Tráfico

AÑO VII • N.º 63 • FEBRERO 1991



En estudio una directiva sobre unificación de la enseñanza

AUTOESCUELA EUROPEA

PELIGRO SOBRE PATINES

Sumario

10 ENSEÑAR A CONDUCIR EN EUROPA

A punto de entrar en vigor una nueva directiva europea que armonizará la preparación y las exigencias de los exámenes de conducir, nadie —ni autoescuelas ni Administración— está totalmente satisfecho con la situación actual, por lo que se apuntan algunas posibles mejoras y se pone el acento en otros modelos europeos.



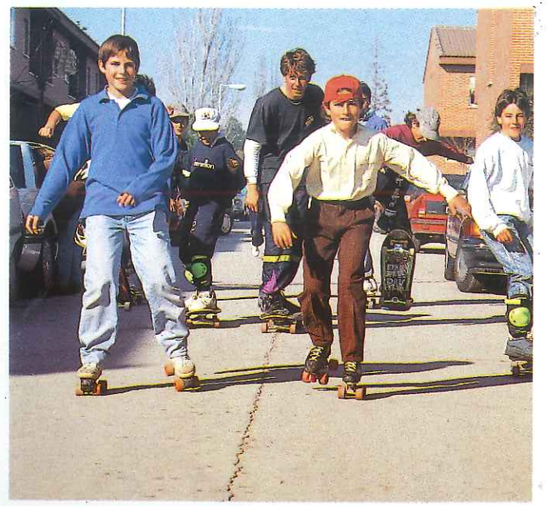
secciones

La locura del mes	3
Cartas	4
Editorial	7
Disco verde	8
Mi carril	9
Tráfico del motor	23
Mecánica fácil	26
Taller de opinión	28
TRAFICO CHICO (Suplemento central)	
Viejas glorias	32
El parque automovilístico, al día	34
Kilómetro a kilómetro	35
Humor	48
El maletero	49
La pluma en el asfalto	51
Famosos en marcha	52
Pasatiempos	54



23 COMIENZA LA FORMULA 1

Senna y Prost, Prost y Senna. Otra vez los dos más grandes del automovilismo dispuestos a hacer rugir sus bólidos en el Mundial de Fórmula 1, que el mes próximo se inicia en Phoenix. Uno de ellos, como suele ser habitual, se ceñirá al final la corona de laurel.



42 EL FANTASTICO PROYECTO ARGOS

Aunque algunos lo denominan «el coche fantástico», este proyecto de la DGT nada tiene que ver con el de la serie televisiva, aunque coincide en sus mecanismos inteligentes para analizar el comportamiento del conductor, del medio ambiente y del propio vehículo.

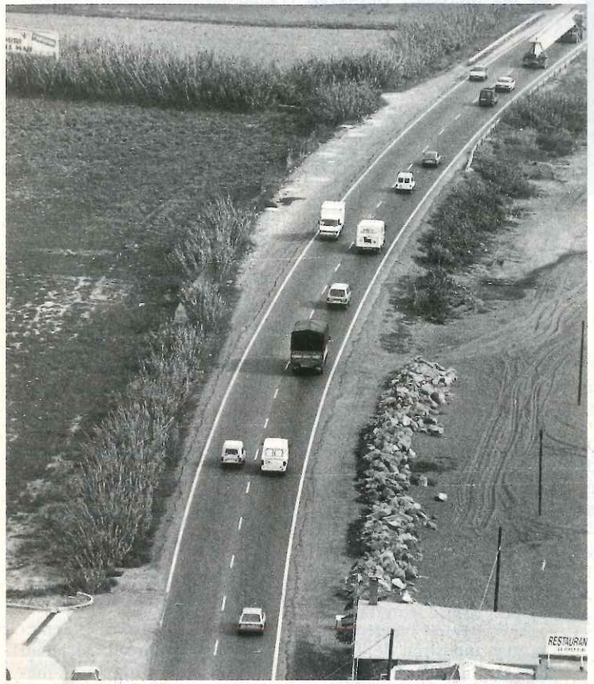


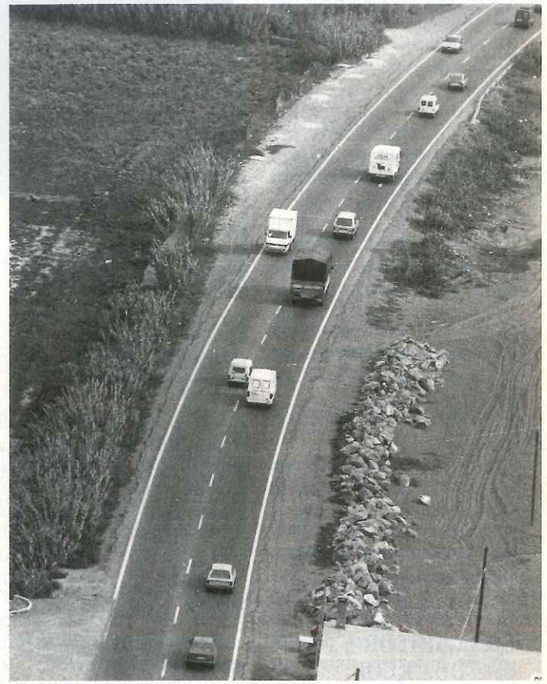
18 EL PELIGRO RUEDA SOBRE PATINES

Ya está servida la primera muerte de un patinador que se deslizaba junto a los coches por las calles de Madrid. Una situación que comienza a generalizarse en jóvenes en plena conformación de su personalidad, que no perciben el riesgo y pelean por el liderazgo de su grupo.

LA LOCURA DEL MES

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





IMPACIENTE, hueco a hueco, busca la cabeza de la caravana. Cierto es que ni señales verticales u horizontales se lo impiden en ese prolongado tramo, levemente curvilíneo.



PERO qué señal ha de ser más clara que el furgón que se le aproxima de frente, afortunadamente no muy rápido. Ya falta poco, un poco más y podrá salir del aprieto.

AUNQUE aún le tiembla el pie sobre el acelerador aplastado contra la esterilla, el final es feliz... por los pelos, y porque sin duda los conductores de los vehículos —el que venía de frente y al que ha adelantado— han puesto su granito de arena ante la inminencia de un fatal desenlace.



EL FRENO ELECTRICO

Los frenos eléctricos de los vehículos pesados son peligrosísimos. Yo he sido conductor de camiones, autocares y taxis, y en la actualidad soy profesor de formación vial, y he visto cómo muchos conductores de esos vehículos pesados hacen uso del freno eléctrico, como es normal, en vez del de servicio, hasta obtener la detención del vehículo por completo. Pero como este freno no acusa de ninguna forma su uso en las luces de frenado, cuando el vehículo que les sigue se da cuenta de que está frenando, puede ser ya tarde para evitar el accidente.

Por todo eso propongo que se busque inmediata solución, instalando una luz de frenado para el eléctrico.—**Antonio León Quintana. Castellón de La Plana.**

CICLOMOTOR Y LUZ DE CRUCE

Les agradecería que me contestaran a la siguiente consulta, ya que tengo serias dudas sobre si un ciclomotor está obligado a circular con el alumbrado de cruce también durante el día, y si, por consiguiente, el no observar esta norma puede ser causa de una sanción.

El artículo 153 del Código de la Circulación dice al respecto que, «por excepción, las motocicletas utilizarán también el alumbrado de cruce cuando circulen durante el día». No se menciona al ciclomotor, que, en mi opinión, no estaría integrado en el concepto de motocicleta, por una serie de características que lo hacen diferente a ésta.—**José María González. Gijón (Asturias).**

***Respuesta.*—Como usted muy bien nos dice en su carta, el ciclomotor no está obligado a llevar encendida durante el día la luz de cruce o de corto alcance, puesto que, por definición, no es una motocicleta.**

OLVIDO DEL INTERMITENTE

Me gustaría llamar la atención sobre el casi nulo uso que se hace en la actualidad de los intermitentes, sobre todo en ciudad. Parece un dispositivo sólo para aprendices y novatos, mientras los que se las dan de buenos conductores ya pueden prescindir de ellos, hacer todo tipo de barrabasadas... y el resto debemos «adivinar».

Propongo una vuelta a las buenas costumbres y darle a la palanquita a la izquierda y a la derecha, lo que nos ahorrará muchos sobresaltos inútiles en esta de por sí ya intrincada circulación. Los agentes también podrían ayudar a recordarlo.—**Manuel Ingelmo. León.**

NUEVAS SEÑALES

Me dirijo a ustedes para solicitarles información respecto a diversas señales que últimamente se han ido colocando en carreteras españolas, al tiempo que les agradecería publicasen en su revista una relación lo más completa posible de todas las señales de tráfico, así como su interpretación.

Concretamente, en la autopista A-2 aparecen dos señales nuevas: a) una de forma rectangular, con triángulo de color verde y fondo en blanco, y b) a unos metros de la primera, una de forma redonda, con cruz de color verde sobre fondo blanco.—**María de las Mercedes Gutiérrez. Madrid.**

***Respuesta.*—Las señales a que usted hace referencia no figuran en el vigente Código de la Circulación, ni en el actual catálogo de señales, elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.**

¿PASO O... NO PASO?

No cabe duda que casi todos saben que en un caso como el que se presenta en la fotografía, que me permito adjuntarles, hay que hacer caso a las señales verticales y no a las horizontales cuando ambas se contradigan.

Pienso que no será muy problemático ni costoso borrar el «ceda el paso» pintado en el suelo, para evitar el equívoco.

Este lugar se encuentra en la zona industrial de Tremañes, en Gijón. Se trata de una confluencia de dos carreteras que fue reformada hace aproximadamente un año. Se colocaron las señales verticales para regular la confluencia, pero no se quitaron las antiguas.—**José Ramón Velasco Valle. Mieres (Asturias).**



NO ESTAN ENFERMOS

Les escribo para contestar al estimado señor don Juan Antonio Uspariche, presidente de DYA, respecto a lo que escribe en su artículo publicado en la revista TRAFICO núm. 61 y con lo que estoy en total desacuerdo.

Los conductores que hemos pasado el reconocimiento médico para obtener el permiso de conducir, oficialmente estamos sanos y capacitados físicamente para conducir los vehículos que permita el carnet de que dispongamos. Otra cosa es luchar contra la sociedad consumista que vivimos: coches de 200 CV, con velocidades que pasan de 0 a 100 en sólo unos segundos; con 24 válvulas, chalets en la sierra, apartamentos en la playa... Son metas que nos marca la sociedad de consumo y que en la mayoría de los casos no necesitamos.

¿Está enferma la sociedad, señor presidente de DYA? Nos hemos familiarizado con las muertes que dan los informativos como algo normal.

Creo que el conductor que respeta las normas debe ser también respetado, pero el conductor «terrorista» que las incumple, con riesgo para los demás, debería ser siempre sancionado. Y estas sanciones sí que se deberían dar como noticias; por ejemplo, los controles de alcoholemia de los fines de semana, de las vacaciones y de fiestas como Navidad y Año Nuevo, en las que algunos se ponen ciegos de beber y luego cogen el coche y se lanzan a la carretera.

Señor presidente de DYA: estos conductores no están enfermos. Desprecian a los demás y pasan de todo. Hagamos que teman a la justicia y evitemos accidentes.—**José Rico Orea. Rivas Vaciamadrid (Madrid).**

OBRAS MAS RAPIDAS

Meses y años duran arreglos y ampliaciones de carreteras, cuando podrían hacerse en días y semanas si para cada tramo se contratase a diferentes empresas a la vez y se pusiesen tres turnos de trabajo diario, con iluminación por la noche, como hace el Ayuntamiento de Madrid, lo cual además hace más rentable la maquinaria.

A igual precio podríamos disfrutar mucho antes de las mejoras, evitaríamos mucho tiempo de penoso circular, pérdidas de tiempo y de destino por mala señalización. También evitaríamos el desprestigio de las señales de tráfico que ponen límites de velocidad irracionales, porque en ese momento no hay obras en la carretera. Y, sobre todo, evitaríamos muchas averías y los mayores accidentes que se producen en los tramos en obras.—**José Gibal. Melilla.**

EDAD PARA EL APRENDIZAJE

En el número 55, correspondiente al mes de mayo pasado, se consultó sobre la edad de comienzo en el aprendizaje de la conducción de coches (permiso B-1). Desearía que ampliasen esa información, en el sentido de que, en el supuesto caso de que una persona reciba clases prácticas en un coche de autoescuela sin haber cumplido todavía los dieciocho años, ¿podría ser multada la autoescuela por la Policía Municipal o la Guardia Civil de Tráfico, en su caso?.—**Juan Morales Amador. Las Palmas de Gran Canaria.**

***Respuesta.*—Debe entenderse que si la persona que recibe clases para la obtención del permiso de conducción está próxima a cumplir la edad reglamentaria, para obtenerlo de forma inmediata, no tiene por qué haber motivo de sanción.**

CARA ITV

Recientemente cumplí la ley; es decir, pasé la revisión de un vehículo de mi propiedad. Pero todas las pruebas de la ITV me parecen bien, excepto dos que, a mi juicio, no afectan absolutamente a la seguridad del vehículo y de sus ocupantes. Por ejemplo, solicitar lámparas de repuesto y que el vehículo disponga de dispositivo de bloqueo anti-robo. Dos comprobaciones que me parecen absurdas y fuera de lugar.

En cuanto al coste de la revisión —4.000 pesetas casi—, me parece caro. Entiendo que debería ser gratis. El que no cambia de vehículo antes de seis años es porque no puede; si compra uno de segunda o tercera mano, será porque no puede comprarlo nuevo. Impuestos más impuestos. Grano a grano, los que menos podemos, más pagamos.—**Carlos L. Rodríguez. Lugo.**

«CARRETERA CORTADA»

Les escribo la presente carta para exponerles públicamente dos temas que me tienen bastante preocupado. Primero, que hace nueve

Buzón especial

Permiso para los ciclomotoristas

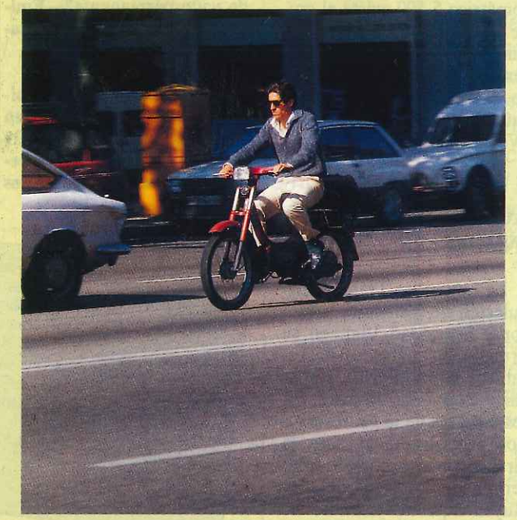
No es la primera vez que se insiste sobre el particular. Incluso llegó a considerarse, no hace tanto, que la obligatoriedad de este requisito, previo para poder conducir un ciclomotor, era un hecho obvio. Pero el tiempo, una vez más, lo ha desmentido.

Vista la forma que estos vehículos circulan y el constante incumplimiento que sus respectivos conductores hacen de las normas que la Ley de Tráfico y Seguridad Vial establecen, se hace preciso exigir una preparación responsable que, al menos, no les exima de incumplir por desconocimiento.

Cuanto expongo lo hago convencido de perseguir algo positivo, tanto para los propios ciclomotoristas como para los demás conductores que participan en la compleja circulación vial de cada día, y que pueden verse inmersos en alguno de los luctuosos sucesos que se repiten con esta clase de vehículos.

El diario «Las Provincias», de Valencia, publicaba el 29 de noviembre último la trágica noticia que en siete días habían fallecido tres usuarios de ciclomotores de 49 c.c. Dejaba constancia de la falta de uso de casco protector, de la obligación de plantearse medidas preventivas y de que, a partir del día 5 de diciembre, el Ayuntamiento de San Sebastián había decidido que los usuarios de ciclomotores utilicen casco obligatorio en la ciudad.

Cuantas medidas se tomen a fin de paliar, en lo posible, percances tan amargos e irreversibles, dado que solamente cabe una oportunidad, me parecerán aceptables y dignas de encomio, pero todo será en vano si carecen del correspondiente permiso acreditativo de haber superado las pruebas teórico-prácticas y de que cuenten con los necesarios conocimientos de aplicación. Si se desconocen, mal podrán cumplirse. En tal caso, cabría subrayar ese dicho irónico de «entre tú que no lo sabes y yo que no me acuerdo...».—**C. Herranz Jiménez. Valencia.**



años empezaron las obras de una carretera comarcal que une Fuengirola con Coín por el puerto de los Pescadores. Hace dos años que esta carretera está terminada, aunque todavía faltan por pintar los límites de la misma, y sin inaugurar. A pesar de eso, mucha gente pasa por ella, aunque un cartel señala en cada uno de sus extremos que es una «carretera cortada». Por otra parte, si nadie puede usar esta carretera, ¿cómo es posible que mucha gente haya edificado su vivienda junto a ella? Para llegar a casa, tendrán que utilizarla necesariamente.

En segundo lugar, hace un par de meses un amigo me contó que había pasado la revisión de su coche en Málaga y sabía que tenía un latiguillo de los frenos ligeramente rajado. Pero cuál no fue su sorpresa al comprobar que en la ITV no le detectaron el fallo. Me pregunto para qué sirve entonces la ITV si una avería como ésa no se detecta.—**Francisco Javier Rodríguez Alvarez. Fuengirola (Málaga).**

QUE PINTEN LA N-150

En la carretera N-150, entre las poblaciones de Montcada i Reixac y La Llagosta, es habitual encontrar cada día una densa niebla. ¿Por qué no se pintan las líneas de señalización horizontal? Actualmente hay una línea continua pintada hace muchos años, que es imposible apreciar con la niebla. En esta zona hace falta una buena señalización; a la vista está en la autopista, donde hay señalizaciones especiales para niebla.—**J. Félix Vidal. Montcada i Reixac (Barcelona).**



ACCESO A INMUEBLES

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en su artículo 39, apartado 1-C, establece la prohibición de parar y estacionar en los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o servicio de determinados usuarios. ¿Se incluyen aquí las entradas de vehículos a inmuebles, aunque en dichas entradas no exista señal alguna que prohíba la parada o el estacionamiento? ¿Es necesario, para que la señal que prohíbe estacionar en las entradas de vehículos a inmuebles sea válida, que figure acompañada de la placa con la inscripción de vado permanente?—**Emilio Bañeza Durán. Guadalajara.**

Respuesta.—**Nuestra opinión es que lo establecido en el apartado 1 c) del artículo 39 de la Ley quiere también referirse a las entradas de los vehículos en los inmuebles, u otras situaciones tales como pasos de peatones, carriles-bus, etcétera.**

El problema legal, en el caso que usted señala, estriba en que para el conductor que realiza la parada o el estacionamiento esté absolutamente claro que en ese lugar existe una entrada de vehículos. Y para ello nada mejor que colocar en el lugar una señal específica, para evitar la posible alegación de falta de claridad de tal situación.

Por otra parte, no es necesario que, en las entradas de vehículos a inmuebles, en la señal de prohibido estacionar figure la inscripción «vado permanente».

SIGLAS DE LOS NEUMATICOS

En el número de diciembre'90 de su revista TRAFICO hablan de la interpretación de las siglas de los neumáticos. Solamente decirles que han cometido un error, ya que la «R» no se refiere al código de velocidad, sino a la estructura, en este caso radial.

En la fotografía del neumático que publican se ve 205/65 R15 94 V, siendo 94 el índice de carga y «V» el código de velocidad.—**José Manuel Riopedre García. Gijón (Asturias).**

N. de la R.—**En efecto, hemos cometido un error a la hora de redactar el significado de esas siglas, que queda perfectamente aclarado por su carta, la cual agradecemos.**

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



Miguel GARROTE

AÑO VII
NUMERO 63. FEBRERO 1991

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 Arias, Carmen Bajo, Javier Coromina, Carlos Domínguez, Enrique Fernández Laguilhoat, Francisco Fructuoso, Begoña García Matrés, Charo Laiz, Manuel Madrid, Mena, Eugenio Ocio, Sergio Piccione, Ramón, Juan A. de la Rica, Begoña Robles, Moisés Ruano, Sebastián y Miguel A. Yáñez.
Colaboración especial: Miguel Angel Gozalo.
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, Carlos Corbacho, Julián Flórez, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, María Paz López, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria.
Imprime: ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022
Fotocomposición: Ciceralia. Rufino González, 13, 3.º. Madrid.
Fotomecánica: Fotomática, S.A. Cronos, 8 - 3.º Madrid.
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 129-91-002-7.
Distribución: Paquebot. 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

«Guerra» contra los más peligrosos

PARECIA que la simple puesta en marcha de la Ley de Seguridad Vial, allá por la primavera, nos había servido a la mayoría de los conductores para concienciarnos de los problemas de la carretera, de los riesgos de una conducción temeraria, de la irresponsabilidad que supone arriesgar una vida por ganar unos minutos o por saltarse a la torera cualquier señal de tráfico.

HAN sido un puñado de meses en los que la accidentalidad bajó sensiblemente y que devolvió la esperanza a todos. Las estadísticas de accidentes, muertos y heridos descendió en mayor o menor grado. No había sido necesario aplicar el grado máximo de sanciones previstas en la nueva ley. Pero las cifras, tras lo que parece un período de reflexión de todos los conductores, o, para ser exactos, de un número determinado de conductores, ese pequeño tanto por ciento habituales de la infracción, han vuelto a subir. Ello obliga a los responsables de la Dirección General de Tráfico a aplicar con el máximo rigor determinados artículos de la citada Ley de Seguridad Vial, como es el caso del artículo 67, que especifica que «en el caso de infracciones graves o muy graves podrá imponerse, además de la preceptiva multa, la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducir hasta tres meses», suspensión que, en contra de lo que antes se especificaba en el Código de la Circulación, no exige de ninguna concurrencia o circunstancia adicional.

ASI pues, desde ahora, independientemente de la multa que ya llevan aparejadas determinadas sanciones, se aplicará la suspensión del permiso de conducir, que, según los casos, será de uno, dos o tres meses. Es decir, se luchará contra ese porcentaje de conductores, que no supera el quince por ciento, que no suelen respetar las limitaciones de velocidad, ni señales tan básicas como los stop o ceda el paso, que de vez en cuando hacen adelantamientos demasiado arriesgados, poniendo en grave peligro su vida y la de los demás, en definitiva, aquellos que todos queremos erradicar del asfalto.

NO hay que ver, pues, en esta medida ningún afán recaudatorio; no se trata en ningún caso de ampliar la cuantía de las multas, sino de impedir que aquellos que más aportación hacen a la siniestra estadística de la carretera sigan campando a sus aires sentados en un sillón y con las manos puestas en un volante y el pie en un enloquecido acelerador. Y es a éstos a quienes todos deberíamos intentar cortar las alas. Sólo a ellos se les impondrán las máximas sanciones y se les impedirá conducir el tiempo que haga falta. Tráfico

DISCO

GABINETE JURIDICO DE LA DGT

La suspensión del permiso de conducir en la nueva ley

DE la misma manera que se observa en la nueva ley sobre el tráfico que las multas se han incrementado, conviene llamar la atención de los usuarios sobre una circunstancia que ha pasado inadvertida. La sanción de suspensión del permiso de conducción, que llevan aparejadas las infracciones de circulación más características contra la fluidez y la seguridad del tráfico, también se ha visto reforzada en la nueva normativa y ello por simple lógica y congruencia de la política sancionadora, que ha adoptado el criterio de reprimir más seriamente las infracciones de tráfico en consonancia con los posibles daños que pueden resultar de las mismas.

El fundamento de esta sanción es, si cabe, más racional que el de la multa, pues nada más lógico que apartar temporalmente de la conducción de vehículos a quien no ha sabido comportarse en circulación, conforme a las reglas de convivencia en este ámbito social. En principio, no surgen ni siquiera los escrúpulos de orden económico que pueden plantearse con la multa por la diferencia de patrimonio entre las personas, y si bien es cierto que los «profesionales del volante» son más castigados con la suspensión del permiso de conducir, no es menos cierto que precisamente ellos son los que debieron dar ejemplo y no cometer la infracción.

Decíamos, pues, que la suspensión del permiso para conducir es una sanción que en la nueva Ley de Tráfico se ha reforzado con relación a como estaba establecida en el viejo Código de la Circulación y debe quedar bien claro que, en adelante, se puede imponer —y se va a imponer— a todas las infracciones graves y, por supuesto, a las muy graves. Así resulta del artículo 67.I de la ley. En el sistema anterior del Código de la Circulación, la cuestión era radicalmente distinta, y por eso conviene hacer especial hincapié en la diferencia, para que todos los conductores asuman esta nueva filosofía sobre la gravedad y consecuencias de la conducta infractora.

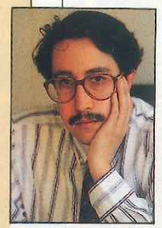
Anteriormente, la sanción de suspensión del permiso de conducir era una medida excepcional, que sólo se imponía cuando concurrían especiales circunstancias de peligro, distintas de las estrictamente requeridas para consumar la infracción cometida. Actualmente basta que el conductor cometa una infracción considerada por la ley como peligrosa para que se imponga dicha sanción, y ello con independencia de que, por causa del azar, en el caso concreto no resulte peligro para nadie. Es decir, que cuando se imponga la suspensión del permiso de conducir, pongamos por caso, por adelantar sin visibilidad o circular por dirección prohibida, no valdrá alegar que, como en aquel momento no venía nadie en sentido contrario, no se ha causado peligro a ninguna persona.

