

Tráfico

AÑO VI - N.º 55 - MAYO 1990

Aumento
espectacular
de los muertos
**MOTOS:
MAS
RIESGOS**

**TRAS EL ALCOHOL,
EL ACCIDENTE**

Fabricantes de coches
**PREOCUPADOS
POR EL DESCENSO
DE LAS VENTAS**

12 EL PELIGRO TAMBIEN VIAJA EN MOTO

Es preocupante, sin duda, el crecimiento de los accidentes de motoristas, cuyas víctimas mortales son más del doble de las producidas en el total de siniestros en calles y carreteras. Ya se sabe que, en dos ruedas, la carrocería es el propio conductor, que en este caso debe llevar casco, pues el 70 por 100 de las lesiones se producen en la cabeza. Consultamos a expertos, que nos hablaron de técnicas para ir más seguro en moto.



secciones

La locura del mes	3
Conducir mejor	4
Cartas	6
Editorial	9
Disco verde	10
Mi carril	11
Tráfico del motor	23
Mecánica fácil	26
Taller de opinión	28
TRAFICO Chico (suplemento central)	
Viejas glorias	30
El parque automovilístico, al día	32
Kilómetro a kilómetro	33
Humor	49
El maletero	50
La pluma en el asfalto	51
Famosos en marcha	52
Pasatiempos	54

Tráfico Chico: PADRES Y EDUCADORES

Los padres son, sin duda, los primeros educadores de los niños. También, naturalmente, en lo que afecta a la convivencia con el tráfico y a la forma de comportarse como peatones y como conductores. La educación vial se aprende desde muy pequeño, y no sólo en clase.



38 POR CULPA DEL ALCOHOL

Se calcula que entre un 30 y un 50 por 100 de los accidentes de tráfico que suceden en el mundo tienen detrás algo de alcohol. Nosotros nos hemos acercado al estudio de los efectos de su ingestión. Además, hemos asistido en Barcelona a un control realizado en fin de semana.

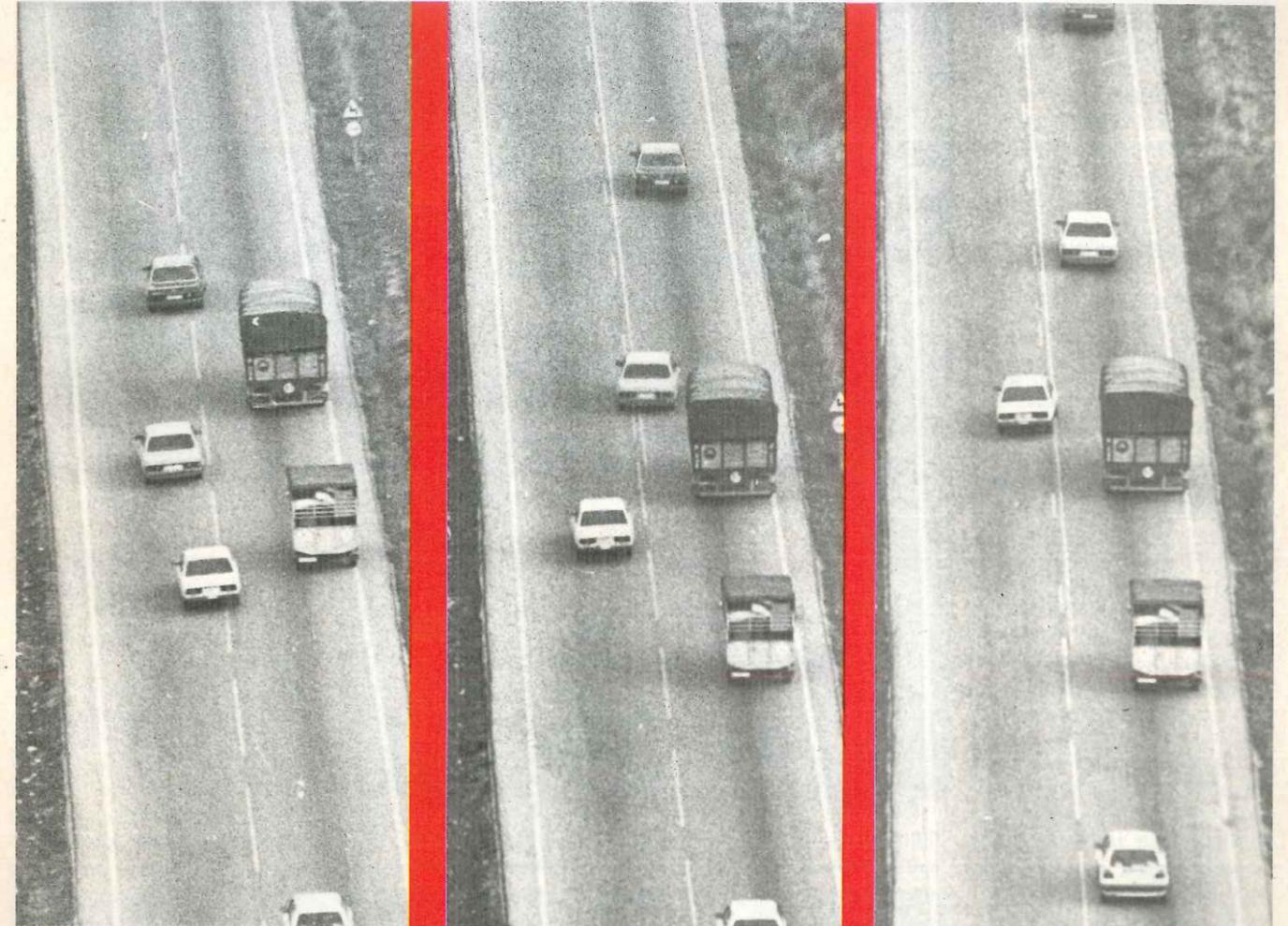


COCHES: 23 MENOS VENTAS

El mercado del automóvil parece encontrarse en una época de clara disminución, que afecta principalmente a los líderes de ventas por marcas: Renault, Volkswagen y Citroën. El endurecimiento de la política económica dicen que está entre las causas.



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



P

arece que la imprudencia de algunos sigue sin tener límites y que la prisa por adelantar unos cuantos metros les hace olvidar las normas y despreciar sus vidas y las de los demás. El conductor del primer turismo está concluyendo un adelantamiento correcto, pero le siguen otros dos que no se han percatado, al parecer, de la cercana señal de prohibición.

A

pesar del peligro que supone adelantar en lugar prohibido y de la presencia de las señales que así lo indican, nadie ha desistido de su maniobra. El segundo de los vehículos que adelantan ha pisado la línea continua y se ha «tragado» las señales de prohibición.

E

tercer turismo tampoco podía ser menos que el anterior y ha persistido en su intención, a pesar también de la línea continua y de las señales. Las maniobras incorrectas están a punto de concluir. Esta vez ha habido suerte. Ningún otro vehículo venía de frente. ¿Y si no hubiera sido así?

El nivel de atención requerido es, sin duda alguna, una de las diferencias más importantes entre la conducción por núcleos urbanos y por vías interurbanas; o, por decirlo de un modo más coloquial, entre la conducción por calles de población y por carretera. Las primeras precisan una atención mucho mayor, sin que eso quiera decir que quien circule por carretera tenga «derecho» a distraerse.

En opinión de José Antonio García Prieto, asesor técnico de Formación Vial de la DGT, «lo que sucede es que en ciudad es lógico que se tenga que prestar una mayor atención, puesto que son muchas más cosas las que rodean al conductor y, en consecuencia, es mucho más amplia la información que recibe». En efecto, peatones, semáforos, intersecciones, abundancia de señales, etcétera, aportan al conductor urbano un caudal de datos que jamás ofrece la carretera. Asimismo, mientras en los cascos urbanos hay que tomar decisiones muy rápidas y constantes, en carretera disminuye el nivel de atención y las decisiones no precisan ser tan rápidas. Hay más tiempo, generalmente, para adoptarlas.

VELOCIDAD Y PELIGRO

No obstante, el criterio general de los conductores suele ser que la carretera entraña un mayor peligro, por lo general, que la ciudad. Y tal estimación se basa en que, en términos globales, en los núcleos urbanos, son más habituales los golpes «de chapa» y más escasos los que producen víctimas, mientras que en vías interurbanas la abundancia de las segundas es mayor. Es decir, que en carretera aumenta el peligro.

Sin embargo, «la culpa de ese peligro —afirma García Prieto— se debe achacar a la velocidad. O, más exactamente, al exceso de velocidad



Ir muy pegado al vehículo precedente, además de ser un peligro, reduce el campo de visión delantero para efectuar un posible adelantamiento.

«REGLA DE ORO» PARA UN ADELANTAMIENTO SEGURO

La atención del conductor no es la misma necesariamente en ciudad o en carretera. Mientras en las calles de una población hay que estar dispuesto a recibir muchísima información, en carretera no son tantos los estímulos, y por eso el nivel de atención se reduce. Pero la velocidad hace que aumente el peligro, el cual es más acentuado a la hora de efectuar un adelantamiento: una maniobra peligrosa para la que ofrecemos una «regla de oro».



La conducción por ciudad requiere mayores niveles de atención.

de que hacen gala los conductores. Hay que ser consciente de las propias limitaciones y de que, a determinadas velocidades, un imprevisto puede suponer un riesgo muy grave. Si todos circulásemos dentro de los límites de velocidad, esos riesgos se reducirían».

Y también lo harían, seguro, si «no tuviésemos siempre tanta prisa e hiciéramos los adelantamientos siempre que fuesen necesarios y en todo momento con la máxima atención a la seguridad». Entramos, pues, en el capítulo importantísimo de los adelantamientos en carretera convencional (no hablamos en estas líneas de autopistas), sobre los que vamos a exponer distintos aspectos básicos, que bien podrían constituir una «regla de oro» para la seguridad.

MANIOBRA IMPRESCINDIBLE

El primero de esos aspectos, a la hora de adelantar, es que la maniobra sea imprescindible. Si el vehículo que marcha por delante ya lo hace a una velocidad suficientemente alta, no debe haber

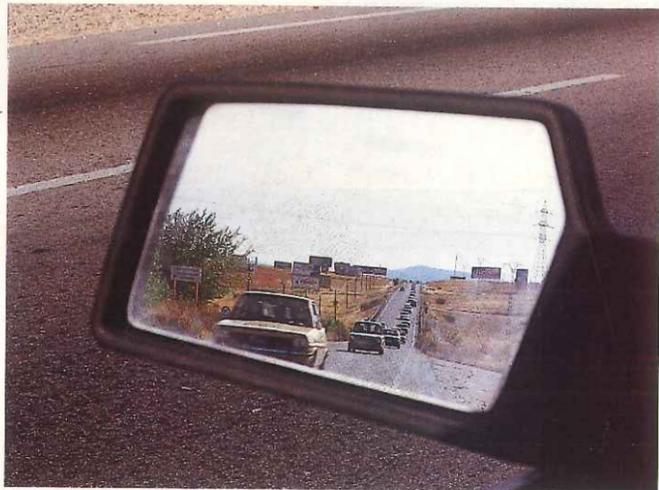
problema alguno para seguir tras él, manteniendo siempre la distancia de seguridad: «Lo que sucede es que muchas veces adelantamos al que nos precede para, una vez rebasado, continuar viaje a la misma velocidad que llevábamos. Este es un claro adelantamiento innecesario».

Para un buen adelantamiento —y el calificativo se ciñe estrictamente a la seguridad—, hay que tener en cuenta los siguientes aspectos previos: posición, relación de marcha y observación.

Posición.—Hay que mantener la distancia adecuada respecto al vehículo al que pretendemos adelantar. No se debe ir muy pegado a él, puesto que entonces se reduce la visión delantera (y no digamos si es un camión) y, lógicamente, no se puede comprobar si vienen vehículos de frente, si hay señales de prohibición cercanas, etcétera. Por otra parte, tal distancia de separación debe permitir revolucionar el motor y alcanzar la potencia adecuada para efectuar la maniobra con la mayor rapidez posible, y, asimismo, no tener que hacer una maniobra brusca para acceder al



Hay que seleccionar una relación de marcha adecuada que permita una reserva de aceleración para ganar velocidad rápidamente.



La observación por los retrovisores, elemental regla de seguridad.



La maniobra de adelantamiento sólo debe realizarse cuando sea imprescindible.

carril de adelantamiento —el carril del sentido contrario—, sino hacerlo gradualmente.

Relación de marcha.—Es preciso seleccionar la relación de marcha adecuada, que permita una reserva de aceleración para ganar velocidad rápidamente. Sólo así se hará un adelantamiento rápido. Si una persona circula —por poner un ejemplo— a 80 kilómetros/hora y en quinta velocidad, está claro que no puede adelantar en quinta, dado que hasta que se revolucione el motor pasará mucho tiempo. Tendrá que seleccionar una relación de marcha que le permita una aceleración rápida.

Observación.—El tercer paso es observar hacia adelante y hacia atrás. Hacia adelante, para comprobar si vienen vehículos en sentido contrario, la distancia a la que se encuentran, si da tiempo a adelantar, si no hay señales de prohibición, etcétera. En el caso de que esas circunstancias sean positivas, se comprueba también por detrás (retrovisores), y si igualmente se puede efectuar la maniobra, se procede a señalarla adecuadamente (ver TRAFICO n.º 48, págs. 4 y 5) y a llevarla a cabo.

Habrà que añadir que, para retornar al carril derecho, ha de hacerse uso de nuevo de la regla retrovisor-señal-maniobra, comprobando bien que no se corta la trayectoria del vehículo al que se acaba de rebasar. La ley, en este sentido, dice claramente que en el adelantamiento hay que establecer la suficiente diferencia de velocidad entre vehículo adelantado y adelantador. La incorporación, entonces, es más sencilla y rápida, pero no por eso hay que dejar de comprobar, pues podría darse el caso de que el vehículo adelantado hubiese aumentado su velocidad. Un hecho que, aparte de ser antirreglamentario y sancionable, pondría en peligro la seguridad.

Fotos: Miguel GARROTE

DÍA DE MERCADILLO

Desde estas líneas, quiero hacer una crítica algo «duri-lla» contra el sistema de multas, ya que considero muy injusto, por ejemplo, que una grúa se lleve un coche del aparcamiento estando averiado y con un cartel dentro en que ponía «Averiado, roto el embrague». Pero lo bueno del caso no es sólo eso, sino que no había ni una señal vertical ni horizontal que prohibiera el aparcamiento.

La justificación que nos dieron en el Ayuntamiento de Santa Coloma de Gramanet (Barcelona) es que los ciudadanos deberíamos aprender perfectamente los días que en ese lugar se instalaba el mercadillo.

Considero que es muy duro pagar 4.500 pesetas por una infracción así. ¿Cuánto deberían cobrar entonces a los que conducen temerariamente por las carreteras?—José María de León Rúa. Badalona (Barcelona).

FLECHAS EN LOS SEMAFOROS

Ultimamente están proliferando mucho en algunos cruces urbanos los semáforos de dos cuerpos con tres luces cada uno, que autorizan con una flecha a girar o a seguir de frente. Mi pregunta es si al pasar de frente, con la flecha en verde, hay que «ceder el paso tanto a los peatones como a los vehículos que encontremos a nuestro paso», como se indica en los artículos 77 y 106 del Código al hablar de las flechas adosadas a los cuerpos semafóricos de tres luces, o, por el contrario, estos cuerpos semafóricos no entran dentro de estos artículos, al tener la flecha incorporada al cuerpo principal, y no adosada.

Por otra parte, les remito una fotografía de cómo no deben hacerse las cosas, correspondiente a la entrada al puerto pesquero de Vigo, donde podemos ver a la iz-

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

quierda un semáforo que regula la entrada al mismo, y, a la derecha, otro en intermitencia, indicando precaución, y un ceda el paso para los vehículos que se incorporan hacia ese sentido, además de otra que prohíbe hacer esa maniobra.—Javier Figueroa Insúa. Vigo (Pontevedra).

Respuesta.—En primer lugar, hemos de decirle que los artículos 77 y 106 del Código de la Circulación no tienen nada que ver con el supuesto que usted nos plantea. Y, por lo que se refiere a las flechas verdes en concreto, le remitimos al artículo 174 b) 2.4.2, que en su primer párrafo señala: «Una flecha verde, que se ilumina sobre un fondo circular negro, significa que los vehículos pueden tomar la dirección y sentido indicados por la misma, cualquiera que sea la luz que esté simultáneamente encendida en el mismo semáforo o en otro contiguo». Y,



en el párrafo tercero, indica que «los vehículos que avancen siguiendo la indicación de una flecha verde deben hacerlo con precaución, dejando pasar a los vehículos que circulen por el carril al que se incorporen y no poniendo en peligro a los eventuales peatones que están cruzando la calzada».

Finalmente, le agradecemos la fotografía que nos remitió, que ilustra esta página, y a la que usted hace referencia con buen criterio. Debe tratarse, sin duda, de un error en la señalización.

PERMISO PARA MENORES DE 18 AÑOS

Me dirijo a ustedes para solicitarles información sobre si los menores de dieciocho años y mayores de dieciséis pueden acceder al permiso de conducción de coches. ¿Qué trámites hay que seguir?

También me gustaría saber a qué edad se puede ingresar en la autoescuela y si se puede examinar a una persona del teórico antes de haber cumplido los dieciocho años.—Mary Carmen Miranda Melián. La Garita-Telde (Las Palmas de Gran Canaria).

Respuesta.—Los menores de 18 años y mayores de 16 no

pueden obtener otro permiso de conducción que el de la clase A-1, que autoriza a conducir motocicletas sin sidecar cuya cilindrada no exceda de 75 c.c., así como coches de inválidos, según el concepto que de estos últimos da el artículo 4, x) del Código de la Circulación.

Por lo que respecta a la segunda parte de su consulta, hay que tener en cuenta que si bien el Código no establece una edad límite inferior para comenzar la enseñanza de la conducción, ha de entenderse que dicha enseñanza, por las vías públicas, únicamente puede ir encaminada a la obtención de algunos de los permisos a que se refiere el artículo 262 del referido Código. De ellos sólo se puede ser titular con las edades fijadas en el artículo 264. De todo esto se desprende que la enseñanza para conducir impartida a alumnos que no tienen posibilidad legal de ser titulares del permiso de que se trate en un plazo inmediato, no está justificada en las mencionadas vías. Tampoco está permitido examinarse del teórico antes de haber cumplido la edad reglamentaria, según permisos.

¿ERROR EN EL TEST?

Soy un alumno de autoescuela y asiduo lector de su revista, que hace algunos meses fui al examen teórico de conducir y me surgieron las dudas sobre la contestación de una pregunta. Se refería al estacionamiento en una travesía y era ésta:

«¿Qué alumbrado o señalización es obligatorio dejar encendido en un automóvil cuando estacionamos en una travesía suficientemente iluminada?» a) Ninguno; b) Alumbrado ordinario o señalización de posición; c) Alumbrado de cruce.

En un primer momento marqué a), pero después rectifiqué y puse b). La cuestión es que la pregunta me la ca-

Buzón especial

Falta de respeto a los semáforos

De todos los males que padece la circulación urbana, me gustaría destacar la falta de respeto a los semáforos, «agentes luminosos» que se encargan de encauzar y regular el tráfico, así como de ayudar a los demás usuarios de las vías públicas (peatones).

Muchos de los conductores que deberían beneficiarse de sus servicios hacen caso omiso tanto a la fase ámbar como a la roja. Y lo demuestran no sólo no deteniéndose ante el ámbar—todo lo contrario: aceleran más aún—, sino que se saltan con todo descaro la fase roja, con el consiguiente riesgo para los demás.

Por eso no debe extrañar que detenerse hoy ante un semáforo en ám-

bar sea no sólo una aventura, sino además una forma peligrosa de jugarse el tipo, ya que prácticamente nadie lo hace y aún son menos los que piensan que va a detenerse el vehículo que les precede.

Para terminar, les diré a los conductores «suicidas» que se sientan aludidos que cambien el coche por una película de terror y pasen miedo ellos solos o en compañía de sus iguales.—José Manuel Muñoz Megías. Madrid.



lificaron como fallo, mientras a los compañeros que habían puesto a) se la dieron por correcta.

Confundido, recurrí al Código de la Circulación y en el artículo 152 creo interpretar que mi respuesta era la correcta. Por favor, si es así, espero que el tribunal examinador corrija el error de su plantilla. Recuerdo que era el test 223. Mi error (?) no me supuso el suspenso, pero a otros podría ocurrirles así.

De todas formas, agradecería que explicasen al público en general el artículo 152, en el que está todo un poco confuso, al ser tratado como excepcional el caso de estacionamiento de un vehículo en una travesía con el alumbrado ordinario encendido.—Juan Andrés García Blázquez. Madrid.

Respuesta.—De acuerdo con lo que dispone el Código de la Circulación en sus artí-

culos 151 y 152, cuando se estaciona un vehículo en una travesía suficientemente iluminada, no es necesario dejar encendido el alumbrado ordinario o de posición. Tal señalización es obligatoria cuando se para o estaciona en travesías insuficientemente iluminadas.

En las vías urbanas que no sean travesías, no será obligatoria la utilización del alumbrado ordinario para señalar los vehículos estacionados, cuando la iluminación permita a otros usuarios distinguirlos a una distancia suficiente, concepto éste que es distinto al de vía insuficientemente iluminada.

PUEBLA DE SANCHO PEREZ, EN SU SITIO

En el número 53 de la revista TRAFICO correspondiente al mes de marzo, y en

sus páginas centrales, apareció publicado un mapa de España y sus carreteras, en una de las cuales (N-630) figura la localidad de Puebla de Sancho Pérez, que en modo alguno se encuentra en esa ruta. Asimismo, en la página 9 del suplemento especial de Semana Santa, en la explicación de los puntos conflictivos se incide en el mismo error. Rogamos procedan a la oportuna rectificación para futuras ediciones, ya que puede producir sorpresa al conductor que transite por esa ruta pensando que llegará a tal localidad.—Jesús Calderón Acero. Mérida.

Respuesta.—Tiene usted toda la razón. La localidad de Puebla de Sancho Pérez no se encuentra en el punto donde la hemos situado, que corresponde al cruce de la N-630 con la N-432 en las proximidades del citado lugar. Rogamos a nuestros lectores sepan disculpar el error.

NI HONRADEZ NI CIVISMO

Sirva la presente exclusivamente para hacer unos comentarios sobre las actitudes y actuaciones de algunos conductores que llevan la «honradez» y el civismo grabados en la frente. El pasado 16 de febrero dejé estacionado mi coche junto a la entrada del edificio central de la UNED, en Madrid, y al ir a recogerlo me lo encontré con una aleta delantera hundida hasta el fondo y el paragolpes partido en dos. No había ninguna nota en mi coche ni los vigilantes jurados de la UNED, a los que pregunté, sabían nada sobre el coche blanco (lo sé por los restos de pintura) que había hecho la «obra de arte».

He realizado la reparación, que me costó 51.491 pesetas, por lo que pueden imaginar qué es lo que me gustaría que le ocurriese al coche del que me hizo tal faena.

Pienso que alguien tendrá que buscar algún remedio a una situación que cada vez es más generalizada y que se extenderá aún más al observar que conductas así quedan impunes. Conductas que, por otra parte, se producen bien porque se viaja sin seguro—lo cual sería controlable si hubiera voluntad de hacerlo—, o porque se quiere evitar que la compañía de seguros deje de conceder la bonificación por carencia de siniestros.—Ángel María Pascual Asura. Pamplona.

LA OPINION DE UN OYENTE

Quiero dar mi opinión referente a la nueva Ley de Tráfico, a raíz de los comentarios negativos de los periodistas Enrique Badía y Pedro Altares, en la tertulia del programa de radio «Escrito en el aire», y Joaquín Costa, en el programa «Protagonistas». Decían que todos estábamos esperando la nueva ley y, cuando sale a la luz, dicen que se ha hecho con mucho rigor.

Señores periodistas: seamos serios. Cuando se habla

de vidas humanas, las leyes se han de hacer con el máximo rigor. Dicen los periodistas que las multas son excesivas, que las carreteras están en mal estado, que la Guardia Civil está escondida y que se puede quedar un conductor sin trabajo si le quitan el carnet. Y yo digo, paralelamente, que los conductores cumplan con la ley, que vayan con precaución, que sean honrados y que respeten la vida humana.

Si el conductor es honrado, responsable y respeta la vida humana, incluso sobrarían las leyes, los guardias, las cárceles y los hospitales. Es muy cómodo decir que las carreteras están en mal estado, que los guardias están escondidos y que las multas son elevadas. Todo son excusas y pretextos, menos aceptar con honradez que ante todo y por encima de todo está la vida. ¿O es que se debe matar porque las cosas no están hechas a medida de los conductores?—**Juan Navarro Gómez. Mislata (Valencia).**

CARRIL PARA LENTOS Y ADELANTAMIENTO

Desde mis comienzos como conductor, al circular por una vía con carril adicional para vehículos lentos tengo en ocasiones la sensación de estar cometiendo una infracción al Código (imprudencia o imprudencia temeraria).

La situación que explicaré es común en muchas vías y no sé si otros conductores vivirán esta misma sensación. En muchas ocasiones, al llegar a una vía con carril adicional para vehículos lentos y estar señalizada como tal, nos encontramos también con una prohibición de adelantar para camiones de tercera categoría.

Hasta aquí, todo normal. Pero, ¿y si la señal que nos encontramos es la de prohibido adelantar para turismos y motocicletas? Cuando es posible, realizamos el adelantamiento a pesar de la señalización.

Ustedes me van a contestar que el adelantamiento



prohibido se refiere a la parte de la calzada correspondiente al sentido contrario al nuestro, claramente separado del que nosotros ocupamos por una línea continua. Pero, ¿no es un adelantamiento acaso el hecho de rebasar a otro vehículo por la izquierda en vías con carril adicional? Me parece que, según el Código, la única maniobra que no es adelantamiento consiste en rebasar a otro vehículo por la derecha cuando éste ha indicado que pretende girar a la izquierda en vías de doble sentido.—**Miguel Carrasco Durán. Centellas (Barcelona).**

Respuesta.—Cuando usted se encuentra ante la señal que nos indica en su carta, el adelantamiento es correcto, siempre y cuando no invada la parte izquierda de la calzada (es decir, el sentido contrario de la circulación) y que circule a una velocidad superior a la indicada en la señal de carril obligatorio para tráfico lento.

PREFERENCIA EN CRUCES

Les rogaría que, a la vista de la fotografía que les adjunto, hagan el favor de aclararme una duda, que supongo tendrán también otros conductores: ¿quién tiene preferencia en este cruce? Creo que la tiene el que procede

del lado izquierdo, ya que al haber una señal de ceda el paso ésta prevalece sobre la norma.

Por otra parte, creo que podrían considerarse algunas posibles soluciones, como reforzar la marca vial con una señal vertical. Está prácticamente borrada y tampoco se ve si hay un coche sobre ella. También se podría borrar totalmente el triángulo pintado en el pavimento, y así regiría la norma de preferencia a la derecha.

Finalmente, decirles que gozamos de este «privilegio» en varios cruces de nuestras calles, en los que bien podrían ocurrir accidentes, lo cual es fácilmente subsanable con un poquito de cuidado por parte de los responsables del servicio.—**Antonio Rizo Almagro. Elche (Alicante).**

Respuesta.—Le remitimos a lo dispuesto en el artículo

174 a) 3.3 del Código de la Circulación, según el cual «un triángulo, marcado sobre la calzada con el vértice opuesto al lado menor dirigido hacia el vehículo que se acerca, indica a su conductor la obligación que tiene en la próxima intersección de ceder el paso a otros vehículos. Si el mencionado triángulo está situado en un carril delimitado por líneas longitudinales, la anterior obligación se refiere exclusivamente a los vehículos que circulen por el citado carril».

Si bien es cierto que la marca vial no es necesario reforzarla con una señal vertical para que sea obligatorio su cumplimiento, no es menos cierto que con el fin de garantizar la seguridad vial y que los conductores tengan una adecuada información, las marcas viales deben estar bien pintadas sobre el pavimento, con el fin de evitar toda duda.

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

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



AÑO VI
NUMERO 55. MAYO 1990

Director: Jesús Soria.
Redactor jefe: Adrián Guerra.
Confección: José Bélamo.
Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juan Manuel Menéndez, José Ignacio Rodríguez, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).

Fotografía: Miguel Garrote, José Rubio.

Secretaria de redacción: Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)
Colaboran en este número: Antonio Aragüez, Antonio Arias, José Miguel Báez, Mari Carmen Bajo, Vicky Coca, Begoña García-Matrés, Mena, Eugenio Ocio, Ramón, Carlos y José María Requejo, Juan Antonio de la Rica y Celia I. Rodríguez.

Colaboración especial: Javier González Ferrari.
Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53 y 741 40 11. 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 Villoria.

Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11, 200. 28022
Fotocomposición: Ciceralla. Rufino González, 13, 3.ª. Madrid.
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 129-90-001-7.

Distribución: Paquetbot. Publicidad Directa.

(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

Los riesgos de las motos

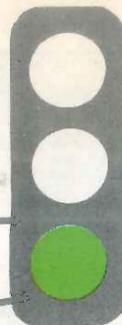
CUALQUIER aumento en la accidentalidad, por pequeño que éste sea, debe preocuparnos a todos, pero mucho más si el incremento es del 116 por 100 en los últimos cinco años, cifra más que elocuente. Es el crecimiento que han experimentado las estadísticas en lo referente a las víctimas mortales entre los usuarios de motocicletas, que dicho en números reales significa que cerca de seiscientas personas —el 58 por 100 menores de veinticinco años— dejaron en este tiempo su vida en la carretera a lomos de un puñado de caballos sobre dos ruedas y que más de 17.000 resultaron heridas.

Los problemas de tráfico, sobre todo en las grandes ciudades, la búsqueda de una mayor comodidad para los desplazamientos, la bonanza económica y otra serie de factores están propiciando la masiva utilización de este medio de transporte, sobre todo entre los jóvenes. Esto está ocasionando una serie de problemas, originados en gran parte por la inadecuada preparación de muchos conductores «primerizos», que acceden quizá demasiado apresuradamente a motos de gran cilindrada, capaces de alcanzar grandes velocidades en décimas de segundo y, por consiguiente, difíciles de controlar en determinadas circunstancias si no se es suficientemente experimentado. Sin olvidar, claro está, la escasa utilización del casco, especialmente en las ciudades.

Junto a estos problemas, hay que hacer hincapié en la incidencia del alcohol y otras sustancias en los accidentes en los que se ven involucrados directa o indirectamente estos vehículos y, muy especialmente, cuando hablamos de fines de semana, cuyas estadísticas se ven demasiado salpicadas de jóvenes con las características antes mencionadas. Y es que si con alguna copa en el cuerpo, después de una jornada de trabajo o de estudio y tras muchas horas sin dormir se hace complicado el conducir un vehículo, qué dificultades no habrá para mantener en pie una motocicleta, por muy maravillosa que ésta sea. Los controles de alcoholemia, que últimamente se están implantando en centros neurálgicos de diversión en los fines de semana, tratan precisamente de mitigar los efectos de estas conductas y, sobre todo, ir concienciando a la juventud de la necesidad de amoldarse a los tiempos y comenzar a implantar ciertas costumbres, ya existentes en otros países, como que algún miembro de cada pandilla se limite al agua mineral o el refresco de turno para, una vez acabada la fiesta, poder dejar a cada compañero en su domicilio sin necesidad de correr riesgos innecesarios.

