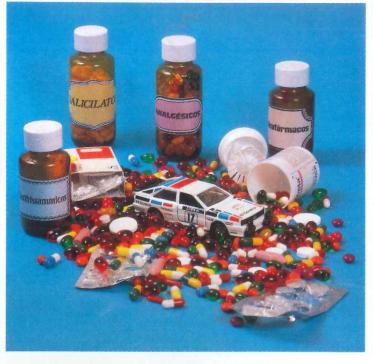


# **Sumario**

# 12 MEDICINAS Y CONDUCCION

Otro riesgo para la conducción: las medicinas. Todas ellas pueden tener efectos negativos para las aptitudes del conductor. Por eso nos acercamos a ellas en nuestro informe habitual, en el que también queda claro que es muy peligroso automedicarse y que hay que avisar al médico de que vamos a utilizar el vehículo. Porque nadie como el doctor para recetarnos lo más adecuado.

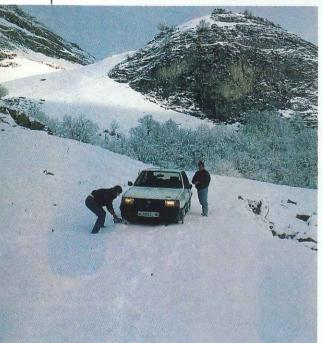


# SECCIONES ocura del mes .....ducir mejor .....

| La locura del mes | 3  |
|-------------------|----|
| Conducir mejor    | 4  |
| Cartas            | 6  |
| Editorial         | 9  |
| Disco verde       | 10 |
| VII carril        | 11 |
| Humor             | 22 |
| Fráfico del motor | 23 |
| Mecánica fácil    | 26 |
| Taller de opinión | 28 |

# TRAFICO CHICO (suplemento central)

| El parque automovilistico, al día | 30 |
|-----------------------------------|----|
| Kilómetro a kilómetro             | 33 |
| El maletero                       | 47 |
| La pluma en el asfalto            | 51 |
| Famosos en marcha                 | 52 |
| Pacatiomnos                       | 54 |





# 23 PASION EN LA ARENA

Como cada comienzo de año, el rallye París-Dakar ha reclamado para sí toda la aventura. Desde la torre Eiffel a las playas de Dakar, los héroes de gasolina y arena han dado otra vuelta a la tuerca del «más peligroso todavía», venciendo de nuevo a los elementos y convirtiendo el deporte del motor en algo más que una competición, que un espectáculo: en una pasión.



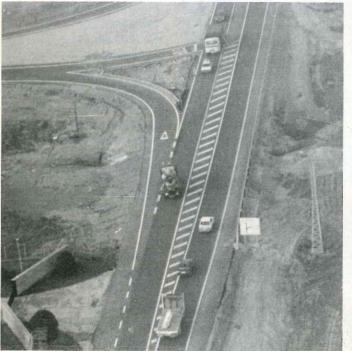
# 44 PARA ENSAYAR LA SEGURIDAD

España cuenta va con una pista de ensayos para automóviles, única en su género en toda Europa, donde se homologarán los distintos componentes y se probarán las prestaciones de los mismos, algunas de ellas estrechamente relacionadas con la seguridad. Recientemente inaugurada, su realización ha sido posible gracias a un convenio suscrito por la DGT, Industria y el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA).



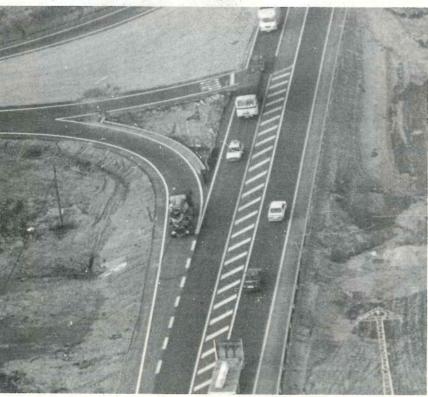
# LA LOCURA DEL MES

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





UIZA un error del conductor. Hay que pensarlo así, porque una maniobra tan peligrosa y tan sin sentido como la de la fotografía sólo se puede atribuir, razonablemente, a un despiste. Ante la incorporación, desde la izquierda, en la carretera se abre una isleta central pintada.



ERO no es tal. Se trata de una incorporación de un solo sentido, pese a lo que este camión aumenta el cúmulo de faltas y penetra en él, a pesar de que la señalización horizontal indica que se trata de un sentido contrario para su marcha. Quizá podría argumentarse que, apercibido del error, se mete por esa incorporación para evitar el choque frontal. Pero la secuencia parece indicar que no se detiene, sino que continúa con intención de tomar la carretera de la izquierda.

hormigonera —¿por despiste?— toma el carril de la izquierda, presumiblemente para girar hacia la misma dirección, Circula durante un largo tramo por el sentido contrario y avistando, de frente, varios vehículos circulando hacia él en sentido correcto. Pese a todo, la hormigonera continúa avanzando hacia lo que su conductor considera desviación.

acompañados por un experto en la conducción, viajaron hasta el invierno. No, no se introdujeron en ningún extraño túnel ni máquina propia de H. G. Wells. Simplemente se fueron basis la Bisis de Rivieron

LA EXPERIENCIA DEL FRIO

Dos redactores de nuestra revista,

propia de H. G. Wells. Simplemente se fueron hacia los Pirineos para adquirir experiencias entre la nieve, el hielo y los fríos y poderlas dar a conocer a nuestros lectores.

2 Taistra

STABLECE el Código de la Circulación en su artículo 174, apartado a), epígrafe 2.3, que una serie de líneas de gran anchura, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal a la misma, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos deben dejarles paso. Asimismo, el artículo 173, apartado c), del mismo texto legal, recoge la señal informativa denominada «situación de un paso para peatones», indicando, de acuerdo con su mensaje, la existencia de un paso para peatones en el que éstos tienen preferencia de paso.

De ambas señales se desprende, pues, con claridad absoluta que los peatones, en sus pasos, tienen preferencia sobre los vehículos para atravesar la calzada; por lo cual, los conductores deben detenerse cuando los observen esperando en dichos pasos para cruzar, o cuando ya estén atravesando dicha calzada.

Cuando los peatones no tengan señalizadas las zonas destinadas al cruce de la calzada, pasarán por los extremos de las manzanas, o, lo que es lo mismo, por las esquinas, no gozando en estas circunstancias de preferencia sobre los vehículos; por lo cual, los conductores deberán seguir la máxima de allí donde estén cruzando, dejarles cruzar, y donde estén esperando, dejarles esperar.

Es de significar que actualmente los únicos pasos para peatones existentes son los constituidos por la marca descrita en el primer párrafo, conocidos popularmente por «pasos de cebra», denominación que, aunque mal empleada, sigue utilizándose como reminiscencia de la que en su día contuvo el Código de la Circulación.

# Con semáforo o con agente

Los pasos para peatones pueden estar regulados por se-

# **COMPORTAMIENTO**

# **ANTE LOS PASOS**

# **PARA PEATONES**



En los pasos regulados por semáforo o agente, la cuestión está bien clara: cumplir la señalización o



Ante la proximidad de un paso para peatones no se puede seguir circulando igual. Hay que estar preparado para detenerse, si es necesario.

máforos o por agentes de la circulación. De ahí que el Código de la Circulación, en su artículo 111, establezca que los peatones sólo pasarán por ellos cuando se hayan hecho las señales de detención a los vehículos. En estos casos el comportamiento de los conductores es simple: limitarse a cumplir con la señalización o con las indicaciones del agente.

Más complicado parece para algunos conductores determinar si se deben detener o no, para dar preferencia a los peatones, cuando los pasos están regulados por un semáforo circular con luz amarilla intermitente, o simplemente se encuentran la señal informativa v la marca vial, o sólo ésta.

que estos pasos no pueden ser respetados, porque se corre el riesgo de ser alcanzados por la parte posterior. Es cierto que, a la hora de determinar responsabilidades. los jueces se inclinan por inculpar al conductor que alcanza por no mantener la distancia de seguridad. Pero no es menos cierto que el conductor que es alcanzado es copartícipe de esa responsabilidad. por una total falta de previsión ante una circunstancia del tráfico que se le está anunciando por medio de la señalización y que, por tanto, tiene que tener presente y actuar con la debida antelación para evitar la circunstancia de riesgo que se puede presen-

El conductor tiene que ser consciente de que ante una posible variación de sus condiciones de marcha, al existir un paso para peatones, no puede seguir circulando igual. Y de que en el último momento, ante el mismo paso y a la vista de un peatón que espera, debe tomar la decisión de detenerse y además de forma súbita, por la falta de previsión, porque con su proceder está sorprendiendo al conductor que le sigue, al que en ningún momento le ha facilitado indicios que le hicieran pensar en la posibilidad de dicha situación.

# Observar y actuar

Si el conductor va centrado en la tarea que está realizando, por medio de la observación percibirá desde lejos su aproximación a un paso para peatones al detectar la señal informativa y la marca vial, o ésta sola. ¿Cómo deberá compartarse?

1. Debe observar a través de sus retrovisores la circulación por detrás de él. ¿Vienen vehículos? ¿Conservan la distancia respecto a mí? ¿Oué velocidad traen?

Observadas estas circunstancias v en base a ellas comenzará a variar su estrate-Es frecuente oírles decir gia. Si, como es normal, de-

safortunadamente, el conductor que circula detrás no conserva la distancia frontal. deberá comenzar a disminuir progresivamente la velocidad, pisando el pedal del freno de forma intermitente, indicándole así la pérdida de velocidad. No le quedará más solución que adaptarse a esa nueva velocidad que se le está imponiendo.

Si comprueba que sigue circulando próximo, moderará aún más la velocidad, hasta que comprenda que, de detenerse posteriormente ante el paso para peatones, va a ser lo suficientemente reducida para que no se produzca el alcance.

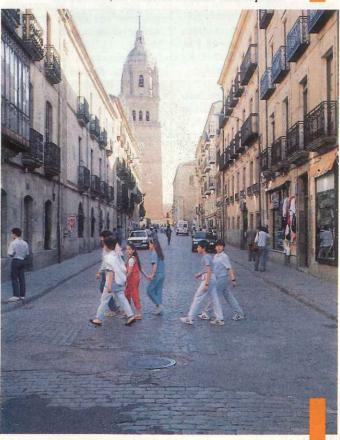
Si las condiciones por detrás son normales, no dejaremos por ello de moderar la velocidad en la fase de aproximación al paso. Esta debe ser siempre una norma fija ante los pasos para peatones, a no ser que se tenga visibilidad absoluta del paso y de sus inmediaciones y se compruebe con seguridad rotunda la total ausencia de peatones.

Si, por el contrario, la visibilidad del paso resulta sensiblemente disminuida, por existir vehículos estacionados antes del mismo e incluso en doble fila justo delante -sobre todo si se trata de vehículos voluminosos por ser de reparto de mercancías—, los conductores tendrán que reducir la velocidad hasta límites similares a la del paso de las personas, pues de otra manera, si existen peatones para cruzar, será imposible que puedan detener su máquina frente al paso.

2. Cuando el conductor se encuentre próximo al paso -es decir, quedando todavía una cierta distancia hasta él—, observará a ambos lados para comprobar si existen peatones que tengan intención de cruzar, circunstancia que podrá notar porque estarán observando la circulación para ver cuándo se detienen los vehículos o cuándo se produce el intervalo suficiente, entre éstos, que les permita cruzar.



Si los peatones están cruzando, no se puede interrumpir su marcha, ni hacerles caminar más deprisa.



Si no existen marcas viales, los peatones cruzarán por las esquinas. No tendrán preferencia, pero el conductor debe otorgársela si los halla en plena acción de cruzar.

Observada esta circunstancia, el conductor tiene que tomar la decisión de detenerse para cederles el paso, o bien de continuar su marcha por no existir conflicto de preferencia.

Se deberá detener cuando compruebe que, de continuar su marcha, obligará a los peatones a seguir esperando. O

mente se detendrá si va a interferir en su caminar, bien porque les haga parar o bien porque tengan que avivar su marcha para no ver comprometida su integridad física.

Habrá ocasiones en que la distancia de separación lateral entre el vehículo que se aproxima y los peatones que esperan o cruzan sea tan amsi están ya cruzando igual- plia que el paso podrá ser

compartido al mismo tiempo por peatones y vehículos: aquéllos, si están esperando, podrán comenzar a cruzar o seguir cruzando, si ya lo estaban haciendo, sin necesidad de que los conductores detengan sus vehículos. En este caso no se suscita conflicto de preferencia, pues el vehículo pasará con tanta antelación que no podrá existir punto de confluencia o atropello, lo que suscitará en el peatón la confianza necesaria para, a pesar de la presencia de ese vehículo, iniciar o continuar el cruce de la calzada.

Ahora bien, a la hora de apreciar esta distancia los conductores tienen que conceder a los peatones márgenes amplios, pues si no éstos no se fiarán y seguirán esperando, o se detendrán ante la proximidad del vehículo. Además, se debe tener en cuenta que no a todos los peatones se les puede conceder el mismo espacio, pues es conocido que, por ejemplo, las personas de la tercera edad son más lentas en sus reacciones, que los niños no calculan correctamente distancias y velocidad, etcéte-

# Esquema R-V-O

A modo de resumen, y para poder actuar de forma rápida ante los pasos para peatones sin que se quede nada en el olvido, se puede esquematizar dicho comportamiento en la aplicación, con antelación suficiente, de la regla de seguridad R-V-O:

- Retrovisores (R): ver qué sucede por detrás.

- Velocidad (V): reducir velocidad progresivamente para que los de atrás se adapten, a su vez, a la nuestra.

- Observación (O): en este caso del paso para peatones, para ver si están v tienen intención de cruzar, al mismo tiempo que se valora la distancia lateral que se va a mantener con ellos, para tomar la decisión de detenerse o continuar.

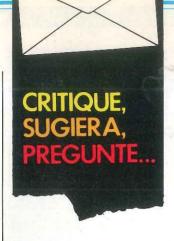
# LA CULPA ES DE LA VELOCIDAD

Les rogaría me aclarasen una duda que, al igual que yo, pueden tener muchos conductores. Sabemos que en España todos los vehículos, bien sean de fabricación nacional, bien extranjera, se venden con el alumbrado de posición, cruce y carretera en color blanco. Mi pregunta es si existe algún artículo del Código de la Circulación que prohiba a los automovilistas españoles el empleo del color amarillo en los referidos alumbrados de posición, cruce y carretera.

En segundo lugar, me atrevo a sugerirles que pongan ustedes más énfasis, si cabe, en la condena del exceso de velocidad, ya que estoy convencido de que es ésa, y no otras que se quieren argumentar, la principal causa de accidentalidad en nuestras carreteras. Hace casi catorce años que soy conductor y asisto hoy, con asombro y estupor, al impresionante aumento de la velocidad media de los vehículos en relación con los de hace diez o quince

Lo peor de todo ello es la inconsciencia -por ignorancia- y la sensación de normalidad con que se rebasan los límites establecidos. Estoy convencido de que una buena parte de los conductores no saben lo que llevan entre las manos y creo que esto es algo muy lamentable, máxime cuando se trata de adultos, y, sobre todo, peligroso. Parece como si un sentimiento de irresponsabilidad colectiva se hubiese apoderado de muchos conductores. Desgraciadamente, las consecuencias las estamos viendo todos los días, aunque poca gente parece darse cuenta de que el verdadero problema es éste v no el estado de las carreteras, algo con lo que muchos pretenden excusar su falta de responsabilidad en la conducción.

Si las carreteras son malas, y esto es discutible, el buen conductor debe adaptar su conducción a las característi-



cas de la vía por la que transita.

Espero que esta carta pueda servir para hacer reflexionar a algunos de tantos insensatos, pretendidos «ases del volante» y «superhombres», que cada día, alegremente, ponen en peligro su vida y la de los demás.—Manuel R. Escalera Ramos. Madrid.

Respuesta.-De acuerdo

con lo dispuesto en el artículo 146 del Código de la Circulación, las luces de los alumbrados de carretera v cruce deberán ser de color blanco o amarillo selectivo. Por lo que se refiere al alumbrado ordinario, las luces serán blancas en la parte delantera del vehículo y rojas en la posterior, admitiéndose en las delanteras las de color amarillo selectivo cuando las luces de carretera y cruce sean también de ese color y se trate de vehículos automóviles, trolebuses, motocicletas y ciclomotores. Por consiguiente, está prohibido utilizar el color amarillo selectivo en el alumbrado ordinario (posición) cuando las luces de los alumbrados de carretera y cruce sean blancas.

# FAROS ANTINIEBLA

Soy propietario de determinado vehículo. Hace unos días me paró la Ertzaintza, policía autónoma vasca, diciendo que los faros antiniebla que trae de serie no son reglamentarios, por no ser de color amarillo, sino blancos. Por tanto, quisiera saber si los focos antiniebla deben ser amarillos o pueden ser blancos, como los traen muchos

coches de serie. También me gustaría saber los focos de larga distancia que son reglamentarios, por saber si mi coche se acoge a lo preceptuado.—Pedro Pablo Andrés Benes. Baracaldo (Vizcaya).

Respuesta.—El artículo 146, IV, A, d) del Código de la Circulación señala que las luces de alumbrado delantero de niebla emitirán luz de color amarillo selectivo. No obstante, de acuerdo con el reglamento número 19 anejo al Acuerdo de Ginebra de 1958, se admite también el color blanco. En cambio, la luz o las dos luces del alumbrado posterior de niebla deberán emitir siempre luz de color rojo.

En cuanto a su segunda pregunta, si se refiere usted al color de las luces de carretera, le remitimos a la respuesta dada a la carta que precede a la suya en esta misma página.

# VALLA PELIGROSA

Les escribo respecto a la valla que se encuentra situada en la carretera N-120, en el término municipal de Terradillos de Templarios. Creo que el final de la misma debería estar enterrado, porque en épocas de hielo y nieves, si choca un coche contra ella, puede ser como un cuchillo para el citado coche, con el consiguiente peligro.

Les adjunto una fotografía. Esta carretera tiene mucho tránsito, ya que es el Camino de Santiago, a su paso por la provincia de Palencia.—José Agustín Olaso Hernández. Villada (Palencia).

# ACLARACION SOBRE EL CODIGO

Aprovechando la oportunidad que me brinda su revista, les escribo para que me aclaren el apartado d) del artículo 30 del Código de la Circulación, cuando habla de «dejando libre, en todo caso, la mitad izquierda de la calzada, en el sentido de la marcha». Mis preguntas son las siguientes:

1. ¿Se entiende por mitad izquierda dejar libre 1/4 del total del ancho de la calzada?

2. Este apartado quedó redactado según decreto de 3 de diciembre de 1959. ¿Existía ya entonces señalización horizontal?—Vicente García Pérez. Jaca (Huesca).

Respuesta.—La pregunta que usted formula se refiere a los adelantamientos en curvas y a menos de cien metros de cambios de rasante, en ambos casos sin visibilidad, que, como norma general, están prohibidos. Sin embargo, el artículo 30 d) permite, por excepción, adelantar en dichos lugares a ciclos, motociclos y vehículos de tracción animal, cuando por su reducida velocidad dificulten la circula-



ción; pero siempre a condición de que el vehículo que adelanta no invada la mitad izquierda de la calzada, reservada a los vehículos que circulan en sentido contrario, y a condición, asimismo, de que entre vehículo adelantado y adelantador se deje, al menos, la separación de un metro, conforme determina el artículo 31 del Código de la Cir-

culación.

En consecuencia, siempre debe dejarse libre la mitad izquierda de la calzada, y no una cuarta parte, como usted parece dudar. Si así fuera, se invadiría la izquierda en lugares prohibidos.

Desde hace bastantes años

# CAMBIO DE SEÑALES

me desplazo desde Valencia a Andalucía en mis vacaciones estivales e invernales y, al llegar al puerto de Almansa, tomo el desvío de la comarcal a Jumilla, Calasparra, Caravaca, etcétera. Casi todos los andaluces frecuentamos esta carretera por sus rectas, su buen estado en cuanto a pavimentación, su poco tráfico y su buen servicio. Pero hay un pequeño problema de visión, sobre todo por los conductores que circulan de noche: en los estrechamientos de calzada existe la clásica señal de preferencia de paso, con dos flechas, una roja y otra negra. El problema es que con la oscuridad y los faros del coche las dos flechas se ven negras. Esta misma señal es mucho más visible en rojo y blanco. ¿Podrían ustedes cambiarlas?-Encarna Llop Batalla. Villarreal (Castellón).

Respuesta.—Agradecemos mucho su carta, que deseamos sirva para que se realicen esas mejoras, al tiempo que le anticipamos que la colocación y el cambio de las señales de tráfico no es tarea que corresponda a la DGT.

# EL ESTADO DE LA C-424

Quisiera hacer una exposición de mis que as como Buzón 🖺

# especia.

# Camiones a gran velocidad

Me atrevo a escribirles esta carta sin ánimo alguno de polémica ni de crítica, sino para recordar algo que, en mi opinión, está a la orden del día.

El pasado 4 de septiembre, sobre las 12,30 horas, hubo un accidente de trafico en la N-620, kilómetro 200, con el saldo de tres muertos y una herida grave, a consecuencia de un choque frontal entre un turismo y un camión. Como es habitual en estos casos, salió ileso el conductor del camión.

Un accidente más de los que ocurren a diario, aunque en esta ocasión me afectó personalmente, porque soy familia de los fallecidos.

Esa carretera, por desgracia, la conozco. En esos días, por evidentes motivos, me tocó circular bastante por ella. Y, a la vista de lo que hay, pocos accidentes ocurren. ¿Cómo es posible que, circulando uno a 100 por hora, que es la velocidad permitida, le adelanten camiones y autocares que al momento se pierden de vista? ¿Cuál es la velocidad que llevan?

¿Cómo es posible que al ir a 100 — a mí me ha ocurrido— se te ponga detrás, a muy poca distancia, un camión que intenta adelantarte y, al haber mucho tráfico en sentido contrario y no poder hacerlo, siga así durante kilómetros?

No tengo nada en contra de los conductores de camiones, porque sé que hay muy buenos profesionales, pero me gustaría saber por qué van a esas velocidades. ¿Les gusta correr? ¿Alguien se lo exige? Si el Código de la Circulación castiga duramente esos abusos, ¿cómo se atreven a infringirlo de esta manera? Les pido a estos señores que respeten las normas de tráfico.—Agustín Matías Martín. Sant Quirze de Besora (Barcelona).

usuario respecto al mal estado en que se encuentra la comarcal 424, en el tramo de Almodóvar del Campo a Puertollano, en la provincia de Ciudad Real. En los número 49 v 50 hacen ustedes alusión al Plan de Carreteras y Autovías que está realizando el MOPU. Ambos números los he leído con atención y no encuentro nada que prevea la puesta en marcha de un plan de mejoras para la red secundaria. ¿Deberá corresponder al MOPU o a la Diputación Provincial la puesta en marcha de esas mejoras?

La plataforma deja mucho que desear, la carretera es muy estrecha para el tráfico que tiene, y no digamos de los trabajos que hay que hacer para adelantar a otro vehículo, especialmente si éste es un camión. Deberían ustedes mirar las estadísticas de los accidentes que se han pro-

ducido y verán cómo todos no son por imprudencias de los conductores, sobre todo si tenemos en cuenta que no hay un metro cuadrado de pavimento que no tenga un parche o dos.

Por otra parte, debido a la niebla que en la zona suele haber durante el invierno, nos las vemos y deseamos para ir al trabajo. Las rayas longitudinales no se ven ni a pleno día.

El año pasado pintaron la raya central y éste desconozco si tienen previsto hacer algo similar. Por eso quiero, desde estas líneas, hacer una llamada para que se tomen en consideración estos aspectos.

Si a la hora de pagar impuestos todos somos lo mismo, espero que para repartir los presupuestos del Estado se acuerden de los usuarios de la red secundaria.—Francisco del Burgo Viñas. Almodóvar del Campo (Ciudad Real).

Respuesta.—Los arreglos de toda carretera siempre deberá realizarlos aquel organismo al que corresponda la titularidad, que bien puede ser el MOPU, la Diputación o la autonommía correspondiente.

# LISTAS DE PRECIOS

Mi sugerencia es que, si es posible, sea publicada en su revista una página dedicada a los precios de los coches nuevos, así como los precios estimados de los vehículos de ocasión. Estimo que esto tendría una acogida muy favorable por parte de los suscriptores.—Mateo Pizarro Muñoz. Badalona (Barcelona).

Respuesta.—Como quizá haya apreciado a lo largo de los casi cinco años que llevamos en contacto con nuestros lectores, ésta no es una revista comercial. En nuestras páginas, destinadas a la seguridad vial exclusivamente, no tienen cabida esas informaciones a que usted hace referencia, que ya ofrecen, por otra parte, las diversas revistas del automóvil existentes en el mercado.

# SEMAFOROS PARA UN CRUCE

A la entrada a Sevilla, en la carretera N-630 (Sevilla-Mérida), a la altura de Santiponce, existe un desvío que une esta carretera con la C-431, a la altura de La Algaba. Este cruce resulta muy peligroso cuando se toma en dirección de la carretera C-431 a la N-630, hacia Sevilla, debido al intenso tráfico que hay. En ocasiones, en este cruce se forman congestiones de vehículos, al no poder pasar a la N-630, con el consiguiente peligro de colisión.

Sugiero que si pusiesen en este cruce unos semáforos quedaría resuelto el problema.—Francisco Javier Ochoa. El Carambolo (Sevilla)

# DOS SUGERENCIAS

Les escribo esta carta solamente para hacerles un par de sugerencias. La primera es que debería ser obligatorio en todos los vehículos llevar «faldillas» en las ruedas traseras, para evitar, en parte, la proyección de barro, agua sucia, piedras, etcétera, que se encuentran en la carretera, lo que constituve un gran peligro para el vehículo que va detrás, por falta de visibilidad. Les puedo decir que, cuando llueve, entre La Coruña y Monforte gasto un depósito completo de agua del limpiaparabrisas. Por otra parte, debido al barro, las escobillas no me duran apenas.

La segunda sugerencia es que, para mantener informado al conductor respecto a nuevas normas y señales, la DGT podría utilizar sus ordenadores y remitir tal información a todos los ciudadanos con permiso de conducir. No todos podemos recibir su revista...—José Manuel Rodríguez Méndez. La Coruña.

# CONDENADO, PERO NO SANCIONADO

El pasado 18 de junio sufrí un accidente provocado por el conductor de un vehículo que circulaba a mayor velocidad de la permitida (30 km/h.) e invadiendo la parte izquierda de la calzada en un tramo curvo sin visibilidad y con una anchura superior a los cinco metros. Les envío una foto del accidente.

Los hechos que relato han sido juzgados y considerado probado que dicho conductor infringió el artículo 17 del Código de la Circulación.

La Guardia Civil de Tráfico, al margen de su presta colaboración, instruyó el correspondiente atestado.

Ejercidas las acciones civiles, dicho conductor ha sido condenado a sufragar los gastos ocasionados. Una ocupante de su vehículo fue indemnizada por la propia compañía por las lesiones irreversibles que se le ocasionaron en su ojo izquierdo



(debido a no hacer uso del cinturón de seguridad).

Sin embargo, este conductor NO ha sido sancionado por la infracción que cometió, por cuyos resultados fue juzgado. Ni una sola peseta de multa y, por supuesto, este señor sigue pudiendo hacer uso (temerario e imprudente) de su carnet de conducir.

¿Cómo es que habiendo atestado de la Guardia Civil no se ha tramitado el correspondiente procedimiento sancionador, al margen de las actuaciones judiciales o derivado de ellas? ¿Es ésta la repercusión de la reforma del Código Penal que supuestamente endurecía el trato a los conductores temerarios? ¿Hay alguna posibilidad de que esta persona sea sancionada o la falta ya ha prescrito?

Por último, si me lo permiten, una recomendación: los niños deben hacer uso de sillas especiales ancladas al chásis del coche. Mi hija de dos años debe a esta circunstancia haber salido ilesa de un accidente que de otro modo hubiese podido costarle muy caro. ¿Por qué no se exime a este artículo del IVA?—Miguel A. Modrego González. Alcañiz (Teruel).