Esa alegación, en adelante, no será una excusa, porque el peligro potencial a que alude la ley sí ha existido y es inherente a la infracción. Es más, cabrá argüir al infractor que si hubiera circulado alguien en sentido contrario, o se hubiera acreditado alguna circunstancia de peligro adicional al que exige la ley para cometer la infracción de que se trata, entonces lo que se habría cometido es una infracción de las que la ley llama muy graves, las cuales, como hemos dicho, se sancionan también con la suspensión del permiso y, naturalmente, habrá que imponerla por el tiempo máximo posible, que son tres meses.

En conclusión, todas las infracciones catalogadas por la ley como peligrosas y propias del conductor van a llevar aparejada la suspensión del permiso de conducir, por regla general, y por un tiempo que no excederá de tres meses y que se graduará en atención al peligro «potencial» creado.

Aconsejamos a todos los conductores la lectura de los artículos 65, números 4 y 5, 67.1 y 69.1 de la ley y, sobre todo, el número 5 del artículo 67, establecido para aquellos conductores sancionados con la medida de suspensión temporal de su permiso que durante el tiempo de suspensión desobedezcan la medida. La sanción será, al primer quebrantamiento, de seis meses de suspensión, y si se les sorprende por segunda vez, se les retirará el permiso para siempre.

Conducir en el futuro



Jesus SORIA
Director

A Luis Montoro, catedrático de psicología y decano de la Facultad de Valencia, además de jefe de la Unidad de Investigación de Accidentes, le da *«miedo ver cómo circulan por las calles los patinadores»*. A mí también. Y no sólo por el accidente ocurrido al filo de las Navidades. Mucho antes ya había escrito sobre el peligro que suponían los grupos de jóvenes corriendo por las calles de las ciudades, sorteando coches de forma espeluznante, jugándose el pellejo y buscando la ruina a más de un conductor. La muerte de Ismael López al menos ha servido para que muchos jóvenes dejen esas prácticas o las trasladen a lugares más seguros; y también ha servido —qué triste— para que algunas autoridades municipales hayan decidido buscar soluciones. Seguramente será necesaria alguna desgracia más para que la competitividad, la búsqueda de la temeridad para compensar la inseguridad, la diferencia entre el *«yo»* real y el *«yo»* ideal pueda trasladarse a pistas especiales y más seguras para ellos. Porque aquí está claro que los patines no se utilizan para trasladarse al trabajo, tal y como ocurre en Nueva York.

Con estos chicos que *«conducen»* en zigzag hay que tener tantos ojos como el personaje mitológico Argos, que así se llama el proyecto de investigación que pone en funcionamiento un vehículo que podrá analizar el comportamiento del conductor, del coche y del propio entorno. Es decir, toda la información que se genera entre el conductor y el medio ambiente que le rodea, será procesada al instante y quizá le podrá facilitar una información que en un futuro será muy útil. Quién sabe si impedirá también el acceso al permiso de conducir a determinadas personas poco saludables para la seguridad en las carreteras.

Un futuro que no es tan lejano —*aunque proyectos como éste ya se pusieron en marcha hace treinta años*— es el de conseguir que el vehículo detecte la presencia de otros vehículos que puedan escaparse a la vista del conductor, que facilite cambios de vía y hasta avise de cualquier obstáculo que se encuentre en su trayectoria. ¿Futuro? La casa Mercedes ya la tiene en marcha en su revolucionario prototipo F 100. Será la conducción del futuro.

Está mucho más cercana, desde luego, la normalización de los exámenes de conducir en toda la CEE. A juicio de los expertos, España se encuentra en una buena situación. Todos los miembros miran hacia Alemania. Allí, por cierto, parece funcionar bastante bien el *«permiso controlado»*, que permite un seguimiento de los nuevos conductores durante sus dos primeros años, aquellos en los que más *«vicios»* se pueden coger. Y ya saben, el que no supera los controles, a empezar...

A muchos jóvenes, desde luego, habría que insistirles para que empezaran con el *«pónselo»*, *«póntelo»*, pero aplicado al casco. Las cifras de víctimas de motocicletas en la carretera no parecen hacer mucho efecto. Tendrán que hacerles ver de alguna manera que, como dice el director general de Citroën, Ives Jouchoux, *«la seguridad en las carreteras es tarea de todos»*. Incluso de los que, peor para ellos, se lo ponen poco... Que no es más que alejarse del futuro.

EL GOLFO

El golfo está en plena refriega. Los partes de guerra se tamizan en la censura, la bolsa sube y baja y el precio del petróleo fluctúa a velocidad de vértigo. Todos nos vamos a ver involucrados en este enfrentamiento. Pero sobre todo, los conductores. Al menos lo vamos a sufrir más directamente. En previsión de que el conflicto se alargue más de lo esperado y las consecuencias sean más negras de lo que nos dicen, está claro que tendremos que utilizar menos el coche, que es algo así como apretarnos el cinturón, y no precisamente el de seguridad. Todo ello añade una nueva preocupación a la industria del automóvil, a la que la guerra ha pillado en pleno bache de ventas. La mirada está puesta en miles de puestos de trabajo. Y todo, por la golfada de un golfo...

ENSEÑANZA UNICA EUROPEA

Autoescuelas´93

El nivel de exigencia para obtener el permiso de conducir será igual en toda la CEE





J. Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: GARROTE y RUBIO

El mercado único europeo de 1993 plantea la necesidad de que la preparación, tanto de los profesores de autoescuela como de los examinadores, y el nivel de exigencia para obtener el permiso de conducir sean homogéneos en todos los países de la CEE. La actual normativa europea sobre permisos de conducir ya tiene recambio en forma de proyecto de armonización y requisitos mínimos. Nuestro país, según expertos consultados, se encuentra en un nivel medio/alto respecto a otros de nuestro entorno, aunque aspectos concretos como el examen de moto tendrían que ser modificados. Por otra parte, se estudian modelos como el alemán para introducir mejoras y buscar mayor seguridad en nuestras vías públicas.

Autoescuelas '93

La actual directiva europea relativa al establecimiento de un permiso de conducir comunitario entró en vigor en 1986, sin que España —que apenas tuvo unos meses para adaptarse a la nueva legislación— tuviera dificultades de cumplimiento, puesto que ya tenía en marcha las normas de armonización recién estrenadas. Según fuentes de la Dirección General de Tráfico (DGT) consultadas, salvo aspectos puntuales, como el actual procedimiento de obtención del permiso para conducir motocicletas, España reuniría los requisitos exigidos en el nuevo proyecto de directiva. Con ella se quiere contar con una política común de transportes, contribuir a la mejora de la seguridad de la circulación por carretera y facilitar la circulación de personas que se establezcan en un Estado miembro distinto de aquel en el que aprobaron el examen de conducir.

A pesar de que hay una normativa común para todos los países de la CEE, se trata de unas exigencias mínimas, lo que hace que entre los países nórdicos, junto con Alemania, y otros como Portugal, Italia o Grecia, existan grandes distancias en cuanto a la calidad, tanto en la preparación de los aspirantes al permiso de conducir como en la de los profesores de autoescuela.



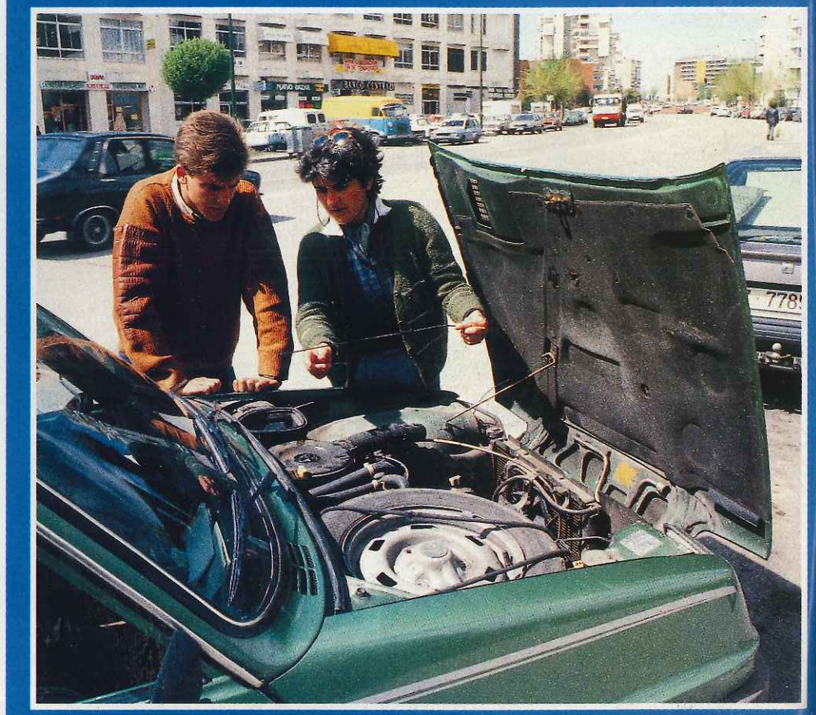
En la actualidad, el examen de moto se reduce a unas pruebas en pista.

DISPUESTOS A MEJORAR

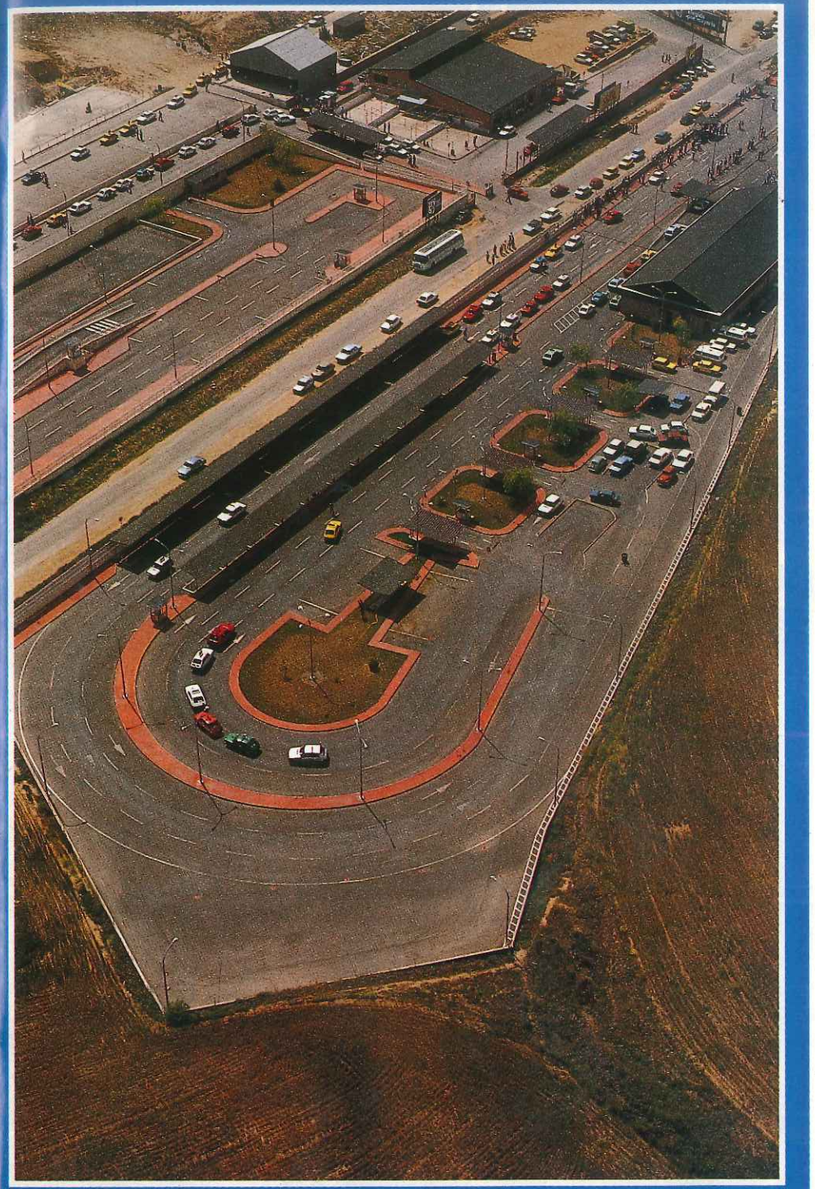
Según José Miguel Báez, presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CENAE), «se ha progresado mucho en los últimos años y da la sensación de que la propia Administración está preocupada por mejorar; pero nunca se puede estar contento con lo que se tiene, ni en la formación del profesorado, ni en la calidad de enseñanza que damos las autoescuelas. Y ni siquiera debemos estar satisfechos con la calidad del examen que se está haciendo».

Precisamente muchas de las críticas que se vierten sobre el sector es que la preparación en las autoescuelas es insuficiente, que sólo se enseña para aprobar el examen. Incluso existe el convencimiento de que en muchos casos se ha desarrollado la picardía de ir recopilando las preguntas textuales que aparecen en los tests y que la enseñanza se ciñe, exclusivamente, al aprendizaje memorial de los mismos.

Por una parte, son los propios alumnos quienes exigen desde el primer día



La profesora explica «en vivo» unas nociones de mecánica.



Las pruebas que antes se realizaban en pista se hacen ahora en vías urbanas e interurbanas, y se quiere incluir también las autopistas.

EL examen para conducir motocicletas exigirá una prueba de circulación por vías abiertas al tráfico, según el nuevo proyecto de directiva europea, aunque su aplicación no es inminente

que se les enseñe para aprobar y, en los honrosos casos en los que el profesor quiere hacer prevalecer su sentido de la responsabilidad y quiere enseñar algo más que trucos, aquéllos se sienten estafados, porque eso requiere dedicar más clases que cuestan más dinero.

Tanto las autoescuelas como la Administración coinciden en que hay aspectos difíciles de solucionar, como la conveniencia de que la preparación de los alumnos se realice sobre todo tipo de vías. La propia situación de los centros de examen en las ciudades y los tiempos de duración de las pruebas hacen que sea difícil realizarlas en autopistas porque además, y a diferencia de países como Alemania, no todas las regiones cuentan con ellas. Y la posición del alumno es clara: si no le van a examinar en autopistas, no quiere «perder» el tiempo y el dinero practicando en ellas.

CONDUCTORES URBANOS

«Esto conduce —según Báez— a que estemos formando conductores urbanos, porque lo exige el alumno y por la propia configuración de nuestras ciudades, muy congestionadas, ya que para cuando quieres salir a la carretera o a la autopista ya ha transcurrido el tiempo del examen o de la clase».

Esto crea grandes inconvenientes, puesto que en el aprendizaje apenas se van a superar velocidades máximas de 80 km/h, con muy poca diversificación de recorrido o de situaciones especiales que le puedan servir de experiencia al alumno cuando se encuentre solo ante el volante.

En este sentido, las autoescuelas estarían a favor de que la DGT estableciera un porcentaje mínimo de exámenes de circulación en carreteras nacionales, autovías y autopistas, lo cual disuadiría a los alumnos más reticentes, al no saber si les tocará a ellos. No obstante, si el coste medio para obtener un permiso de conducir es de unas 100.000 pesetas, cuatro horas más de clases repartidas entre carretera y autopista supondrían un aumento aproximado del 20 por 100.

Otro aspecto importante que ahora mismo se debate en el sector es el de la formación de los profesores de autoescuela. La CNAE considera que un profesor debería poseer todos los permisos de conducir y una experiencia total. Por eso reclaman más clases prácticas en los cursos que realizan en el centro madrileño de Enseñanza de

la Conducción de Móstoles, y, sobre todo, realizar pruebas sobre todo tipo de condiciones —como ya se hace en Alemania—, como pista mojada, helada, con aceite, etc.

Asimismo, se considera conveniente que periódicamente los profesores participen en seminarios breves para que, bien por parte de la Administración o por la propia CNAE, les pusieran al corriente de la nueva legislación, e incluso les refrescaran los conocimientos anteriormente aprendidos.

MAS EXIGENCIA PARA MOTOS

Aunque no es inminente y, en cualquier caso, España pediría un período transitorio, el nuevo proyecto de directiva afectaría sustancialmente a los exámenes de motocicletas. Actualmente, la prueba práctica se limita a hacer unas maniobras en pistas y a demostrar unas condiciones de equilibrio. El nuevo sistema exigiría una prueba de circulación por las vías abiertas al tráfico, lo que obligaría —como ya se hace en países como Francia, Alemania, Noruega y Suecia— a que el alumno fuera solo en la moto y recibiendo instrucciones por parte del examinador y de su profesor, que le seguirían en coche, a través de un sistema de radio instalado en el casco. También cabe la posibilidad, a tenor del nuevo proyecto, de que para obtener un permiso de moto de más de 400 cc. sea necesaria una experiencia de dos años en una categoría inferior.

Aun cuando la formación que se imparte en las autoescuelas es importante de cara a que los futuros conductores asuman una actitud de responsabilidad y prudencia, para el presidente de la CNAE, José Miguel Báez, la educación debe comenzar en el hogar. «El niño que ve a su papá saltarse un semáforo o se pone furioso en el atasco y sale zumbando por el arcén o con riesgo de colisionar con otro, es un firme candidato a imitarle cuando le llegue la hora».

En este aspecto es partidario de que los profesionales de las autoescuelas impartan charlas en los colegios para que a los niños les vaya siendo familiar.

En cuanto a la responsabilidad en los accidentes de los tres elementos fundamentales del tráfico —vehículo, vía y hombre—, Báez considera que los coches son cada vez más seguros, «pero un chaval de 18 años que accede por primera vez a un vehículo con 130 caballos de potencia al freno y 900 kilogramos de peso no tiene experiencia suficiente para llevar esa máquina».

Por lo que se refiere a las carreteras y a la señalización deficiente, considera que su responsabilidad en los accidentes alcanza al menos a un 30 por 100 de los casos. Y en cuanto al conductor, llama la atención de la creciente siniestralidad entre los jóvenes, durante los fines de semana y la influencia del alcohol. «Habría que ir más a la prevención a base de realizar controles de alcoholemia, aunque sabemos las dificultades que implica hacerlo con una plantilla de la Guardia Civil de Tráfico tan limitada, que no ha crecido desde hace 15 años». «También —señala— habría que ir, más que a multas, a retiradas de permisos y cursos de reciclaje a los reincidentes».

EL MODELO ALEMAN

Como ya se ha señalado, independientemente de la normativa de requisitos mínimos que afecta a los países

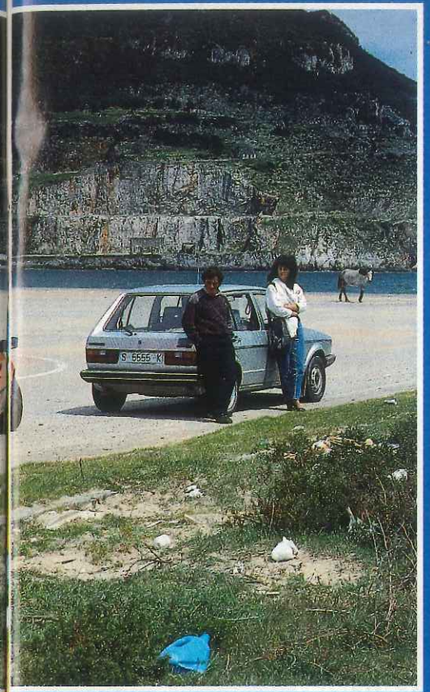


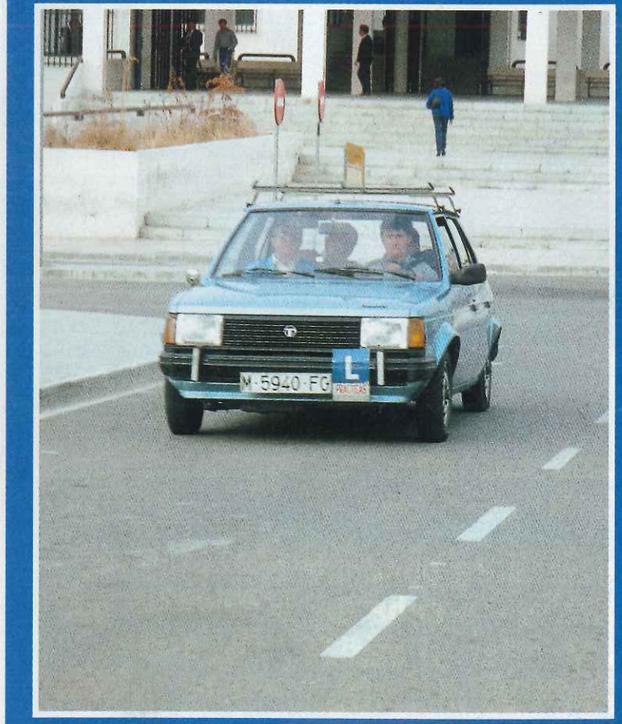
El presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, José Miguel Báez, reconoce algunos defectos de la enseñanza y propone mejoras.

Autoescuelas '93



Algunos profesores prefieren enseñar algo más que trucos a sus alumnos.

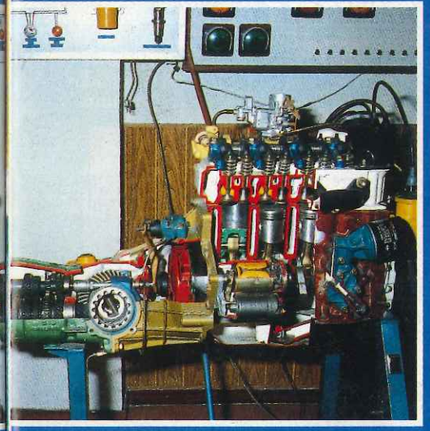




El libre mercado europeo que se avecina para 1993 obliga a que los propios profesores estén preparados para dar clases en cualquier país.



La mecánica es una de las materias en la que los profesores han de mostrar su aptitud para impartir clases.



EUROPA quiere que tanto la preparación de los profesores como de los examinadores y el nivel de exigencia para obtener el permiso de conducir sean similares en todos los países

Apuntes de un profesor

José Cuadrado Santos tiene a sus espaldas 25 años de experiencia como profesor y director de una autoescuela en la localidad barcelonesa de Castelldefels. Sus impresiones sobre el alumno y la enseñanza bien valen unos apuntes.

- «Al principio, no hay problemas con los alumnos; lo malo es cuando es necesario dar más clases de las que habían previsto; incluso algunos piensan que les quieres sacar dinero».
- «Vienen muy predispuestos a que la enseñanza se ajuste al examen y, desde el primer día, te piden que les lleves por los lugares habituales donde les van a hacer las pruebas».
- «Cuanto más jóvenes, más prisa tienen por ir al examen, e incluso te dicen: "mándame, a ver si tengo suerte"».
- «Desde el principio, en las clases de teórica, intento mentalizarles de que lo que van a aprender es a conducir; se les manda estudiar un tema concreto del manual y al día siguiente se hace un test y un comentario sobre el mismo, pero es inevitable la pregunta concreta sobre el examen».
- «No soy partidario de ceñir la enseñanza exclusivamente a los tests, y creo que influye mucho el modo en que el profesor realiza la formación, pero de alguna forma estamos mediatizados por el examen».
- «Ojalá hubiera un sistema para evitar que al alumno se le enseñen trucos para aprobar, que la formación fuese íntegra».
- «Cuando el alumno suspende, la culpa se la echa al examinador; yo intento hacerles ver antes y después que la valoración de los examinadores puede ser más o menos severa pero que jamás he visto suspender cuando se ha hecho bien».
- «Los conductores son responsables en más del 90 por 100 de los accidentes, y me quedo corto; falla la eduación básica de la sociedad».
- «También desde la autoescuela podemos aportar nuestro granito de arena, y alguno de los comentarios de cada día los dirijo a convencer al alumno de esa responsabilidad.»
- «La calle hay que compartirla con los demás y no es tan importante que circunstancialmente pisemos un poco de la línea continua como la necesidad de una actitud prudente».

europeos comunitarios, algunos países han elevado más o menos el listón de exigencias o han optado por experiencias tendentes a mejorar la enseñanza y lograr más seguridad entre los aspirantes al permiso de conducir, o los conductores noveles.

Es el caso de Alemania, que en 1986 implantó el *permiso a prueba,* con una duración de dos años, durante los cuales no puede rebasar determinado tipo y número de infracciones. Previamente, el nuevo conductor ha recibido una formación por parte de una autoescuela, pero ya en la segunda fase, tras aprobar el examen, ha de convivir dos años con su propia responsabilidad, fuera de la protección del profesor y sintiéndose vigilado. La posibilidad de que se acumulen infracciones que impliquen un nuevo examen parece redundar en un comportamiento equilibrado y prudente, lo cual va creando un hábito que, en teoría, no tiene por qué modificar una vez superados los dos años de prueba. Este sistema se ha comenzado a aplicar también en Japón, y la CENAE española es partidaria del mismo, al igual que países como Inglaterra y Holanda.

En Francia se puso en marcha, de forma experimental, el denominado «permiso joven», o permiso anticipado de la conducción. Este sistema se desarrolla en tres fases: la primera afecta a la formación inicial y tiene lugar en la autoescuela, con una duración de 20 horas, y a ella pueden acogerse jóvenes a partir de 16 años. A continuación viene la fase de conducción, acompañado por un conductor no profesional con al menos tres años de experiencia y una edad superior a 28 años, que se responsabiliza de todo lo que haga el aprendiz, y cuyas incidencias tiene que reseñar en una libreta de aprendizaje a lo largo de los 4.000 kilómetros mínimos que ha de recorrer en este período. Finalmente, ya a los 18 años, el aspirante se presenta a examen. Al parecer, este sistema no ha obtenido mucha demanda, por los inconvenientes que plantea el que una persona se responsabilice de otra.