Sin embargo, esta labor, como cualquier otra, no depende exclusivamente de medidas más o menos acertadas o puntuales de los organismos competentes, sino también de la actitud de la propia sociedad, del propio seno familiar muy especialmente. Hay pues que ir inculcando nuevos hábitos en los jóvenes motociclistas y aquéllos que se relacionan con ellos, que en nada deben cercenar su libertad para hacer de su tiempo de ocio lo que les plazca. Sin embargo, no sobraría que se insistiera en este aspecto, en la necesidad de conducir con casco —el 70 por 100 de las lesiones se localizan en la cabeza— o en la propia utilización gradual de las motos si con ello conseguimos rebajar ese espectacular aumento de los accidentes de motocicletas.

DISCO



José
Miguel
Báez (*)

CNAE, una unión deseada

A partir del día 31 del pasado mes de marzo, las autoescuelas españolas tienen una sola organización que las represente empresarialmente a nivel nacional. La unión deseada se consumó después de unas negociaciones siempre encaminadas a conseguirla, y como ejemplo de voluntad de diálogo por ambas partes, que siempre supieron ver y anteponer el bien común a las pequeñas diferencias.

Después de un período en el que el diálogo interno estaba en crisis, empujado por los diferentes acontecimientos, tanto interiores como exteriores, que rompieron la unidad empresarial del sector, entre todos hemos conseguido lo que nos pedían nuestras propias autoescuelas: estar juntos y unidos. Las diferencias, los planteamientos equívocos, las desconfianzas, son temas del pasado.

Miramos el futuro con tranquilidad y cierto optimismo, conscientes del reto que tenemos. Somos un colectivo que tiene que evolucionar con la mentalidad de un país en plena integración europea, y de ahí nos vendrán muchas de nuestras nuevas obligaciones, competencias y esperamos que mejoras.

Este será un año muy rico en la legislación del tráfico en nuestro país (nueva Ley de Bases, exámenes, reglamentos, etc.), y para nosotros el más importante como sector: el nuestro, el de las autoescuelas.

No voy a entrar en él, sólo desear que el mismo sirva para dar una mejor calidad de enseñanza, la que desea nuestra sociedad; un mejor nivel de modernidad en el equipamiento de las autoescuelas, de acuerdo con nuestro mejor nivel cultural, para dar respuesta a esos nuevos aspirantes que, como es lógico, lo demandan, y que sirva para mejorar la calidad de vida de todo

el colectivo que tan merecido se lo tiene, y que es un logro social irrenunciable por nuestra parte. Nuestro nuevo nombre, Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), más actualizado con el desarrollo de las organizaciones empresariales y nuestros nuevos estatutos, hechos con el consenso y espíritu de modernidad, así como con el deseo de dar la mayor participación, a nivel provincial, y representatividad, demuestran una vez más que con voluntad de diálogo y visión empresarial se pueden llegar a conseguir los objetivos previstos y deseados.

Del pasado tenemos que recordar todo lo bueno y positivo. De los errores también, para que nos sirvan de ejemplo y no volver a tropezar de nuevo en ellos y que siempre sepamos distinguir lo que es bueno y positivo para nuestras autoescuelas y organizaciones.

A todos, a los que estuvimos juntos en una u otra organización, felicitarles por el paso dado, pues, ciertamente, hemos acertado.

No es cuestión aquí de dar a nadie bienvenidas, pues yo sé, o así lo quiero creer, que siempre en el fondo estuvimos juntos; pero, de todas formas, gracias.

Espero que en esta nueva singladura tengamos vientos favorables que nos lleven a buen puerto, pues a buen seguro ese es el deseo de todos.

Y, para terminar, quiero agradecer públicamente a todos mis compañeros la confianza depositada en mí para este nuevo mandato. Espero no defraudaros y dar, dentro de mis posibilidades, todo lo que sé para nuestras autoescuelas, apoyado por una Junta directiva que, con seguridad absoluta, dará siempre lo mejor de cada uno de sus componentes.

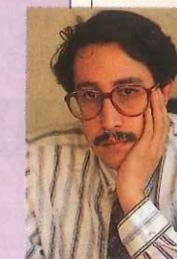
(*) *Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas*

MI CARRIL

SOBRAN HORAS.—Comenté hace algunos números, a raíz de ciertos accidentes de autocar, que además de otras medidas y controles, sería necesario acabar con los excesos de horas al volante, que en muchas ocasiones pueden provocar más de un accidente. Ahora me escribe un lector de la revista para reconocer que, efectivamente, existen esos excesos, que a veces no queda «otro remedio», y que la mayoría de las ocasiones se debe a presiones de los empresarios: «... Y como la puerta es muy grande...». Ya hablé de este aspecto en mi anterior comentario, es decir, la necesidad de respetar al máximo el descanso entre jornadas y no abusar de las horas al volante por lo peligrosas que puedan resultar, pero, por si hubiera alguna duda, me reafirmo en la necesidad, como muy bien me dice este profesional, de llegar más allá en este aspecto y responsabilizar a quien realmente propicia estas situaciones. Me parece bien que la gente se enriquezca, pero nunca a costa de poner en riesgo la vida de los demás...

MOTOS SEGURAS.—Los colapsos de las ciudades, los serios problemas de aparcamiento, su mayor manejabilidad y, seguramente, el «boom» de nuestros Sito Pons, Garriga, Aspar y una larga lista, están haciendo aumentar considerable-

mente la utilización de motocicletas en nuestro país. La triste consecuencia ha sido un preocupante aumento de accidentes y muertos en este tipo de conductores en los últimos años. No obstante, el crecimiento de accidentados no parece exclusivamente consecuencia directa del incremento del parque. Probablemente estemos ante el mismo caso de los coches: es decir, inadaptable a los nuevos vehículos (pasar de un ciclomotor a una potente moto), falta de preparación para llegar a las grandes velocidades que algunos alcanzan con las consecuencias que ello conlleva, no respeto de algunas normas (alcohol, por ejemplo), etc. Todo ello agravado cuando se va encima de una máquina de gran potencia que sólo tiene dos ruedas y que da con el piloto en el suelo a la más mínima irregularidad de las carreteras, sobre todo cuando se es inexperto. Evidentemente, algo habrá que hacer para que esta curva ascendente comience un desarrollo inverso. La cabeza del motorista, está claro, es demasiado frágil. Y pese a todo, el casco no se utiliza como se debiera. Por eso está muy bien la iniciativa del Ayuntamiento de Palamós, que pone seguridad en la parte más vulnerable de estos conductores, eso sí, exigiendo después con dureza que se cumplan las normas. O el apoyo de los pilotos españoles para que todos se conciencien de la necesidad de equiparse adecuadamente a la hora de llevar una moto. De su preparación y su cuidado en los mínimos detalles deberían copiar todos. Corren, pero seguros.



Jesús SORIA
Director

DUREZA, PERO CON RIGOR

Me van a perdonar, pero soy partidario de la máxima dureza y rigor en materia de tráfico. Las ciudades no dan para más y cada día damos más pruebas de un alto grado de incivismo cuando estamos sentados cómodamente en nuestro vehículo. Los máximos mandatarios de todo el mundo inventan originales sistemas para sacar el caos de sus calles. El último, no dejar matricular vehículos a aquellos que no certifiquen que tienen plaza de aparcamiento, como es el caso de Tokio. No obstante, para hacer respetar estas medidas extremas, como en una ciudad como Madrid puede ser la nueva RED —*ojalá dé resultado esta innovadora idea!*—, hay que afinar mucho en los golpes, saber elegir los conductores más irresponsables, los que más daño hagan. Pero, sobre todo, por encima de todo, buscar el beneficio para la mayoría. Y éste está en regular el tráfico donde más se necesita. Por eso me parece una incongruencia que mientras faltan agentes —aunque es cierto que cada día se ven más en la calle— en una calle supercongestionada de la RED, un par de municipales se dediquen, como siempre ha pasado, a multar por infracciones sin importancia en una calle próxima al atasco. ¿No sería mejor hacerlo después de solucionar lo más urgente? Digo yo.

EL BUEN BONUS-MALUS.—Alguna aseguradora acaba de implantar ya el sistema «bonus-malus» en sus nuevas pólizas. Es decir, pagará más el conductor que más colisiones tenga y será bonificado aquel que no dé partes. Está bien que quienes conducen adecuadamente, respetando las normas y con un historial limpio, no exento, desde luego, de buena suerte, salgan beneficiados directamente en vez de «primar» las locuras de los demás. Sin embargo, no parece lo más acertado cargar sobre el usuario todo el problema de las pérdidas de las aseguradoras por el aumento de la accidentalidad. Digo yo que alguna culpa tendrán de la gestión las propias compañías. Lo fácil, desde luego, es cargar las culpas solamente en los demás. Es, además, la forma más usual de encubrir una subida.

MOTOS: PELIGRO EN EQUILIBRIO

CONSIDERABLE
AUMENTO
DE LOS ACCIDENTES
EN LOS
ULTIMOS
AÑOS

El número de víctimas mortales entre los usuarios de motocicletas ha aumentado un 116 por 100 en los últimos cinco años, frente al 46,6 por 100 de víctimas mortales del total de accidentes de tráfico, lo que representa 2,5 veces más.

Quinientos sesenta y dos motoristas —el 58 por 100 con menos de 25 años— dejaron la piel en el asfalto, y más de 17.000 resultaban heridos. Además de analizar la casuística de la accidentalidad y las lesiones mortales, que en más del 70 por 100 se localizan en la cabeza, expertos en este tipo de vehículos ponen de relieve los principales peligros y los consejos y técnicas más adecuadas para sacar mejor partido a una máquina en la que la integridad física de sus ocupantes viaja a flor de piel.

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: Miguel GARROTE

LESIONES MORTALES	
Cabeza/cara/cuello	71 %
Pecho/espalda/abdomen	7 %
Extremidades	1 %
Todo el cuerpo	21 %



EL CASCO REDUCE
A LA MITAD EL RIESGO
DE RESULTAR MUERTO
EN UN ACCIDENTE

DIVERSOS estudios realizados por la DGT en los últimos años demuestran que el uso del casco por parte de los motoristas reduce a la mitad el riesgo de resultar muertos en un accidente. Y es que las lesiones más graves, las que producen la muerte, están localizadas en siete de cada diez víctimas mortales en la cabeza. En el caso de los pasajeros, las lesiones en esta zona, la más frágil del cuerpo, se elevan al 77 por 100. Cuando se trata de conductores de ciclomotores, las lesiones en la cabeza que producen la muerte son del 78,5 por 100.

Pero, además, se producen lesiones en las extremidades y tronco, aunque en el 20,66 por 100 de los casos se producen heridas mortales en todo el cuerpo. En definitiva, según ha manifestado a TRAFICO el doctor Alvar Net, jefe de la Unidad de Cuidados Intensivos del hospital barcelonés de Sant Pau, «los motoristas son especialmente vulnerables en la cabeza, sobre todo si el casco lo llevan colgado en el codo, y, según un estudio que estamos realizando en esta unidad, en la mayoría de los casos no se trata de traumatismos puros sino múltiples».

Con relación al casco de seguridad, se corresponde el aumento de las denuncias en los últimos años con el paulatino descenso de su uso. De una utilización del 69 por 100 en carretera en 1983, se pasaba al 67 por 100 en 1988, mientras que el descenso en ciudad fue mayor, pasando, en los mismos años de referencia, del 39 al 29 por 100. Todo ello tiene mucho que ver, sin duda, con el aumento del número de motociclistas muertos, que en el período señalado ha crecido un 106 por 100.

CADA VEZ MAS JOVENES

Si comparamos los años 1985 y 1989, el porcentaje de incremento fue del 116,15 por 100 en cuanto al número de víctimas mortales, frente al 46,6 por 100 en el conjunto total de siniestros; es decir, 2,5 veces más. En números absolutos, durante el pasado año 562 usuarios de motocicletas dejaron la vida en la carretera y 17.460 resultaron heridos. Llama también la atención que las víctimas mortales son cada vez más jóvenes: mientras que en 1985 el 53 por 100 de los fallecidos tenía menos de 25 años, durante 1989 ese porcentaje subió al 57,6. En cam-

LESIONES MAS FRECUENTES (Ciudad y carretera 1989)

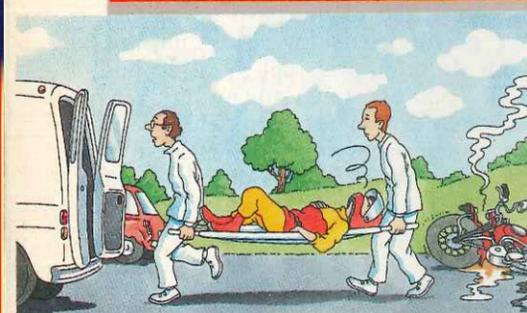
MUERTOS



Lugar	Conduc. %	Pasaj. %
Cabeza	67,55	75,89
Cara	0,22	0,89
Ojos	0,00	0,00
Cuello	3,33	0,00
Pecho	4,22	1,78
Espalda	0,66	0,00
Hombro-brazo	0,22	0,00
Codo-antebr-mano	0,22	0,00
Cadera-muslo	0,00	0,00
Rodilla-pierna-pie	0,66	0,89
Abdomen	2,22	2,67
Todo cuerpo	20,66	17,85
Total absoluto	450	112

LESIONES MAS FRECUENTES (Ciudad y carretera 1989)

HERIDOS GRAVES



Lugar	Conduc. %	Pasaj. %
Cabeza	23,38	23,37
Cara	2,55	2,87
Ojos	0,13	0,00
Cuello	0,49	0,60
Pecho	1,58	1,66
Espalda	1,43	1,36
Hombro-brazo	6,11	3,93
Codo-antebr-mano	4,29	2,95
Cadera-muslo	3,19	3,85
Rodilla-pierna-pie	18,04	20,80
Abdomen	1,63	0,52
Todo cuerpo	38,13	38,04
Total absoluto	5.286	1.322



La velocidad excesiva es una de las más frecuentes infracciones que originan accidentes.

bio, el número de muertos entre los mayores de 65 años descendió un 14 por 100.

Este tipo de vehículos en España compone un parque muy próximo ya al millón de unidades, muy desigualmente repartido, puesto que Barcelona acapara el 21 por 100 del total, seguido a larga distancia por Madrid (9,8 por 100), Valencia (7 por 100) y las provincias de Alicante y Baleares, con el 4,74 por 100 cada una.

En los dos últimos años se han matriculado más de 160.000 motocicletas de 60 marcas diferentes. De ellas, el 34,6 por 100 tenía una cilindrada inferior a 75 c.c.; entre 75 y 125 c.c. correspondieron algo más del 22 por 100 de las matrículas; el 15 por 100 corresponde a la categoría comprendida entre 125 y 250 c.c.; entre esta cilindrada y 500 c.c. el porcentaje es del 8,6 por 100, mientras que el correspondiente a más de 500 c.c. se eleva al 19,5 por 100.

Un dato muy significativo es que en la composición anual del total de kilómetros recorridos, sólo el 2 por 100 corresponde a motocicletas, mientras que el porcentaje de víctimas mortales de este tipo de vehículo, respecto al total general, sube al 6,6 por 100.

ANARQUIA E INFRACCIONES

En cuanto a las infracciones de los conductores de estos vehículos impli-

cados en accidentes con víctimas, conviene diferenciar la zona urbana respecto a las carreteras. En la primera, además del exceso de velocidad, el no mantener el intervalo de seguridad, adelantamientos antirreglamentarios, giros incorrectos y no respetar las indicaciones del semáforo ni la señal de stop; en carretera las principales infracciones que originan accidentes con víctimas son la velocidad, los adelantamientos antirreglamentarios y no mantener el intervalo de seguridad. Esta tipología podría ser demostrativa de la anarquía con la que un sector de los conductores de estos vehículos se mueve por las vías públicas y de los riesgos que implica.

Para Juan Luis Carro, director gerente de una empresa gallega que comercializa tanto ciclomotores como motocicletas, el 95 por 100 de los clientes que adquieren una moto ya tiene experiencia con otra más pequeña. «Pasar de una moto pequeña a una de 1.000 c.c. es una burrada y sería necesario que se dieran unas clases prácticas. Igual de peligroso puede resultar pasar de la bicicleta al ciclomotor, pero los jóvenes se suelen hacer caso cuando les recomiendas que hagan prácticas en una carretera cortada; en cambio los adultos siempre saben más que nadie.» Lo ideal, señala Juan Luis Carro, es que existieran pistas o circuitos cerrados para dar unas vueltas y «tomar un poco de apego a la máquina».

Su Ayuntamiento regala cascos a los jóvenes motociclistas

Palamós, ejemplo a seguir

La localidad gerundense de Palamós va a poner en marcha, a partir de junio, una original y práctica iniciativa, cuyo objetivo principal es reducir la cifra de accidentes mortales en motos y ciclomotores que ocurren en esta zona. La medida en cuestión es el regalo de un casco a todos los jóvenes entre 14 y 18 años, residentes en esta localidad, y que posean este tipo de vehículo, siempre que tengan en regla todos los documentos referentes al mismo. La campaña tiene como lema «No me dejes» y cuenta con un presupuesto de 700.000 pesetas ampliable en caso de ser necesario.

Según José Ferrer Figueras, alcalde de Palamós, «el número de accidentes mortales en que se han visto implicados este tipo de vehículos es preocupante; y más preocupante aún es la

edad de las víctimas, que suele estar entre los 14 y 18 años».

Para concienciar a este grupo de población, además de regalar el casco, está previsto editar un decálogo con consejos sobre velocidad, ruidos y respeto al peatón, y realizar unas jornadas dirigidas por la Policía Local, con el fin de ampliar los conocimientos y prácticas que se han aprendido para obtener la licencia o el permiso.

José Ferrer espera que «la iniciativa tenga éxito e incluso que sea imitada por otros ayuntamientos», mostrándose rotundo a la hora de afirmar que la medida «va a ir seguida de un control estricto en el cumplimiento de las normas, llegando incluso a poder retener su vehículo a los jóvenes que las incumplan».

Teresa G. GONZALEZ

ABS: 190.000 PESETAS DE SEGURIDAD

Agua, barro, grasa, aceite... en el asfalto se convierten en un cóctel explosivo para cualquier vehículo, pero más para una moto y mucho más si ha de frenar sobre él. Algo que sólo el sistema ABS de frenado puede superar. Su misión, frenar en la mínima distancia posible sin que en ningún momento se bloqueen las ruedas.

Según Javier Dobarco, responsable en España de una importante marca alemana, el ABS «aunque no estira la carretera, ni va a convertir al conductor normal en uno muy bueno, sin embargo, va a suponer una reserva de seguridad que no la tienen el resto de los conductores; incluso es válido para los más experimentados, ya que las condiciones se complican a medida que disminuyen las respuestas del usuario».

El ABS de moto no tiene nada que ver con el de coche, «no es un trasplante, ya que para la moto tiene que ser más rápido y eficaz». En definitiva, se trata de un sobrepeso de 190.000 pesetas de seguridad.

José Pascual, concesionario en Sevilla de otra marca de motocicletas de gran cilindrada, indica que sus clientes tenían ya gran experiencia, por lo que sólo hay que darles unas instrucciones mínimas, y que utilizan la moto para los desplazamientos por la ciudad y para pasear los domingos. «Entre más de mil clientes conozco dos casos de accidente con fallecimiento, pero la culpa fue del contrario. El riesgo es muy limitado, pero es conveniente protegerse la cabeza y extremidades con casco, botas y guantes.»

LOS SECRETOS DE LA MOTO

La experiencia para profundizar en los sectores de la técnica y del manejo en la conducción de este tipo de vehículos la hemos buscado en dos fuentes diferentes, aunque ambas coinciden en que son escuelas de aprendizaje. Se trata de la Academia de Tráfico que la Agrupación de la Guardia Civil tiene en la localidad madrileña de Valdemorillo, y de la recientemente creada sección de motos de la escuela de Técnicas Automovilísticas de Conducción (TAC), que dirige Joan Arnella en el circuito catalán de Calafat.

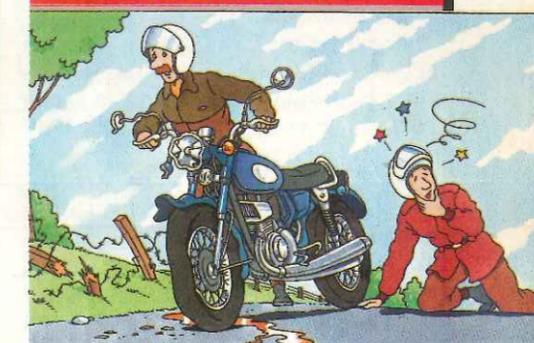
Los hermanos Arnella, con amplia experiencia no sólo en el mundo de la competición sino también en el de la enseñanza, junto con motociclistas de primera línea, como Juan Cano y Javier Ortiz, en la actualidad monitores

de la escuela de motos de Calafat, se brindaron a mostrarnos los conocimientos más elementales para el manejo de una moto.

Lo primero que ellos enseñan a sus alumnos es a acelerar y a frenar, lo cual no es tan sencillo como parece. En un coche el conductor se limita a pisar el pedal y éste realiza la distribución del esfuerzo de la frenada tanto a las ruedas delanteras como a las traseras. En la moto, salvo las dotadas con modernos sistemas ABS, cada rueda tiene su freno independiente.

LESIONES MAS FRECUENTES (Ciudad y carretera 1989)

HERIDOS LEVES



Lugar	Conduc. %	Pasaj. %
Cabeza	8,48	7,81
Cara	4,11	4,61
Ojos	0,06	0,03
Cuello	0,45	0,55
Pecho	0,92	1,18
Espalda	1,27	1,61
Hombro-brazo	7,30	6,51
Codo-antebr-mano	10,56	11,04
Cadera-muslo	2,34	4,30
Rodilla-pierna-pie	23,56	27,38
Abdomen	0,39	0,31
Todo cuerpo	40,50	34,60
Total absoluto	8.318	2.534

Por otra parte, existe la creencia generalizada de que sólo hay que frenar con el trasero y, sin embargo, éste sólo tienen un 20 por 100 de eficacia frente al 80 por 100 del delantero. «Tanto es así —señala Juan Cano— que, en carreras, algunos pilotos de los que ganan sólo pisan el freno delantero.»

En contrapartida, para Juan Arnella bloquear una rueda delantera es mucho más delicado, ya que todo el peso tiende a irse hacia adelante y un conductor normal lo lógico es que se asuste y se caiga. Si se bloquea la rueda trasera, el equilibrio es más fácil de mantener. Además, todo esto se agudiza si la frenada hay que realizarla en

INCREMENTO VICTIMAS, SEGUN EDAD (1985-1989)

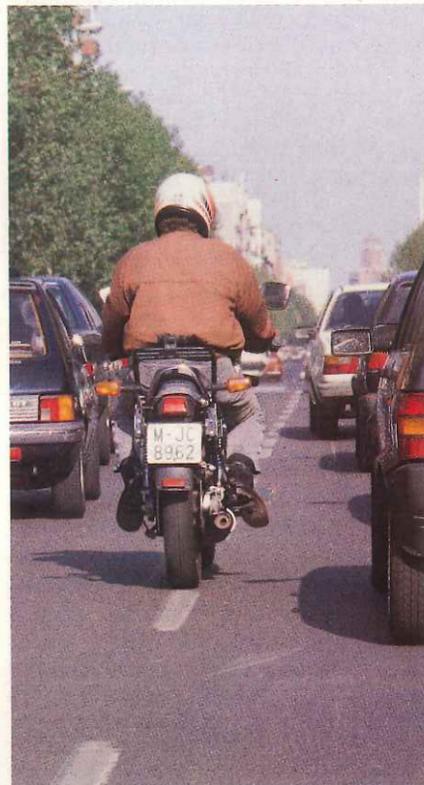
EDAD	CICLOMOTORES						MOTOCICLETAS					
	Muertos			Heridos			Muertos			Heridos		
	1985	1989	% Incr.	1985	1989	% Incr.	1985	1989	% Incr.	1985	1989	% Incr.
De 0 a 14	11	17	54,54	327	622	90,21	2	1	-50	81	140	72,83
De 15 a 17	51	93	82,35	2.859	6.216	117,41	17	69	305	1.199	2.370	97,66
De 18 a 24	77	135	75,32	4.503	7.608	68,95	119	254	113,44	5.622	8.428	49,91
De 25 a 64	171	205	19,88	3.893	4.678	20,16	110	221	100,90	3.679	5.751	56,31
Más de 65	35	46	31,42	290	408	40,68	7	6	-14,28	43	68	58,13
Desconocida	4	7	75	228	691	203,07	5	11	120	249	703	182,32
TOTAL	349	503	44,12	12.100	20.223	67,13	260	562	116,15	10.873	17.460	60,58

curva. Por eso pierde algo de importancia frenar con el delantero y hay que actuar más con el trasero. Según Cano, «si bloqueas atrás la moto te dará un latigazo que podrías salvar, pero si es delante, la caída es segura».

Si se produjera un reventón en la rueda delantera hay que evitar el apoyo en la misma y frenar con la rueda contraria, y viceversa. Y, sobre todo, no intentar girar.

Según el más joven de los Arnella, Pedro, «en la moto se vive todo a flor de piel y es conveniente tener la certeza de hasta dónde se puede llegar; hay que estar más atento y es necesaria una sensibilidad mayor, pues son dos ruedas y hay que guardar el equilibrio, ya que no se sostiene sola como el coche, aunque es más fácil alcanzar la misma velocidad porque una moto pequeña corre más que un coche grande».

Por su parte, el director de TAC considera que es difícil determinar si una moto frena antes, o no, que un coche. «Depende de modelos, de sus revoluciones, etcétera, pero en general puede decirse que en una emergencia frena antes el coche, porque la moto en seguida tiende a bloquear las rue-



Andar a «caballo» entre uno y otro carril para sortear y adelantar a otros vehículos es especialmente arriesgado.

das y, para evitarlo, hay que soltar freno; o te puedes asustar y no frenar suficientemente, mientras que en el coche, aunque se bloqueen las ruedas, se puede alargar la frenada, pero se para.»

LA IMPORTANCIA DEL NEUMÁTICO

El estado de los neumáticos, su calidad y presión correctas, son factores determinantes para ir seguros en una moto. Mucho más que en un coche. Generalmente son de una goma más blanda y necesitan una temperatura de trabajo para que adquieran su alto poder de adherencia. Por eso, en tiempo frío, no son raras las caídas en cualquier esquina, a los pocos minutos de coger la moto.

Además, su duración oscila entre los 3.000 y 5.000 kilómetros. Cuando se aprecia un cierto desgaste, cuando su perfil no es redondeado —hay que tener en cuenta que su banda de rodadura lateral es muy importante cuando el conductor se inclina para tomar las curvas—, es conveniente cambiarlos aunque todavía tengan dibujo.

Para motos y ciclomotores, en ciudad y carretera

CASCO OBLIGATORIO

En la actualidad, el casco de protección es obligatorio tanto en carretera como en zona urbana, para motocicletas y ciclomotores, en todos los países acogidos a la CEMT (Conferencia Europea de Ministros de Transportes), salvo en Italia —que es facultativo— y en España, donde la obligación se circunscribe sólo a las motocicletas, e incluso se exceptúan en ciudad las de cilindrada inferior a 125 c.c.

En España, prácticamente todos los fabricantes y vendedores de ciclomotores regalan un casco a sus clientes, y a partir de muy breve plazo, la Dirección General de Tráfico tiene previsto im-

plantar la obligación de llevarlo tanto para motos como para ciclomotores, en ciudad y carretera. A ello le faculta el artículo 47 del texto articulado de la Ley de Seguridad Vial, que especifica que se implantará en los casos y condiciones que reglamentariamente se determinen, y de acuerdo también con una moción de las Cortes que instaba al Gobierno a obligar a la utilización del casco también en los ciclomotores.

No obstante, para estos últimos se utilizará un casco más liviano, aunque deberá estar homologado y reunir una serie de especificaciones técnicas distintas a las de los cascos para motocicletas.

MOTOCICLISTAS VICTIMAS DE ACCIDENTES

Resultado	Con casco %	Sin casco %
Muertos	4,36	8,80
Heridos graves	34,98	46,67
Heridos leves ..	52,95	37,54
Ilesos	7,69	6,97



Muchas ruedas deportivas están diseñadas para la conducción en carretera y suelo seco, por lo que no tienen dibujo para evacuar el agua. En cambio, los neumáticos de agua tienen más cortes y menos adherencia en seco. Podría decirse que el neumático «standard» de coche es siempre de agua, mientras que el de moto es más bien liso, para seco.

Técnicamente la moto ha evolucionado más rápidamente que el coche, es más sofisticada. Según Javier Ortiz, «mientras que en el coche no es necesario tocar nada, en una moto, si suben dos personas, si vas a ir más rápido, etcétera, hay que tensar amortiguadores; pero todo es fácil y accesible, aunque para un usuario normal es difícil sacarle el máximo rendimiento». Y es que, efectivamente, el mercado ha puesto a disposición del público una gama de motos de altas prestaciones, de competición, etcétera, que, según estos expertos, se compran porque son muy bonitas, porque se parecen mucho a las de carreras, pero no se les sabe sacar el rendimiento adecuado.

Con el mal tiempo, el bloqueo de las ruedas está más cerca. La lluvia limita mucho la visibilidad y más por la noche, sobre todo si se lleva una pantalla en el casco sucia o rayada. Según Ortiz, «las pantallas de los cascos suelen estar hechas polvo y, en esos momentos, puede ser tan importante tener una pantalla limpia como unos buenos neumáticos». Asimismo, los monitores de TAC califican de «no

Academia de Tráfico de la Guardia Civil

APRENDIENDO A MONTAR

SIN RIESGO

DURANTE varios meses —que pueden ser de tres a cinco, según las circunstancias—, los futuros motoristas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se identifican con la montura en la que van a tener que pasar la mayor parte del tiempo de su vida profesional. Por eso causan baja los que no alcanzan un nivel mínimo y, por la misma razón, el aprendizaje debe ser riguroso, exhaustivo y minucioso. «Va a ser su profesión y hay que llevar la moto como se llevan los zapatos, sin darse uno cuenta», señala el capitán Moral. Junto con el comandante Almazán, son los responsables más directos del perfecto funcionamiento de la Academia de Tráfico de Valdemoro, en Madrid. Cuando los alumnos se sienten seguros después de rodar durante muchos kilómetros en circuito cerrado, realizan varias salidas a carretera —una de ellas nocturna— para cubrir trayectos de varios cientos de kilómetros y bajo distintas condiciones climáticas y de luminosidad.

PELIGRO: LLUVIA

Conducir con lluvia, según estos expertos que años atrás fueron monitores de la escuela, es una situación muy peligrosa. Se reduce la visibilidad, el propio motorista es menos visible para los demás y el suelo está más resbaladizo, por lo que hay que aumentar la distancia de seguridad, adelantar la señaliza-



Conductor-máquina, un todo armónico. Para ello hace falta mucha práctica.

ción de posibles maniobras a otros conductores y evitar frenazos bruscos. «El conductor de un coche pierde visibilidad, pero su estado anímico es bueno, al contrario que el motorista, que va encogido y puede sufrir problemas en las articulaciones de la rodilla.» De ahí la necesidad de un buen equipo que proteja, aunque lo mejor, en estas circunstancias, es esperar a que amaine el temporal.

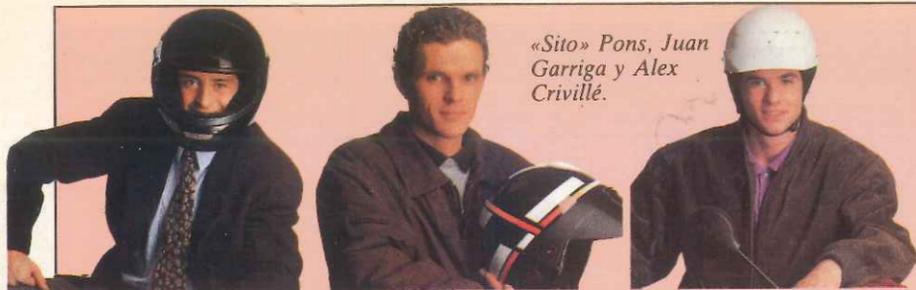
Antes de salir, los alumnos reciben los últimos consejos: ante una emergencia hay que evitar siempre el choque frontal, buscar una vía de escape lateral, hay que tener precaución con posibles obstáculos en la calzada, sobre todo en travesías, como peatones o animales sueltos. «El gato sale muy rápido y es mejor seguir recto, sujetar fuerte el manillar; el volumen del perro es mayor y es difícil pasar por encima sin caerse, por lo que siempre hay que dar un margen de defensa y seguridad.»