# PERMISOS B-1 Y B-2

Desearía que, por medio de su revista, me aclarasen

tos: 1) Somos varios policías locales de este Ayuntamiento y estamos en posesión del permiso de conducir de la clase B-1. Pero ahora han traído un coche para el que precisamos el permiso de la clase B-2. ¿De qué forma podemos conseguir este permiso? ¿Hay alguna posibilidad o legislación mediante la cual se nos pueda facilitar o canjear, ya que tenemos entendido que otras instituciones, como la Guardia Civil, los han obtenido mediante unas pequeñas pruebas? 2) ¿Nos puede obligar el Avuntamiento a manejar o conducir el citado vehículo sin tener el correspondiente permiso de conducir?-Antonio Delgado Castilla. Zalamea la Real (Huel-

ustedes los siguientes pun-

Respuesta.—La posibilidad de canjear el permiso de conducción de la clase B-1 por el de la B-2 no existe, al haber transcurrido el plazo de seis meses a que hace referencia el Real Decreto 3463/1983, publicado en el «BOE» del 3 de marzo de 1984.

Por consiguiente, para obtener el permiso de la clase B-2 es necesario prepararse en una autoescuela, ya que la licencia de aprendizaje solamente se admite para la obtención de los permisos de la clase B-1. La conducción de vehículos con un permiso de clase distinta a la requerida para los mismos constituye una infracción y, por tanto, es sancionable.

# «DEPARTAMENTOS ESTANCOS»

Como asiduo lector de su revista, estoy viendo mensualmente el esfuerzo por dar una mayor información y seguridad vial. Pero aumentan todos los años las cifras de accidentes en carretera y, en algunos, como en el pasado, de forma sustancial, siendo ya escalofriantes las cifras. Y esto me hace pensar que no se hace todo lo que se dice o se dice más de lo que se hace.

Creo que los estamentos a quienes compete la vigilancia y seguridad en carretera están trabajando como departamentos estancos, desconociendo unos la labor de otros y saliendo perjudicados los usuarios y conductores

Por ejemplo, la autopista Málaga-Torremolinos. La llamada autopista tiene la virtud de engañar al conductor, creo que inconscientemente, pero engaña. Al cruzarla, uno se encuentra con la señal correspondiente de autopista, pero unos kilómetros más adelante se encuentran semáforos, intersecciones, peatones, bicicletas e incluso algunas personas haciendo auto-stop. Una carretera con tres carriles en su mayor parte y una señal de autopista engaña al conductor, guste o no guste a alguien. Y también debería preocuparse alguien de consentir algo así. El que suscribe no tuvo un accidente en ella de verdadera casualidad.

Es lamentable que los esfuerzos de unas personas por evitar accidentes de circulación, y, por extensión, salvar vidas humanas, no sean conocidos por otros departamentos relacionados con el tema.

De ahí mis sospechas de dualidad entre la Dirección General de Carreteras (MOPU) y Tráfico. Que lo que se pueda evitar se evite ya.—Juan Vega Solís. Langreo (Asturias).

# Trofico

### AÑO VI NUMERO 52. FEBRERO 1990

Director: Jesús Soria.

Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamo.
Redactores: Mercedes López, Juan
Manuel Menéndez, José
Ignacio Rodríguez, Juana Sánchez
y Nono Hidalgo
(Andalucía).
Fotografía: Miguel Garrote,

Fotografia: Miguel Garrote, José Rubio.

Secretaria de redacción: Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285) Colaboran en este número: Antonio Arias, Mary Carmen Bajo, Carlos Bellver, Javier Coromina, Manuel Díaz, Santiago Erice, Begoña García-Matres, Charo Laiz

Begoña García-Matres, Charo Laiz, Mena, Miguel Navarro, Eugenio Ocio, Pablo, Ramón, Carlos y José María Requejo, Juan A. de la Rica, Celia I. Rodríguez, Sebastián, Juan Luis Soto y Miguel Angel Yáñez. Colaboración especial:

Colaboración especial:
Lourdes Ortiz.
Redacción: C/ Josefa
Valcárcel, 28 (2.º planta).
28027 Madrid. Teléfono
directo: 742 83 53 y 741 40 11.
Centralita:

Centralita:

742 31 12 (ext. 228, 243 y 285).
Télex: 44510 DIREE.
Consejo Editorial: Francisco
Altozano, José María Altozano,
Milagro del Arroyo, José
Benavides, Eduardo Berzosa,
Carlos Corbacho, Juan Galbis,
Adrián Guerra, Isabel Herrarte,
Juan José Jauralde, Miguel Muñoz
Medina, Carlos Muñoz Repiso,
Fernando Ortega, José Antonio
Peñas, Estrella Rivera, Jaime de la
Serna, Jesús Soria y Manuel

Imprime: ALTAMIRA. Ctra.
Barcelona, km. 11,200. 28022
Fotocomposición: Ciceralia. Rufino
González, 13, 3.º. Madrid.
Depósito legal: M-25.988-1985.
M.I.P.O.: 129-90-001-7.
Distribución: P.D.M. Marketing y

Publicidad Directa, S. A. 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: 350.000 ejemplares.

# Editorial

# Peligrosos medicamentos

veces se pregunta la gente, nos preguntamos todos, cómo han podido ocurrir determinados accidentes de tráfico; cómo aquel conductor pudo despistarse, cómo se saldría de la carretera en plena recta cuando su velocidad no era excesiva. Hay muchas circunstancias que llevan a estas situaciones, y una de ellas sin duda que es la ingesta de fármacos, mezcla de los mismos sin el debido control médico o de sustancias médicas, cuya mezcla con otros productos —café o cola, sin buscar más rarezas—producen efectos en el individuo que le incapacitan, al menos temporalmente, para llevar a cabo determinados trabajos, entre los que, lógicamente, está el de conducir.

Medicamentos como los antihistamínicos (se utilizan para resfriados y alergias y producen dificultades en la concentración, somnolencia); psicofármacos (empleados para trastornos psíquicos, que producen sedación, disminución del tiempo de reacción, reducción de niveles de alerta, etcétera) o los cardiotónicos (para los trastornos cardíacos y cuyos efectos son dificultades en la visión, vértigos o alteración en la percepción de colores) son algunos de los fármacos que consumimos habitualmente y que en buena lógica deberían ponernos en alerta a la hora de conducir. Sin embargo, estos avisos apenas se realizan. Entre Sanidad y los laboratorios parece haber un acuerdo por el cual en los prospectos de los medicamentos se avisa de cuándo un producto puede alterarnos de forma que haga peligrosa la conducción y en qué circunstancias. La realidad es que muy pocas lo registran específicamente. La legislación tampoco es muy explícita en este campo y sólo el Código Penal habla en uno de sus artículos de la prohibición de conducir bajo los efectos del alcohol, drogas y estupefacientes, palabra que no engloba legalmente a todos los medicamentos que a juicio de los expertos pueden ser perniciosos a la hora de conducir.

Además, tampoco parece el sector médico lo suficientemente sensibilizado como para avisar a los miles de conductores a los que se receta algún medicamento sobre los cuidados que deben observar. Uno de los expertos consultados por esta revista para la realización del reportaje que sobre el tema se da en este número, explica de forma elocuente: «No es frecuente que el médico repare en que el paciente es conductor».

Parece obvio que hay que reparar. Seguramente que es un fleco más a atajar en la seguridad vial y un camino más por salvar alguna vida de la abominable saciedad de la carretera. Mucho más en un país donde la automedicación abunda.

# ITV: más responsabilidad

UNQUE son datos únicamente de Madrid, no deja de ser preocupante que de las inspecciones llevadas a cabo en las ITV de esta comunidad, el 16,5 por 100 hayan registrado defectos graves y en elementos de seguridad como frenos, dirección y alumbrado y que hasta el 46 por 100 fueron con defectos leves. Y si esto es malo, no lo es menos que la mitad de los que estaban obligados a pasar por la inspección no lo hicieran. Evidentemente, estamos muy lejos de la situación en la que estas inspecciones no sean necesarias por la responsabilidad de todos los conductores en llevar sus vehículos en perfecto estado. Ahora hay que estar en controlar lo más eficazmente posible a quienes infringen esta norma. Para ello es necesaria la colaboración de las Comunidades Autónomas, responsables de estas inspecciones a las que la DGT ha solicitado reiteradamente los listados de los «morosos» para poder recordarles sus obligaciones. A lo peor será necesaria la mano dura para quienes incumplen las más elementales normas de convivencia. La nueva Ley de Seguridad Vial ya contempla duras sanciones para quienes se atrevan a llevar sus coches en pésimo estado y además se olviden de las ITV.



Javier COROMINA (\*)

# Atado y bien atado

logía ni en sociología las autorida- sino a la brava, con un par. des españolas de la cosa de la segutal desconocimiento de la idiosincrasia de los habitantes del Estado de las autonomías al insistir tercamente en la obligatoriedad del uso del cin- hibiese la utilización del cinturón de seguridad se turón de seguridad. Y es que, desde que somos legalmente europeos, asisten a congresos, sim- rentes que podrían llevarse puestos sin que los posios, mesas redondas, ovaladas, cuadradas y rectangulares, seminarios, conferencias, jorna- Todo el Estado de las autonomías, por el gusto das, debates y otras monsergas internacionales, de transgredir y llevar la contraria, circularía atacodeándose con países de ciudadanía disciplina- do y bien atado, con lo que aumentaría notoriada de esa que se para en los pasos de cebra; se mente la seguridad vial, aunque, eso sí, en concreen todo lo que oyen, y, luego, claro, nos quieren medir por el mismo rasero que a los borre- ción de quirófanos, la demanda de camas hospigos europeos de cabeza cuadrada, olvidándose talarias y la venta de coronas florales. Claro que de que los Pirineos fueron puestos por el Crea- ello conllevaría una huelga salvaje del sector sador donde fueron puestos por alguna razón y con nitario y una sentada del colectivo de floristas fúalguna finalidad. Ignoran u olvidan estos mandamases trafiqueros que los maduros y soberanos componentes del pueblo español somos proclives a la desobediencia y aficionados a trans- prueba una vez más de su madurez. gredir reglamentos, saltar barreras y pasarnos consejos por el órgano olfativo, o, si se tercia, por el aparato reproductor, porque sabemos que las normas, en especial las de circulación, están ahí para fastidiarnos y son sólo para los demás, do, el lejano recuerdo de las tardes que hacíamos para los torpes.

de la bondad del cinturón de seguridad, de las vidas que ha salvado su utilización y de las lesiones que ha atenuado, deberían hacer precisamente lo contrario de lo que están haciendo; es decir, hablarnos de los hipotéticos peligros del cinturón, convencernos de lo dañino que su uso puede resultar, asegurarnos que atenta contra la libertad personal y, sobre todo, cambiar la normativa, tal

O deben andar muy fuertes en psico- vez sin necesidad de convocar un referéndum,

Ahora, cuando el conductor percibe en el arridad vial, ya que demuestran un to- cén la silueta verde de los muchachos del duque de Ahumada, se echa el cinturón por encima con astucia y habilidad. A partir del día en que se procomercializarían rápidamente cinturones transpachicos de la Benemérita se percatasen de ello. trapartida, disminuiría sensiblemente la utilizanebres. Pero serían, al fin y al cabo, males menores que el soberano pueblo español estaría dispuesto a asumir con serenidad y entereza, dando

Basta recordar la triste historia de la manzana paradisíaca, las peregrinaciones a Perpiñán en tiempos de don Francisco, el noveno mandamiento, la forma de lucir el visón traído de contrabanpirola del cole y el grato sabor de todo lo que el Si los jerarcas circulatorios están convencidos médico nos ha proscrito, para comprender que estoy hablando muy en serio. Que se prohíba el cinturón de seguridad y todos lo llevaremos con cara de satisfacción y gestos de complicidad. A lo mejor conseguimos así vivir más años, pero será gracias a nuestra picardía, no porque nos lo manden

(\*) Jefe Provincial de Tráfico de Baleares

# Mi CARRIL

PATINAR PELIGROSAMEN-TE.—Los patinadores se han puesto de moda. Los jóvenes han encontrado un método ideal para trasladarse por la ciudad. Es más barato que el «bonotransporte», practican un deporte bonito, hacen un ejercicio sano y les permite hacer excursiones por toda la ciudad asfaltada, Impresiona verlos sortear vehículos, esquivar como nadie los atascos de cada día; convertirse en peatones cuando las circunstancias lo requieren y en automovilistas cuando lo exige el guión. Pero, sobre todo, es inquietante la forma en que se juegan la vida a cada instante. Los hay sensatos, pero abundan quienes viven peligrosamente sobre cada centímetro de asfalto. Cruzan por delante de los coches, se enganchan a cualquier autobús o coche para subir un repechón, bajan las pendientes a velocidad de vértigo, serpentean entre los vehículos, se cruzan de unos carriles a otros apenas sin mirar... El otro día vi a uno tendido en el suelo, junto al Retiro, esperando las asistencias médicas. No estaría de más que muchos padres comenzaran a preocuparse de qué hacen sus hijos cuando salen a la calle con los patines a cuestas. A lo peor me estoy haciendo carroza, pero no creo necesario di-

COCHES LIMPIOS .- Los fabricantes de automóviles comienzan a preocuparse cada día más por el medio ambiente, por sacar al mercado vehículos «limpios». El grupo PSA (Peugeot, Talbot y Citroën) presentó recientemente su estrategia «para la protección del medio ambiente», asegurando que «la reducción de la contaminación constituye, con la mejora de la seguridad vial, el objetivo prioritario de nuestros programas de investigación». General Motors, por su parte, acaba de exhibir en el Salón de Los Angeles un prototipo de coche eléctrico, alternativa en el campo de la «energía limpia». El Impact ha sido presentado por sus ventajas anticontaminantes y su autonomía, «inauditas en modelos de estas características». Avances que, en definitiva, buscan una mayor calidad de vida. Porque, si bien los coches es cierto que no son fuente fundamental de contaminación, no está mal que los contaminadores medios también pongan de su lado. Colaboran en el 16 por 100 de las lluvias ácidas (según la Agencia para la

Calidad del Aire), y en el 10 por 100

del CO2 que padecemos los urbanos,

según la americana Environmental Pro-

tection Agency. Que no es poco.



Jesús SORIA Director

# LA MUJER, LOS NIÑOS Y LA ITV

vertirse jugándose la vida.

La accidentalidad del transporte escolar no es alarmante. Eso sí, escandalosa como ninguna. Un niño víctima de un accidente impresiona al más pintado. Es lógico. Cualquier padre. cualquier educador, pone todos los remedios a su alcance para que a los pequeños no les suceda nada; que no haya nada peligroso para su integridad alrededor. Cada vez se ven menos niños en los asientos delanteros, los cinturones de seguridad se acoplan para los peques más grandes y la educación vial comienza a verse en muchos hogares y colegios. Toda cautela, prevención o mimo es poco cuando se trata de nuestros hijos. Choca esta visión generalizada con la que ofrecen muchos conductores en las inspecciones técnicas de vehículos. En las ITV me cuentan que se da mucho el caso del conductor que lleva a revisión el «seiscientos» o el «dos caballos». Destartalado, con escasa luz, sin frenos. con la dirección a punto de saltar a la mínima curva. Ante la sorpresa del técnico por tal desastre, la respuesta habitual es ésta: «Sólo lo utiliza mi mujer para llevar a los niños al colegio!».

-¡Ah, bueno!

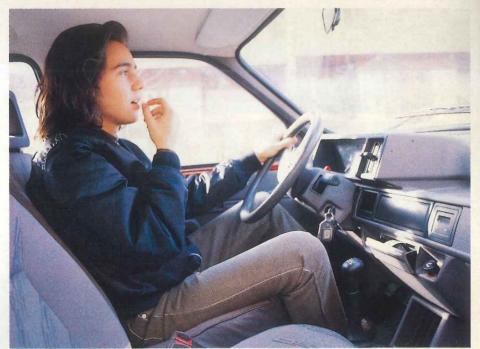
NUESTRO OTRO YO .- Es obvio que el coche nos transforma. Son muchos los que se convierten cuando colocan sus manos en un volante. Algo parecido a lo que les sucede a muchos forofos cuando se sientan en la grada a ver a su equipo. Nuestro otro «yo» sale a relucir y todos nuestros complejos, tensiones, estrés, brotan. Según me contaba una insigne socióloga, que en breve hará un trabajo para esta revista, «hasta las mujeres cambian cuando se suben al coche». La mujer más educada, más sosegada y menos dispuesta a exaltarse dice los tacos más gordos cuando está al volante. Algo parecido ocurre con muchos conductores. En cualquier conversación se autoinculpan de muchos de los accidentes y atropellos del tráfico, censuran las barrabasadas que hacemos a cada instante; otra cosa es cuando cogemos el volante. Acaba imperando el otro «vo»: se corre, se bebe, se aparca en doble fila, se insulta. Lo tienen «crudo» las autoridades con los «sucedáneos», que son los peores. ¿Bastará con embargar las cuentas de los «originales»? Yo insisto en que lo más urgente es trabajar el aspecto educación...



A incidencia negativa de los medicamentos sobre la seguridad vial es, hoy por hoy, desconocida a nivel estadístico, aunque desde hace algunos años se tiene la certeza de su influencia. Como aproximación numérica, un estudio citado en un trabajo de la doctora María de los Angeles de Cos Cossío —coordinadora del Centro de Farmacovigilancia de Cantabria— señala que «en pacientes hospitalizados a consecuencia de un accidente de tráfico se encontraron BZD en el 11 por 100 de los pacientes; BZD más alcohol en otro 7 por 100, mientras que en el grupo de referencia solamente el 2 por 100 tenían BZD en sangre». (La BZD es un fármaco llamado benzodiacepina, un compuesto que altera la psicomotricidad, disminuyendo el rendimiento de acciones como frenadas, vigilancia auditiva y otras relacionadas con la conducción. Esta alteración, con una dosis entre 5 y 10 microgramos, dura entre 1 y 9 horas.) No obstante, hay que volver a insistir en que, a niveles globales, no existen cifras significativas sobre la incidencia de los fármacos en los accidentes de tráfico.

Una de las primeras cuestiones que surgen en torno a los medicamentos en relación con la conducción es la ausencia de reglamentación. El Código de Circulación no hace referencia alguna a esta posibilidad, y sólo el Código Penal, en su artículo 340 bis a), propone la suspensión temporal del permiso de conducción y sanciones económicas a quienes conduzcan bajo los efectos del alcohol, las drogas de abuso y/o de sustancias estupefacientes. Sin embargo, esta palabra «es un término mal utilizado en general -explica Pedro Lorenzo, catedrático de Farmacología de la Facultad de Medicina de la Universidad Complutense de Madrid-, en la cual se engloban incluso las drogas de abuso o las anfetaminas, que farmacológicamente no lo son. En esta clasificación caben los analgésicos opiáceos, barbitúricos, tranquilizantes y, en general, los depresores del sistema nervioso central».

Además, resulta especialmetne difícil legislar en torno a esta materia. «Al final —puntualiza el profesor Lorenzo—, todos terminamos diciendo que son los médicos quienes deben aconsejar, en cada caso, sobre la toma de medicinas y las posibilidades de conducir durante la medicación.» La dificultad, al igual que con el alcohol, parte de la prioridad de, en los casos de accidentes graves, solucionar el problema físico antes de pro-



La toma de cualquier medicina debe ser supervisada por un médico, sobre todo si se va a conducir durante el tratamiento.



Todos los fármacos pueden producir efectos negativos para la conducción. Hasta una vulgar aspirina.

ceder al análisis de sangre, etcétera, para detectar estas sustancias. «Lo que sí es un adelanto importante -puntualiza el profesor Pedro Lorenzo— es que todos los prospectos de medicamentos que puedan incidir en la conducción de vehículos lo especifiquen claramente. Porque el usuario debe saberlo.»

# La automedicación es la clave

Casi todos los medicamentos pueden producir efectos negativos sobre

la capacidad para la conducción. Estos se pueden producir o potenciar por tres medios: primero, por una pérdida o disminución de determinadas aptitudes importantes para la conducción, como consecuencia directa de la aplicación del fármaco; segundo, por la mezcla de varios medicamentos, que, como es lógico, provocan reacciones (interacciones) muy variadas y difíciles de controlar; y tercero, por la potenciación y/o eliminación de determinados efectos a causa de la ingestión de alcohol.

«Los médicos deben aconsejar, en cada caso, sobre la toma de medicinas y las posibilidades de conducir» (Pedro Lorenzo, catedrático de Farmacología)



La medicación de determinadas enfermedades, incluso bajo prescripción médica, produce deslumbramientos, problemas de visión, etcétera.

Naturalmente, estos aspectos de la Crece el consumo medicación, especialmente en los dos últimos capítulos, suelen producirse por el desconocimiento y la falta de responsabilidad de los pacientes/conductores, aunque tampoco puede descartarse, en casos puntuales y poco numerosos, la utilización de estas interacciones con fines estupefacientes.

Y aquí es donde entra la automedicación. Como explica Pedro Lorenzo, catedrático de Farmacología en la Universidad Complutense, «el problema del consumo de medicamen-

Según datos publicados por la revista «Consumo», en 1988 el gasto en fármacos en España ascendió a 303.822 millones de pesetas, con un incremento respecto a 1987 del 19 por 100. Esto supone un consumo cercano a los 23.000 millones de unidades medicamentosas (pastillas, cápsulas, invectables, etcétera).

tos, como factor de riesgo en la con-

ducción de vehículos, se debe al abu-

so indiscriminado de los mismos, la

automedicación y el no prever ni va-

lorar el riesgo por no conocer las

reacciones adversas que todo trata-

miento medicamentoso origina, v so-

bre las que se debe consultar siempre

al médico ante toda prescripción te-

rapéutica». Y es que en España-se

consumen demasiadas medicinas.

«Sin duda alguna —puntualiza Pedro

Lorenzo-, por dos razones: una,

porque los médicos recetan demasia-

do, y otra, por la automedicación.

Además, esto se agrava, naturalmen-

te, porque en las farmacias se despa-

chan medicinas que exigen presenta-

ción de receta sin ella, y porque to-

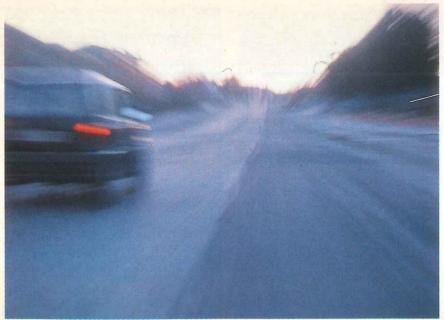
mamos cualquier medicina, ante de-

Miguel Repetto, profesor de toxicología de la Universidad de Sevilla, también abunda en esta cuestión: «La gente se medica bastante —ex-

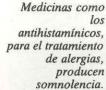
# Algunos fármacos muv consumidos v efectos que producen (1)

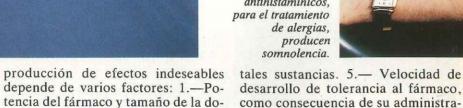
| EFECTO O<br>ALTERACION     | SUSTANCIA  |
|----------------------------|--|
| Alteraciones visua-<br>les | Diemil<br>Medroxiprogeste<br>rona                                  |
| Alucinaciones              | Aminifilina  |
| Ansiedad                   | Amitriptilina/inha<br>asma   |
| Ataxia                     | Carbamacepina<br>Indometacina                                      |
| Calambres                  | Ameride<br>Aminofilina   |
| Confusión                  | Buprenorfina<br>Triazolam<br>Indometacina                          |
| Convulsiones               | Aminofilina  |
| Delirio                    | Maprotilina<br>Buprenorfina<br>Triazolam                           |
| Distonía                   | Clebopride<br>Metoclopramida                                       |
| Hipotensión                | Atenodol Buprenorfina Captopril Impacina Contraste iodado          |
| Ilusión                    | Indometacina   |
| Mareo                      | Atenolol<br>Buprenorfina<br>Ketazolam<br>Netilmicina<br>Nifedipina |
| Nerviosismo                | Aminofilina  |
| S. anticolérgico           | Mequitazina  |
| Somnolencia                | Carbamacepina<br>Ketazolam<br>Oxatomide                            |
| Temblores                  | Aminofilina<br>Cinoxacina<br>Maprotilina<br>Contraste iodado       |
| Vértigos                   | Aminofilina<br>Buprenorfina<br>Cimetidina                          |

(1) Fuente: Ponencia «Influencia de los fármacos sobre la capacidad para conducir vehículos», presentada por María de los Angeles de Cos Cossio



Muchos medicamentos, tomados sin control, producen alteraciones de la visión e, incluso, alucinaciones.





sis (sin que ésta exceda de la que

realmente necesita el paciente consi-

derado individualizadamente).

2.—Capacidad individual y circuns-

tancias que favorecen la producción

de metabolismo activos. 3.—Las con-

diciones individuales y exógenas que

influyan en la distribución del medi-

camento y sus metabolitos entre los

distintos compartimientos corpora-

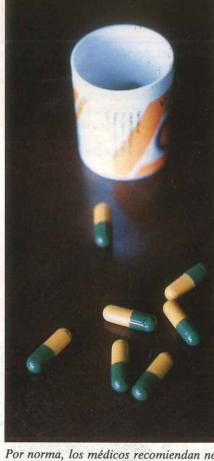
les. 4.—Velocidad de eliminación de

de conducción

desarrollo de tolerancia al fármaco, como consecuencia de su administración repetida. Así, ante la misma dosis, una pequeña variación en el tiempo puede suponer cambios importantes; v, en dos personas diferentes, una determinada dosis puede producir efectos que no se manifiestan

Miguel Navarro, profesor titular del Departamento de Psicobiología de la Facultad de Psicología de Somosaguas (Madrid), opina que la au-

tomedicación «debe proscribirse en todos los casos, pero no todos los fármacos entrañan igual riesgo». El doctor Navarro matiza que «quien se automedica lo hace sin idea de que le vaya a perjudicar. Lo hace para remediar un mal de forma urgente. Pero suele documentarse, no lo hace sin ton ni son; lo que ocurre es que se documenta en fuentes erróneas: en amigos o en las pautas que el médico ha prescrito a él o a otros en otra ocasión».



Por norma, los médicos recomiendan no mezclar nunca alcohol v medicinas. Suelen componer un cóctel explosivo.

# La advertencia médica

Como otros tantos doctores, Miguel Navarro recuerda que los médicos «muchas veces no tienen en cuenta que el paciente es conductor; y a veces, lo único que piensan es que lo prioritario es quitarle el dolor de cabeza».

Lo cierto es que en España, con doce millones de conductores, los médicos deben considerar la posibilidad (o preguntar al paciente) de que están tratando a un conductor. Pedro Lorenzo opina que «en cualquier tratamiento medicamentoso se deben valorar siempre, por parte del médico y del paciente conductor, situaciones tales como si el tratamiento es de corta o larga duración; si se trata de un conductor ocasional, habitual o profesional; a qué hora de día se suele conducir y características de la medicación prescrita (algunos medicamentos afectan principalmente la conducción crepuscular); el grado de entrenamiento del conductor (experimentado o novato). Aunque es cierto que un buen entrenamiento y la pericia como conductor puede neutralizar el factor de riesgo que suponen las reacciones adversas de muchos medicamentos, siempre se debe tener en cuenta la peligrosidad potencial que para la conducción de ve-

plica—, y lo que es peor, sin que el médico tenga conocimiento de ello. También ocurre que los médicos insisten poco en los peligros que implican determinados efectos medicamentosos. Yo creo que los médicos deben insistir más en los riesgos que supone la toma de estas sustancias».

Sin embargo, el citado doctor comenta que «está fuera de dudas que personas en estado de ansiedad o de agresividad pueden resultar menos peligrosas para la circulación si se hallan bajo los efectos de dosis suaves de ansiolíticos o tranquilizantes que consigan normalizar su situación anímica, sin llegar a disminuir las capacidades de atención, discriminación, reflejos, etcétera».

El peligro de la automedicación es múltiple.

En primer lugar, porque el enfermo desconoce, en la mayoría de los casos (v salvo que el prospecto lo indique muy claramente), los efectos perniciosos que la medicina puede provocar sobre su capacidad de conducción. Igualmente, porque este método de ingestión de fármacos suele realizarse con escasos niveles de responsabilidad y pueden hacerse compatibles con tomas de alcohol (potenciando efectos no deseables y desconocidos para el automedicado), o mezclándolos con otros medicamentos que ya se estén tomando para cualquier otra dolencia, con lo que se entra en el dificilísimo campo de las interacciones entre fármacos.

Como explicaba recientemente el doctor Repetto en una ponencia titulada «Consideraciones sobre los efectos tóxicos del alcohol y otras sustancias en los conductores», la Casi todos los medicamentos pueden producir efectos negativos sobre la capacidad

Si bien todo tipo de medicación puede presentar efectos colaterales que potencialmente sean capaces de alterar las condiciones de aptitud para una conducción segura, los principales grupos medicamentosos responsables de estos efectos son los siguientes:

zantes, hipnóticos y antidepresivos, con líticos. El consumo de este grupo es superior a los dos millones de comprimidos por día.