PROFESORES EUROPEOS

En cuanto a los profesores de autoescuela, los certificados que les acreditan como tales son obligatorios, salvo en Irlanda, y los expiden las distintas Administraciones públicas.

En países como Bélgica, Italia y Portugal se expiden certificados diferentes para impartir la parte teórica y la práctica, mientras que en la mayoría de los Doce los certificados son distintos en función de los permisos que van a obtener sus alumnos.

Por otra parte, la edad para acceder al título varía según los países: 18 años en Holanda, 19 en Francia, 20 en Luxemburgo, Portugal y España, 21 en Bélgica, Dinamarca, Gran Bretaña e Italia, y 23 en Alemania y Grecia.

En cuanto al nivel mínimo de estudios para estos futuros profesores de autoescuela, en Bélgica, Dinamarca, Gran Bretaña y Holanda no se requiere ninguno, mientras que en España, Francia, Grecia y Portugal exigen un nivel de educación general a nivel de escuela secundaria, e Italia requiere un nivel de escuela superior.

Por lo que afecta a los permisos de conducir que deben poseer para ser profesores y durante cuánto tiempo, hay una amplia gama de requerimientos, desde al menos uno sin exigencia de experiencia en Irlanda, a por lo menos el B durante cinco años en Grecia, o todos los permisos en Alemania e Italia durante tres años.

FORMACION DE PROFESORES

Respecto a quién imparte estos cursos para profesores, solamente en España lo hace la Administración y la duración es muy variada, destacando las 700 horas de Alemania y un día a la semana durante tres años en Luxemburgo.

Por otra parte, los certificados son vitalicios en Bélgica, Alemania, España, Luxemburgo y Holanda, mientras que en Gran Bretaña se realiza una prueba cada dos años, en Grecia un reconocimiento médico cada cinco años, en Portugal cada 10, y en Italia a partir de los 60 años se revisa cada año hasta cumplir los 65.

También en el contexto europeo, y a largo plazo, se está estudiando la implantación en todos los países comunitarios del denominado «Permiso inteligente», con toda clase de datos, incluso huella digital, fotografía, datos médicos para caso de accidente, posibilidad de que sirva como carta de crédito bancario para pagar los peajes, etcétera. Sin embargo, hay muchos inconvenientes, como el alto costo que implicaría la sustitución de todos los permisos europeos y la adquisición de aparatos electrónicos por parte de las distintas policías para «leerlos».

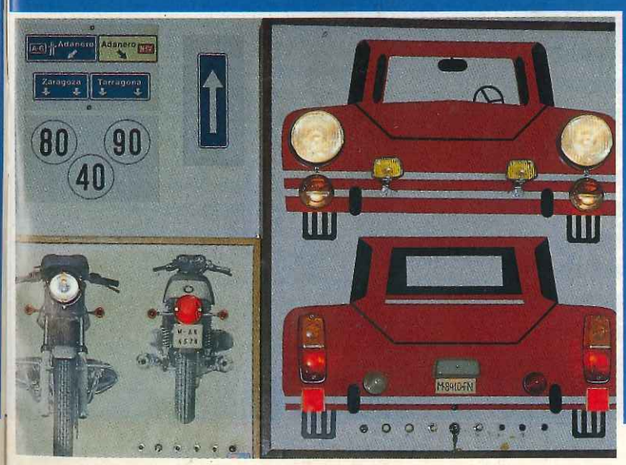
LAS autoescuelas consideran que es mejorable la preparación de los alumnos y de los exámenes de cara a adquirir una mayor experiencia en carreteras nacionales y autopistas



Las autoescuelas estarían a favor de que los profesores tuvieran todos los permisos.



Sesión teórica para futuros profesores en el centro madrileño de Formación de Conductores en Móstoles.



Cómo se forman los formadores

Hasta el inicio de la década de los setenta, las autoescuelas en España se nutrían de profesionales procedentes del transporte de personas y mercancías, ya que el único requisito necesario era un certificado psicotécnico. Posteriormente, y hasta 1984, la entonces Federación Nacional de Autoescuelas se encargó de impartir cursos de formación de profesorado, hasta que la propia Dirección General de Tráfico (DGT) asumió esa responsabilidad.

Así pues, en estos momentos, el ejercicio de la profesión de formación vial (profesores de autoescuela) requiere estar en posesión de un certificado de aptitud de profesor de Formación Vial, tras haber superado unos cursos y pruebas de formación que convoca la DGT.

Para tomar parte en los cursos se requiere haber superado la EGB o poseer estudios equivalentes o superiores, poseer el permiso de la clase B-1 con una antigüedad mínima de dos años y poseer las condiciones psicofísicas exigidas para los permisos de la clase C-1.

En una primera fase eliminatoria se realiza una prueba previa de selección teórica sobre normas y señales, y cuestiones de seguridad vial, y otra práctica de circulación.

FASE POR CORRESPONDENCIA

En la fase por correspondencia, los aspirantes a profesores realizan tres evaluaciones y una cuarta de recuperación. La duración es de cuatro meses y las materias que deberán abordar son: reglamentación de vehículos pesados, normas y señales, cuestiones de seguridad vial, mecánica y entretenimiento simple de automóviles, psicología y pedagogía aplicadas a la conducción, y comportamiento en caso de accidentes y primeros auxilios. La preparación se realiza con temarios facilitados por la DGT y las evaluaciones, con cuestionarios tipo test, tienen lugar en las respectivas Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Quienes superan esta fase pasan a otra, denominada de presencia, en el Centro de Enseñanza de la Conducción de Móstoles (Madrid), con una duración de dos meses y medio. La formación aquí es teórico-práctica y los propios aspirantes, previo entrenamiento por parte de especialistas en las materias ya citadas, exponen ante sus compañeros los temas. Asimismo, se dan clases prácticas de circulación sobre técnica de conducción y técnica de enseñanza.

Al que supera esta última fase de presencia se le expide el certificado de aptitud de profesor de Formación Vial, que le habilita para el ejercicio de la profesión, previa alta en una autoescuela.



La muerte por atropello en Madrid, durante las pasadas navidades, del joven patinador Ismael López Navarro, ha vuelto a poner en candelero un problema que va generalizándose en las principales ciudades españolas: el de los patinadores urbanos que circulan por la calzada y, a veces, incluso se agarran a los coches para remolcarse sin esfuerzo. Se trata, sin duda, de un peligro para la circulación que, si bien había producido varios accidentes y heridos, hasta ahora no se había cobrado ninguna víctima mortal.

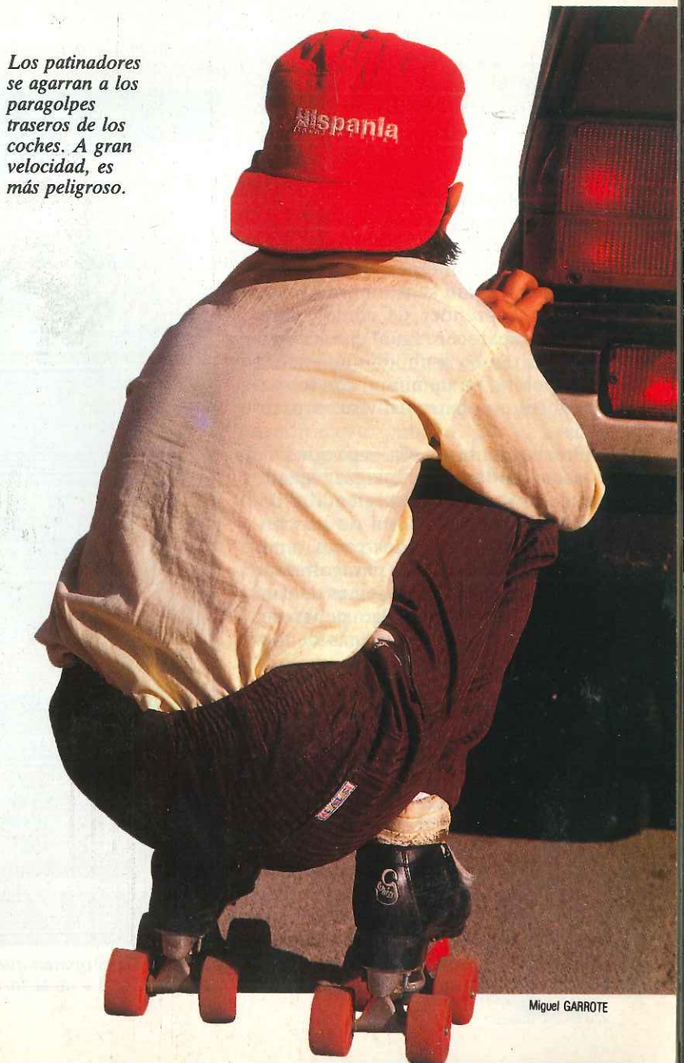
LA circulación de patinadores por la calzada es un hecho relativamente reciente —apenas un par de años— y con carácter bastante estacional, pues aparecen con el buen tiempo. No obstante, y pese a que las dudas han alcanzado incluso a las policías municipales, el Código de la Circulación, en su artículo 3, en la definición de peatones, señala que «se consideran también peatones (...) todos aquellos que utilicen para desplazarse patines (...)». Y, por tanto, sólo pueden circular por las aceras. Y, como decretaba hace algunos meses el Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz (Madrid), «siempre que no superen la velocidad de los peatones a paso normal».

Es evidente que la circulación de estos patinadores por la calzada, amén de prohibida, resulta peligrosa, tanto para ellos mismos como para los conductores. Un portavoz de la Policía Municipal de Madrid señaló a TRAFICO que «no sólo existe peligro para los patinadores, sino incluso para los vehículos. De hecho, la misma sorpresa de ver aparecer al patinador puede provocar una accidente al obligar al conductor a dar un "volantazo"... Evidentemente, los

Son peatones y no pueden circular por la calzada

LOS PATINADORES DEL PELIGRO

Los patinadores se agarran a los paragolpes traseros de los coches. A gran velocidad, es más peligroso.



G.M. SMITH

Miguel GARROTE

propios patinadores son los más frágiles, porque sus cuerpos son menos fuertes que la carrocería de un coche».

«TIA, DALE MARCHA...»

E.R., conductora y experta en cuestiones de tráfico, cuenta su experiencia que, aunque terminó bien, pasó con susto. «Una vez les "llevé" por Conde de Casal, que, como es cuesta arriba, es una calle muy incómoda para los patinadores. Cuando iba por esa calle, de repente se me agarraron unos patinadores. Bueno, se agarró uno al parachoques trasero, y los demás, a él, formando una cadena. Yo me asusté bastante y no quería pasar de 20 km/h. Entonces, uno adelantó al coche, se agarró al retrovisor exterior y me dijo: "Tía, dale marcha". Le contesté que se podían caer, que cómo iba a acelerar. "Tú dale marcha —me contestó—, verás como no nos caemos"».

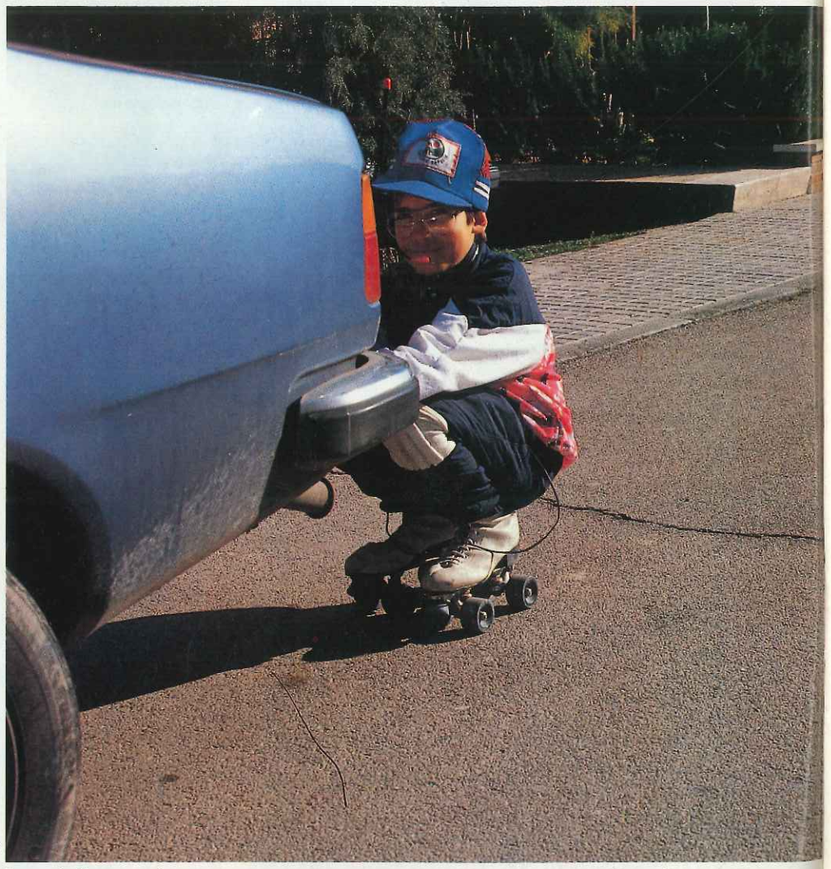
Luis Montero, catedrático de Psicología y jefe de la Unidad de Investigación en Seguridad Vial de la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia, comparte este temor. «En Valencia —explica Montoro— se está generalizando este fenómeno y a mí me ha dado miedo ver cómo circulan por las calles. Y no sólo por ellos, sino por los conductores, que no están acostumbrados y se pueden sorprender de cómo aparecen y desaparecen. Igual que los conductores tienen asumido que «detrás de la pelota, va un niño», con los patinadores no ocurre así y se sorprenden».

Precisamente es esa capacidad de ir esquivando coches, zigzagueando entre la circulación, surgiendo y desapareciendo de la vista de los conductores, y, en algunos casos, marchando agarrados a los paragolpes de los vehículos, la que, además de convertir su patinar en algo peligroso, también evita que haya más denuncias. «Hay pocas denuncias —explican en la Policía Municipal de Madrid—, porque son difíciles de localizar. Primero hay que cogerles, que es el problema. Además, en muchos casos perseguirlos con nuestros coches puede suponer más peligro para la circulación que el que van creando ellos.» Eso lleva a que «en muy pocas ocasiones se consiga cogerles», por lo que existe una cierta tendencia a creer que la Policía Municipal no les dice nada. «Claro que les decimos algo —señala el portavoz—. Ahora, por lo que ha ocurrido recientemente y porque, además, crean un peligro cierto y evidente para la circulación.»



Miguel GARROTE

Ellos dicen que ocupan la calzada porque no tienen pistas adecuadas para practicar su juego.



Miguel GARROTE

Los psicólogos opinan que estos comportamientos arriesgados provienen del exhibicionismo y de la formación de su personalidad.



Miguel GARROTE

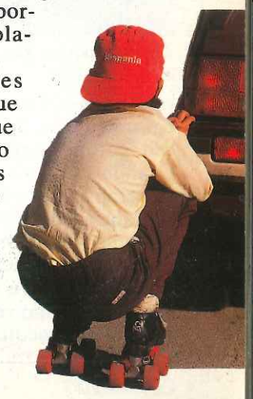
El zigzagueo entre los coches es peligroso para éstos y los patinadores.

RIESGO PARA REFORZAR LA PERSONALIDAD

Los patinadores suelen ser bastante jóvenes, precisamente en la edad en que se empieza a consolidar la personalidad. Un informe de psicólogos de la DGT afirma que la necesidad de autoafirmación se traduce en esos jóvenes en «competitividad, enfrentamiento a la autoridad y/o normas y gran temor al fracaso». Igualmente un dato es «la sobrevaloración de sus capacidades como compensación a su inseguridad (supera la inseguridad con metas altas que son temerarias)». También tienen una «confusión entre el yo real, el yo ideal (lo que trato de ser) y el yo fantástico (lo que quisiera ser si todo fuera posible)». Un último dato de estos jóvenes señala que tienen una «conducta exhibicionista en grupo, confrontando la opinión de los demás sobre sí mismos, haciendo lo que en su fantasía el grupo espera de ellos».

Luis Montoro, psicólogo, cree que esta forma de patinar está «a caballo entre lo lúdico y el exhibicionismo. En Nueva York, algunas personas utilizan los patines como medio de transporte, pero no actúan igual que estos patinadores. Lo que hacen estos chicos es una forma de jugar con espectadores». Luis Montoro, además, opina que «a esas edades necesitan demostrarse a sí mismos que son los mejores y demostrárselo a los demás. Es una forma de adquirir liderazgo en el grupo, donde el que más se arriesga es más líder; igual que ocurre con las pandillas de motocicletas, donde quien va más rápido es más líder. En definitiva, el riesgo y el exhibicionismo son una forma de mostrar el dominio sobre sí mismo a través del dominio sobre lo que se maneja. Pero, aparte del riesgo que implica patinar y hacerlo entre coches, el exhibicionismo es un factor más de riesgo».

Normalmente, estos jóvenes suelen patinar en grupo: «Eso cuadra —según Luis Montoro— con convertirse en una actividad competitiva. Se produce un incremento de los comportamientos arriesgados, igual que cuando existe público, por el hecho de ir en grupo». Por otra parte, siempre según el citado psicólogo, «también influye el placer de sorprender a los otros y la fuerte activación del cuerpo que provocan los comportamientos de riesgo. Con riesgo, el organismo se sobreactiva y, según afirman varios psicólogos, eso "coloca", proporciona un cierto placer».



Los patinadores madrileños —aunque es una actividad que se está extendiendo a todas las grandes ciudades españolas— aseguran que lo hacen en las calles porque no tienen otros sitios. Luis Montoro opina que «patinar en la ciudad

Testimonio de un patinador

«Ir por la calzada es más cómodo y te ahorras el autobús»



F.R.C. tiene catorce años y está «loco por los patines». Los fines de semana se los calza y acude desde su barrio, en las afueras de Madrid, hasta el parque del Retiro, donde existe una pista sin señalizar en la que patinan junto a ciclistas y paseantes en difícil convivencia. El trayecto lo realiza patinando, aunque no cree que sea peligroso. «Bueno, si vas haciendo locuras, sí —explica—; pero nosotros vamos tranquilos, patinamos y volvemos. Lo que pasa es que los coches te pegan unas "pasadas" que asustan.» También justifica su circulación por la calzada: «Es más cómodo que volver andando y más rápido, y, además, nos ahorramos las "pelas" del autobús. Por la acera se te joroban los patines».

El dice que nunca se ha cogido de un coche para remolcarse «aunque tarde más en llegar. He visto "colegas" que lo hacen, pero la mayoría de "la peña" va tranquila, a su "bola". De todas formas, si "controlas" los patines, no hay peligro. Bueno, sólo si hay algún bache que no veas».

Reconoce estar un poco asustado tras la muerte del patinador, que vivía en su mismo barrio, «pero no hay tanto peligro, tío. Toda la "peña" va así y no pasa nada... Además, también te puede atropellar un "buga" al cruzar la calle, ¿no?».



Miguel GARRIOTE

Los patinadores son un fenómeno juvenil y que aparece con el buen tiempo.

puede tener sentido, pero los que se agarran a los coches no pueden decir eso, porque es mentira. Seguirían patinando en el casco urbano aunque tuvieran pistas. Eso no es más que una forma de justificar astutamente su comportamiento». En igual sentido opina la Policía Municipal, cuyo portavoz aseguró que «los patines se están utilizando como una diversión, no como un medio de transporte. Patinar por las calzadas supone un componente de riesgo que quizá sea lo que les motive a hacerlo».

En cuanto a la noción del riesgo, todos los expertos consultados han coincidido en que los jóvenes no es que no perciban el riesgo que implica patinar en esas condiciones, sino que «por la edad son menos conscientes del riesgo —explica Luis Montoro—. Y, en este sentido, una menor percepción del riesgo implica más posibilidades de tener un accidente». Aunque existe una mayor predisposición psicológica para asumir un alto nivel en comparación con otros grupos de edad.

En cualquier caso, el peligro con estos patinadores jóvenes renacerá con la primavera y el buen tiempo. Entonces, los «skates» y los patines volverán a las calles, haciendo renacer un problema que ahora, tras la primera víctima mortal, todos quieren olvidar.

Juan M. MENENDEZ



Prost, una esperanza para Ferrari.

El mes próximo se pone de nuevo en marcha el «gran circo» de la Fórmula 1

OTRA VEZ EL DUELO SENNA-PROST



Senna, la gran baza de McLaren

En el circuito de Phoenix está a punto de ponerse en marcha, en marzo, el Campeonato del Mundo de Fórmula 1, con los casi eternos Ayrton Senna (McLaren) y Alain Prost (Ferrari) como máximos candidatos a ocupar, un año más, el podio más importante del automovilismo. Las escuderías Williams-Renault y Benetton-Ford se presentan como principales «outsiders», según cuenta en estas páginas Sergio Piccione, subdirector especializado en motor del diario «El Mundo».

OTRA VEZ EL DUELO SENNA-PROST

LOS monoplazas de Fórmula 1 han comenzado a rodar ya en varios circuitos europeos, dentro de los programas de pruebas que cada escudería ha puesto en marcha para poner a punto sus coches antes de que el campeonato comience con el Gran Premio de Phoenix, que tendrá lugar a mediados del mes de marzo.

Los escenarios de estas pruebas están siendo circuitos de climas benignos, como el de Estoril, en Portugal; el de Jerez, en España; el de Kyalami, en Africa del Sur; y sobre todo, el Paul Ricard, próximo a la Costa Azul francesa.

SIN GRANDES SORPRESAS

Después de lo visto en estas primeras pruebas, todo parece indicar que no va a haber grandes sorpresas con respecto al año pasado. Ferrari y McLaren deben estar un escalón por encima de sus rivales, por lo menos en estos primeros compases, y disputarse entre ellos las victorias.

Este año, Ferrari debería tener una ventaja inicial: la de alinear un coche que es una evolución del modelo anterior, en el que sólo se ha tratado de eliminar los pequeños defectos que acusaba el año pasado. Los motores son también una evolución del V-12 del año pasado, pero mejorados para que puedan desarrollar potencias de 700 o más caballos.

Frente a este material de Ferrari, McLaren presenta coches completamente nuevos. El motor V-10 ha sido sustituido por un V-12 de nuevo diseño, que seguramente será más potente, única explicación posible para el cambio. Pero este nuevo motor, más largo, ha impuesto el desarrollo de un nuevo chasis, con todos los problemas que esto puede suponer.

El año pasado, McLaren estuvo a punto de ser barrida por Ferrari, precisamente por causa del mal rendimiento de sus chasis. Sólo en la segunda mitad logró reponerse y recuperar el terreno perdido.

A la marca británica le falta un gran técnico después de la marcha de John Barnard y Steve Nichols, el primero en Benetton Ford y el segundo en Ferrari. Dispone de un gran departamento de desarrollo, aplicado y riguroso, pero sin una cabeza que pueda tener ideas brillantes que permitan colocar al coche al máximo nivel desde el primer momento.

LA VENTAJA DE TENER A SENNA

Para compensar esta ventaja inicial de Ferrari está Ayrton Senna, el hombre más rápido del momento, aunque su comportamiento en pista deje bastante que desear. Alain Prost parece tener además un cierto complejo de inferioridad respecto a él, que podría verse aumentado si, además, su nuevo compañero de equipo, el francés Jean Alesi, se muestra relativamente próximo a sus tiempos.

Prost está trabajando por los pasillos de Fiat y Ferrari para que el máximo esfuerzo se realice sobre su coche. Si consideraran que no se hace así, ha anunciado que dejará el equipo.

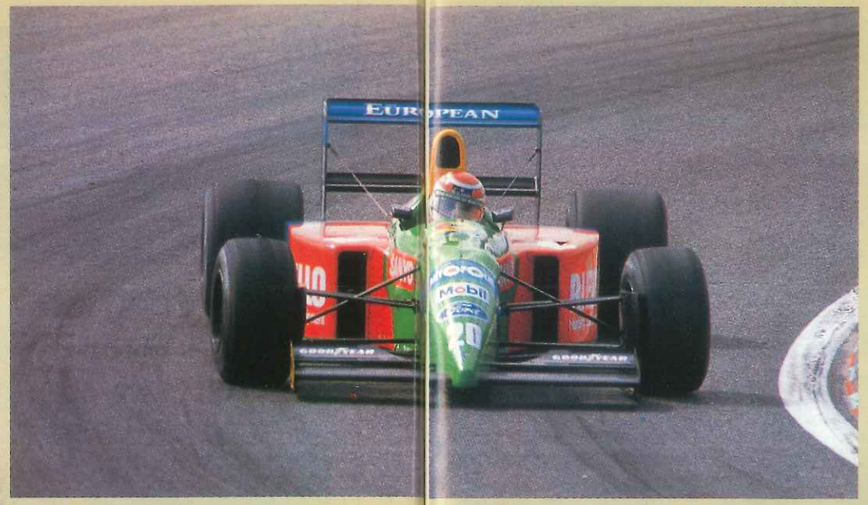
McLaren, con Senna y Gerhard Berger, y Ferrari, con Prot y Alesi, son los dos equipos más fuertes en lo que a pilotos se refiere.

En tercer lugar se puede poner al equipo Williams Renault, que después de haber tenido prácticamente comprometidos a Senna y a Alesi, se ha tenido que conformar con Nigel Mansell y Ricardo Patrese.

Aunque a Renault esta solución no le haya hecho demasiada gracia, puesto que deseaba un piloto francés, lo cierto es que tampoco es mal equipo. Mansell es un piloto con una excelente capacidad de relación con los técnicos de Williams que, entre otras cosas, son amigos personales suyos. Tiene además el deseo de ser campeón y el motor Renault es potente. Completando todo esto, hay que añadir que Ricardo Patrese es un hombre resignado al papel de segundo piloto en una gran escudería y que no va a tener problemas de celos con Nigel.