Sobre la utilización de los frenos, coinciden con lo señalado por los expertos del TAC, al igual que en otros aspectos fundamentales: «Los futuros motoristas raramente sufren caídas en carretera, sobre todo porque desde el principio se les conciencia para que no infrinjan las normas de tráfico y adopten toda clase de precauciones, tanto que se convierte en una auténtica espada de Damocles, puesto que se suspendería el curso, que es algo que desde el subconsciente se convierte en norma de conducta», según el comandante Almazán. «Además —señala— es preciso identificarse con la montura, conocerla a fondo, porque cada moto tiene sus características, y para ello hay que conocerla a fondo, incluso antes de salir a la carretera».

J. I. R.



Si sufrieran un accidente, el motorista de la izquierda, sin casco, tiene doble posibilidad de resultar muerto.



«Sito» Pons, Juan Garriga y Alex Crivillé.

CAMPEONES CON CASCO

Los motoristas «Sito» Pons, Joan Garriga, Alex Crivillé, Carlos Cardús, Jordi Tarrés y Alberto Puig han presentado recientemente una campaña de la Generalitat de Cataluña destinada a fomentar el uso del casco entre los usuarios de motocicletas y ciclomotores.

Los campeones del mundo de 250 c.c. y de 125 c.c., «Sito» Pons y Alex Crivillé, respectivamente, y de trial, Jordi Tarrés, destacaron que el uso del casco es necesario para evitar daños en un posible accidente, a pesar de que resulte incómodo llevarlo.

Por su parte, «Sito» Pons señaló que «es necesario que los jóvenes usen la cabeza y además el casco; los que pilotan motos grandes son, tal vez, más conscientes de la necesidad de usar el casco como protección, pero yo creo que todos los que usan la moto como medio de transporte, ya sea en la ciudad o en la carretera, deberían usar el casco, incluso cuando conduzcan una moto pequeña».

Alex Crivillé añadió:

«Muchos de mis amigos comentan que ponerse el casco es un "palo", pero puedo asegurar que es necesario para cualquier tipo de moto, ya que una pequeña caída puede ser mortal si te golpeas la cabeza y no lo llevas». Muy semejante fue la opinión de Carlos Cardús, para quien el casco «es engorroso, pero a todas luces necesario, porque cuando vas en moto la carrocería eres tú y la cabeza es lo que más debes proteger». Para el campeón del mundo de trial, Jordi Tarrés, en su disciplina el uso del casco es distinto, «pero también necesario».

«La campaña va dirigida a todo el mundo —señaló Joan Garriga—, pero especialmente a los jóvenes de 14 y 16 años que van en motos que corren mucho y a veces nos quieren imitar, y es entonces cuando sobrevienen los accidentes.»

Los seis pilotos catalanes, estrellas de la campaña, son sin duda el punto de mira y el ejemplo a seguir por miles de aficionados españoles y, particu-

larmente, de Cataluña. Al menos así lo han reflejado las encuestas realizadas antes y después de que en los distintos medios publicitarios apareciera la campaña con el eslogan «Ponte el casco, métetelo en la cabeza», ya que de un uso del 33 por 100 se ha pasado a un 48 por 100.

J. I. R.

Jóvenes voluntarios, con cascos gigantes, recorrieron las comarcas catalanas.



cluso para caerse de la moto, circunstancia en la que hay que procurar deslizarla y no rodar. «A mí me ha servido mucho conocer los límites de la moto en lugares que no estaban abiertos a la circulación, y así comprobar sus reacciones y saber qué hacer si algún día me encontraba en una situación similar en carretera... aunque todo esto es mejor aprenderlo en una escuela.»

Cuando se lleva a un pasajero en la moto, el conjunto es mucho menos ágil, se pierde capacidad de frenada y varían las suspensiones. El acompañante ha de estar siguiendo el cuerpo y los movimientos del conductor, sobre todo en curvas, y estar pegado a él.

A Joan Arnella le llama la atención la cantidad de curvas gratuitas que los motociclistas hacen en ciudad, sorteando coches. «Muchos tienen obsesión por inclinarse y tocar con la rodilla en el suelo; el estilo deportivo de muchos jóvenes conductores está, sin duda, influenciado por las grandes figuras del motociclismo como "Sito", Cardús, Garriga, "Champi", Crivillé, etcétera, pero hay que tener en cuenta que ellos lo hacen con absoluta se-

riedad, poniendo en práctica todos sus conocimientos técnicos. Nosotros —concluye Arnella— vemos en la escuela que la gente quiere entrar muy deprisa en las curvas y tienen muchos problemas al salir —justamente todo lo contrario a como debería hacerse—, de ahí esos accidentes por invadir el carril contrario al salir de la curva.»

Y es que en curva hay que procurar no frenar ni dar mucho gas porque se puede producir un patinazo y, a la salida, no hay que inclinarse más, sino que hay que tratar de ir enderezando y, sobre todo, no superar el límite de adherencia.

aconsejables» las pantallas oscuras, «porque reducen la visibilidad e impiden descubrir las manchas de aceite y la gravilla de la carretera».

EQUIPAMIENTO ADECUADO

Un buen equipo —faja, traje de cuero ceñido, guantes, botas, etcétera— facilita la resistencia de la fatiga en recorridos largos, que siempre son más tensos que en coche. Hay que vencer la resistencia al viento, muy grande a altas velocidades, aparte de una mayor tensión psicológica por la necesidad de mayor concentración.

Una posición forzada acentúa el cansancio. Por eso es bueno relajarse, integrarse con la montura y hacer paradas con frecuencia para evitar los calambres.

Por otra parte, los trajes de piel protegen ante posibles accidentes. Para Cano, «así como las llaves de la moto deberían estar unidas por un cordelito al casco, para que eso te obligara a usarlo siempre, para hacer un viaje habría que usar unas protecciones especiales que existen en el mercado para hombros, espalda, rodillas, etcétera, aunque sean incómodas».

Este veterano piloto considera que es muy importante estar en forma, in-



La DGT editó su «Manual del Conductor»

UN LIBRO PARA CIRCULAR SEGURO

Conocer el Código de la Circulación y el manejo de un vehículo no son suficientes garantías para conducir correctamente. Las circunstancias de la vía, la contaminación y el medio ambiente, el comportamiento ante los accidentes y otra serie de temas son factores determinantes del tráfico y de la seguridad vial. Englobarlos todos en un solo texto ha sido una tarea que se ha alcanzado con la aparición del «Manual del Conductor».

El hombre, el vehículo, la vía y el entorno configuran el fenómeno del tráfico.

LA formación de los conductores es una de las tareas fundamentales de toda política de seguridad vial. Pero para que un conductor esté bien formado, no sólo debe conocer el manejo del vehículo, sino que, además, debe hacerlo de acuerdo con las normas y señales de comportamiento que regulan la circulación vial, hacer un uso armónico de la vía, adquirir unos hábitos de convivencia y respeto mutuo y adoptar una actitud posi-

tiva en relación con el tráfico. La Dirección General de Tráfico, intentando atender a los usuarios de las vías públicas en tales aspectos, ha elaborado el «Manual del Conductor», que ha sido realizado bajo la dirección de la subdirectora general de Circulación Vial, Estrella Rivera, mientras su redacción ha corrido a cargo de José Antonio Peñas, jefe del área de Formación Vial.

MAS QUE UN CODIGO DE CIRCULACION

Los tres factores que intervienen en la circulación y que, junto con el entorno, configuran el fenómeno del tráfico —el hombre, el vehículo y la vía— están explicados exhaustivamente en sus páginas, con un lenguaje sencillo y claro, apoyado en numerosas fotografías.

Treinta y seis son los temas que conforman el texto y que podemos estructurar en siete capítulos:

LA VIA

• La vía es el escenario donde el tráfico se desarrolla y donde han de ser puestas en práctica las normas de circulación y los mandatos que las señalan.

CONCEPTO DE VIA

• Desde el punto de vista que aquí interesa, es decir, la circulación, la vía es todo camino, ya sea público o privado de uso público, que puede ser utilizado sin más limitaciones que las establecidas en el Código de la Circulación.

CLASES DE VIAS

• Por su situación en el espacio, las vías pueden ser urbanas e interurbanas.



— Las vías urbanas son las calles de los pueblos y ciudades, es decir, las vías que están comprendidas dentro del casco urbano de las poblaciones, entendiéndose por tal el espacio que comprende edificios adyacentes de tal forma que no existan entre ellos soraportados de continuidad superiores a 100 metros. En las vías de entrada y salida suelen estar colocadas, respectivamente, las señales de principio y fin de población.



— Las vías interurbanas o carreteras son aquellas que están situadas fuera del casco urbano de las poblaciones, provistas de afirmado y con organización regular de su explotación y calzada.



— Travesía es la calle o vía urbana que atraviesa el desarrollo urbano.

Un texto sencillo apoyado en numerosas fotografías.

Comportamiento en caso de accidente y primeros auxilios, también incluidos en sus páginas.

• Para abrir las vías respiratorias obstruidas por la lengua, se pueden seguir varios procedimientos. Los más usuales son:



— Presionar hacia abajo con los dedos pulgares aplicados sobre el mentón de la víctima y tirando hacia arriba con la ayuda del resto de los dedos.



— Traccionar (tirar) la lengua de la víctima hacia arriba, cogiéndola con una gasa o paño.

— Colocar a la víctima en posición de «decúbito prono» (boca abajo) con la cabeza rotada hacia un lado.

— Colocar a la víctima en posición de «decúbito lateral» (de costado) con la cabeza más baja que el resto del cuerpo.

— Inclinar la cabeza de la víctima hacia atrás. Para ello se coloca una mano debajo de la nuca y se eleva ésta, y se empuja la cabeza hacia atrás.

• Para abrir las vías respiratorias obstruidas por vómitos, secreciones o cuerpos extraños en la boca, tales como alimentos, un procedimiento a seguir es:



— Abrir la boca del accidentado y, para impedir que se cierre, colocar entre los dientes un objeto blando, como un pañuelo doblado.

— Con los dedos índice y medio, hacer limpieza lateral y extraer el cuerpo extraño, evitando empujar hacia dentro.



Las preguntas teóricas del examen de conducción estarán basadas en este Manual.



Los profesores de autoescuelas, principales «consumidores» de este libro.

bre mecánica y entretenimiento simple del automóvil (temas 34 al 36).

En palabras de José A. Peñas, el manual es «algo más que un Código de Circulación, puesto que no solamente contiene conceptos que figuran en dicho Código, sino que desarrolla todas las materias relacionadas con el tráfico y la seguridad vial».

Ese aspecto también ha sido destacado por el presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid, Bartolomé Capote, para el que es un proyecto positivo, principalmente por «la amplitud que se da a los aspectos de seguridad vial, de técnicas de conducción y de prevención de accidentes, que quizá fueran los temas en los que más había que profundizar en la enseñanza de la conducción. Muchas veces, el conocimiento exacto de normas, datos y cifras puede servir para superar un examen, pero no aporta nada de cara a temas importantes, como pueden ser el conocimiento de riesgos, de una conducción adecuada a las circunstancias..., porque la prevención de accidentes hay que hacerla principalmente en los aspectos teóricos. Está demostrado que el sector de conductores con mayor accidentalidad es el de gente joven, con bastante pericia para conducir, que maneja con gran facilidad el vehículo, pero que por falta de mentalización y de

conciencia de peligro son un factor de riesgo en la carretera».

BASE DE LA PRUEBA TEORICA

Otra de las características importantes del libro y que Carmela Rebolledo, asesora técnica de Formación Vial de la DGT y una de las principales colaboradoras de este proyecto, considera como primordial es que «recoge todo el programa de la Orden de Pruebas, todo lo que sería ideal que un aspirante al permiso de conducción conociera, para tener la seguridad de que circulará con garantías de conocimiento suficientes».

Es, por tanto, el texto oficial y, según nos adelantó José A. Peñas, «la base de los futuros cuestionarios de las pruebas teóricas de los exámenes de conducción».

El manual ha sido muy bien acogido por los profesionales de la enseñanza de la conducción. Manuel Salgado, profesor de autoescuela, nos comentó «que lo más importante es que con este manual conocemos el criterio de la DGT, y ante cualquier pregunta dudosa sabemos dónde consultar para conocer la respuesta». En términos parecidos se expresó el profesor Julio Pesquera: «Contesta a todas las preguntas dudosas. Es más completo y menos engorroso que el Código de la Circulación».

Aunque, según lo expuesto en el pró-

logo, el libro está dirigido a todos los conductores, «los que ya poseen el permiso de conducción y los que aspiran a él, así como a los profesionales de la enseñanza de la conducción», en una primera etapa, y teniendo en cuenta que acaba de comercializarse, sus principales adquirentes son los profesores de autoescuelas. El presidente de la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid afirmó al respecto que «creemos que no va a llegar a los alumnos; pero eso no quita que alguno un poco más interesado pueda pedirlo, pero en principio el cambio es un poco brusco. La gente está acostumbrada al manual que se guarda en el bolsillo y se lee en el metro. Por ahora sus principales usuarios serán las autoescuelas y sus profesionales».

El manual, que contiene los principios básicos sobre normas y señales de circulación y cuestiones de seguridad vial, se irá adaptando a las disposiciones legales que vayan apareciendo.

Mercedes LOPEZ

Dónde adquirirlo

La distribución del «Manual del Conductor» corre a cargo de la Editorial Pons (calle General Parodiñas, 32. Madrid 28001). A esta empresa deberán dirigirse los interesados para su adquisición.

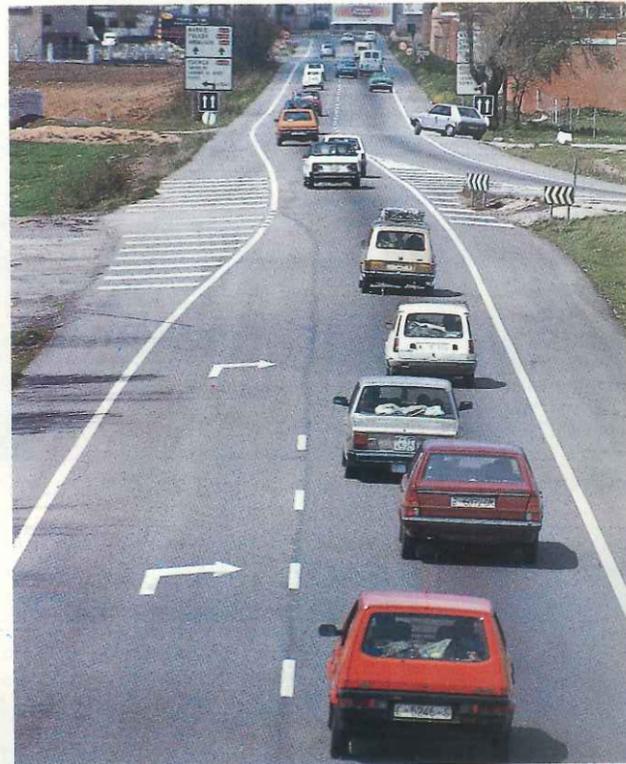
LOS COCHES INVADIERON LAS CARRETERAS

Al igual que en años precedentes, la Semana Santa supuso la primera salida masiva de españoles en busca de unos días de descanso. Según estimaciones de la DGT, alrededor de siete millones han sido los

movimientos realizados por los vehículos en las distintas carreteras de nuestra red viaria, en unos días que contaron con buenas condiciones climatológicas en todas las zonas, excepto en el norte.

Con el objetivo de incrementar la seguridad vial y la fluidez del tráfico durante estas fechas, la DGT puso en marcha una operación especial, que se inició a las 15 horas del miércoles 11 de abril y finalizó el lunes, 16, a las 24 horas. Durante ella se tomaron medidas de regulación y ordenación del tráfico, que incluyeron desde itinerarios alternativos, paralización de obras y restricciones de circulación a determinado tipo de vehículos, hasta la prohibición de celebrar pruebas deportivas en determinados días y lugares.

Asimismo, unos 6.500 guardias civiles y ocho helicópteros, dos de ellos dotados con personal y material sanitario, ejercieron labores de vigilancia y control.



UN PROBLEMA AÑADIDO

Durante esta operación podemos diferenciar dos fases: una primera de salida, en la que hubo circulación intensa desde el mediodía del miércoles al mediodía del jueves, con retenciones a media distancia en la zona centro, y una segunda, de retorno, que comenzó en la noche del sábado y que contó con tráfico muy intenso hasta la tarde del lunes.

Hay que destacar un problema que se añadió al intenso tráfico: las manifestaciones de agricultores con cortes de carretera en la Comunidad de Castilla y León, durante el miércoles y sobre todo las registradas el lunes y que ocasionaron retenciones de hasta 50 kilómetros en Cataluña y graves problemas en Castilla-La Mancha.

ACCIDENTALIDAD

Un capítulo que no falta ningún año a la hora de realizar el balance de la Semana Santa es el de los accidentes de circulación ocurridos esos días. Este año han sido 70 los accidentes registrados, con un balance de 93 víctimas mortales, 62 heridos graves y 35 heridos leves. Comparando

estos datos con los de igual período del año anterior, se observa una ligera disminución en el número de accidentes (78 en el año 1989), pero no así en el número de fallecidos, cuya cifra se incrementó en siete personas (86 el año pasado, frente a las 93 que perdieron la vida durante las vacaciones de esta Semana Santa).

Según los datos facilitados por la DGT, de estos accidentes, 34 fueron colisiones, 28 salidas de la vía y ocho atropellos. Entre las víctimas mortales, 49 eran conductores, 36 usuarios y ocho peatones.

En palabras de Fernando Ortega, subdirector general de Circulación de la DGT y coordinador de esta operación especial, «las operaciones salida y retorno de esta Semana Santa se han desarrollado de acuerdo con las previsiones, con algunas variaciones atípicas en determinadas horas». Igualmente señaló que se «ha producido un incremento significativo del tráfico con respecto a otros años y unos desplazamientos no escalonados». También resaltó que los mayores problemas de retenciones se han producido al final de los desdoblamientos de las plataformas.

ACCIDENTALIDAD 1989 *				
Día	N.º acc.	Mu.	Hg.	Hl.
Miércoles	8	8	5	4
Jueves	10	10	7	2
Viernes	22	22	25	15
Sábado	7	8	0	4
Domingo	18	21	10	2
Lunes	13	17	8	6
TOTAL	78	86	55	33

* Período: desde el 21-3-89 (a las 15.00 h.) hasta el 27-3-89 (a las 24 h.).

ACCIDENTALIDAD 1990 *				
Día	N.º acc.	Mu.	Hg.	Hl.
Miércoles	5	6	0	0
Jueves	11	14	15	5
Viernes	13	13	6	6
Sábado	15	23	12	9
Domingo	15	18	13	8
Lunes	11	19	16	7
TOTAL	70	93	62	35

* Período: desde el 11-4-90 (a las 15.00) hasta el 16-4-90 (a las 24.00 h.).

del MOTOR



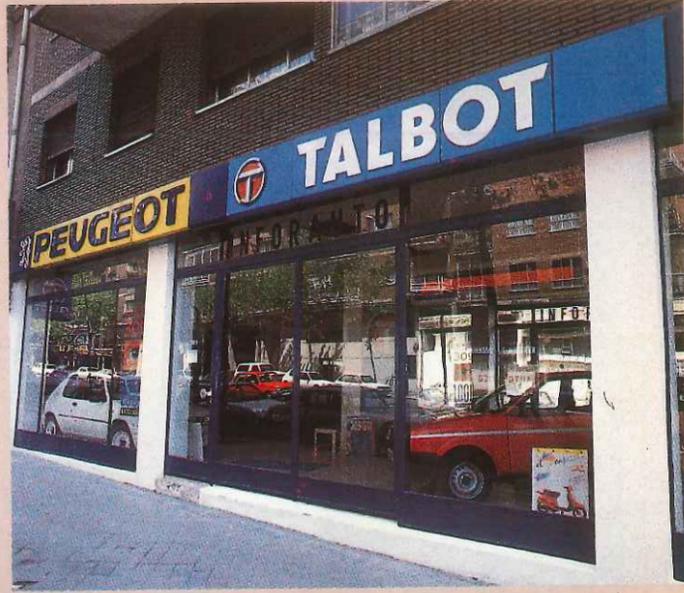
LA CAIDA DE VENTAS DEL PRIMER TRIMESTRE (7 POR 100) PREOCUPA A LOS FABRICANTES, QUE QUIEREN SOLUCIONES

Reducir el IVA, medida «europea»

La política restrictiva del Ministerio de Economía ha afectado de manera fuerte al sector del automóvil, donde las ventas, en el primer trimestre del año, han registrado una caída cercana al 7 por 100, que superaría el 8 por 100 si se contabilizasen en estas cifras las operaciones con vehículos de importación. Este descenso afecta principalmente a los líderes de ventas por marcas. Así, Renault sufrió un descenso en sus cifras de venta del 18,35 por 100, seguidas por el 15,95 por 100 de Volkswagen y el 12,28 por 100 de Citroën.



Las ventas de automóviles se han reducido en un 7 por 100 sólo en el primer trimestre del año.



La evolución negativa de las ventas se debe, según los fabricantes, a un deseo político de que así sea.

El mes de marzo ha sido especialmente significativo. En 1990 registró un índice negativo del 4,71 por 100. «Pero —como señalaba Miguel Aguilar, director financiero de ANFAC, asociación que agrupa a los principales constructores— los datos de marzo son especialmente significativos en la evolución del retroceso de ventas, ya que en el pasado año marzo fue malo, porque la Semana Santa vino adelantada. Este año, las ventas han sido inferiores a las de 1989, por lo que la valoración tiene que ser negativa.»

En este sentido, sólo Seat ha conseguido un incremento de ventas en España con los coches nacionales, no importados, con un índice cifrado en torno al 5,87 por 100. Mientras tanto, todos los demás fabricantes registraban caídas en sus ventas.

RESTRICCIÓN CREDITICIA

«Esta evolución —explicaba Miguel Aguilar— se debe a un deseo de que sea así. Lo que hay que preguntarse es hasta cuándo tendrá que continuar esta caída para que se considere suficiente y se deje de actuar sobre este mercado.» No cabe duda para nadie que el principal responsable de este descenso en las ventas de automóviles ha sido la restricción crediticia decretada por el Gobierno, como una de las me-



El endurecimiento de los créditos, punto clave, ya que un número importantísimo de vehículos se vende mediante ese sistema.

didias económicas para frenar el crecimiento de la inflación. «Nosotros no estamos por que se dispare la inflación —comenta Miguel Aguilar—, pero pensamos que existen otras medidas, no necesariamente éstas, para frenarla.»

Este endurecimiento de los créditos afectó notablemente a un país donde más de la mitad de los vehículos se venden «a crédito». «¿Qué pasó para determinar esta tendencia? —se pregunta Miguel Aguilar, del ANFAC—. Pues que el Gobierno endureció su política económica, incidiendo sobre el precio de los créditos,

en los tipos de interés y en otras variantes económicas que, como la limitación a las financieras para prestar dinero a particulares, incidieron directamente en la caída de las ventas. En resumen —termina—, las ventas se han frenado porque el Gobierno dijo que el consumo debería frenarse.»

Ante estas cifras de ventas, los fabricantes de automóviles comienzan a mostrar su preocupación y a solicitar algunas medidas para modificar esta tendencia «a la baja» que podría incidir, a la larga, sobre otros elementos como el empleo. «La primera medida



VENTA DE TURISMOS (ENERO-MARZO)					
	Total	Total	Total 90	Total 89	% 90/89
Citroën	19.984	1.205	21.189	24.156	-12,28
Peugeot	20.972	10.029	31.001	34.064	-8,99
Talbot	103	8	111	25	344,00
Grupo PSA	41.059	11.242	62.301	58.245	-10,21
Fasa Renault	43.433	2.110	45.543	55.781	-18,35
Ford	32.519	6.855	39.374	40.032	-1,64
Opel	20.418	16.099	36.517	41.319	-11,62
Seat	27.048	0	27.048	25.548	5,87
Volkswagen	4.732	14.593	19.325	22.993	-15,95
AUDI	0	5.659	5.659	3.593	57,50
Grupo S-VW-Audi	31.780	20.252	52.032	52.134	-0,20
Mercedes	0	3.553	3.553	3.761	-5,53
Nissan	0	2.005	2.005	973	106,06
Suzuki	0	471	471	106	344,34
Empresas Anfac	169.209	62.587	231.796	252.351	-3,15
Otras marcas	1	35.905	35.906	34.973	2,67
Total	169.210	98.492	267.702	287.324	-6,83

(Fuente: ANFAC)

Las tasas de motorización por habitante deben acercarse más a los niveles europeos, según el ANFAC.

En este sentido, la petición se concreta, pues, en un descenso del tipo del 33 por 100 al tipo medio o normal, actualmente situado en el 12 por 100. «Cualquier reducción sería bienvenida —explica Miguel Aguilar—, pero lo lógico es que se sitúe en el tipo normal, que, aunque varía en los distintos proyectos de normativa europea, parece que se situará entre el 14 y el 15 por 100. A él se puede llegar, como en Francia, mediante pequeños retoques, para que el automóvil no sea tratado como un objeto de lujo, cuando hace tiempo que dejó de serlo. Eso también redundará en una recuperación de las ventas y hará que la diferencia de la tasa de motorización con Europa sea menor.»

La reducción del IVA soportado por los automóviles es una de las principales peticiones de los fabricantes.

En este sentido, un portavoz del Ministerio de Economía y Hacienda señaló que hasta que esta posibilidad (la reducción del tipo del IVA aplicable a los vehículos) no se concrete algo más, no se pronunciarían. No obstante, los proyectos europeos de adecuación de los tipos de IVA parecen apuntar no sólo hacia unificación de los tipos aplicables a los bienes, sino, incluso, a la fijación del tipo medio para el automóvil que, aunque incrementándolo hasta el 15 por 100, supondría una reducción del 50 por 100 del tipo aplicado en España (el de lujo: 33 por 100).

—explica Miguel Aguilar— sería suavizar las medidas decretadas para reducir el consumo; pero suavizarlas para llegar a eliminarlas totalmente. Retirando estas medidas se recuperarían los niveles de ventas; no con la alegría de antaño, porque el clima es menos favorable que hace un tiempo, pero volverían a la senda positiva, aunque con un crecimiento menos rápido.»

TASA DE MOTORIZACIÓN

En cualquier caso, esta caída de las ventas aleja a España un poco

más de las tasas de motorización de los países europeos de su entorno y de la CEE. En estos momentos, España se encuentra cerca de 100 vehículos por cada 100.000 habitantes por debajo de los niveles habituales en Europa. La segunda medida pedida por ANFAC sería «una adecuación fiscal a los niveles mantenidos por el automóvil en Europa». Esta aspiración se concreta en una modificación del IVA: «Me refiero —explica el director financiero de ANFAC— a colocar el IVA del automóvil en el tipo normal, el mismo que otros países de la CEE».

Juan M. MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE

Avería en los intermitentes

La avería más normal en el sistema de intermitencias consiste en que se funda alguna de las bombillas y, por consiguiente, una de las cuatro luces deje de funcionar. En este caso, la avería se tiene bien localizada y suele bastar con comprobar las conexiones de la respectiva bombilla o cambiar ésta para arreglar el percance. Pero en ocasiones son todos los intermitentes los que simultáneamente dejan de funcionar, anulando prácticamente la posibilidad de que sean las lámparas las que fallan, pero el que se fundan cuatro bombillas a la vez es, estadísticamente, casi imposible. El origen de la avería se encontrará entonces en el cuadro de mandos, en el fusible respectivo, en el relé o en el bote de intermitencias.

Si la palanca de intermitencias no produce efecto alguno pero el «warning» funciona, es claro que la avería se encuentra en las conexiones de la propia palanca. Si esto no ocurre así y no sólo no funciona la palanca de intermitencias sino tampoco el «warning», continuamos buscando la avería siguiendo el circuito eléctrico, que al primer lugar que nos conduce es a la caja de fusibles. En muchos modelos los intermitentes son controlados por un fusible especialmente destinado a ellos, pero en otras ocasiones los intermitentes comparten fusible con luces interiores, corriente del reloj, etcétera, por lo que si el fusible estuviera fundido tampoco funcionarían estos otros mecanismos. De no ser así, el paso siguiente nos llevaría al relé, que normalmente controla el paso de corriente hacia el bote de intermitencias. Este relé no es normal encontrarlo en los coches viejos, pero en los fabricados en los últimos años sí es frecuente que exista.

Para comprobar que es el relé el responsable de la avería, se puede hacer una inspección del mismo o comprobar si llega corriente a los terminales del bote de intermitencias; si esto es así y al bote llega corriente, es este último elemento el defectuoso y el que tendremos que cambiar. De todas formas, esta posibilidad es la más remota de todas y lo normal es que o bien se encuentre fundido el fusible, sobre todo si es un fusible compartido, o bien que sea el relé el que no funciona. Lo que nunca debemos hacer es circular sin intermitencias, lo que sería una grave imprudencia.

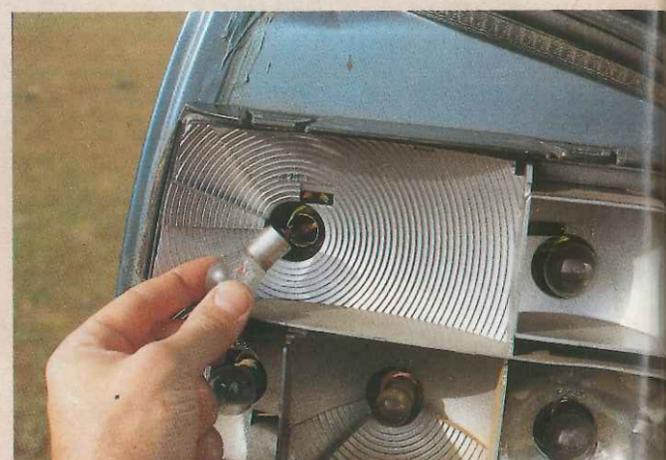
J. A. DE LA RICA

AUNQUE la utilización de la mano puede servir para indicar al resto de los conductores nuestras intenciones, la mano no se ve de noche ni los conductores están acostumbrados a fijarse en ella, por lo que casi puede ser más peligroso que otra cosa sustituir el intermitente por las señales con el brazo.

Si no funcionan los intermitentes de un lateral del coche o puntualmente uno de los cuatro, pero el resto sí, la causa se encontrará localizada en la bombilla respectiva o en sus conexiones. La sustitución o limpieza es muy sencilla.

PUEDE ocurrir, sin embargo, que no funcione ninguno de los intermitentes. En este caso tampoco funcionará el «warning» (el mecanismo que enciende simultáneamente todos los intermitentes como señal de aviso). La avería entonces no residirá en las bombillas, sino en el sistema.