Las reacciones adversas producidas por estos fármacos son: estados de confusión, fatiga muscular, visión borrosa con dificultad de acomodación visual,

disminución de la capacidad de atención y concentración y somnolencia. Especialmente peligrosa es la somnolencia residual, que puede presentarse durante el día, tras la ingestión de una comida abundante o alcohol.

La retirada brusca de esta medicación puede dar lugar a síndrome de abstinencia, con irritabilidad, insomnio, ansiedad, tensión muscular y disforia.

# ANTICONVULSIVANTES

Se utilizan en el tratamiento de epilepsias (que incapacitan para la conducción, hasta dos años después de la última crisis). Producen somnolencia, incordinación motora, fatiga muscular, nistagmo, visión borrosa y diplopia, vértigos, fotofobia, alteración de la capacidad autocrítica, incapacidad de concentración y estados de ansiedad.

## **ANTIHISTAMINICOS**

En tratamientos de resfriados, alergias, cinetosis, etcétera. El consumo está muy difundido y se calcula por en-

cima de las 300.000 unidades/día. Las principales reacciones adversas que producen son: incapacidad de concentración, disminución de la actividad refleja, estados de inquietud y, lo más frecuente, sedación y somnolencia (especialmente en los antihistamínicos clásicos). Según el profesor francés Bourrinet, «la actividad sedativa, susceptible de ser potenciada por el alcohol, entraña una disminución de la vigilancia».

## **ANTIHIPERTENSIVOS**

Sirven para el tratamiento de la hipertensión arterial. Se consumen en torno a dos millones de comprimidos diarios

En España hay cinco millones de personas hipertensas, de las que un 25 por 100 están sometidos a tratamiento, y, en algunos casos, incluso inhabilitadas para conducir.

Reacciones adversas: somnolencia, visión borrosa, vértigos, astenia, calambres musculares (diuréticos perdedores de K+), estados de embotamiento (beta-bloqueantes), alteraciones del

equilibrio (hydergina), hipoacusia (furosemina, ácido etacrítico) e hipotensión postural; esta última puede dar lugar a lipotimias en maniobras que exijan esfuerzo o cambios bruscos de pos-

# HIPOGLUCEMIANTES

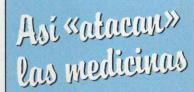
Para el tratamiento de la diabetes. (Están incapacitados para la conducción quienes necesiten tratamiento con insulina.)

Existen en torno a un millón de diabéticos, con un consumo de 750.000 unidades cada día.

Reacción adversa: hipoglucemia, con mareos, lipotimias, debilidad y fatiga muscular, especialmente en aquellos que para conducir necesitan un esfuerzo físico fuerte.

# CARDIOTONICOS

Indicados para la insuficiencia cardíaca congestiva, especialmente estimable en la tercera edad. Producen, como reacciones no deseables, fatiga,



# SICOFARMACOS

Utiles para el tratamiento de enfermedades mentales. Incluyen tranquiliespecial interés de los fármacos ansio-

16 Traistico

hículos encierran estas reacciones adversas».

En este sentido, Miguel Navarro señala que «no es frecuente que el médico repare en que el paciente es conductor». Más tarde, matiza las palabras del doctor Lorenzo: «No es solución decirle que no conduzca —opina el doctor Navarro—, sino que lo que hay que darle son pautas. Y, por ejemplo, decirle que no conduzca hasta seis horas después de la ingestión, o que tenga cuidado hasta cinco días después de tomar la medicina».

# Incompatibles con alcohol

Aparte de que cualquier medicamento puede afectar la capacidad de una persona como conductor, lo cierto es que los medicamentos mezclados con alcohol pueden resultar bastante más peligrosos. Miguel Navarro, profesor de Psicobiología de la Facultad de Psicología, es taxativo: «Ningún fármaco debe mezclarse con alcohol. Como norma, debe proscribirse cualquier asociación de medicamentos. Incluso hay quien cree que esto no reza con fármacos como la aspirina o los anovulatorios; pues también, ya que su asociación con alcohol produce problemas de tipo tromboflebíticos». Además, Miguel Navarro explica que «el alcohol modifica el metabolismo y la eliminación del fármaco, con lo que el efecto del producto permanece más o menos tiempo del debido; o los metabolitos restantes son más agresivos».

Igual de problemáticas resultan las mezclas de distintos fármacos. «Si se toman varios medicamentos -explica Pedro Lorenzo-, las reacciones pueden resultar muy peligrosas. De hecho, hay libros enteros dedicados

a explicar las reacciones que pueden producir las interacciones medicamentosas.»

Es muy difícil generalizar sobre estas interacciones entre medicamentos. El doctor Pedro Lorenzo nos avanzó algunos interacciones generales. Así, señaló que «por ejemplo, un antihistamínico tomado junto a un analgésico o junto a un relajante muscular (cualquiera que incorpore o proporcione acciones sedantes) produce una potenciación de los efectos,



Las mezclas de medicinas pueden producir reacciones adversas absolutamente imprevisibles.

nes de la actividad refleja, estados confusionales y de depresión (efectorebote). Además, junto a estimulantes (café, colas refrescantes), produce una somnolencia al cabo de varias

vértigos, debilidad muscular, desorientación, visión borrosa y alteraciones de la visión cromática.

# RELAJANTES MUSCULARES

Asi «ataeau» las medicinas

Adecuados para procesos con espasticidad e hipertonía muscular, reumatismo, etcétera. Producen disminución del tono muscular, dolor y fatiga muscular, además de mareos y somno-

## ANFETAMINAS

Su administración crónica produce graves psicosis.

El consumo ocasiona alerta, vigilia, euforia no discriminativa y sobrevaloración de la propia capacidad, alteracio-

# FARMACOS QUE ACTUAN SOBRE LOS ORGANOS DE LOS SENTIDOS

Especial interés para la conducción tienen los que modifican la agudeza y capacidad de acomodación visual y la función auditiva.

Los midriáticos (dilatan la pupila) y mióticos (estrechan) se utilizan en exploraciones de diversas enfermedades y pueden producir dificultad de acomodación visual ante los cambios de luminosidad.

Los salicilatos (aspirina y análogos) pueden modificar la función auditiva: hipoacusia, zumbidos de oídos, vértigos y mareos, aunque estos efectos son poco frecuentes, a nivel general, con dosis pequeñas y no continuadas.

# ANALGESICOS

De uso muy frecuente (se venden seis millones de unidades al día). El consumo abusivo y la automedicación pueden producir hipoacusia, vértigos y zumbidos de oídos (aspirina), ambliopatía o disminución de la agudeza visual (ibuprofen), visión borrosa, sensibilidad para el deslumbramiento en conducción nocturna (indometacina), estados de despersonalización (pentazocina), además de estados de euforia, disforia y somnolencia.

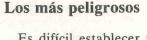
## ANESTESICOS

Tras una anestesia general no se debe conducir un vehículo hasta pasadas 48 horas. Aunque el paciente esté totalmente recuperado, pueden aparecer efectos residuales: diplopia, visión borrosa, disminución de la actividad refleja, automatismo muscular y somnolencia.

Tras anestesia local en zonas utilizadas para la conducción, evitarla hasta recuperar totalmente la sensibilidad y la percepción sensorial.

pero en una progresión geométrica, no aritmética». Igualmente, «una medicina para la tensión arterial más otros medicamentos puede provocar que, en vez de mantener la tensión en niveles normales, la bajen, provocando mareos, lipotimias, fallos en la visión... Esto puede darse, por ejemplo, al interaccionar con medicamentos para la insuficiencia cardíaca». Otra sustancia utilizada es la «insulina, indicada para mantener niveles de azúcar en sangre normales, aplicada en los diabéticos. Si, por la uti- medicamentos». Como norma genelización de un medicamento para la úlcera de estómago baja demasiado este nivel de azúcar en sangre, se pueden producir mareos y pérdidas momentáneas de conciencia».

Por este motivo, Pedro Lorenzo señala que «las interacciones de medicamentos se producen en gran parte por la automedicación; porque un médico debe saber farmacología v. por tanto, tendrá cuidado con estas posibles interacciones al recetar dos ral, el profesor Lorenzo coincide en que «siempre que se vayan a tomar dos fármacos a la vez, se debe consultar con un médico, porque los efectos secundarios pueden resultar desastrosos».

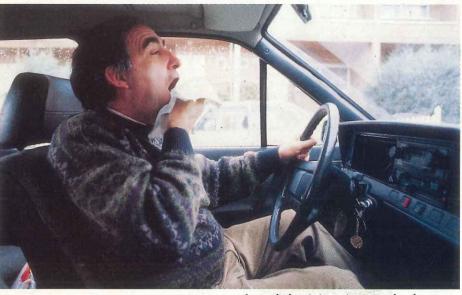


Es difícil establecer un «ránking» sobre la peligrosidad de los fármacos aplicados sobre conductores. De hecho, la doctora De Cos Cossío afirma en un estudio: «En relación con los fármacos no se ha podido esclarecer, hasta ahora, este tipo de relación causa-efecto. Se sabe, sin embargo, que muchos de los fármacos que actúan en el SNC (sistema nervioso central) pueden alterar el rendimiento mental y físico de los individuos, siendo considerable por ello un riesgo potencial para la seguridad vial».

Por ejemplo, para el doctor Miguel Repetto, del Instituto de Toxicología de Sevilla, «los fármacos más peligrosos son los benzodiacepínicos, medicamentos que eliminan la ansiedad. porque producen efectos eufóricos y la gente se encuentra mejor y cree que es capaz de pasar entre dos coches o que su automóvil corre mucho; v se encuentran en peor estado, porque estos fármacos reducen los reflejos».

Sin embargo, Miguel Navarro cree que los más peligrosos son «los analgésicos y los ansiolíticos hipnóticos (que inducen sueño), por lo generalizado de su utilización».

La lista de fármacos es amplísima, y los efectos, inmensos en cuanto a número. En los recuadros damos datos por grupos farmacéuticos y algunos medicamentos que producen determinados efectos. Aunque el mensaje que debe quedar es claro: consulte a su médico y no se automedique; usted no tiene por qué saberlo, pero muchos de los medicamentos que parecen inocuos tienen importantes efectos en aptitudes (reflejos, visión, pulso, etcétera) imprescindibles para la conducción. Como resumen, podríamos terminar con una frase del catedrático de farmacología Pedro Lorenzo: «Muchas sustancias que se toman no siempre producen accidentes de tráfico, pero provocan una predisposición para tenerlos; existe el peligro cierto de que se provoque estos accidentes por el hecho de tomar esos fármacos. Y el conductor debe saberlo».



Un simple resfriado en una persona con una enfermedad crónica, si se mezclan las medicinas, podría dejarla «k.o.» para la conducción.

# SPASMOLITICOS

Tratamiento de dolores en cólicos (intestinales, nefríticos, hepáticos, menstruales, etcétera). Se consumen en torno a 200.000 unidades por día. Reacciones adversas: visión borrosa, palpitaciones, hipotensión postural y estados confusionales.

## ANTICONCEPTIVOS

Los fármacos anticonceptivos hormonales producen en muchas mujeres estados de nerviosismo, confusión, depresión v labilidad afectiva, situaciones desfavorables para la conducción.

Además de estos fármacos, María de los Angeles de Cos Cossío cita los antiepilépticos, antianginosos, antihipertensivos, antiarrítmicos, antipsicóticos y antidepresivos como grupos a considerar, a pesar de que afectan a pocas personas.

Fuente: «Medicamentos y conducción», ponencia de Pedro Lorenzo Fernández en el congreso «Alcohol, drogas y accidentes de «La automedicación debe proscribirse en todos los casos. pero no todos los fármacos entrañan igual riesgo» (Miguel Navarro, psicobiólogo)



L aumento del tráfico de automóviles en las zonas de influencia de los grandes núcleos de población ha obligado no sólo a la ampliación de las vías que en ellos confluyen, sino, de forma paralela, a incrementar su capacidad con nuevas soluciones, sin que éstas pasen por la construcción de nuevas infraestructuras. Un ejemplo claro de estas soluciones es el carril reversible en vías de dos o más carriles para cada sentido de la marcha. Otra, compatible con la anterior, es la instalación de equipos avanzados de informática, dotados con circuitos cerrados de televisión, que permiten actuaciones más rápidas para adecuarse a cada situación del tráfico.

La aparición de estos equipos, que en las carreteras se materializa a través de los llamados pórticos, ha hecho aparecer unas «nuevas» señales que, para ser eficaces, deben ser conocidas y respetadas por todos los conductores. Así, la Dirección General de Tráfico (DGT) enviará próximamente trece millones de cartas personalizadas, junto con un folleto explicativo sobre estas señales, a los domicilios de los conductores españoles. El envío comenzará a realizarse en aquellas provincias que cuenten con pórticos, en funcionamiento, y se extenderá a las restantes a lo largo de doce meses. Como señala esta carta, aunque en su lugar de residencia no existan estos pórticos, «sí le interesa, pues en un futuro se pueden instalar, o en algún viaje, fuera de su entorno habitual, es posible que los encuentre y, en este caso, su falta de hábito hace más necesario conocer su interpretación».

De momento, estos pórticos están instalados en vías de cierta densidad de tráfico y, en general, de más de un carril para cada sentido de la marcha. Las señales a las que nos referimos aparecen en unas pantallas instaladas para este fin en la parte transversal de los pórticos. Normalmente, suelen aparecer de dos en dos, instaladas en la vertical de cada carril señalizado, con lo que cada señal de la pantalla se refiere al carril sobre el que está situada. No obstante, es posible que la señalización luminosa de los pórticos vaya acompañada y complementada con señalización horizontal o vertical instalada sobre o junto a la calzada, respectivamente.

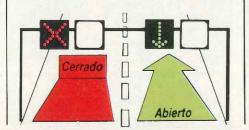
Las nuevas señales luminosas que se pueden encontrar en carreteras dotadas de pórticos son las siguientes:





FLECHA DE COLOR VERDE FIJA

Indica que el carril sobre el que la encontramos se encuentra abierto a la circulación en ese sentido. No significa esto, sin embargo, que exista preferencia de paso ante cualquier eventualidad (cruce, estrechamiento, etcétera), por lo que debemos continuar fijándonos en la señalización existente referente a velocidad, señalización de carriles, cruces, curvas, etcétera.





ASPA DE COLOR ROJO FIJA

Es la contraria a la anterior. Indica que el carril sobre el que la hallemos se encuentra cerrado al tráfico en esa dirección. El motivo puede ser doble: bien porque se encuentre habilitado para la circulación desde el senti-



do contrario (para aliviar una congestión, por ejemplo), bien debido a que exista en ese carril algún obstáculo que impida o haga peligrosa la circulación sobre él (un bache, una obra, un vehículo averiado, etcétera). Habitualmente, será precedida, en los pórticos anteriores, por otra señal para indicar a los conductores que se desvíen hacia otros carriles.





# FLECHAS DE COLOR BLANCO O AMARILLO, INTERMITENTES

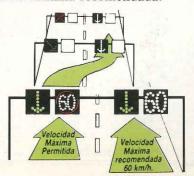
Normalmente, éstas precederán a un aspa roja fija o a cualquier contingencia que nos vaya a obligar a abandonar el carril en el que la encontremos. Así, puede deberse a que en el próximo pórtico hallemos un aspa roja fija o bien, como en los carriles para vehículos lentos, porque finalice éste. Cuando encuentre cualquiera de estas dos variables, deberá abandonar este carril lo más rápidamente que pueda, sin olvidar, por ello, las más elementales normas de cortesía y de seguridad en la conducción.





NUMEROS LUMINOSOS ELIOS

Estas cifras indican siempre una velocidad. Existen dos posibilidades: la primera es cuando el número lleva una orla roja, en forma de círculo, alrededor de él, lo cual indica una limitación de velocidad. De esta forma se prohíbe circular a una velocidad superior a la indicada por la señal en ese carril. La segunda variable es que el número aparezca sin ningún aditamento, con lo cual únicamente indica la velocidad recomendable para circular por ese carril; naturalmente, se trata de la velocidad máxima recomendada.



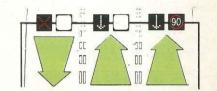


CONOS

Estos elementos se utilizan para encauzar el tráfico y los puede encontrar en cualquier carretera, con o sin señalización luminosa y pórticos. Nunca deben rebasarse, ni tirarlos ni cambiarlos de posición, pues podrían convertirse en un peligro. Además, las líneas imaginarias que los unen delimitan un carril o los dos sentidos de la circulación.

## **BALIZAS LUMINOSAS**

Consisten en luces amarillas, fijas o intermitentes, colocadas sobre la calzada y que cumplen las mismas funciones que los conos. Está prohibido rebasar la línea imaginaria que une unas con otras.



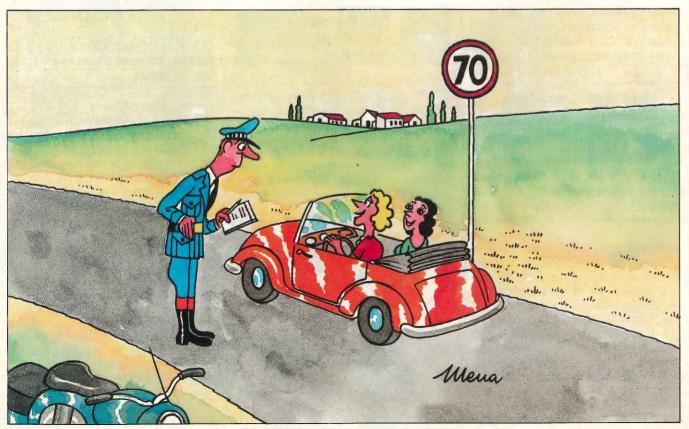
# CARRILES DELIMITADOS A UNO O AMBOS LADOS POR LINEAS DOBLES DISCONTINUAS

Estas líneas discontinuas dobles significan que, de forma más o menos habitual, el carril que delimitan suele convertirse en reversible, o sea, que se utiliza en uno u otro sentido en función de las necesidades de la circulación. Por tanto, los conductores que se encuentren circulando sobre ellos deberán prestar gran atención a la señalización luminosa a la que van asociados, para confirmar que están circulando por un carril abierto al sentido de la marcha que llevan; la señalización luminosa indicará, en cada momento, cuál es el sentido de circulación habilitado para la marcha.

Dado que esta señalización suele estar asociada a carriles que, según las necesidades del tráfico, pueden cambiar el sentido de su circulación (reversibles), es muy necesario que los conductores conozcan estas señalizaciones y las respeten, ya que el peligro, en caso de no hacerlo, es mayor.

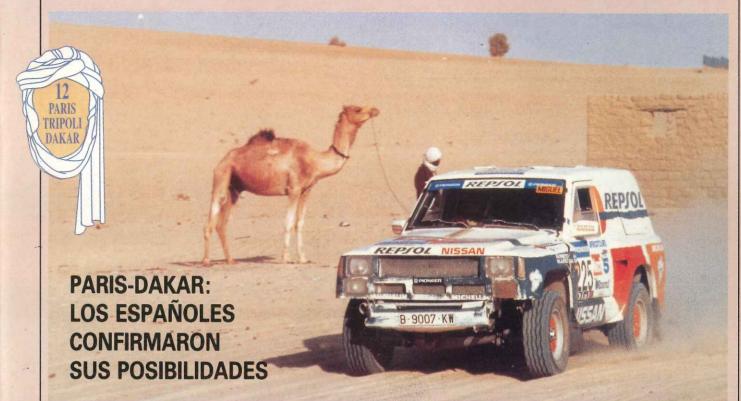






¡Claro que conducía a ciento cuarenta kilómetros por hora! ¡Vamos dos personas!

# del MOTOR





Carlos Mas salvó el honor de Yamaha con un espectacular segundo puesto, por detrás del inalcanzable Orioli.

frentado a graves problemas de realización. A pesar del ya largo contencioso federativo, de los opositores y de las tensiones internas de la organización, Gilbert Sabine ha salvado un año más la mayor carrera del mundo. Heredero de la romántica idea concebida por su fallecido hijo Thierry, se propuso humanizar esta edición, dotándola además de una dureza que renovara los valores que hicieron nacer esta moderna odisea.



El vehículo de la pareja Juncosa-Prieto, en plena acción.

Lo cierto es que ha resultado dura, muy dura, tanto para los poderosos como para los más humildes. En cuanto se refiere a los españoles, toda una confirmación en esta difícil especialidad que aúna el pilotaje con la orientación y la supervivencia.

Los prolegómenos europeos de esta aventura africana ya fueron un aviso del potencial de nuestros representantes, al hacerse Juan Porcar con la segunda plaza en la prólogo de París. Todo un vaticinio de lo que haría más tarde, ya en suelo africano. Como viene siendo habitual, los Peugeot 405 y 205 partían como favoritos, si bien saltaba la incógnita de qué harían los nuevos Lada Samara diseñados por el preparador francés Poch, los únicos rivales comparables a los coches franceses en cuanto a concepción v potencia.

Para los españoles, la participación no se limitó a los Nissan de Prieto-Juncosa, Porcar-Touriñán y Babler-Ortiz. También estaban los Range Rover de Serviá-Puig y Capdevilla-Rodríguez, Franquesa-Perpiñá o los Nissan Patrol de Juvanteny-Juvanteny, Linati-López-Bravo o Termens-Domenech. Estos eran en un principio los favoritos españoles, pero al final habría que sumar la excelente actuación de los dos pequeños Suzuki Santana patrocinados por la Caixa de Manresa y pilotados por Selga-Bosch y Torra-Roquetas, que completaron el recorrido sin problemas.

# UN ADIOS

Peugeot se despedía este año de su participación en las carreras africanas | su copiloto Berglund volvían a vencer

o «raids», como se llaman va por comparación a las incursiones bélicas. El año que viene tomará el relevo en estos menesteres Citroën, otra firma del grupo PSA, mientras que los Peugeot cambiarán de tercio para ir a competir sobre los circuitos del Campeonato Mundial de Sport Prototipos. Por ello, estaban más que obligadosa continuar su ininterrumpida racha de éxitos en esta fascinante carrera.

Y todo el potencial humano y técni-

co no pudo impedir que los cuatro coches estuvieran a punto de quedar fuera de carrera a la vez. Sucedió en la etapa de Tombouctou a Nema, dos ciudades perdidas en la inmensidad del Africa occidental. Un paso difícil por una zona montañosa hizo cometer un grave error a los experimentados pilotos de Peugeot, que se quedaron bloqueados en las laderas de Nega. Esto fue rápidamente aprovechado por sus más inmediatos seguidores, como los Lada, que se adjudicaron esta emocionante etapa en la que la carrera va se vio reducida a un tercio de participantes a menos de cinco mil kilómetros de la prometida Dakar. Allí estuvo a punto Juan Porcar de encumbrarse en la clasificación, si no llega a ser por un error técnico que le dejó sin gasolina a tan sólo nueve kilómetros de la meta. Sus lágrimas y la furia de su copiloto Touriñán nada pudieron hacer esa noche, pero su tesón se vería compensado en las playas senegalesas por un excelente octavo lugar en la general. El resto del equipo, con constantes problemas de roturas y averías, lograría terminar, así como unos tenaces Serviá-Puig que, sin asistencia y teniendo incluso que rellenar su radiador con orina y agua de lluvia, quedarían en 34 lugar.

La meta final del lago Rosa confirmaría los pronósticos. Ari Vatanen y



Juncosa, Prieto v Turiñán, en un momento de distensión. No todo es sufrir. Queda tiempo para bromear un



Juan Porcar estuvo a punto de encumbrarse. En la gráfica, el piloto catalán junto a sus compañeros de equipo, Turiñán y Babler.

una carrera que desde hace cuatro años la marca del león ha hecho suva. Sólo los Mitsubishi de Cowan-Delferrier y de Shinozuka-Magne, además del prototipo Lada del famoso Jacky lckx, pudieron acercarse a los tres primeros Peugeot. El cuarto, el de Wambergue, tuvo que pagar el fallo de la fatídica etapa de Nema con un puesto retrasado en la clasificación.

## LO QUE MAS NO OLVIDARA

Si en coches puede hablarse de una brillante actuación española, el siempre competido apartado de las dos ruedas no tuvo nada que envidiar. Este año la batalla se planteó entre dos marcas que iban a por todo; por un lado, las Cagiva italianas, pilotadas por Orioli, De Petri y el debutante en



Un rallye reservado sólo a amigos del riesgo y apasionados del deporte del motor.

trasó por un despiste v podría haber cedido la cabeza de carrera.

A medida que se acercaban las costas senegalesas, y va sobre el árido terreno mauritano, la clasificación se definía para los que serían al final los vencedores. Orioli, con su cómoda hora de ventaja sobre Mas, v éste, con otra y media sobre el segundo hombre de Cagiva, De Petri, ya sólo tenían que proseguir vigilantes y sin cometer errores para asegurarse las dos primeras posiciones.

Arcarons, piloto revelación de este año y que ha entusiasmado a sus patronos italianos, realizaba un increíble séptimo puesto en la general, completándose la actuación española con la llegada a Dakar de Fernando Gil en décimo lugar y Xavi Riba en decimotercero.

Juan Luis SOTO

Africa Jordi Arcarons; por otro, la poderosa marca Yamaha estaba representada por un impresionante equipo oficial bajo el importador francés y el Red Raiders Camper Team, liderado por Carlos Mas. Como a punto estuvo de hacerlo el invencible equipo Peugeot en coches, Yamaha sufrió una debacle que hizo temer por su honor en una carrera que quería suya. Las Cagiva volaban hacia Dakar v. en poco más de dos etapas, Peterhansel y Neuveu quedaban fuera de carrera. El primero por quedarse sin gasolina y el segundo, ganador además de cuatro ediciones, al ser descalificado por intentar acortar para solventar un error de orientación. Sin estos dos importantes bastiones, la marca japonesa contaba con los españoles Mas, Gil y Riba, el francés Piccard y los hombres del Yamaha Team Italia, Picco y Maganaldi.

A partir de mitad de carrera, Orioli se mostró intratable. El único que conseguía seguir su estela era Carlos Mas y eso a una hora aproximada de distancia en la general provisional. Al tiempo, los abandonos se continuaban, como el de Gilles Lalay, el ganador del año pasado, que se dañaba la muñeca y dejaba tan sólo a las Suzuki de Rahier y Wagner en el intento de recuperar posiciones.

Si Carlos Mas se acordará de este año como el que estuvo más cerca de la victoria, también se acordará de un fatídico repostaje. En Africa no es gasolina todo lo que reluce y el catalán lo aprendió con amargura. En una primera ocasión le llenaron uno de los depósitos de su Yamaha con gueroseno de avión, lo que le obligó a vaciarla «in situ»; en otra, medio litro de agua sucia entró acompañando al carburante y supuso al bravo piloto una hora de retraso hasta que consiguió limpiar la bomba y los carburadores. Justo en una etapa donde el líder Orioli se re-

# Seguridad ante todo

Si en algo ha tenido que ceder incondicionalmente la organización frente a críticas o exigencias, ha sido en el tema de la seguridad. Más de dos mil personas cruzando Africa occidental a velocidades superiores a los 180 kilómetros por hora y desafiando toda clase de peligros ocultos, no permiten improvisaciones. La historia trágica de la carrera se escribe con un saldo de treinta muertos en estos doce años de aventura. En ocasiones, como la que le costó la vida a su creador Thierry Sabine, fueron accidentes de aviación o, como el caso del periodista finlandés que murió este año, lamentables accidentes de circulación en los tramos de enlace.

Doce vehículos todo-terreno, perfectamente equipados y con dos médicos a bordo, dos helicópteros y un avión hospital, son la garantía para pilotos, copilotos y mecánicos de que serán debidamente atendidos a lo largo de la carrera.

A la llamada en clave de «Tango», todo este dispositivo se activa. Los primeros en llegar son precisamente los vehículos preparados para los vitales primeros auxilios. Si el terreno lo permite, un cirujano y un especialista de urgencias, expertos además en la conducción todo terreno, llegan al lugar del accidente y preparan al herido para su evacuación, suministrándole los primeros cuidados.

Después es imprescindible la actuación de los helicópteros, indispensables para cubrir tan largas distancias y aterrizar en cualquier lu- tros de desierto.

gar. La organización se muestra muy exigente con ellos tras el accidente de Sabine v si no pueden volar por causas climatológicas se suspende inmediatamente la carrera.