Williams Renault podría incluso mezclarse en la lucha por la victoria en algunas ocasiones. Y si hay una constancia en los resultados, aspirar al título este año, que se contabilizarán todos los resultados como forma de inclinar a la gente a adoptar comportamientos más prudentes en pista.

El cuarto equipo en el «ranking» es el Benetton Ford, cuyos coches son excelentes como bastidor. Sin embargo, los motores Ford, un V-8 a 75 grados, son menos potentes que los Honda, Ferrari y Renault, pudiendo especularse con que su rendimiento medio está sobre los 600 caballos.



Nelson Piquet, «outsider» de lujo en las filas de Benetton.

EL SUSTITUTO DE NANNINI

El accidente de helicóptero de Alessandro Nannini ha obligado a buscar un nuevo piloto. La elección ha recaído sobre Roberto Moreno, amigo y protegido de Nelson Piquet, el primer piloto del equipo y vencedor de las dos últimas pruebas del año pasado.

Para muchos observadores la inclusión de Moreno puede ser un bien para Benetton, donde al parecere había un cierto acomodamiento entre sus pilotos. Moreno, aunque sea amigo de Piquet, viene dispuesto a demostrar, durante el período de sustitución de Nannini, que tiene un puesto en la Fórmula 1 y va a luchar por demostrarlo.

Por cierto, que Nannini, que ya ha comenzado a conducir coches de producción, apenas dos meses después de que un aspa le amputara el brazo derecho, piensa comenzar a probar de nuevo al volante de un Fórmula 1 durante el verano. Para entonces, es posible que Benetton disponga ya de un cambio automático, similar al que tiene Ferrari, lo que podría hacer más fácil su recuperación deportiva.



Renault quería un piloto francés, pero Mansell no deja de ser excelente.



Alesi, número dos de Ferrari, una garantía para la escudería italiana.

CALENDARIO

Marzo 10, Estados Unidos (Phoenix).
Marzo 24, Brasil (Interlagos)
Abril 28, San Marino (Imola).
Mayo 12, Mónaco
Junio 2, Canadá (Montreal).
Junio 16, Méjico (Ciudad de Méjico).
Julio 7, Francia (Magny Cours)
Julio 14, Gran Bretaña (Silverstone)
Julio 28, Alemania (Hockenheim).
Agosto 11, Hungría (Hungaroring).
Agosto 25, Bélgica (Spa).
Septiembre 8, Italia (Monza).
Septiembre 22, España (Montmeló).
Septiembre 29, Portugal (Estoril).
Octubre 20, Japón (Suzuka).
Noviembre 3, Australia (Adelaida).



El motor de Ferrari es una evolución del V-12 del año pasado, mejorado para potencias de 700 o más caballos.

MUCHAS NOVEDADES

El resto de la inscripción está llena de novedades cuyo rendimiento es difícil de valorar. Por ejemplo, Ligier, un equipo que tiene un gran respaldo económico, está dispuesto a demostrar que puede volver a estar entre los mejores, como ya ocurrió en 1979. Ha contratado como primer piloto al meticuloso y experimentado Thierry Boutsen y de segundo, al joven Erik Comas. Además, ha cambiado a todo el «staff» técnico y dispondrá de motores Lamborghini V-12.

Brabham dispondrá este año de motores Yamaha, que son una incógnita, pero que podrían funcionar muy bien. Sus pilotos son los británicos Martin Brundle y Mark Blundell.

Tyrrell ha heredado los excelentes motores Honda V-10 y sus pilotos serán el rapidísimo Stefano Modena y el japonés Satoru Nakajima.

Arrows ha llegado a un acuerdo con Porsche para utilizar sus motores V-12. Va a mantener como pilotos a Michele Alboreto y a Alex Caffi.

BMS Dallara ha optado por los motores Judd V-10. Sus pilotos será el finlandés «Gigi» Lehto y el italiano Emanuele Pirro.

Minardi va a disponer de los motores V-12 Ferrari del año pasado, en cualquier caso mucho más potentes que los V-8 Ford que utilizaban hasta ahora. Sus pilotos son Pierluigi Martini y Gianni Morbidelli. Este último es el hijo del antiguo constructor de motos de competición para el que corrió Angel Nieto en 1973.

El equipo March estrena también motor: el Ilmor de origen americano que, al parecer, es muy potente. Ivan Capelli y Maurizio Gugelmin han decidido quedarse en esta escudería con la esperanza de que este motor vaya realmente bien.

Quien lo va a pasar mal es el equipo Lola-Larrouse, que no pudo pagar la caución para poder mantener los motores Lamborghini. Tendrá, por tanto, que volver al motor Cosworth, aunque sea preparado por Brian Hart, el mejor especialista. Es el mismo caso de Lotus, que ha tenido que ser salvada de la desaparición por medio de la formación de un «pool» de industriales británicos. También con este motor continuará el equipo AGS francés.

Aparecen dos nuevos equipos. Uno es el Lambo, que es la escudería semioficial Lamborghini, cuyos motores emplea y que tiene como conductores al italiano Nicola Larini y al belga Eric van de Poele.

El otro es el equipo Jordan, que va a utilizar el motor Ford de los Benetton del año pasado y que alineará un solo coche, con Bernard Gachot como piloto.

Con respecto al año pasado, desaparecen el equipo Onyx, el Life y el EuroBrun.

Sergio Piccione
(Diario El Mundo)

Alimentación

EN el número anterior iniciábamos una serie de artículos dedicados a los problemas de puesta en marcha de los motores de automóviles, hablando de los diesel. En este número entramos con los motores de gasolina normales, de cuatro tiempos, que son los que equipan a la inmensa mayoría de los automóviles actuales. La negativa a ponerse en marcha de un motor puede tener muchos orígenes distintos y, por ello, trataremos de esquematizarlos, agrupándolos en dos categorías: problemas de alimentación y problemas de encendido.

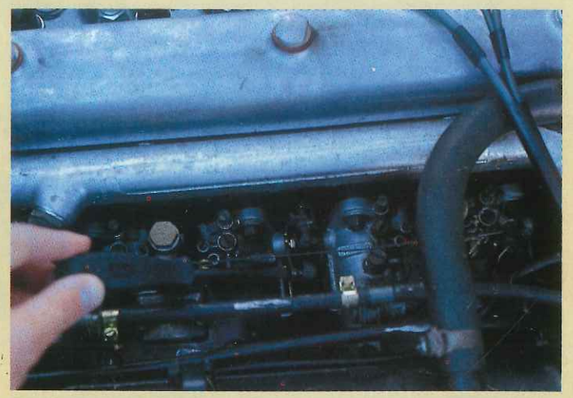
Como estas páginas tienen una misión divulgadora simplemente, y no son en absoluto un tratado de mecánica, sino que lo que pretenden es que los usuarios conozcan mejor sus automóviles y gracias a ese conocimiento los mantengan en mejores condiciones de uso, realizaremos un rápido análisis de las causas más sencillas por las que un motor no se pone en marcha. Sucede, por otra parte, que en la mayoría de las ocasiones las averías son pequeñas, por lo que estos consejos pueden ser muy útiles. Los problemas catastróficos, las grandes y delicadas averías se producen, desde luego, y necesitan la intervención de un mecánico profesional, pero no son frecuentes y mucho menos en los coches modernos, que están muy bien fabricados. Lo normal, lo frecuente, es el pequeño desajuste, la incidencia que sólo afecta a una pequeña parte del sistema.

Supongamos, pues, que nuestro automóvil no arranca y que aparentemente todo el equipo eléctrico se encuentra bien. Si sospechamos que lo que falla es la alimentación, podemos ir al tubo de escape y comprobar si huele a gasolina cuando se actúa de forma continua el motor de arranque. Si no huele a nada, es que a los cilindros no les llega gasolina.

Juan Antonio DE LA RICA



SI tenemos cierta seguridad de que el encendido eléctrico está en óptimas condiciones, o si después de hacer actuar unos momentos el motor de arranque, con el acelerador pisado a fondo, no notamos olor a gasolina en el tubo de escape, es que a los cilindros no les llega combustible.



DE forma rápida conviene entonces hacer una serie de sencillas verificaciones, y la primera quizá consista en comprobar que el cable del acelerador no está roto y las conexiones en el carburador están en condiciones normales.



PARA esto, en ocasiones tendremos que quitar el filtro del aire, lo que nos sirve para recordar que el filtro necesita una reposición periódica, y mucho más si vivimos en una zona con mucho polvo o contaminación elevada. Un filtro muy sucio no deja pasar el aire.



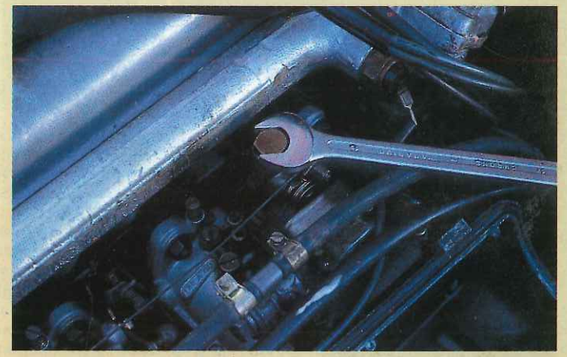
OTRA comprobación tonta, si se quiere, es la del depósito. Los indicadores también se estropean. Cuando nos quedamos sin gasolina en marcha, el motor no se para de golpe, sino que da unos tirones, falla y luego continúa, hasta que por fin se para.



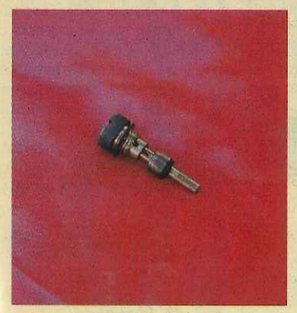
SIGUIENDO un orden lógico, el paso siguiente consistiría en comprobar si al carburador llega gasolina. Para esto lo más directo consiste en desconectar el conducto de alimentación que llega del depósito a través de la bomba de gasolina. Es importante identificarlo bien.



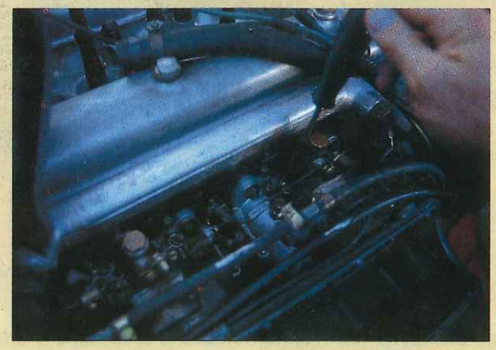
CON el tubo de alimentación desconectado, se comprueba si llega gasolina al actuar el motor de arranque. Si no llega gasolina es que la bomba está mal. ¡Atención! Esta es una maniobra sumamente peligrosa y para realizarla hay que tomar las debidas precauciones.



SI al carburador llega combustible, el paso siguiente consistiría en comprobar el estado del pequeño filtro que todos los carburadores suelen incorporar. En ocasiones pasan años sin que estos filtros se limpien.



LES llega ahora el turno a los chiclés. Si el motor arranca mal y sólo acelarando a fondo, para luego pararse, probablemente el chiclé de baja estará obstruido. El chiclé de alta es más raro que se obture, porque es mucho mayor.



FINALMENTE, y en una serie de intervenciones que sólo afectan al exterior del carburador, comprobamos los pasos del aire. Si después de esto el problema continúa, puede ser debido a problemas internos en el propio carburador, contingencia que veremos en el próximo artículo.

Aerodinámica de la F-1

En el mundo de la Fórmula 1, el Lotus 78 introdujo, hace ya diez años, la técnica aerodinámica que mantiene en vuelo a los aviones. En este caso, Colin Chapman, su creador, junto con su ingeniero Peter Wright, la aplicó en sentido contrario. En lugar de crear una fuerza ascendente buscó otra descendente que pegara los vehículos al suelo y mejorara la adherencia entre el asfalto y las ruedas. Chapman puso en carrera un avión que volaba por el suelo pero, ¿cómo funcionaba este estraño aparato y de dónde sacaba la fuerza que lo aplastaba al suelo?

En física hay un efecto conocido con el nombre de Venturi que, de forma resumida, dice que la presión que un fluido ejerce sobre cualquier superficie con la que está en contacto, disminuye al aumentar la velocidad de este fluido respecto a la misma. Si ahora consideramos el caso del ala de un avión, el fluido es el aire, y la presión, la atmosférica. Si el ala avanza y se mueve, igualmente se mueve el aire que hay a su alrededor y disminuye la presión atmosférica en todos los puntos del ala. Si ahora se hace que la parte superior del ala tenga una forma curva mucho más larga que la inferior, el aire en la misma recorre más distancia en el mismo tiempo, luego va más deprisa, y por ello la presión atmosférica en esta parte del ala disminuye más que en la inferior. Esta diferencia de presión crea una fuerza que levanta el avión. En el caso de la F-1, lo que Chapman hizo fue lo contrario: hacer que el aire bajo el coche pasara más rápido que sobre él, con lo que la diferencia de presión le empujaba hacia abajo.

TALER de OPINIÓN

Renault CLIO 1.1 RL



NOTA MEDIA:	NOTA MEDIA SEGURIDAD:
6,9	7,3

DATOS TECNICOS

MOTOR:

Posición: Delantera transversal.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.108 c.c.
Alimentación: Carburador.
Carburante: Gasolina súper y eurosúper sin plomo.
Depósito: 43 litros.
Potencia máxima: 49 CV DIN a 5.250 r.p.m.

TRANSMISION:

Tracción: Delantera.
Caja de cambios: Manual, de cuatro velocidades.
Embrague: Monodisco, con acoplamiento elástico en seco, por diafragma.

FRENOS:

Delanteros, de disco; traseros, de tambores.

SUSPENSION:

Delantera y trasera, de ruedas independientes.

DIRECCION:

Tipo: De cremallera.
Diámetro giro: 10,15 m. entre aceras.

RUEDAS:

Llantas: De chapa estampada, 4,5 × 13".
Neumáticos: 145/70 R13S.
Peso: 810 kg.
Longitud: 3,7 m.
Anchura: 1,6 m.
Altura: 1,3 m.
Maletero: 265 dm³.
Precio final: 1.075.157 ptas.

La Voz de Galicia

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

Comentario.—A nadie pilló de sorpresa que el Clío fuera elegido el «coche del año» en Europa y también en España, título este otorgado por 110 periodistas especializados de todos los medios de comunicación de la península y las islas, pertenecientes a la Asociación Nacional de la Prensa del Motor. Y fue elegido porque Renault, que tardó bastante tiempo en decidirse a sustituir al R-5, presenta un producto realmente adaptado a las necesidades del mercado y que está en la onda de los tiempos que vivimos. Es decir, que como sucedió con su antecesor, tenemos Clío para rato, porque durante muchos años va a ser el pequeño de Ranault, un segmento en el que el fabricante tenía que tomar urgentemente una decisión de este tipo.

El Clío es, sin duda, el coche de los noventa. Es funcional, atractivo y con un buen consumo, confortable en su interior, válido para ciudad y carretera y tiene muchas otras virtudes que lo convierten en la gran amenaza para los de su tipo, pese a que en este sector hay muchos y buenos.

LO BUENO

— Consumo.
— Confort.
— Prestaciones.

LO MALO

— Tablero austero.
— Peso excesivo.

Ou

Estética	6
Acabado	6
Habitabilidad	8
Maletero	8
Confort	7
Instrumentación	4
Equipamiento	6
Potencia	8
Elasticidad	6
Cambio	5
Velocidad punta	7
Aceleración	7
Consumo	6

Comentario.—El 1.1, gama Clío, respondiend co» y urbano, solapado gama que es el 1.20. Su ducir cierto asombro, y a la gente eso de «¡and característica principal gulos agudos en su carr sión básica se distingue ras y por sus llantas sin

Para este modelo se nica de 1.100 centímetr retoques en la carburac elevando la potencia de bios es de cuatro veloc acusado salto entre las sarrollos de transmisión unas buenas cifras de p en algo destaca el Clío gran amplitud interior y aprovechable y con buen rísticas a tener en cuenta

LO BUENO

— Habitabilidad y male
— Acabado.
— Reacciones nobles.

LO MALO

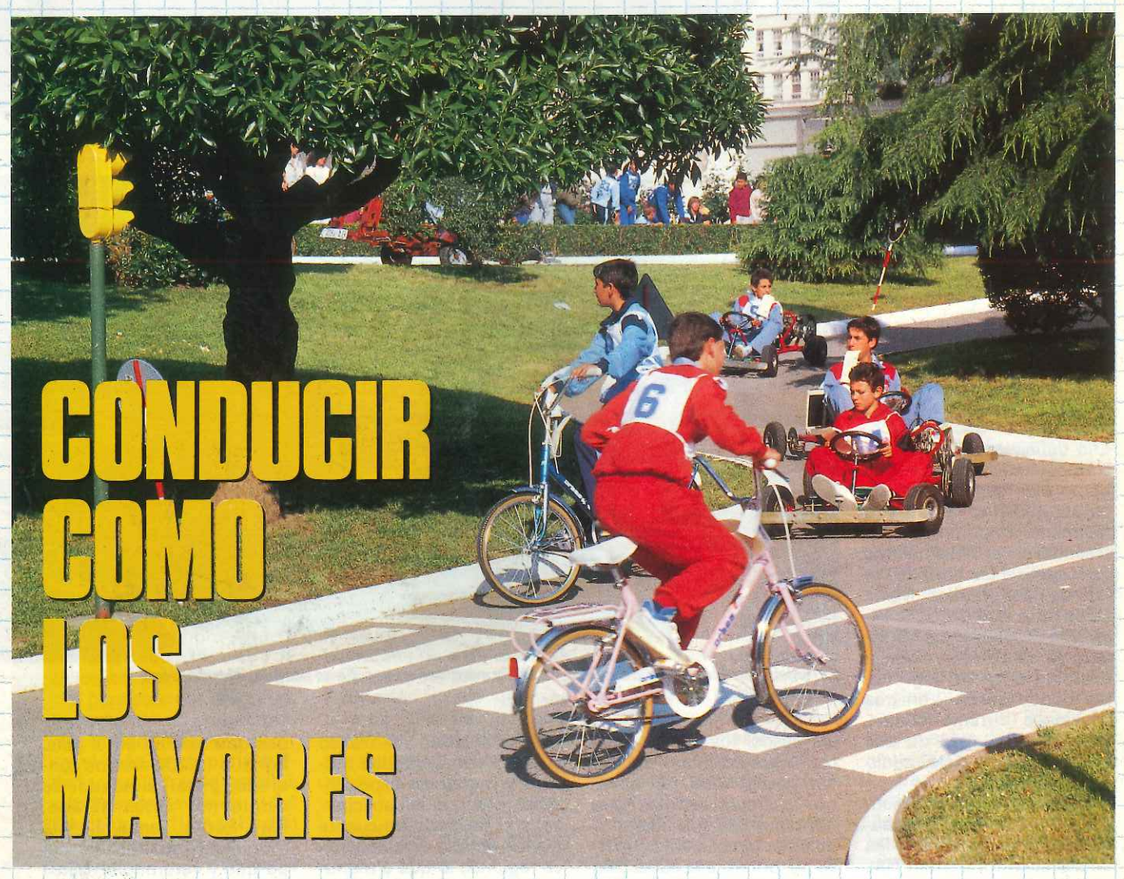
— Mecánica obsoleta.
— Cambio de cuatro m
— Consumos algo altos

Tráfico CHICO

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES NUMERO 43

Coordina: Juana SANCHEZ

Los parques infantiles de tráfico simulan la realidad y son el perfecto apoyo práctico de la educación vial



CONDUCIR COMO LOS MAYORES

Los de Albacete, Elche y Gijón son, probablemente, tres de los parques infantiles de tráfico más veteranos de nuestro país. Todos sobrepasan los veinte años de historia. Son, además, de los que más actividad escolar desarrollan a lo largo del año. Junto a ellos, más de setenta instalaciones, dependientes en su mayoría de los ayuntamientos, y las catorce unidades móviles de que dispone la Dirección General de Tráfico se reparten por todo el territorio nacional, sirviendo de apoyo a la educación vial que se imparte en colegios y otras instituciones.

CONDUCIR COMO LOS MAYORES

LAS posibilidades pedagógicas en materia de educación vial que ofrece un parque infantil de tráfico (PIT) parecen fuera de toda duda. Pedagogos, maestros y policías municipales —responsables, en muchas ocasiones, de estas instalaciones— coinciden al señalar que todas las normas de comportamiento vial que se tratan de inculcar al niño quedan absolutamente reforzadas cuando éste tiene la oportunidad de comprobar su validez con la experiencia práctica. Esta circunstancia se une al aspecto lúdico que reina en este tipo de actividades, puesto que para el niño es una fiesta tener oportunidad de conducir un vehículo —ya sea una bicicleta, un kart o, en ocasiones, un ciclomotor— en un circuito de estas características, lo que le predispone positivamente para adoptar las actitudes propuestas.



Previas a la práctica, las enseñanzas teóricas son fundamentales.



El policía también sirve de ayuda, no sólo para sancionar. En el parque, el niño tiene oportunidad de comprobarlo.

EDUCACION CIUDADANA

La educación vial forma parte de una parcela mucho más amplia, que bien podría definirse como educación ciudadana, según aseguran los responsables de estas instalaciones. «Lo realmente importante es ir creando en el niño hábitos de respeto a las normas y a los demás», indica María Luisa Ruiz, que desde la Dirección Provincial del Ministerio de Educación y Ciencia coordina el PIT de Logroño, por donde pasan —en tres ocasiones durante el curso— los algo más de dos mil alumnos de ciclo medio de esta ciudad.

Partiendo de estos objetivos, comunes en el planteamiento de todos los PIT, las diferencias fundamentales estriban en dos puntos: por un lado, la propiedad y tutoría de las instalaciones y, por otro, el tamaño del parque, incidiendo ambos aspectos en la organización diaria. En la mayor parte de los casos, los PIT pertenecen a los Ayuntamientos y son gestionados, por tanto, por policías locales, que normalmente son liberados de otras tareas para ocuparse por entero a la educación vial. En otras ocasiones —las menos, según nuestros datos— son diputaciones, cajas de ahorros o los propios centros escolares los responsables de la gestión. Por último, las Jefaturas Provinciales de Tráfico cuentan con unidades móviles y monitores especializados que pueden solicitarse, aun teniendo en cuenta que su ámbito de actuación es regional, lo que a menudo dificulta atender todas las peticiones.

CREAR REFLEJOS

El PIT de Elche es, probablemente, de los más grandes que existen en el país. Por sus 10.200 metros cuadrados pasan alrededor de veinte mil niños al año. Para Pedro Tensa, policía municipal responsable del parque y veterano en estas lides, esta actividad es fundamental para el niño, tanto en ese momento como a largo plazo: «La práctica con el vehículo y la teoría que ha recibido antes crean en el niño unos reflejos que son esenciales para su seguridad; en ese momento, porque aprende a comportarse correctamente como peatón y, después, porque es un conductor aventajado. De hecho, puestos a sacarse el permiso de conducir, prácticamente todos los jóvenes lo obtienen a la primera».

Ciento cincuenta vehículos, entre ellos 30 karts y 18 ciclomotores, sirven en Elche para este entrenamiento, teniendo en cuenta que «lo importante es educar en el niño la responsabilidad y que a través de ellos eduquemos también a los adultos», afirma Pedro Tensa, quien añade, sonriente, que «los padres se quejan a veces de llevar una conciencia en el asiento de atrás».

En esta misma línea de crear actitudes positivas se encamina el trabajo de José Luis García, profesor de EGB y director del PIT de Albacete, que durante este curso está implantando la utilización del casco por parte de los chavales cuando hacen prácticas. Para José Luis es fundamental implicar al colectivo de profesores en esta tarea de la educación vial y así lo recoge el reciente reglamento de este PIT, especialmente en este momento en que la nueva Ley de Educación prevé que sea una decisión de cada centro incluir o no esta materia dentro de sus programas.

NIÑOS DE CICLO MEDIO

Por el parque de Albacete pasan alrededor de 3.000 niños cada año. Todos estudian cursos de ciclo medio, donde la educación vial puede encuadrarse fácilmente dentro del programa escolar recogido en las Ciencias Sociales. «Implantarlo en ciclo superior es mucho más conclictivo, porque supone utilizar el tiempo de otra asignatura, mientras que en el ciclo medio se integra perfectamente cuando el niño estudia su entorno, su calle y las normas generales de comportamiento cívico», señala José Luis García. Sin embargo, la estrecha relación que cada vez más, y más pronto, mantienen los adolescentes con el ciclomotor, hace que sea importante también atender esta etapa.

En este aspecto, la localidad vizcaína de Basauri está ultimando un segundo PIT de 6.000 metros cuadrados que complemente al que ahora existe y pueda albergar las actividades de los alumnos del último ciclo. «Lo cierto es que nosotros trabajamos siempre con bicicletas y sólo los chavales de octavo conducen el kart. Queremos mejorar normas de comportamiento, no conseguir mejores conductores», comenta Bienvenido Tomás, monitor del parque. «Sin embargo —añade—, también es verdad que con los cambios climatológicos que se han producido en el Norte, que hacen que aquí llueva menos, las ventas de ciclomotores se han incrementado en un 25 por 100 y ése es un dato a tener en cuenta.»