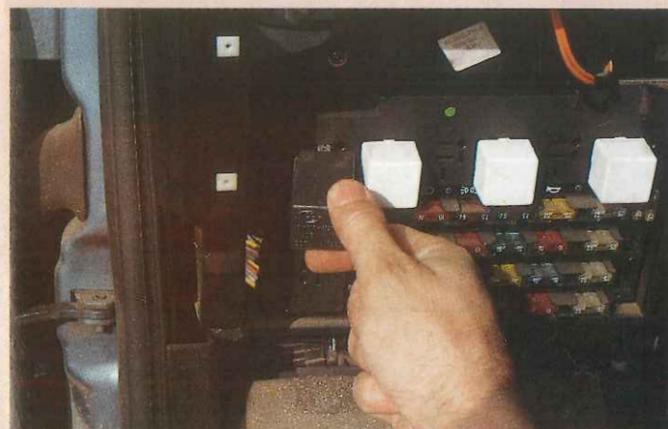
LA primera comprobación, siguiendo un orden lógico de trabajo, consistiría en verificar que el fusible correspondiente no está fundido o mal conectado. La caja de fusibles siempre es muy accesible, aunque cada modelo la incorpora en un lugar diferente.



Si el fusible está fundido, normalmente habrá dejado de funcionar algún otro aparato que trabaje controlado por el mismo fusible que los intermitentes y esto nos puede servir para determinar que es el fusible el que está mal.



Si hemos comprobado que el fusible está en buen estado, el paso siguiente sería verificar si existe un relé (que normalmente existirá), y dónde se encuentra el mismo. Para averiguar estos datos recurrimos al libro del coche, que normalmente contendrá esta información.



EN nuestro caso, el relé que controla el paso de corriente hacia los intermitentes, o, mejor dicho, hacia el bote de intermitencias, se encuentra en la misma caja que los fusibles. Al retirarlo pudimos comprobar que su interior sonaba a roto, lo que no nos dejó dudas del origen de la avería.



COMO los relés son estándar y sus especificaciones figuran en el exterior de los mismos, cualquier relé de iguales características nos puede servir, aunque siempre es aconsejable tratar primero de conseguir el recomendado por la propia marca (cosa que, repetimos, no es en absoluto imprescindible), lo que no debemos hacer es circular sin intermitentes.



Si el relé estuviera en buen estado, no nos quedaría otra comprobación que la del bote de intermitencias, normalmente situado en algún escondido rincón del automóvil, imposible de fotografiar. Con un buscapolos podremos comprobar si llega y sale corriente del mismo.

Turbo variable

El turbocompresor se coloca a la salida de los gases de los cilindros para, aprovechando su energía, comprimir el aire que se introduce en los mismos. El turbo es la turbina que aprovecha el movimiento y la energía de los gases de escape y el compresor es la turbina que comprime el aire nuevo destinado a la combustión. El turbocompresor es un aparato interesante, pero no perfecto, y su principal inconveniente es que, colocado a la salida de los gases de escape, entorpece el paso de éstos, creando una contrapresión y dificultando la respiración de los cilindros.

Se puede reducir este efecto negativo del turbo a bajo régimen colocando los álabes de su turbina de forma adecuada —entonces el rendimiento máximo del turbo puede lograrse a 2.000 vueltas—, pero en este caso se entorpece la salida de gases a elevadas revoluciones. Es decir, que un turbo puede regularse para que funcione bien a elevado o a bajo régimen, pero no en ambas circunstancias.

¿Cómo solventar ese problema? Mediante un turbo de álabes variables, cuya geometría cambie a medida que aumenta el régimen de giro del motor. Teóricamente esto parece sencillo, pero el turbo gira a 100.000 ó 200.000 vueltas, tiene que tener un peso mínimo y resistir temperaturas muy elevadas y cambios térmicos muy bruscos, por lo que la solución práctica es muy difícil, aunque no imposible. Ya están funcionando turbos de estas características, aunque hasta el momento no son comercialmente rentables para colocarlos en turismos normales. La investigación en este campo y la ayuda de los microprocesadores para controlar su funcionamiento ofrecen, sin embargo, buenas perspectivas para que los turbos del futuro, sobre todo en motores diesel, contribuyan al aumento de potencia y disminución del consumo.

SISLEY 4x4



NOTA MEDIA: **6,2**
NOTA MEDIA SEGURIDAD: **7,3**

DATOS TECNICOS

MOTOR:

- Posición: Transversal anterior.
- Cilindros: 4 en línea.
- Cilindrada: 999 c.c.
- Alimentación: Bomba mecánica con membrana.
- Carburante: Gasolina súper.
- Depósito: 35 litros.
- Potencia máxima: 50 CV (37 kW).

TRANSMISION

- Tracción: Total a las 4 ruedas.
- Caja de cambios: Manual de 5 velocidades.
- Embrague: Mecánico y de disco.

FRENOS

- Discos delanteros y tambores traseros.

SUSPENSION

- Independiente con brazos oscilantes inferiores y amortiguadores telescópicos.

DIRECCION

- Tipo: Cremallera.
- Diámetro de giro: 9,2 m.

RUEDAS

- Llantas: 4,50 B 13".
- Neumáticos: 145 SR 13 Winter.
- Peso: 790 kg.
- Longitud: 3,4 m.
- Anchura: 1,5 m.
- Altura: 1,46 m.
- Precio final: 1.198.330 ptas.

La Voz de Galicia

Estética	7	SEGURIDAD	
Acabado	6	Estabilidad	7
Habitabilidad	7	Suspensión	7
Maletero	7	Frenos	8
Confort	6	Dirección	7
Instrumentación	6	Ruedas	7
Equipamiento	6	Luces	7
Potencia	6	NOTA MEDIA: 6,4	
Elasticidad	6	NOTA MEDIA	
Cambio	6	SEGURIDAD: 7,1	
Velocidad punta	5		
Aceleración	5		
Consumo	8		

Comentario.—Están de moda, no cabe duda, los vehículos de tracción total, pero, sin embargo, en el mercado hay muy pocos como este Fiat Sisley, un pequeño utilitario que lleva hasta sus últimos extremos eso de «utilitario», ya que se desenvuelve igualmente en la carretera y en el campo. Es también, por otra parte, el más barato y el más sencillo en lo que a sistema de transmisión se refiere, pues le saca el máximo partido al motor Fire 1.000, ya conocido en nuestro país por equipar los Fiat Uno y el Lancia Y 10.

No es un vehículo rápido, y tampoco está concebido para ello, pero tiene un buen comportamiento, unos excelentes frenos, unos consumos ajustados y una gran habitabilidad y versatilidad, lo que hace de él un coche realmente polivalente y que tendrá una gran aceptación entre los amantes de la naturaleza, entre los que pensamos que el coche es fundamentalmente libertad.

LO BUENO

- Frenos.
- Consumos.
- Motor.

LO MALO

- Aceleración.
- Aerodinámica.
- Excesivamente ruidoso.

au

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

Comentario.—El Sisley pequeño polivalente mu por terrenos difíciles y nuestras colapsadas ciudades, las ruedas motrices pueden saltarían imposibles para el terreno con la máxima elasticidad, y sus reducidas dimensiones circular sin dificultades. El Sisley es un coche que por un amplio equipamiento, pintura metalizada, neumáticos, así como un inclinación.

Con una carrocería simple y práctico es mucho más joven para un público joven que el tiempo libre. Destaca sobre cualquier firme, estabilidad en carreteras vitales, calidad precio, situación más económica dotado de un pequeño motor Fire de 1.000 50 caballos de potencia, cultura pendientes de hacer con unos consumos superiores.

LO BUENO

- Motor elástico.
- Equipamiento.
- Estabilidad.

LO MALO

- Consumo elevado.
- Prestaciones escasas.
- Accesos plazas traseras.

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO
PARA
ALUMNOS
Y
PROFESORES
NUMERO 35

Coordinación
Juana Sánchez



EL NIÑO NO DEBE SALIR SIN COMPAÑÍA HASTA LOS SEIS AÑOS

LOS PADRES, PRIMEROS EDUCADORES VIALES

El protagonismo de los niños en las distintas situaciones de tráfico que se producen, tanto en zonas rurales como urbanas, es una circunstancia que no plantea ninguna duda. Este tipo de situaciones, en las que los adultos asumen a menu-

do el riesgo inherente a no respetar las normas, supone, de forma casi constante, un gran peligro para los más pequeños, que son, además, especialmente vulnerables dadas sus condiciones de desarrollo físico y psicológico.

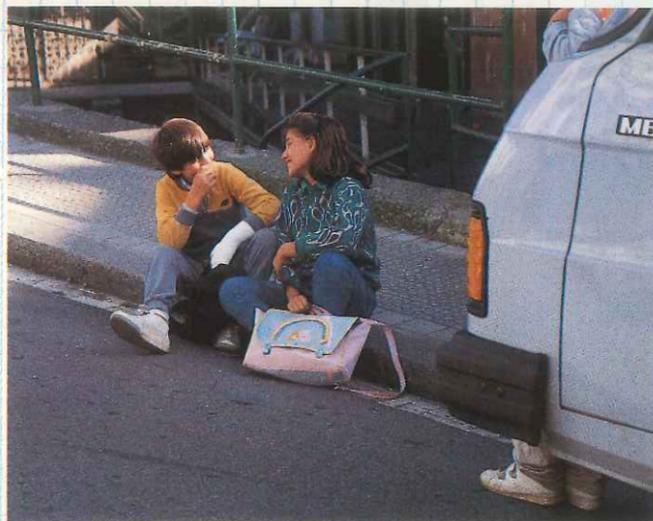
LOS PADRES, PRIMEROS EDUCADORES VIALES

LOS psicólogos consideran que hasta los doce años un niño no es capaz de calcular con exactitud la distancia que le separa de un vehículo en movimiento ni la velocidad a que éste circula. Es en el comienzo de la EGB cuando el niño empieza a recibir en la escuela las primeras nociones sobre la estructura urbana y sobre las normas que debe observar en sus trayectos por calles y carreteras. Tiene entonces seis años y, en muchos de los casos, recorre sólo el camino de casa al colegio o es usuario del autobús escolar. Sin embargo, mucho antes, desde que era bebé y viajaba «a bordo» de su silla de paseo, estuvo expuesto al peligro implícito en las situaciones de tráfico más frecuentes.

CAMPO VISUAL Y AUDITIVO

Preescolar es la etapa en la que el niño inicia su socialización escolar. Anteriormente, y de forma progresiva, desde los dos años ha ido afianzando su motricidad, su desarrollo del equilibrio y todos los procesos que relacionan los estímulos visuales con las actividades manuales o de movimiento. En el aspecto psicológico, ha ido adquiriendo diversas nociones que suponen un importante grado de abstracción como la causa-efecto o la cantidad y la sustancia y, sobre todo, busca explicaciones y pretende verificar todo aquello que observa. Supera etapas, además, que pasan por el establecimiento de las primeras relaciones sociales y de amistad y cuenta con mayores posibilidades de autonomía y de comunicación.

Con esta rápida mirada por algunos momentos de su desarrollo general, conviene destacar que la estatura del



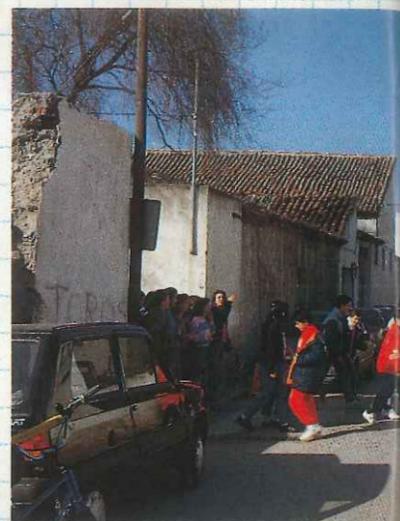
Los niños no son conscientes del peligro. Cualquier sitio es bueno para «hablar de sus cosas».



Cruzando por sitios indebidos ponemos en peligro su seguridad y constituimos un mal ejemplo a imitar.

Algunas características de conducta (Preescolar y EGB)

- Los niños no prevén el peligro, se sueltan de la mano y cruzan sin mirar, muchas veces entre vehículos aparcados.
- Corren y juegan en la acera y en las calles.
- No perciben adecuadamente la velocidad ni la distancia de los vehículos, por lo que suelen tomar decisiones erróneas acerca de cruzar o esperar.
- Se fijan en detalles que llaman su atención y difícilmente se centran en las circunstancias del tráfico. Se despistan con facilidad.
- Imitan lo que hacen los adultos y los niños mayores.
- No tienen la estabilidad psicomotora de un adulto, ni tampoco su campo visual o auditivo.



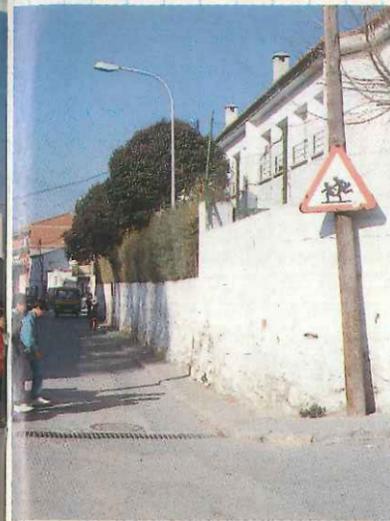
En zonas rurales los niños están acostumbrados a moverse en calles y carreteras a edad más temprana.

niño le ofrece un campo visual más limitado que a los adultos —a los seis años mide 110 centímetros—, lo que supone que debe enfrentarse a un mayor número de obstáculos que dificultan su visión como, por ejemplo, los vehículos aparcados. Los niños se ven obligados, además, a girar la cabeza para detectar movimientos laterales, ya que, al contrario que en el caso del adulto (en que el campo visual periférico es especialmente sensible al movimiento), en el niño existe una capacidad restringida para utilizar esa información que proviene de estos límites del campo visual. Eso supone que necesita un tiempo mayor de reacción.

Otra dificultad con la que hay que contar en menores de siete años es la de localizar en qué dirección se aproxima un coche basándose únicamente en el sonido que éste produce. Por otra parte, al no tener adquirido totalmente el concepto de velocidad, un niño toma como más rápido a un coche pequeño y ruidoso que a uno silencioso y grande, lo que puede llevarle también a actuaciones erróneas y peligrosas.

LOS PADRES, PRIMERO

Como en tantos otros aspectos, son los padres los pri-



meros que viven situaciones de tráfico con el niño. «A partir de los dos o tres años, el niño, que ya comprende el lenguaje, tiende a imitar el comportamiento del adulto. Aún es pronto para enseñarle normas, pero es importante que desde esta edad el adulto que va con él busque los pasos señalizados para cruzar y respete las indicaciones de los semáforos», indica Vicenta Mestre, profesora de la Facultad de Psicología de Valencia. «La etapa preescolar —añade— es un buen momento para empezar a ensayar con el niño las conductas más fáciles, como cruzar una calle en la que no haya intersecciones ni aparcamientos; eso sí, siempre de la mano del adulto».

Existen, además, otras situaciones de peligro de las que el niño no es consciente hasta una edad avanzada. Hablamos, por ejemplo, de la entrada a garajes o del riesgo de jugar en sitios destinados a aparcamiento de vehículos.

La capacidad del niño de centrar la atención en aquello que puede significar un peligro para él es algo que los adultos sobreestiman a menudo.

Muchos de los accidentes se producen porque el niño no es capaz de procesar los datos necesarios para una actuación correcta en el breve tiempo de que dispone: has-

Qué enseñarles y cómo hacerlo

- No dejarles ir solos si son menores de seis años. Si son mayores de esa edad se muestran reacios a hacerlo, nunca obligarles.
- Enseñarles las normas de seguridad más elementales y el significado de las señales de tráfico que ven con más frecuencia. Hacerles cruzar por los pasos de peatones y fijarse en las indicaciones de los semáforos, así como hacerlo en línea recta, cerca de las esquinas y no entre coches aparcados.
- Se despistan con facilidad y, a veces, no saben dónde viven. Es básico que lo aprendan desde los tres o cuatro años.
- Es muy positivo hacer previamente con ellos el itinerario que luego vayan a hacer solos, sirviéndoles de modelo e indicándoles los puntos en que deben tener especial cuidado.
- Es mucho mejor que los recorridos casa-colegio los hagan con otros compañeros.
- Indicarles que ante la más mínima posibilidad de peligro deben pararse.
- No deben ir en bicicleta por calles con tráfico hasta los doce años.
- No debe confiarse en que recuerden siempre los que se les ha dicho.



En ocasiones, los coches se «comen el terreno» de los peatones, obligándoles a circular por la calzada, con el consiguiente peligro.

ta los cinco años, el control de la atención existe en una medida muy pequeña. Este control, que va aumentando progresivamente, se ve merma con frecuencia, ya que el niño se distrae constantemente con otros elementos que no le aportan información: letreros comerciales, un animal, etcétera.

Aunque sobre los siete años ya puede buscar determinados elementos que le sirven de referencia como son los bordillos o los semáforos,

el control definitivo no se alcanza hasta los once o doce años. «Una de las características más importantes del niño —comenta Vicenta Mestre—, sobre todo en la edad de preescolar y ciclo inicial, es su gran impulsividad, que difícilmente controla. Por eso es tan importante el papel de los padres, porque hay que enseñarle a actuar adecuadamente. Es fundamental inculcarle desde sus primeros años al respeto a las normas que, en definitiva, se traduce en el

respeto a los demás: es cuestión de civismo».

SABER QUE HACER

De la simple observación de los niños en estas edades podemos resumir que su comportamiento muestra determinadas constantes que podríamos calificar como «de mucho riesgo»: tanto su conducta como su estabilidad psicomotriz son muy inestables, se despistan con facilidad y no tienen capacidad para prever el peligro. Por todo ello es difícil controlar los movimientos de un niño en la calle.

Esa máxima es, a buen seguro, corroborada por cualquier padre o madre que tengan —o hayan tenido— niños en edad escolar. Por eso, los padres se plantean cuál debe ser su actuación con los niños en la calle. «La regla de oro es enseñarles a pararse antes de tomar una decisión —indica Vicenta Mestre—. Luego deben mirar y decidir si pueden continuar o no. Puesto que no tienen un desarrollo completo en cuanto a la percepción de distancias, la consigna es que si ven venir un vehículo, aunque les parezca que aún está lejos, no deben cruzar».

Fuera de nuestro país, y según un informe realizado por el Instituto Sueco de Psicología Infantil sobre los accidentes en los que habían estado involucrados niños de uno a diez años —a pesar de que este estudio se realizó en la década de los sesenta—, quedó patente que los adultos que habitualmente acompañaban a los chicos, sobreestimada, la capacidad de éstos para manejarse con autonomía, ya que si bien pueden aprender que deben ir por la acera, no son capaces de entender todo lo que necesitan memorizar y, por tanto, en la práctica no pueden aplicarlo de forma correcta. Se destaca, además, la falta de precaución de los conductores cuando circulan por zonas donde hay niños. La conclusión de este estudio es que los niños menores de nueve años no deben moverse solos en el tráfico urbano.

Juana SANCHEZ

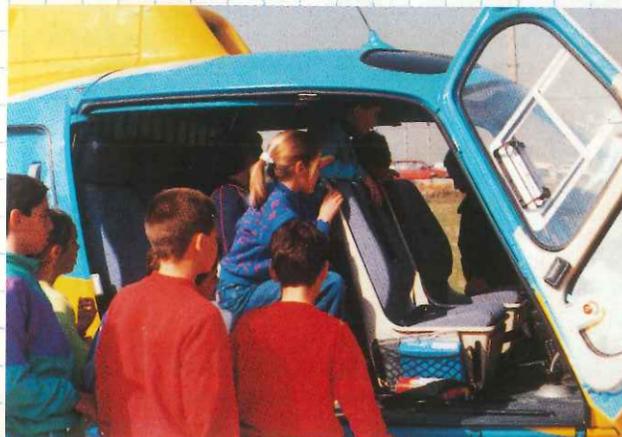
Colegio Amanecer, de Alcorcón (Madrid)

Aprender es también conocer el peligro

Una nueva experiencia ha supuesto para los alumnos del colegio Amanecer, de Alcorcón (Madrid), la celebración de su I Semana de Educación Vial. Durante cuatro días, los chavales de EGB (divididos en dos grupos, de 1.º a 4.º curso y de 5.º a 8.º) han aprendido las más importantes normas de circulación, «que les suponen, además de nuevos conocimientos, una conciencia del peligro potencial al que están expuestos tanto en su papel de peatones como cuando montan en bicicleta», comentan Manuel Hernández y Puri Sanabria, profesores del colegio.

Los protagonistas, además de mostrar su entusiasmo por haber conducido un kart —«es muy emocionante»— y de haber visto «todos los mandos que lleva por dentro un helicóptero y lo bien que vuela», piensan que ahora su conducta será más responsable.

«Es que, a veces, los niños somos un poco inconscientes.



Cómo funciona y para qué sirve un helicóptero de Tráfico es una de las cosas más interesantes que aprendieron.

Yo antes, para cruzar, me paraba en medio de los pasos de cebra. Y ahora me he dado cuenta de que los niños también tenemos obligaciones y no sólo derechos», comenta Rosa, una de las participantes.

Al terminar estas jornadas, y dentro del tiempo dedicado al

lenguaje, los chavales han escrito sus impresiones en una redacción en la que expresan su deseo de repetir la experiencia y de ampliarla a sus compañeros más pequeños y mayores de Preescolar y BUP.

Juana SANCHEZ

C.P. Arquitecto Leoz, de San Fernando (Cádiz)

Patines y monopatín, «vehículos» docentes



También con el monopatín se pueden poner en práctica las normas de circulación

Los Reyes Magos y Papá Noel saben de la creciente afición de nuestros escolares, pequeños y grandes, por patines y monopatín. Cuando en algunas de las grandes ciudades —como es el caso de Madrid— los niños y los que ya no lo son tanto los utilizan, con el consiguiente peligro, por las calles y avenidas

para sustituir al autobús y al metro en los trayectos urbanos, estos «vehículos» han sido utilizados en el Colegio Público Arquitecto Leoz, de San Fernando (Cádiz), para convertir a los alumnos de 5.º de EGB en auténticos «conductores» durante el curso de educación vial organizado por la Policía Local.

«Llevo diez años dedicado a los chavales y todo lo referente a educación vial, pero nunca se me había ocurrido la utilización de estos juguetes en las prácticas», indica Juan J. García Gutiérrez, sargento de la Policía Local encargado de este ámbito. «Se me ocurrió —añade— a raíz de un reportaje que se publicó sobre las actividades que realizaba un profesor en sus clases prácticas, en las que los alumnos "conducían" aros como si se tratara de vehículos de motor. Esta idea se me quedó en la mente y decidí, por primera vez en los diez años que llevaba impartiendo educación vial y utilizando el material de siempre, tomar su iniciativa y convertir los patines y monopatines en verdaderos "vehículos" sobre los que practicar. El éxito fue total. Nunca he visto disfrutar a los niños como en esta ocasión.»

Aula VIAL

■ LEON: JORNADAS DE EDUCACION VIAL.— El C.P. «Jesús Maestro», de la localidad leonesa de Ponferrada, ha dedicado una semana del pasado mes de abril a la seguridad vial, haciendo hincapié tanto en su aspecto teórico, mediante conferencias y trabajos en el aula, como en el práctico, en las pistas de karts. Cabe destacar, igualmente, otras actividades organizadas por el colegio comarcal de la vecina localidad de San Andrés de Rabanedo, en unas jornadas que contaron también con la participación de Cruz Roja.

■ BURGOS: PARQUE INFANTIL.—En Quincoces de Yuso (Burgos) se ha instalado un parque infantil de tráfico, en cuyo montaje han participado más de setenta escolares. Se ha efectuado, además, un gran número de actividades en talleres de plastilina, marquería, electricidad, etcétera. Otras localidades de la provincia, como Villayuda y Aranda de Duero, se incorporan a este ámbito de la educación en campañas de concienciación dirigidas a peatones.

■ CADIZ: CURSO PARA PROFESORES.—Un amplio abanico de temas, que van desde las distintas etapas de desarrollo infantil, la percepción y la atención de los niños, hasta la justificación de la educación vial, se han tratado en el curso de educación vial que, dirigido a profesores de EGB, se ha celebrado recientemente en la localidad gaditana de Ubrique. Cincuenta profesores han participado en el curso.

■ VALLADOLID: JORNADAS EN VILLALON.—La nueva ley de seguridad vial, las causas de la accidentalidad y las funciones de la Guardia Civil son algunos de los aspectos tratados en las Jornadas sobre Tráfico y Educación Vial celebradas en el Instituto de Bachillerato de Villalón. De la misma forma, los escolares de la localidad que asisten al C.P. «Tierra de Campos» han trabajado temas de la misma índole, utilizando textos didácticos para lectura y comentario, videos, maquetas, etcétera.

«EL COMERCIO Y LOS MEDIOS DE COMUNICACION»

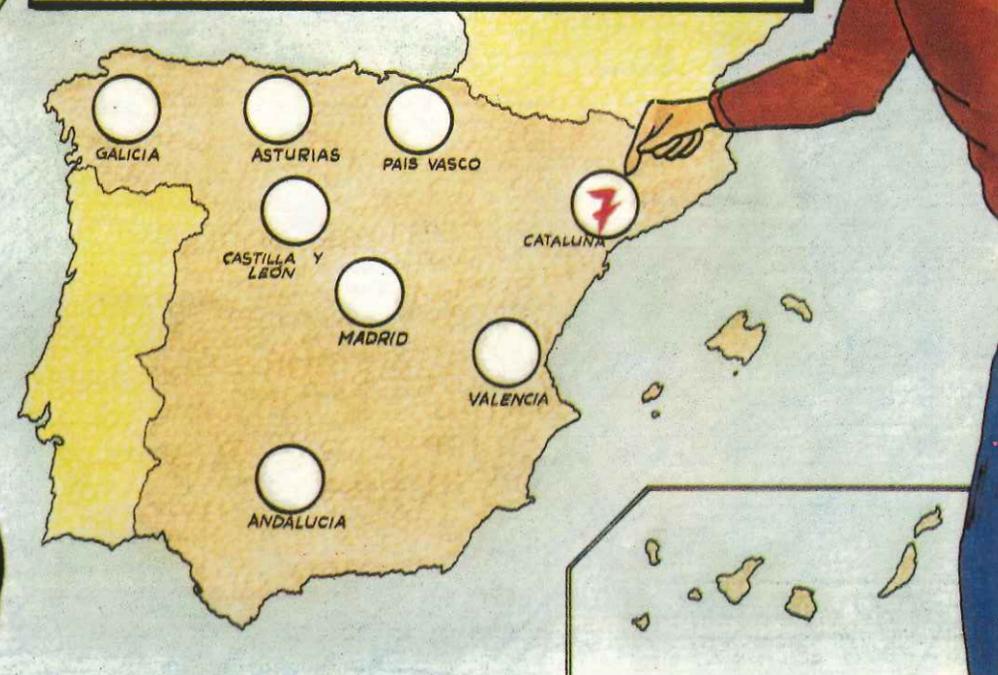
Nuestros amigos están realizando un estudio sobre el comercio interior de España. Después de analizar los productos e industria de cada región, se dan cuenta de la importancia que tienen las comunicaciones terrestres para favorecer el comercio. A partir de la red de ferrocarriles y carreteras examinan los itinerarios que siguen distintos productos y materias primas. Si estás en 6.º curso, ya puedes ayudarles. ¡Manos a la obra!



Nuestros amigos están realizando un estudio sobre el comercio y los transportes. Han recogido fotografías de distintos productos. ¿De qué lugares provienen estos productos? Indícalos en el mapa.

Fíjate en el ejemplo:

«7. Industria textil = Barcelona».





Red ferroviaria



Red de carreteras

Cada región, como ves, se ha especializado en unos trabajos determinados. Por ello es necesario comprar lo que se necesita y vender lo que se produce. Esta actividad de intercambio es lo que llamamos «comercio». Pero para que se realice este intercambio de productos se necesita una buena red de comunicaciones que permita que pasajeros y mercancías se desplacen de un lugar a otro.

Elije dos regiones y escribe los itinerarios por carretera y por ferrocarril que seguirías para intercambiar los productos.

Por carretera

Por ferrocarril

Para estudiar el grado de desarrollo de un país se utilizan indicadores económicos y uno de estos indicadores lo constituyen el equipamiento y la infraestructura, es decir, la red de comunicaciones que tiene.

España tiene una red ferroviaria de unos 20.000 kms. y una red de carreteras asfaltadas de unos 150.000 kms.

El mayor tonelaje de mercancías se transporta por carretera. Sin embargo, las mercancías más pesadas y que deben ser llevadas a mayor distancia son transportadas por ferrocarril.

Elabora una lista de los productos que se producen en tu región.

En otra columna indica dónde son enviados.

.....
.....
.....
.....

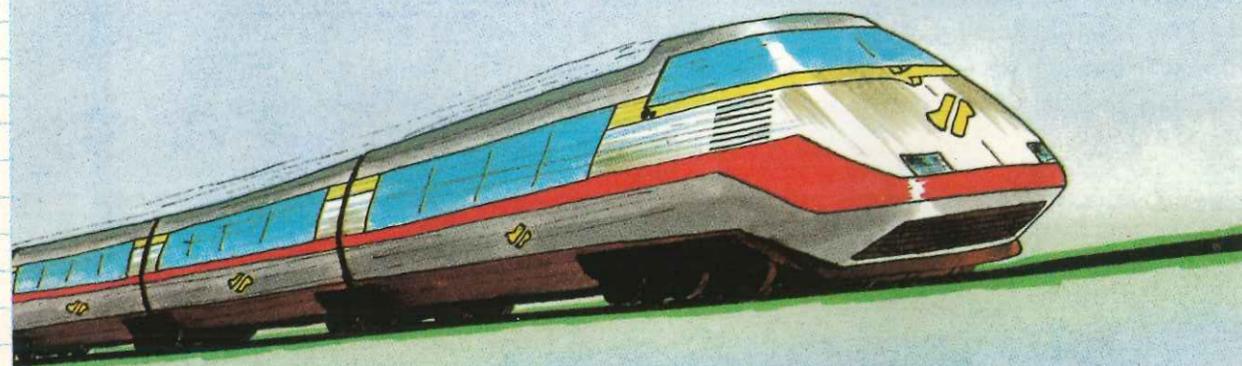
Ahora confecciona otra lista con algunos productos que utilices y no se elaboran en tu región.

Indica de dónde proceden

.....
.....
.....
.....

Escribe tus propias conclusiones. Puedes empezar así:

Las materias primas y la actividad industrial son fundamentales para el desarrollo económico de un país. Sin embargo, muchas veces se olvida que el comercio depende de _____



NUESTRO BUZON

ENFADADOS Y CONTENTOS

Me llamo Beatriz Sotelo Juncal. Tengo ocho años, soy de un pueblo de la provincia de Pontevedra que se llama Bueu y he sido una de las participantes del concurso de la «ardilla» en verano, y me he llevado una gran desilusión al ver que no estaba en la lista de los ganadores y un enfado porque pasé tanto trabajo para nada. Así que me gustaría que volvieran a ver mis cuentos.

BEATRIZ SOTELO JUNCAL. Bueu (Pontevedra)

Queridos amigos:
Tengo cinco nietos de edades comprendidas entre los cinco y doce años. Soy suscriptor de su revista y tengo por costumbre separar el suplemento de TRAFICO CHICO y dárselo a ellos, que habitualmente organizan reuniones para hacer concursos con el CHICO TEST de preguntas y respuestas, puntuando cada acierto o desacierto con más o menos puntos. Para ellos supone un juego divertido y a mí me parece que también aprenden.

