12.000 pesetas.

nes de peligro o a cualquier otra circunstancia y otros usos de conducción de los vehículos que suponen una infracción al Código de la Circulación» coincide en lo esencial con la Norma 17 de la Resolución de 31 de enero de 1984 sobre normas de admisión de publicidad en los medios gestionados por el Ente Público RTVE. Pero mientras que esa norma tan sólo impone determinadas restricciones al libre ejercicio de la publicidad en los anuncios relacionados con los automóviles, al recogerse ahora en el Código, su incumplimiento pasa a sancionarse como infracción grave (artículo 36 de la LGDC) con multas que pueden alcanzar los 2.500.000 pesetas, o incluso rebasar esa cantidad hasta alcanzar el quintuplo del valor de los productos o servicios objeto de la infracción.

A nivel europeo existe también una especial preocupación por las conductas agresivas que puedan estar estrechamente relacionadas con la publicidad. En la última reunión del Comité de Seguridad Vial de la CEMT, celebrada el pasado mes de septiembre, la delegación francesa presentó una ponencia sobre la publicidad pernicioso para la seguridad que no se llegó a debatir por incomparecencia —por asuntos personales— del ponente.

Sin embargo, las agencias de publicidad que trabajan para empresas automovilísticas se quejan de que no existe una normativa clara y que su labor se ve dificultada por un control fuerte. Tampoco están muy seguros de que determinados «spots» inciten a conductas peligrosas, puesto que normalmente se ruedan en escenarios que nada tienen que ver con los lugares habituales de circulación (portaaviones, tren, etcétera) y cuando se hacen derrapajes o conducciónes arriesgadas se sobreimpresiona un rótulo diciendo que lo hacen especialistas y que es ficción.

## LOS CREATIVOS QUIEREN MAS CLARIDAD

Para Angel del Tío, director creativo de la Agencia Tandem, lo normal es que el fabricante facilite las características del coche y sugiera un público. «Esto lo confirmamos con una investigación de marketing, y el resto es todo creatividad.» Añade que, en las investigaciones que han realizado, la prudencia no es algo importante para el público: «A la gente no le gusta que le metan miedo». Aunque, por el contrario, reconoce que el destacar la seguridad activa o pasiva, el tener una carrocería dura,



Unidades de recaudación de Hacienda dictarán providencia de embargo contra los bienes del infractor cuando éste no haya satisfecho la sanción.

## LO QUE DICE EL REAL DECRETO

- A más de 65 y hasta 70 km/h., 15.000 pesetas.
- A más de 70 y hasta 75 km/h., 20.000 pesetas.
- A más de 75 y hasta 80 km/h., 25.000 pesetas.
- A más de 80 km/h., 29.000 pesetas.
- \* Los excesos de velocidad sobre las restantes limitaciones se sancionarán de la forma siguiente:
  - Los excesos de hasta un 10 por 100 sobre el límite establecido con 4.000 pesetas.
  - Los excesos de hasta un 20 por 100 sobre el límite establecido con 8.000 pesetas.

- Los excesos de hasta un 30 por 100 sobre el límite establecido con 12.000 pesetas.
- Los excesos de hasta un 40 por 100 sobre el límite establecido con 15.000 pesetas.
- Los excesos de hasta un 50 por 100 sobre el límite establecido con 20.000 pesetas.
- Los excesos de hasta un 60 por 100 sobre el límite establecido con 25.000 pesetas.
- Los excesos superiores al 60 por 100 sobre el límite establecido con 29.000 pesetas.
- 2. Las sanciones establecidas en el apartado anterior se incrementarán en un 30 por 100, hasta el tope máximo de 29.000 pesetas previstas para el último supuesto, en el caso de:

- Vehículos destinados al transporte de mercancías de más de 3.500 kg. de PMA.
- Vehículos destinados al transporte colectivo de personas de más de nueve plazas, incluido el conductor.
- Las sanciones previstas en este artículo no serán aplicables cuando proceda la aplicación de las previstas en el artículo 25, apartado b), 5 del Reglamento aprobado por Real Decreto 1408/86, de 26 de mayo, regulador de la Inspección y del Régimen Sancionador de los Transportes Mecánicos por Carretera.
- Artículo 106:
  - \* Circular con un vehículo matriculado sin el

eso sí vende. «Pero también es verdad que la publicidad agresiva vende, aunque nosotros no utilizamos esos métodos porque pensamos que hay otros caminos más creativos y más sutiles en base a una demostración lógica y racional. Es una filosofía de Volkswagen desde hace muchos años.»

David J. Reeves, director de cuentas de Tapsa, considera que la publicidad agresiva no es imprescindible. «Depende del tipo de producto y de la situación del mercado, aunque es difícil vender un coche con matices deportivos sin algunos elementos de agresividad.» Añade que limitar la publicidad a la seguridad impediría destacar otros elementos y no sería la forma más directa ni eficaz. «Sin embargo, los publicitarios no somos unos locos y nunca tratamos de vender un coche como arma agresiva; al menos nosotros, que trabajamos con Seat, no lo hacemos.» «Considero que es mejor la autolimitación, porque la censura, en sí, no es positiva. Pero si el publicitario no se controla, es lógico que lo controlen.»

Según Roberto Outeidiño, director de cuentas de la Agencia Publinsa, que trabaja para Renault, «me parece bien y es lógico que la DGT haya incluido unas normas restrictivas en el Código porque anteriormente hubo una racha de «spots» en los que se veía practicar una conducción excesivamente agresiva». Sin embargo, le parece chocante que se pasen anuncios de coches, sometidos a control, en los intermedios de películas en las que aparecen imágenes de automóviles que sí pueden incitar a una conducción peligrosa. «Nosotros conocemos las normas y las tenemos en cuenta cuando presentamos nuestros «spots». Pero son unas normas difíciles de interpretar y, a veces, Gerencia de Publicidad de RTVE nos echa atrás el trabajo, aunque otras es

CONTROL DE VELOCIDAD POR RADAR				
	1983	1984	1985	1986
Vehículos controlados (*)	17.175	18.222	22.233	22.873
Vehículos denunciados (*)	941	995	1.333	1.453
% de denunciados sobre controlados	5,5	5,5	6,0	6,4

(\*) Cifra expresada en miles.

VELOCIDADES MAXIMAS EN LA CEE (Coches en vías interurbanas)			
País	Autop.	Autov. y similares	Otras vías
Bélgica	120	120	90
Dinamarca	100	80	80
ESPAÑA	120	100	90
Francia	130	110	90
G. Bretaña	112	112	97
Grecia	80	80	80
Holanda	100	100	80
Irlanda	97	97	97
Italia	140(1)	130(2)	110
Luxemburgo	120	90	90
Portugal	120	90	90
RFA	(3)	(3)	100

(1) Reducida progresivamente hasta 90 para el coche más pequeño.  
 (2) Reducida progresivamente hasta 80 para el coche más pequeño.  
 (3) Velocidad recomendada: 130.

más flexible y permite que, al menos, se emita el anuncio unos meses». Otra agencia que trabaja para la Renault es Lintas, cuyo director de cuentas, Bretons, no está de acuerdo con la inclusión en el Código del control de la publicidad de coches, entre otras cosas porque no se aplica por igual a otros productos. Y pone por ejemplo las películas en las que salen coches haciendo burradas. «A nosotros no se nos permite hacer un «spot» sin cinturón o infringiendo las normas del Código.

SUIZA Y BELGICA, MAXIMA DUREZA	
Exceso	Sanción
<b>Suiza</b>	
Hasta 5 km/h.	10 frs. (805 ptas.)
Hasta 10 km/h.	40 frs. (3.220 ptas.)
Hasta 20 km/h.	100 frs. (8.050 ptas.)
Más de 20 km/h.	Al tribunal
Más de 30 km/h.	Retirada del permiso
<b>Bélgica</b>	
Hasta 10 km/h.	De 600 a 3.000 frs. (de 1.920 a 9.600 ptas.) y arresto de 1 día a 1 mes
Más de 10 km/h.	De 3.000 a 30.000 frs. (de 9.600 a 96.000 ptas.) y arresto de 1 día a 1 mes
<b>España</b>	
En limitaciones de 50 km/h. o inferiores van aumentando de 5 en 5 km/h. los excesos, con importes de 4.000 a 29.000 pesetas. Los excesos de velocidad sobre las restantes limitaciones se sancionan en función del porcentaje de exceso que va de 10 en 10 por 100 hasta alcanzar un máximo de 29.000 pesetas.	

Eso me parece correcto, pero la norma no está basada en la realidad, porque nosotros no derrapamos en una carretera ni es esa nuestra filosofía. Si esa es la norma, no hubiera sido necesario incluirla en el Código porque nosotros —y creo que los demás también— ya la cumplimos. Otra cosa es hacer esos derrapajes en un desierto o en un campo de tomates. Estoy de acuerdo con los límites de velocidad y el incremento de las sanciones, pero no pueden pagar justos por pecadores.»

- \* Conducir sin llevar el correspondiente permiso de conducción:
  - Si no se posee, teniéndolo concedido, 2.500 pesetas.
  - Si no se lleva, poseyéndolo, 1.000 pesetas.
- \* Conducir incumpliendo las condiciones restrictivas o menciones especiales que figuren en el permiso de conducción, 5.000 a 15.000 pesetas.

### DISPOSICION TRANSITORIA

Las certificaciones de descubierto a que se refiere el apartado II del artículo 286 serán enviadas a los órganos recaudatorios de Hacienda, para su

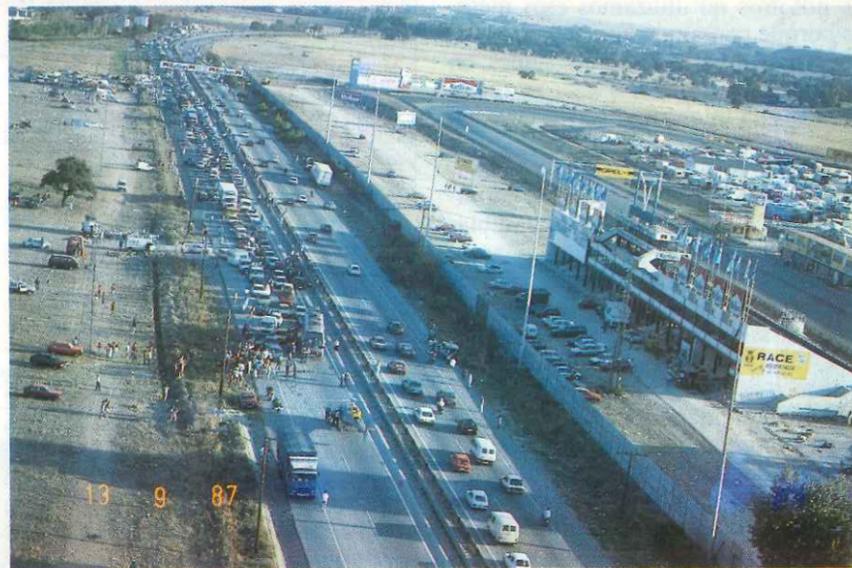
cobro en vía de apremio, a partir de la entrada en funcionamiento de las Unidades de Recaudación de las Delegaciones y Administraciones de Hacienda y al ritmo que se fije conjuntamente por la Dirección General de Tráfico y la Dirección General de Recaudación.

### DISPOSICION FINAL

Lo dispuesto en el presente Real Decreto sobre pago de las multas y exacción de las mismas por la vía de apremio entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

## SOCORRO AEREO

ADemás de los cometidos habituales, los helicópteros de la Dirección General de Tráfico son a veces requeridos para evacuación de heridos, resultado de accidentes ocurridos en la carretera. Este es el caso ocurrido el domingo 13 de septiembre en las inmediaciones del circuito del Jarama, donde en ese momento se disputaba el Gran Premio de Portugal de Motociclismo. En el kilómetro 27,500 se producía un accidente de motocicleta en el que resultaban heridos dos jóvenes: una chica quedó inconsciente, mientras que su compañero sufría una herida en el tobillo por la que perdía abundante sangre. Dado el tráfico intenso que había en la zona del accidente y la aglomeración de vehículos con motivo de la prueba deportiva



que se celebraba en esos momentos, el acceso de una ambulancia se hacía muy complicado, incluso imposible para llevarlo a cabo, por lo que se requirió la presencia de uno de los helicópteros que en esos momentos estaban de servicio en las inmediaciones de la zona. Diez minutos después de haber ocurrido el accidente los dos jóvenes eran evacuados en el helicóptero y unos minutos después ambos eran atendidos en el hospital Ramón y Cajal.

Las fotografías que ilustran estas líneas fueron captadas desde otro de los helicópteros que ese mismo día operaban en la zona para colaborar en las medidas de tráfico adoptadas en la misma con motivo del acceso masivo de público al mencionado circuito.



Profesionales del volante (9)

Transportes blindados

**VIGILAR Y CONducIR**



Una serie de Juan GIRON ROGER y Juan Manuel MENENDEZ Foto: Miguel GARROTE

Son más de tres mil en toda España. A su condición de vigilantes jurados añaden la de conductores experimentadísimos. Siempre en guardia. La fiebre del transporte blindado surgió a comienzos de los 70 y desde julio de 1974 las empresas proliferaron en una recta ascendente. La operación de entrega de valores no dura más de tres minutos, pero eso basta para que el

conductor ponga a prueba sus nervios de acero, sus dotes de atención y su capacidad de previsión y reacción. «Quien evita la ocasión, evita el peligro.» Esto lo saben bien los conductores con revólver al cinto: sus técnicas de conducción sofisticada y las medidas y contra-medidas empleadas obstaculizan enormemente la actividad de los posibles atracadores.



Al tiempo que conduce, debe vigilar. Bajo estos dos parámetros se mueve toda la problemática de estos profesionales.

El transporte de fondos y valores mediante vehículos blindados, y más genéricamente las compañías dedicadas a la seguridad, comenzó a funcionar en España alrededor de 1973. Actualmente existen más de mil empresas autorizadas para realizar la actividad, aunque sólo cinco reúnen la práctica totalidad del trabajo de transporte mediante vehículos blindados y apenas existen tres o cuatro más para la seguridad.

Es, pues, un sector joven, en el que los conductores apenas han tenido tiempo para jubilarse o agruparse profesionalmente. La principal característica del conductor de transportes blindados es su doble condición de excelente conductor (por ejemplo, en algunas compañías les exigen el permiso de primera y experiencia, amén de periódicos cursos de perfeccionamiento) y de vigilante jurado. Por realizar su labor al volante tienen, según fuentes de UGT, un salario base de 55.000 pesetas y un plus de peligrosidad de 11.000 pesetas (curiosamente, 60 pesetas menos que el del vigilante que transporta el dinero del coche al banco, por ejemplo).

Angel Sandonis, delegado de oficios varios de UGT, señala que «ninguna de las empresas cumple la legislación vigente ni el convenio». Para el dirigente sindical, «el 90 por 100 de los vehículos de transporte blindado salen a circular en malas condiciones. Muchos de ellos no llevan ni el aire acondicionado, porque la

batería no puede con él». Y en los días de calor, con la chapa del blindaje actuando como un horno y la cabina cerrada herméticamente, sin poder abrir ningún conducto de aire, la temperatura es como para desmayarse. «Y lo malo —continúa Sandonis— es que la Administración lo sabe y permite estas irregularidades. Por ejemplo, en España todos los vigilantes jurados de seguridad deben ir de uniforme, con su escudo, pistola, etcétera; sin embargo, todos sabemos que muchos cargos importantes de los bancos llevan escoltas de protección que van de paisano.»

El problema de los conductores, en lo que respecta a las condiciones de trabajo, es la antigüedad del parque de estos vehículos blindados. Según Angel Sandonis, estos vehículos no están en perfectas condiciones. Así, «mientras que los vigilantes jurados normales están siete u ocho horas de pie, el conductor tiene que soportar que los humos y los gases del motor se concentren en la cabina por no estar los vehículos en condiciones. Algunos de los coches llevan once años en funcionamiento, a servicio diario y con muchos kilómetros. Las empresas sólo piensan en ganar dinero y los vehículos están siempre justos; por esto tienen que salir hasta con el aire acondicionado estropeado».

El horario que tienen que realizar estos conductores es, teóricamente, de ciento sesenta y seis horas mensuales, «aunque algunas empresas exigen que se hagan hasta ciento noventa horas, y sólo

pagan como horas extras a partir de esta cantidad», puntualiza Sandonis.

El trabajo de estos profesionales del volante no es, como tales conductores, excesivamente duro, aunque varía mucho de las grandes ciudades a los pequeños núcleos de población o el transporte por carretera. Así, en las primeras, los trayectos están jalonados por continuas paradas, durante las cuales —mientras el portador y el vigilante llevan el dinero o lo recogen— por ser el momento de mayor peligro (conocido técnicamente como el «riesgo de acera» el conductor debe extremar la atención. Mientras el blindado está en circulación, es prácticamente inatacable, pese a lo cual el conductor debe estar en continua vigilancia, ya que, en caso de sufrir una emboscada, tendría que utilizar las maniobras de conducción defensiva (fundamentalmente huir) u ofensiva (utilizar el propio blindado como arma). «No sabemos nunca —se lamenta Angel Sandonis, con más de diez años de experiencia en este tipo de trabajos— si vamos a volver a nuestras casas, sobre todo, los que trabajamos con dinero. Somos números para las empresas. Hace poco murió un compañero; se llora mucho, pero la empresa pone a otro y no se solucionan los problemas.»

Para los conductores de blindados otro de los problemas fundamentales es el tipo de los contratos existentes. Cerca del 80 por 100 de los trabajadores tiene contratos temporales, «incluso cuando ya llevan tres o cuatro años trabajando», se-



Mientras está en marcha, el furgón blindado es prácticamente inatacable, dadas las medidas de seguridad y su blindaje.



El mayor riesgo se corre durante el traspaso de fondos del furgón al banco. Es el llamado «riesgo de acera».

gún fuentes de UGT. El citado portavoz sindical también señaló que las empresas únicamente admiten a jóvenes cercanos a los veinticinco años de edad y se deshacen de ellos cuando llegan, como máximo, a los cuarenta años. «A los pocos fijos que existen —señalan fuentes sindicales— los tendrán que aguantar hasta que se jubilen; pero como el ochenta por ciento del personal tiene únicamente contratos temporales, con esperar hasta que finalice su contrato...»

#### MECANICA Y MANTENIMIENTO

La legislación española al respecto consta de varias disposiciones, principalmente el Real Decreto 880/1981, de 8 de mayo. Pero, por ejemplo, los vehículos deben pasar por una doble homologación: del Ministerio de Industria y de la Dirección de la Seguridad del Estado (Ministerio del Interior).

Según la citada normativa, el vigilante jurado conductor debe poseer conocimientos elementales de mecánica (en casi todas las empresas están encargados de la revisión diaria de los vehículos) y cuidar del mantenimiento. Al mismo tiempo, siempre que no interfiera con el trabajo de conducción, deberá ejercer labores de vigilante jurado.

El vehículo debe ser blindado siempre que se transporten valores superiores a dos millones de pesetas o, si la cantidad es menor, si se hace de forma habitual. El riesgo en esta actividad es de dos tipos: primero, durante el transporte, que es bajo (debido a los blindajes de alta seguridad, conexión con una central de alarma o policía, ausencia de rutina en itinerarios y horarios, empleo de personal especializado); el segundo caso de riesgo, bastante alto, se da durante las operaciones de carga y descarga.

### Retrato robot del conductor de vehículos blindados

- Hombre.
- Edad: 25-35 años.
- Casado.
- Estudios: elementales o medios.
- Sueldo: 55.000 (sueldo base) - 100.000 (con pluses).
- Suele ser su primer empleo.
- Dedicación exclusiva.

Dos son las experiencias realizadas en algunos países europeos que el sector querría ver trasplantadas a España. La primera es relativa a las zonas de aparcamiento reservadas. Con ello se acabaría con el aparcamiento en doble fila, pero se perjudicaría la seguridad, ya que los posibles atracadores sabrían de antemano el sitio exacto donde pararía el blindado. Por otro lado, podrían incorporarse cajas de seguridad exteriores, a las que se acercaría el blindado y de las que extraería el dinero sin salir prácticamente del vehículo. Una última medida sugerida, aunque difícil, sería la paralización momentánea del tráfico en el lugar en que se esté realizando la recogida del dinero, si bien exigiría la constante colaboración con los agentes municipales y una petición de paciencia al conductor

(sufridor de atascos) en las grandes ciudades.

#### CAPSULA DE SEGURIDAD

El conductor de transportes blindados reúne las cualidades del agente del orden y del que conoce a la perfección todos los secretos en el manejo de este tipo de vehículos. «El coche es la cápsula de seguridad», acostumbra a decir Enrique Sánchez, portavoz del grupo Prosegur.

En efecto, según las mismas fuentes, a los conductores de transportes de fondos se les enseña para que puedan emplear el vehículo como un arma. A esto deben sumar el hecho de que el trabajo supone una gran responsabilidad, cifrada en la protección de los bienes que trasladan. Desarrollan menos de siete horas de trabajo al día, como término medio, lo que equivale a la jornada bancaria. Pero la tensión es sensiblemente superior a la de los empleados de banca. «Soportan una considerable tensión psicológica —dice Sánchez— porque se trata de una misión netamente de seguridad y se les hace responsables del dinero que, no lo neguemos, podría ser robado. Deben estar continuamente alerta, emplear los visores como elementos de vigilancia y supervisión..., y en esto se insiste cuando se les imparten cursillos especiales para que no caigan en la rutina.»

Destaca el hecho de que estos conductores sean «agentes de la autoridad en acto de servicio», subordinados por ley a someterse a las órdenes de las Fuerzas de Seguridad del Estado cuando se les requiera para ello. Se trata, en su mayoría, de profesionales experimentados que conocen «al dedillo» su oficio y que saben que su cometido no es otro que asegurar que las mercancías lleguen a su destino, «aunque no responden del deterioro de la

mercancía por el traslado, sino tan sólo de que ésta no sea robada».

Un reconocimiento médico completo anual, más diferentes cursos de reciclaje (que incluyen entrevistas con psicólogos), obligan al conductor a estar en forma permanentemente.

Fuentes autorizadas de un importante grupo de empresas de seguridad dedicado al transporte blindado señalaron a TRAFICO que el conductor medio no tiene menos de veinte o veintidós años y tampoco más de cuarenta. «Es a partir de los treinta cuando se ha alcanzado la madurez psíquica —indica la citada fuente— y, desde los cuarenta en adelante, crece demasiado el riesgo derivado de la inseguridad. En este oficio se necesita rapidez de decisión para actuar en décimas de segundo.»

Curiosamente, el hombre más importante en la seguridad es el conductor. De su capacidad de decisión depende el éxito del transporte. «El buen conductor —según un profesional del sector— debe ir todo el tiempo analizando y preparando soluciones alternativas.»

#### COMPLICADAS MANIOBRAS

Tres tipos de maniobras componen el quehacer posible de estos conductores. Según un portavoz de Prosegur, las maniobras ofensivas se centran en la denominada «embestida», con la cual se puede abortar una hipotética emboscada doble empujando con el morro del furgón blindado el lateral del vehículo agresor; las emergencias atmosféricas también requieren un determinado estilo al volante y, fundamentalmente, maniobras defensivas, como el cambio brusco de dirección (giro de ciento ochenta grados conocido en el argot de los blindados como «vuelta California»), derrapajes y maniobras «en 8».

Los conductores aprenden intensivamente a manejar el vehículo en condiciones poco o nada favorables: noche, agua, nieve... Se les alecciona para que consuman comidas muy frugales debido al sopor de la digestión, ya que un viaje de dos horas aumenta el nivel de inseguridad, y para que extremen el autocontrol (que no deben confundir con la relajación).

Pero la operación de maniobras ofensivas exige ciertas condiciones del profesional y del vehículo. Requiere el reforzamiento de la amortiguación, la frenada y el embrague. La técnica incluye factores como la necesidad de calcular adecuadamente la velocidad de inercia y las arrancadas cuando se lleva un blindaje de 500 kilos.

También es necesario que el conductor domine el funcionamiento de los diferentes dispositivos de que va dotado el vehículo: siendo de serie, los blindados llevan equipo auxiliar de transmisiones, equipo automático de extinción de incendios, etcétera. Junto a los conocimientos técnicos, el conductor debe velar en todo momento por la seguridad del transporte y por la protección del equipo. Ten-

drá que realizar un análisis del itinerario y tener preparadas rutas alternativas de forma que frente a cada posible imprevisto cuente con una alternativa.

«Todo parte del examen de los riesgos —matiza un experto en el campo de la seguridad en el transporte de fondos—. El objetivo del posible asaltante es el robo con intimidación y por eso debe dificultarse la labor del agresor. Es fundamental no colocarse detrás de un taxi, que en cualquier momento puede pararse. El punto crítico es el momento en que se está porteadando.»



Algunos se quejan del aparcamiento en doble fila de estos blindados. Pocos se dan cuenta de que sus detenciones apenas duran dos o tres minutos.



Además de la conducción defensiva y ofensiva, el conductor del blindado debe aprender a manejar el equipo técnico del furgón. Es el hombre más importante del equipo.

El conductor nunca se baja durante el transporte ni detiene el motor. Se halla separado de sus dos compañeros —porteador y vigilante— en un departamento estanco, donde se encarga del volante. Se comunica por interfonía y quizá sea el vigilante que más seguro está durante el transporte, pero también quien más responsabilidad y atención tiene que desarrollar. Su única misión es conducir: analizar y decidir, algo que posibilitará que no sobrevenga ninguna incidencia negativa para la adecuada marcha de su cometido.

Lo cierto es que la preparación de estos profesionales es el puntal sobre el que se asienta el buen funcionamiento de sus prestaciones laborales. Cursos de conducción evasiva en colaboración con el Real Automóvil Club de España (RACE), en el circuito del Jarama, ponen a punto a quienes pueden enfrentarse a la agresión y a la persecución en coche. José Luis Quiroga, gerente de transporte de fondos de Esabe Express para Madrid y su provincia, lleva trece años en el sector, viviéndolo día a día desde un cargo de responsabilidad. «Una labor

como la del transporte de fondos —explica— conlleva el inevitable roce de tráfico, los golpecitos en la chapa que siempre se dan en una gran ciudad. Sólo recuerdo un caso en que se produjo la muerte del conductor del turismo y cuando aquél se metió materialmente frente a la parte delantera del blindado.»

#### EXPERIENCIA Y TEMPLANZA

Para Quiroga, las cualidades básicas del conductor de blindados son «la expe-



Durante el tiempo que dura «el riesgo de acera», el blindado no ha detenido el motor y el vigilante cubre al porteador.

### El «riesgo de acera»

Dada la seguridad de los vehículos blindados, son prácticamente inatacables mientras se encuentran en marcha. El riesgo más alto se produce durante el traslado de los fondos desde el vehículo hasta la entidad, o viceversa. Este es el llamado «riesgo de acera».

Normalmente los vehículos blindados hacen una parada —en la mayoría de los casos no supera los dos minutos— frente al banco, en multitud de ocasiones en doble fila, sobre la acera, etcétera. Para evitar ese riesgo, hay que conocer perfectamente los lugares de carga y descarga, evitando la improvisación. El conductor debe evaluar si existen circunstancias desaconsejadas que puedan suponer un riesgo (por ejemplo, que exista doble fila en un lugar donde nunca la hay). Deberá tratar de detenerse siempre frente a la puerta de la entidad y con las mejores posibilidades de salida y visibilidad. No obstante, si la calle fuera estrecha y hubiera vehículos parados en línea o doble fila que imposibilitaran la detención del blindado sin perturbar el tráfico (y no hubiera posibilidad de hacer la detención antes o después de la entidad en condiciones de seguridad), estos vehículos tienen recomendación de realizar la detención incluso bloqueando el tráfico por unos momentos, ya que de esta forma reducen (al ser menos el camino por recorrer y mejor la visibilidad) el «riesgo de acera»: es decir, limitan las posibilidades de un teórico asalto.

riencia y una afilada psicología, así como la templanza que debe tener un agente de la autoridad». La tensión sobreviene por el temor a lo que pueda ocurrirle a los compañeros que abandonan el vehículo con la mercancía. Al chequeo médico anual se añaden otros complementarios cuando los mandos intermedios observan algún cambio en el humor o el estado anímico. Fuentes del sector difieren en su versión de lo que sería deseable como tiempo de trabajo. Mientras que para algunos la jornada bancaria no es agotadora y la tensión no alcanza cotas peligrosas, para otros profesionales consultados, «después de dos horas en alerta, casi como un radar humano, la atención decae dramáticamente».