Las inclemencias del tiempo también suponen una incidencia en el funcionamiento de los parques. En la población asturiana de Mieres, la época de funcionamiento pleno va de febrero a julio —coincidiendo con el tiempo más cálido del calendario escolar— y el principio del curso, dando un bajón duran-



CONDUCIR COMO LOS MAYORES

te la época navideña. José Alfredo Flórez, jefe de la policía local, detecta un aumento de la conciencia y, paralelamente, una disminución de los accidentes escolares, que bajaron en un 27 por 100 en el pasado año con respecto al 89.

TEORIA Y PRACTICA

En todos los casos, antes de pasar por el parque los niños reciben unas pautas teóricas por medio de test, maquetas, diapositivas; material escaso, según se quejan directores y monitores, que les ponen en antecedentes de lo que luego llevarán a la práctica. En ocasiones, es material preparado por el propio profesor o, incluso, por los mismos chicos. «Ahora estamos trabajando la serie televisiva "Supercan" y, cuando empezamos a montar el parque —recuerda Flórez—, se organizaron talleres en algunos colegios para fabricar las señales que aún están puestas.»

En Albacete, cada alumno recibe ocho o nueve horas de educación vial al año. «De este tiempo, lo que es teoría se ve casi todo en el colegio, aunque cuando llegan aquí se les refresca lo aprendido durante una media hora», indica José Luis García. En Logroño, donde también el profesor asume la parte teórica, los chavales hacen un primer recorrido del circuito como peatones. «Acompañados por el maestro, se detienen en cada cruce, señal o incidencia y comentan la situación sobre la marcha», explica María Luisa Ruiz. «Después vuelven al aula, donde se ven diapositivas, se trabaja con fichas, etcétera. Los últimos sesenta minutos se dedican a la parte práctica.» Los errores cometidos por cada uno servirán de posterior reflexión.

Juana SANCHEZ



Cualquier «vehículo» sirve para la experiencia práctica. Lo importante es respetar las normas.



Los más pequeños no tienen problemas para dominar los «secretos» del tráfico, como éstos de Azuaga (Badajoz).

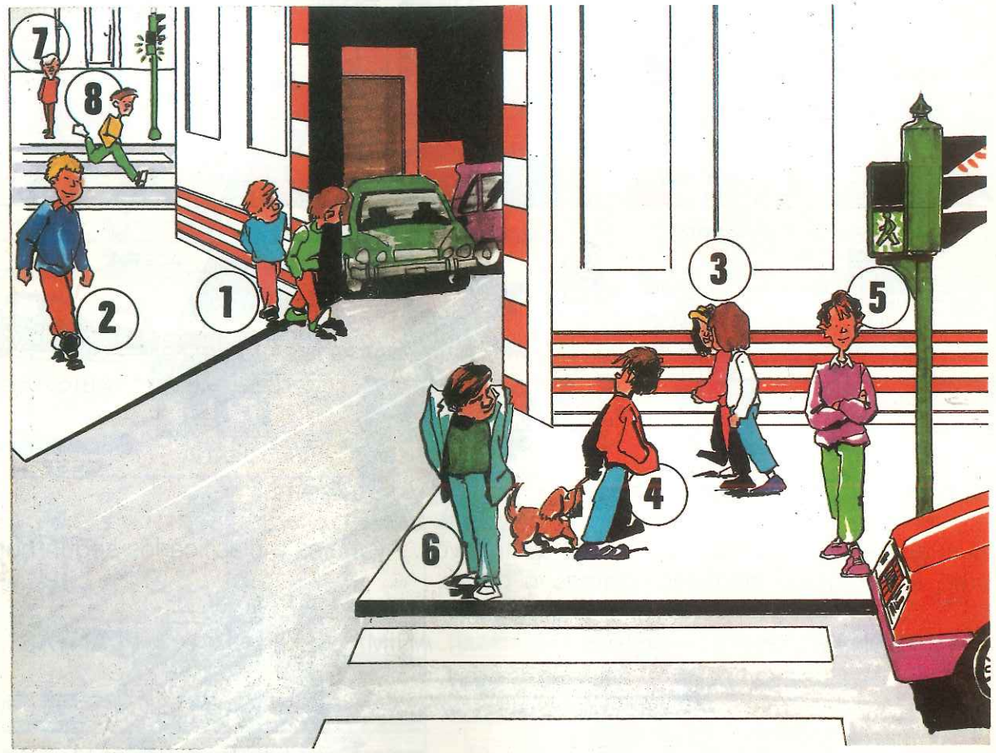
También para menores

Aun cuando los protagonistas de los parques infantiles suelen ser, en la mayoría de los casos, chavales de ciclo medio, existen, como en todo, excepciones. Badajoz lo es en este caso. Los escolares —preescolares, para ser más exactos— de 3, 4 y 5 años que asisten al C. P. «El Parque», en la localidad pacense de Azuaga, conocen perfectamente el significado de la señal de «stop» y saben qué es un paso de peatones. La educación vial es, en opinión de José Manuel Pardo, director del centro, una «asignatura transversal».

Un total de 25 vehículos para 210 escolares es la dotación con que cuenta el parque. Los niños, en grupos de 7 u 8, pasan por este taller —el funcionamiento de las aulas es en talleres— cada semana o quince días. «Se trabajan tres o cuatro señales: el "stop", la de dirección prohibida, el paso de peatones... Las señales responden en forma y color a conceptos que son fundamentales en preescolar.» Los niños descubren las normas razonando cada situación. «Al principio, como van todos por el mismo sitio, se chocan. Y nosotros aprovechamos para explicarles qué deben hacer entonces.»

LA CALLE (y II)

Te has dado cuenta. Muchas veces en la *calle* se cometen imprudencias o ligeros descuidos que pueden comprometer tu seguridad y la de los demás, sin embargo los peatones de la siguiente ilustración circulan correctamente. Observa la ilustración y escribe al lado de cada texto el número del dibujo al que corresponda. Fíjate en el ejemplo.



- ☐ Hay que estar atento por si dan a la acera **puertas de garajes** ya que por ellas pueden entrar y salir a la calle vehículos.
- ☐ Las aceras son para caminar por ellas, **no se puede correr ni jugar** pues causaríamos molestias a las demás personas.
- ☒ **No marchar junto al bordillo,** puesto que un vehículo que circulase pegado a la acera, puede enganchar al peatón y derribarlo.
- ☐ Aunque estén un poquito alejados **cruza siempre por los pasos de peatones** y no salgas nunca de las líneas que limitan el paso.
- ☐ Para evitar que sean atropellados y que molesten a las demás personas, hay que llevar **sujetos a los animales**.
- ☐ Si la **luz roja** se enciende durante el cruce hay que cruzar LO MÁS RÁPIDO POSIBLE.
- ☐ La **luz verde** del semáforo significa que se puede cruzar, pero ASEGÚRATE QUE LOS VEHÍCULOS SE HAN DETENIDO TOTALMENTE.
- ☐ Si se enciende la **luz roja** antes de cruzar hay que quedarse PARADO EN LA ACERA y esperar a que se encienda la luz verde.

EUGENIO S. OCIO. Pedagogo del Centro Superior de Educación Vial. SALAMANCA





Nuestros amigos han dicho muchos sustantivos. Ayúdales a clasificarlos según nombren a personas, animales, plantas o cosas.

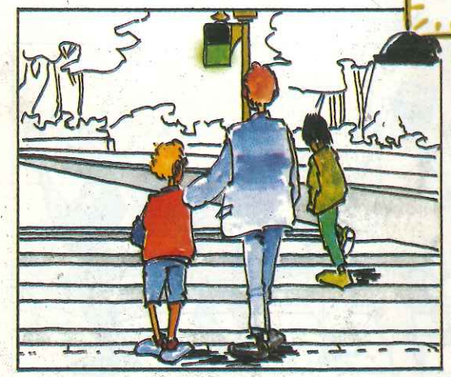
PERSONAS	COSAS	ANIMALES	PLANTAS



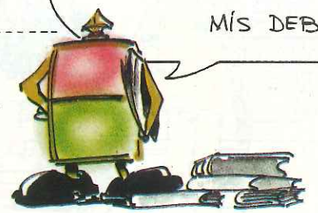




LA LUZ VERDE SE ENCIENDE Y SE APAGA. HAY QUE ..... PRONTO SE ENCENDERÁ LA LUZ ..... Y NO TENDREÍS TIEMPO PARA CRUZAR.



Y SI ESTÁS CRUZANDO HAZLO ..... PERO SÍN CORRER.



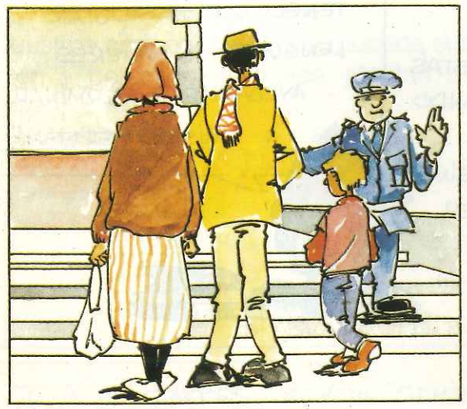
1. Subraya el nombre o sustantivo que aparezca en cada uno de los sujetos.

SUJETO	*PREDICADO*
El semáforo	está verde
Estos peatones	cruzan la calle
La luz roja	se ha encendido
Nuestros amigos	esperan sin salir de la acera.

2. Completa:
La palabra más importante del sujeto es el ..... o .....

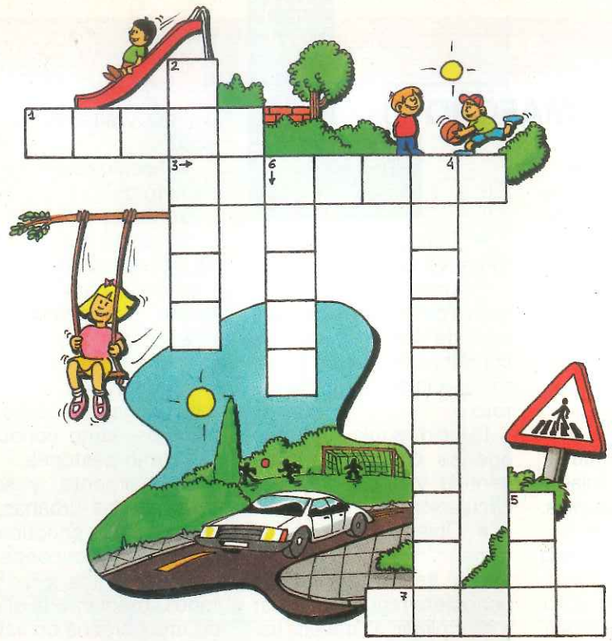


- El agente está de ..... Los peatones cruzan
- Ahora está de ..... Los peatones esperan en la acera.









CRUCIGRAMA

Por Carmen BAJO

DEFINICIONES:

1: Aquella actividad que hacen de maravilla los niños. 2: Jardín. 3: Un espacio cerrado y limitado. 4: Acto de llevar de un lado a otro. 5: Sitios de una calle o plaza por donde pasa la gente. 6: Otro nombre que se emplea para automóvil. 7: Una indicación.

SOLUCIONES:
1: Jugar. 2: Parque. 3: Recinto. 4: Transporte. 5: Vía. 6: Coche. 7: Señal.

CHICO-TEST

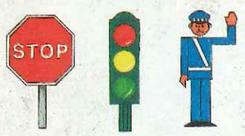
1. ¿Tiene obligación el ciclista de dejar pasar al peatón?



a) No.
b) Sí.
c) Sí, siempre que ya esté cruzando.

2. ¿Puede un vehículo atravesar una línea continua que divide la calzada?
   a) Sí, cuando adelanta a otros.
   b) Sí, cuando no viene tráfico en sentido inverso.
   c) No, nunca.

3. ¿En qué orden hay que respetar estas señales?



   a) Vertical, semáforo, agente.
   b) Semáforo, agente, vertical.
   c) Agente, semáforo, vertical.

4. ¿En qué caso se debe avisar obligatoriamente a la Policía después de un accidente?
   a) En caso de daños materiales.
   b) Nunca.
   c) Cuando haya uno o varios heridos.

5. ¿Quién tiene prioridad en un cruce sin señalizar?
   a) El que llega por la derecha.
   b) Los que llegan por la izquierda.
   c) Ninguno.

6. El ciclista, ante el semáforo amarillo intermitente...
   a) debe dejar pasar a los peatones.
   b) no está obligado a dejarlos pasar.
   c) debe esperar hasta que su semáforo esté verde.

7.  Esta señal se llama...
   a) intersección.
   b) cruce con prioridad.
   c) cruce sin prioridad.

8. ¿Qué forma tienen las señales informativas?
   a) Triangular.
   b) Cuadrada.
   c) Redonda.

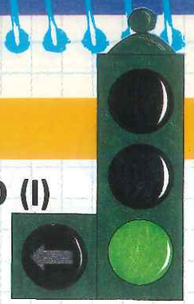
9. ¿Por qué debe ceder el paso este ciclista a la ambulancia?



   a) Porque lleva la sirena y las luces de urgencia funcionando.
   b) Porque las ambulancias siempre tienen preferencia.
   c) Porque la bicicleta se aproxima por la derecha de la ambulancia.

SOLUCIONES: 1, b; 2, c; 3, c; 4, c; 5, a; 6, a; 7, b; 8, b; 9, a.

SEÑALES LUMINOSAS: EL SEMAFORO (I)



ESTA unidad y la siguiente hacen referencia a las señales de tráfico y, concretamente, a una señal luminosa: el semáforo. Se da la circunstancia de que en muchos pueblos pequeños no existen estas señales, aunque, en términos generales, son familiares para cualquier escolar porque habitualmente aparecen en los libros de texto y en los programas de televisión. Sin embargo, convendría trabajar estas sesiones fundamentalmente en aquellas localidades donde sí se pueden encontrar semáforos, con lo que el conocimiento de sus normas es necesario para el desenvolvimiento cotidiano del niño.

Sucede, además, que el significado de las señales de tráfico es uno de los temas más trabajados en el aula, probablemente por ser muy motivador para los chavales, aunque se debería huir de la simple reducción de la educación vial a conocer las señales. Hay que dejar claro que lo realmente importante es enseñar a los niños a adaptarse activa pero prudentemente a su medio ambiente, de forma que no sean víctimas o causantes de un accidente. Por todo ello es mucho más válido que sepan mirar correctamente a ambos lados, parar en el bordillo, esperar antes de cruzar, etcétera, mientras que, para los niños, las señales de tráfico tienen que entenderse como algo que informa y no que prohíbe. A modo de eslogan podríamos resumir diciendo que «las señales son nuestras amigas».

CONTENIDO:

- Significado general de los colores de las señales luminosas.
- Funcionamiento alternativo de dichas luces.
- Objetivo de los semáforos.
- Localización de los semáforos.
- Sujetos a quienes obligan.

NORMAS O INSTRUCCIONES:

- Significado general de los colores de las señales luminosas.
  — Rojo: peligro.
  — Amarillo, naranja, ámbar: precaución.
  — Verde: vía libre.
- Funcionamiento alternativo de las luces.

El funcionamiento alternativo de las luces de cada uno de los tres colores constituye lo que se denomina «ciclo» de un semáforo.

El ciclo regula el tiempo que se concede a cada sentido y dirección de la circulación.

- Objeto de los semáforos.

Los semáforos tienen por objeto regular, ordenar y disciplinar el tráfico, haciéndolo alternativo en los cruces e intersecciones de las vías.

Las señales luminosas equivalen a las de preferencia de paso, con la diferencia de que son cambiantes y alternan la prioridad.

- Localización de los semáforos.

Generalmente, se encuentran en travesías (vías de naturaleza urbana e interurbana) para regular el tráfico, especialmente en intersecciones y cruces.

- A quiénes obligan.

Las señales semafóricas obligan a todos los usuarios, tanto conductores como peatones.

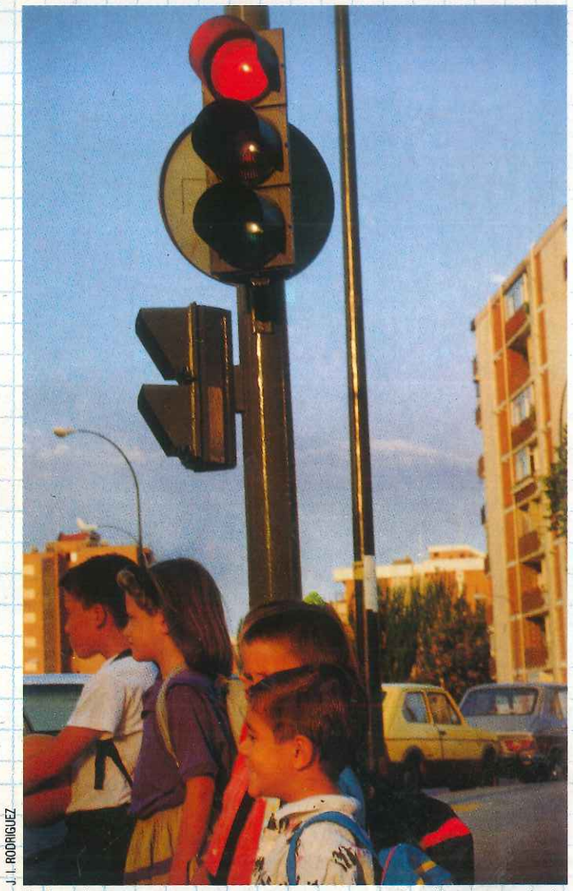
Normalmente, y sobre todo en vías urbanas, las dirigidas a los conductores tienen su correspondencia inversa dirigida a los peatones, mediante la silueta de una persona en actitud estática y de caminar, en color rojo y verde, respectivamente.

La silueta o «muñeco» rojo significa que debemos esperar, y la verde, que podemos pasar.



J. I. RODRIGUEZ

El trabajo con las señales en el aula resulta muy motivador para los chavales. Es especialmente ameno «jugar» con los colores.



J. I. RODRIGUEZ

En las ciudades, el semáforo es absolutamente familiar para cualquier escolar.

PROPUESTA DE ACTIVIDADES

CICLO INICIAL:

- Dibujar un semáforo.
- Presentar un semáforo con una luz (color): los niños dibujarán lo que deben hacer ante esa indicación.
- Recortar y construir un semáforo en cartulina y papel de colores.

Ampliación:

- Dramatizar o representar las siguientes situaciones:
  — Cruzar cuando esté rojo para los coches.
  — Mirar a un lado y a otro, y cruzar o no según la circunstancia, cuando el semáforo esté en ámbar.

CICLO MEDIO:

- Elaborar un itinerario real o ficticio y construir semáforos con palillos y colocarlos o situarlos en los sitios más adecuados. Explicar el porqué.
- Disfrazar a un niño de semáforo e ir cambiando los colores. El resto tendrá que ir ejecutando las órdenes del semáforo.

Ampliación:

- Construir, en grupo un rompecabezas que re presente un semáforo.

CICLO SUPERIOR:

- Elaborar un semáforo utilizando los conocimientos electrónicos.
- Elaborar un circuito a tamaño natural, situar los semáforos y recorrerlo en bicicleta, respetando los semáforos.

Ampliación:

- Ir de excursión de un pueblo a otro en bicicleta, respetar las normas y, posteriormente, hacer un análisis crítico de la realidad, ver los puntos peligrosos, los aspectos a modificar.

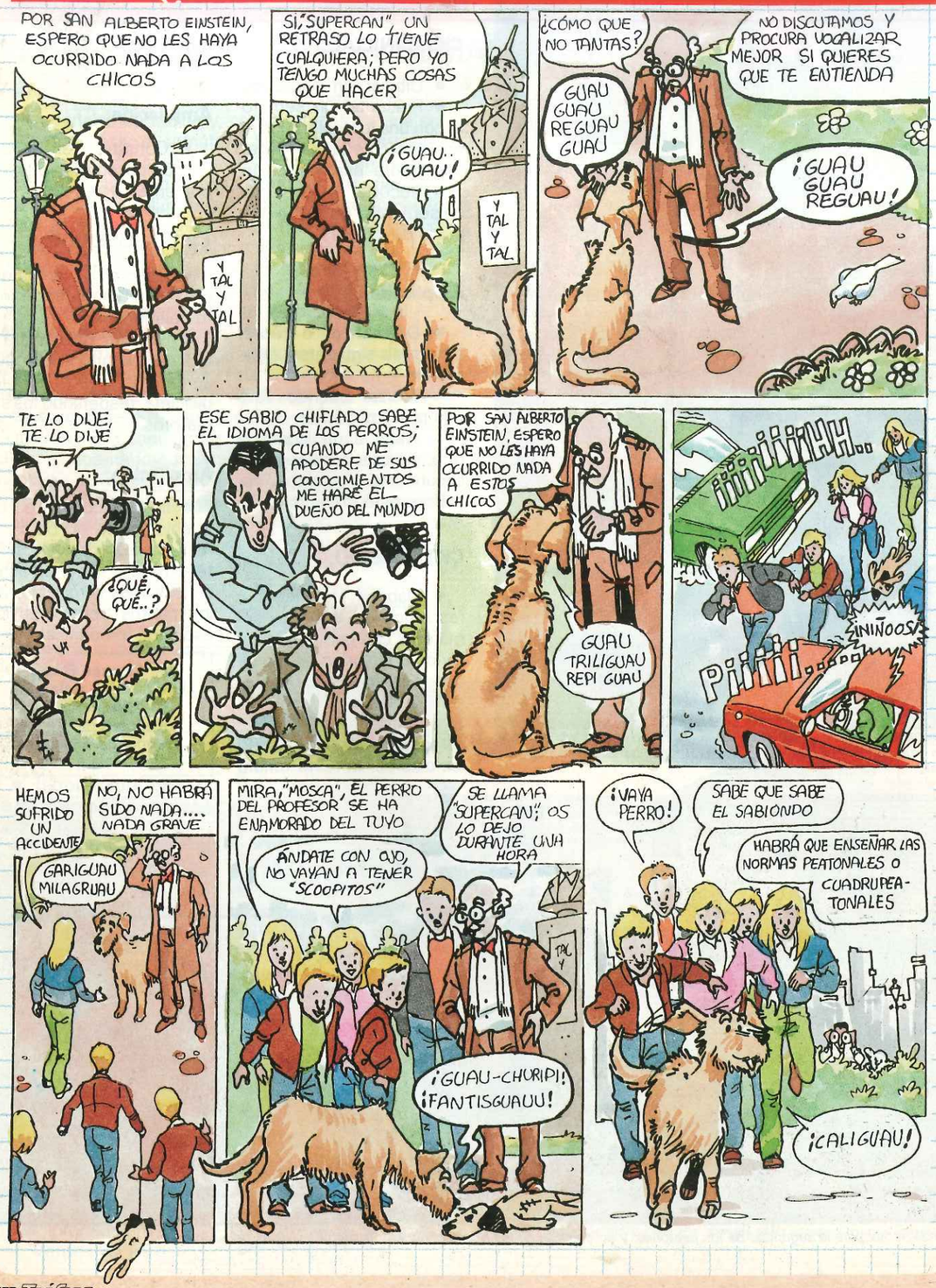
M.ª Carmen BAJO LORENZANA y Begoña GARCIA-MATRES.
Pedagogas del Centro Superior de Educación Vial. Salamanca



Es fundamental para la seguridad de los peatones, y en especial de los niños, conocer y respetar las fases del semáforo.

SUPERCAN y su pandilla

LENGUAJE PERRUNO



Guión: Moisés RUANO. **Dibujos:** Francisco FRUCTUOSO.





...pleto

SEGURIDAD	
Estabilidad	7
Suspensión	6
Frenos	7
Dirección	6
Ruedas	7
Luces	6

NOTA MEDIA: 6,5
NOTA MEDIA SEGURIDAD: 6,5

...s el modelo inferior de la ...a un planteamiento «básí... ...al modelo siguiente en la ...nea exterior no deja de pro... ...o es extraño oír comentar ..., si parece un huevo!». La ... una total ausencia de án... ...cería, y al tratarse de la ver... ...por la ausencia de moldu... ...embellecedor. ...ecurre a la veterana mecá... ...cúbicos, con unos ligeros ...ón, distribución y escape, ...7 a 49 CV. La caja de cam... ...dades, lo que provoca un ...archas, pero con unos de... ...adecuados se consiguen ...staciones y consumos. Si ...es en su habitabilidad. La ...n maletero de forma muy ...na capacidad, son caracte... ...en este tipo de vehículos.

...tero.

...archas.

auto REVISTA

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

Comentario.—El nuevo Renault Clío 1.1 representa el modelo más pequeño de la gama, en lo que a motorización se refiere, contando con un propulsor de 1.108 c.c. que rinde una potencia máxima de 49 CV, capaces de mover con facilidad al pequeño Clío por zonas congestionadas. Sus cotas interiores permiten una habitabilidad excelente, con lo que este modelo se convierte en un utilitario ideal, siendo la ciudad o los cortos desplazamientos sus recorridos favoritos. La suave dirección, su fácil manejo y su escaso consumo, hacen que este modelo sea ideal para iniciarse a la conducción, o bien como segundo coche.

El equipamiento en esta versión no es demasiado completo, ya que se trata del modelo básico, contando con cuatro velocidades en su caja de cambios, aunque existe la posibilidad de instalar como opción una caja de cinco velocidades por poco dinero. Esta opción resultará interesante siempre que la utilización de la carretera vaya a ser intensa, pues ayudará a bajar el consumo.

LO BUENO

— Habitabilidad.
— Consumo.
— Facilidad de manejo.

LO MALO

— Prestaciones escasas.
— Asientos blandos.
— Equipamiento.