Este dispositivo médico es en muchas ocasiones la única posibilidad de atención en muchos miles de kilómetros a la redonda, por lo que en ocasiones son personas ajenas a la carrera y nativos los que se benefician de tan inesperada ayuda. Pedro Ortiz es un joven médico español perteneciente a SOS Assistance que desde hace años es el responsable de las evacuaciones. Para él, los principales problemas de salubridad surgen paradójicamente al llegar a los núcleos urbanos y no en las inmensidades desérticas donde no existen prácticamente las infecciones. En cuanto a los accidentes propios de la carrera, los más frecuentes son los derivados de trabajar sobre los vehículos, con prisas y moviendo pesadas piezas y maquinarias. Además, están las afecciones propias de cada participación, como las molestas hemorroides en el caso de los motoristas, las fuertes conjuntivitis provocadas por el polvo y el sol, o los estados límite de agotamiento. Son precisamente estos últimos los causantes de múltiples accidentes, al relajarse mucho la guardia y perder los reflejos. Es por ello por lo que los participantes deben salir con una perfecta condición física y debidamente entrenados para enfrentarse a las penalidades que suponen más de doce mil kilóme-

# AFORADOR DE

# COMBUSTIBLE

En el completo sistema de información al conductor que posee un automóvil actual. muchos de los datos suministrados se refieren a condiciones de funcionamiento del vehículo, como temperatura del agua o presión del aceite, y son vitales para el mismo. Otros tienen un carácter secundario v su misión principal es hacer las cosas más cómodas al conductor. Se imaginan ustedes lo incómodo que es arrancar un automóvil y no saber la cantidad de gasolina que hay en el

depósito? La aquia del cuadro indicador de la cantidad de combustible que hay en el depósito puede adoptar tres posturas anómalas: la primera es indicar el pleno absoluto y no moverse para nada; en este caso, lo normal es que una masa sea la responsable del defecto y bastará con reparar el cableado del indicador y del aforador. Puede ocurrir también que la aquia no indique absolutamente nada, teniendo en este caso la avería un origen muy probable en una conexión defectuosa, bien en el cuadro de mandos, bien en el aforador del depósito. La tercera posibilidad es que la aguja indique algo, pero lo haga mal, atascándose en un punto intermedio, o simplemente marcando de una forma anómala. Podemos entonces estar casi seguros de que el mal funcionamiento procede del interior del depósito y obedece a un fallo del aforador. Este último aparato consiste normalmente en una boya unida a un reostato. El nivel de la gasolina, o del gasoleo, en el depósito, hace subir y bajar a la boya, y mover con ello un contacto en el reostato, haciendo que éste cambie su resistencia.

Este cambio de un parámetro

eléctrico es traducido

analógicamente por la posición de la aquia del indicador. Como el aforador tiene, por tanto, partes móviles, puede quedarse enganchado en algún punto, o en ocasiones alguna impureza del depósito se puede interponer entre los contactos, haciendo que éstos no funcionen bien.

En cualquier caso, desmontar un aforador suele ser muy sencillo y normalmente para hacerlo sólo necesitaremos un destornillador v un mínimo de habilidad v cuidado; este último porque el aforador es un aparato de cierta delicadeza.

Juan Antonio DE LA RICA

A primera operación para revisar un aforador consiste en deducir dónde se encuentra. La posición del depósito nos la indica su tubo de llenado, y, por lo que al aforador se refiere, siempre se encuentra en la parte superior del



N nuestro caso, el depósito es trasero y se encuentra en posición horizontal baio el quarnecido del maletero. Es la colocación más frecuente, aunque algunos vehículos tienen su depósito en posición vertical detrás de los asientos, y es iqualmente frecuente que se coloquen bajo estos últimos.



N el maletero se suele colocar una alfombrilla superior y un guarnecido de base. La alfombrilla puede estar simplemente encajada, o someramente suieta, v el quarnecido de base es normal que se encuentre pegado, por lo que hay que retirarlo con cierto cuidado.



N muchas ocasiones el aforador se encuentra cubierto por una tapa a modo de registro; en otras, como en el caso de este reportaie realizado sobre un vehículo ya veterano, pero en buen estado, puede que simplemente encontremos un protector que le proteja de posibles golpes.







L tamaño y forma de las tapas de los aforadores suele ser estándar y se corresponde con el de la imagen del nuestro. Como esta tapa posee un junta elástica para un perfecto sellado del depósito, lo normal es que tenga un elevado número de tornillos.

A operación que



A operación de retirada del aforador es necesario hacerla con sumo cuidado. Se trata de un aparato muy ligero y hasta cierto punto frágil, que tiene que ser manejado con delicadeza, sin forzarlo para su extracción.



A comprobación del aforador consiste principalmente en ver si el contacto móvil se realiza adecuadamente. si la boya sube y baja sin dificultad y no hay suciedad en los contactos



N el momento de reinstalar el aforador, éste se debe colocar en la misma postura relativa en que lo encontramos (debido al calibrado del depósito), y los tornillos de cierre los apretaremos sin exageración, para no dañar la junta aunque hagamos un buen cierre.

# Compresión v potencia

La cilindrada de un motor es el resultado de multiplicar por el número de cilindros el volumen de aire desplazado por cada pistón en su recorrido desde el punto muerto superior al inferior, y viceversa. La cilindrada es, por tanto, el volumen de aire que «respira» el motor, la cantidad de aire que. al iqual que en un pulmón, entra v sale de sus cilindros. Además de este volumen, en cada cilindro existe otro, que es el que queda cuando el pistón se encuentra en el punto muerto superior: a este volumen se le puede llamar volumen de la culata. Se llama relación de compresión al cociente entre la suma de los dos volúmenes v el de la culata.

La relación de compresión está directamente relacionada con la potencia por un proceso termodinámico y mecánico. En dos motores con igual cilindrada entra la misma cantidad de aire; es decir, más compresión no significa que entre más aire, y por ello más gasolina y se obtenga más potencia. Lo que realmente sucede es que cuando el aire se comprime, se calienta. Con una relación de compresión más alta, el aire se comprime más v de esta forma se calienta más; la explosión es entonces más rápida, se queman mejor los gases y cada explosión es más fuerte. Con la compresión más alta, el rendimiento térmico aumenta y se puede obtener igualdad de potencia con menor consumo, o más potencia con igual consumo.

Desde el punto de vista mecánico, el aumento de compresión también influye en la potencia, va que la fuerza es el resultado de la presión por la superficie. Si la presión sobre la cabeza del pistón es superior, la fuerza de éste en su carrera descendente igualmente lo es.





## **DATOS TECNICOS**

## MOTOR:

Posición: Delantera. Cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.998 c.c.

Alimentación: Inyección multipunto. Carburante: Gasolina súper.

Depósito: 80 litros.

Potencia máxima: 130 CV a 5.600

r.p.m.

# **TRANSMISION**

Tracción: Delantera.

Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.

Embrague: Monodisco en seco, accionado mecánicamente.

## **FRENOS**

Asistidos por alta presión, hidráulicamente, discos delanteros y traseros y sistema ABS (antibloqueo) opcional.

# SUSPENSION

Hidroneumática, dirigida por un calculador a partir de la información de cinco captores.

### DIRECCION

Tipo: Asistencia constante, hidráulica. Diámetro giro: 12,5 metros.

## RUEDAS

Neumáticos: 195/60 R15 MXV2.

Peso: 1.310 kg. Longitud: 4,708 m. Anchura: 1,794 m. Altura: 1,385 m. Maletero: 455 dm<sup>3</sup>.

Precio final: 3.770.000 ptas.



# Motor 16

| Estética        | _ | SEGURIDAD       |
|-----------------|---|-----------------|
| Acabado         | 5 |                 |
| Habitabilidad   | 9 | Estabilidad     |
| Maletero        | 8 | Suspensión 9    |
| Confort         | 9 | Frenos          |
| Instrumentación | 8 | Dirección 8     |
| Equipamiento    | 8 | . Ruedas 8      |
| Potencia        | 8 | Luces           |
| Elasticidad     | 6 |                 |
| Cambio          | 8 | NOTA MEDIA: 7.7 |
| Velocidad punta | 7 | NOTA            |
| Aceleración     | 6 | MEDIA           |
| Consumo         | 5 | SEGURIDAD: 8,6  |
| Consumo         | 5 | SEGURIDAD: 8,6  |

Comentario.-El último descendiente de la familia Citroën, el XM, es un familiar de alto nivel, un coche grande por fuera y espacioso por dentro, que llama la atención por el confort de sus suspensiones, por la potencia de sus frenos y por la seguridad de su comportamiento. El modelo con motor de dos litros, el menos caro de la oferta gracias a un precio próximo a los 3.800.000 pesetas, es bastante rápido, pero sus aceleraciones y recuperaciones de velocidad no son demasiado brillantes; lo mismo sucede con los consumos. que no son nada del otro mundo. El sistema electrónico encargado de la regulación de la dureza de las suspensiones funciona a las mil maravillas, seleccionando en todo momento la solución más adecuada a cada conductor. La dirección del XM es bastante directa y permite rodar por zonas de curvas con ligereza sin necesidad de trabajar mucho con el volante.

La visibilidad hacia atrás y el acabado son, por el momento, las dos asignaturas pendientes de un coche revolucionario, de un automóvil cuyos rasgos clave han salido de los lápices del maestro Luccio Bertoni.

# LO BUENO

- Amplitud interior.
- Confort de marcha.
- Frenos superpotentes.

# LO MALO

- Calidad de acabado.
- Visibilidad hacia atrás.
- Consumo algo alto.

# out

Estética
Acabado
Habitabilidad
Maletero
Confort
Instrumentación
Equipamiento
Potencia
Elasticidad
Cambio
Velocidad punta
Aceleración
Consumo

Comentario.—El actua un vehículo moderno, con racteriza a Citroën. Esta en el XM mediante una c el empleo de la suspensi rística de la marca. La ca lidad, aporta una gran e buena habitabilidad en gi niente es que la visibilida montantes. La mejor baza tencia es una gran como compromete la estabilida pleo de la suspensión h como, en general, de ul unas grandes condicione dad, frenos y dirección. Lo tido es un peso excesivo. tor es muy moderno y tier cias a él, a una transmisió y a la buena aerodinámic lores de prestaciones y co

# LO BUENO

- Equipamiento y conf
- Comportamiento.
- Aerodinámica.

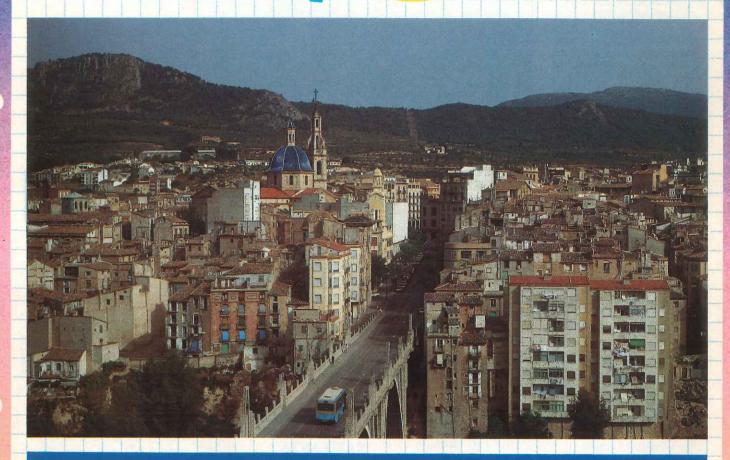
# LO MALO

- Peso elevado.
- -- Visibilidad posterior.
- Luces vulnerables.

# 

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES NUMERO 33

> Coordinación: Juana Sánchez



Proyecto elaborado por su Ayuntamiento, con el apoyo de vecinos, Tráfico y Universidad

# ALCOY: EDUCACION VIAL PARA TODOS

Un vehículo por cada dos habitantes y numerosos problemas de tráfico, en los que se ven implicados sobre todo jóvenes y personas de la tercera edad, han llevado al Ayuntamiento de Alcoy (Alicante), a

iniciativa de las asociaciones de vecinos de la de la población, que redun localidad y en colaboración con el Centro Superior seguridad vial para todos.

de Educación Vial de Salamanca y la Facultad de Sociología de la Universidad de Alicante, a poner en marcha un proyecto encaminado a conseguir un mayor nivel de educación de todos los sectores de la población, que redunde en una mayor seguridad vial para todos.

# ALCOY: EDUCACION VIAL PARA TODOS

A alicantina ciudad de Alcoy, con una población de más de 65.000 habitantes v un parque móvil aproximado de 30.000 vehículos, está llevando a cabo un ambicioso provecto de educación vial que pretende incidir en todos los colectivos de ciudadanos: desde los escolares, peatones hov y conductores del futuro, hasta los ancianos, que por sus condiciones físicas y psicológicas son uno de los sectores de mayor riesgo de accidentes; el provecto pretende hacer hincapié en otros grupos, como pueden ser las amas de casa o los jóvenes, en muchos casos conductores habituales de ciclomotor y protagonistas de una especial problemática que pasa por la conducción nocturna o los efectos de las bebidas alcohólicas.



En el proyecto están implicados los representantes de un amplio abanico de alcoyanos. La idea, que surgió desde el Ayuntamiento por iniciativa de la Coordinadora de Asociaciones de Vecinos, y fue



El uso correcto del ciclomotor: una «asignatura pendiente» de muchos jóvenes.

recogida por la JPT de Alicante con sumo interés, resalta la población escolar —en la localidad existen diecisiete colegios, de los que diez ya están trabajando en ello— y las personas de la tercera edad como colectivos de mayor riesgo. Mediante un somero estudio dirigido por la Facultad de Sociología de la Universidad de Alicante, que se

está realizando en la actualidad, se pretende plasmar en
cifras la situación del momento deteniéndose en las
características y necesidades
de cada grupo, detectando
sus conductas y hábitos de
comportamiento —tanto positivos como negativos— y
las causas que los motivan.
La forma de obtención de estos datos será una encuesta

como base de estudio. De ella se obtendrá una visión de la situación actual: el censo de colegios y de alumnos, la problemática del entorno de los centros escolares, las actividades en materia de educación vial realizadas por ellos. En el ámbito municipal, todo lo concerniente a asociaciones de vecinos, de tercera edad, los problemas del transporte urbano y su utilización, la incidencia del alcoholismo en la conducción y el número de accidentes que provoca, «Tras la realización de esta encuesta, la segunda fase se concreta en lo que llamamos "macroprogramación", aunque el trabajo se desarrolla en programas sectorizados, pues cada grupo tiene su propia estructura. Así, en el ámbito escolar la campaña se dirige al niño principalmente, pero no como único receptor, puesto que no puede olvidarse el papel que deben cumplir padres y profesores, con los que también se mantienen charlas, se organizan cursos y otras actividades», indica Violeta Manso, pedagoga del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca y directora del proyecto.

realizada a una muestra de

ciudadanos y que servirá

# Campaña de Año Nuevo

Como especie de preámbulo al provecto de educación vial en que se está trabajando, durante las pasadas fiestas de Navidad y Año Nuevo, el Ayuntamiento de la población de Alcoy, en colaboración con las asociaciones vecinales y las autoridades locales de tráfico, puso en marcha una campaña de seguridad vial para conductores y peatones, consistente en la divulgación de diez de las normas más elementales de seguridad vial, contenidas en un «cómic» de vivos colores, realizado por alumnos de la Escuela de Artes y Oficios de Alcoy, en la que, con un aspecto desenfadado, se instaba al respeto de todos en unas fechas en las que los problemas de tráfico se acentúan en ciudades grandes y pequeñas.



# CUESTION DE EDUCACION

Con esta campaña, cuya novedad viene marcada por ser la primera de las que se han realizado en nuestro país que va dirigida a todos los colectivos ciudadanos de una localidad, se pretende resaltar que la seguridad vial es, entre otras cosas y por encima de muchas, una cuestión de educación. «Tenemos que entender que el respeto a las normas incide directamente en nuestra seguridad y en la del que va a

de los peatones. El alto número de matriculaciones, por otra parte, la sitúa en el cuarto lugar de Europa -recordemos que el porcentaje de vehículos es de casi uno por cada dos habitantes-, por lo que en la zona más céntrica la intensidad de tráfico es muy alta, especialmente en las horas punta. «Además buscamos que el trazado de cada vía responda a las condiciones específicas que existen en ella y esto, a veces, se sale de lo que es «obras públicas» v tiene incidencias sociales.

nentemente industrial. Esto hace que una gran parte del parque móvil sea de vehículos industriales o de reparto. También los particulares están acostumbrados a moverse utilizando el coche. Y los más jóvenes lo sustituven por el ciclomotor, que también preocupa desde el punto de vista de la seguridad: el año pasado, varias personas perdieron la vida en accidentes «por mala utilización del vehículo», según opinión del concejal de Tráfico, «Por eso, también los jóvenes están en nues-

El cruce por lugares incorrectos es uno de los mayores peligros a los que se someten los ancianos.

nuestro lado. En Alcoy, y me Un ejemplo concreto ha tro centro de interés. Deben

sido la reforma de la aveni-

nuestro lado. En Alcoy, y me gustaría hablar de una excepción pero no es así, se producen graves atropellos a peatones por cruzar la calzada por sitios inadecuados, a 20 metros del paso de peatones», indica Amando Vilaplana, concejal de Tráfico.

Esta campaña viene acompañada, además, de un intenso trabajo en la infraestructura de la localidad. Tras una reciente semaforización, que hizo cambiar las direcciones de algunas calles aliviando las congestiones que se producían, la circulación de vehículos se produce de forma más ligera. Sin embargo, esto, que se traduce en una mavor velocidad para los automovilistas, también acrecienta la dificultad de cruce

da en la que está situado el Hogar del Pensionista. Para evitar el riesgo de accidente al que está sometido este colectivo - que en el ámbito de seguridad vial podríamos decir que es marginado-, hemos ensanchado la acera en detrimento, lógicamente, de la calzada, a la que ha habido que quitarle dos carriles. Pero una vez conseguido esto, hace falta incidir una y otra vez en que los ancianos -como el resto de quienes se mueven a pie— utilicen para cruzar los pasos de peatones», asegura Amando Vilaplana. «Mientras no consigamos esto-continúa-, el avance habrá sido muy pequeño.» Alcoy es una ciudad emitro centro de interés. Deben tomar conciencia de que el ciclomotor, aunque no necesite permiso de conducción, también es un vehículo. Es fundamental el respeto a las normas.»

Esta campaña —que aunque todavía no tiene asignadas fechas concretas para la fase de desarrollo, se prevé que se ponga en marcha el próximo otoño- verá sus resultados a medio y largo plazo, «puesto que cambiar los hábitos de toda una población es algo que se consigue a base de tiempo». Permitirá, además, extrapolar sus conclusiones y llevar a cabo otros proyectos en localidades de características similares a Alcoy.

Juana SANCHEZ



SAN SEBASTIAN: CURSO

PARA POLICIAS MUNICIPA-LES.-Motivado por la preocupación constante de la Policía donostiarra por el importante papel que el tráfico desempeña en la vida cotidiana de los niños y todo lo que concierne a su educación en este ámbito, se ha celebrado en San Sebastián, a finales del pasado año, un curso para agentes de la Policía Municipal de dicha ciudad en el que se han analizado aquellos temas de máximo interés cara a la preparación de estos agentes para dirigir actividades de educación vial: formas de actuación, programaciones, material didáctico, contenidos, etcétera. El curso tuvo tal aceptación entre los agentes que fue necesaria una selección previa, por lo que quedó pendiente la realización de otro curso más amplio. Ha quedado, además, el compromiso firme de crear un equipo de trabajo encaminado a realizar campañas en los colegios de la ciudad y en otras entidades tales como asociaciones de vecinos o clubes de jubilados.

BASAURI: PARQUE INFANTIL DE TRAFICO.—En Basauri, la importante población vizcaína, se ha inaugurado recientemente un parque infantil de tráfico, cuvas instalaciones funcionarán con carácter estable durante todo el año y por-el que pasarán más de 6.500 escolares de la localidad Con motivo de este acontecimiento, se celebraron las Llornadas de Educación Vial en el municipio en las que quedó natente la intención de repetir la experiencia en futuras convocatorias dado el interés que han despertado y que han servido, además de para meiorar la colaboración entre los diferentes organismos implicados, para que tanto niños como ancianos -dos de los sectores de riesgo más importantes- mejoren su conocimiento del municipio y de las normas de compor-

BADAJOZ: SONDEO DE OPI-NION.—La Jefatura Provincial de Tráfico de Badajoz ha llevado a cabo un sondeo entre los colegios que han tenido instalado en su recinto el Parque Infantil de Tráfico, con ánimo de recoger la opinión de los profesores implicados sobre las actividades que con dicho Parque se han venido desarrollando. Los resultados del mencionado sondeo arrojan una valoración muy positiva al considerar interesantes las actividades realizadas en su conjunto el 98,57 por 100 de los encuestados. Las clases teóricas que se imparten a los alumnos son calificadas como buenas o muy buenas en un 78.94 por 100 de los casos, mientras las clases prácticas lo son en un 89 10 por 100. En la actualidad, existe el proyecto de convertir la mayor parte de la actual nista de examen de la provincia en un Parque Infantil de Tráfico fijo que pueda atender la demanda de los centros de Badaioz capital.

MANUEL DIAZ
DE SIGÜENZA
Profesor del C.P.
Joaquín Costa
Candasnos (Huesca)



# LA IMAGINACION SUPLE LA FALTA DE MEDIOS

UANDO uno se encuentra como profesor en una pequeña escuela rural falta de medios. puede ser presa fácil del desánimo a la hora de enfrentarse a la enseñanza de la educación vial (y de todo lo demás). Ante eso, no hay más remedio que dar rienda suelta a la imaginación y buscar los métodos más adecuados a las condiciones específicas, tanto de la propia escuela como del entorno. Esto es lo que guiero mostrar en estas líneas: algunos de los recursos que hemos empleado -y seguimos empleando- en nuestra querida escuela, trabajando la educación vial. No se trata de desarrollos extensos, sino de simples esbozos de por dónde pueden ir los tiros.

# **EL ENTORNO**

Nuestro pueblo está atravesado por la carretera N-II, lo que condiciona sin remedio nuestra forma de vida. Por eso fue un punto de atención especial en el programa de educación vial; la primera propuesta fue un estudio de las señales de tráfico de dicha carretera a su paso por nuestra población. Para ello, el grupo de alumnos —diez o doce chavales de la segunda etapa-. provistos de cámaras fotográficas, blocs de notas, lápices, etc., recorrió la carretera junto con el profesor -desde fuera, por el campo, para evitar posibles accidentes—, deteniéndose en cada una de las señales para fotografiarla, realizar un dibujo a mano alzada y sacar un croquis de situación. Es obvio que la fotografía, si no se dispone de cámara o de taller fotográfico, no es absolutamente necesaria. Con los dibujos y el resto de los datos de campo ya podemos, durante varias sesiones, trabajar en clase: cabe, en primer lugar, el análisis y clasificación de cada una de las señales -forma, tamaño y color- y de sus leyendas. Se abre también el debate sobre su utilidad real y la importancia de cada señal concreta. Por último, de cada señal, con los datos y observaciones obtenidos, se realiza una ficha que pasa al archivo.

El siguiente paso fue consecuencia directa del anterior, puesto que al cla-

sificar las señales la que quedó en primer lugar fue la de «limitación de velocidad», y en el posterior análisis se llegó a la conclusión de que no se respetaba en absoluto por parte de los vehículos que circulaban por la carretera. Por eso, nos propusimos comprobarlo.

Esta vez salimos a la carretera con un bloc, lápices y cronómetros. El equipo básico para realizar este trabajo lo componen dos alumnos: uno se sitúa en la señal en cuestión y el otro, alejado de ella una distancia convenida y medida de antemano. De esta manera, cuando un vehículo pasa junto a la señal, el primer alumno da el aviso para que el otro ponga en marcha el cronómetro. Cuando el vehículo llega a la altura del segundo, éste detiene el cronómetro y anota el tiempo. Así, sucesivamente, hasta tener suficiente número de comprobaciones prefijados

Después, y una vez en clase, un simple cálculo matemático será suficiente para saber si estábamos o no en lo cierto sobre el incumplimiento del límite de velocidad que fija la citada señal —en nuestro caso, lo estábamos.

Otro aspecto del estudio de las señales es el que se deriva de su propia forma y medidas, y que nos lleva directamente al estudio de la geometría. Se puede, además, ampliar el campo de trabajo al resto de las materias del curso, si estudiamos los materiales con que están fabricadas, los lugares donde se hacen y su transporte, por citar algunos aspectos.

## MAQUETAS Y RADIO

En un pueblo como el nuestro no hay semáforos, ni agentes, ni pasos de peatones, ni lugares de aparcamiento prohibido, por lo que utilizamos maquetas construidas por nosotros mismos para plantear casos-tipo que pueden presentarse en una gran ciudad. En este campo de las maquetas puede servir de ayuda cualquier texto de educación, además de esta misma revista.

Otro aspecto que me parece fundamental es el hecho de que los alumnos receptores de estas experiencias están en condiciones, en un momento

las mismas, lo que da lugar a unos excelentes resultados cuando ellos se convierten en creadores, responsabilizándose de no cometer fallos y trabajando a fondo los temas. Entre las diversas propuestas, la más atractiva es la radio: los alumnos elaboraron su propio programa centrado en la educación vial, que constaba de varios bloques determinados por ellos: información y divulgación de todo lo relativo a la circulación -el código, los vehículos de motor, la bicicleta, el peatón-; las noticias de la semana - o de la quincena o del mes, según el período y la frecuencia de los programas (nacionales, regionales o locales) relacionados con el tráfico-, el concurso nacional de Educación Vial para que el resto de los alumnos participen por escrito con distintas redacciones, dibujando las señales, etc.

dado, de ser también impulsores de

Nosotros pudimos emitir el programa grabado gracias a la pequeña emisora con que cuenta el Ayuntamiento.
Sin embargo, aunque muy útil, la emisora no es absolutamente imprescindible —contando con que acceder a
una de ellas es imposible en un buen
número de ocasiones— ya que puede
bastar con disponer de una cassette
grabada que poder escuchar en el colegio, clase por clase.

Otra idea, esta vez para los más pequeños: la «mini-cartilla de educación vial», que consistiría simplemente en un folio doblado por la mitad para conseguir cuatro páginas en las que pueden plasmarse trabajos sencillos adecuados a su edad: colorear, dibujar siguiendo puntos o números, escribir frases sencillas, y mil cosas más relacionadas con la educación vial. La periodicidad de estas hojitas sería acordada entre los profesores y, al final, y debidamente encuadernadas, tendríamos la «mini-cartilla».

Y, como colofón, puede pensarse en la organización de jornadas de Educación Vial —o semana, si disponemos de esos días—, donde podremos contar con actividades especiales: charlas y simulacros sobre primeros auxilios a cargo de Cruz Roja, exhibición del material de destacamento de la Guardia Civil de Tráfico, revisión general de bicicletas de los alumnos y todo lo que se nos ocurra en el momento.

Haciendo balance, por tanto, podemos concluir que la imaginación puede suplir con creces la falta de medios.

# «EL TUNEL»

Dos pueblos están separados por un puerto de montaña. Están muy cerca y, sin embargo, el viaje se hace muy pesado. Juan y Pedro creen que el problema se solucionaría con un túnel, y aprovechando lo que saben de matemáticas, deciden calcular su longitud. Pero, ¿qué precauciones hay que tomar para circular por un túnel?

Si estás en 7.º o en 8.º curso, ya puedes ayudar a nuestros amigos. Sólo tienes que hacer

unos pequeños cálculos y dar color a unas siluetas.

IJO!,
FIJATE QUE CARAVANA

LO QUE SE TARDA EN LLEGAR
CON LO CERCA QUE ESTA'N.

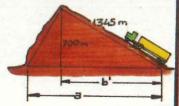
ESO SE SOLUCIONARIA
CON UN TUNEL

Una vez en casa, nuestros amigos siguen «dando vueltas» a la idea del túnel. Ellos saben que el puerto tiene una altura de 700 m. y que desde la cima hasta el segundo pueblo hay en línea recta una distancia de 1.345 m.



En efecto, Juan aprovechando la forma del monte ha inscrito un triángulo rectángulo cuyo cateto mayor mide 1.345 m. y la altura es de 700 m.

Ahora sólo hay que realizar unos pequeños cálculos para obtener la longitud del túnel. Vamos a ayudarles, pero recuerda, «repasa» antes en tu libro de matemáticas la lección que habla de las relaciones métricas de los triángulos rectángulos.