JOSE FRANCISCO SANCHEZ. Madrid

Lamentamos mucho la desilusión sufrida por Beatriz Sotelo. (Querida Beatriz: Tienes que pensar que no todos los niños que han escrito cuentos pueden llevarse premios porque han sido más de dos mil los que se han presentado al concurso. Eso no quiere decir, ni mucho menos, que tu cuento no fuera bonito y, por supuesto, te invitamos desde aquí a participar otras veces. No debes enfadarte con nosotros para siempre.) Por otra parte, nos alegra mucho comprobar que a través de CHICO TEST nuestros pequeños lectores aprenden cómo se debe circular y, además, se divierten jugando. Y aprovechamos esta ocasión para animaros a escribimos, contándonos las situaciones que veis, si os parece bien o mal cómo se comportan los peatones y los conductores, qué os parece que es peligroso y todo lo que se os ocurra. Esperamos vuestras cartas.

CHICO-TEST

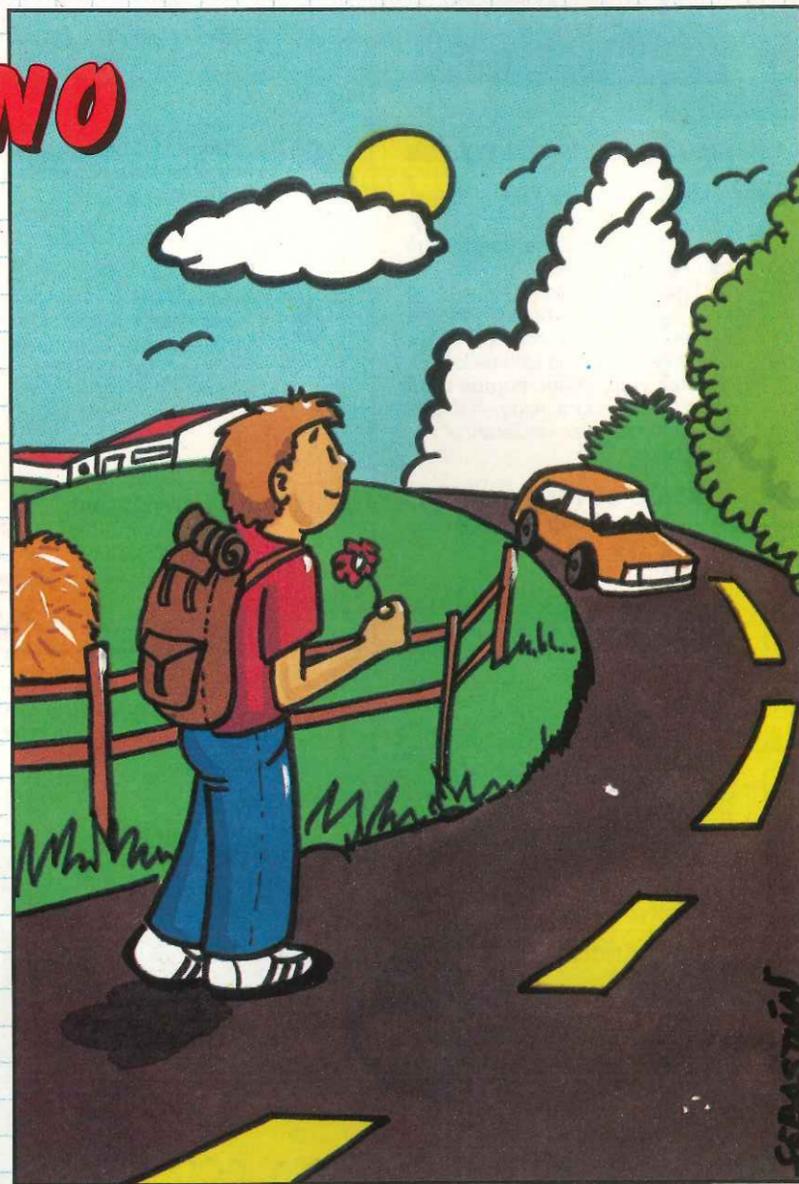
<p>a Esta es una señal...</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. de peligro. 2. informativa. 3. preceptiva de prohibición.
<p>b ¿Puede un vehículo atravesar una sola línea continua que divide la calzada?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Sí, cuando adelanta a otro. 2. Sí, cuando no viene tráfico en sentido contrario. 3. No, nunca.
<p>c ¿Qué debes hacer si el guardia te indica que continúes la marcha, pero el semáforo está en rojo?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Obedecer al agente. Su orden anula la señal luminosa. 2. Pararme e indicarle que el semáforo está en rojo. 3. Obedecer al semáforo.
<p>d Si circulando en bicicleta encuentras esta señal, ¿puedes pasar?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Sí, porque sólo prohíbe circular a los vehículos automóviles. 2. No, porque está prohibido a toda clase de vehículos. 3. No, porque está prohibido circular a los vehículos de dos ruedas.
<p>e ¿En qué caso se debe avisar obligatoriamente a la Policía después de un accidente?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. En caso de daños materiales. 2. Nunca. 3. Cuando haya uno o varios heridos.
<p>f Esta señal indica...</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. camino obligatorio para peatones. 2. camino prohibido para peatones. 3. camino aconsejado para peatones.
<p>g Si ves esta señal cuando conduces tu bicicleta a 20 km/h., ¿por dónde puedes circular?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Sólo pegado a la derecha. 2. Por el centro. 3. Por los carriles del dibujo.
<p>h Ante esta señal sabremos que...</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. está permitido estacionar. 2. está prohibido estacionar. 3. es un sitio reservado para estacionamiento de autobuses.
<p>i ¿Debe tu bicicleta estar provista de una luz trasera?</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. No, un dispositivo reflectante es suficiente. 2. Sí, es una protección obligatoria para el ciclista. 3. Esta luz no es necesaria.

SOLUCION: a, 1; b, 3; c, 1; d, 1; e, 3; f, 1; g, 1; h, 3; i, 1

EL ENTORNO RURAL

El entorno próximo es aquel que conoce y vive el niño, aun sabiendo que existen otros lugares y otros países. Por sus características, además, sólo es capaz de asimilar aquello que necesita en su ambiente y que pone en práctica, por lo que es importante que aprenda a conducirse en su propio medio, conociendo las reglas que garanticen su seguridad y le permitan moverse sin riesgo en su calle, barrio o pueblo. Es obvio que no tiene sentido enseñarle lo más lejano antes que lo próximo. Por tanto, empezaremos siempre por ofrecerle datos sobre cuál es el mejor camino para ir de casa al colegio o cuándo y por dónde debe cruzar, tomando con referencia este itinerario, que hace habitualmente.

El proceso a seguir comenzará con la observación de lo que debe hacerse, la ejecución por parte del niño de lo observado y el dibujo o el relato de su experiencia, para comprobar que se ha asimilado, que ya ha pasado a formar parte de sus conocimientos.



Educación vial: cómo evitar los riesgos

La preocupación de los profesores sobre las pautas más correctas a seguir para impartir la educación vial quedó patente en las aulas de cultura que han servido de base para las distintas experiencias que publicamos. Cuestiones como utilización de material y recursos, participación de la población o proyectos existentes en relación con esta materia educativa fueron algunas de las cuestiones planteadas. En esta misma línea, surgió la necesidad de trabajar en la elaboración de planteamientos específicos y creativos, «puesto que la educación, como la vida, es algo que no deja de renovarse», se dijo. Se apuntó, por otra parte, que «educación vial es

conocer los riesgos de la calle o la carretera y saber circular por ella». Ana María Sierra, monitora del Aula de Cultura de Puebla de Azaba (Salamanca), recalcó la importancia —junto con la de disponer de material específico como libros, diapositivas o películas— de realizar excursiones a núcleos urbanos para cubrir la deficiencia en este aspecto de los niños de zonas rurales.

Teresa Montero, otra de las monitoras, hizo mayor hincapié en la educación del peatón en la vía pública, mientras valoraba muy positivamente la posibilidad de practicar las situaciones de tráfico en los parques infantiles creados a este efecto.

PROPUESTAS DE ACTIVIDADES A REALIZAR

Vamos ahora a conocer nuestro entorno, allí donde vivimos, descubriendo todas sus posibilidades y peligros desde el punto de vista del tráfico.

CICLO INICIAL

- Analizar los elementos de la calle:
 - N.º de tiendas.
 - N.º de portales: casas de vecinos.
 - N.º de comercios.
 - Servicios públicos: cines...
 - Señales de tráfico (si las hay).
- Dibuja y colorea tu calle (los trabajos quedarán expuestos en el aula). Envíalos al CENTRO SUPERIOR DE EDUCACION VIAL. C/ Comandante Jerez, 46-48. 37008 Salamanca.
- Ampliación:*
 - Escoge un personaje de tu calle y cuenta su historia a los demás niños del aula o escríbela.

CICLO MEDIO

- Haz una postal sobre tu pueblo o una parte de tu pueblo. Remítela al Centro Superior de Educación Vial.
- En pequeños grupos (5-6) analizaréis una parte o zona concreta del pueblo. Cada grupo hará «una especie de maqueta» (cajas de zapatos, de tabaco, letras, plastilina...) de la zona que haya elegido.
- Entre todos reconstruiréis o reproduciréis el pueblo. Exponedlo en el aula.
- Ampliación:*
 - Constrúyete tu casa y sitúala luego en la maqueta del pueblo con tu nombre.

CICLO SUPERIOR

- Sitúa tu pueblo en el mapa de la comarca y comenta si existe o no mucha circulación.
 - Subraya en el mapa de tu comarca las carreteras más importantes y transitadas. Explica a qué se debe dicho tránsito.
 - Ampliación:*
 - En pequeños grupos, se sitúa cada uno de ellos en una zona del pueblo. Cada uno del grupo se encargará de fijarse:
 - Uno, en el número de coches que pasan.
 - Otro, en las matrículas.
 - Otro, en los colores de los coches.
 - Otro, en las personas que van.
 - Otro del grupo, en las marcas de los coches.
- Posteriormente, los datos obtenidos serán representados gráficamente.



¿Cuál es el camino que deberá seguir el niño para llegar a su pueblo? ¿Qué normas deberá obedecer para hacerlo con seguridad?



Elaboración propia.—Los chavales, con los vehículos y señales de cartón que les servirán para que, debidamente «vestidos», simulen situaciones de tráfico.

M.ª Carmen BAJO LORENZANA y Begoña GARCIA-MATRES. Pedagogas del Centro Superior de Educación Vial. Salamanca

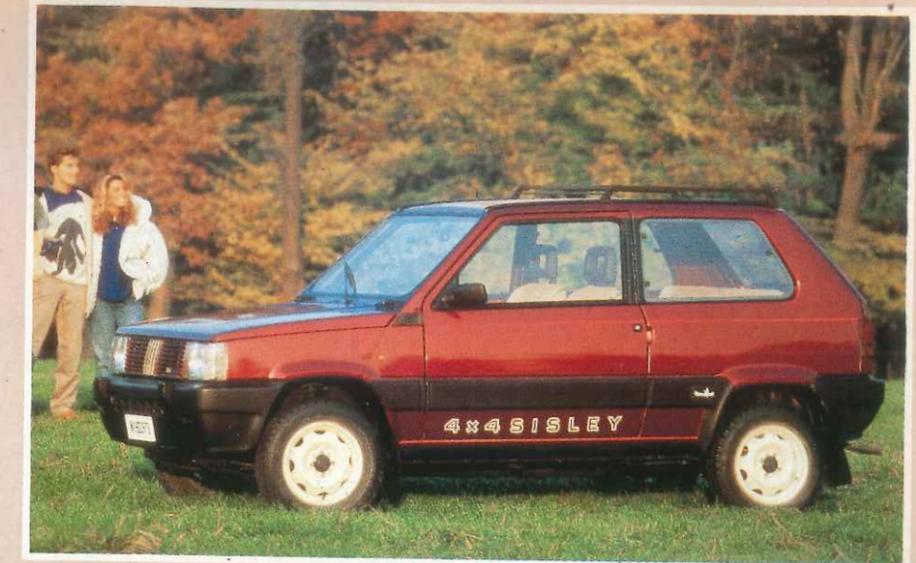
STOPY

FANTASMITA CALLEJERO



DE CAMPO

Por REQUEJO



to REVISITA

SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	6
Frenos	8
Dirección	8
Ruedas	7
Luces	7
NOTA MEDIA:	5,9
NOTA MEDIA SEGURIDAD:	7,3

4x4 se presenta como un útil para la circulación modo para circular por des. Gracias a las cuatro ceder a lugares que re- un vehículo convencio- nsiones externas permi- por cualquier tipo de seguridad. Se caracteriza to de serie, que incluye éticos sobredimensiona- metro.

lar al Fiat Panda, su as- n y divertido, muy apto quiera disfrutar del cam- ca su capacidad de trac- siendo impecable su es- das, además de su rela- ndose como el modelo tracción integral. Su pe- centímetros cúbicos y permite superar sin difi- un 50 por 100, eso sí, tiores a la media.

Motor 16

SEGURIDAD	
Estética	8
Acabado	7
Habitabilidad	8
Maletero	6
Confort	5
Instrumentación	7
Equipamiento	7
Potencia	7
Elasticidad	7
Cambio	5
Velocidad punta	7
Aceleración	7
Consumo	8
NOTA MEDIA:	6,75
NOTA MEDIA SEGURIDAD:	7,5

Comentario.—Tamaño reducido, acabado excelente, motor alegre con consumo recortado y capacidad excepcional para superar terrenos embarrados o carreteras cubiertas de nieve, son elementos claves en un retrato rápido del Fiat Panda Sisley, de un coche urbano que pone los caminos del campo al alcance de sus usuarios por algo menos de 1.200.000 pesetas. El argumento principal del Panda Sisley es, sin duda alguna, su sistema de transmisión, que permite pasar de la tracción delantera a la tracción total con sólo accionar una palanca. El Panda, un coche ya muy ágil en sus versiones clásicas, se transforma así en un verdadero coche de campo, capaz de prestar buenos servicios en las condiciones rurales más duras; no es un todo-terreno, ya que su altura al suelo es pequeña y sus suspensiones no tienen un recorrido demasiado largo, pero se defiende a las mil maravillas cuando el suelo está muy deslizante. Los defectos de este sencillo y económico 4x4 hay que buscarlos en la sonoridad elevada de su mecánica, en la poca precisión de su palanca de cambios y en la dureza de sus suspensiones, que repercute de forma negativa en el confort de sus ocupantes.

- #### LO BUENO
- Agilidad en suelos deslizantes.
 - Consumos ajustados.
 - Calidad de acabado.
- #### LO MALO
- Ruido mecánico.
 - Comodidad de los pasajeros.
 - Cambio poco preciso.

autoplata

SEGURIDAD	
Estética	7
Acabado	6
Habitabilidad	7
Maletero	7
Confort	4
Instrumentación	5
Equipamiento	5
Potencia	6,5
Elasticidad	7
Cambio	5
Velocidad punta	5,5
Aceleración	5,5
Consumo	6
NOTA MEDIA:	5,8
NOTA MEDIA SEGURIDAD:	7,2

Comentario.—El Panda Sisley es un interesante vehículo a caballo entre los todo-terreno más económicos y los verdaderos utilitarios. Con menos cualidades en campo a través que los TT «ligeros», supera netamente a éstos en carretera y, sobre todo, en ciudad, además de ofrecer también una imagen fresca y joven. El Sisley dispone del moderno motor Fire de 50 CV, que permite unas prestaciones honestas, pese al lastre de la tracción total y una aerodinámica anticuada. La estabilidad y los frenos están muy por encima de las prestaciones del Panda 4x4 y le dan un gran margen de seguridad. En el interior destaca el acabado, bastante bueno y atractivo en líneas generales. Sólo el confort queda algo rezagado debido a la necesaria —en campo— dureza de suspensiones, a una rumorosidad algo alta y a unos asientos estrechos, inherentes de siempre al Panda.

- #### LO BUENO
- Polivalencia.
 - Precio asequible.
 - Mecánica bien resuelta.
- #### LO MALO
- Prestaciones escasas.
 - Asientos estrechos.
 - Suspensión dura.

VIEJAS GLORIAS

Mercedes Benz 300 SL «Ala de Gaviota»

El 300 SL nació como la unión de muchos elementos mecánicos de la serie de berlinas 300, que entonces estaba en plena producción. Con un chasis multitubular y una carrocería de diseño muy atrevido, destacaba no sólo por su belleza, sino también por sus puertas, que abrían hacia arriba y que le dieron el sobrenombre de «ala de gaviota», con el que es universalmente conocido. La elección de esta forma de abrirse las puertas no fue en absoluto un capricho, sino una consecuencia de la estructura tubular del chasis, que lateralmente no dejaba sitio a las puertas. Así, hubo que colocar éstas en la incómoda posición del techo. Este inconveniente se ha convertido con el paso del tiempo en su principal atractivo, hasta el punto de que este modelo es casi el único cerrado se que cotiza por encima de los abiertos. En concreto, el 300 SL «Ala de Gaviota» de nuestra fotografía ha sido subastado hace poco y se pagó por él la impresionante cifra de 237.000 libras esterlinas.

J. A. DE LA RICA



MUNDO HISTORICO

■ MADRID, SIN FERIA.—Este año no tendrá lugar la Feria del Automóvil Histórico que se deseaba celebrar en Madrid. Dificultades de última hora han impedido que esta interesante manifestación se llevase a cabo, cuando ya todo parecía resuelto. No han sido, sin embargo, trabas administrativas las que han impedido su celebración, sino otro tipo de dificultades más prosaicas. Para 1991 Madrid quizá cuente con una feria de este tipo (o para el 92, como todo), ya que, sin duda, uno de los problemas de los organizadores de la que iba a ser primera edición era la precipitación para poner en marcha algo

que es relativamente complicado. Con un año más de plazo, esos problemas de falta de tiempo habrán desaparecido. Mientras tanto, la que sí se celebrará será la Segunda Feria de Valladolid, este mismo mes de mayo.

■ ESPAÑA-PORTUGAL PARA «MINIS».—Los grandes automóviles de famosas marcas son los que llaman más poderosamente la atención, pero se puede empezar la afición con otros más modestos y sencillos, que serán historia el día de mañana. Así lo entiende un grupo de aficionados al «Mini», que entre los días 30 de mayo y 2 de junio celebrarán el I Rallye España-Portugal,

reservado a los propietarios de estos simpáticos vehículos. La dirección de su club es calle de Espronceda, 22. 28003 Madrid.

■ CATALOGO.—Un grupo de aficionados de diversos puntos de España estamos en la tarea de realizar un catálogo de todas las marcas de automóviles, aunque de ellas sólo se haya construido un ejemplar. Rogamos ayuda a quienes conozcan coches de pocas unidades, que acaso se vendieron sólo en una región o en una ciudad. Por favor: escriban al Comité Español para la Historia del Automóvil; Juan A. de la Rica. C/ Velázquez, 121. 28006 Madrid.

MOTOCICLISMO



Los corredores no quieren más «partes» como el de Laguna Seca.

Tras las graves lesiones de Magee, Lawson, Mamola, Schwantz, Cornu, Haslam y Taira en Laguna Seca

LOS PILOTOS DEL MUNDIAL QUIEREN MAS SEGURIDAD

Tras las múltiples caídas y las siete lesiones graves producidas en el transcurso del Gran Premio de Estados Unidos de Motociclismo, celebrado en el circuito de Laguna Seca, los pilotos del Mundial, con «Sito» Pons a la cabeza, han vuelto «a la carga» con sus exigencias de mayor seguridad en los circuitos que albergan pruebas del Mundial de Velocidad.

Las protestas de los pilotos se centraron en una curva parcheada, concretamente la anterior a meta, así como en la cercanía de los muros de hormigón y la falta de una pista paralela para evacuación. Estas críticas, compartidas por el comentarista de la televisión australiana y antiguo campeón mundial, Barry Sheene, vinieron tras haberse producido hasta siete lesionados graves y una enorme cantidad de caídas en las dos categorías que se celebraron: 250 y 500 c.c.

Las pretensiones de los pilotos se centraron en mejorar la seguridad del circuito elegido para la celebración del Gran Premio de Brasil —Interlagos—, último de la temporada. Los pilotos pretendían que se mejorara rápidamente la seguridad del recorrido, para evitar un «plante». Al final, Brasil se queda sin carrera, ya que previamente habían sido rechazados los circuitos de Goiania y Porto Alegre que, según los expertos, no eran adecuados, y la FIM (Federación Internacional de Motociclismo) ha decidido suspender la prueba brasileña.

BAJAS POR LESION

En cualquier caso, los resultados de la carrera de Laguna Seca parecen más un «parte de guerra» que el resultado de una prueba del Mundial. Además de la gravísima lesión del australiano Kevin Magee, largo tiempo en observación tras el traumatismo craneal que le provocó su caída, están de

baja el suizo Jacques Cornu (fractura de clavícula y un mes de paro forzoso), los estadounidenses Eddie Lawson (fractura del talón derecho y 40 días en el «dique seco»), Randy Mamola (luxación de la muñeca derecha y 50 días de baja), Kevin Schwantz (fractura de cúbito y radio del brazo izquierdo y también 50 días de baja, aunque parece que para poner el Mundial complicado a Wayne Rainey, correrá en Jerez con una prótesis de protección especial y un embrague más blando y adaptado a sus posibilidades), el japonés Tadaiko Taira (lesionado en la mano levemente y 14 días de baja), y el inglés Ron Haslam (con luxación de la muñeca izquierda y 20 días parado).

No obstante todas estas bajas, el cambio a última hora de fechas para la prueba de Brasil (del 22 de abril al 30 de septiembre) ha beneficiado a estos lesionados y al espectáculo, ya que habrán contado con casi un mes para recuperarse de todos estos golpes antes de la cita de Jerez. Así, es más que probable, a la vista de la decisión de Kevin Schwantz de participar, que solamente Magee, Mamola y quizá Lawson queden fuera de la prueba que se celebre en el circuito gaditano.

Por otro lado, a este «parte» de Laguna Seca (Estados Unidos) habría que sumar los lesionados de Suzuka (Japón) en las últimas pruebas previas a la primera carrera del Mundial: Crivillé y Puig, por citar sólo dos ejemplos, en franca recuperación.

J. M.

Tras el fracaso de Japón y la falta de fiabilidad y competitividad de sus motos

DERBI ABANDONA TEMPORALMENTE

La firma catalana Derbi, varias veces campeona del Mundo, ha decidido retirarse temporalmente del Mundial de Velocidad, ante la baja competitividad de sus máquinas. Concretamente, tras la prueba de Japón se publicó una nota que señalaba textualmente que «Derbi ha adoptado la decisión de no asistir momentáneamente a las carreras del Mundial de 125 c.c., a fin de proseguir, sin la presión de la participación en las competiciones, los trabajos de investigación y desarrollo de nuevos motores y chasis adaptados a las características de conducción de nuestros nuevos pilotos».

En este sentido, a la falta de fiabilidad que ya arrastraron el año pasado estas máquinas (sólo se obtuvo el título de 80 c.c. y sin ganar una sola prueba) se han unido este año los problemas de competitividad. Gianola, el piloto fichado para sustituir a los «Aspar», Miralles y Herrerros, sólo fue capaz de obtener una vigésima octava plaza en la parrilla de salida.

Cabe recordar, en este sentido, que tanto Miralles como «Aspar» y Herrerros pedían, como condición para seguir corriendo con las «balas rojas», un cambio en la política de desarrollo de motos e investigación y que abandonaron la marca al no obtenerse este cambio. Igualmente, la decisión de fichar a José Luis Mamolar como máximo responsable ha sido muy discutida. De hecho, el nombre de Angel Nieto vuelve a sonar para hacerse cargo del equipo de las «balas rojas», como depositario del espíritu que hizo a esta marca situarse entre las mejores, dotado además de carisma y conocimientos.

El segundo piloto de la marca, Luis «Pitufo» Alvaro, ha mostrado su interés por disputar la prueba de Jerez «como sea», aunque reconociendo que las Derbi de este año son poco competitivas.



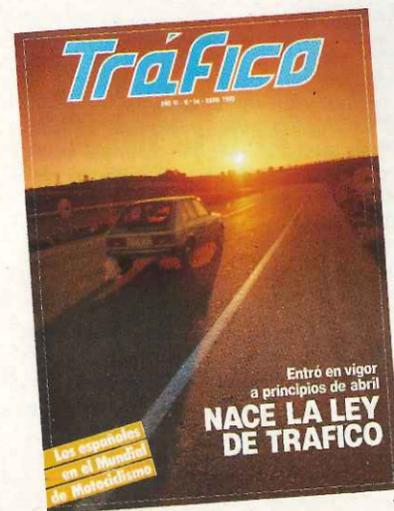
Nieto puede volver por donde solía.

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados enero-marzo 90	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matriculas enero 90	Ultimas matriculas marzo 90			
Alava (VI)	2890-L	4510-L	1.620	1.210	110
Albacete (AB)	9548-K	1374-J	1.826	1.361	335
Alicante (A)	4102-BP	3481-BS	9.379	6.126	1.502
Almería (AL)	9930-N	2765-O	2.835	1.706	444
Asturias (O)	8486-AV	4085-AW	5.599	3.943	434
Avila (AV)	7237-E	8034-E	797	683	91
Badajoz (BA)	6840-N	9224-N	2.384	2.386	463
Baleares (PM)	3695-BC	0693-BD	6.998	3.964	885
Barcelona (B)	8511-KZ	7104-LF	38.593	20.830	4.589
Burgos (BU)	5632-M	7518-M	1.886	1.292	85
Cáceres (CC)	1997-J	3658-J	1.661	1.474	193
Cádiz (CA)	4100-AG	9599-AG	5.499	3.965	1.723
Cantabria (S)	3550-V	6388-V	2.838	2.428	340
Castellón (CS)	1569-W	4873-W	3.304	1.905	491
Ciudad Real (CR)	0835-M	3024-M	2.189	1.739	382
Córdoba (CO)	2415-X	6502-X	4.087	2.805	794
Coruña, La (C)	7784-AS	3343-AT	5.559	5.669	605
Cuenca (CU)	5840-F	6841-F	1.001	782	59
Gerona (GE)	1177-AK	5871-AK	4.694	3.191	725
Granada (GR)	2146-V	6306-V	4.160	4.332	892
Guadalajara (GU)	4752-E	5586-E	834	617	107
Guipúzcoa (SS)	9518-AG	3409-AH	3.891	2.959	323
Huelva (H)	3034-M	5589-M	2.555	1.197	411
Huesca (HU)	6459-I	7692-I	1.233	819	124
Jaén (J)	2944-N	5590-N	2.646	2.014	533
León (LE)	5325-S	7760-S	2.435	1.820	176
Lérida (L)	4947-S	7501-S	2.554	1.525	218
Lugo (LU)	5290-L	7060-L	1.770	1.250	186
Madrid (M)	4823-KT	0076-KY	45.253	22.374	2.015
Málaga (MA)	5141-AV	2809-AW	7.668	5.213	1.614
Murcia (MU)	9027-AM	5492-AN	6.465	5.001	1.513
Navarra (NA)	3175-Z	6935-Z	3.760	2.050	241
Orense (OR)	8814-K	0409-L	1.595	1.281	166
Palencia (P)	9828-F	0744-G	916	779	47
Palmas, Las (GC)	4513-AP	8976-AP	4.463	2.662	630
Pontevedra (PO)	7713-AH	1970-AJ	4.257	3.548	673
Rioja, La (LO)	9357-J	0910-K	1.553	1.201	158
Salamanca (SA)	8795-K	0343-L	1.548	1.446	99
Sta. Cruz Tenerife (TF)	4045-AL	8164-AL	4.119	2.925	417
Segovia (SG)	0271-F	1107-F	836	590	64
Sevilla (SE)	1540-BG	2007-BH	10.467	7.152	2.137
Soria (SO)	5050-D	5537-D	487	273	25
Tarragona (T)	1871-AB	6014-AB	4.143	2.370	538
Teruel (TE)	7267-E	7990-E	723	483	79
Toledo (TO)	7940-N	0588-O	2.648	1.676	362
Valencia (V)	7810-DG	2535-DJ	14.725	10.782	2.749
Valladolid (VA)	5465-T	8397-T	2.932	1.863	165
Vizcaya (BI)	4085-BC	0241-BD	6.156	4.416	331
Zamora (ZA)	9815-F	0728-G	913	871	62
Zaragoza (Z)	7737-AH	2723-AJ	4.986	3.066	371
Ceuta (CE)	5571-D	6049-D	478	302	46
Melilla (ML)	5209-C	5583-C	374	323	48
TOTALES			256.292	166.639	31.770

NO ATENDEMOS NUEVAS SUSCRIPCIONES

Dado que estamos recibiendo últimamente muchas peticiones de suscripción a nuestra revista, queremos recordar que la inclusión de nuevos suscriptores quedó cerrada hace un año, aproximadamente, como ya anunciamos en su día. Por tanto, y dado que cada una de las revistas que editamos tiene ya su destinatario, rogamos a posibles interesados se abstengan de hacer su solicitud. Y, por otra parte, les comunicamos que no existe lista de espera con vistas a una posible ampliación de la tirada. No nos remitan, pues, ninguna solicitud de suscripción.



COLEGIOS

A quienes sí atenderemos será a los distintos centros de EGB, BUP y FP, siempre que no dispongan ya de una suscripción. Pero para ello será requisito indispensable que cursen la referida solicitud en un escrito oficial del centro correspondiente.

CAMBIOS DE DOMICILIO

En cuanto a los cambios de domicilio, insistimos en que es preciso que nos indiquen la residencia antigua y la nueva y que hagan la petición por escrito, absteniéndose de intentarlo por vía telefónica.

K I L O M E T R O A K I L O M E T R O



**N-420:
Montoro-
Villa del Río-
Ciudad Real**

DONDE ANDALUCIA SE UNE A LA MANCHA

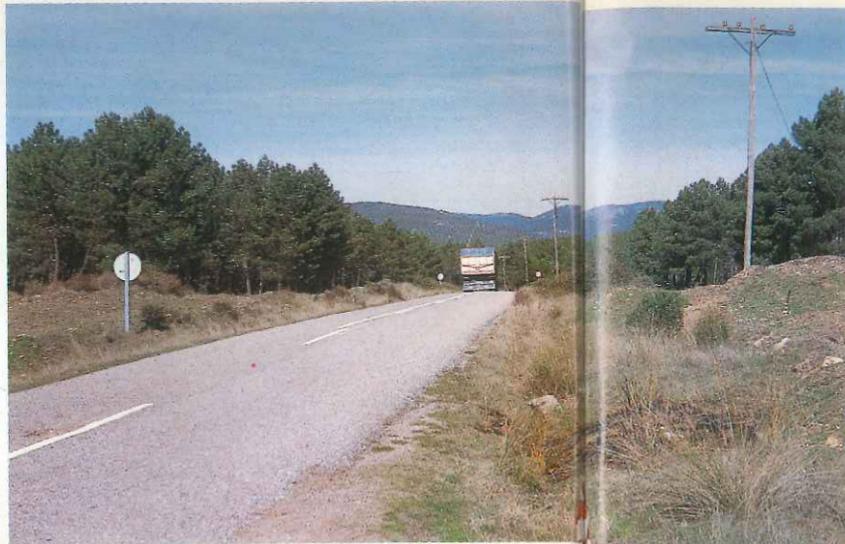
*Travesía de Cardena,
un término dominado
por sierras y
hondonadas.*

La Nacional 420 nace en Córdoba y muere en Tarragona, uniendo Andalucía y Cataluña por otra vía más de las existentes entre estas regiones españolas. La revista TRAFICO, partiendo en esta ocasión desde la ciudad de Córdoba, analizó esta carretera, que desde el kilómetro 400,500 hasta el 348,500 va solapada con la nacional IV. En este punto se encuentra Villa del Río, que es donde realmente comienza su andadura la 420 en busca de Tarragona y atravesando Ciuda-

dad Real. Sin embargo, desde Montoro, el viajero tiene la oportunidad de circular por la CO-510 hasta Cardena, evitando un trayecto muy complejo, con grandes desniveles y curvas de radio pequeño. Ya desde Cardena, la 420 no da opción. Camina por Fuencaliente, Brazatortas, Puertollano, Argamasilla de Calatrava y Poblete, hasta llegar a Ciudad Real. Aquí terminó el reportaje, sobre una N-420 amplia. Como Castilla, como La Mancha.