Motor 16

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

Comentario.—El modelo más sencillo de la gama de los Renault Clío, el 1.1 RL, es un utilitario ideal para el tráfico urbano, un coche de dimensiones reducidas, muy manejable y con una visibilidad excelente, un automóvil cómodo y acabado a la perfección que sabe conformarse con cantidades de gasolina bastante recortadas, con gasolina sin plomo para ahorrar así cuatro pesetas por litro y una buena dosis de contaminación. El Clío 1.1 RL es un modelo básico, dirigido a los usuarios que buscan un vehículo resistente y de precio pequeño. Exigencias bien cubiertas por el último componente de la gama Renault. Frenos eficaces, dirección precisa y cambio cómodo son los argumentos mecánicos de un coche desprovisto de cualquier floritura, que demuestra toda su categoría en circulación urbana. La simpleza del equipamiento, la potencia algo justa del motor y el estilo demasiado ahorrativo de la caja de cambios, son los factores a mejorar en un modelo interesante, muy superior a cualquier vehículo de segunda mano con miles de kilómetros a sus espaldas.

LO BUENO

— Facilidad de manejo.
— Fiabilidad mecánica.
— Calidad de acabado.

LO MALO

— Prestaciones reducidas.
— Equipamiento muy simple.
— Quinta marcha poco útil.

CITROËN, CON ARI VATANEN, TOMO EL RELEVO DE PEUGEOT

París-Dakar: AYER AVENTURA, HOY NEGOCIO

Lo que comenzó siendo una apasionante aventura a finales de los sesenta, creada por un grupo de «locos», que, guiados por un visionario llamado Thierry Sabine, eligieron las fechas navideñas para dejar la ruidosa Europa y adentrarse en el desierto, ha pasado a convertirse en el acontecimiento automovilístico más importante de todos. Hoy por hoy, el París-Dakar es la carrera que más atención acapara y la que más medios de comunicación atrae, y no sólo medios especializados, también otros muchos que buscan lo extradeportivo.

EL Rallye París-Dakar, que atraviesa el Sahara, cruzando cinco países africanos, ha ido evolucionando a pasos agigantados en cada edición. Hoy en día, cuando acaba de finalizar la decimotercera, se ha podido comprobar que queda muy poco del espíritu de aventura de sus primeros años. Sobre todo, después de la muerte de su creador, Thierry Sabine, en el año 86 en un accidente de helicóptero, cuando verificaba el recorrido de la prueba. Su puesto al mando de la organización de la carrera, la TSO, lo heredó su padre, Gilbert Sabine, que con una nueva política convirtió el París-Dakar en un suculento negocio.

Desde que Gilbert Sabine tomó las riendas de la carrera, muchas cosas cambiaron. El espíritu de aventura se fue perdiendo y llegaron los grandes equipos y empresas multinacionales, buscando sacarle un buen partido a su paticipación. Entre los potentes equipos que han llegado en los últimos años al París-Dakar hay que destacar a Peugeot, que con unos medios ilimitados se ha impuesto en todas sus participaciones —cuatro en total— sin dar ninguna opción a sus rivales. Tras la decisión de Peugeot de abandonar este tipo de carreras, en esta edición que acaba de finalizar tomó el relevo Citroën, que equipó a sus vehículos con toda la tecnología que impulsaba a los victoriosos Peugeot. Con una filosofía similar a la de la marca del león, Citroën, con un enorme presupuesto, ha conquistado su primera victoria en suelo africano, con el piloto finlandés Ari Vatanen al volante del vehículo vencedor.

MAYORES MEDIDAS DE SEGURIDAD

La llegada de estas potentes escuderías ha significado la presencia de equipos cada vez más preparados y profesionales en el París-Dakar, para poder tener más posibilidades de conseguir llegar a Dakar en primera posición. Por consiguiente, los vehículos están técnicamente mucho más avanzados y también las medidas de seguridad que les rodean. Hoy ningún vehículo puede participar en esta carrera si no cumple las medidas de seguridad dictadas por la FISA. Por tanto, deben ir equipados con unos arcos de seguridad muy resistentes que aseguren, en caso de accidente o vuelco, el mínimo de desperfectos en el habitáculo; también deben disponer de un sistema de extinción en caso de que el vehículo se incendiase y de unos depósitos de gasolina deformables, construidos principalmente de goma, para que en caso de colisión no puedan explotar. Por supuesto, todas estas medidas tienen que estar homologadas; en caso contrario, la organización impide a los participantes que no las cumplan tomar parte.

Pero no sólo disponen de medidas de seguridad los coches; las motos también. De esta forma, están equipadas con unos depósitos de combustible homologados y la organización ha permitido la utilización de unos neumáticos conocidos con el nombre de «big mouse», realizados con un material especial que evita todo tipo de pinchazos. Tanto las motos como los coches disponen, además, de unos equipos muy sofisticados de orientación, que incluyen brújula y compás electrónico, imprescindibles para encontrar el buen rumbo en las etapas en las que no existe ningún tipo de referencia visual. Saber manejar bien estos aparatos y saber orientarse bien en el desierto es fundamental para conseguir un buen resultado. Además de todo el equipamiento del coche, la organización proporciona a los pilotos una baliza de señalización, que activan en caso de accidente o pérdida y por medio de una señal que emite, son detectados por los vehículos de la organización y pueden ser rescatados en muy poco tiempo.



Los motociclistas son los auténticos héroes de la prueba; ellos solos en su moto tienen que afrontar todas las dificultades.

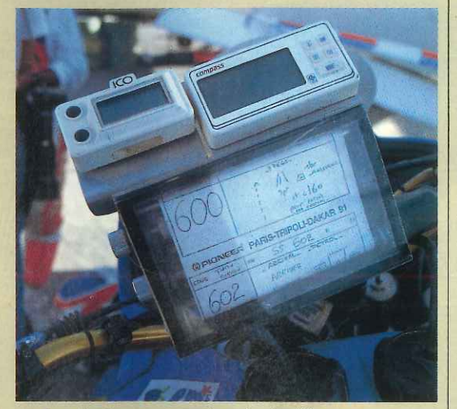
Con todo esto, el Rallye París-Dakar ha significado el nacimiento de una nueva raza de vehículos y de pilotos, verdaderos especialistas en las duras pistas africanas. De vehículos, porque deben ser muy resistentes y robustos y a la vez ser capaces de desenvolverse a una buena velocidad. Tienen que estar equipados con lo último en tecnología, y al mismo tiempo soportar el duro esfuerzo a que son sometidos a diario.



Ari Vatanen se ha impuesto con facilidad en esta edición del Rallye París-Dakar.



Jordi Arcarons ha sido el primer español clasificado en la categoría de motocicletas. Estuvo a punto de conseguir la victoria.



Los instrumentos de orientación son imprescindibles para conseguir una buena clasificación.

ESPAÑA: MALA SUERTE EN MOTOS

España no es ajena a esto y en las últimas ediciones de esta popular carrera ha dado a conocer pilotos de una gran valía, principalmente en la categoría de motos, donde hombres como Carlos Mas o Jordi Arcarons han demostrado que son capaces de vencer y que hay que contar con ellos. En esta ocasión, la mala suerte les persiguió en las últimas etapas; de no haber sido así, Arcarons, que llegó a comandar la prueba, pudo alzarse con el triunfo final. Pero lo importante es que a estos pilotos les sigue un buen número de futuras figuras, como es el caso de Carlos Sotelo, que en su primera participación en esta particular carrera ha demostrado que es un hombre a tener en cuenta, y Agustín Vall, que, con unas formidables dotes de pilotaje, es un futuro ganador de la carrera. Tan sólo les falta un poco más de experiencia.

Pero en la categoría de coches también hay pilotos españoles que tienen una merecida fama, como es el caso de Miguel Prieto, un piloto que ha saboreado las mieles del triunfo en Africa y que a los mandos de un Nissan Patrol ha demostrado siempre una magnífica adaptación a este tipo de carreras, siendo hoy en día uno de los pilotos españoles con más experiencia en este sentido. Otro piloto del equipo Nissan que se ha hecho un nombre en el París-Dakar es Juan Porcar, que lleva participando desde la segunda edición hasta ahora, y lo ha hecho en moto y en coche. Una de sus grandes virtudes es el tener unos magníficos conocimientos de navegación. No podemos olvidar al compañero de equipo de estos dos, Hansi Babler, que es el piloto ideal para conducir el coche de asistencia en carrera. Otro piloto que cada año ha demostrado una buena progresión es Salvador Serviá, que tras abandonar los rallyes, especialidad en la que fue campeón de España dos veces, se decidió por las carreras africanas.

JOSE MARIA SERVIA, EXCELENTE

En el Dakar-91, un piloto español ha asombrado por su sensacional adaptación, se trata de José María Serviá, hermano menor de Salvador, que en su primera participación en esta difícil carrera ha realizado una excelente actuación, situándose al final en el puesto undécimo y consiguiendo el triunfo en la Clase T2, reservada a vehículos de serie modificados. Otro piloto que no hay que olvidar al hablar del París-Dakar es Salvador Cañellas, que tiene ya en su haber un buen número de participaciones y que a los mandos de un Pegaso ha cosechado importantes triunfos, imponiéndose en su clase, reservada a camiones con un peso inferior a diez toneladas.

En definitiva, el París-Dakar, a pesar de los muchos detractores que tiene, entre los que hay que incluir al Vaticano, sigue adelante y en las próximas Navidades nos pondrá otra vez a todos frente al televisor, para contemplar boquiabiertos las andanzas de los pilotos que buscan las playas de Dakar.

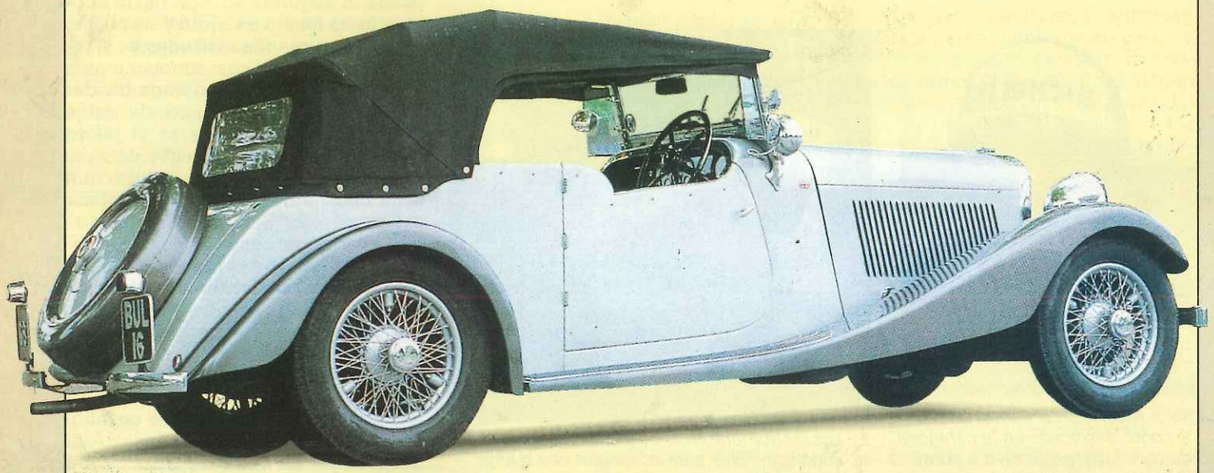
Texto y fotos: Manuel MADRID (Motor 16)

VIEJAS GLORIAS

Bentley Derby

En el año 1931, la firma Rolls-Royce adquirió la fábrica Bentley. En ese momento Bentley estaba desarrollando un automóvil deportivo de lujo, potente y silencioso. Este automóvil fue presentado dos años más tarde, en 1933. El coche, completamente nuevo, supuso un importante avance sobre los Bentley WO y se desarrolló a partir de un pequeño Rolls-Royce de carácter experimental, conocido con el nombre de Peregrine. Así nació uno de los modelos deportivos más atractivos de los primeros años treinta. Su motor es un 6 cilindros de 3.500 c.c. y su carrocería, una Vanden Plas en Drophead Coupé.

Juan A. DE LA RICA



MUNDO HISTORICO

El coleccionismo de automóviles clásicos y antiguos está dejando de ser una actitud elitista, dirigida únicamente a grandes marcas, para fijarse igualmente en los modelos cotidianos. Son clubs de gentes que sienten quizá una especial afinidad por el coche con el que aprendieron a conducir, en el que pasaron sus años jóvenes o su noviazgo, por citar algunos motivos sentimentales que mueven, entre otros, al coleccionismo de estos vehículos. He aquí un buen puñado de esos simpáticos clubs, de los que alguna vez nos han pedido las señas algunos coleccionistas o, simplemente, personas interesadas en los modelos de coche a que se ocupan:

- **AMIGOS DEL BISCUTER.**—Esta asociación tiene su sede en Ripollet (Barcelona). Teléfono: (93) 692 43 19, y su presidente es Francisco Clota.
- **CLUB MINI DE CATALUÑA.**—Calle Travesera de Gracia, 348. Barcelona. Su presidente, Francisco Durán.
- **CLUB ESPAÑOL DEL MINI.**—Calle Espronceda, 22. Madrid. Teléfono: (91) 441 16 76. Su presidente es Felipe Torres Martín.
- **AMIGOS DEL VOLKSWAGEN DE BARCELONA.**—Travesera de Gracia, 117. Barcelona. Presidente, Alfonso Tristán.
- **AMIGOS DEL VOLKSWAGEN DE MADRID.**—PO, BOX 45112. Madrid. Teléfono: (91) 651 14 96. Presidente, J. A. Alvarez Sánchez.
- **CLUB ALPINE RENAULT DE MADRID.**—Isla de Saipán, 73. Madrid. Presidente, Mariano Moreno Torres.
- **CLUB ALPINE DE ESPAÑA.**—Brasil, 42, bajos. Barcelona. Teléfono: (93) 568 09 99. Presidente, Héctor Berneta.
- **CLUB 2 CV.**—Puente Roces. Gijón. Teléfono: (985) 38 78 00. Presidente, Prudencio Vega Villar.
- **CLUB GOGGOMOBIL.**—Calle Pérez Galdós, 36. Bilbao. Presidente, Miguel Martín Zurimendi.

MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

500 cc.: LA CEREMONIA DE LA CONFUSION

Apenas faltan dos meses para el comienzo de la disputa del Campeonato del Mundo de Velocidad 1991 y la Federación Internacional Motociclista no se ha pronunciado aún definitivamente —cuando escribimos estas líneas— sobre la reglamentación de la categoría de 500 cc., «la reina» —al menos en teoría, y en opinión de los poderosos «sponsors»— del «circo».

Esta increíble situación ha sido propiciada por un cúmulo de errores, intereses económicos, políticas deportivas y comerciales, etcétera, cuyas responsabilidades comparten tanto la FIM como la Asociación de Pilotos, los fabricantes de motocicletas de G.P., las poderosas escuderías, los fabricantes de neumáticos y los hombres de negocios que controlan el mundo de los derechos de transmisión televisada de los Grandes Premios del Mundial.

Este «colapso» era una crónica anunciada, por la increíble escalada de desembolso económico que cualquier teórico participante en la categoría reina tenía que afrontar año tras año, y la penuria de material competitivo a su alcance. Poco a poco —pero cada vez más rápidamente en los últimos años—, mientras la lucha por el triunfo se ha ido reduciendo a tres o cuatro pilotos «super-oficiales», alineados en potentes equipos (Lawson, Schwantz, Gardner o Rainey), las «parrillas de salida» de los Grandes Premios han ido reduciendo sus efectivos, hasta llegar a ese triste espectáculo de catorce o quince corredores en pista. De ellos, además, otros tres o cuatro estaban irremisiblemente condenados a ocupar los últimos lugares de la clasificación, por su gran diferencia de medios técnicos y humanos con los «elegidos». El panorama para 1991 era deprimente, y al fin la «luz roja» de alarma se encendió en la FIM, que aceleradamente preparó una remodelación de la categoría, un «parche» eventual, ante una posible reforma posterior más profunda.

UN BALON DE OXIGENO

Sus decisiones, conocidas hace apenas unas semanas, establecían que en la categoría de 500 cc. podrían participar, junto a las máquinas de Gran Premio de esa cilindrada, otras equipadas *con motores de cuatro tiempos de hasta 750 cc.* Esto supondría un «balón de oxígeno», vivificador, al menos para contemplar parrillas de salida «nutridas», porque estas mecánicas, derivadas —más o menos— de las de serie y preparadas por manos expertas, son relativamente «baratas», fáciles de adquisición por parte de los pilotos y razonablemente competitivas, como lo demuestran los tiempos de carreras de estas máquinas en circuitos habitualmente utilizados por los participantes del Mundial. Motores «Yamaha», «Suzuki», «Kawasaki», «Honda» e, incluso, aportaciones europeas posibles como «Norton» (que en este año 1991 tiene previsto regresar a los Grandes Premios de 500) o «BMW», con algunas ingeniosas preparaciones mecánicas privadas, darían «juego» y animación a una categoría que el año pasado, aparte de la pugna por los cuatro primeros lugares, vio «desfilar» soporíferamente a una serie de corredores que, una vez tomado «su lugar» en carrera, raramente alternaban sus puestos.



Pero esa decisión de admitir motores de «cuatro tiempos» no ha sido bien recibida, ni por las poderosas escuderías oficiales ni por los propios corredores de la categoría del «medio litro». Sus razones, aparte la pretendida «lentitud» de esas máquinas de 750 frente a las electrizantes aceleraciones de los motores de dos tiempos y 170 CV de las máquinas oficiales de G.P., son, sobre todo, esas «fugas de aceite» (habituales en los motores de cuatro tiempos) que convierten las pistas en «peligrosas».

TURBIOS INTERESES

Tras estas opiniones existen multitud de intereses «no confesados», como esas conversaciones de Bernie Ecclestone con las escuderías poderosas (preferentemente, con Kenny Roberts, con el que le unen muy buenas relaciones), tras la pérdida de «derechos televisados» de la compañía de Ecclestone en favor de la española «Dorna, S. A.» que, parece ser a partir de 1993 poseerá esos derechos exclusivos en las pruebas del mundial. Y algo similar puede decirse de las propias fábricas, que desean continuar manteniendo equipos «de élite», si bien admiten que la «categoría máxima» del Mundial debe caminar a una total remodelación.

Las espadas siguen en alto en este momento, sin un acuerdo, lo que mantiene en un mar de dudas a escuderías, pilotos, fabricantes, preparadores, sponsors, etcétera. Y todo ello, cuando apenas faltan dos meses para la iniciación en Japón de un Campeonato del Mundo que vuelve a tener como grandes favoritos al actual campeón Wayne Rainey (respaldado este año por el flamante campeón del mundo de 250, nuestro «viejo amigo» John Kocinski), Kevin Schwantz, «el hombre de los imposibles», y las «Honda» oficiales de Gardner y compañía, con «outsiders» como nuestro Sito Pons, Juan Garriga, Kevin MaGee, o Eddie Lawson, ese «desertor» de las filas de «Yamaha» por el equipo italiano «Cagiva», que desea encontrar en él al corredor que al fin les lleve a los primeros puestos de los podios mundiales. La solución inicial la conoceremos dentro de muy pocas fechas, casi con el banderazo de salida de un nuevo mundial, que para el porvenir inmediato debe buscar urgentes soluciones «estables».

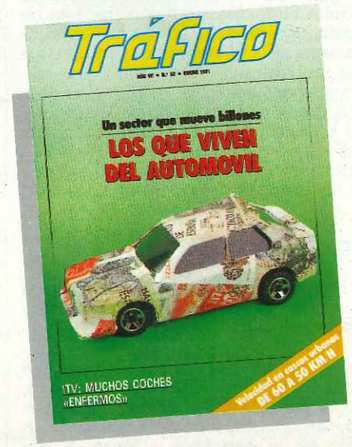
Carlos DOMINGUEZ

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados diciembre 90	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultimas matrículas noviembre 90	Ultimas matrículas diciembre 90			
Alava (VI)	0224-M	0888-M	664	457	38
Albacete (AB)	8336-K	9036-K	700	513	113
Alicante (A)	6717-BV	9458-BV	2.741	2.614	666
Almería (AL)	2516-P	3432-P	916	496	142
Asturias (O)	4583-AY	6442-AY	1.859	1.481	154
Avila (AV)	0931-F	1199-F	268	208	34
Badajoz (BA)	9264-O	0268-P	1.004	956	201
Baleares (PM)	5404-BG	7161-BG	1.757	1.165	299
Barcelona (B)	3062-LX	5394-LY	12.332	6.547	1.849
Burgos (BU)	4598-N	5170-N	572	503	31
Cáceres (CC)	0130-K	0859-K	729	578	109
Cádiz (CA)	0651-AK	2530-AK	1.879	1.494	735
Cantabria (S)	8168-W	9335-W	1.167	776	164
Castellón (CS)	7514-X	8621-X	1.107	818	202
Ciudad Real (CR)	1289-N	2111-N	822	537	151
Córdoba (CO)	0837-Z	2258-Z	1.421	1.326	376
Coruña, La (C)	4631-AV	7028-AV	2.397	1.757	245
Cuenca (CU)	0608-G	0954-G	346	219	54
Gerona (GE)	3340-AM	4902-AM	1.562	914	213
Granada (GR)	2137-X	3768-X	1.631	1.289	288
Guadalajara (GU)	8758-E	9069-E	311	211	33
Guipúzcoa (SS)	8046-AJ	9486-AJ	1.440	1.255	77
Huelva (H)	4282-N	5152-N	870	530	177
Huesca (HU)	2266-J	2690-J	424	294	37
Jaén (J)	5190-O	6168-O	978	758	220
León (LE)	7559-T	8494-T	935	561	45
Lérida (L)	7030-T	7837-T	807	576	71
Lugo (LU)	3521-M	4177-M	656	524	68
Madrid (M)	4393-LT	9453-LU	15.060	6.773	784
Málaga (MA)	0946-AZ	3149-AZ	2.203	1.395	611
Murcia (MU)	9049-AS	1430-AT	2.381	1.956	621
Navarra (NA)	0639-AC	2003-AC	1.364	581	62
Orense (OR)	6581-L	7238-L	657	505	67
Palencia (P)	4109-G	4419-G	310	250	14
Palmas, Las (GC)	7024-AT	9268-AT	2.244	1.232	338
Pontevedra (PO)	8630-AK	0300-AL	1.670	1.183	229
Rioja, La (LO)	6523-K	7038-K	515	379	65
Salamanca (SA)	6088-L	6675-L	587	612	44
Sta. Cruz Tenerife (TF)	7469-AN	9446-AN	1.977	1.281	191
Segovia (SG)	4241-F	4566-F	325	249	27
Sevilla (SE)	9461-BL	3213-BM	3.752	2.740	814
Soria (SO)	7346-D	7504-D	158	123	5
Tarragona (T)	1760-AD	3188-AD	1.428	649	159
Teruel (TE)	0486-F	0735-F	249	171	20
Toledo (TO)	0620-P	1631-P	1.011	584	123
Valencia (V)	5256-DP	0192-DS	4.936	3.646	1.131
Valladolid (VA)	8423-U	9299-U	876	724	40
Vizcaya (BI)	2876-BG	5259-BG	2.383	1.693	146
Zamora (ZA)	4231-G	4579-G	348	323	16
Zaragoza (Z)	9958-AK	1798-AL	1.840	1.170	141
Ceuta (CE)	8130-D	8353-D	223	183	18
Melilla (ML)	7156-C	7341-C	185	118	20
TOTALES			88.977	57.877	12.478

NO ATENDEMOS NUEVAS SUSCRIPCIONES

Queremos recordar que la inclusión de nuevos suscriptores para nuestra revista quedó cerrada hace aproximadamente dos años, como anunciamos en su día.
Por tanto, y dado que todas y cada una de las revistas que editamos tienen ya su destinatario, rogamos a posibles nuevos interesados se abstengan de formular su solicitud, que no podrá ser cursada en modo alguno. Por otra parte, insistimos en que no existe **lista de espera** con vistas a una posible ampliación de la tirada. No nos envíen, 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.