En el caso de Esabe Express, además de exigir el permiso de primera y la preparación como vigilante jurado, se les pide «un perfecto conocimiento de las calles de las ciudades en que vayan a trabajar y el ejercicio como vigilantes: ir mirando en todo momento para detectar cualquier anomalía, cualquier conducta sospechosa...». El conductor, por lo general, sólo trabaja como tal y no actúa en otros cometidos, dándose la circunstancia de que «no sólo no los rotamos en sus puestos de trabajo, sino que los obligamos a que siempre lleven el mismo vehículo, del que han de responsabilizarse y pasar a diario un parte de incidencias para que nuestros talleres subsanen cualquier deficiencia».

Resaltó Quiroga que «el problema del aparcamiento, que nos afecta particularmente en las ciudades, sólo se solucionará con la buena voluntad de todos, policías y vigilantes jurados. Cuando se quejan de que aparcamos en doble fila, aunque procuramos subirnos a la acera para no molestar, no comprenden que estamos trabajando. Si hay un camión repartidor de cerveza en estas mismas circunstancias, la gente tiende a ser comprensiva; a nosotros, nos pitan. No se reconoce que estamos haciendo un trabajo».

Parece una norma aceptada el que al servicio de transporte de fondos no se pasa directamente, sino que se cubren esas plazas entre vigilantes jurados veteranos en la compañía. «En nuestro caso, los conductores son los vigilantes de más edad —explica el portavoz de Esabe Express—, porque su labor es muy delicada y requiere una cierta experiencia.»

Aparte de estarles prohibido leer cuando esperan en el vehículo, en carretera deben asegurarse de que nadie los sigue y, si van por carreteras comarcales, deben evitar a toda costa posibles encerronas. «Y es una regla de oro —asegura Quiroga— el que nunca deben bajarse del coche. Si algún vehículo les corta el paso, la consigna es embestir como un ariete. Nuestros furgones tienen potencia y diseño para desplazar un camión de seis mil kilos. El peligro siempre existe, y lo que no te ha pasado en un mes puede ocurrirte en medio segundo. Luchamos contra la rutina para no bajar jamás la guardia.»

# AL ALFABETO POR EL «CARNET»

**A** comienzos del verano se renovó en Jaén la firma de un convenio entre la Delegación Provincial de Educación y Ciencia, la Diputación Provincial y la Jefatura Provincial de Tráfico para el desarrollo de nuevos cursos de alfabetización en los Centros Municipales de Educación de Adultos, que culminan con la obtención del permiso de conducir. Otras siete provincias participan en la misma tarea dirigida a las capas sociales que, por diversos motivos, no han tenido acceso a la cultura.

Desde que Granada, en 1985, actuara como pionera, otras provincias —muchas de ellas andaluzas—, como Málaga, Sevilla, Almería, Jaén, además de Badajoz, Albacete y Murcia, pretenden mitigar la marginación en que se encuentra el elevado número de personas sin alfabetizar existentes en sus demarcaciones, motivándoles mediante la posibilidad de obtener el permiso de conducción y así conseguir una mayor inscripción y asistencia a los cursos de educación de adultos.

Cuarenta y cinco centros de Educación de Adultos y un total de 700 alumnos se van a beneficiar del acuerdo suscrito por las autoridades jiennenses y la DGT. Se trata de renovar una experiencia realizada durante el año anterior, en el que participaron 415 alumnos repartidos en 23 centros en toda la provincia. En la preparación de estos alumnos, la mayoría casados y con edades dominantes comprendidas entre los cuarenta y cuarenta y siete años, intervinieron un profesor de Educación de Adultos y otro de autoescuelas, con la peculiaridad de que a las clases sobre normas y señales de circulación y seguridad vial debía asistir el primero, con el fin de familiarizar al alumno con la terminología que utiliza el Código de la Circulación.

El porcentaje de aprobados entre los 338 alumnos presentados fue de un 58,8 por 100, lo cual, según fuentes consultadas, puede considerarse satisfactorio si se tienen en cuenta las muchas dificultades que estos alumnos encuentran en la comprensión de las preguntas y respuestas. La primera parte del examen consistió en formular cuarenta preguntas, tipo test, de las que habitualmente se utilizan en las pruebas convencionales, aunque de forma oral. Es decir, se procede a la lectura de cada pregunta y las posibles respuestas, aclarando y resumiendo el contenido de las mismas y explicando el significado de aquellas palabras que para el alumno fueran de difícil comprensión.

Las pruebas se efectúan a grupos de diez o quince alumnos y es imprescindible que, previamente, la Delegación de Educación

certifique la asistencia y aprovechamiento en los cursos. Cada participante tiene derecho solamente a dos exámenes orales y para superar la prueba se permite el mismo número de fallos que para el resto de las personas que diariamente acceden, por el sistema normal, al examen.

## HORARIO COMPATIBLE CON EL TRABAJO

En la preparación de estas personas se procura adecuar el horario de clases al de trabajo, y son los propios funcio-

narios de la Jefatura Provincial de Tráfico quienes se desplazan a la localidad donde funcionan los talleres-módulo del Programa de Educación de Adultos.

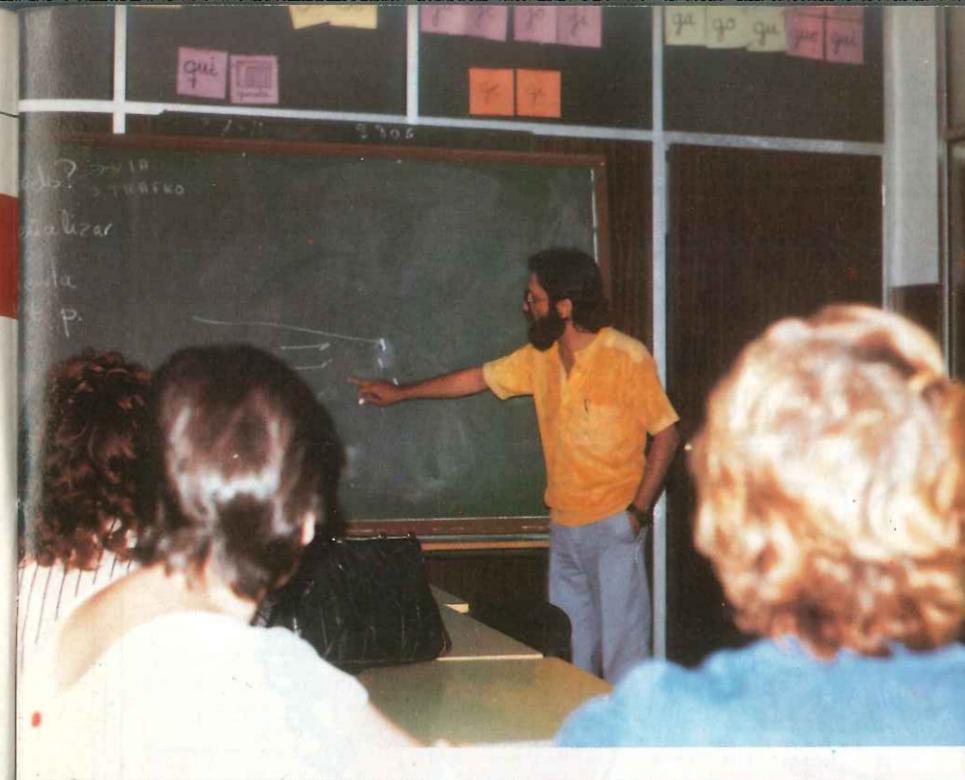
Sobre el total de participantes presentados al examen teórico para el permiso de conducir, la mayoría eran hombres (81,5 por 100), aunque la participación de mujeres fue importante.

La edad de los que se presentaron oscila entre los treinta y dos y los cincuenta y cinco años, lo que representa el 75 por 100 del total. Más del 50 por 100 superaban los cuarenta años, precisamente el grupo de edad donde es más alto el índice de analfabetismo.

Del estudio realizado en el grupo aludido se deduce que el nivel cultural es muy bajo, así como el nivel de instrucción, dándose un porcentaje del 73 por 100 de neolectores, los cuales, aunque tienen conseguidas las técnicas instrumentales de lecto-escritura y cálculo, su

## RESULTADOS EN LA PROVINCIA DE JAÉN DURANTE 1986

LOCALIDAD	N.º PARTICIPANTES	PROMEDIO EDAD	ANALFABETOS	NEOLECTORES	ALUMNOS EXAMINADOS	N.º DE APTOS	N.º DE NO-APTOS	% APROBADOS EN PRIMER EXPEDIENTE	% DE ABANDONO	PRESENTADOS A EXAMEN
Baeza .....	25	50	3	22	24	7	17	29	18	24
Bailén .....	20	41	8	12	17	11	6	64	0	17
Begijar .....	19	45	8	11	15	9	6	60	25	15
Campillo A. ....	12	42	—	12	11	8	3	72	50	11
Canena .....	18	37	2	16	18	17	1	94	0	18
Escañuela .....	25	34	1	24	21	14	7	66	16	21
Jaén .....	17	37	5	12	12	8	4	66	20	12
Jodar .....	18	35	—	18	11	9	2	81	59	11
La Carolina .....	18	31	1	17	9	6	3	66	40	9
La Iruela .....	18	37	7	11	7	8	9	47	59	17
Linares .....	17	42	10	7	9	3	6	33	70	9
Los Villares .....	26	40	—	26	26	18	8	69	13	26
Martos .....	20	41	—	20	18	9	9	50	10	18
Peal .....	25	33	4	21	25	8	17	32	7	25
Porcuna .....	14	36	1	13	8	4	4	50	55	8
Quesada .....	17	35	6	11	12	10	2	83	53	12
Rus .....	21	33	4	17	12	12	0	100	40	12
Sabiote .....	14	44	4	10	14	5	9	35	17	14
Torredonjimeno .....	20	42	—	20	20	14	6	70	20	20
Torres .....	8	38	1	7	8	3	5	37	52	8
Vilches .....	8	35	3	5	7	5	2	71	61	7
Vva. Arzobis. ....	20	39	2	18	12	6	6	50	25	12
Villatorres .....	15	40	—	15	12	5	7	41	36	12
<b>TOTALES .....</b>	<b>415</b>	<b>39</b>	<b>70</b>	<b>345</b>	<b>338</b>	<b>199</b>	<b>139</b>	<b>58</b>	<b>35</b>	<b>338</b>



comprensión lectora es extremadamente limitada.

La mayoría de ellos asisten regularmente a los centros de adultos. El resto, que representa un 27 por 100, asisten por primera vez y, por tanto, no han llegado al nivel de neolectores.

La profesión dominante es la de trabajador asalariado agrícola, aunque también se da un pequeño porcentaje de trabajadores autónomos. Por otra parte, los motivos que han inducido a estos alumnos a participar en los cursos han sido, en primer lugar, la necesidad de aprender a conducir, aunque quizá sería más correcto decir la de tener el «carnet», ya que muchos de ellos venían conduciendo tractores u otros vehículos sin

el permiso correspondiente. Otra de las causas por las que asisten de manera regular a estos centros es para aprender a leer y a escribir, aunque el taller para la obtención del permiso de conducir, en su fase teórica, ha sido un elemento motivador.

## MAS POSIBILIDADES LABORALES

Por otro lado, la posesión del permiso de conducción les va a dar mayores facilidades de acceso al trabajo, ya que siendo la mayoría trabajadores agrícolas, necesitan conducir para trasladarse a sus trabajos. Al mismo tiempo, un 58,82 por 100 afirmaba que lo necesi-

taban para tener acceso a un puesto de trabajo. En el colectivo gitano también se observa esta necesidad, ya que la mayoría de ellos se dedica a la venta ambulante.

Hay que destacar que los ingresos disponibles entre los encuestados oscilaban entre las 15.000 y 30.000 pesetas mensuales y el problema que más les afectaba era el paro (42,42 por 100). Por esa razón, de los 199 alumnos que aprobaron el examen teórico, sólo el 52,66 por 100 declaraba estar en condiciones de costearse las clases prácticas para obtener el permiso de conducir. Asimismo, el 80,70 por 100 tendría posibilidades de adquirir un coche, pero, de ellos, el 57,89 por 100 lo tendrían que comprar de segunda mano. En cuanto a la repercusión que esto tendría en sus economías, el 95,32 por 100 cree que sería favorable porque es más rentable tener coche propio.

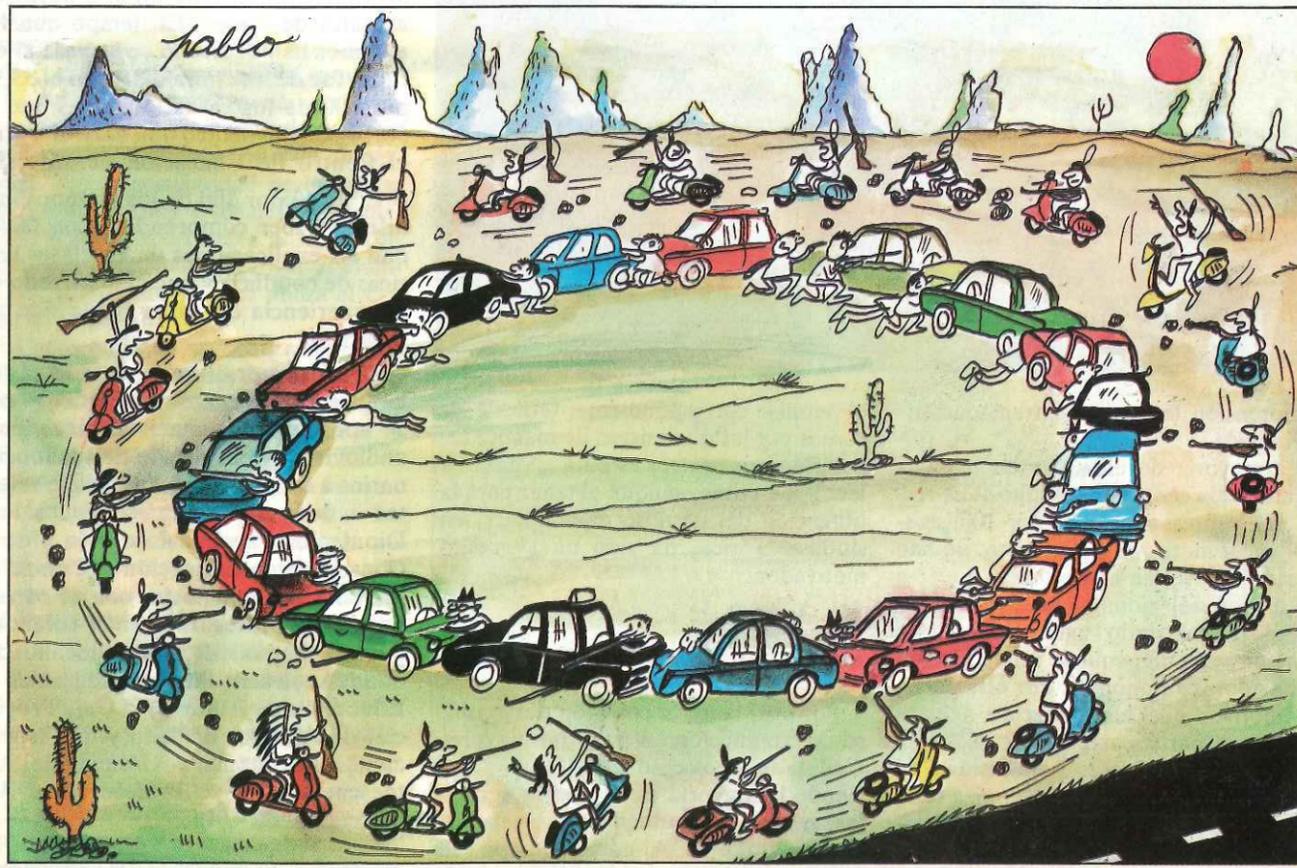
La duración del curso al que nos referimos fue de cuatro meses, durante los cuales se impartieron diez horas semanales de clases. El tiempo que los alumnos han dedicado en su casa al estudio fue de una hora diaria en el 33,91 por 100 de los casos, mientras que el 56,14 por 100 dedicó una hora diaria en el Centro de Educación de Adultos.

El 93,12 por 100 de los alumnos manifestó haber comprendido con facilidad las explicaciones de las clases teóricas de conducir y que el desarrollo de la experiencia del taller había sido satisfactoria.

Destacar por último que, además de la Dirección General de Tráfico —con su aportación de material didáctico y audiovisual y el traslado de sus funcionarios a las localidades correspondientes—, de la aportación económica de la Diputación Provincial de Jaén y de la Consejería de Educación y Ciencia de la Junta de Andalucía, con el correspondiente profesorado, han colaborado los ayuntamientos de las localidades donde se desarrollan los programas de Educación de Adultos, la Caja Provincial de Ahorros de Jaén y las Asociaciones Autónoma y Gremial de Autoescuelas y la de Profesores de Autoescuelas.

J. Ignacio RODRIGUEZ

Y EL CAJERO DE MI BANCO, QUE ENTIENDE MUCHO DE COCHES, ECHÓ UN VISTAZO A MI CUENTA CORRIENTE Y ME DIJO QUE ESTOS NEUMÁTICOS AGUANTAN HASTA LA PAGA EXTRA



# Tráfico DEL MOTOR

Jorge Martínez «Aspar» es el indiscutible rey en 80 c.c.



Brillante actuación de nuestros pilotos en el Mundial de Motociclismo

## COLOR ESPAÑOL

TRAS la celebración del Gran Premio de Brasil de Motociclismo todo quedó «visto para sentencia» en el Mundial, excepto el subcampeonato de 250 c.c. La gran carrera de «Sito» Pons en Argentina, en la última prueba, ganándola, sólo le sirvió para empatar en el segundo lugar de la clasificación final con Reinhold Roth que, por mejor coeficiente de terceros lugares, ganó el título de subcampeón. El segundo título consecutivo de Jorge Martínez «Aspar» en 80 c.c., el subcampeonato de «Champi» Herreros y las excelentes actuaciones de Alex Crivillé y Julián Miralles en las dos pruebas del Mundial que han corrido, aseguran la sucesión. El casi subcampeonato de Pons, las terceras posiciones de Cardús, su quinto puesto en el Mundial y el undécimo de Garriga completan una buena temporada, sobre todo tras las lesiones sufridas por nuestros pilotos punteros (Pons, Cardús, Garriga y Herreros).

Miguel GARROTE

## COLOR ESPAÑOL



Cardús (250 c.c.), con mala suerte desde el comienzo, acabará pasando por el quirófano.



Sánchez Marín sólo pudo cumplir en 125 c.c.

TRAS la celebración del Gran Premio de Brasil de Motociclismo, ya se conocen todos los campeones del mundo en las distintas categorías. En 80 c.c. se impuso Jorge Martínez «Aspar», siendo segundo y subcampeón Manuel «Champi» Herreiros, ambos sobre Derbi; en la categoría de 125 c.c. sólo ha habido un piloto y una moto: Fausto Gresini y Garelli, tan indiscutibles ambos que las pruebas han perdido interés durante esta temporada. Sin embargo, aún no han terminado las citas de las dos categorías «reinas»: 250 y 500 c.c. Pese a ello, los títulos ya están adjudicados.

En la categoría del cuarto de litro, quizá la más competida, en la que mayor número de pilotos cuenta para la victoria, un veterano, el alemán Anton Mang, se ha impuesto de principio a fin. «Sito» Pons aspiró al subcampeonato, aunque lo perdió, por terceros lugares, en Argentina ante Reinhold Roth.

En la del medio litro, renovación. La hasta ahora lista de campeones siempre norteamericana se ha roto. Un australiano, Wayne Gardner, ha impuesto el dominio de las Honda ante las potentes Yamaha de los Mamola, Lawson y Sarron, y la ausencia, casi total, de Freddie «Fast» Spencer. Lawson, ex campeón mundial, y Randy Mamola, del equipo de Kenny «Marciano» Roberts —ahora metido en labores de manager y director de equipo—, se juegan el subcampeonato con muy pocos puntos de diferencia.

### LOS ESPAÑOLES, PERFECTOS EN 80 C.C.

Jorge Martínez «Aspar» y Manuel «Champi» Herreiros partían, de nuevo, como favoritos para el Mundial. Cam-



«Sito» Pons reaccionó al final en busca del subcampeonato en 250 c.c.

Las lesiones tampoco respetaron a Garriga (250 c.c.). Una caída le obligó a estar algunas semanas en el hospital.

A pesar de su lesión, «Champi» también revalidó el subcampeonato en 80 c.c.



## «Aspar» estará en 125 c.c. con Derbi

De todos era conocido el interés de Jorge Martínez «Aspar» por subir de categoría en el Mundial. Era seguro que correría esta clase de 125 y la duda radicaba, únicamente, en si lo haría con Derbi o con otra fábrica. Finalmente, Santi Rabassa, director deportivo de las «barbas rojas», desveló la duda y aseguró que competiría con Derbi y con la intención de lograr el doblete.

Un acuerdo con los actuales patrocinadores de Derbi (Tabacalera, Ducados, Ada y Motul) ha permitido que la fábrica de Mollet prepare una máquina monocilíndrica de 125 c.c. Esta montura tendrá bastantes similitudes con la máquina de 80 c.c., con la que comparará, casi con seguridad, la aerodinámica y el chasis. Esta nueva moto de Derbi, si se confirman las fechas, se probará durante los próximos meses de diciembre y enero en el circuito de Jerez.

peón y subcampeón, con nuevas motos reforzadas por Derbi, han cumplido a la perfección, al renovar ambos títulos. «Aspar» ha dominado con claridad las pruebas, bien apoyado por Herreiros; éste ha pasado más apuros de los previstos para renovar el subcampeonato por una inoportuna lesión.

Luis Miguel Reyes (Autisa) ha cumplido, incluso por encima de las posibilidades de su moto. Las averías de su montura no le han dejado demostrar —pero sí entrever— su valía como piloto. La gran sorpresa, y muy agradable por cierto, ha sido la actuación de los jovencísimos Julián Miralles y, especialmente, Alejandro Crivillé en los grandes premios de España y Portugal. La actuación de estos pilotos en el Europeo de Velocidad ha confirmado las grandes expectativas del Mundial.

Andrés Sánchez Marín, representante español en la categoría de 125 c.c. sobre una MBA, ha realizado una campaña irregular, pero dentro de las posibilidades de su moto. El dominio de las Garelli ha llevado esta categoría hasta el práctico aburrimiento: las motos italianas, sin competencia, han aburrido a sus contrincantes y a los espectadores, más fijos en otras pruebas más competidas.

### 250 C.C. BAJO EL SIGNO DE LAS LESIONES

Tras los 80 c.c., la prueba en que los españoles tenían mayores posibilidades era los 250 c.c. Alfonso «Sito» Pons, subcampeón en la temporada 86-87, Carlos Cardús, bajo la tutela del campeónísimo Ángel Nieto, y Juan Garriga, tras la experiencia con Cagiva en 500 c.c., componían una nómina de garantías.

No obstante, la temporada para estos tres pilotos —igual que para los restantes integrantes de la categoría— ha estado marcada por el signo

de las lesiones. «Sito» Pons y Carlos Cardús se lesionaron de forma importante en la primera carrera en el Circuito de Suzuka (Japón), teniendo que correr con secuelas de sus caídas aún a finales de temporada (por ejemplo, Cardús todavía arrastra una tendinitis, que le hará pasar por el quirófano posiblemente tras el Superprestigio). También Juan Garriga ha caído, pasando incluso unas semanas en el hospital. Respecto al resto, Lavado, Wimmer, Herwed, Roth y otros más, han caído...

Los resultados, a la vista de estas lesiones, no han sido del todo decepcionantes. «Sito» Pons y Cardús se han quejado, también, de que sus Honda andaban menos que las de Mang y Roth. Y, aunque algunos críticos han señalado la inhibición de Pons durante algunos grandes premios, el final de temporada de ambos pilotos ha sido muy bueno: Carlos Cardús ha obtenido tres terceros puestos y «Sito» Pons, pese a su victoria en el Gran Premio de Argentina, no ha obtenido la revalidación del subcampeonato; Reinhold Roth (Honda) se alzó con el título, aunque por mejor clasificación en terceros puestos (dos más que Pons) en el Mundial. Su sexto puesto en Argentina le salvó el subcampeonato.

De buena hay que calificar la actuación de Juan Garriga. La supremacía de las Honda en 250 c.c. ha sido palpable. Garriga ha sido, debido a la lesión de Carlos Lavado, la única Yamaha que ha dado la cara y que ha cumplido. Al igual que Loris Reggiani, con Aprilia, han sido los dos únicos pilotos, fuera de Honda, que han estado en cabeza. De hecho, los pilotos que montan Yamaha, con Carlos Lavado a la cabeza, han pedido a esta marca japonesa que realice un esfuerzo para la próxima temporada, porque, en caso contrario, el dominio de las Honda continuará de forma clara.

Juan M. MENENDEZ

## Batería K.O.

**E**XISTEN muchas circunstancias por las que en un momento determinado podemos quedarnos sin batería: en primer lugar, por una distracción; en segundo, por una avería o por vejez de la propia batería, porque no cargue la dinamo o alternador, y por un largo etcétera. Es difícil, en suma, que en la experiencia de cada conductor no se haya presentado el encontrarse sin batería en más de una ocasión.

¿Cómo salir del apuro? Tres opciones se nos presentan de inmediato: arrancar empujando, recargar la batería y arrancar con otra batería auxiliar. A las tres se recurre en orden inverso a su oportunidad. Lo verdaderamente adecuado es recargar la batería y es lo que menos se hace. Lo segundo más indicado es arrancar con la batería de otro automóvil y lo menos el empujón. Empujar es poco seguro, ya que puede dañar los parachoques, es poco eficaz y puede ser molesto y hasta peligroso para el resto del tráfico (sólo la socorrida cuesta evita en parte estos inconvenientes).

Resulta, por tanto, interesante comentar cómo recargar adecuadamente una batería y sobre todo cómo arrancar con una batería de otro vehículo, que es lo que se presenta como obligatorio en muchos casos, ya que para recargar necesitamos tiempo y un lugar adecuado con toma de corriente, cosas ambas de las que no siempre tendremos cuando nos encontremos en un apuro.

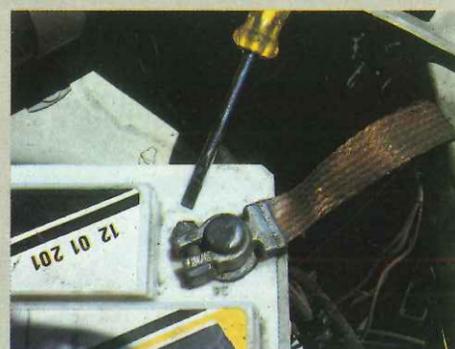
Juan Antonio de la Rica



Los cables de conexión suelen tener una longitud corta, porque la tensión es baja y la intensidad que pasa por ellos grande, con lo que si fueran largos se perdería mucho rendimiento. Es conveniente por ello que los dos vehículos se coloquen próximos, pero, atención, ¡sin tocarse para nada!



Los cables deben encontrarse en buen estado, tienen que ser de un grosor suficiente para que no se calienten y las conexiones en las pinzas estar bien hechas. De paso, conviene que el aislamiento de pinzas y cables no tenga roturas y se encuentre bien colocado.



Prácticamente todos los vehículos tienen la misma polaridad en la batería (negativo a masa y positivo a corriente), pero conviene fijarse en este detalle porque algunos modelos (sobre todo ingleses, ¡cómo no!), tienen la polaridad de la batería cambiada y es el negativo el que toma la corriente.



Antes de realizar las conexiones se debe examinar el estado de los terminales de la batería, y si es necesario hacer una pequeña limpieza de los mismos. Si la parada ha tenido lugar con el motor caliente y en buenas condiciones, se puede no desconectar los terminales de la batería auxiliar. Si la descarga es total y el propio motor está frío, sí conviene realizar la operación anterior.



En primer lugar se conectan los positivos de ambas baterías comenzando por el de la batería descargada. Esta es una norma que no siempre se sigue, pero que tiene una gran importancia para la seguridad de las propias baterías y para evitar descargas inesperadas.



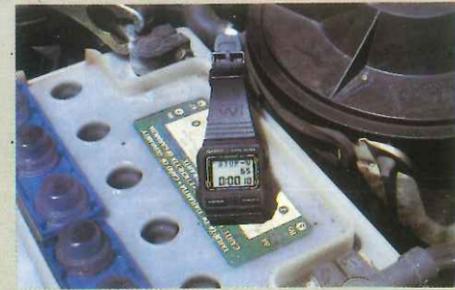
El segundo cable en conectar es el de los terminales negativos (siempre identificado en negro, al igual que el positivo en rojo), se conecta en primer lugar el negativo en el terminal de la batería auxiliar y el otro terminal en un punto de la masa del vehículo que se encuentra con la batería descargada. Se puede conectar también al terminal negativo de la batería descargada.