El túnel tiene una longitud de

Nuestros amigos están muy contentos, ya han solucionado el problema, si se hiciese el túnel los coches y camiones ahorrarían mucho tiempo y los dos pueblos estarían mucho mejor comunicados.

# De pronto Luis dice:

- Sí, pero los coches tienen luz, ¿Cómo pueden ver en el túnel los peatones?
   Juan le responde:
- Hombre, el túnel está iluminado.
- El túnel estará iluminado pero debes recordar que a pesar de ellos las condiciones de visibilidad por parte del conductor disminuyen y eso es un peligro, necesitas VER pero también SER VISTO.

Puede ocurrir que muchas veces te veas obligado a cruzar el túnel andando, o en tu bicicleta y que no tenga faros ni «pilotos» reflectantes en su parte trasera, ¿Cómo conseguir VER y SER VISTOS por los conductores de otros vehículos y evitar así el atropello? Las soluciones son muy sencillas, sigue leyendo y verás como están a tu alcance.

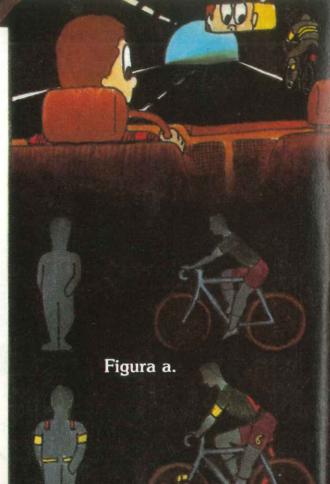


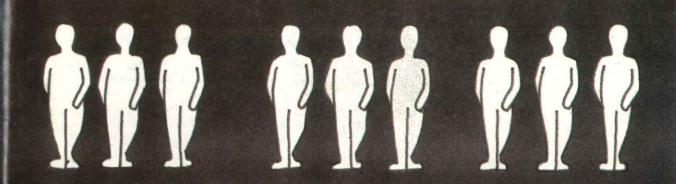
Figura b.

Seguro que ya sabes la diferencia que hay entre las dos series de ilustraciones. En efecto, los ciclistas y peatones de la segunda utilizan unos materiales que se llaman **«reflectantes»** porque tienen la propiedad de reflejar intensamente los rayos de luz en dirección a la fuente luminosa de procedencia. Tú los has visto muchas veces en pegatinas, en las carteras para llevar libros, en anoraks, adhesivos, etc.

Si te ves obligado a circular por una carretera de noche o las condiciones de visibilidad no son muy buenas, utiliza prendas que lleven dichos adhesivos, o pegátelos en un lugar visible.



Juan está preocupado. ¿Qué hacer si te ves obligado a circular de noche por la carretera y no dispones en ese momento de ningún elemento reflectante? La solución es muy sencilla, tú mismo la vas a descubrir.



Vamos a hacer una pequeña experiencia:

- a) Pinta las siluetas de la viñeta n.º 1 con ropas de color oscuro.
- b) Pinta dos siluetas de la viñeta n.º 2 en los mismos colores que en n.º 1, y la tercera con ropas de color claro.
- c) Da el mismo color a las siluetas que en la viñeta n.º 1. Ahora dibuja un pañuelo blanco, atado al buzo como si fuera un brazalete en uno de ellos.

ESCRIBE TUS PROPIAS CONCLUSIONES:

Te has dado cuenta lo fácil que resulta SER VISTO, si te ves obligado a circular como peatón por la noche. No debes olvidar que la 4.ª parte de los accidentes que sufren los peatones ocurren de noche o en circunstancias en que la visibilidad está disminuída por factores como mala iluminación, lluvia, niebla, etc.

Pues bien, si te sorprende la noche cuando vayas en bici has de poner aún mucho más cuidado en SER VISTO. Date cuenta que los peatones, al circular por la izquierda ven acercarse los vehículos que vienen de frente, pero si lo hacen en bici los vehículos se aproximan por detrás y si no te han visto...



Escribe al lado de las flechas el nombre de estos elementos de la bici. Después explica brevemente como funciona el sistema de iluminación de las bicicletas.

Recuerda que el foco y los pilotos dan luz mientras se está en movimiento. Si tienes que efectuar un giro o cambiar de sentido tu vehículo no emitirá señal luminosa, por eso debes colocar elementos reflectantes en lugares visibles y antes de girar a la izquierda o cambiar de sentido detente fuera de la calzada a la derecha y efectúa la maniobra cuando veas que ningún otro vehículo se acerca y si puedes procura estar en casa antes de que anochezca.

Este mes os ofrecemos «una de señales». ¿Podríais decirnos lo que significa cada una de ellas?



Voy todos los días en autobús escolar. El trayecto no es muy largo, sobre todo por las mañanas, que, a ve-

ces, me quedo dormido y no me en-

tero de nada. Pero a la vuelta, que además hay más coches y tardamos

más, a veces me aburro un montón.

Pero, sobre todo, no me gusta viajar en autocar cuando salimos de excursión con el colegio. Entonces, el trayecto es mucho más largo (a lo me-

jor de una hora o más) y siempre nos

dicen que no podemos ponernos de pie ni levantarnos de nuestro asiento

porque es muy peligroso. Algunas

veces el conductor se enfada si algún chico revuelve demasiado. Pero es

que el conductor va ocupado con el

tráfico y no se da cuenta lo aburrido

que es ir todo el tiempo sin poderte

mover, aunque nos pongan películas

en el video o cantemos. Por eso, lo

que hacemos mis amigos y yo es ju-

gar a los barquitos o a responder a

preguntas de un juego que tiene uno de ellos. Así, el viaje es más divertido.

FERNANDO GOMEZ LARREA. 9 años.

En un pueblo había un ratón que nunca ha-

aparcado a punto de salir. Unos kilómetros más allá se le pinchó una rueda al camión, por lo que el camionero le dijo a su com-

A lo que el ratón, dando un salto, exclamó:

-¡Como pille al gamberro que ha dado el

PACO POLONIO. DOÑA MENCIA (Córdoba)

Dos automovilistas acaban de chocar en un

-¡A ver si se fija usted por dónde va! ¿No

-¡Pero si todavía no he salido de mi ga-

En nuestro «CHICO-TEST» del número 51

mes de enero— se deslizó un error en la pregunta a). La respuesta correcta - como ya han avanzado algunos de nuestros pequeños lectores- es la 2 y no la 1 como publicamos.

C. SANTA TERESA DE JESUS. DUEÑA

(Palencia)

ve que yo vengo por la derecha?

ERROR EN EL CHICO-TEST

bía salido de él. Un buen día se dijo:

-Felipe, saca el gato.

pañero:

día de niebla.

—A partir de hoy voy a ver mundo. Por eso se montó en un camión que había

- Obligación de circular a las bicicletas.
- 2. Prohibido circular bicicletas.
- 3. Prohibido circular bicicletas y ciclomotores.



- 1. Que hay dos carriles para circular.
- Que pueden circular varios vehículos por cada carril.
- 3. Circulación paralela.



- Sentido obligatorio.
- Dirección prohibida.
- Entrada prohibida.



- 1. Peligro por la existencia de tres curvas peligrosas.
- Peligro por circulación giratoria.
- 3. Obligación de circular en sentido giratorio.



- Otros peligros.
- Cruce.
- Indicación de peligro.



- Prohibido estacionar.
- Prohibido parar.
- Permitido parar.



- Aconseja circular a más de 30 km/h.
- Indica que debe circularse a 30 km/h.
- 3. Aconseja no circular a más de 30 km/h.



- Prohibido girar a la derecha.
- Permite girar a la derecha.
- 3. Prohíbe cambiarse al carril derecho.



- Obliga sólo a ceder el paso a todos los vehículos.
- Obliga a detenerse y ceder el paso a todos los vehículos.
- Obliga sólo a detenerse.



- Dirección obligatoria.
- Paso obligatorio.
- 3. Sentido prohibido.

SOLUCIONES: a, 2, b, 3, c, 2, d, 2, e, 1, f, 2, g, 3, h, 1, i, 2, j, 2

anterior, empezamos este mes la publicación de de Ledesma y Armuña. En nuestra unidad, y las distintas unidades que refleian experiencias que fueron llevadas a cabo en la provincia de «El marcianito investigador», se proponen Salamanca por pedagogos del Centro Superior actividades para los tres ciclos de que se de Educación Vial. En esta compone la EGB.

Tal y como anunciábamos en nuestro número ocasión, las protagonistas fueron las comarcas partiendo de un cuento, cuvo sugestivo título es

# **UNIDAD 1**

# El cuento del marcianito investigador

Del planeta Marte, un buen día salieron de excursión investigadora un grupo de científicos del «Centro Superior Universal de Husmeadores Cósmicos». El objetivo de estos sabios y locos marcianos era descubrir cómo vivían ahora los humanos, pues no tenían noticias de ellos desde hacía tiempo.

Deslizándose por el espacio en su turbonave y evitando con mucha pericia los meteoritos, en unos dos años-luz ya habían llegado.

Se pararon encima del Polo Norte v se pusieron a revisar sus mapas v a decidir QUIEN BAJABA Y DONDE.

Como nadie quería ir, se lo echaron a los chinos y, como de costumbre, le tocó al marcianito.... (pon tú el nombre), que, con mala sangre, exclamó:

-No hay derecho. ¡Siempre me toca a mí!

-Bueno, no te enfades (le contestaron). Te dejamos elegir el sitio en donde realizarás la investigación. /Vale?

Y el marcianito..... (pon tú el nombre) cerrando los ojos señaló en su mapa... (nombre del pueblo o ciudad elegido/a). Sus compañeros le pasaron el traje especial para descender y un mini-teléfono cósmico llamado «VIAL».

-Ove, chaval, si tienes problemas llámanos en seguida con este aparato utilizando el código TRES.

Y, deseandole suerte, le empujaron para que se arrojara al vacío. -¡Madre mía! ¡Qué miedo!

dijo el marcianito temblando, mientras descendía suavemente en su patín volador.

El marcianito fue a caer en medio de una carretera muy concurrida, pues era verano -esto él no lo sabía— y todo el mundo emigraba de las ciudades hacia las playas, el campo, a los pueblos y...

-Piiiiiiii...

-Poooooooo...

-¿Qué es eso que ocupa la mitad de la calzada?

-¡Anda!, un objeto rodante no identificado.

El marcianito, pálido de miedo, consiguió apartarse de la mitad de la calzada v colocarse en el arcén e. inmediatamente, sacó su mini-teléfono y marcó:

—217065000-3, Aló... —Sí, dígame.

-Pues... no.

-SOCORRO, SOCORRO, SO-CORRO.

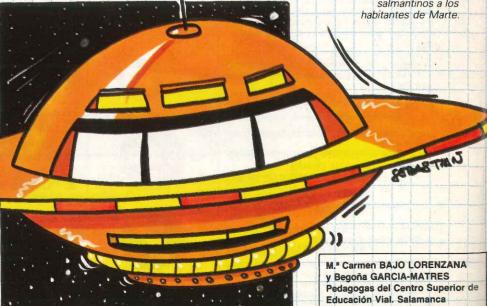
-Ah, eres tú... Cálmate, ¿qué te pasa?

—Oye, aguí hay un montón de vehículos que van rodando por el suelo, a un lado y a otro de una cosa plana y larga...

-Eso es una carretera y los vehículos que van rodando por el suelo son coches. ¡Pero, bueno! ¿Tú no has abierto el libro de «Cómo sobrevivir en la Tierra»? ¿Eh?

La imaginación de un

niño puede con todo. Así ven los pequeños salmantinos a los habitantes de Marte.



# **PROPUESTA ACTIVIDADES** A REALIZAR

# CICLO INICIAL

Leer el cuento del marcianito.

Dibujar al marcianito

- Dramatizar una situación de tráfico en pequeños grupos (de las desarrolladas en el cuento).

Ampliación:

 Colocar láminas estructuradas. - Inventarse un cuento y drama-

# CICLO MEDIO

Leer el cuento del marcianito.

 Dibujar un cómic del marcianito.
 Inventar, dibujar una situación de tráfico:

- Un accidente.
- Una señal. Un cruce peligroso.
- Un atasco.
- Coger el autobús...

(Puede hacerse también en plastili-

na o barro).

 Explicar la situación con una poesía, poema, historia...

Ampliación:

Encuestar a las personas mayores de tu pueblo:

¿Cómo eran los primeros co-

— ¿Quién fue el primero que tuvo coche en el pueblo?

NO TENER UN ACCIDENTE EN LA CARRETERA



La representación de los edificios de una ciudad —en esta ocasión, sus propias casas— sirve a los niños para refleiar su realidad más cercana.

— ¿Cuánto costó? ¿Cuánto corría? ¿Cuánto gastaba?

# CICLO SUPERIOR

 Elaborar, mediante un cómic, artículo, periódico, etcétera, la historia de la bicicleta, del automóvil o del pueblo.

Completarla luego a los demás miembros del aula o pueblo.

Ampliación:

COLOREALO Y PON TODAS LAS NORMAS QUE DEBERIA SABER PARA

NORMAS:

Enviar el artículo, cómic... al Centro Superior de Educación Vial. C/ Comandante Jerez, 46-48. 37008 Salamanca.

# COMARCA: LESDESMA

EDUCACION VIAL COORDINADOR

Villaseco de los

Gamitos D.ª Benigna Calvo D. Francisco Polo Ledesma

## COMARCA: SALAMANCA-ARMUÑA

COORDINADOR: D. Victorino Tejedor

AULAS

EDUCACION VIAL COORDINADOR

Doninos

Aldealengua

Aldearrubia

San Morales

Gomecello

D. Alfonso A. Muriel Villares de la Reina

D.ª María Isabel Polo D. Octavio Corrales

D.ª María Isabel Rodríguez

D.ª Manuela González

D.º Rosa María Hernández

D.ª Joaquina Tejedor

D. Marcelino Matas

D. Prudencio García

D.ª Luisa Vaquero

Castellanos de D.ª Isabel Ferrero

Moriscos D.ª Angelita Blanco. Villagonzalo

Calvarrasa de Arriba

Arapiles

D.ª María Isabel Benito Mozarbez D.º Josefa Losada Miranda de Azán D.ª Máxima Pérez

Calzada de Don Diego Barbadillo Villamayor

Castellanos de Valliquera Forfoleda

Calzada de Valdunciel

Aldearrodrigo

Valverdón

D.ª Inés Santos Para de Arriba

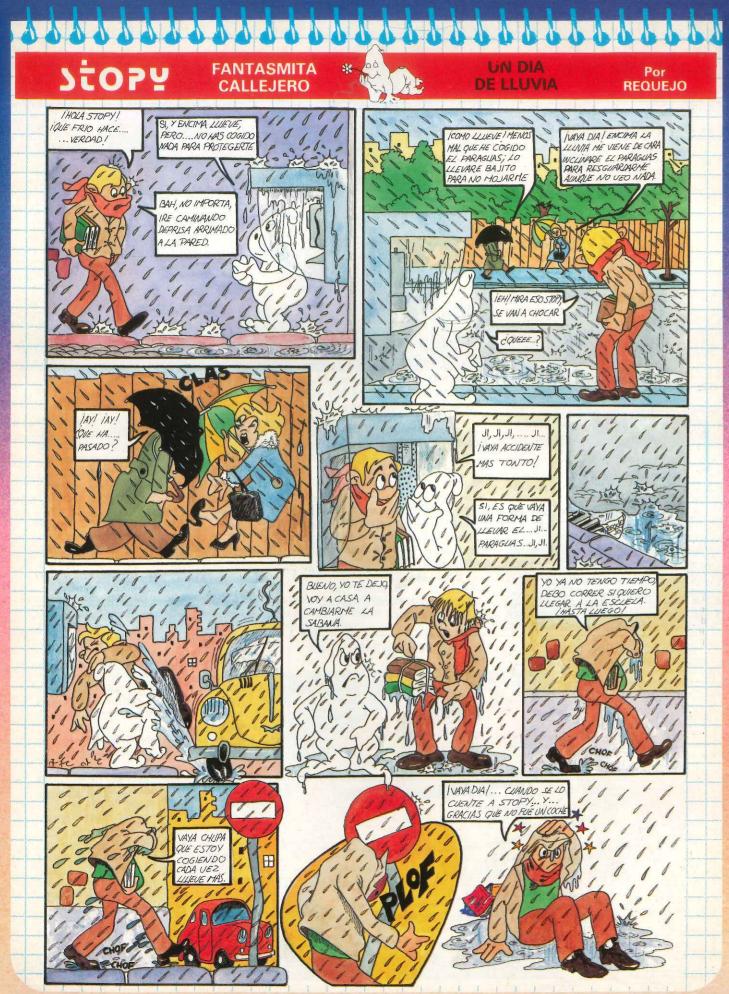
D.ª Mirian González

D.ª Lourdes Martín

D.ª Carmen Villanueva

D.º M.º Carmen González D.ª M.ª Josefa Lourdes Ledesma

Tráfigo XI







# plata

# SEGURIDAD Estabilidad 8 Suspensión 7 Frenos 7 Dirección 7 Ruedas 8 Luces 6 NOTA MEDIA: 6,9 NOTA MEDIA SEGURIDAD: 7,2

coche del año en Europa es oda la personalidad que caersonalidad está plasmada arrocería muy original, y en n hidroneumática, caracteocería, además de originacacia aerodinámica y una eral. Su principal inconveestá muy limitada por los del XM frente a la compedad, que, sin embargo, no Ello es fruto tanto del emroneumática en particular bastidor que proporciona de seguridad por estabiliúnico negativo en este senque le resta agilidad. El mo-e un gran rendimiento. Gracon desarrollos adecuados se consiguen buenos vasumo.

ort.

# La Voz de Galicia

| Estética        | 8 | SEGURIDAD       |   |
|-----------------|---|-----------------|---|
| Acabado         | 6 |                 |   |
| Habitabilidad   | 8 | Estabilidad     | 9 |
| Maletero        | 7 | Suspensión      | 8 |
| Confort         | 8 | Frenos          | 9 |
| Instrumentación | 8 | Dirección       | 7 |
| Equipamiento    | 8 | Ruedas          | 8 |
| Potencia        | 8 | Luces           | 7 |
| Elasticidad     | 7 |                 |   |
| Cambio          | 7 | NOTA MEDIA: 7.5 |   |
| Velocidad punta | 7 | NOTA            |   |
| Aceleración     | 6 | MEDIA           |   |
| Consumo         | 6 | SEGURIDAD: 8    |   |

Comentario.-Va a ser este año, sin duda, el gran año de las berlinas de lujo del grupo Peugeot. Primeramente, con este XM de Citroën, que viene a sustituir al CX, que tantas satisfacciones dio al fabricante francés; y en el mes de abril, el Peugeot 605, que, además, llega para competir directamente con este Citroën. El XM se va a convertir, y para ello no hace falta ser profeta, en uno de los grandes acontecimientos del automovilismo en el mundo. Es un coche bien diseñado en lo que a aerodinamismo se refiere, aunque para ello fue necesario modificar la visibilidad, y que adopta soluciones revolucionarias e innovadoras y marca un nuevo concepto en el campo de las grandes berlinas. Fue un parto largo y laborioso, pero, una vez más, Citroën consiguió algo distinto, algo con lo que continuar esa tradición de tener vehículos auténticamente singulares.

# LO BUENO

- Suspensión.
- Prestaciones.
- Confort.

# LO MALO

- Visibilidad.
- Consumo.
- Portante cristal puerta delantera.

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

Comentario.-La prueba del Citroën XM con motor de dos litros ha supuesto una verdadera sorpresa, ya que, en principio, creíamos que no «tiraría» suficientemente. Pero a la hora de la prueba hemos comprobado que estábamos equivocados. El motor «tira», y bien, de una carrocería muy aerodinámica, sin que en ningún momento se le vea falto de fuerza. El cambio, de suave manejo, no plantea ningún problema, y los frenos, como viene siendo habitual en Citroën, son eficaces al máximo. Unicamente a la dirección habría que reprocharle el pecar de demasiado sensible, lo que a veces no resulta cómodo para conducir. En el aspecto del confort, nada que reprochar: asientos cómodos, espacio más que suficiente, incluso para las plazas traseras, y un confort de marcha en el que el equilibrio entre la comodidad y la seguridad está muy bien resuelto. Las prestaciones, al igual que los consumos, nos han parecido correctas.

# LO BUENO

- Excelente confort.
- Buen nivel de equipamiento.
- Frenos potentes.

# LO MALO

- Dirección demasiado sensible.
- Deficiente visibilidad trasera.
- Precio algo alto.

# EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

|                         | Matrículas         | concedidas   |                 |           |            |  |  |  |
|-------------------------|--------------------|--------------|-----------------|-----------|------------|--|--|--|
|                         | Ultimas            | Ultimas      | Total vehículos | Total     | Licencias  |  |  |  |
| Provincias              | matrículas         | matrículas   | matriculados    | permisos  | de         |  |  |  |
|                         | noviembre 89       | diciembre 89 | diciembre 89    | expedidos | conducción |  |  |  |
| Alava (VI)              | 1307-L             | 2098-L       | 791             | 591       | 38         |  |  |  |
| Albacete (AB)           | 7819-J             | 8712-J       | 893             | 535       | 169        |  |  |  |
| Alicante (A)            | 5344-BN            | 9716-BN      | 4.372           | 2.913     | 723        |  |  |  |
| Almeria (AL)            | 7333-N             | 8605-N       | 1.272           | 550       | 180        |  |  |  |
| Asturias (O)            | 3679-AV            | 6257-AV      | 2.578           | 1.517     | - 211      |  |  |  |
| Avila (AV)              | 6512-E             | 6873-E       | 361             | 308       | 30         |  |  |  |
| Badajoz (BA)            | 4427-N             | 5647-N       | 1.220           | 984       | 209        |  |  |  |
| Baleares (PM)           | 8327-BB            | 1070-BC      | 2.743           | 1.335     | 413        |  |  |  |
| Barcelona (B)           | 3760-KW            | 1343-KY      | 17.583          | 7.032     | 1.925      |  |  |  |
| Burgos (BU)             | 3954-M             | 4770-M       | 816             | 535       | 28         |  |  |  |
| Cáceres (CC)            | 0252-J             | 1072-J       | 820             | 549       | 71         |  |  |  |
| Cádiz (CA)              | 8545-AF            | 1442-AG      | 2.897           | 1.629     | 816        |  |  |  |
| Cantabria (S)           | 0553-V             | 2073-V       | 1.520           | 909       | 144        |  |  |  |
| Castellón (CS)          | 8195-V             | 9793-V       | 1.598           | 866       | 251        |  |  |  |
| Ciudad Real (CR)        | 8756-L             | 9784-L       | 1.028           | 686       | 142        |  |  |  |
| Córdoba (CO)            | 8480-W             | 0346-X       | 1.866           | 1,307     | 338        |  |  |  |
| Coruña, La (C)          | 2273-AS            | 5183-AS      | 2.910           | 1.261     | 265        |  |  |  |
| Cuenca (CU)             | 4626-F             | 5159-F       | 533             | 302       | 34         |  |  |  |
| Gerona (GE)             | 6327-AJ            | 8827-AJ      | 2.500           | 804       | 243        |  |  |  |
| Granada (GR)            | 8208-U             | 0077-V       | 1.869           | 1.164     | 335        |  |  |  |
| Guadalajara (GU)        | 3956-E             | 4290-E       | 334             | 282       | 43         |  |  |  |
| Guipúzcoa (SS)          | 5685-AG            | 7506-AG      | 1.821           | 1.360     | 146        |  |  |  |
|                         | 0785-M             | 1927-M       | 1.142           | 561       | 135        |  |  |  |
| Huelga (H)              | 5212-1             | 5844-1       | 632             | 300       | 57         |  |  |  |
| Huesca (HU)             | 0316-N             | 1548-N       | 1,232           | 849       | 187        |  |  |  |
| Jaén (J)                | 3010-S             | 4182-S       | 1.172           | 726       | 61         |  |  |  |
| León (LE)               | 2568-S             | 3821-S       | 1,253           | 638       | 95         |  |  |  |
| Lérida (L)              | 3569-L             | 4396-L       | 827             | 641       | 78         |  |  |  |
| Lugo (LU)               |                    | 6978-KP      | 18.431          | 8.300     | 699        |  |  |  |
| Madrid (M)              | 8547-KM<br>7959-AU | 1572-AV      | 3.613           | 1.416     | 569        |  |  |  |
| Málaga (MA)             |                    |              | 3.431           | 2.380     | 640        |  |  |  |
| Murcia (MU)             | 2490-AM            | 5921-AM      | 2,048           | 983       | 97         |  |  |  |
| Navarra (NA)            | 9234-Y             | 1282-Z       | 765             |           | 57         |  |  |  |
| Orense (OR)             | 7219-K             | 7984-K       |                 | 558       | 18         |  |  |  |
| Palencia (P)            | 8941-F             | 9382-F       | 441             | 283       | 329        |  |  |  |
| Palmas, Las (GC)        | 9082-AN            | 1611-AP      | 2.529           | 1.278     | 152        |  |  |  |
| Pontevedra (PO)         | 3307-AH            | 5571-AH      | 2.264           | 963       |            |  |  |  |
| Rioja, La (LO)          | 7904-J             | 8613-J       | 709             | 511       | 68         |  |  |  |
| Salamanca (SA)          | 7272-K             | 8042-K       | 770             | 857       |            |  |  |  |
| Sta. Cruz Tenerife (TF) | 8303-AK            | 1122-AL      | 2.819           | 1.342     | 196        |  |  |  |
| Segovia (SG)            | 9445-E             | 9862-E       | 417             | 297       | 16         |  |  |  |
| Sevilla (SE)            | 1571-BF            | 6655-BF      | 5.084           | 2.728     | 710        |  |  |  |
| Soria (SO)              | 4581-D             | 4796-D       | 215             | 144       | 15         |  |  |  |
| Tarragona (T)           | 7777-Z             | 9738-Z       | 1.961           | 790       | 198        |  |  |  |
| Teruel (TE)             | 6654-E             | 6921-E       | 267             | 219       | 22         |  |  |  |
| Toledo (TO)             | 5399-N             | 6609-N       | 1,210           | 740       | 138        |  |  |  |
| Valencia (V)            | 3744-DF            | 0233-DG      | 6,489           | 4.090     | 1.032      |  |  |  |
| Valladolid (VA)         | 2808-T             | 4169-T       | 1,361           | 748       | 52         |  |  |  |
| Vizcaya (BI)            | 8359-BB            | 1390-BC      | 3.031           | 1.918     | 174        |  |  |  |
| Zamora (ZA)             | 8975-F             | 9379-F       | 404             | 391       | 22         |  |  |  |
| Zaragoza (Z)            | 3196-AH            | 5678-AH      | 2,482           | 1.397     | 170        |  |  |  |
| Ceuta (CE)              | 5061-D             | 5288-D       | 227             | 146       | 12         |  |  |  |
| Melilla (ML)            | 4822-C             | 5030-C       | 208             | 143       | 31         |  |  |  |
| TOTALES                 |                    |              | 119.759         | 63.756    | 12.847     |  |  |  |

Tras su brillante Rallye de Montecarlo

# El Mundial, al alcance de Sainz

segunda plaza en el prestigioso Rallye de Montecarlo, tras Didier Auriol (Lancia Delta Integrale), después de haber sido líder durante varios tramos. La victoria de Auriol, que comenzó a falta de seis tramos cronometrados, se produjo tras un cambio del turbocompresor del Lancia, momento a partir del cual el francés pasó de circular empatado con el Toyota de Sainz a sacarle 52 segundos.

El equipo de Carlos Sainz, Toyota, asegura haber interpuesto una recla-

Carlos Sainz obtuvo la mación, ya que el turbocompresor del Lancia no llevaba un precinto, mientras que el Toyota Celica de Sainz sí lo portaba desde Barcelona. Sin embargo, la FISA anunció que no había





recibido ninguna reclamación oficial, y Carlos Sainz declaraba, pesimista, que no esperaba que la FISA le diera la razón, después de haber devuelto el trofeo que le acreditaba como segundo clasificado.

En cualquier caso, este acontecimiento extradeportivo no debe empañar la magnífica carrera de Carlos Sainz, quien, pese a conducir un coche cien kilos más pesado y con treinta caballos de potencia menos, ha sido el primero en plantar cara a los Lancia Delta Integrale, invencibles hasta ahora. Sainz ha demostrado que el Mundial está a su alcance, con el aliciente añadido de batir a los «míticos»

debieron haber pasado por la correspondiente ITV durante el pasado año no lo hicieron, según datos facilitados por la asociación de estaciones de Madrid, aunque, según su opinión, «estas Policía Municipal, «cuya inhibición es cifras pueden ser perfectamente extrapolables prácticamente total».