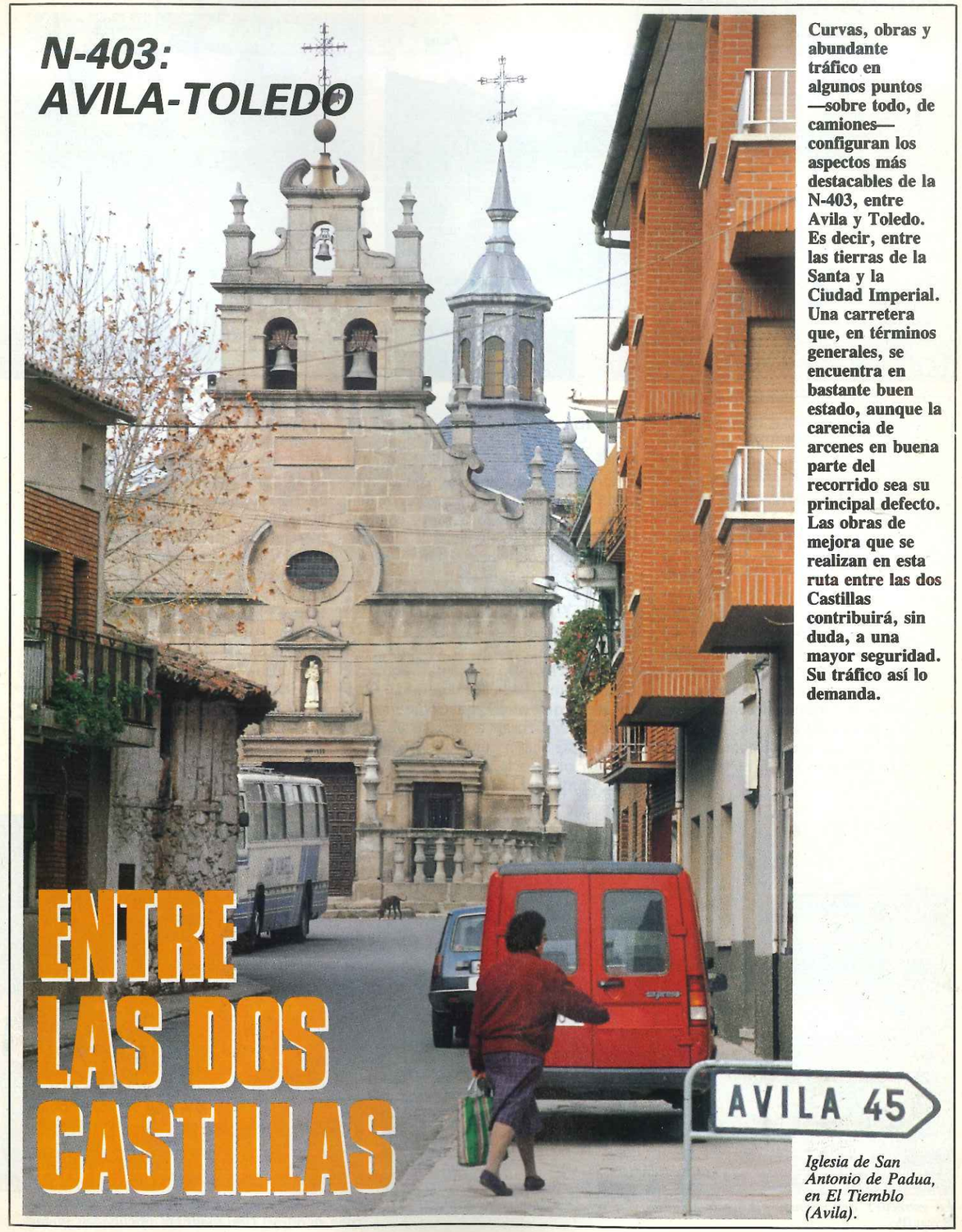
CAMBIOS DE DOMICILIO

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.

N-403: AVILA-TOLEDO

ENTRE LAS DOS CASTILLAS

Curvas, obras y abundante tráfico en algunos puntos —sobre todo, de camiones— configuran los aspectos más destacables de la N-403, entre Avila y Toledo. Es decir, entre las tierras de la Santa y la Ciudad Imperial. Una carretera que, en términos generales, se encuentra en bastante buen estado, aunque la carencia de arcenes en buena parte del recorrido sea su principal defecto. Las obras de mejora que se realizan en esta ruta entre las dos Castillas contribuirá, sin duda, a una mayor seguridad. Su tráfico así lo demanda.



Iglesia de San Antonio de Padua, en El Tiemblo (Avila).



Puente Adaja, punto de arranque en Avila.



Las obras, una constante. Supresión de curvas y mejora en general son los objetivos.

Km. 135,500.—Acabamos de iniciar el recorrido junto al puente Adaja, desde el que la salida hacia la carretera de Toledo es estrecha junto a las murallas que encierran siglos de historia abulense. Siglos de historia de Castilla y de España. Un poco más adelante, junto al río Chico, el cruce con la avenida de Juan Pablo II entraña cierto peligro. Aunque está perfectamente regulado con semáforos, todos ellos se hallaban en fase intermitente el día de nuestra visita. Hecho bastante habitual.

Km. 133.—Arcenes de tierra, anchura de calzada adecuada y piso en buen estado configuran los primeros tramos de la ruta, que disponen de un carril para vehículos lentos en la subida hacia Sonsoles.

Km. 130.—A partir de la ermita de Nuestra Señora de Sonsoles, patrona del valle de Amblés, el asfalto se torna ondulado durante algunos momentos, hasta pasar a empeorar paulatinamente. Al mismo tiempo, comienzan a sucederse las curvas, algo que será característico de nuestro camino durante buena parte del mismo.

CURVAS Y OBRAS

Km. 124.—También las obras de mejora, incluidas dentro del Plan de Reposición y Conservación del MOPU, comienzan a hacerse visibles. Nos acompañarán con similar constancia. Por otra parte, la carretera se empina, porque no en vano estamos en los primeros kilómetros del ascenso al puerto de La Paramera, donde la Naturaleza parece buscar el encanto distinto de la desnudez, de la aridez. Y, como hemos adelantado, la mezcla de curvas y obras hace algo incómodo el viaje. Ambas circunstancias están bien señalizadas. Es importante porque, en contra de lo que algunos podrían pensar, el de la N-403 es un tráfico constante. Aunque no denso, por supuesto.

Km. 119.—El alto de La Paramera (1.395 metros) marca un hito en el camino y anuncia la presencia de más obras, recomendando especial cuidado a causa del peligroso escalón lateral. La neblina pone, además, otro tono de peligro añadido —digamos más bien de dificultad, que no hay por qué dramatizar— cuando se encara el descenso. En éste, por si lo anterior parecía poco, las curvas parecen presumir de su coqueta continuidad y la espera tras los camiones —muchos— se vuelve paciente.

Las limitaciones de velocidad recomendada a 70, 50 y 40 hablan bien a las claras de que hay que extremar la precaución.

Km. 109,800.—Poco antes de entrar en la travesía de El Barraco, parte hacia la derecha la C-500, que conduce a Béjar por El Barco de Avila. No tiene por qué ser un punto conflictivo. Ni tampoco la travesía de El Barraco, si se respetan los límites de velocidad.

Desde hace algunos kilómetros venimos observando la ausencia de hitos kilométricos, quizá a causa de las obras.

La carretera sigue en descenso, con otra sucesión ininterrumpida de curvas para todos los gustos, en las que se recomienda no exceder de 50 kilómetros por hora. Después, una larga recta «empuja» al viajero hacia el embalse del Burguillo.

Km. 99.—El citado embalse constituye una zona de esparcimiento a la que suelen acudir amantes de los deportes acuáticos y de la pesca. Una curva muy estrecha y un puente no menos angosto dificultan el camino. Tras él regresan las curvas y las limitaciones recomendadas de velocidad. Menos mal, porque abundan los camiones y prácticamente tras cada revuelta se encuentra el conductor frente a un «pesado».

Km. 97.—El piso mejora una vez hemos pasado sobre la presa, aunque la vía sigue sin presentar arcenes. Lo que ofrece son otra vez más y más curvas, con limitaciones de velocidad recomendada incluso a 40. La precaución, sin duda, ha de ser mucha en el camino hacia El Tiemblo.



Km. 86.—Hemos dejado atrás una nueva zona de obras y el piso ha empeorado otra vez notablemente, mientras la presencia de camiones —incluidos los de las propias obras— vuelve a ser habitual. Lo mismo que las curvas, sin solución de continuidad.

Km. 84.—Entre curvas y curvas, una zona propensa a los desprendimientos hace acentuar aún más la atención. Están parcheando la carretera y existe alguna grava suelta. Inconvenientes a sufrir antes de alcanzar una mejora.

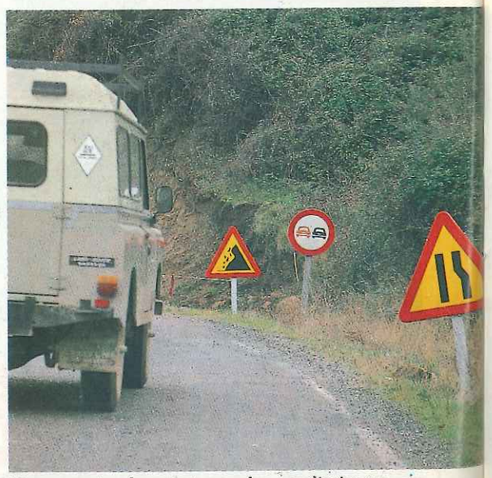
Km. 82.—En Venta Tablada, junto a los Toros de Guisando, queda atrás la provincia de Avila. Entramos en la de Madrid, que recorreremos durante un muy corto tramo. Ahora la carretera se ha tornado perfecta. Está recién arreglada y en pleno proceso de pintura de la señalización horizontal. Otra vez hacen su presencia los indicadores del kilometraje.

MODERACION FORZOSA

Km. 91.—La localidad de El Tiemblo tiene una travesía adoquinada que hace incómodo el paso; pero, al mismo tiempo, tal circunstancia hace moderar la velocidad y adecuarla a los 60 por hora preceptivos en el término de cualquier población. Actualmente se encuentra en estudio la circunvalación de este pueblo.



La estrechez del puente, problema añadido junto a las aguas del embalse del Burguillo.



Curvas, estrechamientos y desprendimientos, en zona en obras. Casi todas las dificultades, juntas.

ACCIDENTALIDAD

Provincia	1989				1990 (1)			
	Accidentes	Muertos	H. graves	H. leves	Accidentes	Muertos	H. graves	H. leves
Avila	27	0	6	29	30	1	7	33
Madrid	2	0	1	1	2	1	1	0
Toledo	52	9	32	50	25	5	28	22
Total	81	9	39	80	57	7	36	55

(1) Hasta el mes de octubre.



En pleno proceso de pintura de la señalización horizontal.

Km. 80.—San Martín de Valdeiglesias, el pueblo más importante de la zona, dispone de una larga y peligrosa travesía, recordada con estas mismas palabras a los automovilistas. Imposible que no adviertan la presencia de tal aviso, que llama poderosamente la atención.

A la derecha, en plena travesía, se halla la salida de la N-403 hacia Toledo. En dicha salida, el peligro lo pone el cruce con la C-501, que conduce a Villaviciosa de Odón y a Plasencia. Prudencia y máximo respeto a la señalización. Una vez rebasado el cruce, el piso es magnífico, la velocidad está limitada a 80 antes de una zona con curvas y la vía sólo espera la pintura.



San Martín de Valdeiglesias. El aviso lo dice todo.

EN TOLEDO, MENOS TRAFICO

Km. 71,500.—Límite de la provincia de Madrid con la de Toledo. Se realizan obras de mejora y de supresión de curvas y el tráfico ha bajado mucho en cantidad en relación con los primeros tramos del recorrido, desde tierras abulenses.



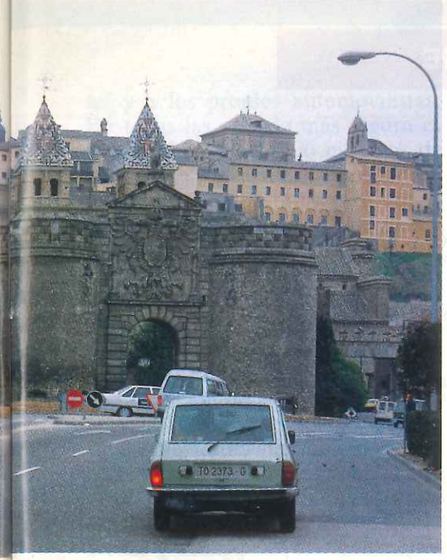


Travesías de El Tiemblo (Avila) y Torrijos (Toledo). Estrechez y precaución se dan la mano.

Km. 59.—Precaución y dosis adecuadas de acelerador. Eso es lo recomendable una vez pasado el pueblo de Almorox. Y es que la carretera, en descenso, es de las que «invitan» a pisar a la vista de las rectas. Cuidado, pues, a los excesos de velocidad, así como a la presencia de algunos badenes.

Km. 54.—La travesía de Escalona, reglamentariamente limitada en cuanto a velocidad máxima, debería estarlo también para contemplar la ruinosa belleza de su alcázar. El estrecho puente sobre el río Alberche da preferencia a los conductores que marchan en sentido Toledo, no siempre respetada por los «apresurados» habituales. Después vendrán las rectas hasta Maqueda (km. 41), donde se encuentra el cruce a distinto nivel con la N-V (Madrid-Extremadura).





Toledo. Puerta Bisagra. Fin del camino.

Km. 34.—Esas rectas nos han puesto con rapidez en Val de Santo Domingo, donde el buen aficionado al ciclismo no puede olvidar que nació Federico Martín Bahamontes, primer ciclista español que conquistó el Tour. Y poco más allá, ya muy cerca de Torrijos, acude procedente de Santa Olalla la carretera local que conduce a la N-403 como itinerario alternativo a la N-V por Alcabón, Torrijos, puente del Guadarrama, Bargas y N-401 a Madrid.

Km. 29.—A partir de Torrijos, cuya travesía está limitada a 40 por hora, la vía se vuelve un poco más estrecha, aunque sigue siendo bastante buena. Eso hace preciso recordar que hay que extremar el cuidadao con la velocidad, especialmente en la travesía de Rielves, donde la vía es una alfombra y también parecer invitar a correr en demasía.

Tras el paso por el estrecho puente sobre el Guadarrama, sólo 12 kilómetros restan hasta Toledo. En tan corto trecho aún encontramos una última obra: la del acondicionamiento de los arcenes, que están siendo asfaltados. Y, más allá, la Ciudad Imperial.

Adrián GUERRA
Fotos: Miguel GARROTE

Hay que visitar...

Para el viajero preocupado por la cultura y, sobre todo, por el arte, las ciudades de Avila y Toledo encierran una gran riqueza, en la que no vamos a insistir, puesto que ya hacíamos referencia a sus puntos de mayor interés al abordar otros itinerarios que pasaban por ambas poblaciones (ver TRAFICO números 4, 5, 18 y 48). Nos limitaremos, por tanto, a resaltar otros puntos del camino. Por ejemplo, nada más salir de Avila, la ermita de la Virgen de Sonsoles, patrona de la ciudad teresiana y del valle de Amblés. Su fiesta se celebra el segundo domingo de octubre y es tradicional el baile de los mozos en torno a la bandera. La imagen de la Virgen es una talla gótica hallada casualmente por unos caminantes en 1080.

En El Barraco merece la pena detenerse a contemplar la Casa Consistorial, que data de 1565, en la que campea un escudo de Juan de Aguila, distinguido general de Felipe II. Asimismo, debe visitarse el retablo renacentista de la iglesia parroquial.

En El Tiemblo, la iglesia parroquial, del siglo XVI, tiene toda la apariencia de una fortaleza, y la Casa Consistorial fue edificada durante el reinado de Carlos III. Muy cerca se halla el prado de los Toros de Guisando, famoso por el pacto entre Enrique IV y su hermana Isabel, primer germen de la unidad de España, así como el monasterio del mismo nombre, con la capilla gótica de San Miguel.

Ya en Madrid, San Martín de Valdeiglesias conserva aún algunos edificios del siglo XIV. Destaca la parroquia, obra de Herrera, en la que se encuentran un cuadro de Lucas Jordán y un magnífico retablo.

Y, dentro de la provincia de Toledo, Escalona, antigua villa de fueros reales y patria del infante don Juan Manuel, ofrece las ruinas de su magnífico alcázar, erigido en el siglo XV por el condestable de Castilla, don Alvaro de Luna; Maqueda dispone de un castillo (siglo XV) que fue edificado sobre otro de origen árabe y que, coronado por adarves y almenas, es un bello ejemplar mudéjar, y Torrijos, que fue residencia de Pedro I el Cruel, presenta una estimable colegiata gótica, con una hermosa portada plateresca.



Ruinas del alcázar de Escalona (Toledo).

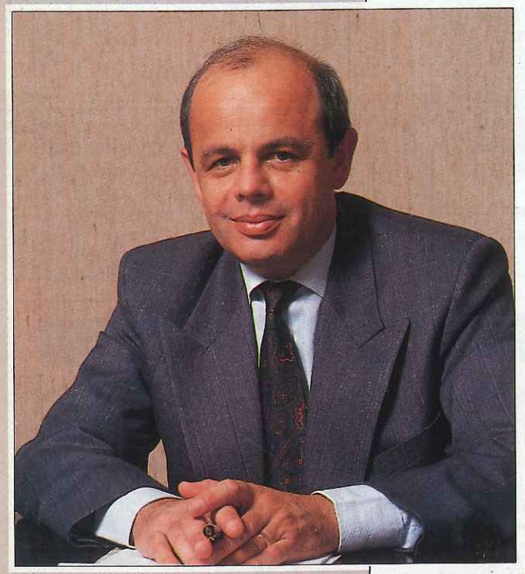
Hay que degustar...

A la hora de buen yantar, estas tierras ofrecen también magníficos platos, como en general toda España. En Avila, en cuya cocina mandan sobriedad y sencillez, el cordero y el tostón o cochinillo asado son inmejorables, así como la famosa ternera blanca de Avila. Eso, claro, sin olvidar la caza —el conejo, sobre todo—, los quesos de cabra y los dulces de la zona que hemos recorrido. No hay que parar en Avila, por ejemplo, sin probar unas yemas de Santa Teresa. Y para regar cualquier comida, vino de Cebreros. Pero ya se sabe: con moderación y si no se ha de tocar el volante inmediatamente. En cuanto a Toledo, cuya cocina tiene procedencia pastoril, habrá que probar la perdiz estofada, el cuchifrito (cordero, tomate, huevo, azafrán y vino blanco), las judías, la carcamusa y la tortilla a la magra. Para postre, mazapán. Pero no conviene olvidar el magnífico queso manchego, ni vinos como los de Méntrida. Aunque insistimos, si no tenemos que ponernos al volante...

La década que acaba de terminar ha supuesto una etapa muy importante para el mundo del automóvil y los automovilistas. Seguramente se ha avanzado más que nunca en el terreno de la seguridad, aunque será en esta década que ahora comienza en la que se fraguarán muchos de los estudios e investigaciones que todavía están sin concluir. El sector de la automoción trabaja, junto a instituciones y organismos públicos, por conseguir una mayor seguridad en las carreteras. Por eso, comenzamos a publicar desde este número una serie de artículos en los que los máximos responsables de los más importantes fabricantes de automóviles nos expondrán lo que ha supuesto para el sector y para la seguridad vial en general la década que se fue y lo que será la década que viene.

«La seguridad en las carreteras, tarea de todos»

YVES JOUCHOUX



DIRECTOR GENERAL Y CONSEJERO DELEGADO DE CITROËN HISPANIA

EN Europa, entre 1970 y 1986, el número de muertos por accidentes en carretera se redujo en un 32 por 100, a pesar de que el parque automovilístico aumentó alrededor del 90 por 100 y la proporción de vehículos que superaban los 130 km/h. pasaba, aproximadamente, de un 30 a un 95 por 100. Sin embargo, desde 1986 parece que los avances en materia de seguridad se han detenido. El número de accidentes en las carreteras aumenta inexorablemente y da la impresión de que se ha llegado a un punto en el que no es posible dar marcha atrás.

Citroën, consciente de este grave problema, está realizando investigaciones del ámbito del Grupo PSA, que tienen como objetivo reducir a la mitad, de aquí al año 2000, el número de víctimas en accidentes de tráfico, sin que ello signifique restringir el uso del automóvil y sin que vaya en detrimento del placer de conducir.

Estudiar a fondo la resistencia del cuerpo humano, la configuración y desarrollo de los accidentes y las causas de las lesiones por ellos producidas son los pilares sobre los que se asientan estas investigaciones. Para ello, han sido minuciosamente analizados más de 8.000 accidentes. Por otra parte, maniquíes humanoides y modelos informáticos son sometidos a «accidentes» provocados y sirven para comprobar la resistencia humana y la idoneidad de nuevos dispositivos de seguridad.

Gracias a ellos, por ejemplo, se ha comprobado que con el cinturón de seguridad perfectamente ajustado y tras un choque frontal a 48 km/h. contra un muro rígido, se obtiene un balance de lesiones relativamente bajo, mientras que si hay una holgura de entre cinco y quince centímetros, se producen heridas graves, principalmente en la cabeza. Asimismo, las investigaciones realizadas sobre estos humanoides han inspirado el diseño de los asientos traseros de los Citroën XM, cuya configuración impide el deslizamiento del cinturón de seguridad sobre el abdomen en el momento de una colisión, lo que perjudicaría gravemente los órganos de éste.

El análisis de los accidentes ha permitido saber, entre otras cosas, que el choque frontal representa el 60 por 100 de los accidentes y provoca el 50 por 100 de los fallecimientos, y que el 80 por 100 de los choques entran dentro de los parámetros de colisión a 56 km/h. contra una pared rígida, características comparables a las de un choque asimétrico de dos vehículos en carretera, condiciones sobre las cuales Citroën está centrando sus investigaciones en materia de seguridad.

La prevención de los accidentes es una cuestión que nos afecta a todos. A la Administración, a los fabricantes y a los propios automovilistas. De todas las vías, la más segura es la autopista. Cada 100 millones de kilómetros recorridos se producen 0,9 muertos en autopistas y cuatro en carreteras ordinarias. Se puede estimar que la construcción de 100 kilómetros de autopista permite salvar 20 vidas al año. Por otra parte, una conducción responsable, que respete las normas de circulación, es una de las principales garantías para la prevención de accidentes.

Pero la primera responsabilidad de un fabricante de automóviles, y ésta es la filosofía de Citroën, es ofrecer vehículos dotados de características dinámicas que dependan lo menos posible de la calidad del entorno vial y de las capacidades del conductor. El vehículo debe adaptarse permanentemente a las características de la carretera y al tipo de conducción, ha de ser cómodo para evitar la fatiga y debe facilitar al automovilista su mantenimiento para que se conserve en buen estado.

La suspensión hidroneumática del Citroën BX y la hidractiva del Citroën XM presentan grandes progresos en este sentido. Esta última es capaz de «pensar», de anticiparse inteligentemente a las reacciones del vehículo, con lo que ello supone para la seguridad activa del automóvil. Citroën sigue investigando para fortalecer estos puntos y, además, trabaja para desarrollar sistemas de vigilancia del vehículo, especialmente en los puntos de seguridad, la detección de fallos y el autodiagnóstico.

Un coche capaz de reaccionar por sí mismo a una señal de stop, de mantenerse dentro de un carril pese al descuido momentáneo de su conductor o de guardar la distancia de seguridad con el vehículo precedente no es hoy ciencia-ficción, sino una posibilidad estudiada por Citroën. También nuestro Grupo investiga la instalación en las carreteras de balizas de señales que transmitan al automóvil su información sobre el estado de la carretera, velocidad obligatoria, etcétera, de forma que el vehículo transmita la información al conductor, pudiendo incluso tomar iniciativas de adecuación a las señales recibidas. La importancia de estos puntos no da lugar a dudas. El 90 por 100 de los accidentes que se producen en intersecciones o en colisión frontal podrían haberse evitado si el conductor hubiese conocido un segundo antes la situación en la cual se iba a encontrar. Cabe suponer que la adopción y la aplicación de estas medidas exigirán una concertación y un acuerdo entre los gobiernos europeos y los fabricantes de automóviles.

Sin embargo, aunque el objetivo primario sea reducir el número de accidentes, no hay que olvidar todos los factores que limiten al máximo los daños, una vez éstos se hayan producido. Colocar, por ejemplo, barreras deformables delante de los obstáculos fijos que bordean la carretera limitaría en gran medida las muertes en colisiones con ellos. También los constructores de automóviles tenemos como responsabilidad proteger mejor a los ocupantes de los vehículos. Para ello, las investigaciones de Citroën siguen tres vías: permitir la absorción de la energía del vehículo cuando se produce un impacto en la estructura delantera o trasera; construir habitáculos indeformables, que constituyan una verdadera célula de supervivencia, y solidarizar a los ocupantes en el habitáculo mediante sujeciones eficaces.

En definitiva, nuestros estudios e investigaciones demuestran que reducir a la mitad el número de víctimas, de hoy al año 2000, es posible, siempre que todos los implicados asumamos nuestras responsabilidades. Supone que se prosigan las acciones emprendidas para mejorar la infraestructura, capacitar mejor a los conductores, que los automovilistas practiquen una conducción responsable, generalizar el uso obligatorio de los cinturones y progresar aún más en la seguridad de los vehículos. Pero también implica que se apliquen soluciones innovadoras, revolucionarias si se quiere, como las que Citroën tendrá técnicamente listas dentro de tres a cinco años.

«Estamos realizando investigaciones dentro del grupo PSA que tienen como objetivo reducir a la mitad, de aquí al año 2000, el número de víctimas en accidentes de tráfico»

«Es responsabilidad del fabricante ofrecer vehículos que dependan lo menos posible de la calidad del entorno vial y la capacidad del conductor»

«Una conducción responsable, que respete las normas de circulación, es una de las principales garantías para la prevención de siniestros»

«El vehículo debe adaptarse permanentemente a las características de la carretera y al tipo de conducción»

La DGT impulsa un proyecto de investigación que analiza el comportamiento de conductor, coche y medio ambiente

ARGOS, EL COCHE DE LOS CIEN OJOS

Un coche capaz de registrar todas las acciones que el conductor realiza, además del estado del propio vehículo y de las condiciones medioambientales, y un laboratorio que procesa toda esta información y facilita su interpretación, son la materialización del Proyecto Argos, que la Dirección General de Tráfico puso en marcha hace tres años. El aspecto más llamativo de esta importante experiencia, bautizada con el nombre del personaje mitológico del que se decía vigilaba por sus cien ojos, es la posibilidad de conocer el punto hacia el que está mirando el conductor.





El automóvil utilizado para las sesiones es un modelo convencional.

Conductor y acompañante, piezas clave en el proceso de investigación del sistema Argos.

TODOS podemos comprobar fácilmente la influencia que diversos factores, tales como las condiciones ambientales, el estado físico del conductor, el del vehículo, etcétera, tienen sobre nuestro comportamiento como conductores. La Dirección General de Tráfico, buscando un conocimiento profundo de esta influencia que permita tomar medidas que aumentaran la seguridad vial, puso en marcha el Proyecto Argos, cuyo objetivo principal era crear una herramienta mediante la cual se pudiera analizar el comportamiento de los conductores en la situaciones más diversas.