Muchas veces nos preguntamos si el vehículo con la batería auxiliar debe tener el motor en marcha durante la conexión. Sí. Lo ideal es que esté funcionando a bajo número de revoluciones (entre 1.000 y 1.500).



Con la batería descargada, lo ideal es poder recargar la misma con un cargador adecuado. Los terminales de éste se conectan al positivo de la batería el positivo del aparato (color rojo), y a masa el negativo del aparato (color negro). Un aparato medio-pequeño suministra de dos a cuatro amperios/hora, lo que carga una batería de tipo medio igualmente (45-50 A), en un periodo de catorce a veinticuatro horas.



La corriente atraviesa los cables en una caída de tensión muy baja —sólo doce voltios— pero la corriente es muy intensa, por lo que no se debe tener conectado el motor de arranque durante más de diez segundos cuando las baterías están unidas.



En el momento de desconectar seguimos el siguiente orden: desconexión del negativo de la batería auxiliar, masa del motor del vehículo que se arranca, positivo de la batería auxiliar, positivo de la batería descargada. No conviene que ambas baterías estén conectadas una vez arrancado el vehículo.



Antes de conectar el cargador es imprescindible quitar los tapones a la batería. Durante el proceso de carga se producen pequeñas cantidades de gas hidrógeno que tienen que salir al exterior. Este hidrógeno no es muy peligroso, por lo poco que se produce, pero conviene recordar que éste es un gas sumamente inflamable y tomar las precauciones normales.

## Tracción total

**L**A conexión entre el motor y el suelo —es decir, la tracción— ha venido siendo realizada a través de uno de los dos ejes, trasero o delantero, durante casi toda la historia del automóvil. Solamente vehículos especiales diseñados para el campo o para trabajar en lugares particularmente malos disponían de tracción en los dos ejes: lo que se conoce como tracción total, tracción a las cuatro ruedas o 4 x 4. La utilidad de los dos ejes motrices para estos últimos vehículos jamás ha sido puesta en duda, ya que sobre arena, barro, etcétera, es fácil que alguna de las ruedas patine, con lo que, si no se cuenta con un sistema que bloquee el diferencial de ese eje, se pierde la tracción en el mismo (el diferencial permite que las ruedas giren a distinta velocidad en curvas, pero hace igualmente que si una de las ruedas patina, toda la fuerza del motor se pierda por ella.) Por otra parte, con la fuerza del motor repartida entre cuatro ruedas, en lugar de dos, la fuerza de cada rueda sobre el terreno es la mitad y la posibilidad de patinar, muchísimo más reducida.

¿Pero se puede decir igualmente que la tracción a las cuatro ruedas es igual de útil en vehículos normales de carretera? Quizá esta pregunta sea parecida a la que se hacían en los primeros años del siglo los conductores respecto a los frenos en las cuatro ruedas, cuando normalmente sólo se frenaba con las de atrás. La tracción total supone un precio más elevado, mayor complejidad mecánica, algo más de consumo y algo más de peso (muy parecido a lo que suponían dos frenos más en las ruedas delanteras), pero es que además supone estabilidad y sobre todo seguridad. El repartir el esfuerzo del motor en las cuatro ruedas hace que cada una trabaje con un máximo de eficiencia en las aceleraciones y retenciones del motor; las ruedas se desgastan menos y por igual las traseras y delanteras; la conducción sobre suelo mojado, helado, arenoso, sucio, etcétera, es mucho más segura y la posibilidad de patinar se reduce notablemente.

¿Compensan las ventajas a los inconvenientes? De momento, cada conductor puede dar su propia respuesta —lo que ya es importante— y respecto al futuro es muy posible que la seguridad se imponga al costo.

Esta revista evitará en lo sucesivo incluir en esta sección aquellos coches en cuya publicidad se destaquen aspectos del vehículo que vayan contra las más elementales normas de seguridad o inciten a conducirlos con agresividad o de manera que puedan inducir a una utilización en condiciones de riesgo o de menosprecio de las normas de la circulación, especialmente las relacionadas con las limitaciones de velocidad.

# Así ven el...



## VOLKSWAGEN PASSAT turbo diesel

<b>NOTA MEDIA:</b> <b>7,3</b>	<b>NOTA MEDIA SEGURIDAD:</b> <b>7,5</b>
----------------------------------	--------------------------------------------

### MOTOR

**Posición:** delantera.  
**Cilindros:** cuatro en línea.  
**Cilindrada:** 1.588 c.c.  
**Alimentación:** turbo inyección mecánica.  
**Carburante:** gas-oil.  
**Depósito:** 60 litros.  
**Potencia máxima:** 70 CV a 4.500 r.p.m.

### DATOS TECNICOS

### TRANSMISION

**Tracción:** delantera.  
**Caja de cambios:** cinco velocidades manual.  
**Embrague:** monodisco en seco.

### FRENOS

Delanteros, de disco; traseros, de tambor, con servofreno y corrector de frenada.

### SUSPENSION

Delantera, independiente; trasera, de eje compuesto y con barra estabilizadora delantera.

### DIRECCION

**Tipo:** de cremallera.  
**Diámetro giro:** 10,8 m.

### RUEDAS

**Llantas:** 5,5 J x 13".  
**Neumáticos:** 185/70 SR 13.  
**Peso:** 1.055 kg.  
**Longitud:** 4,42 m.  
**Anchura:** 1,71 m.  
**Altura:** 1,385 m.  
**Maletero:** 480/1.542 decímetros cúbicos.  
**Precio final:** 2.232.000 pesetas.

### EL PERIÓDICO

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

<b>SEGURIDAD</b>	
Estabilidad .....	8
Suspensión .....	7
Frenos .....	8
Dirección .....	7
Ruedas .....	8
Luces .....	7

**NOTA MEDIA:** 7,4  
**NOTA MEDIA SEGURIDAD:** 7,5

Comentario.— Seat se ha decidido a montar el motor turbo-diesel en el Passat y la decisión es más que comprensible. El Passat es un coche equilibrado en cuanto a precio/vehículo y por sus características goza de una buena aceptación en el mercado. Por ello, la incorporación de este motor ha de satisfacer a quienes suelen hacer muchos kilómetros al año y buscan la rentabilidad de su inversión. Lo único reprochable del Passat, y de todos los coches alemanes de la marca, es su escasa preocupación por la estética, tanto externa como interna, y especialmente la poca generosidad del equipamiento. Pero, al margen de esto, el conjunto es lo suficientemente atractivo como para garantizar una buena acogida de mercado.

### LO BUENO

- Buen comportamiento.
- Consumos moderados.
- Prestaciones interesantes.

### LO MALO

- Línea muy pasada.
- Equipamiento austero.
- Asientos incómodos.

### La Voz

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

<b>SEGURIDAD</b>	
Estabilidad .....	8
Suspensión .....	7
Frenos .....	8
Dirección .....	7
Ruedas .....	8
Luces .....	7

**NOTA MEDIA:** 7,4  
**NOTA MEDIA SEGURIDAD:** 7

un hueco importante en los turbo-diesel y, a nuestra prueba creamos que tiene un buen porcentaje de clientela de este modelo se ha conseguido un equilibrio entre el confort interior y el rendimiento.

### LO BUENO

- Consumo.
- Mecánica.
- Amplitud interior.

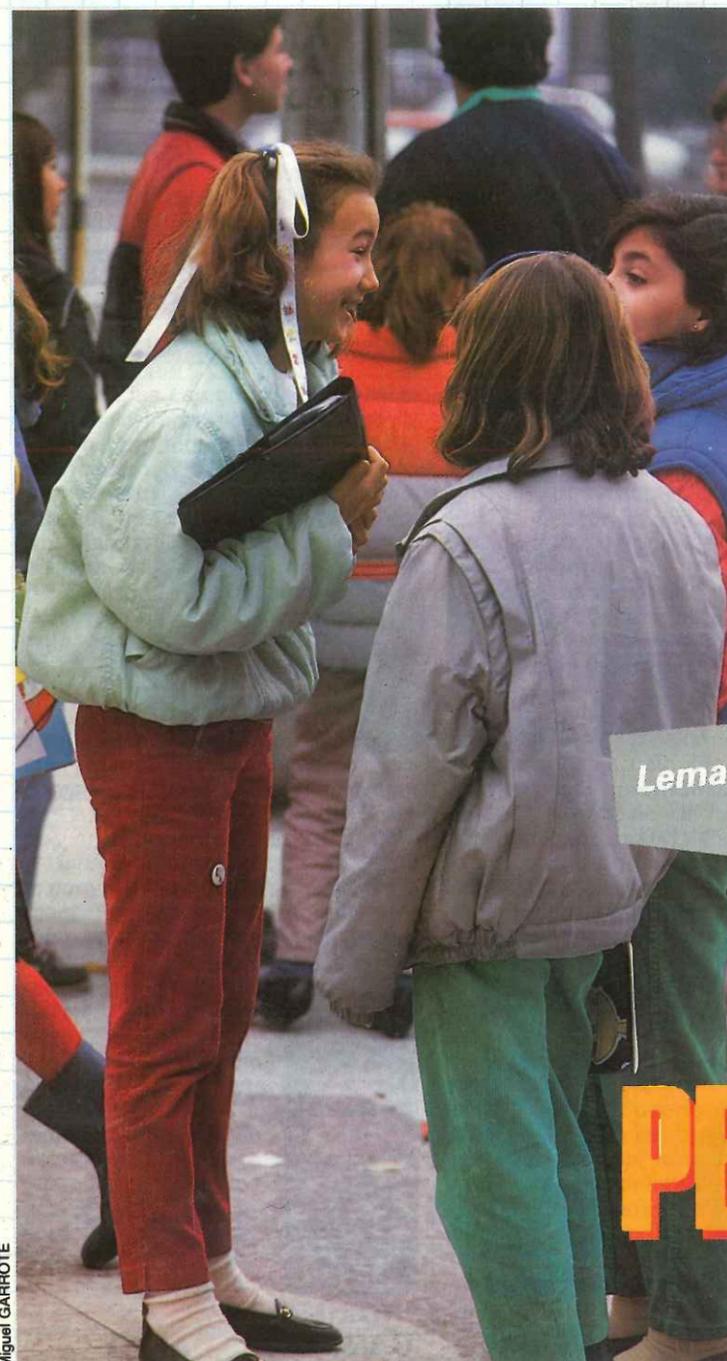
### LO MALO

- Excesiva rumorosa.
- Interior austero.
- Asientos incómodos.

# Tráfico CHICO

SUPLEMENTO  
PARA  
ALUMNOS  
Y  
PROFESORES  
NUMERO 9

Coordinación:  
Alejandro G. Vadillo



## Las maquetas, un buen papel en el tráfico



Lema de la Dirección General de EGB  
con la Educación Vial

# ATENCIÓN PERMANENTE

Artículo de la directora general y entrevista con el subdirector de Educación General Básica

# CICLISTA



## Señales

## luminosas

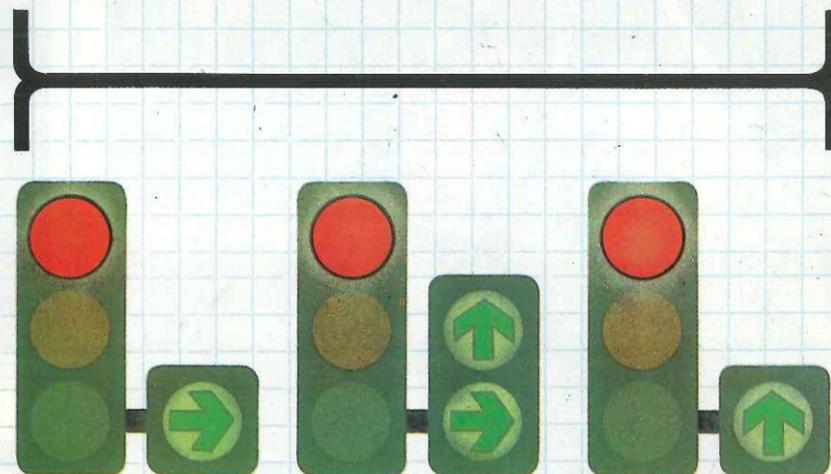
Es frecuente observar cómo algunos ciclistas hacen caso omiso de las señales de tráfico, y, particularmente, de las señales luminosas. Estos ciclistas, ya sean niños o no tan niños, parecen «convencidos» de que dichas señales no son para ellos, pues la bicicleta es considerada como un elemento lúdico o deportivo, olvidando que en realidad es un vehículo, y como tal ha de comportarse su conductor, como conductor de un vehículo muy simple si se quiere, pero vehículo al fin. Conviene hacer un repaso a estas señales luminosas, tan importantes y a veces tan olvidadas.



LIBRES AL FRENTE Y GIRO A IZQUIERDA CEDIENDO EL PASO

LIBRES AL FRENTE Y GIRO A DERECHA CEDIENDO EL PASO

ALTO AL FRENTE LIBRE A IZQUIERDA CEDIENDO EL PASO



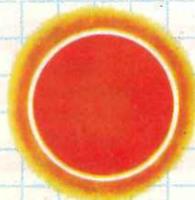
ALTO AL FRENTE LIBRE A DERECHA CEDIENDO EL PASO

ALTO A IZQUIERDA Y LIBRE AL FRENTE Y DERECHA

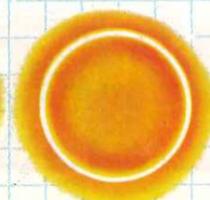
ALTO A IZQUIERDA LIBRE AL FRENTE

## ATENCIÓN A LOS SEMAFOROS

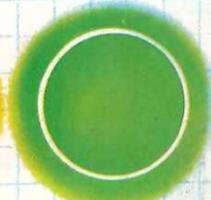
LUZ ROJA = LUZ NARANJA = LUZ VERDE =



PELIGRO



PRECAUCION



VIA LIBRE



VIA LIBRE



PROXIMO CAMBIO



ALTO

## rincón del profesor



## El primer paso, formarnos a nosotros

José Carlos GARCÍA RÍOS (\*)

**E**MPEZARE por deciros que mi primer contacto con el tema que nos ocupa fue a raíz de que unos compañeros del Centro participaron en el I y II Concursos Nacionales de Educación Vial, así como la totalidad de alumnos del Ciclo Inicial y Medio en los Concursos de Dibujo Infantil en los dos últimos cursos. Fue tal el esfuerzo e ilusión que pusieron en dichos trabajos, tanto profesores como alumnos, que el fruto no tardó en llegar: Campeones Autonómicos en el I Concurso Nacional de Educación Vial y Campeones Provinciales en las categorías de Preescolar y Ciclo Inicial en el Concurso de Dibujo. Campeones Nacionales en el II Concurso Nacional de Educación Vial (curso pasado) en el Ciclo Medio, guiados por el profesor del Centro, Manuel López Tello. Asimismo, en este mismo curso, una alumna del Centro obtuvo el máximo galardón (nacional) en el Concurso de Dibujo, por la categoría de Preescolar.

No hay duda del efecto y el eco que esto tuvo, no sólo a nivel escolar, sino local y provincial, debido a los maravillosos premios de que están dotados dichos concursos, así como al hecho de llegar a campeones nacionales un grupo de alumnos de una pequeña escuela rural.

Una vez ocurrido esto, y gracias a la convivencia que tuvimos en Salamanca, pude constatar que hay bastantes profesores que ya han tomado en serio este aspecto educativo, o al menos el mismo va entrando en las escuelas y se habla de él. Hasta hace muy poco se ignoraba.

Ahora bien, si dejamos a un lado el concurso y queremos que la educación vial abarque no sólo a los colegios que participan, y dentro de éstos a ocho niños que forman un equipo, sino a todos los niños en edad escolar, ¿qué se puede hacer y cómo? Indudablemente, no soy el más adecuado para decir qué política a seguir sería la mejor, pero sí puedo, como un maestro más que vive los problemas de la escuela y

de lo que supone cualquier innovación dentro de ella, dar mi opinión.

He leído recientemente en una revista profesional de educación que el director general de Tráfico, en su comparecencia en la Comisión de Justicia e Interior del Congreso de los Diputados, dijo que «trata de introducir la preocupación por la seguridad vial en todos sus aspectos, fundamentalmente en los colegios de EGB...». Igualmente señaló que la Dirección General pondrá en marcha un plan de formación de profesores de EGB sobre utilización de métodos didácticos en Educación Vial, así como la creación del animador de educación vial, para ayudar tanto a los colegios como a los ayuntamientos.

Creo que ése debería ser el primer paso: la formación del profesorado mediante cursos a los que pudieran optar todos los interesados, así como esa figura del animador de educación vial, que podría colaborar con los profesores en introducirla y tratarla en la escuela. Digo que es el primer paso, porque hacerlo como se ha venido haciendo hasta ahora, introduciendo dentro del área de Sociales una o dos páginas con unas cuantas señales de tráfico, parece, más que un interés por la cuestión, un parche para decir que se contempla en los programas educativos.

Otro punto sería qué es lo que queremos enseñar de educación vial en la escuela. Pienso que una vez formados esos profesores y animadores y contando, por descontado, con el Centro Superior de Formación Vial, como centro de carácter investigador y de formación, deberían reunirse y delimitarse qué programas queremos introducir y qué objetivos perseguimos. Recalco en la importancia de que dicho centro cuente con los «maestros de a pie», ya que son los que realmente harán posible que aquello que se gesta,

muchas veces en los despachos, llegue a la escuela con cierta garantía de éxito.

Una vez dados esos dos primeros pasos —formación del profesorado y elaboración de programas y objetivos—, quedaría el de dónde situar la educación vial dentro de los programas ya existentes y bastante cargados por cierto. Introducirla como asignatura más, restándoselo a las ya existentes) y, en segundo lugar, porque la educación vial convertida en asignatura (obligatoria y, por tanto, que hay que aprobar) quizá ya no sería tan apetecible e interesante por los niños. Recuerdo que Guillermo Ojembarrena, del País Vasco, me decía en Salamanca que él tenía organizado en su colegio un taller de educación vial, tal y como existen en otros centros los de informática, fotografía, etcétera. Me parece una de las mejores formas de llevarlo a cabo (siempre que dicho taller esté dotado mínimamente), un lugar donde libremente los niños asisten, trabajan y se divierten en temas de educación vial.

Habrà más caminos, indudablemente, pero pienso que por ahí se debe perseguir el interés tanto de niños como de maestros.

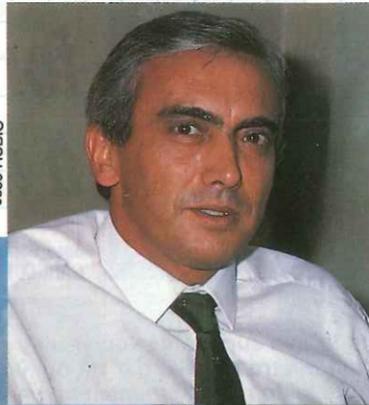
Concluyendo, creo que contando con la colaboración de todos —que la habrá si se ofrece la posibilidad de participación a todos los implicados— podemos tener en un futuro no lejano un centro de interés en los colegios: la educación vial y consecuentemente unas nuevas generaciones de conductores más «humanos» y responsables.

(\*) Director del C.P. Alfonso XII, de Arenas del Rey (Granada).

Antonio Espinosa, subdirector general de EGB

## «Hay que educar al niño en el respeto a las normas»

José RUBIO



«La labor no es sólo del MEC o la DGT, sino también de otros sectores e instituciones.»

**L**a preocupación por el hecho de que la Educación Vial llegue y cale en los escolares es una constante que siempre ha preocupado en el Ministerio de Educación y Ciencia». Son palabras de Antonio Espinosa, subdirector general de EGB, para el que, por otra parte, «es preciso que se modifiquen hábitos y costumbres, así como conseguir el respeto de las normas de tráfico». «Y esta es una tarea —añade— en la que estamos profundamente comprometidos con la labor que en la educación escolar realiza la DGT.»

**P**ARA Antonio Espinosa, la Educación Vial «es un tema fundamental. Todo proyecto de escuela que responda a las necesidades de los alumnos para capacitarlos a vivir en la sociedad actual requiere no sólo los saberes tradicionales, que son importantes, sino el manejo de las cuestiones de la vida cotidiana. El problema del tráfico en las sociedades avanzadas es algo muy complejo, cada vez hay más vehículos, y esta problemática ya no está sólo reservada a los adultos, pues los chavales con la EGB terminada pueden acceder a la licencia del ciclomotor. Además, los chicos están inmersos en el tráfico como peatones y usuarios de transportes públicos.»

—¿De qué manera llega al alumno la Educación Vial?

—Haciendo entender a los escolares que la importancia del factor humano es esencial dentro de la temática del tráfico. Haciéndoles asumir libremente y por convencimiento que hay que respetar unas normas, que a veces pueden parecer incómodas, pero que solamente haciendo cambiar mentalidades, hábitos y prácticas de respeto a dichas normas se irán corrigiendo con fundamento las actitudes de los niños de hoy, que mañana serán conductores.

—¿En qué forma se integra la Educación Vial en los programas escolares que establece el Ministerio?

—La problemática del tráfico es tra-

tada por organismos internacionales, que ven con preocupación las dimensiones de los accidentes en la población en edad escolar. Se creó, hace más de una década, la Comisión Nacional de Educación Vial. En ella colaboramos estrechamente con la DGT y es entonces cuando se introducen, dentro del área de sociales, temas relativos a la formación vial de los escolares, al tiempo que se estudian planes a medio y largo plazo, encaminados a sensibilizar a la opinión pública. Los accidentes de los escolares no pueden contemplarse como un hecho aislado, sino en el conjunto de la sociedad. Ante este preocupante tema, he de destacar la magnífica labor de la DGT por el desarrollo de los Concursos de Educación y Seguridad Vial, en los que nosotros colaboramos, y tanto a nivel provincial como autonómico se ve la participación creciente de las distintas comunidades escolares.

—¿Puede potenciarse de algún modo la Educación Vial desde la escuela?

—Desde luego, no puede esperarse que la escuela sea el único elemento que resuelva los problemas que aquejan a una sociedad moderna. Felizmente, son cada vez más las diputaciones, ayuntamientos y asociaciones de padres de alumnos conscientes de la gravedad del problema, sensibilizados en el ámbito rural por el transporte escolar y en el urbano por la hipertrofia en el uso del vehículo privado. Por tanto, la respuesta y salida de esta situación no ha de venir sólo del MEC o de la DGT, sino del apoyo de otros sectores sociales e instituciones.

—En cuanto al profesor, verdadero motor de esta educación, ¿con qué apoyo cuenta y cuál es su grado de concienciación?

—La concienciación del profesorado es alta. Como indicador, he de recurrir de nuevo al alto grado de participación que se registra en los Concursos anuales de Educación y Seguridad Vial. En estos trabajos presentados por las comunidades escolares, los estudios de los itinerarios casa-colegio están dentro de las líneas más avanzadas de la pedagogía actual. En cuanto al apoyo o medios con los que desarrollar esta labor, no son aisladas las iniciativas de centros que organizan su propio taller de tráfico. Afortunadamente, además, hoy existe una normativa de autonomía financiera de centros, que permite, a iniciativa del claustro de profesores si fuera necesario, la adquisición de material didáctico específico en este área.

## A la comunidad educativa de los centros escolares



Concepción TOQUERO\*

**L**a utilización creciente de vehículos automóviles plantea en nuestra sociedad complejos problemas de tráfico urbano e interurbano, cuyo efecto más grave resultan ser los accidentes que sufren las personas y particularmente los niños, adolescentes y jóvenes. Estos últimos grupos, cada vez en mayor medida, acceden al uso de bicicletas y los jóvenes al de motocicletas o incluso automóviles.

La opinión pública se encuentra perpleja ante los problemas del tráfico y suele explicarlos por circunstancias del contexto del tráfico: deficiencia de las carreteras, insuficiente o defectuosa señalización y otros factores.

En todo caso, se suele adoptar una actitud de conformismo o resignación ante el aumento progresivo de personas heridas, lesionadas o muertas en accidentes de circulación.

La magnitud cuantitativa del problema es alarmante. Desde una óptica cualitativa se trata de la propia vida e integridad personal de los

ciudadanos. En esta materia, la actuación sistemática de los distintos sectores de la comunidad escolar resulta imprescindible para fomentar en los alumnos valores y actitudes favorables al respeto consciente y libremente asumido de las normas de tráfico y de un comportamiento adecuado de todos como usuarios, conductores, peatones o viajeros.

Una vez establecidos los diferentes órganos de participación de la comunidad educativa en los centros, el tema de la Educación Vial tiene la suficiente entidad para que los equipos docentes de educación preescolar, de los diferentes ciclos de la EGB o de la modalidad de educación especial, le presten una atención particular en la programación de actividades docentes. El jefe de estudios deberá procurar la inclusión de esta materia en la programación escolar. El claustro de pro-

fesores, órgano responsable de la excelencia académica del centro, debe cuidar de fomentar una atención continua a la Educación Vial.

Por su parte, el órgano de máxima representación de los distintos sectores de la comunidad educativa, el consejo escolar del centro, debe favorecer la introducción en el plan de actividades docentes y en la programación general anual que elabore el equipo directivo, incluidas las actividades complementarias y/o extraescolares, del desarrollo de actitudes, valores y conocimientos relativos a la Seguridad Vial, porque, en definitiva, esa dimensión de la formación se integra en un objetivo central de la escuela: la educación ciudadana.

Tengo la completa seguridad de que padres, profesores y alumnos darán a la Educación Vial un tratamiento cada vez más activo y presente en la vida cotidiana de los centros escolares.

\* Directora general de Centros Escolares del Ministerio de Educación y Ciencia.

### Estos son los ganadores del concurso de dibujo

El XXI Concurso de Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial correspondiente al curso escolar 1986/87 tiene ya ganadores. Dicho Concurso está dividido en cuatro categorías, según la edad, desde Preescolar hasta 8.º de EGB. Los escolares premiados este año son: Amparo Andrés Borderia (cuatro años), de Valencia; José Angel Cabezón (seis años), de La Rioja; Francisco Ballcells (diez años), de Lérida, y Pau Bassoli Fernández (trece años), de Girona. Estos chavales viajarán a Salamanca, donde recibirán los premios por su trabajo.

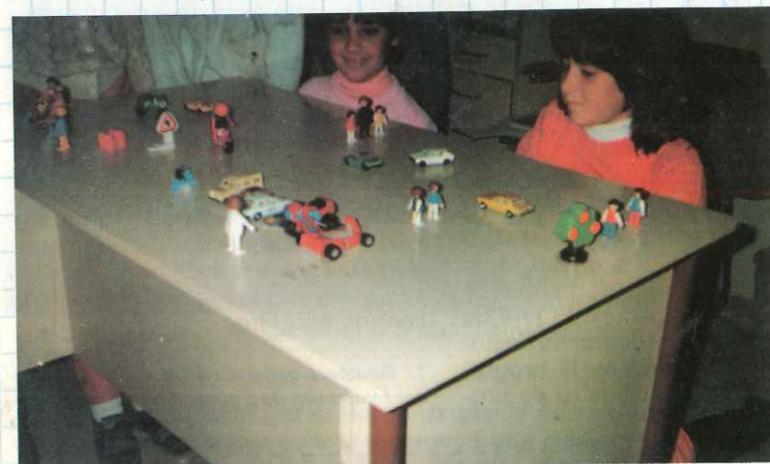
Este XXI Concurso de Dibujo se ha caracterizado por el amplio volumen de trabajos presentados y, dentro de ellos, la creciente calidad de los dibujos de los escolares, que ha obligado a los jurados, tanto a nivel provincial como autonómico, a realizar una auténtica labor de selección. Los dibujos enviados muestran gran sensibilidad de los chavales por la problemática del tráfico y en determinados casos aportan soluciones de problemas viales.



## MAQUETAS: ficción de la realidad



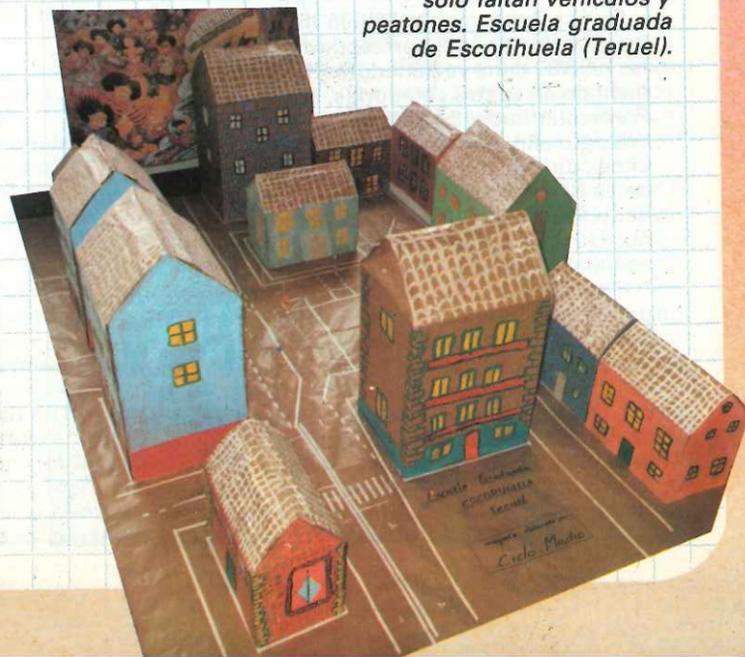
Modelo de maqueta, empleando vehículos eléctricos, montada por alumnos del colegio Marista Champagnat, de Salamanca.