Bello panorama de Fuencaliente.



Puerto de Valderrepisa. La vía es estrecha y los camiones tienen que invadir a veces el sentido contrario.

LA Nacional 420 (Córdoba-Tarragona) camina solapada con la Nacional IV hasta Villa del Río, primera población de la ruta realizada por la revista TRAFICO, que analizó los kilómetros existentes entre este rincón cordobés y Ciudad Real, aunque para llegar a Cardena recorrimos las dos alternativas; es decir, desde Montoro (CO-510), que será la futura Nacional 420, y desde el mismo Villa del Río.

Córdoba.—La capital cordobesa se encuentra en el kilómetro 400,500 de la Nacional IV, por lo que son cuarenta y dos kilómetros los que hay que circular hasta llegar a Montoro, primera alternativa para buscar la 420 en Cardena, después de atravesar su bellissimo parque natural.

Montoro.—En el kilómetro 358 de la nacional IV está Montoro, monumento histórico-artístico. Aquí empieza la CO-510, que es futura Nacional 420 y que sitúa al viajero en Cardena.

Villa del Río.—En el 348,500 de la Nacional IV, equivalente al 52 de la 420, está el primer pueblo del camino que une Córdoba con Tarragona y que atraviesa, entre otras urbes, Ciudad Real, donde terminó el reportaje.

Debido a un acuerdo entre la demarcación de carreteras del MOPU y la delegación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, se han cambiado de denominación y titularidad dos carreteras: la CO-510, que nace en

Montoro y termina en Cardena, y la Nacional 420, que parte desde Villa del Río y se dirige también hasta Cardena. Este cambio se debe a que el trazado de que dispone el tramo de carretera de la 420 desde Villa del Río a Cardena es muy complejo, con grandes desniveles y curvas de radio pequeño, lo que supondría para el MOPU, a la hora de adecuarlo, un gran coste económico. Por este motivo, dicho organismo creyó conveniente permutar la titularidad de la Nacional 420 por la CO-510, que nace en Montoro.

Km. 80.—Desde el kilómetro 52 estábamos en la actual 420. Hasta llegar al 80 hemos visto indicadores para Andújar, atravesado un

punto sobre el río Guadalquivir y padecido las dificultades del camino, acompañadas por las que acarrear obras de refuerzo del firme. Durante el trayecto se aconseja una velocidad de 30 por hora y la verdad es que sobran los consejos, ya que por la zona es imposible ir a más. Superada Venta del Charco y unas buenas rectas, aunque con pésimo estado de la carretera, llegamos al cruce con la CO-510, que venía desde Montoro.

UNION DE DOS VIAS

En este punto kilómetro está la unión de la Nacional 420 y la CO-510. Hay una limitación de peso de diez toneladas por eje y existe cartel indi-

Accidentalidad

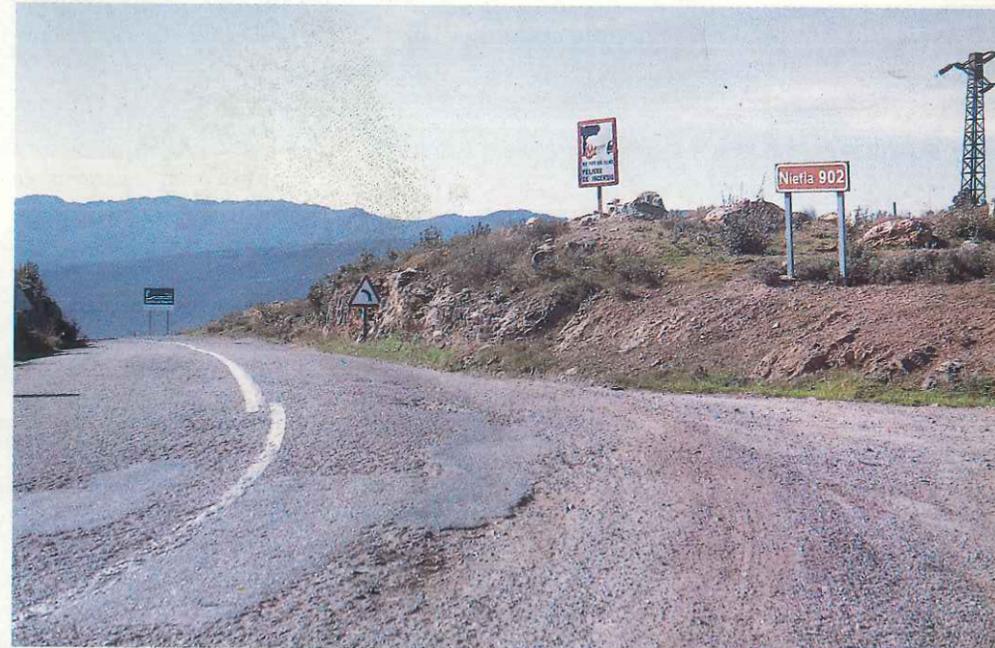
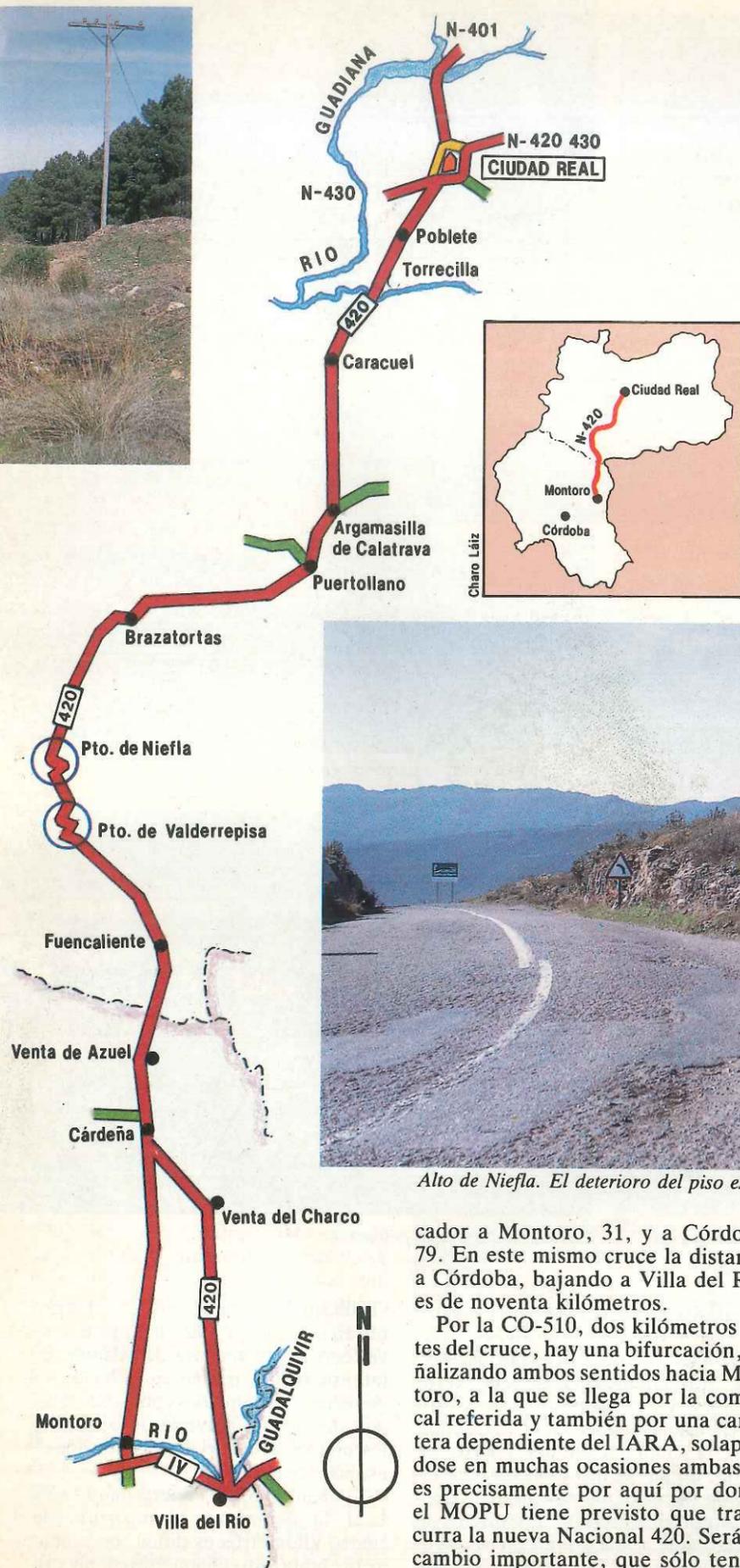
De una parte, hemos recopilado los datos sobre accidentes del tramo entre Villa del Río (kilómetro 52) hasta el límite de la provincia con Ciudad Real, obviando los que hay desde Córdoba hasta este punto, ya que entran de lleno en la Nacional IV. Por otro lado, también dejamos al margen los de la CO-510, ya que ahora es un camino alternativo, aunque en un mañana muy cercano será la verdadera 420.

A lo largo del 89, desde el kilómetro 52 hasta el 93,200, se registraron un total de ocho accidentes, que provocaron dos muertos, nueve heridos graves y diez leves. No hay que señalar ningún «punto negro», aunque el kilómetro 68,800, en pleno parque

natural, sí fue considerado como peligroso.

Por lo que respecta a la provincia de Ciudad Real, hubo un total de cincuenta y seis accidentes, con tres muertos, treinta heridos graves y sesenta y nueve leves. Fue «punto negro» el kilómetro 193,200, ya llegando a la capital.

En la provincia de Ciudad Real se ha escogido un tramo de 36 kilómetros, entre los puntos kilométricos 157 (Puertollano) y 195,300 (Ciudad Real), para seguimiento y actuaciones del Plan Nacional de Reducción de Accidentes, con especial incidencia en los 189, 163 y 162, correspondientes a las travesías de Poblete y Argamasilla de Calatrava.



Alto de Niefla. El deterioro del piso está más que claro.

cador a Montoro, 31, y a Córdoba, 79. En este mismo cruce la distancia a Córdoba, bajando a Villa del Río, es de noventa kilómetros.

Por la CO-510, dos kilómetros antes del cruce, hay una bifurcación, señalizando ambos sentidos hacia Montoro, a la que se llega por la comarcal referida y también por una carretera dependiente del IARA, solapándose en muchas ocasiones ambas. Y es precisamente por aquí por donde el MOPU tiene previsto que transcurra la nueva Nacional 420. Será un cambio importante, que sólo tendrá

el obstáculo de atravesar Montoro, ciudad histórico-artística, lo que hará proyectar un nuevo trazado para evitar el paso por ella.

Km. 81. Cardena.—Dominan el término las sierras y hondanadas; una penillanura hacia el norte, quebrada hacia el sur con dehesas, monte bajo y encinares. Además de esto, sus riquezas tienen como base el olivar y el cultivo de los cereales. También cuenta en su subsuelo con minerales (bismuto, plomo, uranio y estaño), que no pueden, en la mayoría de los casos, ser explotados.

Km. 88.—Atrás dejamos todo el engranaje del parque natural y llegamos a Azuel, que, como antes Venta del Charco, es aldea dependiente de Cardena. Es zona de olivos y carretera bastante estrecha, con mal piso y señalizaciones en los antiguos mojones y kilometraje

nuevo, que no siempre se corresponden.

Km. 93,200.—Adiós a Andalucía, final de la provincia de Córdoba y comienzo de la de Ciudad Real. A partir de aquí nos adentramos en un tramo que va desde el límite de la provincia cordobesa hasta el puerto de Niefla.

Km. 99,800. Fuencaliente.—Dentro de este tramo encontramos la travesía de Fuencaliente, de dos kilómetros, el puerto de Valderrepisa (p.k. 103 al 112) y el propio

Mejoras

Por parte del MOPU están previstas las siguientes mejoras en la provincia de Ciudad Real, ya que en la de Córdoba todo pasa por el cambio de la actual 420 por la CO-510.

— P.k. 95,200 al 105. Límite de Córdoba con variante de Fuencaliente. (Coste: 1.277 millones.) Pendiente de adjudicar.

— P.k. 126 al 140,500. Valle de Alcudia a Brazatortas. (Coste: 460 millones.) En obras.

— P.k. 140,500 al 145,700. Variante de Brazatortas. (Coste: 321 millones.) En obras.

— P.k. 144 al 161,500. Brazatortas a

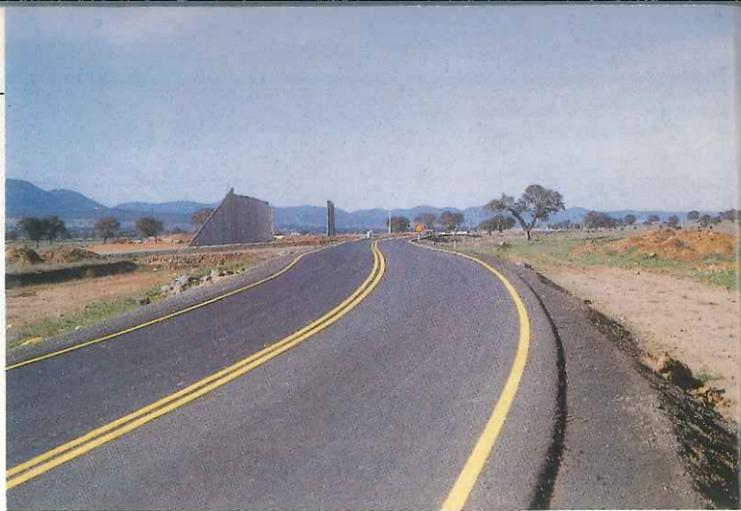
Puertollano. (Coste: 297 millones.) En obras.

— P.k. 160 al 161,800. Conexión interior en Puertollano. (Coste: 194 millones.)

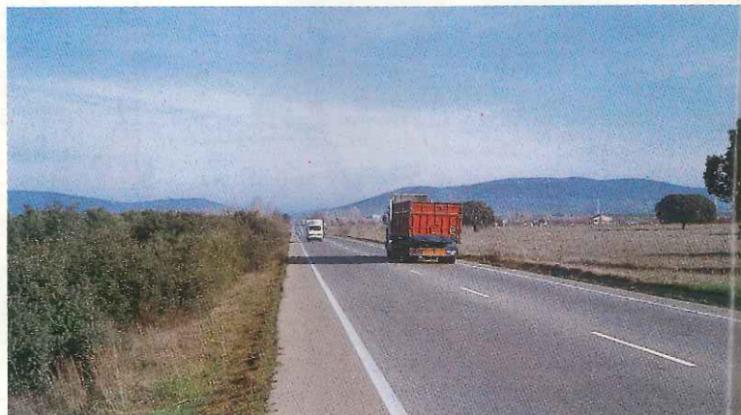
— P.k. 163,500 al 164,500. Enlace N-420 con variante de Puertollano. (Coste: 196 millones.)

— P.k. 195,500 de la N-420 a entroncar con las N-420 y N-430. Variante sur de Ciudad Real. (Coste: 885 millones.) En obras.

En la actualidad, y debido a la construcción del ferrocarril de alta velocidad, existen desvíos provisionales en el kilómetro 151, límite de Puertollano, y 174, Laguna de Caracuel.



La pintura amarilla atestigua el tramo en obras en las cercanías de Puertollano.



Rectas y buenas carreteras entre Argamasilla de Calatrava y Caracuel.



Poblete, una travesía peligrosa.



Piso malo, estrecheces y curvas, constantes en puertos como el de Niefla.

Niefla (p.k. 118 al 123). Se trata de un lugar en bastante mal estado por la propia configuración de la carretera, con curvas y sin arcones, así como con anchos de calzada no superiores a los seis metros. En contra de estas circunstancias, malas para el automovilista, está la belleza del paisaje. Es por ello zona de excursiones y en fines de semana se encuentra en un ambiente festivo, a tope en la mayoría de las ocasiones.

PELIGRO EN RASANTE

■ **Km. 140,800. Brazatortas.**—Atrás dejamos el paso sobre el río Montoro, en el kilómetro 114, y otro sobre el río Tablillas, en el 130, sin olvidar la culminación del puerto de Niefla, donde se nos indicaba una altura de novecientos dos metros. Luego, importantes rectas con cambios de rasante, que a veces te hacen casi «volar». Llegamos a Brazatortas por una

vía de similares características anteriores en cuanto al estado del firme, curvas cerradas y anchura de calzada. La intensidad del tráfico sube hasta los novecientos vehículos por día. Hay que destacar la travesía de ochocientos metros, con curvas muy cerradas y escasa circulación.

■ **Km. 156,500. Puertollano.**—En la población, el recorrido de cuatro kilómetros es difícil, por cuanto presenta estrechamientos y un dis-

currir sinuoso por el tráfico existente y los problemas que ocasionan las obras de las aceras. Antes de llegar a Puertollano pasamos el puente sobre el río Ojailén, en el kilómetro 141,500, de una anchura de cuatro metros y estado de las biondas con deformidades. En el 143, con un stop bien señalizado, está la llegada a Almodóvar del Campo. La intensidad del tráfico está en los mil seiscientos vehículos por día.

■ **Km. 164. Argamasilla de Calatrava.**—La travesía es peligrosa por la estrechez y frecuente paso de peatones de forma antirreglamentaria. La circulación, por otra parte, es muy intensa. Llega a los cuatro mil trescientos vehículos, destacando los pesados y de mercancías peligrosas (18 por 100), que parten o llegan a la factoría de Repsol en Puertollano, utilizando la variante construida a tal fin por la propia refinería. Para no ser menos que otras poblaciones, también aquí hay paso sobre un río, el Tirtea fuera, en el kilómetro 163 y, tres más adelante, el desvío a Almuradiel, con indicaciones de 80 y 60. La línea del ferrocarril Madrid-Badajoz es a veces fiel compañera de viaje, lo mismo que los almendros.

■ **Km. 189. Poblete.**—Doce antes está Caracuel y también un desvío a Moral de Calatrava, junto al de Almadén. Igualmente atravesamos un puente sobre el río Jabalón antes de llegar a Poblete. Muchas señales anunciando pasto de toros y pocos ejemplares a la vista. El piso es excelente y, junto a las rectas interminables, suponen una zona buena para el conductor, que bastante ha padecido ya. La travesía de Poblete es peligrosa por el cruce de peatones y por el exceso de velocidad en la conducción. La media de vehículos está en cuatro mil quinientos, producto del tráfico local que une Puertollano y Ciudad Real.

■ **Km. 196. Ciudad Real.**—Desde Poblete, la intensidad circulatoria es grande —alrededor de cinco mil quinientos vehículos—, pero como el estado de la carretera es muy bueno, no hay problemas. En zonas, la velocidad se controla por radar y en la calzada hay flechas avisando la finalización de prohibición para poder adelantar. Llegando a la capital existen señales prohibiendo la velocidad a más de 80. Luego a 60.

Nono HIDALGO
Fotos: Mari Trini MALDONADO



Entrada a Ciudad Real, punto final del itinerario.

Hay que visitar...

En la Nacional IV, abriendo paso por la CO-510 hacia Cardena, donde se ve la cara con la Nacional 420, Montoro, ciudad histórico-artística. Su principal monumento es el conjunto urbano en sí. Luce en Montoro su escudo con la leyenda: «Bien guarda el toro el monte». Sus monumentos, la iglesia de Santa María de la Mota, del siglo XIII; parroquia de San Bartolomé, iglesia de Nuestra Señora del Carmen, hospital de Jesús Nazareno y el Ayuntamiento, antigua Casa Ducal de Montoro.

Villa del Río tiene la parroquia de la Inmaculada Concepción y la ermita de la Virgen de la Estrella. Entre sus casas solariegas, la del marqués de Blanco Hermoso y la de los Aguayos.

Y en Cardena, su parque natural. Cuenta con recursos humanos como la Casa de Oficios de El Cerezo, creada para formar a jóvenes en agricultura,

así como guías y monitores de medio ambiente y el grupo naturalista de Cardena, cuya misión es concienciar a la población de los beneficios del parque y la necesidad de cuidar sus recursos naturales.

Ya en la provincia de Ciudad Real, la iglesia de Fuencaliente, de 1545. Su fuerte es el turismo, ya que debido a sus baños termales hay una gran afluencia de personas para tomar las aguas.

Puertollano tiene la iglesia de Nuestra Señora de Gracia, la patrona, en el paseo de San Gregorio. Cabe destacar también el monumento al minero, instalado en el cerro de Santa Ana, original del escultor José Noja. El complejo industrial es uno de los orgullos de la tierra. Y en Ciudad Real, su catedral, junto a edificios como el Ayuntamiento o la Diputación, sin olvidar las puertas romanas.

Hay que degustar...

En el plano gastronómico no hay que olvidar que los dos millones de olivos de Montoro producen aceite de calidad, ingrediente de fritos y de platos típicos, como pueden ser el ajo blanco, migas, arroz con zorzales, chorizo, tostadas molineras, tortillas de faisanes, salmorejo y papas en coñac. Junto a estas especialidades, las tortas caseras de almendra, pestiños de miel, soplanos de canela y mazapanes.

En Villa del Río, los maimones (sopa de hortalizas) y las migas dulces, hechas con frutos secos.

Por lo que respecta a Cardena, destacar los platos relacionados con la caza, como el venado, sobresaliendo también el lechón, junto a los dulces de manteca y sidra.

Ya en Ciudad Real, y en líneas generales, señalar las migas, el queso frito y el asadillo. No hay que olvidar las carnes como la perdiz a la piedrabuena, cordero en caldereta, chuletas al sarmiento, salchichas manchegas, cordero asado de doña Casilda, gazpacho manchego, pimientos rojos rellenos, lomo de orza y tiznao. De postre, leche frita, mantecados encaicados, tortas y mazapanes.

CON LA NUEVA LEY, LOS CONTROLES SON OBLIGATORIOS PARA TODOS LOS CONDUCTORES REQUERIDOS



AL FINAL DEL ALCOHOL, EL ACCIDENTE

A pesar de que el alcohol etílico presente en las bebidas no es más que una droga y que, como tal podríamos haberlo incluido en el capítulo de esta serie dedicado a estas sustancias, hemos querido dedicarle un espacio independiente, dada su importancia en la población española (según el Plan Nacional Contra la Droga, hay en España entre un millón novecientos mil y dos millones trescientos mil alcohólicos) y como causa de accidentes de tráfico (internacionalmente se calcula que el alcohol está detrás de entre el 30 y el 50 por 100 de dichos accidentes).

Los fines de semana, el grupo jóvenes, alcohol y accidentes tiene una inflexión máxima.

UN problema, a la hora de establecer la verdadera influencia del alcohol en los accidentes de tráfico, resulta de la propia idiosincrasia de los accidentes: primero se trata de solventar el aspecto médico, de salvar la vida del herido, y, luego, cuando ha pasado algún tiempo y si las circunstancias lo consideran aconsejable, se pasa a hacer la prueba de alcoholemia.

El alcohol etílico ($\text{CH}_3-\text{CH}_2-\text{OH}$) es una droga que podría clasificarse como psicodestructor de carácter sedante. «Además, el mayor peligro —afirma Pedro Lorenzo, catedrático de Farmacología— se encuentra en lo extendido que está su consumo. Y más en un país como España.» Según un estudio de los doctores Montoro, Tortosa y Soler, de la Universidad de Valencia, en España se consumen, por habitante y año, unos ciento sesenta litros de bebidas alcohólicas, lo que da medida del problema. Asimismo, según cifras oficiales (Plan Nacional contra la Droga), en España hay cerca de dos millones de personas dependientes del alcohol.

CONducir BAJO MINIMOS

Existe un larguísimo cuadro médico de efectos del alcohol sobre enfermos dependientes, pero, al menos en

la conducción, se trata más de los efectos de dosis moderadas —a veces muy poco moderadas— de bebidas alcohólicas, que de una dependencia cierta.

Una vez ingerida la bebida, se produce una rápida absorción en el estómago y duodeno, proceso que se acelera cuando aquél se encuentra vacío de alimentos o si la bebida tiene una alta concentración, está gasificada o se calienta (ya que dilata los capilares gástricos). De allí, el alcohol pasa a la sangre y a todo el organismo, especialmente al cerebro, hasta que desaparece.

La eliminación del alcohol del cuerpo se realiza en un 10 por 100 mediante la respiración, y en un 90 por 100 gracias al propio metabolismo, fundamentalmente a través del hígado. No obstante, este proceso es lento y progresivo y durante él perduran los síntomas y los efectos.

Pese a lo aparentemente contradictorio que supone que el alcohol sea un depresor, su primer efecto es de euforia (al deprimir ciertas zonas cerebrales, habitualmente responsables de los mecanismos de inhibición), junto con sedación (al deprimir el Sistema Nervioso Central), que llega a la anestesia (sueño).

Los efectos iniciales son de excitación y euforia, muy peligrosos en la conducción, ya que no se valoran correctamente los peligros ni la propia capacidad, que se sobrestima; además, también aparece una cierta indiferencia entre las consecuencias de sus acciones.

CREENCIA ERRONEA

Pedro Lorenzo, catedrático de Farmacología, señala que «es muy

corriente creer que un poco de alcohol mejora la capacidad de conducción y mejora los reflejos. No es cierto. Produce, eso sí, un mayor estado de atención, debido a la excitación que provoca, pero como contrapartida produce más peligro, porque sobrealoramos nuestra capacidad: creemos que vamos a pasar entre dos coches que están bastante juntos, y que podemos dominar más velocidad de la que habitualmente podemos...».

La ingestión de alcohol produce, también, una ralentización en las respuestas ante estímulos sensoriales, que, junto a una peor visión (menor agudeza visual, interferencias, la visión binocular, diplopia o visión doble, defectos en la acomodación a los cambios de luz...), produce un incremento de las probabilidades de sufrir o provocar accidentes (por deslumbramientos, por mala apreciación de las distancias y los objetos o, simplemente, por sueño), hasta el punto de que Joaquín Santo-Domingo, del servicio de Psiquiatría del hospital «La Paz», afirma que «la peligrosidad de la conducta "beber y conducir" constituyente uno de los casos típicos que impiden hablar de una "accidentalidad" en sentido estricto, ya que existe una auténtica "predictibilidad" de dichos "accidentes"».

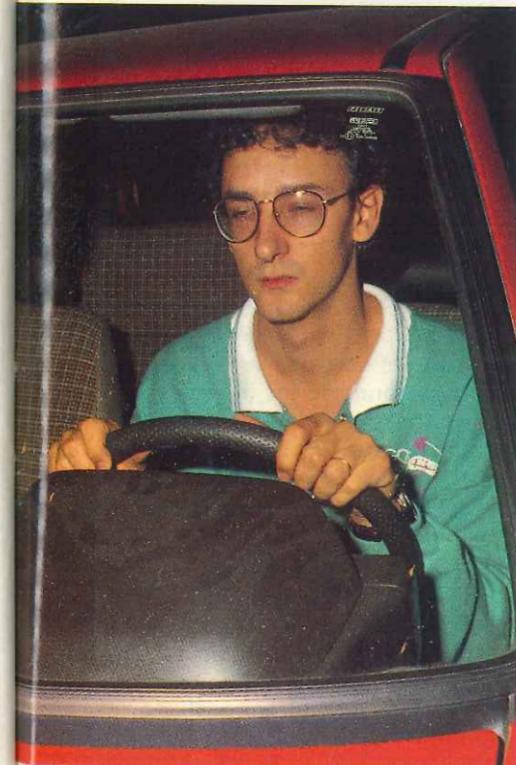
Según los psicólogos Luis Montoro, Francisco Tortosa y José Soler, de la Universidad de Valencia, autores del libro «Psicología y tráfico», la ralentización de las respuestas a estímulos sensoriales (visión de un obstáculo, por ejemplo) es superior al 50 por 100, lo que representa un gravísimo riesgo para un elemento de seguridad como son las frenadas. También produce una cierta descoordinación entre los órganos de los sentidos (ojos, oídos...), incluso ya afectados por el alcohol (visión borrosa, por ejemplo), y los motrices (manos y pies) encargados de gobernar el vehículo.

Textualmente, este equipo de psicólogos afirma: «El conductor infravalora los efectos que el alcohol tiene sobre su propia capacidad de rendimiento; produce una falsa seguridad en uno mismo y en un sentimiento subjetivo de una mejor capacidad para conducir, aumentando su tolerancia al riesgo, o, lo que es lo mismo, le lleva a tomar decisiones más arriesgadas de lo habitual, disminuye su sentido de la responsabilidad y la prudencia».

Por resumir en una sola frase del citado libro todo lo aportado por distintos expertos, podríamos señalar que «al final del alcohol, casi siempre está el accidente».



Con la nueva Ley de Seguridad Vial, los controles son obligatorios para todos los conductores que sean requeridos.



Conducir con una tasa de alcoholemia de 2 gramos/litro incrementa por 60 el riesgo de sufrir un accidente mortal.

DIFERENCIAS ESTADÍSTICAS

En Europa se considera habitualmente que el 30 por 100 de los accidentes de tráfico se producen por efectos del alcohol. En Estados Unidos van más allá, puesto que consideran que la mitad de los accidentes producidos por circulación tienen como razón última la ingestión de bebidas alcohólicas.

Estas cifras contrastan, sin embargo, con los resultados estadísticos de los controles de alcoholemia y de los estudios médicos realizados sobre esta cuestión. Así, mientras los controles de alcoholemia detectan en torno a un 5 por 100 de resultados positivos, en el test de alcoholemia o las estadísticas de accidentes del año 1988 apenas se achaca el 2 por 100 de los accidentes con víctimas al alcohol. Concretamente, de los 106.355 accidentes con víctimas que se produjeron en 1988, sólo 2.077 de ellos fueron provocados por el efecto del alcohol: apenas un 2 por 100.

De los 6.348 muertos surgidos de estos accidentes, sólo 196 fueron directamente provocados por las bebidas alcohólicas, mientras que sólo 5.553 heridos, de los 164.949 producidos, fueron achacados al alcohol. Es decir, en torno a un 3 por 100.

La razón de estas diferencias en los datos es sencilla: ante un accidente de tráfico con víctimas (heridos y muertos), la prioridad es la de curar a la víctima, dejando para más adelante la realización del test de alcohol en sangre. Otra explicación resulta de la elección de la muestra. En algunos de los trabajos realizados, la prueba de alcoholemia se realiza, a juicio de los médicos, entre aquellos accidentados que parecen ir «afectados» por el alcohol.

MULTIPLICAR EL RIESGO

Actualmente, la tasa de alcoholemia permitida en España es de 0,8 gramos/litro de sangre, similar a la mayoría de los países europeos (Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Grecia, Italia, Luxemburgo o Reino Unido). En este sentido, la nueva Ley de Seguridad Vial no cambia este límite, aunque sí ratifica la obligatoriedad por parte de los conductores de someterse a las pruebas de alco-

Opinan los ciudadanos europeos

Más controles y leyes más estrictas

Los ciudadanos de siete países europeos, entre ellos España, quieren más controles en carretera y leyes más estrictas como medios más eficaces para reducir el consumo de alcohol a la hora de conducir. Sin embargo, los españoles confían más en campañas informativas e institucionales que en el efecto de unas leyes más estrictas. Un dato muy significativo es que un 6 por 100 de los europeos confesaba que si en los dos últimos meses les hubieran hecho la prueba del alcohol, hubieran dado positivo.

Según esta encuesta, realizada en Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Italia, España y RFA por INRA, el 63 por 100 de los europeos son partidarios de endurecer las medidas contra los infractores. No obstante, belgas, franceses y españoles son los más reacios a aprobar este tipo de medidas restrictivas. Curiosamente, es en estos países donde mayor índice de ciudadanos confiesa que no hubiera pasado el control de alcoholemia en los dos últimos meses (9 por 100 en Francia y España, y 11 por 100 en Bélgica).