Alrededor del 50 por 100 de los vehículos que a todo el territorio». Los responsables de las ITV achacan estas cifras a la falta de información y de control del cumplimiento de estas normas, haciendo especial hincapié en la

URANTE el pasado año, alrededor de un millón cien mil vehículos debieron pasar por la correspondiente Inspección Técnica, aunque la realidad es que sólo lo hicieron unos setecientos mil (la mitad en tres últimos meses), cifra preocupante teniendo en cuenta que el 16,5 por 100 de los vehículos inspeccionados fueron rechazados por «defectos graves» (los más importantes referidos a frenos, dirección y alumbrado, todos ellos elementos de seguridad del vehículo), que en el 46 por 100 se detectaron anomalías o defectos leves y que únicamente en el 36,5 por 100 de los casos los coches ofrecían un estado óptimo para la conducción en condiciones idóneas de seguridad. De entre los vehículos pesados que pasaron por inspección, el 22 por 100 fueron «rechazados», dato significativo teniendo en cuenta que aquí se incluve transporte escolar y mer-

cancías peligrosas. A tenor de estos datos, los responsables de estas estaciones de inspección consideran que por una ciudad como Madrid puede haber bastantes coches que están circulando con «serias deficiencias». que pueden poner en peligro su integridad y la de muchas personas más. «Se puede asegurar ≌ que entre 60.000 y 80.000 vehículos cir- \$ culan por Madrid con algún defecto grave y que, en el 60 por 100 de los casos. este defecto son los

frenos», afirmaban en una nota difundida a los medios de comunicación. Se da el caso de que en algún modelo utilitario este defecto es habitual y no consecuencia de un mal mantenimiento o mal uso del coche por parte del propietario. Es decir, la deficiencia es de fabricación. En cualquier caso, los responsables de la ITV declinan facilitar los modelos de coches que presentan mayores deficiencias, por considerar que es una labor que compete a las Comunidades Autónomas, organismos de los que depende su concesión. «Es claro que hay muchos vehículos que presentan un estado lamentable y debe haberlos mucho peor entre los que no se presentan a la inspección correspondiente», aseguró a esta reLas estaciones ITV critican a la Policía Municipal por su inhibición en el control

**«60.000 COCHES CIRCULAN POR** MADRID CON

peccionar su vehículo, con las consecuencias que esto conlleva». También se expresaron en el sentido de que el control por parte de la Guardia Civil «no es lo suficientemente efectivo ante la carencia de personal de este Cuerpo». No obstante, dieron a conocer un acuerdo con la DGT por el que entre ambos se «informará» a todos aquellos conductores madrileños que deben pasar la inspección, al considerar que la falta de información es también un dato importante a tener en cuenta como factor de no cumplimiento de estas normas.

## ATAQUE A LA POLICIA MUNICIPAL

Las mayores acusaciones de los responsables de las ITV se dirigieron al Ayuntamiento de Madrid: «La inhibición de la Policía Municipal en esta materia es prácticamente total, salvo contadas excepciones y esto pese a los con-

tactos que mantuvimos en su día con la Federación Española de Municipios y Provincias». Según ellos, el Real Decreto 2344/1985 encomienda este control a «estas autoridades», mostrando su extrañeza por el hecho de que los Avuntamientos havan mostrado «su preocupación por el cobro anticipado del impuesto de circulación de vehículos, lo que nos parece incalificable cuando no se preocupan de verificar que estos vehículos, que satisfacen el comentado



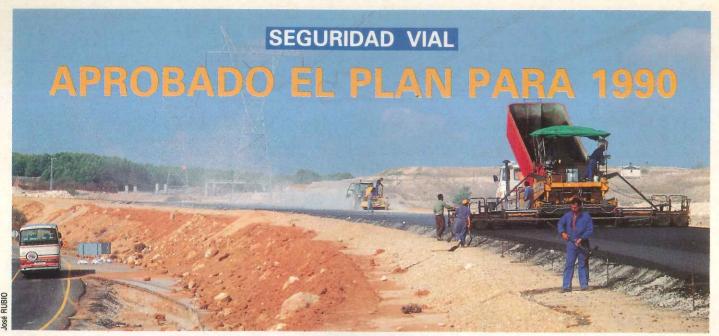
Sólo la mitad de los coches que debían haber pasado por la ITV en el 89 lo hicieron. Entre unos y otros, miles de coches inseguros por nuestras calles.

vista el responsable de una de estas estaciones.

Los miembros de la asociación mostraron su preocupación por estos datos y reclamaron un mayor control por parte de las autoridades para que las inspecciones se cumplan. A su juicio, las relaciones con la Dirección General de Tráfico «son excelentes», y su disposición a colaborar en el control de la ITV «es alto, pero para un exhaustivo control, el citado organismo necesita de la total colaboración de las distintas Consejerías de Industria de las comunidades autónomas, para que éstas emitan a la DGT los resultados de las inspecciones realizadas, y así poder avisar con una alta seguridad a los titulares de los vehículos que no han cumplido con la obligación de ins-

impuesto, son aptos para circular en lo que a sus puntos de seguridad se re-

En la misma línea informaron de sus conversaciones con las compañías de seguros y la propia Dirección General de Seguros, al considerar importante que todos los vehículos que están cubiertos por las compañías o los que abran nuevas pólizas puedan ser obligados a cumplir lo reglamentado en materia de ITV. El colectivo, no obstante, es consciente que esto no se conseguirá hasta que no haya «un acuerdo general» o disposición desde la Administración que lo reglamente. A estas peticiones e informe correspondiente todavía no les han contestado.



El Programa de Autovías tendrá una influencia positiva en la seguridad vial.

La programación de seguridad contenida en los planes españoles es muy amplia y trata de equilibrar la incidencia de actuación en todos los elementos que intervienen en el fenómeno del tráfico —hombre, vehículo y vía— y en todos los elementos operativos: educación, medidas técnicas relativas al vehículo y a la carretera, control, vigilancia y auxilio mecánico y sanitario.

La mayoría de las acciones que fueron programadas para el Plan Nacional de Seguridad Vial para 1989 se encuentran en curso de realización y, por otra parte, el desarrollo de la Ley de Bases de Seguridad Vial va a suponer que la actual Comisión Nacional de Seguridad Vial —encargada de elaborar y aprobar los planes de seguridad vial- sea sustituida, en cuanto a denominación y estructura, por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial. Aunque podrían aducirse otras razones, estas circunstancias han aconsejado que el Plan para 1990 siga teniendo definición anual, continúe las grandes líneas marcadas por el plan anterior y conserve su misma estructura. No obstante, se echa en falta una mayor participación de las comunidades autónomas y de los ámbitos provincial y local.

Así pues, en el amplio capítulo de la formación vial, se hace especial hincapié en la educación vial escolar y su desarrollo en todos los centros de EGB y preescolar, así como en la celebración de diversas jornadas y en la introducción de la misma en Escuelas Universitarias de Formación del Profesorado; otra parte de la programación está encaminada a la formación y pefeccionamiento de los conductores (profesorado, enseñanza, pruebas de aptitud), al desarrollo de

El Plan Nacional de Seguridad Vial para 1990, en el que se recogen todas las actuaciones previstas para el presente año, fue aprobado por el Pleno de la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial el pasado 18 de enero.

programas formativos especiales (educación vial en las Fuerzas Armadas, formación de policías municipales, etcétera) y a la celebración de campañas y actuaciones informativas y motivadoras (campaña permanente de seguridad con mensajes de contenido variable, especialmente referidas al alcohol, velocidad y cinturón; suplemento dedicado a los niños en la revista TRAFICO y una serie de trece capítulos sobre educación vial en TVE).

# ALCOHOL, VELOCIDAD, CASCO Y CINTURON

En cuanto a la labor de vigilancia y control, se prevé una acción básica especial (en aplicación de las directrices de la CEE y de algunas resoluciones de los ministros europeos de transportes), centrada en la alcoholemia, velocidad, cinturón, casco de protección y comportamiento y documentación de los vehículos de dos ruedas. Estará complementada por una actuación selectiva de comportamientos especialmente peligrosos, y por otras acciones especiales en determinadas épocas, tramos o itinerarios.

En el capítulo de acondicionamientos

y servicios, muchas de cuyas actuaciones corresponden al MOPU —el más importante es el Plan de Autovías—, a Industria o a las Comunidades Autónomas (CC.AA.), la DGT se ve también comprometida en el Plan de colaboración con las Diputaciones Provinciales, Cabildos Insulares y CC.AA., con las que tiene previstos 28 proyectos; en el plan de regulación del tráfico de los accesos a las grandes ciudades y puntos de interés especial, seis proyectos; en el programa de acciones concertadas con Ayuntamientos para la resolución de los problemas de tráfico urbano, diez proyectos; en el de actuaciones especiales en travesías, 57 proyectos localizados en 45 provincias; otros siete provectos de actuaciones diversas de seguridad viaria: continuación de la instalación de postes de auxilio en carretera; actuación de los helicópteros en misiones de asistencia sanitaria en Madrid, Barcelona, Valencia y Málaga, y otras actuaciones como es el caso de la ampliación de la pista de ensayos para vehículos, laboratorio de seguridad vial y estación de toma de datos de fronteras.

En el capítulo normativo, la DGT va a centrar su actuación en el desarrollo de la ley de bases sobre tráfico y seguridad vial. Es decir, texto articulado y reglamentos complementarios, sobre todo, el de circulación.

Por último, merece destacarse la continuación de varios programas de investigación sobre hábitos de conducción, etiología de los accidentes de tráfico, aprendizaje de la conducción, etc., aparte de la actividad propia de los grupos de trabajo de la Comisión Nacional de Seguridad Vial.

# J. I. R.

# KILOMETRO A KILOMETRO



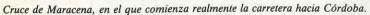
N-432: Granada-Córdoba

# CON EL EMBRUJO DE LA ALHAMBRA

Ciento sesenta y ocho kilómetros separan a Granada de Córdoba por la Nacional 432, que nace en Badajoz y concluye precisamente en la ciudad de la Alhambra. Es un tramo de carretera que está gozando de unas mejoras que se pedían a gritos hace tiempo, ya que el trayecto entre estas dos capitales, ambas con monumentos árabes de gran relieve, se hacía interminable, con peligrosas curvas, piso en mal estado, muy estrecho y señalizaciones para olvidar. Las inversiones realizadas están dando su fruto y el

trazado, ciertamente, va camino de convertirse en una fácil ruta, digna de los tiempos que vivimos. Poblaciones importantes como Alcalá la Real y Alcaudete, de la provincia de Jaén, y Baena o Espejo, en la de Córdoba, hacen un viaje agradable en el que no se puede olvidar a Moclín, en Granada, que con su famosa romería del 5 de octubre congestiona la N-432 a su paso por Puerto Lope, teniéndose que tomar medidas para que el tráfico no sea un verdadero caos.





Por medio, Córdoba, con su singular

mezquita como telón de fondo. Y en-

tre capital y capital, numerosos pueblos

de fama que componen una ruta para

el recuerdo. Hemos recorrido esta Na-

cional tan sólo entre los puntos kilomé-

tricos que van desde Granada hasta

Córdoba. Ciento sesenta y ocho kiló-

metros en los que hemos encontrado

mejoras dignas de elogio pues, hasta

problemas. Partiendo desde Granada

Lope, Alcalá la Real, Alcaudete, Bae-

na, Castro del Río y Espejo, antes de

terminar en la capital de los califas.

Granada, final de trayecto para el con-

ductor que salió de Badajoz en el kiló-

metro 1, ha sido el inicio del trabajo,

en su kilómetro 438,200.



Cruce de Santa Fe-Atarfe. Un punto negro que se ha eliminado.



Vista de Alcalá, sobre la que domina el Castillo de Abenzeire.

A Castro del Río

NA de las vías que une a Conflicto junto al psiquiátrico Extremadura con Andalu-Km. 438,200.—Granada. La procía es la N-432, cuyo nacipia capital de la Alhambra miento se encuentra en Badajoz y su finalización en Granada.

corresponde a los comienzos del reportaje, por cuanto hasta el kilómetro 436 no entramos en lo que es carretera. Estamos justo en lo que se llama autopista de Badajoz o, más moderno, avenida de Andalucía. Nada más partir hacia Córdoba, vemos un puente elevado que es la entrada obligada de los ferrocarriles a Granada. Luego, la barriada de La Chana v, en el 435, el hospital psiquiátrico de la Diputación Provincial. Es zona muy conflictiva, por cuanhace poco, la N-432 se había ganado las to los internos salen a pasear en plena críticas de los usuarios por su continuos nacional y ha habido diversos accidentes, incluso con víctimas mortales. Por atravesamos Pinos Puente, Puerto ello, se han manifestado más de una vez los vecinos y los propios internos, pidiendo más semáforos.

> Km. 433.-Aguí es donde realmente hay que tomar la carretera que nos lleva hacia Córdoba. El via-

jero ha de definirse, pues existen dos vías alternativas: una que nos lleva a Málaga o Sevilla v otra hacia Córdoba. Es iustamente un punto kilométrico que se cataloga como peligroso porque hasta él acceden los habitantes de una población granadina importante como es Maracena. Tienen «stop», pero a veces no se respeta y llegan los acci-

# Un punto negro

Km. 428.—Después del «stop» de Maracena vemos Mercagranada y el polígono Jurpe, que incorporan numerosos vehículos a la Nacional antes de llegar al punto más conflictivo de esta carretera a su paso por Granada. Es el 428, punto negro año tras año. Ahora se ha eliminado en parte. La salida de Atarfe hacia Santa Fe hacía atravesar la Nacional, con el consabido peligro. Pero se han hecho unas obras que impiden el cruce. Hay, por tanto,

que salir a la carretera con «stop» des- lante, en el 424, el polvorín de Artillede Santa Fe o Atarfe para incorporarse a la 432, pero no se puede atravesar.

Km. 426.—Desvío a Fuente Vaqueros, pueblo granadino en el que nació el poeta Federico García Lorca. En la zona también está Sierra Elvira, con aguas termales y, más ade-

**Torres Cabrera** 

Sta. Cruz

CORDOBA

ría, con anuncio de instalaciones militares.

Km. 423.—Pinos Puente. Es el primer pueblo que encontramos en ruta. La carretera iba antes por la población, pero ahora se pasa por las inmediaciones, aunque al término se incorpora a la Nacional la que sale del propio Pinos. Recorremos un puente estrecho sobre el río y, en el 420, vemos la desviación a Montefrío, Casanueva, Valderrubio e Illora. Ahí precisamente comienza la subida, por una carretera estrecha, de mal firme y curvas peligrosas. Eso sí, está bien señalado e incluso hav carteles aconsejando

no circular a más de 50 por hora. Después de recorrer unos seis kilómetros en ese estado, la carretera presenta mejoras, con algunas rectas, y sobre todo con más amplitud y pavimento en decente estado.

Km. 410.—indicación de entradas a Tiena y Olivares, dos poblaciones granadinas que han estado en candelero, sobre todo la segunda, donde la tierra se abrió. Los vecinos quisieron emigrar y el Gobierno les instaló unas casas prefabricadas en las que, por el momento, están sin que haya habido marcha masiva.

Km. 408.—Puerto Lope. Nada más entrar encontramos los indicadores de Moclín, donde se celebra una romería cada 5 de octubre que causa verdaderos problemas de tráfico en la N-432, teniendo que tomar medidas excepcionales para que los vehículos. aunque muy lentamente, puedan circular por la zona. En el 405 está la entrada a Tózar v Limones, v, poco más adelante, nos adentramos en la provincia de Jaén, justamente en el punto kilométrico 404,200.

Km. 390,850.—Alcalá la Real. Antes de llegar a Alcalá vemos el letrero que anuncia la entrada a Mures. Y ya en Alcalá, al fondo el castillo de Abenzeire, conocido por el Castillo de la Mota, de tiempos árabes, y la iglesia de la época de los Reyes Católicos. Entre los pueblos dependientes de Alcalá se calculan que hay unos 35.000 habitantes. La bajada, ya a la salida del pueblo, es mala, por lo que hay que extremar la precaución.

# **ACCIDENTALIDAD Y «PUNTOS NEGROS»**

Tres provincias hemos pisado desde Granada hasta Córdoba por la Nacional 432, incluyendo las dos mencionadas y Jaén. Y no hay que señalar que sea una carretera con demasiadas víctimas, aunque por desgracia haya que lamentar algunas.

Durante el año 1989 hasta el momento en que cerrábamos el reportaje, en la provincia de Granada (kilómetro 438,200 hasta el 404,200) se habían producido un total de 58 accidentes, con dos víctimas mortales: una en el kilómetro 431 v otra en el 419. En este tiempo fueron «puntos negros» los kilómetros 433, con tres accidentes, y 420, 419 y 417, con dos cada uno. Por lo que se refiere a la provincia de Jaén (kilómetros 404,200 a 353), hay que contabilizar un total de 31 accidentes. con dos muertos en zonas interurbanas y 24 en zona urbana; es decir, en las travesías de Alcalá la Real y Alcaudete. «Punto negro» ha sido el kilómetro

Y en cuanto a Córdoba (kilómetros 353 al 269), hubo 39 accidentes, sin ningún muerto, lo que equivale a señalar que existieron 37 accidentes menos que en 1988 y dos menos que en 1987. Solamente fue «punto negro» el kilóme-



34 Traisman

पित्रिमान्य 35

GRANADA

inos Puente







Acceso a la ciudad de Alcaudete



Córdoba y su Mezquita. Final de travecto.

Km. 380.—Hay una subida estrecha y con curvas, eso sí, provistas de quitamiedos, que nos llevan a Puerto del Castillo, de 914 metros de altitud. Luego la bajada, y a la derecha, Castillo de Locubín. És zona para ir despacio, ya que anuncia posibles hielos. Numerosos olivos a derecha e izquierda y una observación: entre el kilometraje nuevo y el antiguo hay 2.000 metros de diferencia. En el 370 está Ventas del Carrizal y el desvío a Valdepeñas de Jaén. También atravesamos el río San Juan y el cambio de la carretera es sintomático, para mejor.

Bajada al Castillo

de Locubin.

# Exclusivo para camiones

Km. 364,600.—Alcaudete. Antes de entrar a la población hay obligatoriedad para los camiones de ir por un camino exclusivo para ellos, en una sola dirección. Es ciudad rica en aceite por aquello de los olivares y también en fábricas de conservas y productos navideños.

Aproximadamente a los 200 metros, la 432 se solapa con la 321 (Ubeda-Málaga), después de haber atravesado ese núcleo montañoso formado por las sierras de Ahillo y de Grana, que hacían de la carretera un continuo camino de curvas y contracurvas, flanqueadas por profundos barrancos o escarpados taludes.

Km. 353.—Límite de la provincia de Jaén con la de Córdoba, iustamente cuando de nuevo vemos el río San Juan. Hay un puente estrecho e inmediatamente se ven las recientes mejoras hasta el punto de que no se

han colocado aún las señales. Ocho kilómetros más adelante hay avisos de obras en 38 kilómetros, aunque la verdad es que se soportan bien, quizá porque estén a punto de finalizar y no entorpecen la circulación. El piso es casi perfecto y la anchura de la carretera también. Señalada la entrada a Luque, enfilamos para llegar a Baena, primera población cordobesa importante en esta ruta. Por toda esta zona se han hecho correcciones del trazado y mejoras en curvas, con supresión de ellas. Varias eran «puntos negros» que han desaparecido, como la llamada curva de «Las Beatas», cercana ya a

La carretera ha sufrido mejoras en las inmediaciones de Espejo.

Km. 333.—Baena. Población con industrias derivadas de la agricultura, cereales olivar v vid. En ella podemos distinguir dos partes diferentes, como son la antigua Almedina, centro

de la vieja ciudad musulmana, y El Llano. En su casco urbano, que es atravesado por la carretera, hay semáforos. Justamente al llegar al primero están los desvíos a Andújar o Córdoba. A la salida, ya en plena nacional, zona de cardos y de olivos. Buenas rectas, piso en perfectas condiciones y, en paralelo, la vieja carretera, que es compañera de la moderna en varios tramos.

Km. 314,100.—Castro del Río. En el curso del Guadajoz, afluente del Guadalquivir, a 42 kilometros de Córdoba, está Castro del Río, que, precisamente, tomó el apellido por la importancia que el río tiene en la población, ya que su presencia y la necesidad de cruzarlo para ir de un lado a otro de la campiña hizo posible la aparición de este enclave urbano. Además, su trazado convirtió a la ciudad en una fortaleza inexpugnable y, por últi-

mo, su agua es indispensable para el riego de las huertas colindantes.

Saliendo del pueblo, vemos las indicaciones a Montoro, 47. En este tramo se han realizado mejoras de firme y correcciones en el trazado y en las

# Se notan las mejoras

Km. 307.-Espejo. A 33 kilómetros de Córdoba, tiene cerca de 57 kilómetros cuadrados de extensión, con ocho mil habitantes. En la nacional están los indicadores a Montilla, 15, y Málaga. La carretera está muy mejorada y se notan las últimas obras, ya que aún no hay kilometraje, aunque sí están los viejos mojones, que te dan una idea de dónde te encuentras.

A la salida de Espejo vemos el desvío Fernán Núñez y, después de pasar el río Guadajoz, entramos en Santa Cruz, con nuevo asfalto aunque, en fases, aún está el tramo viejo. Aquí se ha suprimido un zig-zag muy peligroso, junto a la estación de servicio, aunque las obras no están terminadas por encontrarse a la espera de una modificación del proyecto. Más adelante vemos la vía del tren paralela a la carretera y en el 284, antes de la Cuesta del Lobatón, desvío, porque el firme se ha hundido por las lluvias. Hay subidas por la zona que impiden la visibilidad de la carretera hasta que no las culminas.

Km. 274,100.—Córdoba. Centro del Occidente europeo en otros tiempos, está situada a ambas orillas del Guadalquivir. A la llegada de la 432 hay dos carriles de entrada y dos de salida antes de entrar en el paseo de las palmeras, viendo en el suelo señalizaciones de a 40. La capital abarca hasta el kilómetro 269, donde de nuevo circulamos por la nacional camino de Badajoz, que es el comienzo de esta 432. La provincia de Córdoba termina en el kilómetro 254,100, que ya pisa Extremadura.

> Nono HIDALGO Fotos: RODRIGUEZ RIVAS (enviados especiales)

# HAY QUE VISITAR...

En Granada, que se levanta en la confluencia de los ríos Genil y Darro, en las estribaciones de Sierra Nevada, hay que mencionar por fuerza la Alhambra, un alarde del arte árabe. Está en una colina que domina la capital, rozando el Generalife. Luego, el carmen de los Mártires, la catedral, la capilla de los Reves Católicos, la Cartuja, San Jerónimo, Hospital Real, la abadía de Sacromonte, La Madraza, el Corral del Carbón, la Casa de los Tiros...

Continuando la ruta, en Alcalá la Real, su castillo de Abenzeire o de La Mota, y, en Baena, la parroquia de Santa María la Mayor, el convento de las Dominicas, donde se venera la Virgen de la Antigua; la iglesia de San Bartolomé y el convento de San Francisco. En Castro del Río, la parroquia de la Asunción, la torre del Homenaje, las iglesias Madre de Dios, de Jesús Nazareno, de Santa María de Scala Coeli v el puente romano sobre el río Guadajoz. En Espejo, su castillo, y, por último, en Córdoba capital, como en Granada, los monumentos se cuentan por cientos. Empezando por la incomparable Mezquita, el barrio de la Judería, el palacio del Pretor, la plaza de la Corredera, la iglesia de Ŝan Miguel y la ermita de San Crispín, hasta llegar a los museos como el de Romero de Torres; todo es digno del mejor elogio. Y es que Andalucía tiene parajes realmente asombrosos.



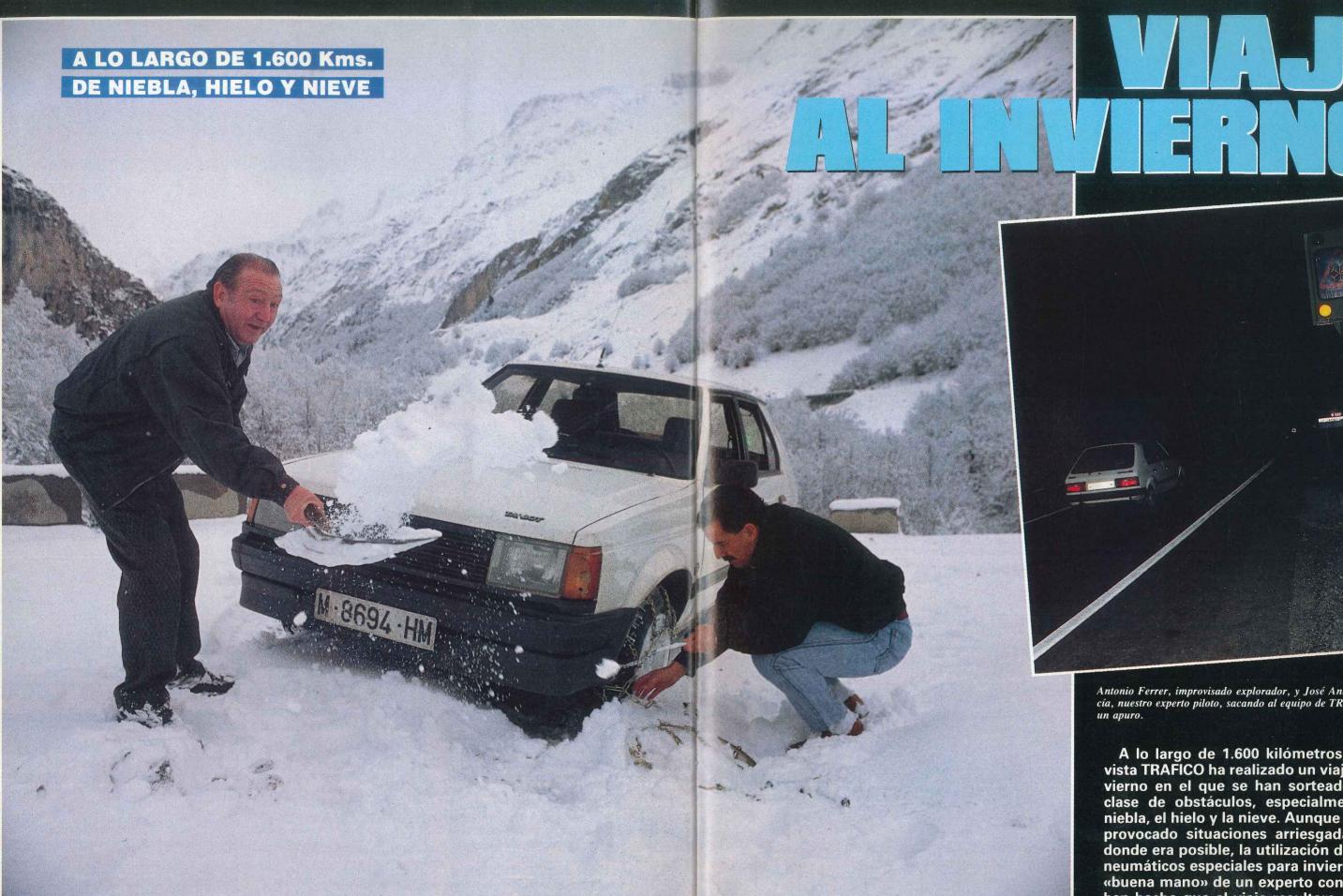
Córdoba. Monumento al Arcángel San Rafael, patrón de la ciudad.

# HAY QUE DEGUSTAR...

centra en recetas moriscas basadas en lo propio de cada tiempo. En la costa, sardinas al espeto, sin olvidar los aguacates y chirimoyas y, en caracoles. La palma en dulces se la la capital, las habas de la vega con jamón de la Alpujarra. Y si es de Trévelez, mejor que mejor. Luego, tortilla al Sacromonte, patatas a lo pobre, rabo de toro, codornices, churrascos y parrilladas.

Famosos son los dulces navide-

La gastronomía granadina se ños de Alcaudete y sus conservas, como lo son también los panecillos de cortijo de Baena, o su revoltillo baenense, así como el bacalao o los lleva Castro del Río, con bizcochos, castillos de caramelos, molletes y tostones. Por lo que se refiere a Espejo, su número uno es el cuajado y, en Córdoba capital, de todo. Pero acaso lo más singular sea su «tapeo».