No por sencillo es menos educativo el trabajo presentado por los escolares del colegio público Jacinto Benavente, de Galapagar (Madrid).

### VELOCIDAD MAXIMA

Como bien sabes, el círculo rojo significa siempre prohibición. En este caso concreto es preceptivo no sobrepasar la cifra pintada en la señal, medida en kilómetros/hora. El número 100 representa además el límite de velocidad genérica en España. Recordadlo, aunque en patín resulte difícil llegar a este límite...



Pequeña ciudad en la que sólo faltan vehículos y peatones. Escuela graduada de Escorihuela (Teruel).

La maqueta es una sencilla manera de conjuntar las actividades plásticas con la educación vial. Consiste en reproducir sobre el papel y con papel situaciones del tráfico reales o ficticias, con la ventaja de poder echar a volar la imaginación, y sin peligros para los usuarios.

Pegamentos, envases de cartón, palillos, rotuladores y cartulinas son los elementos de trabajo precisos para la construcción de estas mini-ciudades. A veces pueden ser ingenuamente sencillas, pero todas buscan recrear un cruce conflictivo, una travesía peligrosa, o resolver algún problema de los que se encuentran los escolares a diario, al ir y venir de la escuela.

La construcción de la maqueta proporciona a los escolares un conocimiento de su entorno y una estimable ayuda para hallar el mejor itinerario casa-colegio.

En esta página os mostramos algunos modelos de maquetas, confeccionadas por escolares de distintos centros, para que tengáis una idea de las múltiples posibilidades de construcción, así como de los distintos niveles de complejidad de los trabajos.

Los chavales del colegio público Jacinto Benavente, de Galapagar (Madrid) comentan: «Pusimos los coches circulando por su carril y los niños pasando por el paso de peatones, los coches bien aparcados y el motorista sacando el brazo de modo correcto».

### NUESTRO BUZON

El otro día iba paseando por mi pueblo, Aranjuez, cuando pasó un coche de policía muy rápido, que llevaba a un niño que se había mareado en la piscina. Dio la casualidad de que entonces pasaba una furgoneta, y al dar una curva los dos vehículos chocaron fortuitamente, y la furgoneta salió despedida, dando tres vueltas de campana. Afortunadamente no hubo heridos, pero los pudo haber.

Quiero que me publiquéis esta carta porque creo que por un simple mareo no se debe ir a 90 km/h en una vía pública. A ver si entre todos acabamos con las velocidades inadecuadas.

Justo Manuel Abad Crespo. Once años. Aranjuez (Madrid).

## Chistes

—¡Caramba, Luis, vaya «seiscientos» rojo que tienes!

—¡Qué va! Si es que se me ha recalentado en una cuesta...

Adrián Sánchez. Diez años. Zaragoza.

Un borracho, preguntando a un municipal:

—Oiga, por favor, ¿la calle del Pez?

—Sí, mire usted: la primera que viene.

—¿Ah, sí? ¡¡Pues entonces la espero aquí mismo!!

Juan Torres. Once años. Salamanca.

El agente increpa a un conductor, que no hizo caso a una señal:

—¿Pero es que no ha visto la flecha?

—Pero ¿qué flecha? ¡No he visto ni la flecha ni al indio!

Paloma Buendía. Doce años. Alcalá de Henares (Madrid).

## CHICO-TEST



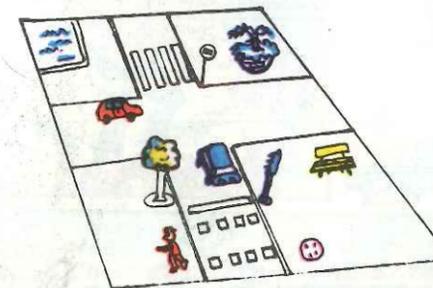
a Las personas que van andando por la calle, se llaman:

1. Conductores.
2. Peatones.
3. Ciclistas.

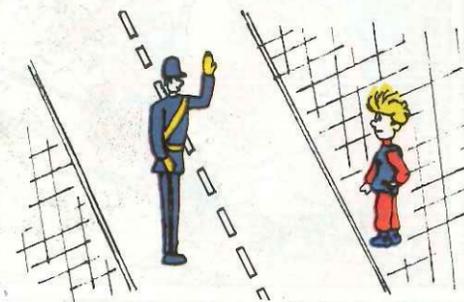


b ¿Crees que estos niños se comportan correctamente?

1. Sí.
2. No, porque molestan a los demás peatones.
3. Sí, porque la calle es para jugar.



c Señala con una X las aceras de este dibujo, e indica los lugares por donde deben cruzar los peatones.

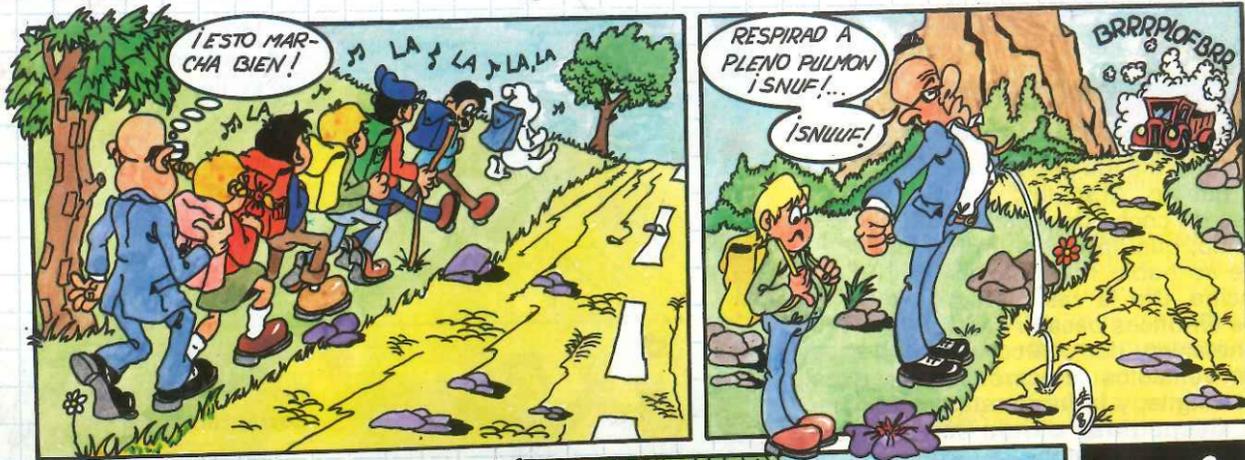


d Si quiero cruzar la calle y el agente de tráfico me hace esta señal, debo:

1. Esperar.
2. Pasar.
3. No sé lo que tengo que hacer.

Dibuja y colorea aquí una señal de tráfico de obligación.

SOLUCION a, 2; b, 2; c; d, 1.



de Galicia

7	Comenta-
7	rio.—La línea
9	exterior de
8	este modelo
8	de Volkswa-
7	gen sigue
6	mantenién-
8	dose desde
8	hace muchos
8	años, pero en
8	su interior y
8	en su mecá-
8	nica se van
8	introducién-
8	do cambios
7	que en algu-
7	nos casos,
7	como es éste,
7	con la adop-
7	ción del mo-
6	tor turbo-
8	diesel, son
8	realmente
8	significati-
8	vos. La im-
8	portación
8	de este mo-
8	delo por
8	parte de
8	Seat
8	vino a
8	llenar
8	la demanda
8	de vehicu-
8	los. En
8	realidad,
8	después
8	de que
8	fue un
8	acierto
8	y venir
8	entre
8	la siem-
8	pre
8	tipo
8	de
8	vehícu-
8	los. Con
8	un
8	con-
8	segui-
8	do
8	un
8	acepta-
8	ble
8	compor-
8	tamien-
8	to en
8	carre-
8	tera y
8	la
8	economía
8	de
8	man-

autopista

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

**Comenta-**rio.—En los últimos tiempos, el mercado español del diesel está sufriendo una notable recesión. Esto no parece preocupar demasiado a los fabricantes, que constantemente lanzan nuevas versiones con esta motorización. El Passat es un ejemplo, pues tras una dilatada vida es ahora cuando recibe la mecánica turbo-diesel, idéntica a la que ya montara hace bastante tiempo su versión tres volúmenes, el Santana. El Passat tiene reconocida fama de vehículo robusto y su versión diesel proporciona una notable economía de consumo, pero queda un tanto pobre en cuanto a rendimiento y prestaciones. La incorporación del turbo solución este último problema, con la ventaja añadida de que apenas penaliza los consumos.

LO BUENO

- Buenas prestaciones.
- Consumo moderado.
- Rendimiento mecánico.

LO MALO

- Escaso equipamiento.
- Línea muy conocida.
- Visibilidad posterior.

Motor 16

Estética	—
Acabado	8
Habitabilidad	9
Maletero	9
Confort	6
Instrumentación	6
Accesorios	7
Potencia	7
Elasticidad	8
Cambio	9
Velocidad punta	8
Aceleración	8
Consumo	7
<b>SEGURIDAD</b>	
Estabilidad	8
Suspensión	8
Frenos	8
Dirección	8
Ruedas	8
Luces	9
<b>NOTA MEDIA: 7,8</b>	
<b>NOTA MEDIA</b>	
<b>SEGURIDAD: 8,1</b>	

**Comenta-**rio.—El VW Passat turbo diesel es un turismo de gran amplitud, muy seguro y que devora kilómetros por un costo bastante razonable, aunque no es de los más económicos en consumo, comparado con otros de su categoría. Su motor de 70 CV tiene un buen rendimiento, funciona de forma muy fina y hace menor ruido que la versión sin turbo. Va acoplado a un cambio de marchas con unos desarrollos correctos, en contra de lo que nos tiene habituados la marca, y la palanca se mueve con una suavidad y precisión encomiables. En carretera, el comportamiento no merece ningún reproche; se puede conducir ágilmente, sin esfuerzos suplementarios por parte del conductor.

LO BUENO

- Buenas prestaciones.
- Comportamiento.
- Amplitud.

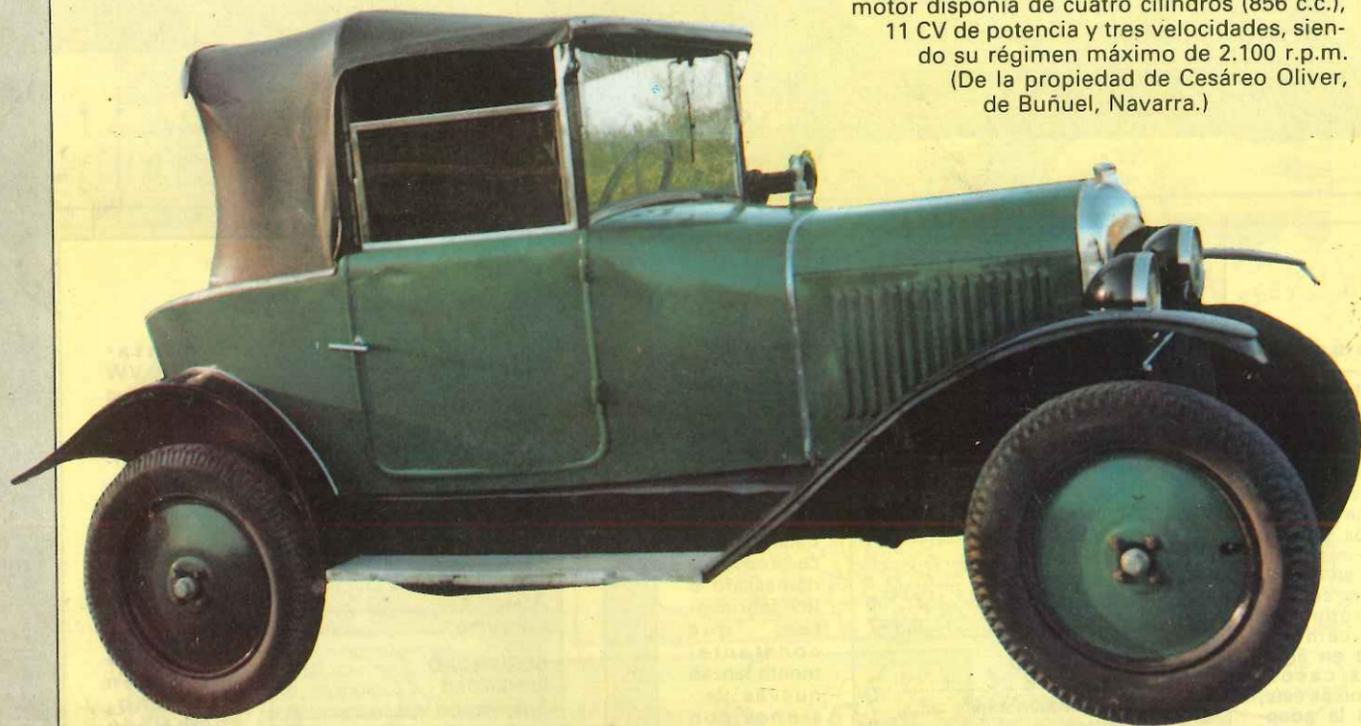
LO MALO

- Posición del conductor.
- Asientos incómodos.
- Carrocería anticuada.



## VIEJAS GLORIAS

### Citroën 5 HP, modelo C3 (año 1922)



**E**STE Citroën, tipo Torpedo, con dos plazas, maletero, puerta en el lado derecho y rueda de repuesto a la izquierda, tiene un bastidor más largo que los del tipo C y C2, así como encendido por magneto y suspensión de ballestas reforzadas. En Francia, entre 1918 y 1919, André Citroën fue el primer constructor europeo en serie, adoptando las cadenas de montaje impuestas por Ford en EE.UU. El modelo que presentamos lleva «super culata» Deprez, con válvulas en cabeza. Fue una mejora pensada por el fabricante galo, por sus enormes ventajas. La «super culata» lleva las válvulas accionadas por los balancines, y éstos por unas varillas que se apoyan sobre el árbol de levas y son accionadas, a su vez, por los taqués regulables. Se aumenta así la potencia del motor, ofreciendo aceleración más rápida, mayor velocidad en cuestas y velocidad de hasta 80 km/hora con dos personas a bordo. Entre 1922 y 1924 se construyeron más de 105.000 unidades de los modelos C, C2 y C3, siendo un coche económico y popular que marcó una época en Francia. El motor disponía de cuatro cilindros (856 c.c.), 11 CV de potencia y tres velocidades, siendo su régimen máximo de 2.100 r.p.m. (De la propiedad de Cesáreo Oliver, de Buñuel, Navarra.)

### ALVAREZ Y HERENCIA VENCIERON EN HOYO

Un total de 38 vehículos, repartidos entre clásicos, veteranos y motos, tomaron parte en el IX Rally de Hoyo de Manzanares, organizado por el Veteran Car Club y patrocinado por el ayuntamiento del pueblo serrano. El recorrido de regularidad, entre Colmenar Viejo, Hoyo y sus alrededores, tuvo como vencedor, en la especialidad de clásicos, a Guillermo Alvarez de Lorenzana (Austin Healey de 1965), clasificándose segundo Angel Muñoz, con Fiat 1.500 Sport, de 1956. En cuanto a los veteranos, venció Manuel Herencia, con Ford de 1928, seguido por Jesús Morera, con BMW de 1943. Asimismo, el premio al coche mejor presentado recayó en el Chrysler de Antonio Noqué, de 1929.

### Y PEDRO FERNANDEZ, EN TORRELODONES

También bajo la organización del Veteran Car Club, y con el patrocinio del

Ayuntamiento de Torrelodones y de dos firmas comerciales, se disputó el I Rally de dicha localidad madrileña, en el que tomaron parte 22 coches antiguos. Cubrieron un circuito de regularidad de 11 kilómetros, en la zona de Los Peñascales, obteniendo el triunfo Pedro Fernández, con Ford de 1929. Tras él se clasificaron Faustino Tello, con BMW 1939, y Juan Menaya, con Ford de 1928. El premio al mejor presentado fue para un Buick de 1925, propiedad del argentino Daniel Massaro; el del coche más antiguo, para un Ford de 1916, de Roberto Coll, y el del conductor más veterano, para Gabriel García, de sesenta y ocho años, con un Rolls de 1929.

### CITA EN VALLFOGONA

Coches antiguos de Lérida y Tarragona se dieron cita a finales de septiembre en la localidad de Vallfogona de Riucorp (Tarragona), por iniciativa del Club de Vehículos Históricos de Lérida. Asistieron dieciocho coches y el objeto de la reunión fue puramente técnico y de intercambio de opiniones respecto

a los mismos. Los más veteranos asistentes fueron dos Fiat 509, de 1924-25.

### OTROS RALLIES

En octubre (sin fecha fija), rallies de Palencia y Teruel para clásicos deportivos. Organiza: A.C. Villa de Madrid (Tel.: 415 17 80). En el mes de noviembre, los días 14 y 15 se celebrará el I Rally de Lugo de Automóviles Antiguos, organizado por el Club Gallego de A.A. Apartado 514. 36080 Pontevedra.

Del 20 al 22, IV Rally de Barcelona, bajo la organización del Antic Car Club de Cataluña. Vía Augusta, 182. 08021 Barcelona. Tel.: (93) 209 55 23.

Del 21 al 29, Salón Auto-Retro de Barcelona.

En diciembre, días 18 y 19, II Rally del Frio del Autoclub Villa de Madrid.

Esta es una sección abierta a todos los aficionados e interesados por el mundo de los coches antiguos. Cualquier información sobre estos temas pueden dirigirla a: Revista TRAFICO («Viejas glorias»). Josefa Valcárcel, 28, 2.ª planta. 28027 Madrid. Tel.: (91) 742 83 53.

## Fórmula 1



En Jerez, Adrián Campos terminó su primer Gran Premio

## PIQUET, VIRTUAL CAMPEON

**N**ELSON Piquet (Williams-Honda) se aseguró prácticamente el tercer título de campeón del mundo de Fórmula 1 después de su carrera en España. Pese a la victoria de Nigel Mansell (Williams-Honda) en Jerez —dominó la prueba de principio a fin—, el segundo puesto de Alain Prost (McLaren) y al tercer lugar del propio Piquet —con un trompo y una salida de pista incluidas—, y dada la diferencia de puntos existente, sólo un verdadero desastre para el brasileño Piquet (tendría que no terminar ninguna de las tres carreras que restan) podría privarle del título mundial. Con tres cuartos puestos, gane quien gane las próximas pruebas, Nelson Piquet, que la próxima temporada correrá a los mandos de un Lotus con suspensión activa, se aseguraría su tercer título mundial de Fórmula 1.

El actual campeón, el francés Alain Prost (McLaren), está prácticamente descartado para renovar su título. Tras el abandono de Porsche del equipo McLaren y la Fórmula 1, Prost, que la próxima temporada tendrá su coche equipado con motores Honda oficiales, bastante está haciendo con entrar entre los cuatro primeros.

Diferentes son las posibilidades de Ayrton Senna (Lotus-Honda) y Nigel Mansell (Williams-Honda). El británico ha ganado cinco grandes premios, incluido el de España, generalmente de forma abrumadora. Sin embargo, su forma de conducción, terriblemente agresiva, desgasta mucho la mecánica y sus posibilidades. Aun ganando las tres pruebas que quedan (Méjico, Japón y Australia), cosa al alcance de Mansell, depende de lo que haga Piquet. Si éste consigue sumar nueve puntos en los tres grandes premios, su ventaja es inalcanzable. Las posibilidades del segundo brasileño, Senna, son similares a las del inglés de Williams, aunque con un motor menos competitivo.

Quizá la noticia más importante para los españoles sea que —por fin!— Adrián Campos logró terminar una carrera. En Jerez, donde contó con el muleto (segundo coche), logró que su Minardi no sufriera ningún percance. Tras unas primeras vueltas en última posición, pues su Minardi con el depó-

sito lleno tiene problemas de adherencia y «se va», fue adelantando posiciones y logró terminar en el puesto catorce, con cuatro vueltas perdidas, pero absolutamente feliz.

La semana previa al Gran Premio de Jerez, Adrián Campos invitó a pasar unos días a sus compañeros de Fórmula 1 en la Costa del Sol. Al convite también acudió Luis Pérez-Sala quien, sin duda influenciado por los buenos consejos de sus posibles compañeros la próxima temporada, ganó de calle en la prueba de Le Mans de Fórmula 3.000. Es muy posible, dada la gran temporada que ha vuelto a realizar Pérez-Sala y los contactos mantenidos por su manager con varias escuderías, que en 1988 haya dos españoles en el gran circo.

J. M. MENENDEZ

### ASI VA EL MUNDIAL

	Puntos
1. Nelson Piquet (Brasil) .....	70
2. Nigel Mansell (R. Unido) .....	52
3. Ayrton Senna (Brasil) .....	51
4. Alain Prost (Francia) .....	46

Restan los Grandes Premios de Méjico (18 octubre), Japón (1 noviembre) y Australia (15 noviembre).

## El coche como desahogo

**Y**O no entiendo a los que hablan mal de su coche, así, sin más. Al contrario, creo que le deberíamos reverenciar. Muchos no saben la suerte que tenemos de que los coches no hablen como el de la «tele». Algunos lectores no lo habrán vivido, pero la mayoría recordará el «600». El todo terreno de la clase media. El objetivo de las horas extraordinarias. Transportaba tal número de personas en una sola dosis que parecía el metro a las 8 de la mañana. Y esto, en aquellos días en que las señoras, de media, pesaban de 10 a 15 kilos más que las de ahora, pues se notaba. Si le sumas que al haber menos coches aumentaban los favores: «Hombre, Antonio, ya que vamos al pueblo, no podemos decir a la tía que no la llevamos». Pero claro, la tía de la señora de Antonio, que era más bien bajita, tenía de perímetro —lo que en tiempos fue la cintura— bastante más centímetros que de alta. Esto en kilos sobrepasa en tres o cuatro el máximo que debería haber soportado el «600» durante la primera etapa de rodaje. Y si además le sumamos la suegra y la adrenalina de Antonio, por soportar lo que soportaba, se pueden imaginar. Pero esto no es todo, porque si en estas condiciones, al pobre «600» se le ocurría calentarse en la carretera nacional y a 37° C de temperatura, se podría oír una voz despiadada, la del conductor: «Si es que estos coches son una...» y cosas mucho peores.

Bueno, pues esto mismo sigue pasando. ¿Usted ha visto alguna vez a un conductor que diga: «Yo es que con tanto arrancar en frío por las mañanas sin dejarle que se caliente, me lo estoy cargando»? o «Me he cargado el embrague de tanto conducir por Madrid», o «Yo, como freno mucho, consumo muchas pastillas». ¿A que no, a que no se oye esto? Lo que se dice es eso otro de: «Chico, es que mi coche pierde aceite hasta por los intermitentes», o aquello otro de: «¿Pues no se me ha estropeado el embrague y ahora tengo que poner uno nuevo?», y también eso de: «No lo entiendo, hace cuatro días que cambié las pastillas y ya se han vuelto a gastar. Es que estos coches son una ruina», etcétera.

Lo que les digo: no hay derecho a tratar a los coches como los tratamos y luego querer exigirles responsabilidades: «Eso no se hace». Es que si seguimos así vamos a terminar echándonos la culpa de los papeles que se acumulan dentro del habitáculo.

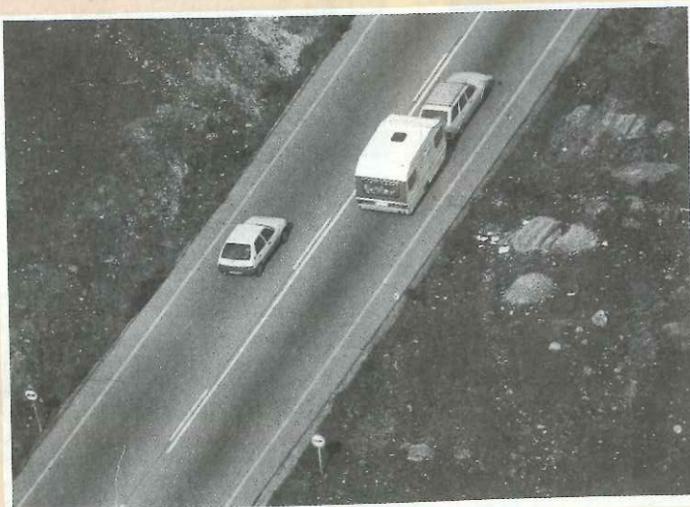
De todas formas, lo bueno de esto es que el coche, sin querer, nos sirve de algo más. ¿Qué íbamos a hacer si además de todas las culpas que nos echan los demás al cabo del día, el coche no nos permitiera ni siquiera un desahogo?

FERVI

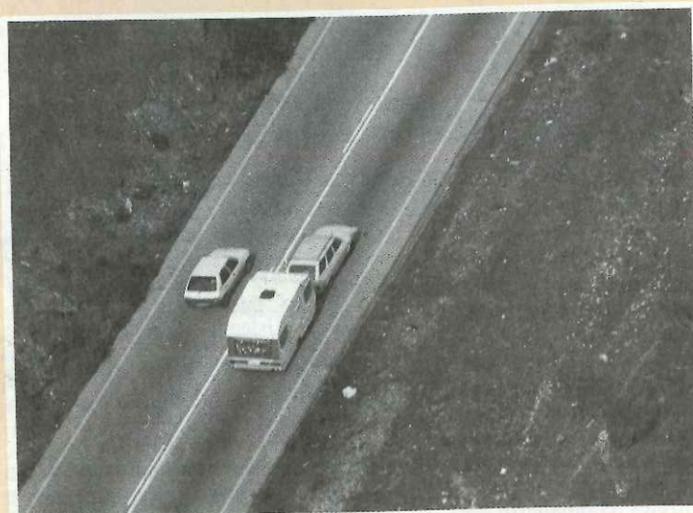


# LA LOCURA DEL MES

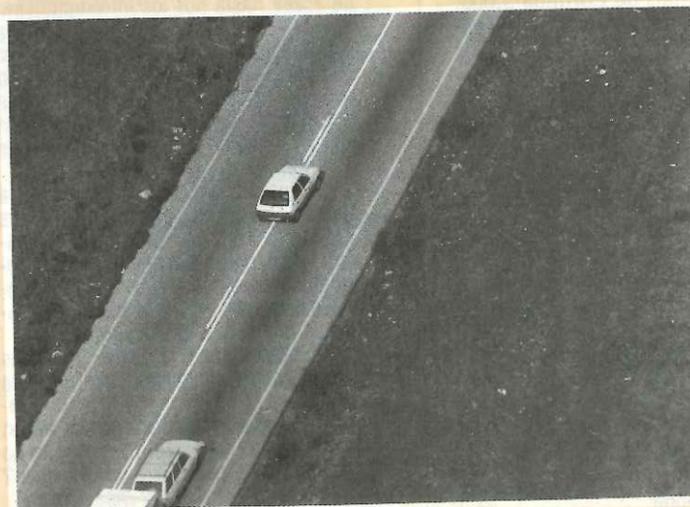
Fotografías captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.



No ha sido difícil, en las fechas del pasado verano, captar imágenes como las que siguen. Un turismo ha iniciado una maniobra de adelantamiento en clara zona de prohibición de efectuarla.



El vehículo infractor continúa su maniobra, invadiendo totalmente el carril perteneciente al sentido contrario, con el consiguiente riesgo en caso de circular otro vehículo en dicho sentido.



La infracción está consumada. El coche que realizó el adelantamiento se reincorpora a su carril. Por suerte, no ocurrió nada. Pero los adelantamientos así figuran siempre, sin excepción, entre las principales causas de accidentalidad y mortalidad en las carreteras.



## NUEVA OPORTUNIDAD PARA SUSPENSOS EN EL B-1

Con el propósito de conocer las causas y ayudar a aquellos aspirantes al permiso de conducir de la clase B-1 que necesitan un elevado número de convocatorias de la prueba práctica para acceder a dicho permiso, las Jefaturas Provinciales de Tráfico realizarán un seguimiento de tales aspirantes.