Un tercio de los europeos recuerdan la última campaña institucional acerca de la nocividad del alcohol, con algunos países, como España o Gran Bretaña, que superan el 58 por 100 de ciudadanos que las recuerdan y otros como Italia, que apenas se acercan al 12 por 100. Resulta curioso que, mientras los europeos en general confían más en leyes estrictas (31 por 100) para acabar con este problema del alcohol que en las campañas informativas (25 por 100), los españoles creen más en éstas (25 por 100) que en unas normas endurecidas (20 por 100).

CORRESPONDENCIA ENTRE GRADUACION DE DISTINTAS BEBIDAS Y NIVEL DE ALCOHOLEMIA ALCANZADO (SANCHO, 1984)

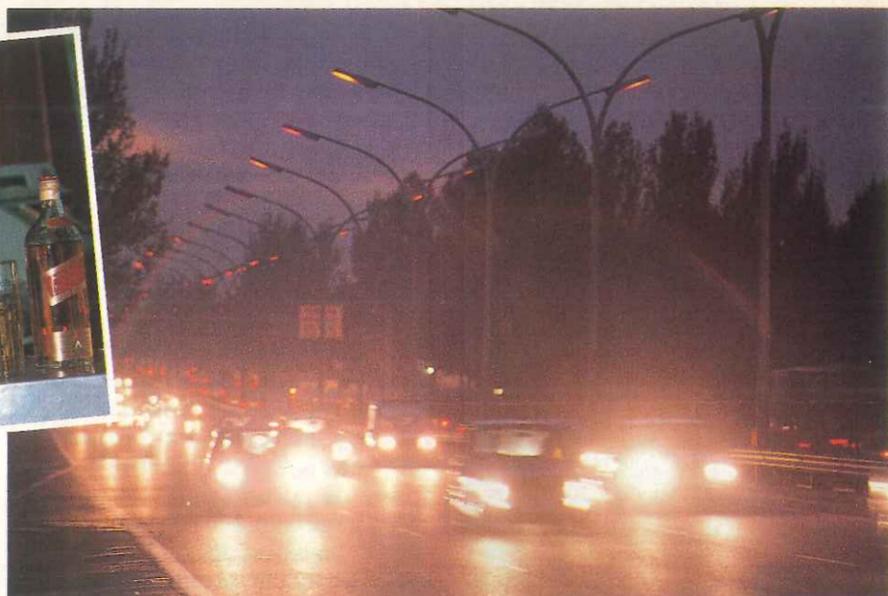
Bebidas	Grado alcohólico (%)	Ingerido	Alcohol			Alcoholemia según peso			Tiempo de espera hasta alcanzar una cierta seguridad		
			c.c.	g.	60 kg.	70 kg.	80 kg.	60 kg.	70 kg.	80 kg.	
Vino	11		500 c.c.	55	44	1,07	0,92	0,80	5 h. 48'	4 h. 48'	4 h.
Vino	11		200 c.c.	22	18,6	0,45	0,39	0,36	1 h. 40'	1 h. 16'	1 h. 4'
Cerveza	3	1 botella:	300 c.c.	9	7,2	0,17	0,15	0,13	—	—	—
Jerez	16	1 copa:	60 c.c.	9,6	7,68	0,18	0,16	0,14	—	—	—
Vermouth	16	1 copa:	60 c.c.	9,6	7,68	0,18	0,16	0,14	—	—	—
Málaga	16	1 copa:	60 c.c.	9,6	7,68	0,18	0,16	0,14	—	—	—
Whisky	40	2 copas:	100 c.c.	40	32	0,78	0,67	0,58	4 h. 12'	3 h. 8'	2 h. 32'
Coñac	40	2 copas:	100 c.c.	40	32	0,78	0,67	0,58	4 h. 12'	3 h. 8'	2 h. 32'
Ron	40	2 copas:	100 c.c.	40	32	0,78	0,67	0,58	4 h. 12'	3 h. 8'	2 h. 32'
Ginebra	40	2 copas:	100 c.c.	40	32	0,78	0,67	0,58	4 h. 12'	3 h. 8'	2 h. 32'
Vodka	40	2 copas:	100 c.c.	40	32	0,78	0,67	0,58	4 h. 12'	3 h. 8'	2 h. 32'
Champán	12		500 c.c.	60	48	1,19	1,00	0,88	6 h. 30'	5 h. 2'	4 h. 32'
Sidra	4,5		500 c.c.	22,5	18	0,44	0,37	0,33	1 h. 36'	1 h. 8'	52'
Cerveza	3		300 c.c.	9	7,2	—	—	—	—	—	—
+	+		+	+	+	—	—	—	—	—	—
Vino	11		500 c.c.	55	44	1,6	1,4	1,2	9 h. 2'	8 h.	6 h. 40'
+	+		+	+	+	—	—	—	—	—	—
Coñac	40	1 copa	50 c.c.	20	16	—	—	—	—	—	—

Valor de la constante:
hombres, 69
mujeres, 55

$$\text{Alcoholemia} = \frac{\text{Peso en g. de alcohol puro ingerido}}{\text{Peso de la persona en kg.} \times \text{el valor de la constante de reducción}}$$



La tasa de alcoholemia depende no sólo de la bebida, sino del peso, sexo y costumbre de la persona.



El alcohol, aun en pequeñas dosis, produce alteraciones en la visión, produciendo deslumbramientos, visión borrosa y diplopia.

holemia siempre que estén conduciendo un vehículo y sean requeridos para efectuarlas.

Existen otros países que han situado su tasa en 0,5 (Finlandia, Holanda, Islandia, Países Bajos, Portugal, etcétera), e incluso algunos que no permiten ninguna tasa de alcoholemia a la hora de conducir, como son todos los países del bloque del Este.

Sin embargo, la tasa de alcoholemia no es más que un medio para conocer el estado y la capacidad para conducir que tiene el individuo. Así, se considera que cualquier tasa de alcoholemia positiva multiplica el riesgo de sufrir un accidente. Por ejemplo, una tasa del 0,15, que normalmente no produce efectos sobre el individuo, multiplica por 1,16 la posi-

bilidad de sufrir accidentes corporales y por 1,2 el de accidentes mortales. Hasta 0,2, un 20 por 100 de los conductores acusa una disminución de reflejos y se multiplica por 1,45 el riesgo de accidente mortal. Hasta 0,3 se empiezan a producir algunas perturbaciones, con una incorrecta apreciación de las distancias y velocidades. Hasta el 0,5 (límite máximo permitido por algunos países y hacia el que la CEE parece querer tender), no se producen efectos aparentes, pero existe una ligera euforia (que conlleva sobrestimación) y defectos en la visión. Hasta el 0,8 (límite en España), pocos efectos aparentes,

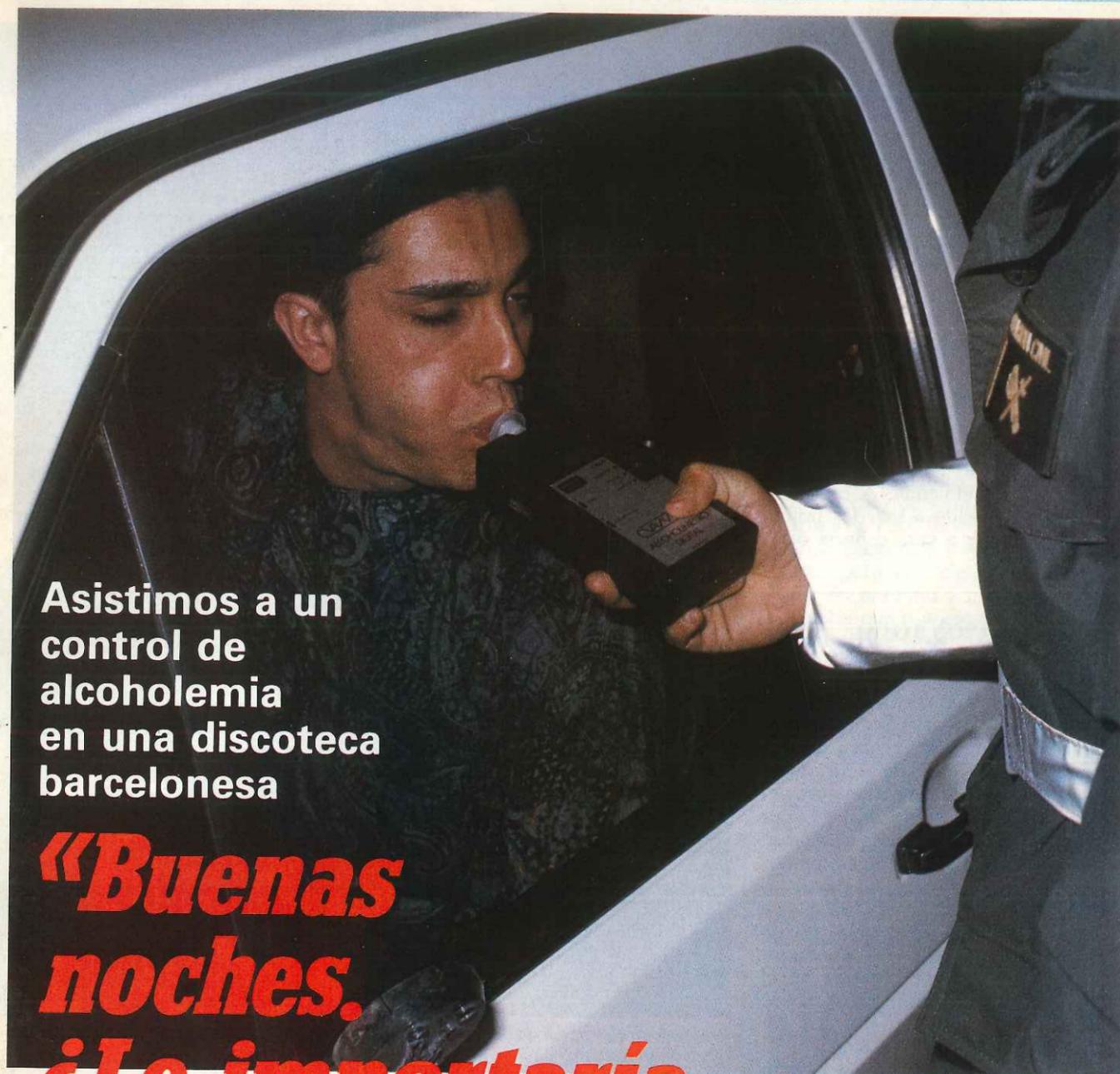
pero la euforia ha alcanzado ya niveles sensibles, se alargan los tiempos de reacción y se perturban las reacciones motrices. Hasta una tasa de 1,5, ligera embriaguez y perturbaciones generales del comportamiento; con este nivel de alcoholemia se ha multiplicado por 16,21 el riesgo de sufrir un accidente mortal. A partir de 1,5, la embriaguez es manifiesta y, por ejemplo, con un nivel de alcoholemia del 2,0 el riesgo se ha multiplicado ya por 60. A partir de una tasa de 3,0 resulta imposible físicamente conducir, mientras que a partir de 5,0 se entra en coma etílico.

Naturalmente, todo esto dentro de pequeñas diferencias, según el peso del individuo, el sexo (las mujeres tienen menor tolerancia enzimática al alcohol) o hasta la misma costumbre de beber. En este sentido, resulta curioso el dato que se deriva de las investigaciones de los doctores franceses Vieville y Sapin-Jaloustre, quienes detectaron que más del 50 por 100 de los «positivos» en controles de alcoholemia eran bebedores ocasionales.

Igualmente, es necesario un tiempo para reducir la tasa de alcoholemia a valores que permitan una conducción segura. Por citar sólo un ejemplo, tras tomar dos copas de coñac —que equivaldrían a 40 c.c. de alcohol— se deberían dejar pasar unas cuatro horas para alcanzar cierta seguridad (ver cuadro).

J. M. MENENDEZ

Alcoholemia	Efectos psicológicos	Coef. multiplicador de riesgo	
		Accidentes corporales	Accidentes mortales
0,01 a 0,15	Normalmente sin efectos.	1,16	1,20
0,16 a 0,20	El 20 % de los conductores ya acusan disminución de reflejos.	1,35	1,45
0,21 a 0,30	Todos los individuos presentan ya algunas perturbaciones en su electroencefalograma. Incorrecta apreciación de distancias y velocidades.	1,57	1,75
0,31 a 0,50	Sin efectos aparentes todavía, pero ligera euforia y defectos de visión.	2,12	2,53
0,51 a 0,80	Pocos efectos aparentes, pero euforia sensible, alargamiento del tiempo de reacción y perturbación de las reacciones motrices.	3,33	4,42
0,81 a 1,50	Ligera embriaguez. Perturbación general del comportamiento. Conducción claramente peligrosa.	9,55	16,21
A partir de 1,5	Embriaguez manifiesta (para una alcoholemia de 2,00, el coeficiente multiplicador del riesgo mortal es ya de 60).		
A partir de 3	Imposibilidad física de conducir.		
A partir de 5	Coma.		



Asistimos a un control de alcoholemia en una discoteca barcelonesa

«Buenas noches. ¿Le importaría soplar aquí?»

El sábado 7 de abril, la jefatura de Tráfico de Barcelona realizó un control de alcoholemia a las puertas de una discoteca «de carretera». A esta experiencia, segunda realizada en Barcelona y que existe intención de generalizar en todas las provincias de España, asistió la revista TRAFICO como testigo de excepción. Los resultados, más allá de las frías cifras estadísticas, son el hilo conductor de este reportaje.

SABADO, tres de la madrugada. Una discoteca, «de cuyo nombre no quiero acordarme», en la zona del Vallés barcelonés, a varios kilómetros de distancia de la población más cercana. Muchos decibelios de música «marchosa», jóvenes bailando y bebiendo, mientras los coches esperan aparcados la hora del regreso. Hasta aquí, todo normal. Como cualquier fin de semana de cualquier ciudad de España.

A las tres y cuarto, la Guardia Civil de Tráfico, con apoyo de patrullas rurales, comienza a montar un control de alcoholemia. Se disponen los coches de atestados y los coches

en la salida principal, mientras patrullas de apoyo rurales cerraban dos salidas, de las que hacían volver a quienes, por ellas, intentaban eludir el control.

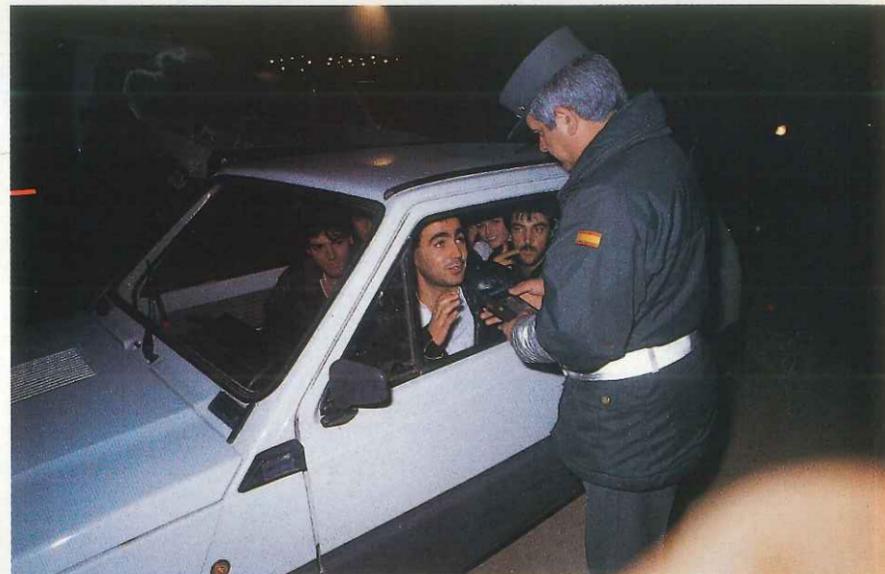
Al principio, pese a lo aparatoso de las luces giratorias de los coches de la Guardia Civil, nadie se da cuenta. Luego, cuando los empleados de la entrada se percatan y avisan, el encargado sale a interesarse: «¿Cuánto tiempo vais a estar aquí?», y a quejarse: «Me vais a perjudicar mucho».

Sin embargo, los jóvenes siguen llegando hasta más allá de las cuatro de la madrugada. Y pasan a la discoteca «sin cortarse un pelo» por la presencia policial y la más que previsible circunstancia de tener que pasar el control de alcoholemia. A esa hora, ya han comenzado a salir los primeros en retirarse a casa o hacia otros lugares.

COLABORACION TOTAL

«Buenas noches. Estamos realizando un control de alcoholemia. ¿Le importaría soplar aquí?» Ante la petición de los guardias civiles, colaboración total por parte de todos; nadie se negó a pasar el control, ni puso pegos. A lo sumo, algo de mala cara por el fastidio que producía el retraso —mínimo, incluso en los momentos de mayor afluencia— al pasar las pruebas. Eso sí, excusas y picaresca a la orden del día. «Yo, si no puedo conducir, no conduzco —decía un joven que había dado positivo en el control (1,22 de tasa)—. Pero es que aquí hay un chico que tiene que llegar antes de las cuatro y cuarto...» Y, mientras algunos ponían esta inocente excusa, otros «distillos» trataban de burlar el control de alcoholemia escapando por las salidas traseras, donde encontraban a las patrullas, que les hacían volver.

A los conductores que sobrepasaban la tasa de alcoholemia permitida (0,8 gr./litro de sangre) se les realizaba una segunda prueba vericadoria en el vehículo de atestados, junto con la tramitación de la sanción oportuna. Si ninguno de los ocupantes del vehículo disponía de permiso de conducción, o si quien lo ostentaba no quería o no pasaba el control de alcoholemia, un guardia conducía su vehículo hasta un aparcamiento cercano, se retenían las llaves de contacto y se esperaba hasta que el nivel del



«Me he tomado una copa, pero con cinco también llego a casa sin molestar a nadie...».



En los controles de alcoholemia, los positivos son escasos. Sólo siete de 129 en la experiencia barcelonesa.

alcohol en sangre de los «positivos» hubiera descendido por debajo de lo permitido.

En general, las chicas tuvieron mayores dificultades para realizar la prueba, ya que el aparato exige soplar «fuerte y continuamente», como no se cansaban de repetir los agentes, durante 5 ó 10 segundos. Pero también influían los nervios.

ESPERA OBLIGADA

A eso de las cinco o cinco y media, cierra la discoteca y comienza una afluencia más continua de vehículos al control. También empieza una pequeñísima retención y acuden

refuerzos. Igualmente, aparecen grupitos de jóvenes a pie que tratan de atisbar qué ocurre en el control, cómo se pasa, si es muy estricto o, incluso, hasta qué hora va a durar, para tratar de esquivarlo o de ir con la «lección aprendida».

Algunos, armados de paciencia, se sentaban en los coches y esperaban a despejarse un poco o a que el control se desmontara. Otros, reunidos en grupos, trataban de averiguar quién de la pandilla había bebido menos («yo me he tomado dos "cubatas" y ¿tú cuántos?») y estaba mejor («conduce tú, que controlas más») para pasar el control.

Algunos optaron por una solución «feminista»: que fueran las chicas,



Madrugada, discoteca, copas y jóvenes, cuatro pilares en los que se asientan gran parte de los accidentes del fin de semana.

Los resultados confirman las previsiones anteriores

La mayoría, moderada

Los resultados del control realizado el 7 de abril en Barcelona vienen a confirmar los datos anteriormente recogidos. Apenas un 5 por 100 de las pruebas de alcoholemia son positivas, aunque casi un tercio de los casos (exactamente un 27,8 por 100) se mueven en niveles altos, en muchos casos cercanos al límite permitido.

Como nota positiva, habría que destacar el alto número de conductores que dieron niveles bajos (46,4 por 100) o medios (20,7 por 100). Curioso puede resultar que en este control aparecieron una tasa de alcoholemia de 0 y otras varias de 0,1. Como nota negativa, el 1,3 por 100 de los casos dieron intoxicaciones superiores al 1,9 (con una tasa del 2,0 es imposible físicamente conducir); una cifra que supone que casi un tercio de los «positivos» soportan intoxicaciones muy altas.

Nivel de alcohol	Tasa de alcoholemia	Número de pruebas
Bajo	0 a 0,25	65
Medio	0,26 a 0,5	29
Alto tolerado	0,51 a 0,8	39
Alto no tolerado	+ de 0,8	7 (1)
		140

(1) Dos de ellos resultaron con tasas superiores a 1,9.

que habitualmente beben menos, quienes condujeran. Así, muchos vehículos iban conducidos por mujeres, mientras las restantes plazas las ocupaban varones. «No, que va. Yo conduzco siempre», contestaban ante las preguntas al respecto, aunque luego la documentación del coche tuviera que acercársela un acompañante, ante las dudas sobre dónde se encontraba ésta.

En algún caso, un acompañante hubo de hacerse cargo del coche, mientras el conductor «positivo» tuvo que dejarle su puesto. Otros, sin embargo, confiaban en su capacidad. Un joven de 22 años, camionero de profesión, que tuvo que realizar una prueba con el aparato de mayor precisión que le detectó un nivel de 0,79 gr./l. decía que «conozco muy bien la carretera. Paso todos los días por ella con el camión; y hoy he tomado una copa, pero con cinco copas llego a casa sin molestar a nadie».

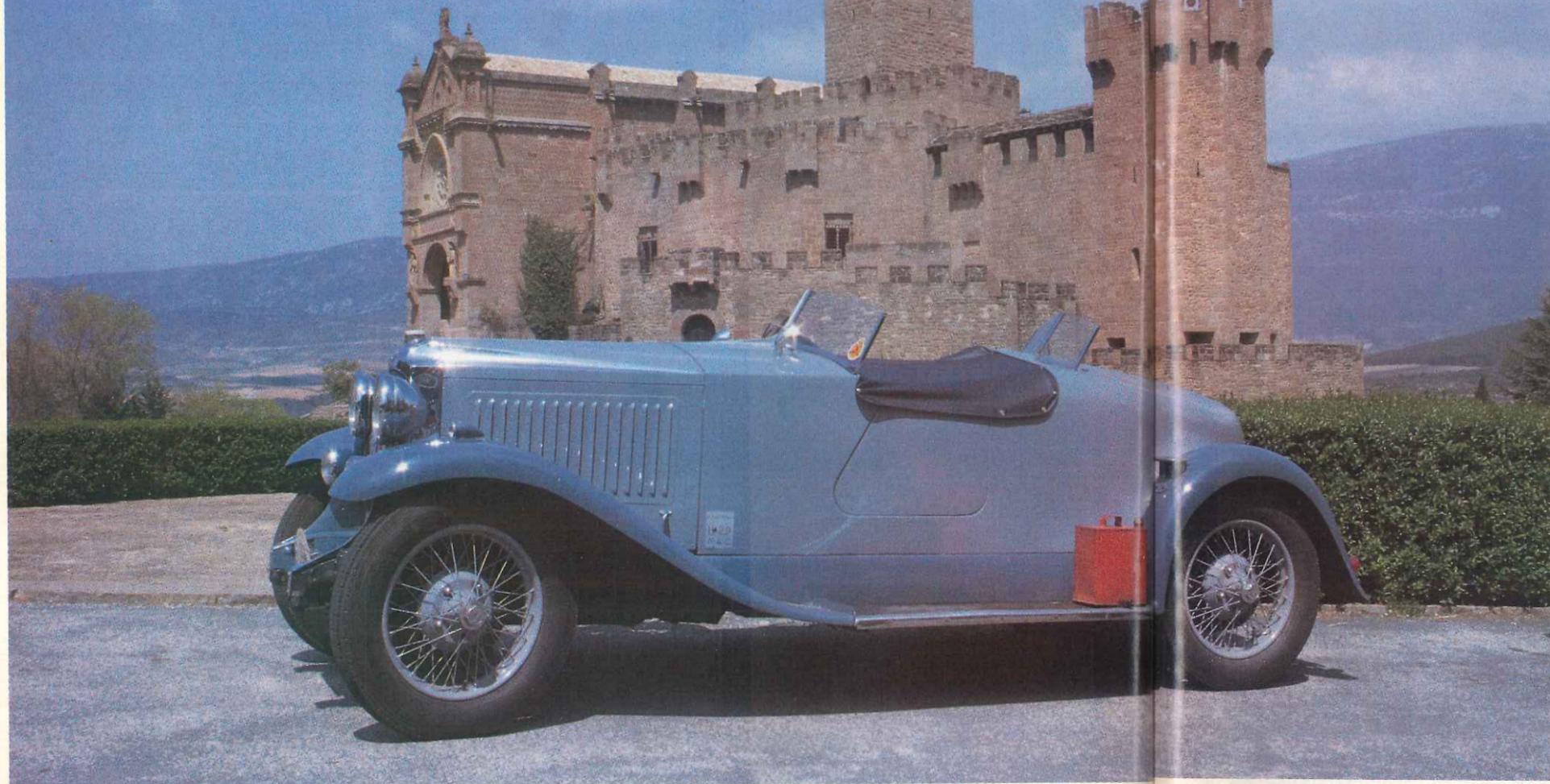
Hubo quien apeló a su propia responsabilidad —«ya, cap a casa»— y se fue con su 0,73 de índice y la recomendación de que tuviera cuidado por parte de la Guardia Civil de Tráfico y hablando de su mujer y su hija. Otros, más animosos, pese a lo avanzado de la hora, cruzaban citas para más tarde, mientras esperaban su turno en el coche para sobrepasar el control: «Quedamos luego en Psicódromo, ¿eh?».

A eso de las seis y media, prácticamente había quedado terminado el control. Media docena de personas esperaban a que la Guardia Civil lo levantase; una treintena de vehículos quedaban aparcados a la puerta de la discoteca: sus ocupantes se habían buscado otro medio para regresar a casa. En el aparcamiento cercano, tres coches esperaban a que sus ocupantes se despejasen, y un conductor, con una tasa de alcoholemia bastante elevada, buscando a alguien que le llevase a casa... Y la Guardia Civil, satisfecha del resultado, esperando a que los últimos conductores pasaran el control.

La intención de la DGT es que ese tipo de controles preventivos se generalice en todas las provincias españolas; de hecho, muchos jefes provinciales están dando ya los pasos necesarios para comenzar a realizarlos.

Juan M. MENENDEZ
Fotos: Miguel GARROTE
(Enviados especiales)

XI RALLYE FIVA CAMBRILS Y COSTA DORADA



El rallye recorrió una España monumental muy poco conocida por los millones de turistas que nos visitan. El castillo de Javier fue visitado con interés y admiración por los participantes.

del y Zaragoza hasta Cambrils, en donde se celebró una gymcana secreta de carácter muy simpático.

El itinerario elegido, internándose hacia el interior de Cataluña y más tarde por el norte de Aragón y la provincia de Navarra, se apartó por completo de las rutas turísticas que normalmente recorren nuestros millones de visitantes. La opinión respecto a estas tierras de los numerosos participantes extranjeros, muchos de los cuales ya conocían España (es decir, la costa del Mediterráneo y Baleares, o como mucho más, Madrid y sus alrededores), fue de agradable sorpresa. El descubrimiento de nuestra España real, de las tierras del interior como contraste con la España turística, fue para muchos de ellos una interesantísima experiencia. Las tierras catalanas, aragonesas y navarras recorridas están cargadas de tradición

e historia y su monumentalidad resulta siempre sorprendente, no sólo por sus grandes castillos, sino también aún más por sus numerosas casonas solariegas.

Era igualmente comentario general de los participantes extranjeros la sorpresa al descubrir la variedad geográfica y climática de nuestro país. España es conocida por su sol y su buen tiempo y se piensa que el clima siempre es así; con esta experiencia, han vivido el paisaje durante una semana; junto a sus veteranos y tranquilos coches descapotables, que permiten un contacto con la naturaleza mucho más directo que los actuales, lo que les ha permitido pasar de los suaves y cálidos aires del Mediterráneo a los fríos y húmedos de la montaña del Pirineo, después a los fríos y secos de Aragón y casi de forma inmediata al calor de un brillante sol



Con independencia de la solera de la marca, todos los participantes se encontraban en perfecto estado, como este Ford del 35.

Paisajes españoles para coches de época

España, desde Cambrils hasta Viella, el pie de los Pirineos, Pamplona, Tudela o Zaragoza, fueron los distintos puntos por los que se desarrolló el tradicional Rallye Mundial FIVA, que cada año la Federación Internacional de Vehículos Antiguos organiza en un país distinto. Turismo de altura y exhibición de vehículos que marcaron una época configuran un rallye que, en esta edición, congregó en nuestras tierras a 33 vehículos extranjeros y otros tantos nacionales, entre ellos alguna que otra joya preciada.

EL Patronato Municipal de Turismo de Cambrils, conjuntamente con el Club de Vehículos Antiguos de Cambrils y los Amigos de los Coches Veteranos de Barcelona, celebraron entre los días 23 y 29 de abril una concentración turística que este año ha tenido el interés particular de ser simultáneamente el Rallye Mundial FIVA, que cada año la Federación Internacional de Vehículos Antiguos organiza en un país distinto, con la colaboración de algún destacado club del mismo. La veteranía

de las dos entidades catalanas mencionadas y su experiencia, ya probada en la organización de muchos rallyes, ha posibilitado que, por primera vez, la FIVA celebre su rallye mundial en España.

A lo largo de una semana completa, el Rallye realizó un recorrido que, iniciado en Cambrils, llevó a sus participantes hasta Viella, para después recorrer el pie de los Pirineos de este a oeste, por Ainsa, Jaca, el monasterio de San Juan de la Peña, el castillo de Javier y Sangüesa, hasta Pamplona, para después regresar por Tu-



Los participantes afrontaron la subida a varios puertos sin que sus máquinas se alteraran, como en el caso de este Chrysler.

primaveral en Navarra. Los coches abiertos (que eran la mayoría) han sufrido las inclemencias de una meteorología desconocida, pero han disfrutado con la experiencia.

Con respecto al paisaje, se puede decir lo mismo. Nosotros estamos acostumbrados a la variedad de nuestras tierras, pero para un suizo, un alemán o un inglés, el cambio rapidísimo entre un ambiente marino y otro de montaña, o entre un verde y húmedo y otro seco y árido, resulta una experiencia que ellos calificaban como de apasionante.

De los 65 participantes, la mitad más uno venían inscritos por la FIVA, nueve de Alemania, ocho de Francia, cuatro de Inglaterra, cinco de Suiza, cinco también de Portugal, uno de Holanda y otro de Austria. Para equilibrar el rallye, 32 participantes españoles, casi todos ellos catalanes (y ningún madrileño, lo que



Bajo el puente metálico de Sangüesa un Vauxhall de 1929 del único participante holandés.



Entre los participantes españoles llamaron la atención los Hispano Suiza y este magnífico Pierce Arrow.

resulta sorprendente en una manifestación de estas características y pone de manifiesto una indudable falta de información), con coches muy interesantes pero que sólo en la marca Hispano Suiza hacían sombra a la excelente inscripción de más allá de nuestras fronteras. Las joyas de la reunión fueron, sin duda, dos Mercedes, un SSK y un 540, ambos en perfecto estado y que provocaban la admiración de todos. A su lado no desmerecía, sin embargo, un precioso Bentley cupé de 1929, un dos puertas que despertaba la admiración del público por su largo capó y redondeado habitáculo. El nivel del rallye ha sido tan bueno que un Bugatti abierto del 28 casi pasaba inadvertido, aunque también es verdad que este automóvil estaba pintado de un color amarillo que le favorecía bien poco y que realizó gran parte del rallye con el «gota a gota», expresión con la que los aficionados conocen la continua pérdida de aceite que obliga a una constante reposición.