Antonio Ferrer, improvisado explorador, y José Antonio García, nuestro experto piloto, sacando al equipo de TRAFICO de

A lo largo de 1.600 kilómetros, la revista TRAFICO ha realizado un viaje al invierno en el que se han sorteado toda clase de obstáculos, especialmente la niebla, el hielo y la nieve. Aunque se han provocado situaciones arriesgadas, allí donde era posible, la utilización de unos neumáticos especiales para invierno y la «buena mano» de un experto conductor han hecho que el viaje resultara mucho más seguro de lo que cabía esperar.



Cerca de la estación de esquí de Formigal, una fina película de nieve en polvo cubre la carretera.

EDIABA el primer mes del año y el invierno apenas se había dejado sentir. Dos miembros de la revista TRAFICO, junto con un experto conductor, José Antonio García Prieto (instructor de examinadores de la DGT y de profesores de autoescuelas), esperamos una mínima señal para desplazarnos a cualquier lugar donde el mal tiempo se materializase en alguno de sus meteoros más típicos: la niebla, el hielo y la nieve. Incluso estuvimos preparados para meternos en el centro de una gran nevada: calzamos el coche con neumáticos especiales de invierno (de laminillas), aunque no por ello olvidamos las cadenas, e instalamos en él una emisora de radio con la que podíamos pedir ayuda en caso de quedar aislados o bloqueados en algún puerto de cualquier carretera secundaria. Tampoco olvidamos echar una pala en el maletero, por si la tecnología fallaba.

Con todo a punto, comenzó una desazonadora espera, porque ni la simple contemplación del cielo ni las previsiones del Instituto Nacional de Meteorología presagiaban nevadas. Mantuvimos contacto directo con el citado Instituto, con el Centro de Información de la DGT, con algunas jefaturas provinciales de Tráfico localizadas en zonas de «alto con una luna y una corte de estrellas que riesgo», e incluso con demarcaciones brillan de forma casi insultante. provinciales de carreteras del MOPU.

Precisamente desde una de estas demarcaciones, la de Soria, nos dicen que esa misma mañana ha sido preciso el uso de cadenas en el puerto de Piqueras y las previsiones meteorológicas anuncian nieve por encima de los 1.300 metros, 400

Apenas sin tiempo para preparar el El primer plan era dormir en Soria y esaproximamos a Medinaceli, donde debe- nea recta hacia el norte pirenaico en

Los bancos de niebla nos acompañaron en el viaje. Es necesario adaptar la velocidad al campo de visibilidad



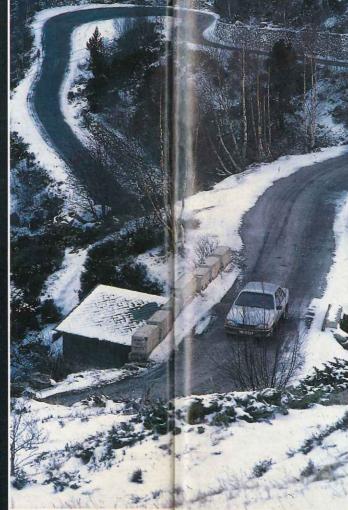


ríamos abandonar la N-II, para tomar la N-III hacia la ciudad que cantó Machado, el cielo está cada vez más despejado.

## HACIA LOS PIRINEOS

No queremos perder ni una sola noche; así que vamos en busca de los Pirineos, donde podría producirse algún chubasco. por debajo de la cota máxima del puerto. Al pasar por Zaragoza, y pese a la hora avanzada, renunciamos a detenernos. equipaje, salimos de Madrid al atardecer. Conducimos por turnos para vencer el sueño. Cuando pasamos por Huesca, la perar allí la nieve. Pero a medida que nos ciudad está dormida y continuamos en líEn lo más alto del Principado de Andorra, mirando hacia Francia, se apreciaban estas tonalidades crepusculares.

La sinuosidad del puerto de La Bonaigua y la posible presencia de alguna placa de hielo obligan a extremar la precaución.



nuestro afán de acercarnos lo más posible al invierno. De hecho, se nota humedad en la calzada y, después de serpentear por el puerto de Monrepós, una gran señal de fibra óptica anunciando hielo se ilumina a nuestro paso. Efectivamente, se está formando hielo en la calzada y aprovechamos para hacer algunas pasadas con el coche y tomar fotografías, ayudados por una patrulla de la Guardia Civil que casualmente estaba detenida en el alto de Monrepós. En realidad no hacía mucha falta. Por allí no pasa ni un «alma». Es algo más de la una de la madrugada y la luna arranca destellos blancos, mortecinos, en las cumbres que nos circundan. La nieve está próxima.

Bajando el puerto probamos a frenar en el hielo. Las ruedas se bloquean. Nos fijamos en nuestro experto, en su forma de conducir: lo hace con más suavidad. utilizando el doble embrague para que los cambios de velocidad -sobre todo al reducir- no produzcan movimientos bruscos; apenas toca el pedal de freno y anticipa todas las acciones. Los neumáticos especiales que calza nuestro coche contribuyen, sin duda, a su buen comportamiento. Es muy tarde cuando llegamos a Sabiñánigo, va en la antesala de los Pirineos. Es más que hora de descansar.

Amanece con una niebla densa. Recibimos la visita de Antonio Ferrer, un compañero de la Jefatura Provincial de Tráfico de Huesca, quien nos guiará por los vericuetos pirenaicos.

Enfilamos rumbo al valle de Tena, siempre sumergidos en la niebla. La escarcha blanquea la vegetación próxima a la carretera. Más allá sólo se ve una claridad pastosa que lo envuelve todo y nos obliga a circular con una velocidad moderada. Tras unos minutos de pugna, el sol domina a las tinieblas y descubrimos un día espléndido. El río Gállego susurra con bravura mientras pasamos por Peña Tendeñera, al tiempo que ponemos mucha atención a las umbrías heladas de la carretera. Búbal y Lanuza, poblaciones abandonadas para siempre, contemplan su soledad reflejada en el embalse.

# POR UNA CARRETERA ABANDONADA

Seguimos subiendo y adentrándonos por los laberintos pirenaicos, cuyas laderas comienzan cubrirse de celajes y a teñirse de blanco. A la altura de Formigal la nieve nos sale al paso en la carretera, pero continuamos hasta la frontera francesa por el puerto de El Portalé. Hay más nieve en la otra parte. Una carretera abandonada, que no sabemos a dónde conduce, nos va a servir para realizar pruebas y hacer fotografías. La







Cada vez resulta más difícil avanzar, las ruedas patinan. Un empujón... pero ni por ésas. Mejor quitar la nieve y poner cadenas.



En nuestro afán de saborear todos los ingredientes del invierno, nos aventuramos por caminos de montaña.

mente y los 20 centímetros de espesor de la nieve impiden comprobar si la plataforma por la que lentamente avanza el da, fortuita u obligada, el motor permabatería con continuos arrangues.

Los neumáticos del eje tractor patinan a veces. El desnivel es cada vez mayor y bajo la primera capa de nieve blanda hay otra helada. Cuando nos detenemos, a veces es necesario retroceder unos metros para que las ruedas agarren. Es preciso arrancar muy suavemente, casi sin acelerar, simplemente soltando el embrague. Nos resistimos a poner las cadenas y tratamos de abrirnos paso con una pala, incluso empujando. Un acelerón brusco y el coche rodaría por el terraplén. Alguien decide avanzar a pie para explorar el terreno. La salida no está lejos: sólo es cuestión de paciencia y «buenas manos».

Regresamos sanos y salvos a este lado de la frontera. En la aduana charlamos con nuestros compatriotas, quienes vaticinan un posible e inminente temporal de nieve. Sin embargo, las nubes que vienen desde el lado francés pasan acariciando la silueta del Pic de Midi d'Ossau sin que ocurra nada. Sin alejarnos mucho de la zona, buscamos más dificultades en el Balneario de Panticosa, pero sólo encontramos mucho frío y aguas termales a 60 grados.

Queda poca luz cuando nos despedimos de nuestro «rastreador» de nieve, Antonio Ferrer. Desde Biescas vamos a continuar por el Eje Transpirenáico con dirección a Viella. Subiendo por el puertendido fundentes en las zonas más um- obras, en la que por un efecto óptico pen-

vieja carretera se estrecha peligrosa- brías, para prevenir la helada que se avecina. Cuando pasamos por el entronque que conduce al cercano Parque Nacional de Ordesa, notamos que el coche coche es segura. En cualquier caso, es hace algún extraño y José Antonio, imposible dar la vuelta. En cada para- nuestro experto, decide moderar la velocidad para evitar que nos sorprenda alnece en marcha. Sería fatal cansar a la guna placa de hielo: «Ante una emergencia no hay que frenar bruscamente, y es fundamental llevar las manos bien colocadas, sin cruzarlas nunca y, por supuesto, moderar la velocidad».

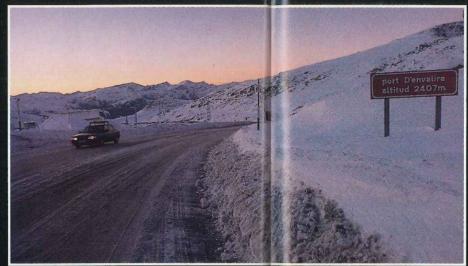
> Después de pernoctar en Viella, buscamos caminos y vericuetos trepando por las montañas que circundan la pintoresca población pirenaica. Encontramos un camino helado y las ruedas patinan cada vez que intentamos arrancar. Tememos que, si continuamos subiendo, podemos encontrar dificultades para dar la vuelta; así que, en cuanto podemos, regresamos.

## NIEVE EN ANDORRA

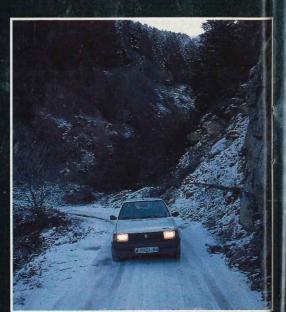
El sol se ha hecho fuerte en el firmamento. Un anticición recorre España. Desde la Jefatura Provincial de Lérida nos informan de que al sur provincial hay nieblas. Un murciano, afincado en Viella desde hace más de veinticinco años, nos asegura que no nevará hasta que no cambie la luna. Subimos hasta Baqueira-Beret y continuamos por el sinuoso puerto de La Bonaigua, en cuyas laderas efectúan prácticas de esquí los soldados de un Regimiento de Alta Montaña. Pretendemos acercarnos a Andorra, donde sabemos que hay nieve, a través del puerto de Cantó, en el que era necesario el uso de cadenas el día anterior. Pero sólo ento de Cotefablo observamos que han ex- contramos una carretera desastrosa, en



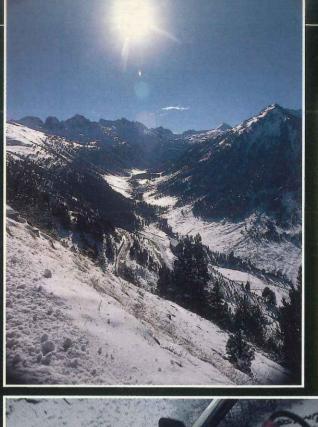
Para cuando pasamos la frontera por Portalé, las náquinas quitanieves ya han hecho su

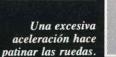


La carretera se helaba por momentos en el puerto de Envalira.



Nieve en los alrededores de Viella.





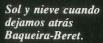
samos que nos adelantaba una rueda. En realidad sólo era el tapacubos, que aún debe estar rodando por los barrancos y precipicios de Cantó.

Los picos que coronan el puerto de Envalira, en la parte alta de Andorra próxima a la frontera francesa, cambian en pocos minutos su color dorado, por efecto de los últimos rayos de sol, a un rosa dulce de cuento. Hay mucha nieve acumulada en la orilla mientras que el asfalto, complementamente mojado, comienza a parecerse a la superficie brunida de un espejo. La noche se cierne sobre los valles andorranos y nosotros pretendemos dormir en Zaragoza. Nos separan 280 kilómetros de niebla, la mitad de los cuales en una carretera sinuosa. Desde Lérida, la autopista alivia el cansancio y la tensión de conducir. Ni siquiera al día siguiente, de regreso a Ma-

drid, pudimos librarnos de la niebla. José Antonio recomienda que sólo encendamos los antiniebla traseros cuando la visibilidad sea muy escasa pues, de lo contrario, podemos deslumbrar a los que nos siguen.

Atrás quedan más de mil seiscientos kilómetros de invierno bonancible. Al despuntar febrero es posible que los gélidos frentes nórdicos pinten de blanco los alféizares de nuestras ventanas y los niños jugarán con la nieve. Pero el invierno en la carretera no es un juego y cada conductor deberá adoptar sus propias precauciones en una estación en la que nunca nieva a gusto de todos. Ni lo suficiente, por supuesto...

> José Ignacio RODRIGUEZ **Fotos: Miguel GARROTE** (Enviados especiales)

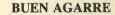


# Neumáticos de invierno

Entre las muchas precauciones que se adoptaron a la hora de planificar el viaje al invierno, montamos unos neumáticos especiales «M+S», de laminillas. El fabricante nos recomendó un rodaje previo en suelo seco, con el fin de que las laminillas se afilaran con el uso y resultaran más eficaces en la nieve y el hielo. Este tipo de ruedas tiene marcado con flechas el sentido de giro de las ruedas. No obstante, las traseras las

> montaron al revés, «con el fin de mejorar la frenada».

En el largo viaje que realizamos pudimos comprobar que el comportamiento en carreteras secas era muy bueno, a pesar de que el fabricante reconociera que se agarraban «casi igual que los convencionales».



Tanto en explanadas naturales cubiertas de nieve como en la carrete-

ra, notamos un buen agarre y estabilidad del vehículo. Incluso la frenada era eficaz, aunque las ruedas terminaban bloqueándose. No obstante, el comportamiento era mejor con nieve blanda que con nieve helada. En este último caso, cuando el vehículo arrancaba en rampa, las ruedas patinaban y era preciso retroceder e intentarlo de nuevo, pero muy sua-

En cualquier caso, el consejo del experto que nos acompañó es que «no cuesta nada llevar las cadenas, por si acaso», a pesar de que se mostró muy satisfecho del comportamiento general de los «M+S».





La diferencia de nivel entre el punto más bajo de la pista y el más alto del peralte es de 1,812 metros.

las ruedas para conseguir una trayectoria cerrada en sí misma, y hace que el valor de la reacción normal al suelo sea lo más próxima posible al peso del vehículo. Por otra parte, la de Torrejón se convierte en la primera pista de ensayos de Europa con el pavimento de aglomerado, lo que hace más real cualquier tipo de prueba.

# REDUCIR RIESGOS

Además, la elección de pista circular reduce en gran parte los riesgos inherentes a los ensayos de velocidad máxima, y permite un mejor trabajo de desarrollo de los vehículos por parte de los fabricantes, ya que, al no sobrecargar apenas las suspensiones y los neumáticos, el vehículo se mantiene en unas condiciones constantes de carga.

Por otra parte, la pista tiene un tramo recto en su interior, de 400 metros de longitud y 24 metros de anchura, unido al anillo con los correspondientes ramales de entrada y salida, que va a servir para pista de frenado.

La construcción de esta pista obedece a una serie de demandas específicas y urgentes en el marco de un vertiginoso crecimiento de nuestro parque de vehículos y del reto tecnológico que ha supuesto la incorporación de España a las Comunidades Europeas. Por un lado, la Administración necesita instalaciones adecuadas para efectuar los ensayos reglamentarios que garanticen las prestaciones exigi-

# Utilidad de la pista

En la pista de ensayos de Torrejón de Ardoz pueden realizarse las siguientes pruebas y verificaciones:

- Frenado y retención en pendientes.
- Aceleración.
- Inscripción en curva.
- Maniobrabilidad y radios de giro.
- Neumáticos.
- Salpicaduras.Resonancia.
- Suspensión.
- Vados.
- Ruidos.
- Antiparasitarios.
- Velocidad máxima.
- Consumo de combustible.
- Velocímetro.
- Resistencia de componentes mecánicos.
- Avisadores acústicos.
- Retrovisores (campo de visión).
- Esfuerzo de dirección.
- Desarrollo de proyectos de fabricantes.

# Características técnicas

Su geometría es la de un anillo circular, con una pista recta en su interior unida al anillo por medio de los correspondientes ramales de entrada y salida.

## Anillo

Radio: 450 m.

Anchura de calzada: 9 m.

Pendiente máxima: 1 por 100. Sección transversal: Curva

con 1,5 por 100 de pendiente en su punto más bajo y 57,73 por 100 en el más alto.

# Pista de frenado

Longitud: 400 m.

Situación respecto al centro del anillo: 315 m.

Anchura calzada izquierda: 16,5 m.

Anchura calzada derecha: 7.5 m.

bles a los diferentes vehículos, especialmente las más directamente relacionadas con la seguridad. Por otro, tanto los fabricantes como la industria auxiliar del automóvil necesitaban un lugar adecuado donde experimentar sus productos. Y, finalmente, Universidad y centros investigadores van a poder desarrollar sus proyectos de investigación y de formación que, en definitiva, permitirán disponer de medios básicos para estudios y ensayos en el campo de la automoción.

Además de la utilidad de la pista diseñada para realizar pruebas y verificaciones como frenado y retención en pendientes, aceleración, neumáticos, suspensión, ruidos, consumos, esfuerzos de dirección, etcétera, posteriormente a la presentación del proyecto y a la realización de los primeros ensayos, diversos fabricantes nacionales han pedido la construcción de una serie de pistas auxiliares que permitan los ensayos de desarrollo de vehículos y componentes en temas como estabilidad, fatiga, adherencia, etcétera.

En este sentido, se encuentra en estudio la posibilidad de construir pistas de ensayo con superficies de adherencias diferenciadas, para evaluación de la estabilidad y del comportamiento, para ensayos de fatiga, ampliación del anillo de velocidad, plataforma de usos múltiples, rampas y pistas para vehículos todoterreno.

J. Ignacio RODRIGUEZ Fotos: Miguel GARROTE



# Marca vial indeleble

Carlos Soria, miembro de una expedición española que marchó hacia la conquista del Everest, acercándose al mismo por la ruta china, captó estas más que singulares imágenes de una de las carreteras de aquel país. Sí, están ustedes viendo perfectamente: no es que las marcas viales estén colocadas con pintura indelebe, sino con auténticos pedruscos, de forma que no se borren jamás. Así queda todavía más claro que está prohibidísimo salirse del carril adecuado, salvo peligro de coscorrón también indeleble. Una idea que, en las versiones continua y discontinua, proponemos a la Direc-ción General de Carreteras, para ver si los conductores españoles aprenden de una vez a no desviarse de su camino. Naturalmente, es broma. Pero lo de China, tan rigurosamente cierto como lo están contemplando: así han marcado una prohibición de adelantamiento en curva sin visibilidad.





# Atracado y secuestrado

Un vecino de La Coruña comprobó lo que es tener «chófer» durante unas horas, cuando al intentar aparcar su vehículo, un individuo, tras amenazarle con un cuchillo, le obligó a ocupar el asiento del copiloto y más tarde a introducirse en el maletero del coche.

Menos mal que efectivos de la Policía detuvieron al ladrón poco después y el viaje no duró mucho.



# Samaritanos ecologistas

La energía solar es la que hace que funcionen los equipos electrónicos de este repetidor de radio, gracias al cual se pueden establecer las comunicaciones entre la Jefatura Provincial de Salamanca y los Postes S.O.S. que cubren el Servicio de Auxilio y Asistencia en la carretera N-620 hasta Fuentes de Oñoro. El repetidor de radio se encuentra situado en el Alto del Copero, en las cercanías de la Peña de Francia. Además de protegernos en las situaciones difíciles, cuidan el medio ambiente. ¡Ojalá se extienda el ejemplo!

# También en San Sebastián

En nuestro número de noviembre, incluíamos en esta misma sección, bajo el título «Una bonita sugerencia», una noticia en la que una espontánea colaboradora, Mari Carmen Pérez, nos informaba sobre los cartelitos complementarios «Respeite a vida» que en Brasil acompañan a algunas señales de tráfico. Un lector de San Sebastián, Iñigo Galatas, nos ha escrito diciéndonos que en 1988, el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, por medio de su concejal delegado de Tráfico, Francisco Beloqui, puso en marcha una campaña genérica de Seguridad Vial, en la que, tal y como se ve en la fotografía, en las señales de tráfico de esta guiente?



ciudad se incorporaron unas placas con el slogan «RESPETA, hay mucha vida en juego». Nos alegra saber que en España también somos conscientes de que algunos detalles pueden ser importantes. ¿Quién será el siguiente?

# «RODOLFO»

## CARLOS BELLVER

ICEN que los yankis —o yankees, como ustedes quieran— cambian de coche una vez al año. En este país nuestro de nuestros males no ocurre, ni por casualidad, tal cosa. Aquí cambiamos de vehículo particular cuando el anterior se nos está cayendo ya a trozos. Son todavía muy pocos los que se pueden permitir el mudar el coche en

un momento de capricho o porque la línea del nuevo modelo que acaba de aparecer les gusta más. Y si parece que no son tan pocos, se debe a los buenos oficios de los empleados y publicitarios de la Banca española, que consiguen convencer a todo bicho viviente de que el crédito que les van a dar con el que poder pagar el coche al concesionario a un menor interés del que les ofrece éste lo van a poder devolver con la gorra. Que si no, los automóviles que viéramos por la calle iban a ir dejando tras de sí piezas, alguna que otra puerta y tal vez hasta un cacho de motor.

Hace ya algún tiempo, la Dirección General de Tráfico puso en marcha un sistema para propiciar la renovación del parque automovilístico español, en colaboración con los fabricantes. No sé si fue una falta de información por parte del ciudadano destinatario de la posibilidad o por algún intento de quitarse de en medio —que también lo hubo, me costa— por parte del concesionario el que dio al traste con esa renovación, que, pese a todo, se produjo en una buena medida. Pero si al españolito medio no se le anima con sistemas crediticios adecuados a que cambie de coche, seguirá con la misma tartana por los siglos de los siglos.

Cuando uno compra un coche, tiene la inconfesable intención de que sea para toda la vida. Más que inconfesable es que pertenece al mundo de la subconciencia. El hecho de tener coche nuevo le obnubila de tal forma que no piensa ya en otra cosa, ni siquiera en que, pasados algunos años —los yanquis o yanquees, uno—, ese automóvil nuevo y flamante estará hecho un cascajo y deberá ser sustituido por otro. Y uno tira y tira de coche hasta que las circunstancias —normalmente, en forma de facturas de taller— le convencen de que ha llegado la hora de pensar en comprar coche nuevo.

Cuando Rodolfo y yo comenzamos nuestra relación, terminé la mía con Bautista. El pobrecillo quedó hecho un asco y nunca me atreví a confesarle al vendedor del concesionario de Rodolfo el auténtico estado en que quedó mi anterior coche, que, a partir de ese momento, debió convertirse en una pesadilla para él, si es que quería endosárselo a algún comprador de segunda mano. Recuerdo que me preguntó por su estado y yo, cínico de mí, le contesté que estaba «de maravilla».

Rodolfo pasó a ser, como había ocurrido con los otros

cuatro coches que había tenido antes, parte de mi vida.



La verdad es que tener cuatro coches en doce años estaba dentro de lo que podríamos denominar las estadísticas medias, a razón de tres años de duración por cada coche. Pero, habida cuenta de la cantidad de kilómetros que había hecho con cada uno de ellos y de las burradas cometidas, tal vez ese tiempo medio resultara, incluso, excesivo. Era yo, por aquel entonces, el típico elemento que los sociólogos podrían poner como ejemplo de loco del volante que no casaba con ninguna de las premisas que pudieran establecerse para los habitantes de este país y su relación con un vehículo de motor.

Sin embargo, con Rodolfo llegó de modo definitivo el asentar la cabeza. Ya era un padre de familia consciente y respetable y lo que quería era tener un coche de señor, aunque sin excesivos lujos, que pudieran convertirme en una especie de nuevo rico. Aun así, me parecía que Rodolfo era demasiado para mí, con su encendido electrónico, sus elevalunas eléctricos, su porte y aun hasta su moqueta interior. Todo eso me lo confirmaron años después, al llegar a Canarias, cuando oí que a mi Rodolfo le llamaban «el Mercedes del godo».

Es Rodolfo un R-18, hoy blanco y antaño verde. Hemos

compartido diez años de nuestras vidas y nos hemos conocido, creo que bastante bien. Sin embargo, he de reconocer hoy que ya está bastante viejecito, lo suficiente como para que las facturas del taller sean constantes y cada vez más elevadas y como para deber pensar seriamente en sustituirlo por otro nuevo.

Pocos meses hacía que rodábamos Rodolfo y yo por esas carreteras de Dios y nos dimos el gran castañazo, el más fuerte accidente que he tenido nunca, a pesar de mis constantes, como ha quedado reflejado en estas páginas, burradas como conductor. Y no fue, precisamente, por hacer el burro.

Acababa de dejar a mi hijo mayor, Carlos, en el cumpleaños de un amigo y compañero de colegio. Tenía Carlos por aquel entonces cinco maravillosos años y todavía cuando lo recuerdo siento la inmensa suerte que tuve de tener el accidente cuando él ya no se encontraba, con lo mayor que ya se consideraba y que yo quería considerarlo, sentado en el asiento del acompañante del conductor. Volvía yo para casa, al volante de Rodolfo, conduciendo por una amplia avenida. Llovía una suave agüilla que había convertido el paso en un espejo y yo, ya convertido en un señor, había disminuido la velocidad

hasta el punto en que me encontraba seguro de dominar todos los mandos del coche. El limpiaparabrisas funcionaba a ritmo lento y la radio me enviaba un maravilloso concierto para trompa de Mozart. Una maravilla digna de cualquier director de cine francés. La avenida terminaba en una plazoleta que había que rodear por la derecha para poder girar a la izquierda. Se me ocurrió pensar, en el colmo de la prudencia, que mejor sería frenar un poco antes de llegar al final de la avenida y de comenzar la vuelta a la derecha para girar a la izquierda, como pretendía. Dicho y hecho: apreté ligeramente el pedal del freno y he aquí que el pobre Rodolfo culeó un poco. Fue muy poco, pero lo suficiente como para que yo me asustara y, sin encomendarme ni a Dios ni al diablo, apretara a fondo freno y embrague, con lo que provoqué que Rodolfo comenzara a dar vueltas, eso sí, con las cuatro ruedas apoyadas en el

En nuestro deslizamiento, saltamos a los carriles de dirección contraria de la avenida y, hasta que topamos con un último coche que estaba estacionado, nos llevamos otros cuatro por delante. Recuerdo que uno de ellos, un Seiscientos, la compañía de seguros lo consideró «siniestro total». La puerta del acompañante del conductor, en cuyo asiento mi hijo había estado sentado unos minutos antes, quedó a la altura de la palanca de cambios de marchas y el único lateral que se salvó de los encontronazos con otros coches fue, milagrosamente, el que correspondía al asiento del conductor. Hoy, una vez más, lo puedo contar. Y tengo mucha suerte: todos mis contrarios salieron del envite lo suficientemente sanos como para encararse conmigo y exigirme la presentación de la póliza que garantizaba que tenía el seguro en regla.

Pero no era ese accidente el más grave que he tenido, lo que pretendía contarles hoy, sino, simplemente, hacerles ver que Rodolfo tiene ya diez años, que no son pocos para un coche, y que, encima, al poco de que me pusiera por vez primera a su volante, tuvimos un encontronazo múltiple del que tardó en curar dos meses. Sin embargo, seguimos juntos. Es como si estuviera exprimiendo toda su vida, poco a poco, sin tener ninguna consideración acerca del tiempo real que puede durar un coche. Es como si me hubiera empeñado en que Rodolfo es eterno y que conmigo va a continuar durante muchos años, con un absoluto desprecio hacia la posibilidad de vida de todas y cada una de sus piezas, a fin de cuentas, aunque mucho trabajo me cueste reconocerlo, fabricadas por el hombre y, por tanto, finitas, mucho más que las piezas del hombre mismo, que

también lo son.

Yo sé que a Rodolfo no le queda mucho tiempo de

Yo se que a Rodolfo no le queda mucho tiempo de compartir su vida conmigo. La verdad es que intento cuidarlo y cada vez que tiene un achaque, lo llevo al médico para que le haga un buen chequeo. Pero ya empiezo a ser consciente de que mi vida, junto a la de Rodolfo, corre un serio peligro, si es que me sigo empeñando en que debe permanecer conmigo. Todo eso, a pesar de que no quiero ni pensarlo: fíjense que ni tan siquiera he pensado el nombre que pudiera recibir su sustituto.



de la radio da voz al motor

silencioso y establece un diálogo

que puede interrumpir con sólo

Lourdes ORTIZ



«Basta ya», de Jesús A. Villanueva, primer premio.