Antes de ser citado para la sexta convocatoria, las Jefaturas recabarán del director de la autoescuela que impartió las clases un informe acerca del proceso de aprendizaje del alumno, del número de clases recibidas y un estudio comparativo de los fallos detectados en anteriores exámenes.

Asimismo, se reclamará del centro médico un informe ampliatorio de las pruebas psicotécnicas realizadas por el aspirante.

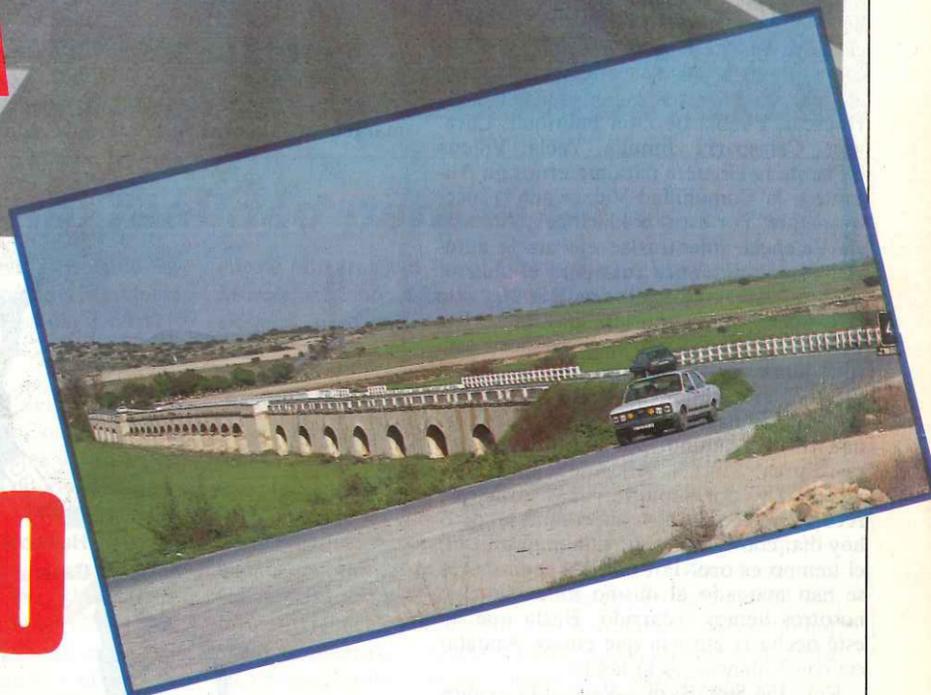
Las pruebas prácticas, en forma de examen personalizado, se harán previa entrevista y fuera del horario habitual para infundir confianza cuando existan indicios de que el examen puede afectar la situación nerviosa del aspirante.

Dichas pruebas se centrarán de manera especial en los errores que dieron lugar a los suspensos anteriores, con el fin de determinar si son defectos habituales, fortuitos o simple nerviosismo del examinando.

## N-342, C-3329, C-330 y C-3314: Andalucía-Levante



# POR LA RUTA DEL AHORRO



En los últimos tiempos, la red de carreteras de la Comunidad Autónoma Andaluza está mejorando considerablemente. Los convenios entre organismos están haciendo posible el sueño. Sin ir más lejos, no hace tanto se firmaba uno por parte del ministro de Obras Públicas, Javier Sáenz de Cosculluela, con la Junta de Andalucía, por el que antes de 1991 se van a invertir 130.000 millones de pesetas en autovías, entre las que figura la que enlazará Sevilla-Granada-Baza

con la actual del Mediterráneo que, además, será igualmente «la niña bonita», la principal destinataria de la ayuda de la Dirección General del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). Esto hará que el Sur se una con la zona valenciana y catalana de una manera digna que además de rebajar las horas que hay que estar al volante para ir de un sitio a otro, evite al máximo los accidentes que se dan ahora.



**P**ERO mientras la autovía se hace realidad, quien tiene que hacer el desplazamiento camina desde los diferentes puntos andaluces por Puerto Lumbreras, Lorca, Murcia, Alicante... Como decimos, kilómetros y kilómetros. Sin embargo, existe una ruta, utilizada sobre todo por camioneros, que hasta Valencia evita más de cien kilómetros; es decir, cerca de dos horas de trayecto, un trayecto que nos hace pasar por Baza, Cúllar, Huéscar, Puebla de Don Fadrique, Caravaca, Calasparra, Jumilla, Yecla, Villena o Fuente la Higuera para meternos en Alicante o la Comunidad Valenciana respectivamente. Por estas poblaciones, Andalucía-Valencia, mientras se ejecuta la autovía, es una auténtica ruta para el ahorro.

La población granadina de Baza ha sido el comienzo del reportaje que la revista TRAFICO ha hecho para conocer esta ruta, larga donde las haya, pero que evita más de cien kilómetros para trasladarse desde el Sur hasta la Comunidad Valenciana. El otro camino, por Puerto Lumbreras, Lorca, Murcia, Alicante... es el más utilizado y, por supuesto, más atractivo, recorriendo ciudades importantes; pero hoy día, con el ritmo de vida que se lleva, el tiempo es oro. Por ello los camioneros se han marcado el mismo itinerario que nosotros hemos recorrido. Hasta que no esté hecha la autovía que enlace Andalucía con Valencia, es lo lógico.

**Km. 156,500.-Baza.**—Partiendo a unos cien kilómetros de Granada, y una vez dejado atrás Guadix, en la única nacional que pisamos, la 342, vamos hacia Cúllar, donde abandonamos las carreteras nacionales para circular por comarcales que han ido mejorando continuamente dado el intenso tráfico que soportan a raíz de ese «descubrimiento» que se llama ahorro. Entre estas dos poblaciones está el Peral

de Mazarra, «punto negro» durante muchos años y donde la DGT iba a hacer unas inversiones para paliar los accidentes. Sin embargo, se han acometido unas obras en la propia carretera que han dejado la zona amplia y con visibilidad, por lo que no ha sido necesaria esa actuación.

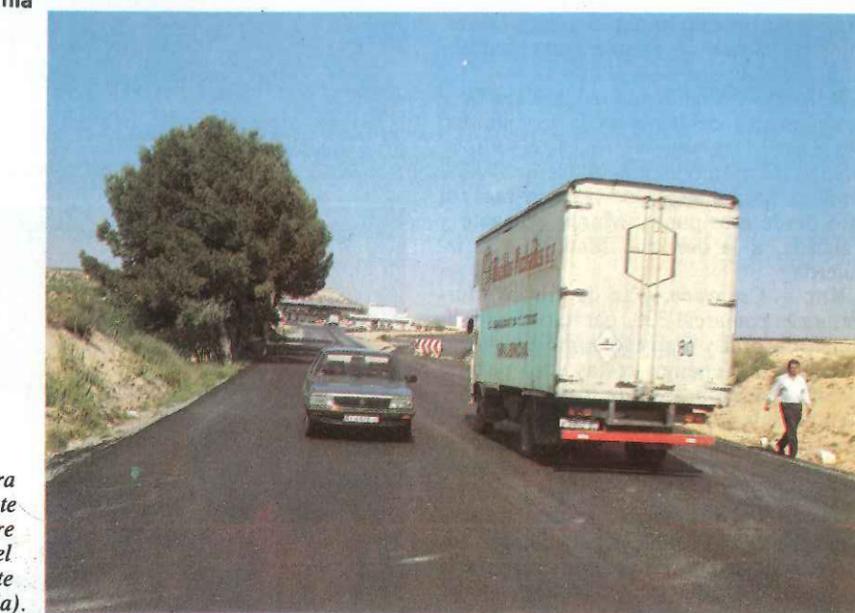
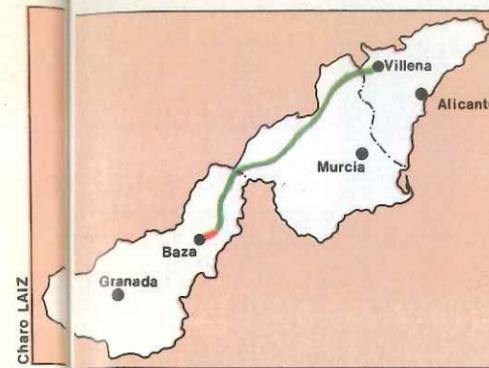
#### POR COMARCALES

**Km. 1.-Cúllar.**—La 342 ha quedado al margen en el kilómetro 176. Desde aquí se

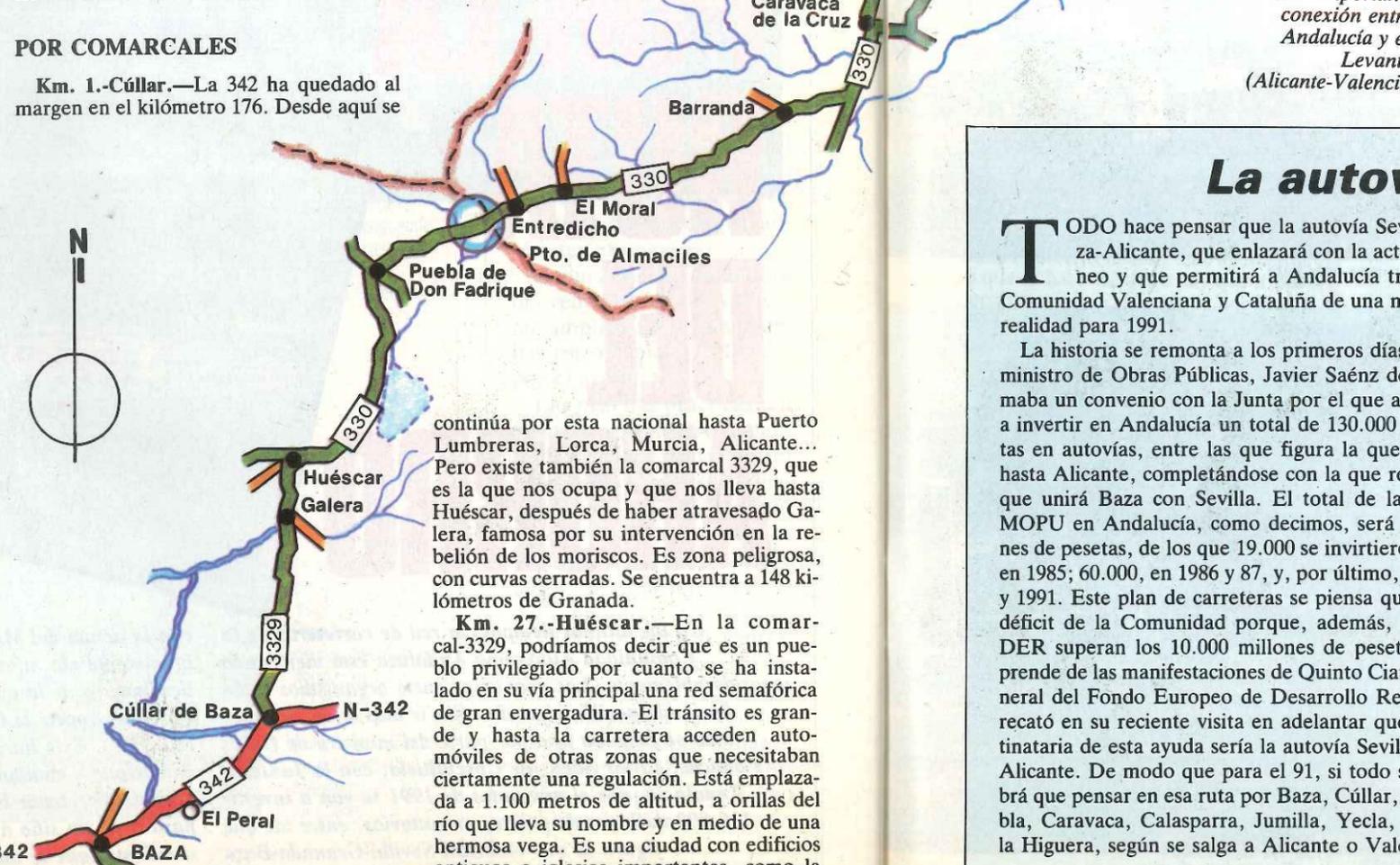
*Las mejoras del MOPU, dentro del plan general 1984-91, ya se dejan notar en la zona de Yecla.*

continúa por esta nacional hasta Puerto Lumbreras, Lorca, Murcia, Alicante... Pero existe también la comarcal 3329, que es la que nos ocupa y que nos lleva hasta Huéscar, después de haber atravesado Galera, famosa por su intervención en la rebelión de los moriscos. Es zona peligrosa, con curvas cerradas. Se encuentra a 148 kilómetros de Granada.

**Km. 27.-Huéscar.**—En la comarcal-3329, podríamos decir que es un pueblo privilegiado por cuanto se ha instalado en su vía principal una red semaforizada de gran envergadura. El tránsito es grande y hasta la carretera acceden automóviles de otras zonas que necesitaban ciertamente una regulación. Está emplazada a 1.100 metros de altitud, a orillas del río que lleva su nombre y en medio de una hermosa vega. Es una ciudad con edificios antiguos e iglesias importantes, como la



*Obras de mejora para esta importante conexión entre Andalucía y el Levante (Alicante-Valencia).*



## La autovía, realidad para el 91

**T**ODO hace pensar que la autovía Sevilla-Granada-Baza-Alicante, que enlazará con la actual del Mediterráneo y que permitirá a Andalucía trasladarse hasta la Comunidad Valenciana y Cataluña de una manera digna, será realidad para 1991.

La historia se remonta a los primeros días del 86 cuando el ministro de Obras Públicas, Javier Sáenz de Cosculluela, firmaba un convenio con la Junta por el que antes del 91 se van a invertir en Andalucía un total de 130.000 millones de pesetas en autovías, entre las que figura la que vaya desde Baza hasta Alicante, completándose con la que realizará la Junta y que unirá Baza con Sevilla. El total de las actuaciones del MOPU en Andalucía, como decimos, será de 130.000 millones de pesetas, de los que 19.000 se invirtieron en 1984; 6.500, en 1985; 60.000, en 1986 y 87, y, por último, 44.000 entre 1988 y 1991. Este plan de carreteras se piensa que será el final del déficit de la Comunidad porque, además, los planes al FEDER superan los 10.000 millones de pesetas, según se desprende de las manifestaciones de Quinto Ciardelli, director general del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, que no se recató en su reciente visita en adelantar que la principal destinataria de esta ayuda sería la autovía Sevilla-Granada-Baza-Alicante. De modo que para el 91, si todo se cumple, no habrá que pensar en esa ruta por Baza, Cúllar, Huéscar, La Puebla, Caravaca, Calasparra, Jumilla, Yecla, Villena o Fuente la Higuera, según se salga a Alicante o Valencia, ni tampoco

en ese otro trayecto Baza, Cúllar, Puerto Lumbreras, Lorca, Murcia, Alicante... La autovía evitará estas comarcales y nacionales, pero, mientras, hay que pensar en los datos que se nos ofrecen. Por ejemplo, desde Baza a Cúllar, en la nacional 342, desde los kilómetros 156,5 al 176, en 1986 se dieron veintinueve accidentes con tres muertos. Desde Cúllar a Huéscar, por la comarcal 3329, kilómetros 1 al 27, hubo catorce accidentes con el balance de un muerto. Y desde Huéscar al límite de la provincia de Granada, donde se entra en la Comunidad Murciana, en la comarcal 330, kilómetros 52 al 91, se contabilizaron catorce accidentes, sin que por fortuna hubiese que lamentar muertos. Esto por lo que se refiere a Andalucía, provincia de Granada. Luego, ya en Murcia, en la comarcal 330, tuvimos veinticinco accidentes y en la comarcal 3314, cuarenta, con doce muertos, cifra alta teniendo en cuenta que entre todas las comarcales de la región murciana se dieron 235 accidentes con veinticuatro muertos. Y en cuanto a «puntos negros», hay que hacer mención de una forma muy especial del kilómetro 2,300 en la 3.314, donde en el pasado año se contabilizaron cuatro muertos en tres accidentes. Son cifras que hay que rebajar al precio que sea y en esto están los dirigentes de Tráfico. Prueba de ello son los estudios que se realizan en la Jefatura murciana. Entre sus datos, estos: 3.982 turismos implicados en accidentes en toda Murcia. También, 383 furgonetas, 366 camiones y 658 ciclomotores. Quince mil controles, 331 positivos y 1.239 camiones pesados, con 709 denuncias.

Colegiata de Santa María la Mayor y el Convento de Santo Domingo. El paisaje es variado y rico en vegetación, con contrastes bellísimos entre las vegas y las sierras que se levantan de inmediato.

**Km. 52.**—Al pasar Huéscar, cambiamos de comarcal. Dejamos la 3329 y nos adentramos en la 330, que nos lleva desde Huéscar por La Puebla de Don Fadrique hasta el límite de la provincia de Granada. La salida de Huéscar no fue mala, la carretera es transitable. Pero llegando a La Puebla es otro cantar. Quizá la peor zona de todo el trayecto. Carretera estrecha y con barrancos que hacen extremar la precaución, ya que no existen quitamiedos y las alturas imponen.

**Km. 91.**—Abandonamos Andalucía y nos metemos de lleno en la Comunidad Murciana. Hay un bonito cartel que lo anuncia, al mismo tiempo que indica las diferentes posibilidades de ir a un lugar u otro desde este punto: Murcia-Alicante y Valencia, a la derecha. Madrid, a la izquierda.

**Km. 1.-Caravaca.**—Ya dentro de Murcia, en la comarcal 330, pasamos Entredicho, El Moral y Barranda antes de llegar a Caravaca. Tenemos rectas y un piso en buenas condiciones, sobre todo comparándolo con los últimos kilómetros de la provincia de Granada. Está situada en la zona noroccidental, regada por los ríos Argos y Quipar, con clima seco. Sus fiestas más importantes son a finales de abril, cuando se conmemoran algunos hechos acaecidos durante la época de frontera con el Reino de Granada. Su vida económica depende de la comarca geográfica. Ofrece al visitante innumerables obras artísticas en la parroquia del Salvador, Alcázar-Santuario, parroquia de la Concepción y museos Etnológico, Arqueológico y de Arte Sacro e Historia de la Vera Cruz.

**Km. 21,300.-Calasparra.**—Esta villa pertenece a la comarca del NO. Su término tiene una superficie de 193 km.<sup>2</sup> y su censo, cerca de diez mil habitantes. La capital está en las inmediaciones de un altozano con los restos de un castillo, a 341 metros de altitud, y dista de Murcia 70 kilómetros. Aunque Sancho IV prometía en 1281 entregarla a la Orden de Santiago, ocho años más tarde la donó a la de San Juan. En 1412 fue repoblada siendo comendador fray Gonzalo de Saavedra, a quien se debe el edificio de La Encarnación. Es famosa por sus arroces y por el santuario de la Esperanza. El río Segura ofrece maravillosos rincones y la monumental presa del embalse del Cenajo.

**Km. 0.-Venta del Olivo.**—El kilometraje empieza en 0 en esta intersección con la nacional 301. Existe un cartel anunciador de varias poblaciones. De un lado, Madrid y Albacete. De otro, por esta misma nacional, Murcia y Cieza. Y al frente, Jumilla y Valencia. Este es precisamente nuestro trayecto. Se están realizando unas importantes obras, con la construcción de un puente elevado que evitará la masificación de vehículos en la zona.

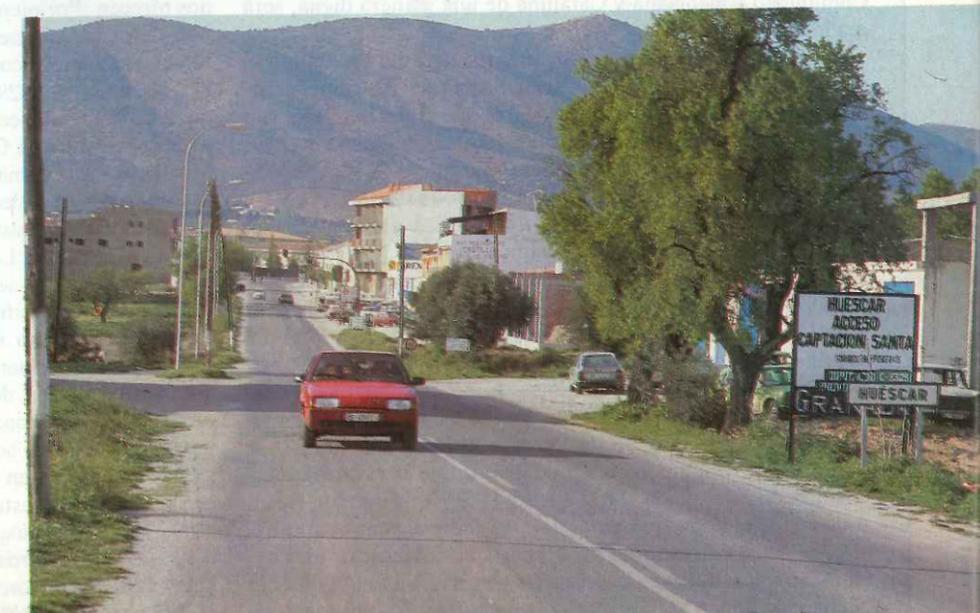
**Km. 38,400.-Jumilla.**—Está situada en la comarca del Altiplano, a 496 metros de



Las rectas abundan, pero el tráfico es intenso por momentos.



Los camioneros saben del ahorro que supone esta ruta.



Travesía de Huéscar: la regulación semafórica ha eliminado peligros.

altitud, al pie de una colina llamada Sierra del Castillo, restos del cual se conservan. El término es de 972 km.<sup>2</sup> y tiene cerca de los veinticinco mil habitantes. Como pone de manifiesto su Carta Arqueológica, en su término hay muchos y antiguos restos de poblaciones prehistóricas. Tras la Reconquista cabalgó a caballo de frontera y fue castellana o aragonesa alternativamente. Perteneció al señorío del Marqués de Villena. De interés artístico, tiene varios monumentos y hay que destacar la universalidad de sus vinos.

**Km. 62,600.-Yecla.**—Antes, La Alquería y Fuente del Pino, por una carretera a la altura de cualquier nacional, con rectas dignas del mejor elogio y por lugares donde incluso hay carril para lentos. Las mejoras del MOPU se han dejado notar. Yecla, al igual que Jumilla, es rica en vinos. Está al NE de la provincia, con una población de más de veintiocho mil habitantes. Está a 597 metros de altitud y a 92 km. de Murcia capital. Innumerables restos del pasado aparecen en su término. En 1243 pasó a depender de Castilla. El infante don Juan Manuel le concedió en 1280 el Fuero de Lorca. Fue señorío de don Juan Manuel y luego pasó a los marqueses de Villena. En la Guerra de Sucesión apoyó a Felipe V y los austríacos maltrataron la población y quemaron su archivo. Tiene numerosos monumentos y es conocida su Feria del Mueble.

## EL FINAL

Primero, Baza, dejando atrás varias capitales de provincia en la Comunidad Andaluza. Este fue el inicio del trabajo. Luego, Cúllar, Huéscar, La Puebla de Don Fadrique y... adiós a Andalucía, para recibir a la región murciana. Caravaca, Calasparra, Jumilla, Yecla y también nos olvidamos de Murcia. Terminamos el reportaje ya que se habían cubierto incluso más kilómetros de lo que es habitual. Pero hay que ir por Villena para salir a Alicante o por Fuente la Higuera para llegar a Valencia. Estos son los recorridos completos por carreteras comarcales que en muchos tramos no tienen que envidiar nada a las nacionales, aunque lo cierto es que el tema del kilometraje es enrarecido. Es una ruta que te hace ahorrar más de cien kilómetros para trasladarte desde Andalucía a Alicante o Valencia. Un trayecto de camiones que ya utilizan muchos turismos que han comprendido que el tiempo vale demasiado.

Mientras la autovía que nazca en Sevilla y termine en Alicante para enlazar con la actual del Mediterráneo —pasando por Granada y Baza— no esté concluida, este camino es la solución al ahorro. Porque para ver ciudades hay que ir por Puerto Lumbreras. Y de paso, eso sí, se circulará por nacionales. De modo que cuando vaya de Andalucía hacia Alicante o Valencia, piénselo. Tiene dos opciones... y usted tiene la palabra.

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



Jumilla, enclave principal de una importante zona vinícola.

Yecla, Jumilla...

## Zona de ricos caldos

LA gastronomía de la zona recorrida es muy variada. Comenzando por la comarca granadina, hay que hacer mención de las gachas de maíz del Marquesado; el frito de pimientos y tomates con carne de ave, conejo o res; cocido de legumbres; carne de cerdo, y migas de harina. Por lo que se refiere a la repostería, resaltan los tocinillos de Guadix, y en artesanía, la popular de Purullena. En cuanto a las fiestas, no podemos dejar pasar por alto la que se celebra en la altiplanicie de Huéscar, la romería al Santuario de las Santas Mártires del Monte, Virgenes Alodia y Nunilón. Se celebra el lunes de Pascua de Pentecostés y acuden gentes de los lugares limítrofes para homenajear a las Santas, hijas de madre cristiana y padre musulmán, quien las degolló al negarse a abjurar el Cristianismo. En Baza, la romería a la Virgen de la Cabeza.

Dejando Granada, nos adentramos en Murcia, donde hay muchos platos típicos. Por ejemplo en Caravaca de la Cruz, las migas, en todas sus modalidades, son de primera fila. Y después, el típico alfajol, una masa de miel, pan y frutos secos con algunas gotas de licor, que se coloca entre dos finas obleas de harina y agua, prensadas. Es de origen musulmán.

En Calasparra todo gira en torno al arroz. Observen: arroz y conejo con caracoles serranos, arroz con pavo y pollo, arroz y verduras, y potaje de arroz con apio. Otros platos son andrajos, jarullo y caldera; y en repostería: hornazos y, ¡cómo no!, arroz con leche.

### Los vinos

Llegando a la zona de Jumilla y Yecla, hay que mencionar sus vinos, por cierto, prohibidos al volante. En Jumi-

lla hay que destacar dos zonas climáticas que influyen en la maduración de la uva, que suele ser monastrell, garnacha y moravia. Se recogen anualmente entre setenta y ochenta millones de kilos en condiciones normales. Jumilla es como una inmensa bodega. Parte de la producción se vende a granel para mezclas. Sin embargo, los embotellados han terminado por imponerse y comercializarse dentro y fuera de España. La palabra Jumilla (con su denominación propia de origen, como Yecla) se asocia por fuerza al vino de la Región de Murcia.

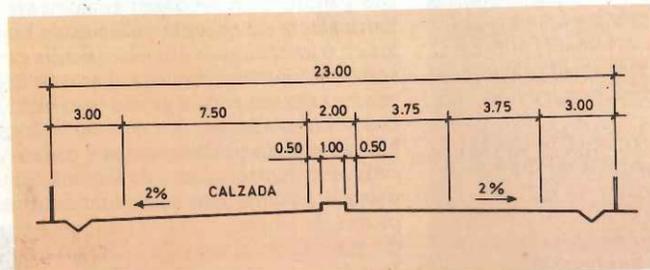
Por último, Yecla. Aparte sus vinos, como hacemos mención anteriormente, tenemos que narrar sus fiestas en honor de la Virgen Inmaculada, declaradas de interés turístico. En cada diciembre vive y actualiza su tradición religiosa. Todo empezó en 1642 cuando Francia invadió parte de Cataluña. Los yeclanos, siguiendo la llamada de su rey, Felipe IV, se aprestan a defender la unidad territorial. Un grupo de voluntarios marchó a Vinaroz, saliendo victorioso sin ninguna baja. En agradecimiento, de regreso, suben al Castillo para dar gracias a la Madre, ante un cuadro de la Encarnación. Cada año se repite el voto hasta 1695, en que un franciscano hizo traer una imagen de la Virgen del Castillo, costead por la Cofradía de la Purísima, convirtiéndose en patrona. El 7 de diciembre amanece con un estampido general y el 8 es el día magno de la ciudad, festividad de la Inmaculada. Y en cuanto a vinos, decir que la vendimia comienza en octubre y termina a primeros de noviembre. Hay dos pagos diferenciados: Campo de Arruiba y Yecla. Los vinos llegan a los 17 grados en graneles y 13 en embotellado. Un vino con cuerpo.

# El carril reversible

UN carril reversible es aquel que puede utilizarse en ambos sentidos de circulación, naturalmente en momentos distintos. Es muy frecuente en ferrocarril, en tanto que en carreteras, al menos en España, se reserva para situaciones excepcionales, empleando un complicado proceso de puesta en servicio y paso a la situación normal: uso de balizas móviles (conos), vehículos de despeje y vigilancia, acondicionamiento de accesos, etcétera, todo ello con un carácter muy efímero. La Dirección General de Tráfico, en la actualidad, está llevando a cabo un plan de accesos a Madrid y Barcelona que pretende el uso del carril reversible mediante instalaciones fijas y control a distancia.