Entre la participación inglesa llamaron la atención varios Invicta, aunque no todos conducidos por in-

gleses, marca poco conocida en España, especializada en vehículos de tipo deportivo y uno de cuyos ejemplares dotado de compresor era particularmente atractivo.

Por parte española, se vieron algunos excelentes Hispano Suiza y, entre ellos, un Coach del 35 que no conocíamos y también fue novedad el ver a un magnífico Pierce Arrow del 29 restaurado por su propio dueño. (Uno de sus compañeros de rallye, al ver la restauración le preguntó que en qué lugar de los Estados Unidos se había realizado. Casi no podía creer que el trabajo se llevara a cabo en un garaje particular de Tarra-gona.)

En el aspecto social, uno de los actos más importantes de este rallye tuvo un carácter personal y muy entrañable. Una de las noches se rindió un homenaje a Luis María Cascante Dávila, uno de nuestros pioneros en la conservación y restauración de vehículos históricos, que hace años fue presidente de la FIVA. En este homenaje se dio la interesante circunstancia de reunirse por primera vez los cuatro presidentes en vida que ha te-

nido la FIVA. Junto al actual presidente, príncipe de Hohenlohe y lord Montagu de Beaulieu, estuvieron presentes en este acto, homenaje al interés y dedicación de un español pionero en este mundo.

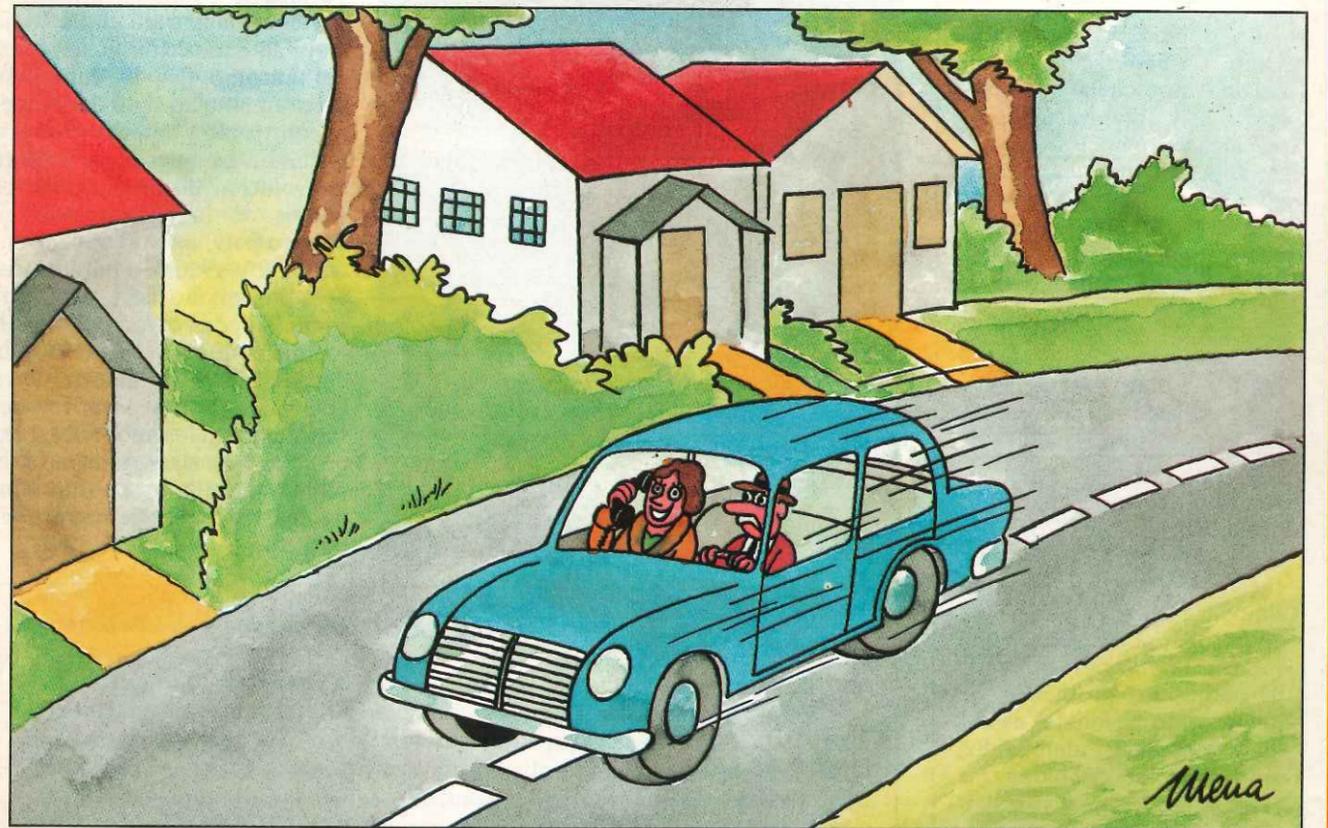
Aparte de la buena organización del rallye, que fue alabada por todos los participantes, y en especial por los extranjeros, la falta de problemas mecánicos de importancia, resaltó algo realmente sorprendente cuando el recorrido suponía más de 1.000 kilómetros y eran más de 65 los vehículos con edades que iban desde 1911, que era el más antiguo, hasta 1945, año de fabricación del más moderno. No faltaron, desde luego, los típicos calentones en alguno de los puertos que se pasaron, y algunos problemas también típicos en el encendido, pero los automóviles parados al borde de la carretera eran excepción, e inmediatamente eran atendidos por la asistencia mecánica del rallye o, en último caso, por las grúas de la organización que los llevaban hasta la parada siguiente, en donde una noche de reposo y un propietario con las manos manchadas de grasa, ponían de nuevo las cosas en su lugar.

Verdaderamente, el único fallo de la organización, y lo incluimos por no dedicarle sólo flores, consistió en olvidar reservar habitaciones para los cronistas del rallye. El oficio de periodista en ocasiones se parece mucho al de mester de juglaría, cuyos componentes iban de pueblo en pueblo contando las buenas y malas nuevas. Que le tomen a uno por uno de estos juglares no es malo, siempre y cuando no se piense que igual que hace cuatrocientos años, los juglares tienen que dormir en la calle. Salvo este pequeño incidente, el rallye ha sido un éxito y la impresión de seriedad en la organización ha sido general.

Juan Antonio DE LA RICA



La verdadera joya de la reunión fue sin duda este magnífico Mercedes SSK que se encontraba como salido de fábrica el día anterior.



—¿Policía de tráfico? Quiero denunciar a un conductor que va a velocidad excesiva...



Babel de señales

Tres consejos útiles nos ofrece Antonio Rizo Almagro, un suscriptor de nuestra revista que captó esta fotografía en tierras de Elche (Alicante). A saber: 1.º, parar fuera de la vía; 2.º, hacer un cursillo acelerado de supervivencia y navegación, para no perder la calma, los nervios ni el destino, y 3.º, buen viaje. Sin duda, se ha tomado con humor la situación a la que parece conducir esta «torre de Babel» industrial. ¿Alguna duda?

Ingeniería y seguridad

La seguridad en automóviles, motocicletas y vehículos pesados fue ampliamente analizada en las I Jornadas Universitarias sobre Ingeniería de Vehículos y Tráfico, organizadas por los alumnos de sexto curso de mecánica-máquinas de la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid. En el curso de las mismas se expuso, de forma sistemática e intensiva, un conjunto de temas de máxima actualidad relacionados con la seguridad de los vehículos. Se trata de aspectos que, a juicio de los organizadores, deben tener una divulgación entre los estudiantes universitarios.

«Cien años del automóvil»



Miguel GARROTE

El Museo de la Ciencia y la Técnica de Cataluña, situado en Tarrasa, inaugurará el día 18 de mayo la exposición «Cien años del automóvil», al cumplirse precisamente un siglo del primer coche construido y patentado en España. En la muestra se seguirá la evolución histórica desde los inicios de la automoción en nuestro país, que tuvo lugar entre 1890 y 1910. Se hará hincapié, asimismo, en períodos como la época de oro de los automóviles de lujo (1918-1930), la decadencia y la Guerra Civil (1930-1940), y el posterior desarrollo hasta los años 80. La exposición será clausurada el 18 de junio y en ella se podrán contemplar alrededor de sesenta vehículos.

«Control de Calidad en Obras de Carreteras»

Editado conjuntamente por la Asociación Española de la Carretera, el SEOPAN y la Asociación Técnica de la Carretera, hizo recientemente su aparición el libro «Control de Calidad en Obras de Carreteras». La obra recoge, en un solo volumen, la descripción de todas las pruebas y ensayos que se realizan en los controles de calidad de obras de infraestructura viaria. El libro intenta colaborar con las distintas administraciones en la consecución de una red viaria cuantitativamente adecuada y con la calidad que la sociedad española demanda.

Javier GONZALEZ FERRARI



Nostalgia

La última vez que cometí la estupidez de ceder a la tentación de cargar el coche un «puente» y lanzarme a la carretera tuve tiempo para todo, excepto para disfrutar. Desde el primer «¿Papá, cuándo llegamos?», que se produjo a escasos kilómetros de casa, me di cuenta de que aquello no iba a marchar bien. La caravana, ese para mí fenómeno inexplicable, no parecía tener final, y a la ingenua impaciencia de mis hijos se iba sumando por minutos mi cada vez mayor disgusto. En vez de irnos de vacaciones parecía que hubiésemos decidido infligirnos una penitencia, la de pasar los días de fiesta a bordo de nuestro automóvil recién revisado, con su aceite nuevo, sus filtros impecables, sus frenos ajustados y su depósito repleto de un carburante que se iba quemando sin resultado positivo alguno. Mi úlcera de duodeno, ganada entre el micrófono, la máquina de escribir, la cámara de televisión y el volante, protestaba con la misma insistencia que mis hijos, que tenían la vaga intuición de que los proyectados castillos de arena no los harían a la orilla del mar, sino en la cuneta de la mal llamada carretera general. Lo bueno de la úlcera es que llega un momento en que uno ya no le hace caso, y en ese momento comencé a pensar en aquellos días de mi infancia cuando los viajes eran un placer, y no un tormento. Recuerdo muy bien que ya los preparativos —las maletas sobre las camas, la casa manga por hombro, la fingida desesperación de mi padre ante la cantidad inmensa de cosas que había que colocar entre el maletero y la baca,

sujetas por aquellos inolvidables «pulpos»— tenían algo de misterio agradable, calculado. Observando por el retrovisor la cara de pocos amigos de quien me seguía en la caravana comprendí que entre todos habíamos asesinado el placer de conducir, el inmenso placer de viajar en automóvil, de lanzarse a la aventura de la carretera sin prisas, sin agobios, sin intentar atrapar neuróticamente cada minuto, sin maniobrar con el coche como si fuera una máquina de muerte, de venganza contra los demás y contra nosotros mismos. Recuerdo con nostalgia aquel fantástico Citroën 11 Ligerero de color negro que nos transportaba a todos de Madrid a Alicante y en el que aprendí a amar a los automóviles. Cuando parábamos a cenar los bocadillos de tortilla de patata en cualquier gasolinera del camino mi ilusión era sentarme, por unos minutos, al volante amarillo pálido de aquel coche sólido, y soñar con que era yo quien lo manejaba, quien lo conducía por aquella carretera casi casi familiar, entrañable. Una carretera en que los camiones cedían el paso y respondían a los dos pitidos secos de agradecimiento, de la misma manera. Una carretera estrecha, no muy bien señalizada, intuitiva en muchos momentos, pero exenta prácticamente de peligros por la tranquilidad con que quienes la frecuentaban conducían por ella. El ventilador de mi moderno, sofisticado, automóvil ha vuelto a funcionar automáticamente por tercera vez, sin que me haya

movido ni un milímetro del lugar en el que la caravana se paró hace ya un buen rato. No hay por qué preocuparse: El nivel del líquido refrigerante estaba perfecto cuando lo revisé, varias horas antes, al salir de casa. Y de pronto recuerdo cuando había que echarle agua al radiador, con aquellas regaderas de aluminio que había en las estaciones de servicio de mi infancia y comprendí que en aquel entonces no hacía falta para nada eso del circuito cerrado, ni el sistema eléctrico del ventilador, por la sencilla razón de que no existían las caravanas, o al menos yo no las vi hasta bastantes años después, y no pude evitar contarles a mis hijos, que se pasan el día hablando de coches deportivos, del número de válvulas, de los caballos de potencia, de alerones, de tubos de escape dobles, etcétera, que todo eso no tiene nada que ver con el placer de conducir, que los caballos de nuestro coche languidecían en aquella caravana y que aquel «11 Ligerero», rodando sin sobresaltos hacia las vacaciones de verano, cargado hasta los topes, me estaba llamando como una tabla de salvación, un clavo ardiendo, como ardiendo estaba mi motor, de no sé cuántas válvulas, gracias a una fuga en su depósito del líquido refrigerante. Me salí de la caravana, aparqué en el arcén y esperé la llegada de la grúa que me conduciría a casa, donde podría ponerles a mis hijos las viejas películas Kodak en las que se nos veía a todos los hermanos comiendo un bocadillo de tortilla de patata y un filete empanado junto a un flamante automóvil y, como telón de fondo, una carretera que era un camino, y no un fin en sí misma.

ANTONIO BANDERAS, nuestro actor de moda

"La moto da más libertad"

La estrella masculina del cine español en la actualidad se llama Antonio Banderas. El actor, tras los últimos estrenos de sus recientes películas, «Atame» y «La blanca Paloma», ha volado a Los Angeles junto con su mujer, la también actriz Ana Leza. Antonio acude a la ciudad californiana a rodar su próxima película.

Antonio Banderas se ha llevado a su mujer, pero ha tenido que abandonar a su «novia», una hermosa Honda que Antonio conduce por las calles de Madrid y en la que ha realizado algún viaje hasta su ciudad de origen, Málaga.

—¿Eres más motorista que automovilista?

—Sí, totalmente. Yo siempre he tenido moto, aunque no ésta; he utilizado otras más pequeñas para moverme por la ciudad. Hace un par de años me compré la que ves. Me gustaba mucho y no lo pensé dos veces. Prefiero viajar en moto que en coche. Es más deportivo y más rápido, sobre todo en la ciudad, como te he dicho.

—¿Y a ti, Ana, también te gusta más la moto que el coche?

—Sí, estoy de acuerdo con Antonio. La moto te da más libertad; no tienes que andar pendiente del aparcamiento y en los atascos es muy fenomenal para llegar bastante antes.

«EL CASCO ES MI CABEZA»

—Antonio, ¿siempre utilizas el casco?

—Siempre lo llevo puesto, porque creo que es fundamental para la seguridad en caso de accidente y ya me he acostumbrado a llevarlo a todas partes. ¡Es mi cabeza!



—¿A qué edad empezaste a conducir?

—Desde muy pronto, alrededor de los dieciséis años ya había conducido mi primer ciclomotor. Para mí era como un sueño poder desplazarme sin tener que estar esperando durante horas un autobús que me llevara a la playa y a los pueblos de marcha de la costa. Allí, los fines de semana nos desplazábamos toda la pandilla en nuestras pequeñas motos y nos sentíamos libres como pájaros.

—¿Nunca has sentido miedo o has vivido una situación de peligro cuando montabas en moto?

—Nunca tengo sensación de inseguridad cuando monto. La moto sólo es peligrosa en manos de una persona insegura o demasiado intrépida, las dos cosas. Yo no soy ni una cosa ni la otra y pienso que a la carretera hay que tenerle el respeto que se merece y no tomarla a broma.

—Por ejemplo, ¿en cuánto tiempo te haces un viaje desde Madrid a Málaga?

—La moto es mucho más rápida que el coche, pero también te cansas bastante más y hay veces que si no tienes tiempo, como es mi caso, para cogerla, lógicamente, te encuentras desentrenado para aguantar seis o siete horas sin que te duelan los riñones.

—Y tú, Ana, ¿cómo llevas los viajes largos?

—Me encanta hacer viajes en moto; de hecho, Antonio y yo hemos realizado algunos viajes largos, sobre todo cuando Antonio tenía más tiempo libre. Creo que hacer de paquete es menos cansado que conducir y estar atento a todo lo que pasa en la carretera, pero también me duelen los riñones y la espalda, sobre todo cuando llevo mucho tiempo sin montar.

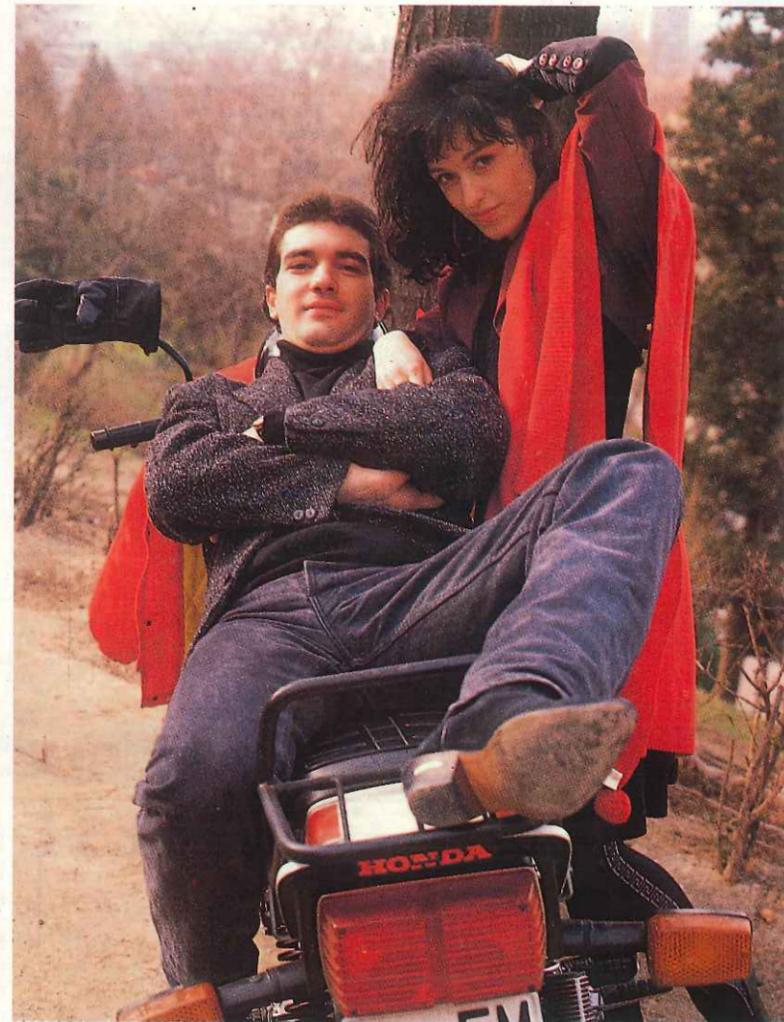
—¿En la ciudad utilizáis mucho la moto?

—Siempre que salimos solos nos gus-

ta cogerla. En la ciudad se disfruta poco, por la cantidad de coches que hay y porque no puedes despistarte ni un momento.

—¿Los conductores de coche son muy peligrosos para los motoristas?

—Bastante, bastante. La mayoría sólo está acostumbrada a mirar por el retrovisor cuando tiene coches detrás, pero las motos pasan inadvertidas y los sustos que nos dan a los motoristas, cuando giran sin poner el intermitente o se ponen a abrir una puerta en me-



normas de conducir con una moto que con un coche. Aunque en todos los sitios hay suicidas, y esos son los más peligrosos.

—¿Has tenido accidentes, Antonio?

—Graves, no; sólo un par de caídas sin importancia y por culpa del estado del suelo. Pero ya te digo: sin importancia ninguna de las dos.

—¿Es cierto ese sentimiento que experimentan algunos motoristas hacia su moto? Dicen que algunas veces la ven o la tratan como si fuera un símbolo erótico, la encarnación de una mujer o algo con vida propia...

—No es mi caso. Sé que hay gente muy «colgada» con la moto, que la ve como si fuera una hembra o un caballo, no sé... Yo, a veces, en broma, la llamo la «cabra» o la «burra» y en ocasiones digo que es mi novia, pero es un poco el lenguaje que empleamos los motoristas, aunque yo no me considero un enloquecido de las motos. Creo que eso son símbolos machistas y sobre todo lo de verla como una mujer.

—¿Tú eres deportista?

—No todo lo que quisiera. Me encanta nadar y hacer gimnasia, y no tengo mucho tiempo para hacer ninguna de las dos cosas. La moto, además de ser un medio de transporte ideal, también es un deporte en sí.

—¿Por qué cambiarías tu moto?

—Esta no la cambiaba yo por nada; la tengo mucho cariño. El día que no pueda más, me compraré otra. Las hay maravillosas, pero no sabría escoger; hay muchas marcas y modelos que me gustan.

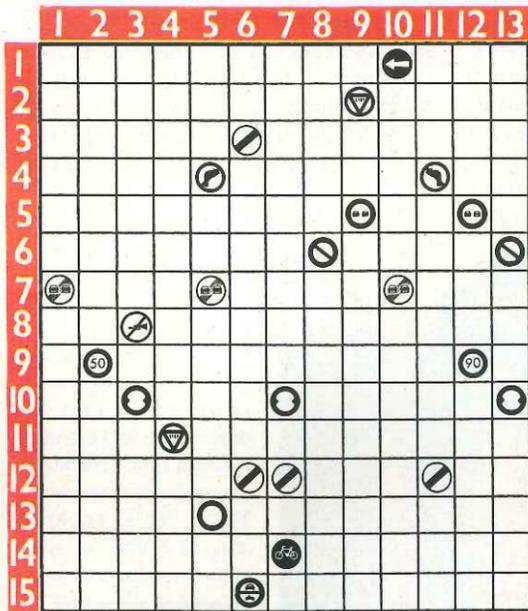
—¿Cómo solucionarías el problema del tráfico en Madrid?

—Cortándolo en las calles céntricas, con más aparcamientos públicos, menos coches y más motos, je, je...

Texto y fotos: Vicky COCA

FAMOSOS
EN MARCHA

CRUCIGRAMA

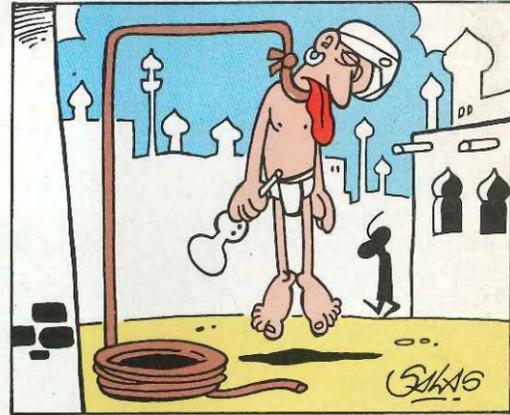
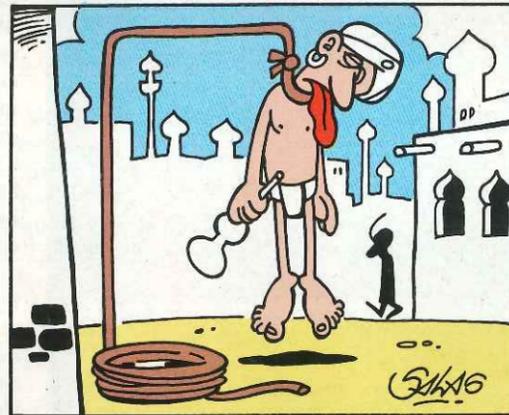


HORIZONTALES.—1: Disposición para hacer una cosa sin gran trabajo. Cloruro sódico. 2: Denuncias, delatales. Lodo, fango. 3: Tontas, lelas. Sujetar, reprimir. 4: Que produce provecho o interés. Temblar, tiritar. Negación. 5: Breve, concisa en sus palabras. Símbolo químico del americio. Consonante. 6: Loada, elogiada. En plural, nombre de letra. 7: Agarradero. Piedra magnética. Planta crucifera hortense. 8: Símbolo químico del osmio. Examinará con cuidado a una persona o cosa. 9: Letra numeral romana. Patriarca hebreo, padre de Lamac y abuelo de Noé. Consonante. 10: Al revés, en numeración romana, ciento uno. Afluente izquierdo del río Miño. Telas fuertes que se usan para toldos. 11: Impar. Confederases a unos con otros para algún fin. 12: Mancha redonda en las alas de las mariposas. Movimiento nervioso habitual. Nombre de letra. 13: Situada. De figura de aguja. 14: Aves palmípedas. Cierta enfermedad infecciosa y epidérmica. 15: Faltos, carentes de sal. Mujeres pertenecientes a cierta asociación secreta que usa símbolos de albañilería.

VERTICALES.—1: Narración falsa de pura invención. Azarosas, de mal agüero. 2: Fijalas los límites de sus tierras. Guiso, aderezo las viandas. 3: Elevas un número a la tercera potencia. Consonante. Que resultan líquidas en una cuenta. 4: Líneas que unen 'os puntos en que se ha experimentado la misma variación barométrica. Lo que está a derecha o izquierda de un todo. 5: En plural, artículo. Matrícula española. Moralista. Existe. 6: Al revés, en numeración romana, cincuenta y uno. Hombre que por su extravagancia mueve a risa. Campeón. 7: Destinamos a un fin determinado. Consonante. Letra numeral romana. Consonante. 8: Arrasa, destruye. Relativa al análisis. 9: Consonante. Matrícula española. Pertenecientes a la elaboración de los vinos. 10: Antiguos instrumentos músicos de cuerda. Sala en que celebró Jesús la última cena. 11: Preposición. Dícese del que protege a escritores y artistas. Entre hilanderas, hilo cuyas hebras están poco torcidas. 12: Quieren, estima. Hermana. Cortara mieses con la hoz. 13: Papagayos. Hogar. Espuertas grandes sin asas.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



¿Por qué no fue a Le Mans?



SOPA DE LETRAS ILUSTRADA

En este cuadro de letras figuran CINCO deportistas y los nombres de CINCO deportes que los hicieron famosos. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de izquierda a derecha, de derecha a izquierda y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más palabras. Con las letras sobrantes podrá leer una frase relacionada con este mismo tema.

SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: SOLO HORIZONTALES.—1: Facilitador. 2: Acusales. Limo. 3: Bobas. Dominar. 4: Utilidad. 5: Lacoñica. Am. 6: Alabada. Eses. 7: Asa. 8: Os. Reconcocer. 9: M. Matusalén. R. 10: Ic. 11: Non. Colligases. 12: Ocelo. Tic. Ge. 13: Sil. Lomas. 14: Anades. Cóltera. 15: Sosos. Masomas. **AL JEROGLIFICO:** No se entendió no sé; en tren, o. **LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA:** Bahamontes, ciclismo. Joe Louis, boxeo. Lendl, tenis. Maradona, fútbol. Zatopek, atletismo. **LETRAS SOBRAANTES:** «El gran boxeador norteamericano Joe Louis se retiró imbatido».

Esta es la mejor dirección.



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

900-123 505

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

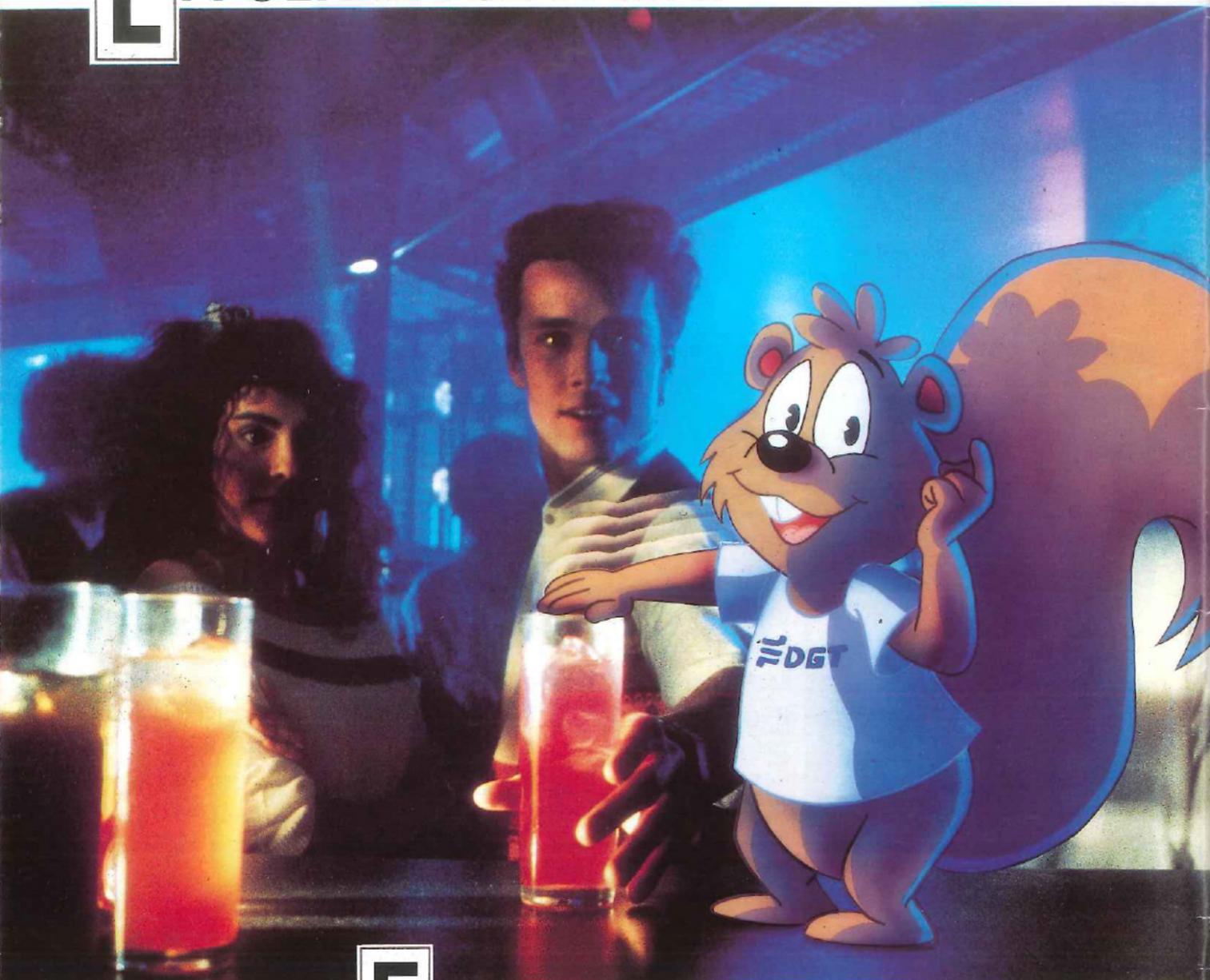
- y GRATIS podrás conocer toda la información del tráfico de toda España, desde el punto en que estés:
- Situación real de la circulación.
- Estado del tráfico en el itinerario que pensabas hacer, ofreciéndote las oportunas rutas alternativas, si fuera preciso.
- Ayuda sanitaria y mecánica, las 24 horas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



Dirección Gral. de Tráfico



L A ULTIMA SE PAGA.



E N RISAS, FIESTAS Y DEMAS... ALCOHOL Y COCHE, NO.

Los fines de semana, muchos lo pagan caro. Uno de cada tres conductores entre 18 y 25 años están implicados, pagan su accidente de juventud, noche y alcohol. Podemos dar más datos, pero este es revelador. Sólo decir, a todos los jóvenes conductores y a los jóvenes acompañantes, que en coche la competitividad, el enfrentamiento, sobrevalorar las propias capacidades, el liderazgo exhibicionista, la temeridad del inexperto, el grupo amparador, el riesgo inútil,... en coche, con alcohol y en fin de semana, todo esto se paga.



TE LO DICE UN AMIGO.

 **Dirección Gral. de Tráfico**

 **Ministerio del Interior**