# Sevilla: **V CERTAMEN DE FOTOGRAFIA** SOBRE **SEGURIDAD** VIAL

A fotografía titulada «Basta va», de la que es autor Jesús Alejandro Villanueva Maldonado, ha obtenido el primer premio del V. Certamen Provincial de Fotografía sobre Seguridad Vial, organizado por la Jefatura Provincial de Tráfico de Sevilla, con el patrocinio de la delegación del gobierno de Andalucía y la colaboración de las entidades Concesur y Syrsa. Este primer premio, dotado con 75.000 pesetas y trofeo del delegado del Gobierno de Andalucía, representa una señal de «stop» sobre un montón de esquelas: una dura forma, sin duda, de hacer una llamada a la prudencia.

El segundo premio, al que corresponde una dotación de 50.000 pesetas y trofeo Concesur, recayó en Juan M. Piedra Priego y, bajo el lema «Peligro definido», hace una clara refe-50 Traising



Todas las obras presentadas, que, como es habitual, no sólo alcanzaron un encomiable nivel de calidad, sino que pusieron de manifiesto la preocupación que el pueblo sevillano siente por los temas relacionados con la seguridad vial, fueron examinadas por un jurado compuesto por técnicos en tráfico, periodistas y expertos en arte, así como por personas relacionadas con las entida-

rencia al riesgo del alcohol

En cuanto al tercer premio, dotado con 25.000 pesetas v. trofeo Syrsa San Pablo, le fue concedido a la fo-

tografía «Demasiado tar-

de», realizada por Federico Walls Barragán. Se trata en

este caso de un montaje re-

lativo a los adelantamientos

prohibidos y la falta de res-

peto a los mismos por parte

de algunos conductores.

en la conducción.

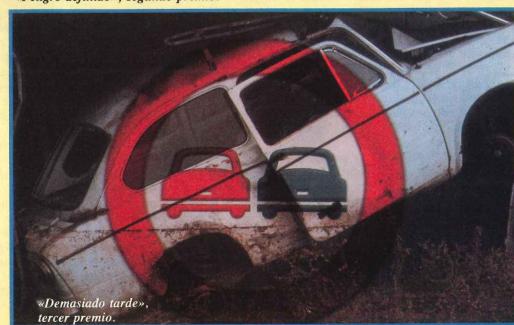
La fotografía, tomada como arma de denuncia y alegato a favor de la prudencia y la seguridad a la hora de tomar el volante, ha servido un año más de punto de apoyo artístico y educativo al mismo tiempo. Vaya desde aquí nuestra enhorabuena a los premiados, así como a todos los participantes.

des colaboradoras en el cer-

tamen.



«Peligro definido», segundo premio.



O es malo que el A pie, hombre quiera a su coche. Como el caballo antaño, el a caballo coche es dócil, ágil, obediente y puede ser hermoso. En muchas culturas el caballo era de algún modo prolongación del y en coche hombre v era mimado, cuidado v atendido con una solicitud que en muchos casos superaba a la atención que el guerrero o el nómada prestaba a la familia. El caballo para el hombre del Renacimiento era un pedestal y para el hombre de los caminos un cómplice, una forma de vida. También el caballo daba status: era caballero aquel que podía conseguir un caballo aunque fotos, perritos que mueven la fuera escuálido como Rocinante.

Sancho, en cambio, montaba una

ejército era un «plus», un rango y,

caballo, su galanura v su valor eran

románticos, como en el cuadro del

indisolublemente unido a su señor.

potencia, del brío, cualidades que el

hombre hacía suyas y la nobleza del

aunque la infantería era carne de

cañón, la destreza del hombre a

ya casi una medalla. Para los

húsar de Gericault, el caballo,

era símbolo de la fuerza, de la

animal se transmitía al iinete.

que toca y la metáfora de los

Y es que el hombre humaniza lo

caballos en el motor no es sino la

traslación al coche de todas esas

cualidades del más bello bruto.

Ahora parece que los animales

tener también el coche para su

también tienen alma, y alma parece

dueño, que lo convierte en concha

protectora, casa, lugar acorazado

donde transcurre gran parte de su

vida. El coche es así prolongación

renqueante otras, enfermo y rebelde

generoso, cuando cumple. Y es que

el hombre se funde con la máquina,

le comunica su destreza y, al mismo

Conmueve ver el celo, el mimo con

que el marido dominguero pasa el

plumero por la carrocería, como si

espina que había dañado la pezuña

la acariciara, limpiando el polvo,

frotando manchas, mirando con

tristeza cada roce, cada nueva

herida, casi como el jinete se

detenía delicado a arrancar la

tiempo, se crece con sus dones.

suya: disciplinado a veces,

cuando se estropea, y suave,

mula. Ser de la caballería en el

de su caballo. Y lo mismo que el jinete adornaba su cabalgadura, era primoroso en los detalles, lujoso en el adorno o en las cualidades de su silla, el conductor engalana, pone cabeza, cojines o, sobrio, valora la elegancia del material, el cuero noble o la limpieza de los metales. Porque si el caballo hacía caballeros, el coche reparte jerarquías, valor social. El coche, como la vestimenta, hace señores, da prestigio, confiere o parece conferir cualidades externas. Cambiar de coche es dar un salto hacia arriba en una sociedad competitiva donde la «carrera» y el triunfo social se entienden como una especie de escala que tiene peldaños que deben subirse con ligereza de trapecista, galanura de bailarina o simplemente trepando como se pueda. El hombre chico se crece en su coche y el que se cree grande se prolonga en su lujosa carrocería. La potencia del coche, su velocidad, se convierten en símbolo de esa potencia deseada. del «yo también» puedo y las metáforas masculinas de fuerza, seguridad, poder se concentran en el motor y parecen transmitirse a su dueño. Pero es que además el coche, como el caballo, sueño de esa potencia deseada, es también femenino y parece amoldarse y responder a los deseos del varón: mujer entregada que acelera o frena cuando él mete la marcha, que se detiene o continúa, se encabrita o se hace reposada. Encerrado en el coche, el hombre está solo consigo mismo y se sueña autónomo, deja que broten sus

impulsos, se hace gritón,

competitivo, establece carreras,

inventa peripecias, simula recorridos

novedosos, se marca retos y a través

cambiar de emisora. Señor de un dominio pequeñito, encerrado en una cápsula que le protege de los miedos, le aísla de los ruidos y del desamor —esa bronca familiar, la estulticia del compañero, la violencia del jefe— se cree más él v aprieta el acelerador, comunica sus pavores en ese frenazo repentino. en el taco que se le escapa. ¿Si no fuera así, cómo podría aguantar los atascos interminables, esas dos largas horas de casa al trabajo y del trabajo a casa? A veces se irrita. despotrica: los asuntos pendientes. la prisa, ¡tanto que hacer!, pero no puede renunciar al coche porque el coche es ya parte de sí mismo y desprenderse de él sería quedarse desnudo, desprotegido, a la intemperie, solo de verdad consigo mismo, con su pequeñez, con ese trabajo espantoso, una vida que no ha elegido, que se le va imponiendo... Por eso el coche es aquello que todos prefieren. No hay sueño posible, «escaparate» posible, lámpara de Aladino, que ofrezca todos los tesoros de la tierra, que pueda superar su fuerza simbólica, ni su poder de atracción. Ni viajes, ni mujeres en apartamentos en la playa. Porque el coche asume ya todos esos sueños y los incluye, como si al poseer el mejor coche todo lo demás —el éxito social, la mujer, el viaje, la playa— se diera por añadidura. Como si todo lo que reluce no fuera oro, sino coche: último modelo, más potencia, más brío, más seguridad. Por eso los anuncios de coches por ahora se destinan fundamentalmente al varón. Y ponen esa voz tan seria de cosa trascendente. De la hombría se habla, y del poder. Se hacen ya coches que sólo responden a la voz de su amo, coches inteligentes que como el viejo caballo doblegan la cerviz y saludan al tacto suave del caballero. Pero el caballo que relinchaba de placer o de espanto, no podía hablar. El coche ha ganado definitivamente la partida y no se puede volver atrás. Lo importante es darse cuenta, hacer carreteras adecuadas y arreglar el tráfico. Que el que quiera entender, entienda.

# UN ACTOR ENAMORADO DEL TEATRO, DEL MEDITERRANEO... Y DE LA VIDA

aprender a conducir

desde niños»

ODOS en la vida nos trazamos mentalmente el rumbo que nos gustaría seguir y la vía por la que quisiéramos discurrir para llegar a la meta propuesta. Y cuando uno se encuentra, por fin, en ella, parece que se respira hasta de distinta manera: mejor. Eso es lo que le ocurre a Toni Cantó, quien tras su etapa televisiva, buena v popular por otro lado, y después de haber intervenido en obras de éxito, al fin le llegó su gran momento: interpretar uno de los papeles importantes de una de las piezas de la literatura universal, como es el Hamlet de Shakespeare, cuyas representaciones alcanzaron gran éxito en Madrid.

-¿Ciertamente, has encontrado aquello que esperabas y deseabas?

Eso que yo esperaba y deseaba era el teatro y lo encontré hace tres años, pero qué duda cabe que hay obras de las que esperas más y menos. Evidentemente, interpretar Hamlet es algo a lo que aspira todo actor dentro de su carrera, y por ello me encuentro muy satisfecho con este trabajo recientemente concluido.

—Desde que iniciaste tus intervenciones en TVE, en el programa «La tarde», hasta ahora, te han ocurrido muchas cosas y en corto espacio de tiempo...

—Cuatro años y muchas cosas. Sí, han sido cuatro años de intenso trabajo, pero pienso que en el esfuerzo siempre hay una justicia y da sus frutos; no obstante, creo que estoy empezando a encontrar mi sitio gracias a ese trabajo.

# «EL MEDIO IDEAL, EL TEATRO»

—Deducimos por tus palabras que donde verdaderamente te sientes bien es en el teatro, más que en otros medios...

—Evidentemente, donde me siento más a gusto es en aquello que sé hacer, y lo que sé hacer es ser actor. Televisión es a lo que un actor sin trabajo puede aspirar en este país para comenzar; lo que pasa es que mina tu credibilidad. Pero ahora estoy muy contento, ya que hago lo que me gusta, la interpretación, y dentro de ella, en el medio ideal en

Toni Cantó:

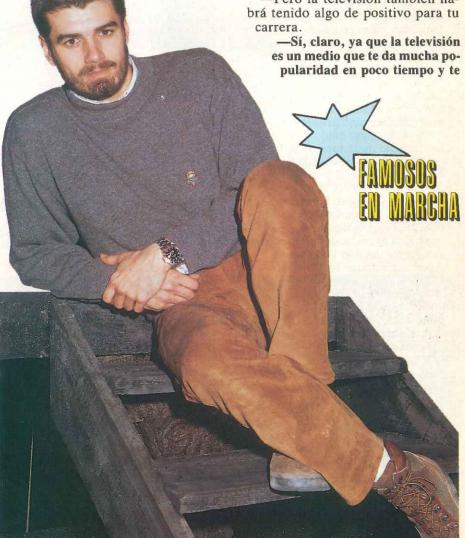
el que creo que todo actor se siente mejor, en el teatro.

—¿Cuál podría ser tu autodefinición artística?

—Pienso que artísticamente soy un profesional al que sólo le preocupa el trabajo y su mejor realización posible.

—Para intervenir en teatro no es ya tan sólo el físico, algo que para televisión prima en ciertos casos...

—Yo tengo mi teoría al respecto, y creo que el físico muchas veces perjudica más que beneficia. En mi caso se me ha etiquetado por él y me ha llevado a hacer sólo una serie de trabajos, y eso me ha venido muy mal. Pero pienso que eso, afortunadamente, lo voy borrando con un trabajo serio, y espero poder seguir aspirando a hacer este tipo de papeles y de trabajos, y no los otros. —Pero la televisión también ha-



ayuda favorablemente para que los productores se acuerden de ti.

—De todas manera, siempre has pisado fuerte en el teatro, ya que has intervenido en obras y con autores de éxito: «Los 80 son nuestros», de Ana Diosdado; «Carmen, Carmen», de Antonio Gala, y Hamlet.

—Sí, he tenido mucha suerte y eso es difícil. He cogido obras que han sido éxito en sus temporadas y eso es muy importante para un actor que empieza, porque te quita difícultades.

# AMANTE DE COCHES Y MOTOS

—Toni, hablemos ahora del mundo del motor, del tráfico.

—Yo soy gran amante de los coches y de las motos; es una enorme pasión la que tengo. Sin embargo, las motos de gran cilindrada me dan miedo, y por eso tengo tan sólo una Vespa, con la que me conformo; si tuviese una grande sé que me mataría, seguro. Y uno de mis grandes sueños es tener un buen coche; no lo tengo aún, pero algún día lo tendré.

—Me imagino que habrás cambiado el utilitario amarillo y matriculado en Valencia, tu tierra, con el que llegaste a TVE en tus inicios, ¿no?

—No he cambiado, sigo con el mismo, ya que esta temporada me he comprado una casa, y ya sabes cómo están esas cosas, que te dejan hipotecado para toda la vida.

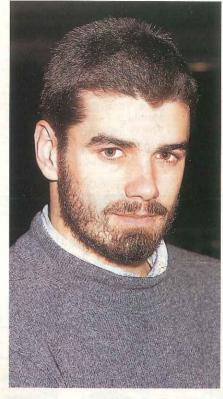
—Ĉomo buen valenciano, y siempre que tus ocupaciones te lo permitan, viajarás a tu tierra. Coméntanos cosas que te hayan podido ocurrir en el trayecto Madrid-Valencia-Madrid.

-Esa carretera me la sé de memoria. Me la conozco perfectamente y cómo ha ido evolucionando. Es una carretera que está mal, aunque ahora se encuentra muchísimo mejor que antes. Tiene un gran problema que es la entrada a Valencia, diez kilómetros antes, y la salida de Madrid, aunque ésta parece que se está solucionando. De todas maneras, soy de los que piensan que Madrid y Valencia deberían estar unidas por una carretera más «potente» v con mucha más capacidad de admisión de vehículos que la que hay en la actualidad. Pero me imagino que se estará haciendo lo que se pueda, aunque se podría hacer más.

—Conoces perfectamente el tráfico de las grandes ciudades. ¿Qué opinión te merece?

—El tráfico de Valencia es denso y tiene unas horas puntas que se pueden determinar y prever, pues son menos que en Madrid. Lo de Madrid ya es una locura. No hay ninguna hora en la que puedas estar absolutamente seguro, a no ser las cinco de la madrugada, de que no va a haber tráfico. Es un poco locura porque llega un momento en el que todos tenemos que salir una hora antes de casa para ir a nuestros trabajos, y es una hora perdida.

Sé que existe un problema gigan-



tesco con la cantidad de coches que hay en la ciudad, pero también sé que toda esa gente y todos esos vehículos dan mucho dinero de impuestos, y que ese dinero se debería utilizar mejor.

—Habitualmente, ¿qué medio de transporte utilizas en tus viajes a Valencia?

—Normalmente voy en coche. El avión no me gusta para estas distancias cortas, ya que es muy pesado ir al aeropuerto, el taxi, embarcar, etcétera; también utilizo el tren en algunas ocasiones.

—¿Y cuando te marchas de vacaciones?

—Siempre el coche, pues te da una mayor autonomía. Lo que sucede es que llevo tres años sin ninguna vacación y eso pesa. Pero sabes que hay una edad en la que tienes que dedicarte a un cierto tipo de cosas, porque, si no, luego ya no llegas.

## EL MEDITERRANEO

—Si pudieses, ¿a dónde te gustaría marcharte?

—Ahora es una fecha perfecta para ir al Mediterráneo, ya que el tiempo suele ser bueno, hay poca gente y se está muy bien. Me iría a Valencia, a Benicasim o a Menorca. Soñar, soñar, no cuesta.

—Y puestos a soñar, ¿cuál sería ese gran coche que te gustaría tener?

—Hay un coche que me gusta mucho, que es el Audi «Coupé» nuevo, me encanta; y eso sin pronunciar palabras mayores, como podría ser un Ferrari.

—¿Eres amante de la velocidad, la utilizas?

—Yo utilizo la velocidad cuando puedo. En España no se puede casi nunca, ya que el estado de las carreteras no lo permite. Yo soy de los que creen que el verdadero freno para la velocidad no es sólo la limitación que marca el disco, sino el estado de la carretera y cómo está la circulación; y la circulación no está como para ir haciendo locuras, y el estado de las carreteras, mucho menos.

—¿Crees que hay mucha gente que va haciendo locuras cuando conduce?

—Sí, evidentemente. Pero creo que hay una cosa muy importante y en la que no se piensa, y es que debería haber una adecuada enseñanza en la autoescuela. Porque uno de los grandes problemas del tráfico, además de las carreteras, no es la velocidad, y sí, en general, que la gente no sabe conducir bien. Esto es producto de una deficiente enseñanza y aprendizaje. Creo que se debería aprender a conducir desde pequeños, como si de una asignatura más se tratase, pero tanto teórica como práctica.

-Entonces, ¿pondrías la educación vial como una materia más en

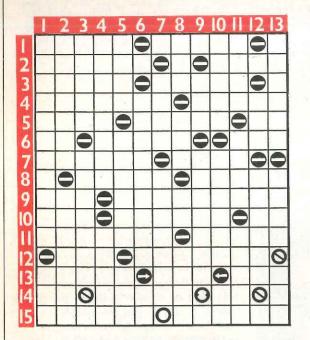
la escuela?

—Pero no sólo la parte teórica, sino que pondría un pequeño circuito donde la gente estuviese circulando con un coche a modo de entrenamiento, para tener los fallos de pequeño y en un circuito cerrado; no tenerlos con la «L» puesta y pudiendo matar a alguien por la carretera. Creo que sería básico, ya que va en ello tu vida y, lo que es más importante, la de los demás.

Un amante de la vida, sin duda. Además, por supuesto, del teatro y el Mediterráneo.

> Miguel Angel YAÑEZ Fotos: Miguel GARROTE

## **CRUCIGRAMA**



HORIZONTALES.—1: Dícese del que no tiene cabello. Ojo simple de los insectos. Vocal. 2: Líquido graso que se saca de la aceituna. Vocal. Poéticamente, espacio celeste. 3: Noticia vaga que corre entre la gente. Metal precioso. Consonante. 4: Dada por nula. Dícese de la que ha perdido un brazo. 5: Arco triunfal romano en memoria de Trajano en Tarragona. Campo sin labrar. Preposición que se usa separada en locuciones latinas. 6: Campeón, Entregaros. Denominación antigua de la región ósea de la cadera. 7: Dícese del tiempo cuando va a nevar. Barca, canoa. 8: Consonante. Larva de los insectos lepidópteros. Que acumula dinero y no lo emplea. 9: En este día. En sentido figurado, dícese del médico malo. 10: Período de tiempo. Nombre propio de mujer. Matrícula española. 11: Lugares donde se pisa la uva. Ligeros de peso. 12: Hijo de Noé. Estuche o maletín para viajar. 13: Espuertas grandes sin asas. En plural, artículo. Impar. 14: Pronombre personal. Apellido muy común en España. Nombre de letra. Vocal. 15: El que fabrica ladrillos. Puestas de un astro.

VERTICALES.—1: Popular barrio madrileño. Tercer hijo de Adán y Eva. 2: Meciese al niño en la cuna. Rezásele. 3: Mamífero cuadrumano propio de Madagascar. Nombre de vehículo espacial norteamericano que obtuvo fotos de Saturno. Consonante. 4: El que toma por la fuerza a una mujer para satisfacer sus deseos carnales. Quiérele. 5: Que es distinta a la que se habla. Tomar para sí una responsabilidad. Religiosa. 6: Vocal. Aboliesen una lev. Símbolo químico del polonio. 7: Vocal. Situación del que se encuentra privado de trabajo. Ligásele con cuerdas. 8: Oxido de calcio. Aire popular canario. Matrícula española. Vasija metálica semiesférica con mango. 9: Vocal. Criada de un clérigo. Unales en matrimonio. Consonante. 10: Mortífero. Firmas que se ponen al pie de las letras de crédito para garantizar su pago. Matrícula española. 11: Siglas del Pacto del Atlántico Norte. En Escocia, tribu, familia. Planeta del sistema solar. 12: Vocal. Perdí el equilibrio. Arbusto aromático de las labiadas. Vocal. 13: Marina militar de un país. Te atreves. Forma pronominal.

# JUEGO DE LOS NUEVE **ERRORES**

Entre estos dos dibujos, aparentemente iquales, hay nueve errores que los diferencian. Trate de encontrarlos.









¿Qué tal tu coche?

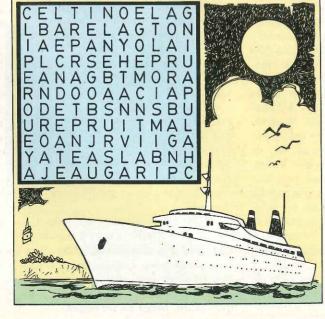
## SOLUCIONES

bote, cliper, chalupa, gabarra, galedo, galera, galeri, glorco, nac, pireganita, galedo, prac, sampân, yate y yola, FARASE: «El "Titânic" se hundió en su primer viēje». A LA SOPA DE LETRAS —Balandro, balsa, batel, bergantin,

AL JEROGLIFICO.-Tiene cuerda para rato (tiene cuerda,

Follaje del árbol. 3: Una montaña. 4: Un ciprés. 5: El rótulo. 6: La verja del cementerio. 7: La corbata. 8: El pantalón. 9: AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES.—1: El sombrero. 2:

res. Leves. 12: Sem. Neceser. 13. Seras. Las. Non. 14: El. Lo-pez. Cu. O. 15: Tejero. Ocasos. Bara, Erial, Ad. 6: As. Daros. Cia. 7: Nevoso. Acal. 8: C. Oru-ga. Avaro. 9: Hoy. Matasanos. 10: Era. Isabel. Ma. 11: Laga-2; Aceite. A. Eter. 3; Rumor. Plata. M. 4; Anulada, Manca. 5;



## SOPA DE **LETRAS**

En el recuadro se encuentran los nombres de dieciocho barcos y embarcaciones de todo tipo. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha v 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

# España, a toda

marcha.

Ha llegado el gran momento para España. Nuestra definitiva incorporación al bloque de países más desarrollados, así como los próximos acontecimientos del

92 tienen también un destacado reflejo en todo lo relativo al Tráfico y la Seguridad Vial.

La administración destinará 1 billón de ptas, en mejora y ampliación de la red viaria y 20.000 millones en sistemas de regulación de tráfico e información al usuario. Por tanto. Vd. tiene en Trafic 90 la mejor plataforma para abrir nuevas vías de desarrollo a su negocio. Una ocasión incuestionable.

# Trafic y Sicur, Salón Internacional de la Seguridad coinciden en su celebración

De esta forma, el número de visitantes profesionales se eleva considerablemente, al tiempo que se multiplica el impacto de los mensaies publicitarios.

# **SECTORES**

Sistemas de Instalaciones de Ordenación y Regulación de Tráfico.

Equipos para Aparcamientos.

Equipos para la Vigilancia de Tráfico.

Equipos y Sistemas para la Iluminación de

Métodos para la Detección y Prevención de Deslizamiento en Carreteras.

Productos y Servicios para la Gestión del Mantenimiento de Carreteras.

Equipos para Areas 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.

Equipamientos para Automóviles relacionados con la Seguridad Vial.

Automóviles para Ayuda en Carretera.

Asociaciones y Organismos.

Prensa Especializada.

# SALON DE LA SEGURIDAD VIAL ROAD SAFETY EXHIBITION

MADRID 6/9-3-1990

PAIS I COUNTRY

|                                     | P                     | abe                       | ellór | n 9, | Re      |     |         |   |   |       |     |    |     | Ca |     |    |     |    |      |   |     |
|-------------------------------------|-----------------------|---------------------------|-------|------|---------|-----|---------|---|---|-------|-----|----|-----|----|-----|----|-----|----|------|---|-----|
| IFEMA                               | 1                     | 1                         | - 1   | 1    | - 1     | Ĩ   | Î       | Ĩ | 1 | E     | - 1 | 1  | 3   | 31 | 16  | 10 | 1   | 3  | - 01 | E | 1   |
| INSTITUCION FERIAL DE MADRID        | 4.0                   | C1 1 15                   | 205   | CIII | A / A A | 45  | -       | - | - | -     | _   |    |     |    | _   |    | _   |    |      | _ | _   |
| Avda. de Portugal, s/n.             | APELLIDOS I SURNAME   |                           |       |      |         |     |         |   |   |       |     |    |     |    |     |    |     |    |      |   |     |
| Recinto Ferial de la Casa de Campo. | 7                     |                           |       | -1   |         | - 6 | 1       | - | - | -00   |     | 76 |     | 27 | 140 |    | V.  |    | 176  |   | 20  |
| 28011 Madrid. España.               |                       |                           |       | 1    |         |     |         |   |   | -1-   |     |    |     |    |     |    | _   |    |      |   |     |
| Tel. 470 10 14                      | NOMBRE / NAME         |                           |       |      |         |     |         |   |   |       |     |    |     |    |     |    |     |    |      |   |     |
| Tx.: 44025/41674 Ifema-E            |                       |                           |       | -0.0 |         |     | 1       |   |   | 11000 |     |    |     |    |     |    |     |    |      |   |     |
| Fax (91) 470 27 03                  | L                     |                           |       |      |         |     |         |   |   |       |     |    | _1_ |    |     |    | -1  |    |      | 1 | _   |
|                                     | EMPRESA I FIRM        |                           |       |      |         |     |         |   |   |       |     |    |     |    |     |    |     |    |      |   |     |
|                                     |                       |                           |       |      |         |     |         |   |   |       |     |    |     |    |     |    |     |    |      |   |     |
|                                     | L                     |                           |       |      |         |     | $\perp$ | 1 |   |       |     |    | -1  |    | -1  | -1 | - [ | 1  | 1    | 1 | - 1 |
|                                     | CARGO I POSITION HELD |                           |       |      |         |     |         |   |   |       |     |    |     |    |     |    |     |    |      |   |     |
|                                     | ĵ.                    | ï                         | ï     | 3    | 1       | ï   | ï       | 1 | î | 1     | Ť   | ï  | ï   | 1  | 1   | ř  | ĩ   | ĩ  | î    | 1 | Ê   |
| 2                                   | DIF                   | RECC                      | ION   | I AD | DRES    | is  |         |   | - |       |     |    | _   | -  |     |    | -   |    |      |   |     |
|                                     |                       |                           |       |      |         |     |         |   |   |       |     |    |     |    |     |    |     |    |      |   |     |
|                                     | L                     | 1                         | 1     | 1    | 1       | 1   |         | 1 |   |       | _   |    | 1   |    | 1   | 1  |     | -1 | 1    | 1 | 1   |
|                                     | CIL                   | CIUDAD / CITY C.P. / P.C. |       |      |         |     |         |   |   |       |     |    |     |    |     |    |     |    |      |   |     |
|                                     | î                     | Ĭ                         | 1     | ì    | 1       | ï   | Ĩ       | î | ì | 1     | ı   | E  | Ŧ   | 3  | 1   | E  | ı   | Ŧ  | 1    | 1 | Ĕ   |

# **ACREDITACION PROFESIONAL**

TRADE VISITORS REGISTRATION Invitación cursada por / Invitation from:

**DIRECCION GENERAL DE TRAFICO** 

HORARIO: Profesionales: de 10 a 19 h. Público en general: 17 a 19 h.

TIME SCHEDULE: Professionals: 10 a.m. to 7 p.m. Public: 5 p.m. to 7 p.m.



Cuando te vayas a poner de viaje, esta es la mejor dirección, llama antes al

# 505 900-123

- y GRATIS podrás conocer toda la información del tráfico de toda España, desde el punto en que estés:
   Situación real de la circulación.
   Estado del tráfico en el itinerario que pensabas hacer, ofreciendote las oportunas rutas alternativas, si fuera preciso.
- Ayuda sanitaria y mecánica, las 24 horas del dia.
   Información Administrativa, para todo tipo de documentación relacionada con Tráfico.

Recuerda. La llamada es gratuita y la respuesta es auténticamente personalizada. La mejor dirección a tomar en tu viaje es llamar primero al 900-123 505.





90 Gral. Dirección

BCK/VITTY/ACE



Ministerio del Interior