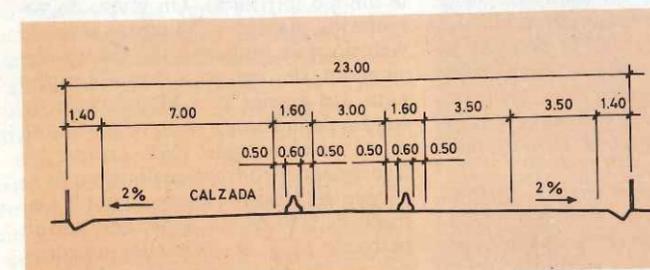
Lo que aquí se expone es una solución ya existente y contrastada en otros países, pero que en España no se ha utilizado. Se trata de adaptarla a la situación española. Se analizará un caso teórico, que probablemente sea parecido a muchos casos existentes.

Se supone una vía con la sección transversal que refleja la figura 1.



Es una vía de 2 x 2 carriles, típica en un acceso a una gran población, donde la ocupación del suelo a los lados del camino ha limitado de hecho su ampliación. El suelo disponible se ha aprovechado casi al máximo y la única solución parece construir otra vía con nuevo trazado.

La solución que se propone es la que expresa la figura 2.



Sin variar el ancho total disponible, 23 m., se ha creado un nuevo carril de 3 m., protegido a ambos lados por barreras de seguridad rígidas, colocadas a 0,50 m. de las líneas blancas. Para ello se ha sacrificado el ancho de los carriles, de 3,75 a 3,50 m. y la separación de las propie-

dades colindantes al borde de la calzada. No obstante, la distancia que queda, 1,40 m., permite disponer en ella canalizaciones de servicios y de drenaje de la vía y, al mismo tiempo, es suficiente para que el «efecto pared» sea casi inapreciable.

Las ventajas que tiene son las derivadas de la utilización de un verdadero carril reversible, que puede hacerse operativo con un mínimo de instalaciones. Ello supone dotarle de dicho mínimo de infraestructura para accesos al carril en condiciones de seguridad y fluidez, y de señalización, sobre todo en los accesos, complementada en puntos intermedios. La explotación del carril debe hacerse desde un centro de control, utilizando la tecnología más avanzada en la regulación del tráfico.

Lógicamente, su implantación estará justificada en vías con tráfico descompensado en ambos sentidos, si bien la creación de un carril adicional supone una mejora sustancial de la vía respecto de la situación anterior.

Los inconvenientes son su coste y las perturbaciones que en vías con gran intensidad de tráfico origina la ejecución de una obra de estas características.

Una estimación del coste puede ser la siguiente (por metro lineal):

	Ptas.
Demolición del separador y zonas laterales ...	2.000
Nuevo pavimento .....	10.000
Barreras de seguridad .....	14.000
Drenaje .....	1.000
Señalización horizontal y vertical .....	3.000
Adecuación de accesos (parte proporcional) ..	1.000

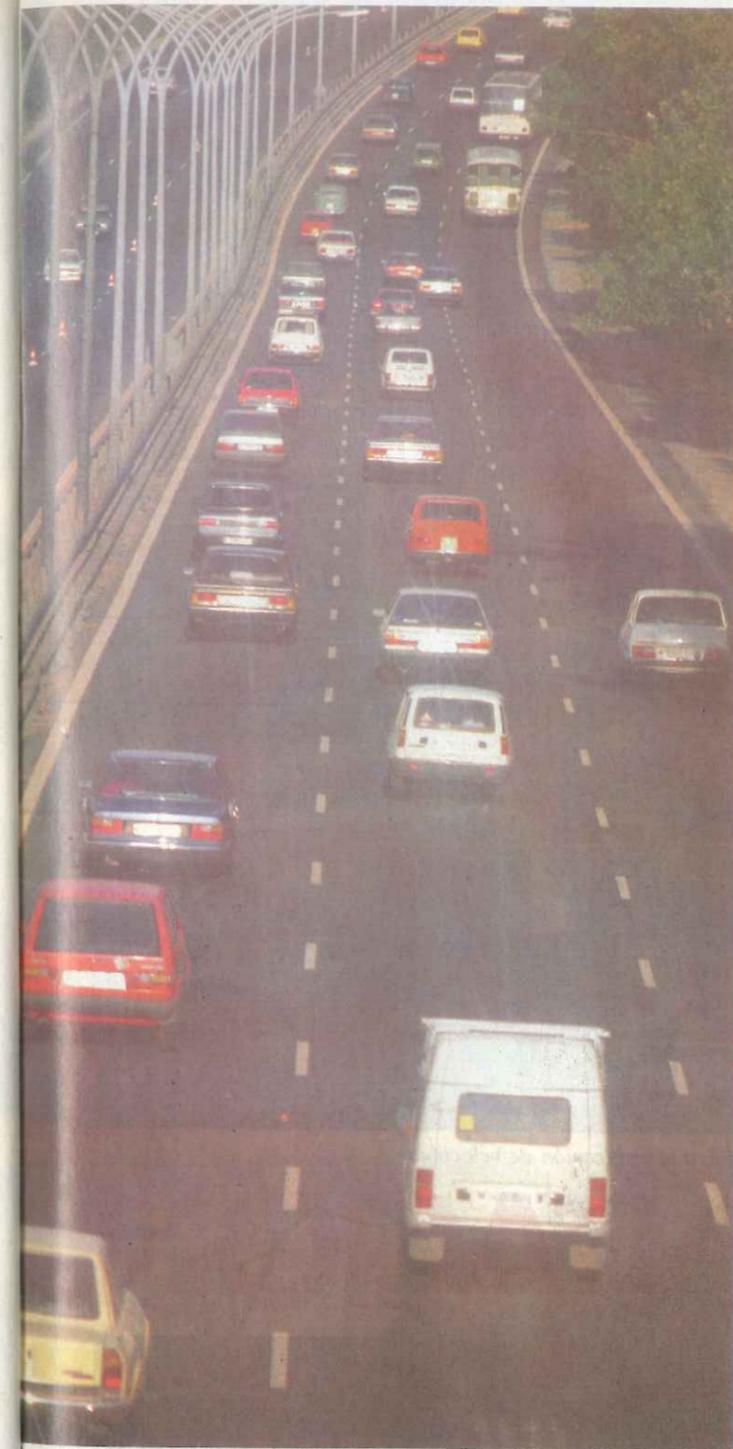
**TOTAL ..... 31.000**

Ante una actuación concreta habrá que incrementar los costes que suponga solucionar los problemas singulares que se presenten: señalización y protecciones existentes, iluminación, estructuras, calzadas a diferente nivel, etcétera, que pueden elevar muy sustancialmente la estimación anterior.

Cuantificar las molestias durante la ejecución de la obra deberá hacerse en cada caso, pero es poco representativo un cálculo teórico.

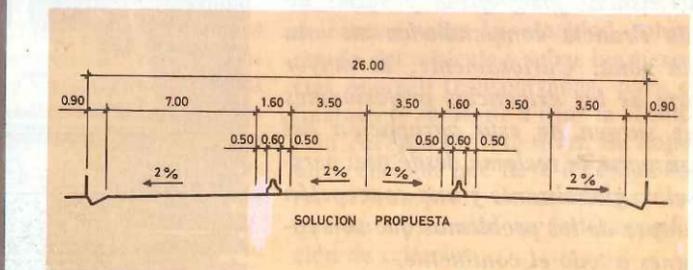
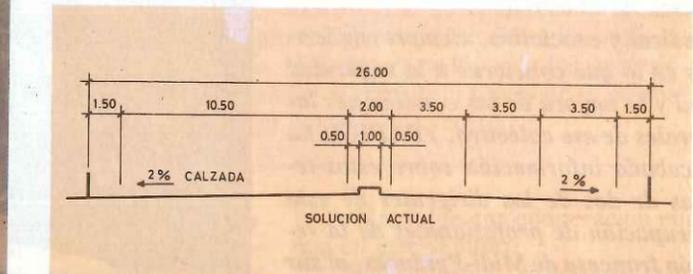
Se considera que el carril reversible de 3 m., con el sobrecosto de 0,50 m. a cada lado, es un mínimo, ya que debe permitir el cruce de dos vehículos y el adelantamiento de un vehículo averiado. Con dicha anchura se debe limitar el uso del carril a vehículos ligeros.

Mediante un sencillo sistema de explotación y fácil mantenimiento puede utilizarse el carril reversible en un sentido, durante el tiempo que dicho sentido de circulación lo demande, o en el contrario, cuando las circunstancias del tráfico lo exijan. Vías con estas características de utilización se pueden encontrar en prácticamente todas las ciudades importantes de España. Cuando la in-



viales, si bien este último caso supone crear una situación de riesgo, tal vez inadmisibles. Se impone, por consiguiente, el estudio detallado de cada caso, valorando la inversión real y las ventajas esperadas.

En una vía de 2 x 3 carriles, donde sea imposible añadir un carril reversible sin afectar a las propiedades colindantes, puede disponerse la solución que explican las figuras 3 y 4.



En este caso, también sin variar el ancho total (26 m.), se han creado dos carriles reversibles igualmente protegidos por barreras de seguridad rígidas. Se ha conservado la anchura de los carriles y lo único que se ha disminuido es la zona lateral exterior a la calzada, que ha pasado de 1,50 a 0,90 m.

Su aplicación se limita a vías con gran diferencia en las intensidades de tráfico en ambos sentidos, y de tal forma que el uso de dos carriles en el sentido menos cargado represente un nivel de servicio aceptable, similar al conseguido en el sentido contrario, utilizando los dos carriles reversibles. En condiciones normales deben ser suficientes dos carriles por sentido de circulación, si bien deberán crearse apartaderos para paradas de autobuses, vehículos averiados, etcétera, que eviten en lo posible interrupciones temporales de la corriente de tráfico.

La solución expuesta no deja de tener un carácter provisional, con un período de validez limitado. Es bien conocido que las vías de acceso a grandes ciudades tienden a equilibrar las intensidades de tráfico en ambos sentidos de circulación, con lo que se perdería la condición, tal vez imprescindible, para la utilización del carril reversible, tanto con el sistema propuesto como con cualquier otro.

La exposición del sistema, claro que con standards USA, puede verse en el libro «A Policy on Design of Urban Highway in Arterial Streets», publicado en 1973 por AASHO. En cuanto a barreras de seguridad rígidas, puede consultarse la Nota Informativa sobre el Proyecto y Construcción de dichas barreras, publicado en mayo de 1986 por el Área de Tecnología de la Dirección General de Carreteras del MOPU.

José Luis GARCIA CALLEJA  
Ingeniero de Caminos (DGT)

Más de un millón de trabajadores asalariados del sector francés del transporte por carretera se hallan afiliados a la CFDT (Confederación Francesa Democrática de Trabajadores). Representan una importante fuerza en el terreno sindical y asociativo, siempre vigilantes en lo que concierne a la seguridad vial y la mejora de las condiciones laborales de ese colectivo. TRAFICO ha recabado información sobre estos temas de dos de los dirigentes de esta agrupación de profesionales de la región francesa de Midi-Pyrénées, al sur del país vecino, donde se dan las características geográficas y viales de toda Francia compendiadas en una sola zona. Curiosamente, la mayor parte de las exigencias profesionales que surgen de esta agrupación del transporte se reclama desde una perspectiva globalizante y una concepción europea de los problemas que son comunes a todo el continente.

**Los profesionales del transporte de Francia piden medidas comunes**



Los profesionales galos piden la unificación de velocidad.

# HACIA UNA REGLAMENTACION EUROPEA

Para Michel Vanhove, dirigente de la CFDT, el transporte debe acercarse más a las industrias.



Desde 1977, la CFDT reagrupa bajo una misma federación (FGTE) al conjunto de los asalariados franceses del transporte, con objeto de reforzar la acción tendente al logro de unas reivindicaciones comunes. Tras la implantación en Francia de la LOTI (Ley de Orientación de Transportes Interiores) y la apertura descentralizadora iniciada con esa legislación, Michel Vanhove vislumbra nuevos caminos de alcance europeo para el transporte

por carretera. Como secretario general de la coordinación regional de Transporte y Equipamiento de Midi-Pyrénées, Vanhove explica a TRAFICO las líneas maestras de este planteamiento de aplicación comunitaria.

—¿Cuáles son las principales reivindicaciones en el terreno de la seguridad vial y el transporte por carretera que los profesionales franceses reclaman desde una perspectiva europea?

## Toulouse-Saint Gaudens, «la ruta de la muerte»

Fuentes de la CFDT señalaron a TRAFICO su preocupación por la seguridad en carretera, especialmente en puntos neurálgicos como la ruta Toulouse-Saint Gaudens, considerada como la «carretera de la muerte» en Francia. «Es cien veces más mortal que cualquiera de las otras que hay en este país —explica Michel Vanhove—. Se trata del punto más negro, con el agravante de que podría ser escogida como ruta transpirenaica al ir paralela al Pirineo. Todos los camioneros conocen ese punto: está en la Nacional 124 y en un tramo de 100 kilómetros se da un promedio de 165 accidentes con víctimas mortales al año.» Esa ruta, ubicada en la confluencia de Burdeos-Narbona-Barcelona, dificulta el trabajo de los profesionales del transporte al cargar de peligro el tránsito a través de la misma. Un riesgo añadido a la ya nada fácil labor de este colectivo.

—Existen temas prioritarios en este sentido. Hay que tender a la unificación de velocidad, así como a la de las condiciones de trabajo. Esto deberá hacerse mediante la adaptación de reglamentos. También pedimos que se marque una diferenciación clara en los transportes entre internacional y corta distancia, para evitar los abusos que se vienen produciendo a causa de la inexistencia de una demarcación diáfana. Es importante que se respete la carga, que se haga respetar y no se sobrepase el tonelaje previsto, con lo que esto supone de riesgo contra la seguridad, según demuestran las estadísticas. Si no se respeta la velocidad, sobrevienen los accidentes y eso está más que comprobado. Asimismo estimamos que debe disminuirse la rotación internacional y dentro del país para los transportistas profesionales, de forma que se garantice el tiempo de descanso en aras de la seguridad.

—¿Ve viable una cooperación europea en este sentido?

—Naturalmente, yo soy de la opinión de que los ministerios relacionados con el tema deben aportar medios de control sobre la velocidad, sobre el estado del vehículo y sobre las mercancías que son transportadas, para que finalmente se llegue a fijar la señalización europea en este nivel. Se impone una reflexión que lleve a complementar el transporte en carreteras, en el que no existe una verdadera unificación de criterios.

—Habla usted de una labor de adaptación...

—Sí, eso es. Hace falta que los transportes se adapten a la materia que transportan. Hasta ahora ese factor se ha descuidado ampliamente. Pensamos que el transporte debe estar lo más cerca de las industrias que lo necesitan, que se sirven de él. No nos engañemos; eso supondrá que cada vez más el transporte se hallará en manos de la industria.

—En lo que respecta al sector del transporte por carretera, ¿han detectado una problemática común en todo el continente?

—Efectivamente, y casi siempre para mal. Menudean los abusos en las condiciones de trabajo. No se hace diferenciación entre el trabajo de día y el trabajo de noche, que recibe una prima mínima. Debe tenderse a la disminución de amplitudes, es decir, de los períodos de trabajo y de descanso, que tendrían que verse reducidas de tal manera que coincidieran las cuatro horas de descanso con las de la comida. Estamos convencidos de que el reglamento europeo permitirá unificar la legislación laboral a estos niveles y espe-



Resulta probada la relación «exceso de velocidad/accidente».



«La imagen del conductor como "kamikaze" es errónea.»

ramos que los cambios se produzcan en el buen sentido.

#### CONDUCTORES RESPONSABLES

Lleva once años como profesional del volante. A sus veintinueve años, Marc Descadeilhas ha trabajado cinco en la Federación General de Transportes y Equipamiento (FGTE) de la Confederación Francesa Democrática de Trabajadores. En la actualidad, este camionero de Toulouse ostenta el cargo de secretario del Transporte por carretera de la región Midi-Pyrénées, después de haber pasado dos años recorriendo Europa en un trailer. Es partidario de que se potencien las medidas de seguridad en carretera para facilitar el desarrollo de un oficio duro, en el que no falta la presencia de una veintena de mujeres en el país vecino.

—Señor Descadeilhas, ¿qué tipo de medios cree que deben generalizarse para que el transporte por carretera resulte más seguro?

—Hay varios. Algunas empresas ya los han adoptado para su flota, pero otras muchas todavía ni se lo han empezado a plantear. El denominado «Weabastos», ya en uso en muchos camiones, mantiene caliente la cabina por medio de un termostato que entra en funcionamiento en cuanto desciende la temperatura del habitáculo. Creemos que, al menos en el transporte internacional, debería hacerse extensivo a todos los camiones, aunque sólo fuera para brindar mayores facilidades al conductor. El aparato de climatización «Wabco» va sobre la bate-



Marc Descadeilhas, secretario del Transporte por carretera en Midi-Pyrénées, aboga por la necesaria responsabilidad del conductor.

ría y cuenta con un nivelador que evita las altas temperaturas del verano en cabina y no deja que éstas caigan por debajo de diecinueve grados. Eso, en cuanto a la comodidad a la hora de conducir. Luego está el tacógrafo. Creo que la responsabilidad recae siempre en el conductor. Como máximo, se establece que se podrán hacer cincuenta y seis horas semanales al volante. Hay quien está veintiséis horas conduciendo sin pausa y eso no es prudente. Interviene aquí una especie de atracción que nos arrastra; es el efecto psicológico del regreso. Se trata de un asunto totalmente individual, en el que el patrón nada tiene que ver. El conductor tiene responsabilidad sobre sus obras, porque el tacógrafo, no nos engañemos, no es el empresario quien lo aplica. Ahora, con la llamada «máquina para cortar el tiempo», que es una especie de «caja negra» de los camiones, se articulará mejor el tiempo de

duración del trabajo, con posibilidad de distribuirlo según convenga al conductor.

—¿Considera que, en cualquier caso, la media de los camioneros respeta el Código de la Circulación cuando está en carretera?

—Mire, la imagen de los «kamikazes» del asfalto que a veces se ha dado de nosotros no es más que pura propaganda y manipulación por parte de la patronal. Se nos empuja a que produzcamos y nosotros no somos fenómenos ni «tarzanes». Pero sí, es cierto que hemos superado una serie de pruebas que demuestran nuestra capacidad. Para lograr nuestra inscripción en la Cámara de Comercio hay que pasar cuatro semanas antes de conseguir la superación de un test de capacidad. Después del curso de formación se recibe un diploma y además se examina uno anualmente para demostrar la capacitación. Como profesionales del volante, estamos pidiendo que los cursos sean más largos y su contenido más importante y específico para cada rama del transporte.

—¿Es adecuada la preparación que reciben los camioneros en relación con las necesidades que se dan en carretera?

—El capítulo de la formación es fundamental. Se da un caso generalizado entre nosotros y es que los empresarios contratan durante períodos de tres meses, después despiden y toman a nuevos conductores sin formación. No existe empleo estable en nuestro oficio. No hay una formación unitaria, pese a que la Asociación de Formación de los Transportes recibe de las empresas un uno por ciento de la masa salarial. El cero con dos por ciento va al organismo en su totalidad y el cero con ocho por ciento se queda en la empresa, para que los comités arbitren los cursos de preparación.

—¿Sigue existiendo la proverbial solidaridad del camionero hacia los demás conductores?

—Antes era mayor, ya que en el pasado también existía una menor masificación. En la actualidad, la tensión es mayor que antaño. Cuando los camiones salen en turno rotatorio, tratan de volver dos o tres días antes de la vuelta a los colegios, que es cuando se producen unas concentraciones enormes en la carretera y los conductores se ven bloqueados en un espacio de un kilómetro. La Dirección Departamental de Equipamiento ofrece rutas alternativas, que resultan poco conocidas y los turistas no las emplean. Con todo, esa relación era más estrecha años atrás.

Texto y fotos: Juan GIRON ROGER  
(Enviado especial)

# ¡ATENCIÓN CONDUCTOR!



Antes de ponerse en carretera, llame a nuestros teléfonos. Le facilitaremos información precisa sobre el itinerario que piensa seguir ofreciéndole, a la vez, la posibilidad de otras rutas alternativas cuando así lo exijan o aconsejen las condiciones del tráfico.

Podemos prestarle, además, auxilio mecánico y sanitario las veinticuatro horas del día.

**(91) 7421213**

**(93) 4213333 EN CATALUÑA**

**DGT** Dirección Gral. de Tráfico

MINISTERIO DEL INTERIOR



## PSICOLOGIA Y TRAFICO (3)

# Atención a los fármacos

UNA de las características definitivas de la civilización actual es la utilización masiva de fármacos por parte de los seres humanos. Efectivamente, son muchas las toneladas de medicamentos que se producen y consumen al año en los distintos países del mundo. Con ello la humanidad ha conseguido eliminar una gran cantidad de enfermedades, ha logrado mejorar la calidad de vida y, en definitiva, ha podido alargar la duración de la misma.

Sin embargo, es necesario también tomar conciencia de los riesgos que se derivan de la utilización incontrolada de los fármacos, sin la información, medidas y precauciones necesarias; riesgos debidos a los efectos secundarios, añadidos que éstos suelen tener y que, en algunos casos, pueden convertirlos en sustancias altamente peligrosas (cuadro pág. 47).

Precisamente algunos de estos efectos secundarios repercuten de manera muy directa en la alteración de las capacidades necesarias para realizar una conducción exenta de riesgos. En este sentido, resulta curioso observar cómo existe una clara conciencia social de los peligros que trae consigo el manejo de vehículos bajo los efectos del alcohol, mientras que, por el contrario, se desconoce que conducir bajo la acción de determinados fármacos puede resultar tanto o más peligroso. Ello puede que se deba a la falta de información y la complejidad técnica que conlleva un conocimiento adecuado de los efectos de los distintos grupos de medicamentos.

La necesaria rapidez de ejecución, la complejidad del medio en que se circula, la precisión con que es necesario ejecutar las maniobras, etcétera, hacen que la actividad de conducir requiera del sujeto un potencial elevado de energía y un correcto funcionamiento de todos sus mecanismos biopsicológicos. Una gran cantidad de fármacos —muchos más de los que en principio se pudiera pensar— puede alterar de manera notable la capacidad de conducir. Esta circunstancia normalmente no es tomada en consideración, salvo en el caso de los denominados psicofármacos.

Ciertamente, los psicofármacos (denominados en el lenguaje popular como «medicamentos para los nervios») tienen una especial repercusión en el comportamiento del individuo y, por tanto, en la actividad de conducir. Sin embargo, otros

muchos medicamentos también pueden afectar de manera directa o indirecta al manejo del vehículo. Veamos algunos ejemplos (P. Lorenzo, 1987).

**Cardiotónicos:** Utilizados para los trastornos cardíacos. Pueden dar lugar a algunas dificultades en la visión, desasosiego, aparición de vértigos, alteración en la percepción de los colores o cierto estado de cansancio.

**Antihistamínicos:** De utilización en resfriados o alergias. Pueden producir dificultades en la concentración, cierto estado de inquietud e incluso somnolencia.

**Antihipertensivos:** Medicamentos utilizados para el control de la tensión elevada. En algunos casos aparece inquietud, vértigo, alteraciones del equilibrio, somnolencia y dificultades en la visión.

**Hipoglucémicos:** Fármacos utilizados frecuentemente por los diabéticos. Pueden producir en algunos pacientes lipotimias, mareos, fatiga muscular y debilidad general.

Esta lista, que podría hacerse bastante más extensa, tanto en el número de fármacos como en la sintomatología derivada de los mismos, muestra cómo muchas sustancias de utilización frecuente y aparentemente ajenas a la conducción pueden estar, en algunos casos, íntima y negativamente relacionadas con ella. Sin embargo, de entre todos los medicamentos, son los *psicofármacos* las sustancias que, en condiciones normales, pueden producir

efectos más perjudiciales sobre la conducción.

### LOS PSICOFARMACOS Y LA CONDUCCION

Los psicofármacos o psicótropos son sustancias legales que pueden actuar sobre el comportamiento de los individuos y que son utilizadas normalmente como correctoras de los trastornos psíquicos. Su consumo en nuestra sociedad es alarmantemente elevado. Sólo en Estados Unidos se fabrican anualmente más de 300 toneladas de barbitúricos y se estima que casi la mitad de esta cantidad se distribuye en el mercado negro.

Los psicofármacos pueden ser clasificados de muy distintas formas: atendiendo a su peligrosidad, a su estructura química o por sus efectos sobre el comportamiento humano (cuadro pág. 46). Partiendo de esta última acepción, resulta una de las clasificaciones más sencillas y extendidas de los psicótropos: tranquilizadores-sedantes y estimulantes.

#### 1. Los tranquilizantes-sedantes

Los tranquilizantes. Son sustancias que pueden ejercer una acción depresora de la actividad psíquica. Se utilizan en trastornos, como las alucinaciones, psicosis, deli-

### LOS PSICOFARMACOS

	Denominación	Acción	Indicación	Sustancia química
TRANQUILIZANTES	T. mayores Neurolepticos Antipsicóticos	Depresores S.N.	Alucinación Psicosis Delirio Agitación, etc.	Fenotiacina y derivados Butirofenona
	T. menores Ansiolíticos	Antiangustia Sedante Relajante	Neurosis Estados de tensión y angustia	Benzodiazepinas (Valium, etc.) Meprobamatos
SEDANTES	Hipnóticos Analgésicos Anestésicos Narcóticos Calmantes Otros	Somníferos (sueño) Hipnosis Narcosis Sedación	Insomnio Dolor Ansiedad Tensión Excitación	Barbitúricos Opio Morfina Pentotal Bromuros, Hidrato de coral
	Antidepresivos o Timolépticos	Elevadores del ánimo	Depresión Tristeza	Imipramina Amitriptilina Inhibidores de la MAO (Timoanalépticos)
ESTIMULANTES	Psicoestimulantes o noanalépticos Psicomotores o estimulantes propriadamente dichos o psicótónicos	Elevadores del tono vital y estado de vigilia	Astenia Fatigabilidad, etc.	Anfetaminas Pipradol



### FENOMENOS DE ACOMPAÑAMIENTO DE LOS MEDICAMENTOS PSICOTROPOS (W. Pöldinger, 1972)

#### Somáticos

<b>Neurológicos</b>	temblores síndrome de Parkinson discinesias contracturas oro-faríngeas distonia de torsión crisis oculogíras acatisia	
<b>Neurovegetativos</b>	trastornos del apetito sed trastornos del sueño trastornos de la libido trast. de la poten. sexual molestias menstruales galactorrea fatiga somnolencia vértigos náuseas hipotensión ortostática	bradicardia hipotermia hipersalivación diarrea trast. de la acomodación taquicardia sudores hiposalivación glositis hipertermia trastornos de micción estreñimiento
<b>Diversos</b>	dol. en el punto de inyec. infiltraciones edema trombosis	fotosensibilidad alergia ictericia aumento de peso

#### Psíquicos

inversión del humor (paso a la manía) activación de los sint. de la afección primera reacciones agudas de origen exógeno excitación estupor trastornos de la consciencia	delirio estado crepuscular alucinosis Korsakoff síndrome amnésico
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------

rios, agitaciones extremas o como anticonvulsivos (neurolepticos) o en determinados estados neuróticos, de tensión y angustia (ansiolíticos).

Los sedantes. Son fármacos psicótropos calmantes de la actividad y reductores también de la ansiedad. Según sea la dosis y el tipo de sedante ingerido, varían los efectos, utilizándose normalmente para combatir el insomnio, para paliar el dolor o en determinadas situaciones de ansiedad-excitación.

Entre algunos de los efectos más importantes que pueden tener los tranquilizantes-sedantes sobre la acción de conducir están los siguientes:

- Sedación, que puede variar desde el sueño ligero a la hipnosis total.
- Reducción importante en los niveles de alerta.
- Disminución en el tiempo de reacción.
- Visión borrosa.
- Enlentecimiento de las respuestas motrices.
- Repercusiones en la coordinación visomotora.
- Disminución de los reflejos.
- Alteración de muchas funciones fisiológicas importantes.

En definitiva, la acción negativa de los tranquilizantes-sedantes sobre el conductor se produce, fundamentalmente, cuando estos fármacos llegan a disminuir en exceso

la actividad y excitabilidad del sistema nervioso, necesaria para un adecuado funcionamiento de las habilidades que requiere la conducción.

#### 2. Los estimulantes

Son sustancias que tienen un efecto activante sobre el sistema nervioso central, bien elevando el tono psicológico y el nivel de vigilia (anfetaminas) o actuando directamente sobre el estado de ánimo (antidepresivos). Se utilizan en la terapia de los estados depresivos y cuando es necesario elevar el tono vital y el estado de vigilia.

Los estimulantes, sobre todo las anfetaminas, son muy utilizados en nuestro medio ambiente. Un uso correcto de las mismas, con una aplicación terapéutica, no tendría que tener efectos negativos sobre la conducción.

Ahora bien, en muchas ocasiones se hace un uso abusivo, incontrolado e irresponsable de estas sustancias, pudiendo aparecer algunos graves trastornos físicos y del comportamiento, que inciden de manera negativa sobre la acción de conducir y de entre los que cabe destacar:

- Sensación subjetiva irreal de una mayor capacidad para la conducción.
- Mayor desprecio del riesgo y las situaciones de peligro.
- Aparición de un cuadro caracterizado por el insomnio-inquietud motriz.

— Alteraciones en la actividad refleja (exaltación).

— Aumento notable del nivel de violencia y conductas agresivas al volante.

— Efectos de rebote de depresión y somnolencia.

— Los conductores con abuso habitual de este tipo de sustancias acaban por tener graves dificultades para la concentración y el razonamiento complejo («scrambled brains»).

Un hecho histórico que ilustra hasta qué punto las dosis elevadas de anfetaminas repercuten en el comportamiento del que maneja un vehículo lo tenemos en los pilotos de la Batalla de Inglaterra y en los kamikazes de la Segunda Guerra Mundial. Algunos de ellos, bajo los efectos de estos fármacos, tenían un desprecio total por la vida y un grado de alteración psíquica elevado. Cometían graves errores, llegando incluso a aterrizar en las pistas enemigas, convencidos de que lo estaban haciendo en las propias.

#### RECOMENDACIONES Y PRECAUCIONES

Todos los datos e investigaciones parecen poner de manifiesto la enorme precaución que es necesario tener al volante cuando se está bajo los efectos de algunas de las

(Pasa a la pág. 48.)

(Viene de la pág. 47.)

sustancias mencionadas. Un fármaco, útil para corregir un trastorno físico o mental, puede ser la causa de un accidente mortal. Es necesario, pues, que su utilización se realice bajo un control riguroso. Si este control se produce, algunos psicótopos pueden incluso mejorar y normalizar el comportamiento durante la conducción, como ha puesto de manifiesto algún informe de la Organización Mundial de la Salud. No obstante, es necesario siempre que se tomen algunas precauciones, de entre las que cabe destacar las siguientes:

— Nunca se debe consumir un psicótopo si no es por recomendación de un especialista, consultándose los efectos que éste tiene para el manejo de vehículos.

— Es necesario atenerse siempre a la dosis prescrita por el especialista y no confundir nunca los miligramos de consumo, ya que ello puede modificar notablemente los efectos del fármaco.

— No se deben realizar mezclas de psicótopos si no han sido indicadas por el médico, ya que pueden derivar en efectos altamente peligrosos para la conducción.

— Es necesario tener en cuenta que sustancias como el café, el alcohol u otras drogas pueden potenciar o alterar muy notablemente la acción de un determinado psicofármaco.

— Existen diferencias individuales y situaciones en los efectos que pueden producir los psicofármacos. No todos los individuos metabolizan las sustancias de la misma manera.

— El estado físico y otras circunstancias (por ejemplo, estar en ayunas) pueden variar el efecto esperado del fármaco ingerido.

— Finalmente, es necesario tener en cuenta que la utilización prolongada de algunos psicótopos puede llegar a producir dependencia en el individuo. El período de consumo debe estar, pues, bajo el control riguroso de un especialista.

Es especialmente importante que tales circunstancias sean tenidas en cuenta, sobre todo por aquellos individuos que son profesionales de la conducción, manejan vehículos pesados o peligrosos o están dedicados al transporte público. No se trata, salvo en casos extremos, de renunciar a conducir cuando se está siendo tratado con algún fármaco, pero sí de tener una actitud responsable, informándose de sus efectos sobre la conducción y de qué precauciones son necesarias. De ello puede depender su seguridad y la de los demás.

Dr. Luis MONTORO  
Dr. José SOLER

Dr. Francisco TORTOSA  
Unidad de Investigación en Seguridad Vial. Facultad de Psicología. Universidad de Valencia.

En noviembre: Depresión y conducción

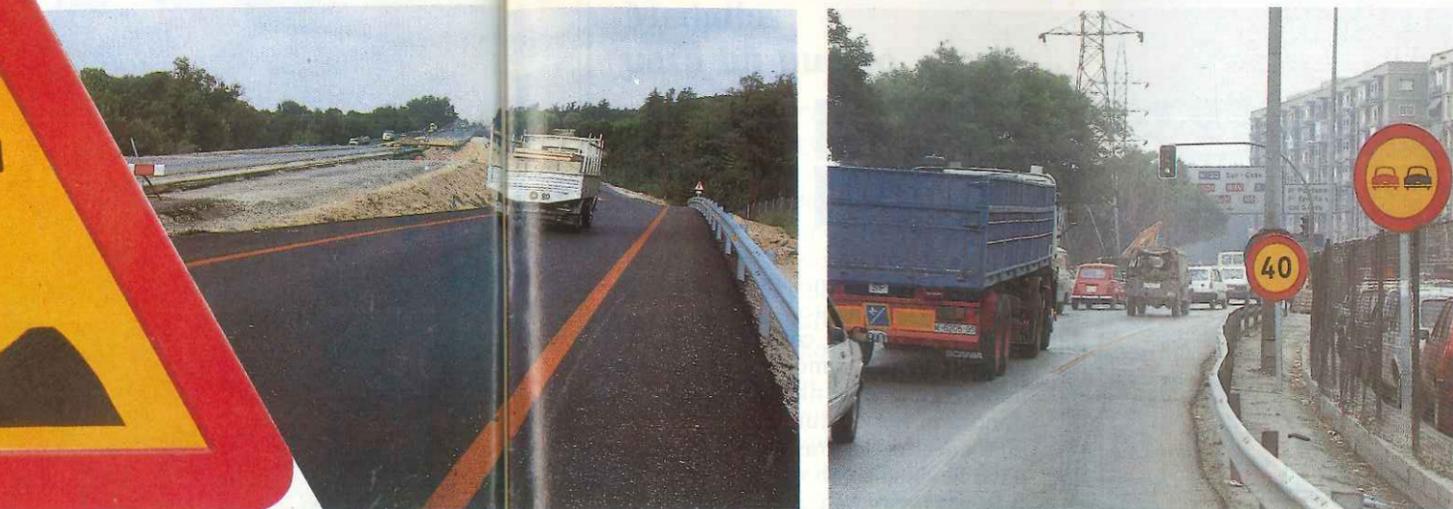
Ya están instaladas las primeras nuevas señales



Ya anunciábamos desde estas mismas páginas (ver TRAFICO, n.º 23)

la existencia de un proyecto del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para realizar modificaciones en la señalización de los tramos de carreteras en obras. Estas nuevas señales ya están siendo utilizadas en algunas obras, pese a que la orden aprobatoria de la misma no apareció en el BOE hasta el 18 de septiembre.

# ¡PRECAUCIÓN= OBRAS!



El amarillo de las señales en las obras podrá ser naranja cuando se coloque sobre un firme provisional y se pueda retirar perfectamente al finalizar la obra.

El cambio más importante en esta cuestión es, sin duda, el color amarillo, elegido para el fondo de las señales cuando se instalen dentro de un tramo en el que se realicen obras. Según Paulino Villegas, uno de los responsables del Área de Conservación del MOPU, se eligió el amarillo «porque la Convención de Viena permite que el fondo de las señales sea bien blanco o bien amarillo. Aunque hay países, como Suecia, donde todas las señales tienen este color como fondo —debido a la falta de luz del territorio—, el color amarillo es el que se ha extendido por los países europeos para señalar las obras».

En principio, la elección del color no

ha tenido como causa mejoras en la visibilidad u otros motivos técnicos, sino que se ha elegido «sobre todo porque es distinto —explica la citada fuente—. En definitiva, se trata de que los conductores asocien el color amarillo con la situación de obras y que siempre que vean ese color se preparen para encontrárselas». Se trata, en suma, de que el conductor adquiera un nuevo reflejo y «de conseguir una mayor seguridad, tanto para los usuarios como para los trabajadores de la obra», según propone la orden del Ministerio.

También se admite, por parte del MOPU, el color naranja, fundamentalmente en las marcas viales de carácter

horizontal. No obstante, se limita su utilización «a aquellas obras cuyos pavimentos sean provisionales o que luego vayan a taparse con nuevas capas; también puede utilizarse tira naranja adhesiva, para que al terminar la obra pueda retirarse». No se permiten las marcas de este color naranja en aquellas obras en las que el firme no vaya a ser posteriormente modificado, ya que «resulta difícil borrarlas y siempre quedan marcas que confunden o despistan».

Esta es una de las grandes preocupaciones del MOPU con respecto a la señalización de las obras. No se trata sólo, como dice la misma orden que aprueba esta normativa, de que «el usuario me-

dio, con sus defectos de destreza o de atención, no deba verse sorprendido por situaciones no advertidas o de difícil comprensión —cuya justificación no sea directamente perceptible—, ante las cuales su reacción pueda dar lugar a un accidente», sino que la señalización durante y después de la realización de la obra no sea contradictoria. Así, durante el tiempo que dure la obra, deberá retirarse cualquier señal que contradiga las provisionales instaladas por la obra (las nuevas con fondo amarillo). Igualmente, en el momento de finalizar la obra, esta señalización especial deberá desaparecer en la forma más rápida y eficaz posible.

## CUESTE LO QUE CUESTE

Esta señalización en tramos de obras tendrá obligatoriamente unos mínimos, fijados por la orden del MOPU, en función del tipo de carretera, del tipo de obra, del número de carriles que se inutilicen, etcétera. Pero quizá lo más importante es el convencimiento que se tiene, según nos expresó Paulino Villegas, de que «aunque el volumen de inversión de este cambio es absolutamente desconocido, es una inversión en seguridad y debe hacerse cueste lo que cueste».

En cuanto al tiempo que deberá transcurrir para la total implantación de esta medida, es difícil de calcular. Algunas obras comenzadas, por citar sólo un ejemplo, en la M-30 de Madrid instalaron estas señales con el fondo amarillo antes de que se aprobara esta norma. Los responsables calculan en doce meses el tiempo necesario para la total implantación, que se hará sucesivamente.

Un especial hincapié hacen los responsables del MOPU en la necesidad de que una serie de nuevas señales entren en la configuración definitiva del futuro nuevo Código de la Circulación, además de subrayar la urgencia de las mismas.

Por otra parte, el Ministerio no tiene previsto realizar, con motivo de la implantación de esta nueva señalización para los tramos en obras, ninguna campaña especial de inspección para verificar la correcta situación y utilización de las señales en los tramos de obras. Esta supervisión seguirá siendo llevada a cabo por los responsables de las obras, como hasta ahora. No obstante, cabe destacar dos programas de señalización: el primero, en ejecución y con un coste total de 400 millones de pesetas, llevará a la instalación, en 100 intersecciones de la Red de Carreteras del Estado, de pórticos y banderolas; el segundo, de preseñalización de las intersecciones de todas las carreteras asfaltadas, con lo cual la flecha que se encuentra en el cruce sólo es una confirmación. De esta forma, se va a tener que instalar una media de dos señales por cada kilómetro (la Red del Estado viene a tener 18.000 kilómetros).

J. M. MENENDEZ  
Fotos: José RUBIO



La señalización de la obra se realiza con unos mínimos obligatorios, según el tipo de obra y las características de la vía.



Esta nueva señalización pretende ser muy clara para evitar accidentes provocados por incomprensión de la misma.



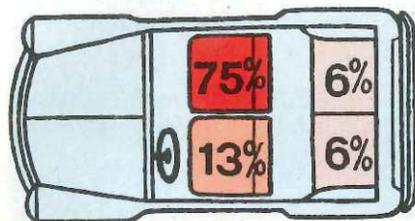
El MOPU quiere crear un nuevo reflejo, casi condicionado, en el conductor: amarillo, igual a obra.

## TRATAMIENTO DE LAS HERIDAS SEGUN SU LOCALIZACION

EN los accidentados se suele dar asociación de distintas lesiones (politraumatizados) y cada una representará distinta gravedad. En muchos casos estas lesiones no se ven. Todos hemos oído hablar de una hemorragia interna pero ¿qué es eso? Pues sencillamente, que el accidentado presenta una herida en un órgano interno que sangra, pero que no se percibe externamente; es decir, que la sangre no sale al exterior.

Esto se produce por la fuerza de la desaceleración, que lanza los órganos contra las paredes internas y produce desgarros de los propios órganos y de los vasos que les nutren de sangre. También, claro está, por los propios impactos que el cuerpo puede sufrir en el interior del vehículo cuando éste choca contra cualquier objeto, e incluso, por una inadecuada colocación del cinturón de seguridad; por ejemplo, cuando se lleva el cinturón por el centro del abdomen, que es una parte blanda y por tanto se hunde con la fuerza del impacto.

Detectar este tipo de lesiones puede



Así se distribuyen las lesiones en función del lugar de ocupación dentro del vehículo.

de plantear muchas dificultades, incluso al personal médico. Lo mejor es sospechar siempre que esto puede ocurrir y, por tanto, estar pendientes de una serie de parámetros que nos permitirán darnos cuenta de su existencia. Son éstos:

- Todo accidentado que recibe un golpe en el tórax o abdomen.
- El herido evoluciona desfavorablemente —se va encontrando peor— presentando mareo, cara pálida, sudor frío, el pulso se le coge cada vez con más dificultad o llega a estar obnubilado y a perder el conocimiento.
- No presenta ninguna herida que

sangre tanto como para justificar este empeoramiento.

Si se dan estas circunstancias, se deberá actuar como si tuviese una hemorragia interna. Entonces, se pondrá al herido tumbado y con los pies en alto. El traslado al hospital debe llevarse a cabo en esta posición y lo más rápidamente posible, evitando la conducción brusca, ya que las alteraciones y frenazos lo que harán será agravar el estado del herido, pues producen un desequilibrio en el sistema vascular que, por estar lesionado, no se puede adaptar a estos cambios bruscos que normalmente no se notan.

Si vemos que el estado del herido se agrava por momentos, indica que la hemorragia es muy importante. En ese caso nos pondremos unas toallas envolviendo nuestros puños y con ellas presionaremos con energía y de forma constante sobre la mayor parte posible del abdomen, con el fin que esta presión comprima el vaso que sangra pero que no sabemos donde está.



### Medallas para un pueblo

En su día, desde estas páginas, los llamamos «gente estupenda» y nos hicimos eco del comportamiento ejemplar de los vecinos del municipio salmantino de Parada de Rubiales tras el accidente en el que perdieron la vida seis monjas y otras tres resultaron heridas.

Por estos hechos acaban de recibir la medalla al Mérito de la Seguridad Vial, convirtiéndose así en el primer municipio en España que la recibe. Paradójicamente, la medalla llegó tarde. El vehículo que la transportaba sufrió una avería debido a las inclemencias del tiempo.

### Chapuzas

Los conductores asegurados en la Mutua Madrileña de Taxis se vieron sorprendidos en pleno verano con una carta de la misma en la que se les informaba que en breve se les enviaría una tarjeta concertada con Mundial Assistance para todos sus asegurados y, lógicamente, que se les pasaría el recibo correspondiente. Esta postura no agradó a algunos de sus mutualistas, entre otras cosas por no haber sido consultados previamente; otros, por contra, ya tenían concertados contratos con la misma aseguradora. Eso sí, una vez que el asegurado devuelve la citada tarjeta y renuncia al citado servicio, Mutua Madrileña de Taxis devuelve de nuevo la citada tarjeta —«al estar ya los recibos al cobro»—, para que después el mutualista realice de nuevo otras gestiones («las que menos molestias le ocasionen») y pueda serle devuelto el dinero. A eso se le llama hacer las cosas bien hechas y cuidar a los clientes

### La timidez de un semáforo



La naturaleza le ha ganado la partida al progreso. Al menos, esa es la conclusión que puede sacar cualquier automovilista que acierte a pasar por la madrileña calle de Orense, esquina a Francisco Gervás. Con un poco de suerte, descubrirá, ahogado por unos tentáculos arborescentes, los parpadeos tímidos de un semáforo. Lo malo es si no lo descubre a tiempo. Puede haber un peatón inocente cruzando reglamentariamente.

El letargo otoñal irá deshojando los peligros que acechan en esta esquina. Pero si no se pone remedio, la primavera volverá a intimidar al semáforo y a confundir al automovilista.

### Récord de pasajeros en un «4-L»

Diecisiete personas a bordo de un Renault 4-L acaban de batir, probablemente, el récord de introducción ilegal de inmigrantes en el menor espacio posible, aunque no consta que hayan entrado en el «Guinness».

Los policías sospecharon que algo extraño sucedía en el vehículo que se arrastraba, más que circulaba, lentamente por la carretera sur de Perpiñán. Cuando abrieron las puertas encontraron, además del conductor, a 14 hombres y dos mujeres, que resultaron ser inmigrantes ilegales de nacionalidad turca.

### Novedades en los permisos militares

El Ministerio de Defensa ha establecido una nueva reglamentación de los permisos de conducción de vehículos militares, considerando la Seguridad Vial como objetivo fundamental. Por un lado, se garantiza que el nivel exigido a estos conductores no sea inferior al del resto de los conductores, así como el de sus aptitudes psicofísicas. Entre las novedades que se incorporan figuran los permisos de las clases «F» y «G», que corresponden a vehículos exclusivamente militares, que no podrán circular de forma aislada, sino en columna y debidamente señalizados.





# CONducir MEJOR

## El tacógrafo y su legislación

En los dos artículos precedentes hemos visto la normativa vigente sobre tiempos de conducción y de descanso y unas nociones elementales acerca de la constitución y funcionamiento del aparato de control o tacógrafo. En esta ocasión, y para concluir con esta materia, nos ocuparemos de la legislación aplicable a los mencionados aparatos de control.

### VEHICULOS PARA LOS QUE ES OBLIGATORIO EL TACOGRAFO

El aparato de control o tacógrafo, obligatorio desde hace algún tiempo en los países de la Comunidad Económica Europea, no se implanta con este carácter en España hasta que el Real Decreto 2916/1981, de 30 de octubre, estableció la obligatoriedad de su uso en los vehículos automóviles de transporte de personas y mercancías, siendo posteriormente desarrollada esta obligación por sendas Ordenes Ministeriales de 16 de noviembre de 1981, sobre montaje y comprobación de los tacógrafos y sobre homologación de tales aparatos.

Según el citado Real Decreto 2916/1981, los vehículos destinados al transporte de personas y mercancías deberán estar equipados con un aparato de control, homologado por el Ministerio de Industria y Energía, que expresará gráficamente la velocidad instantánea, el tiempo de marcha y paradas, las distancias recorridas y los relevos en la conducción. No obstante, se exceptúan de esta obligación los siguientes vehículos:

- a) Los destinados al transporte de personas, de servicio público o privado, con capacidad hasta nueve plazas, incluido el conductor.
- b) Los dedicados al transporte de mercancías, de servicio público o privado, cuyo peso máximo autorizado sea menor o igual a 3,5 toneladas.
- c) Los que se utilizan para el transporte de viajeros en líneas regulares, cuando su recorrido no exceda de 50 kilómetros.
- d) Los de la Policía, de las Fuerzas Armadas, de Bomberos, de Protección Civil y de la protección de cau-

ces de las empresas de agua, gas y electricidad, de los Departamentos de Obras Públicas, del Servicio de Telégrafos y Teléfonos, del Servicio de Correos y de las instituciones de radiodifusión y televisión, o vehículos que son utilizados por otros organismos de autoridad pública para fines públicos y que no actúan en competencia con empresas industriales.

e) Los que se utilizan para el transporte de enfermos y heridos, así como de material de salvamento y todos los demás vehículos especiales destinados para misiones médicas.

f) Los tractores cuya velocidad máxima admisible no exceda de 30 km/hora.

g) Los tractores y otras máquinas que se utilicen exclusivamente para trabajos locales agrícolas y forestales.

h) Los vehículos de la industria de circo y ferias ambulantes.

i) Los vehículos especiales de ayuda en carretera.

### PLAZOS PARA SU INSTALACION

La disposición transitoria primera de este Real Decreto fijaba los plazos máximos para la instalación de los tacógrafos en los vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigor. Posteriormente, el Real Decreto 3925/1982, de 29 de diciembre, modificado por otro de 20 de enero de 1983, así como las Ordenes Ministeriales de 6 de enero de 1983 y 6 de febrero de 1984, establecieron los plazos de instalación del aparato de control en los vehículos nuevos.

Pero, después de la publicación de estas normas, se ha producido la incorporación de nuestro país a la Comunidad Económica Europea,

siendo necesario, en consecuencia, acomodar los expresados plazos a los previstos en el Acta relativa a las condiciones de adhesión de España y a las adaptaciones de los tratados de las Comunidades Europeas, anexo XXXII, parte III, transportes, 4.ª, publicadas en el «Boletín Oficial del Estado» de 1 de enero de 1986.



Miguel GARROTE

Por consiguiente, y de acuerdo con esta normativa comunitaria, han quedado modificados los plazos para la instalación del aparato de control en los vehículos matriculados en España antes de la adhesión y que efectúen transportes nacionales.

En esta materia de los plazos hay que considerar dos situaciones distintas: por un lado, aquellos vehículos en los que es ya obligatorio llevar instalado el tacógrafo, y, por otro, los sometidos igualmente a esta obligación, pero respecto de los cuales se dispone aún de un plazo para la instalación efectiva de dicho aparato.

A) Vehículos para los que es efectiva la obligatoriedad de la instalación y utilización del aparato de control.

a) Autobuses.

— Todos los de nueva matriculación.

— Transporte escolar con más de nueve plazas.

— Transporte internacional.

— Transporte nacional, matriculados antes del 1-1-72.

b) Camiones.

— Todos los de nueva matriculación.

— Transporte de mercancías peligrosas.

— Transporte internacional de materias no peligrosas.

— Transporte nacional de mercancías no peligrosas en vehículos con peso máximo autorizado igual o superior a 25.000 kg.

B) Plazos para la instalación del tacógrafo en vehículos de transporte nacional de viajeros y de mercancías no peligrosas.

a) Autobuses.

— Vehículos matriculados antes del 1-1-77: año 1987.

— Vehículos matriculados entre el 1-1-77 y el 1-1-86: año 1988.

b) Camiones.

— Vehículos con peso máximo autorizado igual o superior a 14.000 kg.: año 1987.

— Vehículos con peso

máximo autorizado igual o superior a 6.000 kg.: año 1988.

— Vehículos con peso máximo autorizado comprendido entre 3.500 y 6.000 kg.: año 1989.

En aquellos vehículos no obligados aún a la instalación del tacógrafo, a menos que voluntariamente se les haya dotado de mismo, dicho aparato se sustituirá por una libreta individual de control, en la que el conductor y su ayudante, cuando sea preceptiva su presencia en el vehículo, efectuarán la anotación detallada de sus actividades profesionales y de sus horas de descanso, debiendo llevar consigo dicha libreta y presentarla a los agentes encargados de la vigilancia del tráfico tantas veces como sean requeridos para ello. Las características y forma de utilización de estas libretas se especifican en el Anexo del Real Decreto 1270/1984, de 23 de mayo («BOE» de 4 de julio de 1984).

Las empresas, por su parte, deberán llevar un registro de las libretas individuales de control que utilicen, que contendrán, como mínimo, el nombre de la persona, conductor o ayudante a quien se expida la libreta, la firma al margen del titular, el número de la libreta, la fecha de su entrega y de la última hoja diaria cumplimentada antes de la entrega definitiva de aquélla a la empresa al dejar de ser utilizada. La empresa conservará las libretas usadas durante el período mínimo de un año desde la última anotación y deberá presentarlas cuando lo requieran la autoridad o sus agentes encargados del control.

Como consecuencia de la adhesión de España a la CEE, actualmente se está ultimando la redacción de un Real Decreto que, además de adaptar la normativa española a la europea sobre tiempos de conducción y de descanso, conforme se indicaba en un número anterior de esta revista, modificará las disposiciones vigentes sobre tacógrafos, para acomodarlas a las contenidas en el Reglamento n.º 3821/85 del Consejo de las Comunidades Eu-

ropeas, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, que, por razones de claridad, pretende reunir en un texto único el conjunto de disposiciones legales aplicables en esta materia. El Reglamento establece las condiciones de construcción, instalación, utilización y control de los aparatos, así como las relativas a las hojas registro o discos diagrama.

Cada Estado miembro concederá la homologación CEE a cada modelo de aparato o cada modelo de hoja de registro que reúna las condiciones requeridas. La marca de homologación estará compuesta por un rectángulo, en el que se inscriba la letra «e» minúscula, seguida de un número distintivo o una letra distintiva del país que haya expedido una homologación, y un número de ésta correspondiente al número de la ficha que se haya asignado al prototipo de aparato de control o de la hoja, colocado en cualquier posición cerca del rectángulo. Los números o letras distintivas de los diferentes países son los siguientes:

Bélgica .....	6
Dinamarca .....	18
Alemania .....	1
Grecia .....	GR
España .....	9
Francia .....	2
Irlanda .....	IRL
Italia .....	3
Luxemburgo .....	13
Países Bajos .....	4
Portugal .....	21
Reino Unido .....	11

Hay que señalar, por último, que, al haber expirado ya la mayor parte de los plazos para la instalación del aparato de control y estando próxima su obligatoriedad con carácter general para los vehículos pesados, a semejanza de lo establecido en los demás países de la CEE, en los próximos cuestionarios que se redacten para la prueba teórica a realizar por los aspirantes a la obtención del permiso de conducción de la clase C-1, se incluirán algunas preguntas sobre tacógrafos y tiempos de conducción y de descanso.

Fernando MUÑOZ PELAEZ

# Mini-TEST

- 1 Como norma general, ¿qué vehículos tienen la obligación de estar equipados con tacógrafo?
  - a) Los destinados al transporte de personas y mercancías.
  - b) Los destinados sólo al transporte de mercancías peligrosas.
  - c) Sólo los autobuses destinados al transporte público.
- 2 ¿Existe algún plazo para la instalación del tacógrafo en los camiones nuevos de la tercera categoría?
  - a) Depende de su peso máximo autorizado.
  - b) No, porque se exige a todos para su puesta en circulación.
  - c) Sí, pero sólo para los de servicio privado.
- 3 ¿Deben estar homologados los aparatos tacógrafos?
  - a) No, no es necesario.
  - b) Sí, por parte del correspondiente organismo de la CEE.
  - c) Sí, por el Ministerio de Industria.
- 4 ¿Qué datos debe expresar gráficamente el tacógrafo del vehículo en el que va instalado?
  - a) La velocidad, el tiempo de marcha y paradas, las distancias recorridas y los relevos en la conducción.
  - b) El peso en carga y la velocidad.
  - c) El peso en carga, el peso por eje, la velocidad y las paradas.
- 5 La libreta individual de control...
  - a) Sustituye al tacógrafo hasta que expire el plazo para su instalación.
  - b) Complementa al tacógrafo.
  - c) Es equivalente a la Declaración de Porte.
- 6 La libreta individual de control debe ser cumplimentada...
  - a) Por la empresa.
  - b) Por el conductor.
  - c) Por el conductor y la empresa conjuntamente.

### SOLUCION

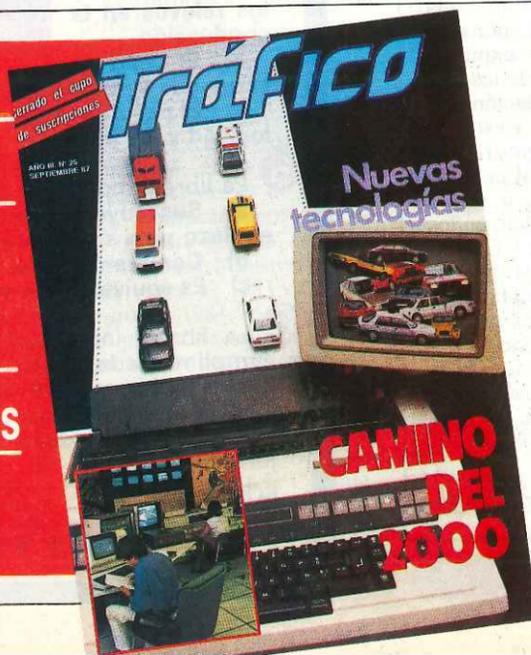
1, a; 2, b; 3, c; 4, a; 5, a; 6, b.



## EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehiculos matriculados septiembre 87	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matriculas agosto 87	Ultimas matriculas septiembre 87			
Alava (VI)	9856-I	0353-J	497	501	63
Albacete (AB)	6984-H	7452-H	468	662	234
Alicante (A)	9585-AX	2643-AY	3.058	2.489	1.310
Almería (AL)	3241-K	4136-K	895	652	374
Asturias (O)	5741-AL	7306-AL	1.565	1.614	306
Ávila (AV)	7276-D	7501-D	225	523	64
Badajoz (BA)	4919-K	5627-K	708	1.109	352
Baleares (PM)	9192-AN	1527-AP	2.335	1.625	1.078
Barcelona (B)	8516-IJ	8840-IK	10.324	6.919	2.880
Burgos (BU)	9987-J	0640-K	653	782	77
Cáceres (CC)	1146-H	1568-H	422	642	147
Cádiz (CA)	7589-W	9338-W	1.749	1.916	1.072
Cantabria (S)	1070-P	2019-P	949	1.070	280
Castellón (CS)	3867-P	4997-P	1.130	907	496
Ciudad Real (CR)	3156-J	3736-J	580	777	255
Córdoba (CO)	2160-S	3164-S	1.004	1.140	530
Coruña, La (C)	2136-AH	3882-AH	1.746	1.378	490
Cuenca (CU)	2094-E	2388-E	294	239	72
Gerona (GE)	9213-Z	1094-AB	1.881	1.104	662
Granada (GR)	9302-N	0341-D	1.039	1.106	642
Guadalajara (GU)	4008-D	4277-D	269	253	55
Guipúzcoa (SS)	3563-Z	5067-Z	1.504	1.434	243
Huelva (H)	0250-J	0998-J	748	526	218
Huesca (HU)	8907-G	9325-G	418	359	128
Jaén (J)	8673-J	9292-J	619	907	392
León (LE)	3243-N	3967-N	724	942	173
Lérida (L)	9851-M	0677-N	826	680	179
Lugo (LU)	1754-J	2280-J	526	267	151
Madrid (M)	7643-IB	7736-IC	10.093	5.736	1.428
Málaga (MA)	3364-AH	5547-AH	2.183	923	892
Murcia (MU)	1141-AC	3014-AC	1.873	1.676	1.206
Navarra (NA)	2455-U	3776-U	1.321	1.103	218
Orense (OR)	6273-I	6812-I	539	626	144
Palencia (P)	7838-E	8094-E	256	345	58
Palmas, Las (GC)	5489-AD	7796-AD	2.307	1.280	276
Pontevedra (PO)	6449-Z	7807-Z	1.358	1.669	366
Rioja, La (LO)	8091-H	8611-H	520	498	133
Salamanca (SA)	7486-I	7950-I	464	837	100
Sta. Cruz Tenerife (TF)	9876-Z	2277-AB	2.401	1.323	164
Segovia (SG)	9232-D	9496-D	264	423	46
Sevilla (SE)	3323-AP	5766-AP	2.443	2.070	1.204
Soria (SO)	7956-C	8130-C	174	217	33
Tarragona (T)	2848-U	4204-U	1.356	606	387
Teruel (TE)	8267-D	8475-D	208	260	105
Toledo (TO)	4088-K	4769-K	681	859	199
Valencia (V)	3606-CG	7999-CG	4.393	3.304	2.205
Valladolid (VA)	1007-O	1654-O	647	812	101
Vizcaya (BI)	1024-AT	2781-AT	1.757	1.495	311
Zamora (ZA)	8694-E	8980-E	286	554	75
Zaragoza (Z)	2136-Z	3643-Z	1.507	1.361	326
Ceuta (CE)	8842-C	8983-C	141	141	39
Melilla (ML)	0776-C	0889-C	113	131	29
Totales			74.441	60.772	22.968

**Cerrado el cupo de suscripciones**



Recordamos a nuestros lectores y posibles nuevos suscriptores que el cupo de suscripciones de esta publicación está cerrado actualmente, al estar cubiertos los 250.000 ejemplares que TRAFICO edita mensualmente. Por tanto, rogamos se abstengan de enviar nuevos boletines de suscripción, pues no podrán ser atendidos. Tal y como anunciamos el pasado mes, aquellos que hubieran enviado estos boletines antes de cerrarse el cupo y no hayan podido ser tramitados, serán los primeros en atenderse si en un futuro próximo se decide ampliar la tirada, tema este que se está estudiando actualmente. Caso de reabrirse la posibilidad de suscribirse a la revista, se avisará con suficiente antelación como para que los interesados puedan recibirla desde el mismo número en que se lleve a cabo la ampliación.

DESDE

LA CUNETA



José Agustín GOYTISOLO

## CAMIONEROS

**P**ARA muchos de los que transitamos por no onerosas, aunque generalmente mal cuidadas, carreteras de diversas clases y categorías, o por fugaces, bien cuidadas y asépticas autopistas de peaje, los camioneros son —en general, pues siempre en todo existen excepciones— como una referencia, un hito que nos señala, sobre la más que visible presencia de sus enormes y bellísimos vehículos, nuestra presencia delante o detrás de ellos, nuestra velocidad, nuestra situación y también nuestra pequeñez, nuestra fragilidad.

Aunque, como queda escrito, hay camioneros de diversos comportamientos y talentos, es obligado referirse al camionero tipo, al camionero profesional, cumplidor de su oficio, atento a su vehículo y a los de los demás; a aquel que avisa, señala un posible peligro para terceros que él vislumbra desde la altura de su cabina; al que nos cede el paso con holgura; al que se detiene siempre ante un accidente, por si puede prestar auxilio, y al que también se para a fin de socorrer a un coche averiado; al que come y bebe durante la ruta, con tiento o mesura y eligiendo los paradores o restaurantes en los que, indefectiblemente, mejor y más barato se puede comer.

Los camioneros son aves diurnas y nocturnas, trabajadores las más de las veces mal pagados, igual que todas las personas que se dedican a la enseñanza. A la enseñanza, sí, porque ellos nos

imparten clases de moderación, de paciencia, de buenos modos; nos hacen aprender que hay que detenerse ante cualquier señal o atisbo de peligro y que hay que ser solidarios con la desgracia ajena, que un día puede ser la suya o la nuestra.

Sus cabinas son como una habitación más de sus casas, pues duermen, apartados de la carretera o autopista, sobre una colchoneta situada detrás de sus asientos. En estas «habitaciones» colocan, decorándolas, fotografías de sus familiares, de sus novias, de sus artistas preferidas, de sus ídolos deportivos, de sus toreros y también estampas y objetos religiosos. Suelen bautizar a los camiones con nombres femeninos: Fuensanta, Ana y Lola, Montse y Nuria, Amparín, Begoña y Asun, Rocío...

Su oficio comporta muchos riesgos: cuidar que la carga esté bien estibada, entregar la mercancía a tiempo sin dejarse enloquecer por la prisa, cuidar con mimo el motor, los mecanismos y las enormes ruedas de sus grandes cabalgaduras, controlar su propio comportamiento y atender constantemente el de los demás...

Los camioneros, en sus multicolores camiones, son como espejos que reflejan nuestro modo de actuar como conductores. No siempre, como en su caso, nuestros desplazamientos se deben a un trabajo, y aunque así fuera no solemos tener la urgencia que ellos tienen, ni nos acosa dura la fatiga de los largos recorridos que implacablemente muerde a estos profesionales de la carretera. Pero nos comportamos como lo que, en general, somos: como unos aficionados, generalmente inexpertos.

Y cuando nuestros viajes son de fin de semana, para descansar lejos de nuestra habitual residencia, o para marchar de vacaciones o en plan turístico, la imagen que nos

devuelven los camioneros, nuestra imagen, es todavía peor. Efectuamos maniobras arriesgadas o mantenemos una continuada perseverancia, casi inútil, en adelantar como sea, es decir, peligrosamente, a todo vehículo que llevemos delante, y sobrepasamos con creces cualquier velocidad permitida y razonable, para lograr, si el juego sale bien, llegar al punto de destino unos minutos antes, lo que parece dejarnos satisfechos.

Si vamos acompañados por familiares o amigos, nuestra mercancía es mucho más valiosa que la que puede transportar cualquier camionero, pero no cuidamos de ella como él lo hace. Un hombre sólo puede —aunque no debe— disponer de su vida, pero no de la vida de los que le acompañan o de la vida de los que comparten con él la carretera o la autopista.

La crispación de muchos conductores aficionados no suele originarse en la ruta elegida, en el viaje, sino casi siempre en los atascos y demoras de las salidas de la ciudad. Los coches son la causa material de estos taponamientos, pero la causa original de los mismos son los hombres sentados al volante de un vehículo que, en la mayoría de los casos, sólo alberga a un conductor iracundo, insolidario, apresurado sin motivo razonable y desconocedor de su incómoda y ridícula situación.

Los camioneros son, generalmente, nuestros maestros de prudencia, serenidad, paciencia y tolerancia. Los camioneros.

**Marta, la solista platino de Olé Olé**



**“Nunca viajamos con prisas”**



**M**ARTA Sánchez deslumbra en el «pop» español como solista en el conjunto Olé Olé. La naturaleza le concedió talento musical y belleza suficiente para llegar a ser una de las jóvenes cantantes más elogiadas del momento. Aún no ha obtenido el permiso de conducir, pero, al igual que sus compañeros, sufrió las agotadoras giras de miles de kilómetros, aunque a la vista está que no le han dejado secuela alguna en su esbelta figura.

Marta Sánchez conoce sus cualidades y les sabe sacar provecho. La solista de Olé Olé adorna su dulce voz con la picardía que le permiten sus contornos privilegiados. Interpreta un papel que le gusta y actúa en consecuencia tanto dentro como fuera del escenario.

—No me considero especialmente guapa. Creo que soy sexy y no tengo por qué renunciar al físico que Dios me ha dado. Recuerdo que, desde que era pequeña, cuando empezaba a coquetear, ya me gustaba vestirme con ropas ajustadas.

Hace dos años ingresó en el grupo,

sustituyendo a otra solista. Desde entonces, Olé Olé es siempre doble noticia, ya sea por sus continuas canciones de gran éxito o porque Marta está revoltosa, como cuando sorprendió a sus fieles admiradores con su imagen de Marilyn.

—¿Por qué teñiste aquel moreno de tu pelo por el rubio platino?

—Nos disponíamos a sacar a la calle el cuarto elepé del grupo, titulado «Los caballeros las prefieren rubias», y me planteé un cambio de imagen. Busqué una transformación con la que me identificara, acorde con mi forma de ser. Teñirme de rubia fue un auténtico impacto y yo me siento cómoda.

La carrera de Marta Sánchez parece responder a una predestinación. La rubia cantante nos asegura que siempre sospechaba que lo suyo sería el mundo del espectáculo.

—Hice unas pruebas en televisión para niños con talento. No tuve entonces demasiado éxito, aunque la verdad es que mis padres tampoco me apoyaron abiertamente. Nunca les ha convencido que me dedicara a la canción de manera profesional. Por ello incluso abandoné unos cursillos de canto. Sin embargo, al destino no se le puede burlar.

—¿Qué supuso tu ingreso en Olé Olé?

—Una transformación absoluta de mi vida. En principio no conseguía adaptarme al ritmo que impone el espectáculo. Pensaba que no estaba preparada para superarlo y necesité muchos consejos y ánimos para continuar. Una vez que le tomé la medida, las cosas se han sucedido de tal manera y siempre favorablemente que hasta me preocupa.

—¿Has pensado en abandonar el grupo, considerando que por ti misma puedes triunfar?

—Ni siquiera me lo he planteado. A la vista está que, por regla general, los solistas no triunfan cuando abandonan la banda en la que consiguieron la fama. En la actualidad, y espero que por mucho tiempo, Olé Olé y Marta Sánchez forman un solo bloque con buena armonía.

**TRIUNFAR EN EL CINE**

Sabemos, sin embargo, que una de las aspiraciones de Marta es triunfar en el cine. Belleza y talento no le faltan.

—¿Para cuándo este nuevo reto?

—Mi intención es estudiar arte dramático. No me he planteado etapas. Puede ser que trabaje en una película antes o después. No tengo prisa, aunque es algo que me llama la atención. Mi deseo, siempre lo soñé, sería protagonizar un gran musical. Espero con paciencia mi oportunidad.

Olé Olé está alcanzando su momento cumbre de popularidad en el «pop» español. Con un estilo «tecno», no renuncian a las adaptaciones de clásicos como «Conspiración», «Lili Marlen» o la «Bámbola». Gustavo y Marcelo son los autores de las letras, Emilio toca el bajo y Juan la batería.

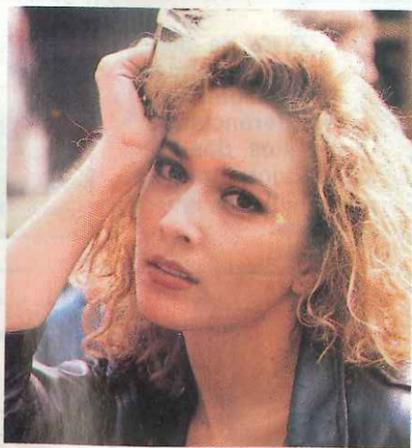
—¿Cuáles han sido los elepés que has grabado con el grupo?

—Su tercero y cuarto. Es decir. «Bailando sin salir de casa» y «Los caballeros las prefieren rubias». Dentro de este último, nos concedieron un disco de oro por el tema «Sola», al vender cincuenta mil copias. Ahora estamos en plena promoción de «Yo soy infiel».

—¿Y el mercado americano?

—Acabamos de terminar una gira por México y Venezuela. Ha sido promocional. La primera aceptación del público y los críticos fue sensacional. Volveremos en noviembre.

Giras, galas, actuaciones en diversos lugares, que obligan a Olé Olé, como a tantos otros artistas, a recorrer kiló-



—Somos seis personas, distribuidas en dos turismos. Además, un camión carga los instrumentos y se adelanta a nuestra partida, para preparar la instalación antes de que lleguemos al lugar del concierto.

**«NO NOS GUSTA VIAJAR DE NOCHE»**

—Por las posibles urgencias de tiempo y la necesidad de llegar para cumplir los compromisos, ¿pasáis excesivas horas al volante?

—Bueno, los chicos se van turnando. Los cuatro conducen, y también el mánager. Nos distribuimos tres en cada vehículo y nunca viajamos con prisas. Tampoco nos gusta emprender la ruta de noche. Al contrario, nos encanta aquello de parar en el camino y hacer una bonita comida en algún paraje típico.

—¿Cómo os habéis encontrado las carreteras?

—¿Te soy sincera? Son una lástima. Con el turismo que hay en España. Cuando estamos al borde del año dos mil, no es lógico que las vías entre capitales estén en tan terrible estado. Nosotros culpamos al estado de las carreteras de la mayoría de los accidentes.

—¿Crees que existen carreteras ricas y pobres?

—Siempre hemos comentado en los viajes que en el Norte de España cuentan con más autopistas. No sé, yo las veo mejor señalizadas, más seguras.

—Cuándo tengas el permiso de conducir, ¿qué elegirás, un coche o una moto?

—A mí me encantan los coches. En especial, los jeeps. Esos descapotables de última moda. Las motos, ¡claro que me gustan!, pero el riesgo de sufrir un percance es mayor y nuestro trabajo no nos permite faltas. Debemos ser responsables cuando lo que hacemos entraña un riesgo.

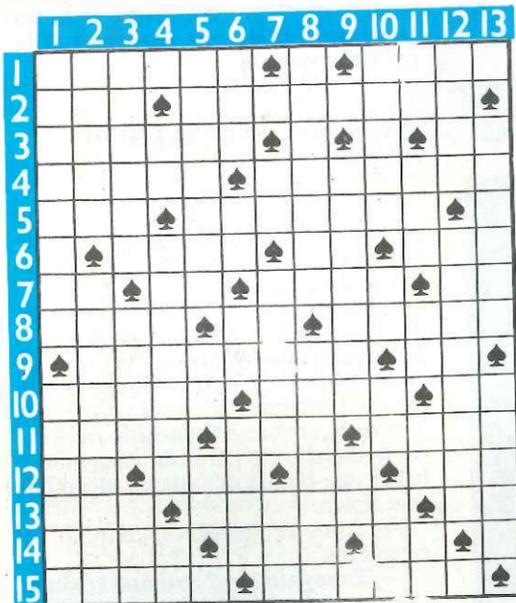
Entra en la conversación Juan, el batería, que se confiesa como el conductor número uno del grupo: «Con nosotros no va la velocidad. No obstante, ¿a quién no le gusta presumir por la carretera con un bonito deportivo?».

Juan teme que algún día un coche les deje «tirados», «porque de mecánica, sólo sabemos cambiar la rueda». Y reconoce que «algunas multas por excesiva velocidad sí que nos han puesto, pero por imprudencias temerarias, ninguna».

Marta Sánchez sonríe. En su mirada se adivina que, cuando apruebe el examen, va a imponer sus persuasivas razones para hacerse la dueña del volante en las largas y apuradas giras del verano.

Texto: Pedro Pablo SAN MARTIN  
Fotos: Miguel GARROTE

CRUCIGRAMA



**HORIZONTALES.-1:** Aparato del automóvil que transforma la fuerza mecánica en energía eléctrica. Consonante. Punto cardinal.-2: Nombre de letra. Puesta en marcha del coche.-3: Apocado. Consonante. Vócal. Repetido, madre.-4: Agata ve-teada. Aterradoras.-5: Catedral. Demora. Vócal.-6: Uno. Cierta número. Marchar. Hijo de Noé.-7: Infusión. Nota musical. Costosa. Nota musical.-8: Cierta número. Nota musical. Elogio.-9: Doble codo del eje de los automóviles. Consonante do-ble.-10: Punto del hemisferio celeste. Palo de la baraja. Símbolo del americio.-11: Grupa. Nombre de mujer. Continúo.-12: Consonantes de red. Río coruñés. Nombre de letra. Madre de Obed, antecesor de David.-13: Movimiento nervioso habitual. Aparato sonoro del automóvil. Río de Lugo.-14: Tiempo que ha vivido una perso-na. Al revés, carburo de hidrógeno que se usaba para obtener fuerza motriz. Voz del arriero. Consonante.-15: Obtusos, sin punta. Parte del sistema de encendido por batería de un automóvil donde se efectúa la transformación de la corriente.

**VERTICALES.-1:** Recipiente metálico donde un coche lleva el combustible. En-voltura protectora de los engranajes de un coche.-2: Insignificante. En los motores de explosión, aparato eléctrico que produce la chispa.-3: Tontos. Metal blanco azu-lado y brillo intenso. Hijo de Noé.-4: Vócal. Símbolo del actinio. Optabas. Nota mu-sical.-5: Sustancia que compone los cuerpos físicos. Al revés, pronombre. Matricu-la de Albacete. Consonante.-6: Metal precioso. Existe. Virtud teologal. Cercos de ma-dera.-7: Consonante. Siglas de Todo Terreno. Pieza de artillería. Cabriolé con el pes-cante detrás del vehículo.-8: Acumulador eléctrico de un automóvil. Idioma ára-be.-9: Consonante. Equívocalo. Preposición. Consonante.-10: Nombre de letra. Con-tracción. Consonante repetida. De este modo.-11: Pronombre posesivo. Número par. Voz de mando. Acudir. Al revés, negación.-12: Argumento. Eje que transforma el movimiento alternativo de las bielas de un motor en movimiento circular. Vo-cal.-13: Vócal. Tomaba para sí. Máquina que da movimiento a un automóvil.

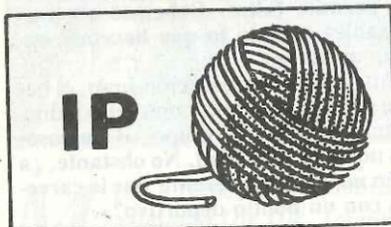


JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

Trate de descubrir los nueve errores que diferencian a estos dos dibujos, aparentemente iguales.



JEROGLIFICO



¿Cuánta publicidad has vendido?

SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.-1: Dinamo. B. Este.-2: Ene. Arranque.-3: Pacato. T. U. Ma.-4: Onice. Temidas.-5: Seo. Retraso. U.-6: I. Seis. Ir. Sem.-7: Té. La. Cara. Mi.-8: Once. Fa. Alaba.-9: Cigüeñal. Rr.-10: Cént. Oros. Am.-11: Anca. Ana. Sigo.-12: Rd. Sar. Be. Rut.-13: Tic. Bocina. Eo.-14: Edad. saG. So. R.-15: Romos. Bobina.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Hojas del árbol de la izquierda. 2: La espiral del caracol. 3: Jersey del hombre. 4: Arbol de la derecha, al fondo. 5: La sombra del caracol. 6: El pantalón del hombre. 7: Su pelo. 8: Las nubes. 9: Hierba en el centro.

AL JEROGLIFICO: Una plana (una, p; lana).

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Carpa, domador, elefante, foca, funámbulo, jaula, león, malabarista, payaso y trapecista. FRASE: «Charlie Rivel ha logrado justa fama por su buen hacer en el circo».

SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En este cuadro de letras figuran los nombres de diez elementos propios de un circo. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacionada con este mismo tema.



# Bajo el signo de las nuevas tecnologías.

- ▶ Sistemas e instalaciones de ordenación y regulación de tráfico.
- ▶ Equipos para aparcamientos.
- ▶ Equipos para la vigilancia de tráfico.
- ▶ Equipos y sistemas para la iluminación de viales.
- ▶ Métodos para la detección y prevención de deslizamiento en carreteras.
- ▶ Productos y servicios para la gestión del mantenimiento de carreteras.
- ▶ Equipos para áreas de descanso.
- ▶ Equipos de asistencia a inválidos en la circulación.
- ▶ Señalización vertical y horizontal de viales.
- ▶ Sistemas de balizamiento y barreras de seguridad.
- ▶ Equipos para reconocimientos médicos (permisos de conducción).
- ▶ Empresas de obra civil (constructoras).
- ▶ Servicios de emergencia (asistencia mecánica y sanitaria).
- ▶ Entidades aseguradoras.
- ▶ Equipos para control técnico de vehículos.
- ▶ Equipamiento de seguridad para automóviles.
- ▶ Equipos para la seguridad de peatones y ciclistas.
- ▶ Asociaciones y organismos.
- ▶ Prensa especializada.

*trafic '88*

SALON DE LA SEGURIDAD VIAL

Recinto Ferial de la Casa de Campo Madrid, 8, 9, 10 y 11 de Marzo 1988

ORGANIZA:



IFEMA INSTITUCION FERIAL DE MADRID

Avda. Portugal, s/n. Pabellón II 28011 Madrid. España. Tel. 470 10 14. Fax (91) 464 33 26 Telex 44025 - 41674 IFEMA-E

TRANSPORTISTA OFICIAL



AGENCIA OFICIAL DE VIAJES



Por favor, envíeme información de:  Visitante.  Expositor.  
 Conferencias y reuniones.  Viajes y alojamientos.  Demostraciones.  
 Envíeme los documentos solicitados a:

Sr./Sra. \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_  
 Domicilio \_\_\_\_\_ País \_\_\_\_\_  
 Ciudad \_\_\_\_\_  
 Empresa/Establecimiento \_\_\_\_\_  
 Actividad \_\_\_\_\_ Telex \_\_\_\_\_  
 Teléfono \_\_\_\_\_  
 Cargo del solicitante \_\_\_\_\_

Recorte y envíe este cupón a IFEMA. Trafic '88.  
 Avda. de Portugal, s/n. 28011 MADRID. ESPAÑA.  
 Tel. 470 10 14. Fax (91) 464 33 26. Telex 44025 - 41674 IFEMA-E

No luche solo contra las dificultades.

El Banco Exterior de España pone a su disposición todos los servicios de un gran banco con la atención personal que usted necesita.

Para que se acaben las dificultades. Para garantizarle su Confort Financiero contra viento y marea.

Abra una cuenta corriente o libreta de ahorros, domicilie en ella su nómina y disfrutará automáticamente de un seguro de accidentes\*.

Y podrá obtener en el momento en que lo desee un crédito de seis mensualidades.

Y no le importe dejarse el dinero en casa. Con la Tarjeta Visa del Banco Exterior de España, usted tiene a su disposición todos los Cajeros Automáticos de ServiRed.

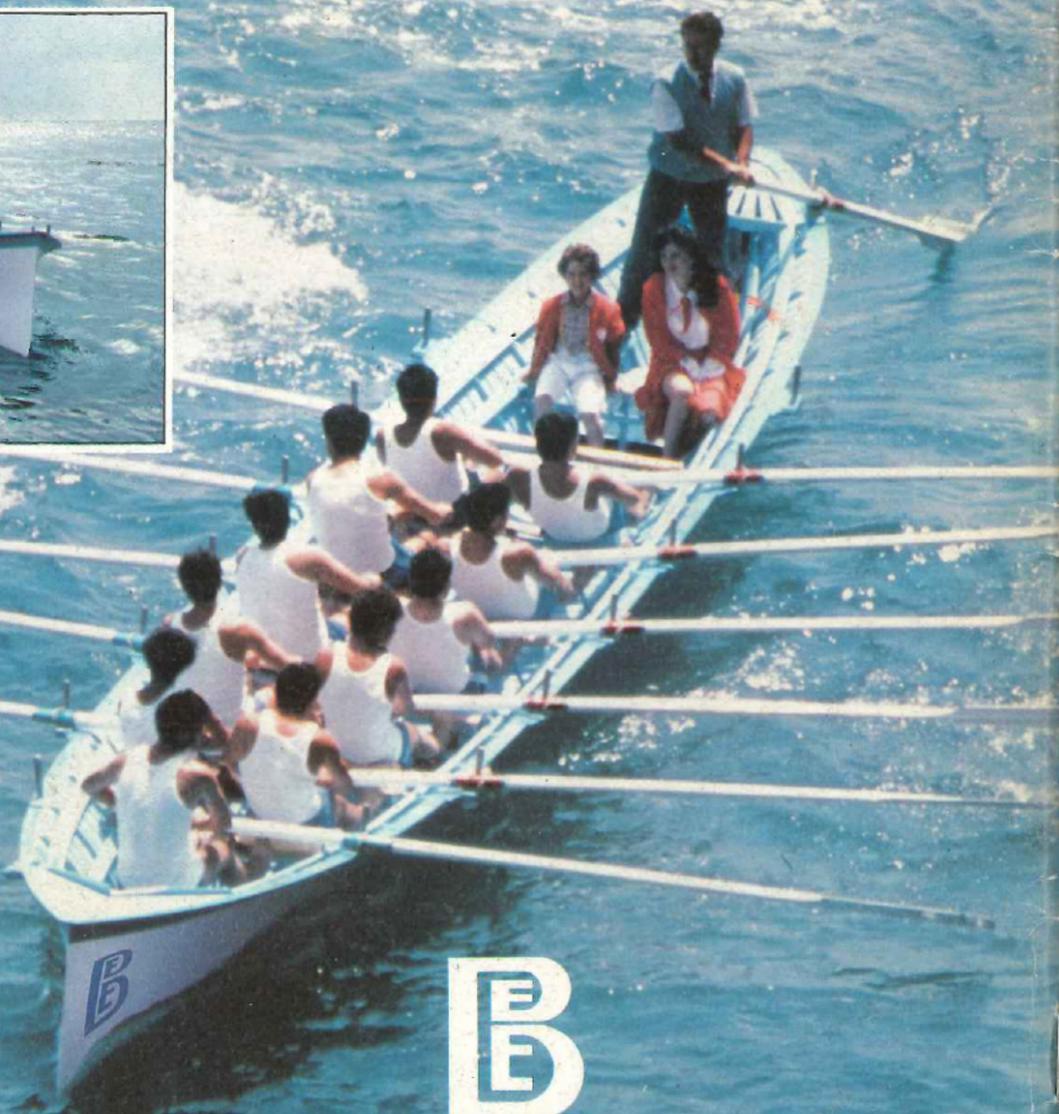
Si lo que necesita es comprar o mejorar su vivienda, lo tiene resuelto con el Crédito Inmobiliario\*\* del Banco Exterior de España. Y si el problema es el local de su negocio, de su taller, de su comercio, es igual. Podrá obtener hasta 20 millones de pesetas con 20 años para amortizarlos. En el Banco Exterior de España trabajamos para hacerle fácil lo difícil.

Tampoco olvidamos las necesidades financieras de su empresa. Ni la búsqueda de rentabilidad para sus puntas de tesorería. Ni en su economía personal, el estudio más adecuado para sus inversiones, desde la Bolsa hasta los planes de ahorro y seguros.

No dude en pedirnos cualquier otro servicio financiero que le haga falta. Estamos a su lado para que no luche solo contra las dificultades. Para garantizarle su Confort Financiero contra viento y marea, aquí y en todo el mundo.

\* Concertado con Hércules Hispano. \*\* Con la Sociedad Exterior Hipotecario, S.A.

# NO LUCHE SOLO.



**BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA**  
Su Confort Financiero.