La idea no es nueva. En este campo se lleva trabajando más de treinta años. El primer intento fue el del profesor T. H. Reckwell, de la Universidad de Ohio (EE.UU.), quien, en la década de los sesenta, utilizó un vehículo experimental con registro de movimientos oculares. Más tarde, diversos estudiosos se ocuparon de esta materia, destacando los trabajos de J. Luoma, de la Universidad de Helsinki (Finlandia); de T. Miura, en la Universidad de Osaka (Japón), y Abareg, de la Universidad de Uppsala (Suecia).

Todos los estudios están basados en la teoría del «Procesamiento de la Información» que, como nos explica Luis Nunes, psicólogo de la DGT muy implicado en el proyecto Argos, «sig-

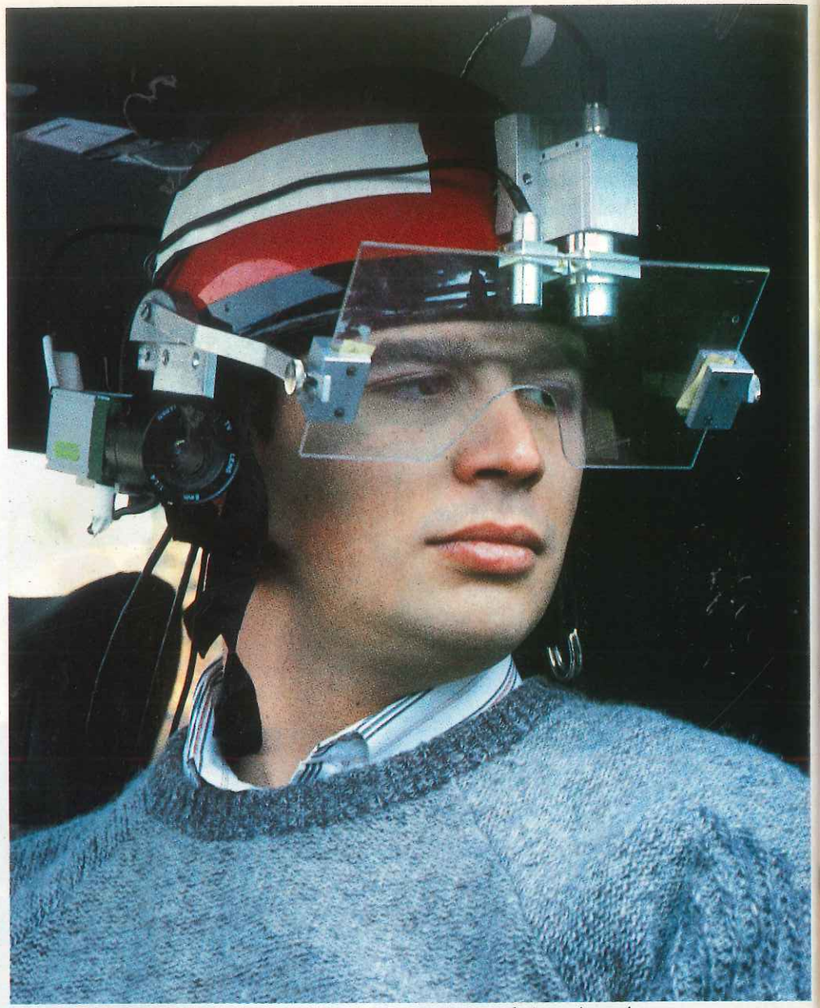
ARGOS,

nifica que la tarea de la conducción es considerada como el resultado de un intercambio de información entre el sujeto y el medio ambiente».

Hace unos tres años se comenzó a trabajar en el proyecto español, que se configuró integrado por dos subsistemas: uno móvil o sistema de adquisición y registro de señales, y que se materializa en un automóvil experimental, y otro el subsistema fijo o sistema de análisis, concretado en el laboratorio.

El Proyecto Argos ha sido llevado a la práctica por el Departamento de Arquitectura y Tecnología de Computadores de la Facultad de Informática de Madrid, bajo la dirección de su catedrático, Pedro de Miguel Anasagasti. También han colaborado el Departamento de Fotónica de la mencionada Facultad, la Escuela de Ingenieros Industriales de Madrid y la empresa Citroën Hispania, S. A.

En palabras de Pedro de Miguel, «el proyecto español no se parece a ninguno de los existentes, porque está hecho a medida de las peticiones de la DGT».



La interferencia del casco en la conducta del individuo también está prevista.

DOBLE FUNCIONALIDAD

Como hemos adelantado, el sistema Argos tiene una doble finalidad: por un lado, la recogida masiva de datos relativos al comportamiento del conductor, y por otro, el análisis y tratamiento de éstos para su interpretación y evaluación.

El denominado subsistema móvil ha sido instalado en un vehículo convencional, un Citroën BX GTI, que es el encargado de recoger y almacenar toda la información que se desprende y caracteriza el comportamiento del conductor y que se considere de interés para la realización de un estudio en concreto. Santiago Rodríguez, profesor del departamento de Arquitectura y colaborador en el proyecto, nos aclara que «no podemos confundirnos y pensar que el coche nos avisará ante una situación peligrosa o nos indicará lo que debemos hacer. Su misión no es ésa. Hay que recalcar que su labor no es de supervisión del tiempo real ni de asistencia a la conducción, sino obtener datos del proceso de conducción, para su posterior análisis, investigación o estudio por parte de los técnicos».

La información recogida por este sistema es de dos tipos: imágenes y señales eléctricas. Las imágenes son captadas por dos cámaras colocadas en el casco del conductor. Una de ellas registra el campo de visión del conductor, y la otra enfoca directamente a la pupila de uno de sus ojos. Dichas imágenes quedan almacenadas en cintas de vídeo mediante los correspondientes magnetoscopios.

Félix Guardia, alumno de último curso de la Facultad de Informática y activo participante en los trabajos del Argos, nos explicó una de las características de las que la DGT se siente más orgullosa: obtener el punto exacto hacia el que dirige su mirada el conductor. «Las imágenes obtenidas, tratándolas mediante unas placas y realizando después una transformación matemática, nos permiten superponer un ángulo, donde teóricamente mira el conductor». También a partir de estas imágenes es posible calcular la distancia del vehículo al centro de la calzada.

Las señales eléctricas se registran mediante un conjunto de sensores, colocados en distintos puntos del vehículo y sobre el propio conductor.

La información que aportan estas dos fuentes podemos agruparla en tres grandes categorías: las procedentes del vehículo, y que permiten conocer el estado del mismo en cada instante (velocidad, aceleración, posición del volante, señales eléctricas accionadas, posición del vehículo, etcétera), los ambientales, que registran detalladamente las condiciones atmosféricas bajo las que se lleva a cabo la sesión de recogida de datos (temperatura, humedad y luminosidad), y las procedentes del conductor, que reflejan su estado biológico en cada momento (electrocardiograma, electroencefalograma y electromiograma). Todas estas señales se almacenan en un cartucho de cinta magnética.



A la hora de analizar una sesión se pueden visualizar el campo de visión del conductor y el punto exacto hacia el que dirige su mirada.

Por su parte, el denominado sistema fijo —es decir, el ubicado en el laboratorio— está compuesto fundamentalmente por un computador, encargado de procesar toda la información recogida por el subsistema móvil. El computador facilita la interpretación y evaluación de los datos y posibilita alcanzar conclusiones.

Los resultados se presentan en un terminal gráfico en el que se reflejan los valores de todos los parámetros evaluados, apareciendo en un salpicadero similar al de los automóviles un indicador de velocidad, un cuentarrevoluciones, los indicadores de intermitencia y los testigos de luces, además de los indicadores de la posición de acelerador, los pedales, el volante y las marchas. También gráficamente se registran la luminosidad, la humedad, la temperatura, la hora de la sesión y todas las incidencias que se produzcan en el transcurso de la misma.

Asimismo, hay un monitor de vídeo, en el que aparece el campo de visión del conductor y, sobre él, el punto exacto hacia el cual tiene dirigida su mirada.

DESARROLLO DE UNA SESION

Antes de comenzar una sesión, al conductor se le instalan los distintos sensores, que van sobre su cuerpo, y el casco, en el que están emplazadas las dos cámaras de video. La utilización del vehículo no es diferente a la de uno normal. Destacan el peso adicional de toda la instrumentación que lleva —alrededor de los 100 kilos— y una segunda pedalera para el acompañante, similar a la que se instala en los coches de las autoescuelas.

A continuación se sitúa el acompañante en el asiento del copiloto. Aunque el conductor puede manejarse perfectamente solo, la presencia de aquél es fundamental para la utilización del computador portátil que forma parte del sistema, y mediante el que se tiene control en todo momento de lo que se va registrando a través de su pequeña pantalla, lo que permite subsanar las incidencias que se pueden producir (mal ajuste en los sensores, colocación inadecuada del casco, etcétera). Además, y ésta es su misión más importante, permite ir introduciendo mediante códigos preestablecidos las incidencias que van surgiendo en el momento exacto: maniobra brusca, incumplimiento de una señal, si el conductor ha dormido poco esa noche, etcétera. En definitiva, todo lo que pueda resultar de interés a la hora de analizar la sesión.

De las cuatro señales que lleva el conductor se recogen 200 muestras por segundo, y del resto de los sensores colocados en el vehículo, 20 muestras por segundo.

En este año está prevista la realización de unas cien sesiones, durante las que se llevará a cabo un autochequeo del automóvil experimental y de todo el sistema, que permitirá introducir modificaciones si fueren necesarias. Esto es posible, tal como destaca el profesor Pedro de Miguel, «porque se trata de un sistema flexible, por ser abierto y modular. Es decir, que puede ir adaptándose a nuevas exigencias y evolucionar al tiempo que el resto de los avances técnicos. Sus elementos pueden eliminarse, cambiarse o completarse».

ARGOS,

En la actualidad se está comenzando a introducir algunas novedades. En primer lugar, se procederá a remodelar el casco, instalando unas cámaras de vídeo mucho más ligeras que las que lleva ahora, cuyo peso alcanza los 800 gramos. Además, se incorporarán un acelerómetro lateral, un inclinómetro y un telémetro.

Otra de las variables que se tienen en cuenta a la hora de analizar la sesión es la de interferencia del sistema en el comportamiento del conductor, debido a que la conducta natural del individuo se verá mediatizada no solamente por elementos físicos (casco, electrodos, etcétera), sino también por la presión psicológica que supone el saber que están investigando su conducta.

SUS APLICACIONES

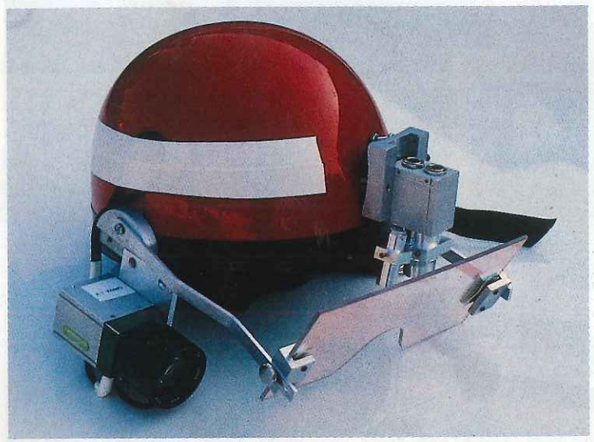
Muchas son las aplicaciones que puede tener este coche experimental, al ser infinitas las combinaciones que se pueden hacer con las informaciones registradas. Se podrán realizar estudios sobre la influencia que tienen la familiaridad con la vía, la experiencia del conductor, los efectos de las condiciones de iluminación, de la fatiga y el sueño, de las drogas, del alcohol y los fármacos, del estrés, de la publicidad en las carreteras, etcétera. También se podrá investigar la percepción de las señales de tráfico, las tasas de corrección de la trayectoria... Todos estos estudios e investigaciones podrán ser aplicados al diseño de vías, de nuevos vehículos y del sistema de señalización, y podrían tener influencia en los métodos de formación de conductores, etcétera.

Los encargados de realizar estas investigaciones serán un grupo de profesionales (médicos, psicólogos, técnicos de tráfico, etcétera) más los especialistas que se necesiten ante determinados estudios.

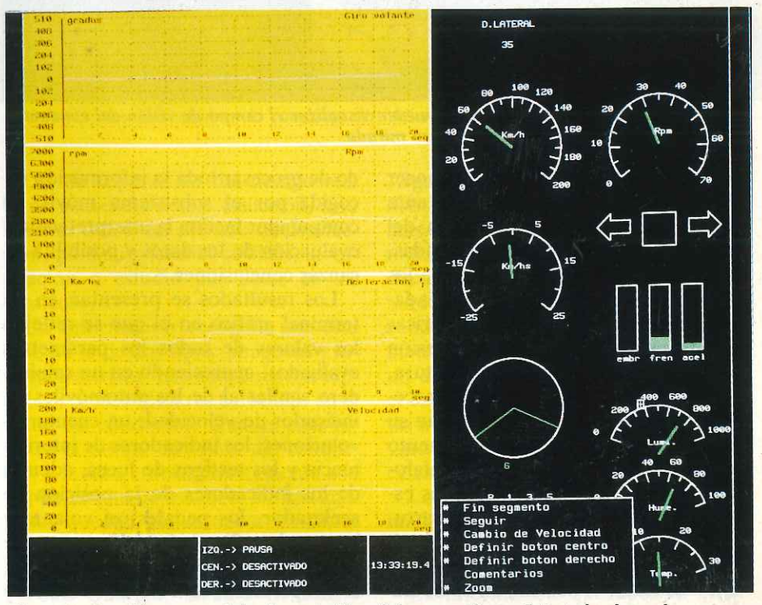
Mercedes LOPEZ
Fotos: Miguel GARROTE y cedidas por la Facultad de Informática de Madrid



Los sensores captadores de señales eléctricas se han instalado en distintos puntos del automóvil.



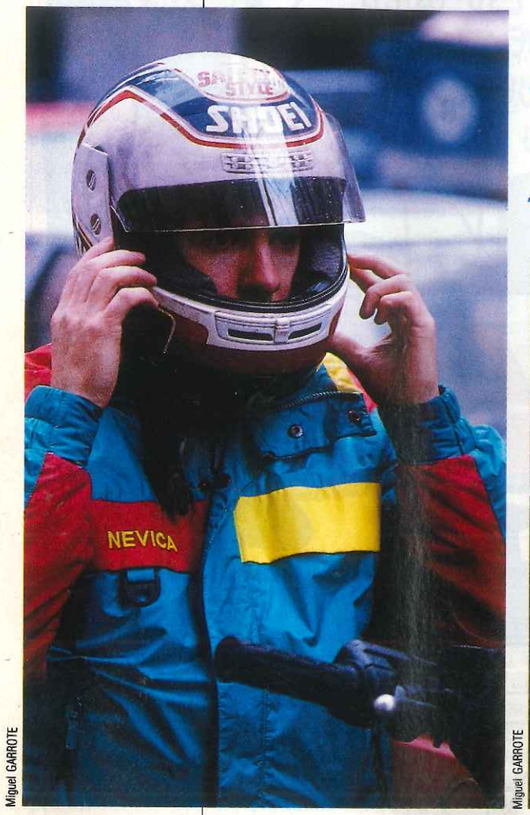
El casco lleva dos cámaras de video: una enfoca el ojo del conductor y la otra su campo de visión.



El terminal gráfico, un salpicadero similar al de un coche, refleja todos los valores que se consideran de interés.

Póntelo, pónselo

Javier COROMINA (*)



Miguel GARROTE



Miguel GARROTE

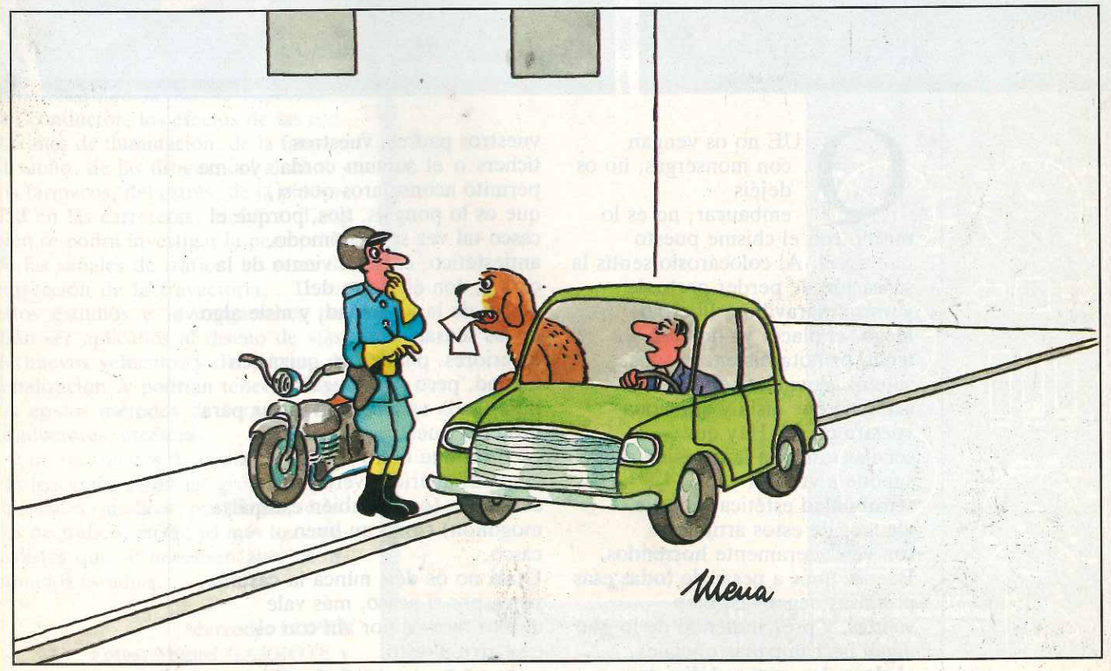
QUE no os vengan con monsergas, no os dejéis embaucar, no es lo mismo con el chisme puesto que sin él. Al colocároslo sentís la sensación de perder parte de vuestra maravillosa libertad; luego, el placer ya no será igual, os notaréis encerrados, sujetos, envueltos en algo artificial que aísla y aprisiona vuestra carne. Hay que señalar también la agresión que supone a vuestra sensibilidad estética, porque algunos de estos artilugios son verdaderamente horrendos. Bueno, pues a pesar de todas esas premisas negativas, bien válidas, y prescindiendo de lo que digan las campañas oficiales, el clero, las cartas al director, vuestros padres, vuestros tíchers o el sursum corda, yo me permito aconsejaros que sí, que os lo pongáis, tíos, porque el casco tal vez sea incómodo, antiestético, corte el viento de la cara y, con él, parte del placer de la velocidad, y aísle algo de las sensaciones exteriores, puede ser, quizá sea verdad, pero si os pegáis la piña, nada va a ser tan eficaz para proteger vuestro preciado coco (al que tanto amáis) y vuestras queridas vértebras cervicales (que también estimáis mogollón) como un buen casco.

Ojalá no os déis nunca la castaña, pero, por si acaso, más vale que os mováis por ahí con el cacharro puesto.

(*) Jefe Provincial de Tráfico de Baleares.

Por RAMON y MENA





—¡Basta, Sultán! ¡Devuelve los papeles al señor agente!

Descienden las ventas de automóviles

La Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (FACONAUTO) está muy preocupada por la situación actual de caída de la venta de automóviles. Según los últimos datos, han descendido un 12,6 por 100 y las perspectivas, debido a la influencia que la guerra del Golfo tiene sobre el sector, no son buenas. Ante esta crisis, FACONAUTO pide un «decidido» apoyo institucional de la Administración y la adopción de medidas económicas y fiscales, junto con unos tipos de interés y condiciones de crédito próximos a los existentes en la Comunidad. También considera urgente una mejora de nuestra infraestructura viaria y de comunicaciones. A cambio ofrecen «competitividad interna, calidad y capacidad de servicio a la sociedad y al consumidor».

Investigación por la seguridad

La empresa Mercedes Benz ha instalado en su fábrica de Sindelfingen (Alemania) una nueva pista de ensayos de choque, que permite llevar a cabo pruebas con dos coches lanzados el uno contra el otro a 60 km/h. Hasta ahora sólo podía lanzarse un vehículo contra un obstáculo móvil. Desde luego, los resultados de estas experiencias nos acercarán mucho más a las consecuencias que, desgraciadamente, tienen los accidentes reales y contribuirán a lograr avances en la seguridad de los automóviles.



Europeos y artesanos

La Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA), preocupada porque ciertas actuaciones de las entidades aseguradoras pueden afectarles y constituir una irregularidad en materia de libre competencia, está intentando conocer la situación en esta materia en la CEE. Para ello, se ha dirigido a la Organización Internacional del Mercado de Motores y Reparaciones y les ha enviado un cuestionario para que lo hagan circular entre sus asociados y conocer su opinión. En otro frente de actuación, la CETRAA se ha dirigido a las Comunidades Autónomas, solicitando la concesión de la calificación de artesanía para el sector. En Europa, según dicen, todos los países reconocen a los talleres de reparación su condición de artesanos. Esperemos que no pretendan cobrar las reparaciones como piezas únicas u otras obras de arte...

Mejor visión nocturna

El «Laserpec night vision», diseñado por el doctor Paul Cook, es un nuevo instrumento que permite diagnosticar la nictalopía, un problema que tiene fácil corrección mediante el uso de unas gafas específicas. En lenguaje llano, la nictalopía no es otra cosa que la pérdida de agudeza visual durante el crepúsculo y la noche, agravándose el problema si además se es miope. Y, por supuesto, si conducimos. Por ello, bienvenido sea todo avance técnico que contribuya a incrementar la seguridad vial.



Bajita, pero menos

El Tribunal Superior de Justicia de Canarias acaba de dictar una sentencia por la que se permite a una mujer de baja estatura examinarse para conseguir el permiso de conducir. La mujer había recurrido una decisión de Tráfico que no la consideraba apta y que se basaba, tal como establece el decreto que regula las aptitudes necesarias de los conductores, en el certificado médico expedido al caso. La sentencia establece que para acceder al permiso de conducir deberá realizar varias modificaciones en su coche.

Espíritu de contradicción



Si entramos a Cartagena procedentes de La Unión, por la N-332, nos podemos sorprender tanto como nuestro amable lector murciano, Antonio Hernández, autor de esta foto, ante lo que por lo menos podemos denominar «desgraciada» coincidencia de dos vallas publicitarias. ¿De qué valen ciertas campañas de la Administración? Los reponsables de la concesión de vallas publicitarias no parecen enterarse. Nos preguntamos, ¿se trata de una broma o de una total falta de conocimiento y sensibilidad?

Las ITV gallegas podrán ser privatizadas

El Consejo de la Xunta de Galicia del pasado 11 de enero aprobó un decreto por el que se integran las Inspecciones Técnicas de Vehículos (ITV) en la red de Galicia, lo que permitirá la concesión a empresas privadas de las ITV de titularidad pública, a cambio de que las empresas privadas se comprometan a la construcción de nuevas estaciones, cuando la Xunta estime necesaria la ampliación de la red. En nuestro número anterior reflejábamos cómo la comunidad gallega es la que durante 1990 ha registrado el mayor porcentaje de rechazos (37,5 por 100) y un incremento del 20 por 100 en el número de coches inspeccionados.

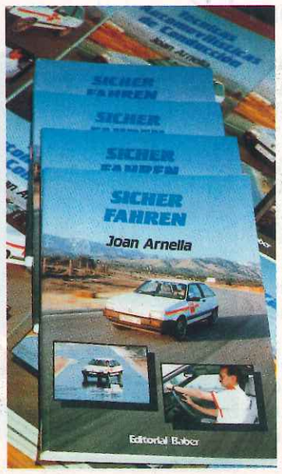
Las consecuencias de los accidentes

El pasado enero se ha celebrado un «Seminario sobre seguridad vial», organizado por la Asociación Española de Directores de Seguridad, en colaboración con el ICADE y la Universidad de Comillas. El Seminario centró sus trabajos en las consecuencias de los accidentes de tráfico. Especialistas procedentes de empresas privadas y de la Administración —DGT, Ayuntamiento de Madrid, Unespa, Fundación Benedicto Alfaro, Sice, Grundig Pola-Real, SEME y TAE— analizaron en profundidad la necesidad del cinturón de seguridad, medidas a tomar ante un herido, adaptaciones, etcétera, quedando muy claro que la seguridad vial es responsabilidad de todos.

Futura potencia en sordos

La Universidad de Verano de Gandía ha organizado unas «Jornadas sobre ruido ambiental», que se celebrarán los próximos días 27 y 28 de febrero, con la intención de fomentar el debate e intercambiar experiencias sobre este problema, que ocupa un lugar muy importante entre los muchos contaminantes que degradan nuestro medio ambiente. Según un informe reciente de la OCDE, alrededor de 130 millones de personas están expuestas a niveles sonoros muy por encima de los permitidos y unos 300 millones más residen en zonas acústicamente deficientes. Y un dato todavía más preocupante: España ocupa el segundo lugar en el mundo (el primero es Japón) entre los países más ruidosos, estimándose que un 70 por 100 de los españoles aguantan niveles sonoros superiores a los 55 decibelios.

También en alemán



Todos aquellos aspectos que hacen referencia a la conducción (movimientos de manos al volante, frenadas, reducciones, técnicas para negociar las curvas y virajes, y soluciones de emergencia) aparecen cuidadosamente estudiados en el libro de Joan Arnella, director de la Escuela TAC, titulado «Técnicas Automovilísticas de Conducción». El libro apareció hace dos años y ahora vuelve a ser noticia porque, debido a su buena acogida, ha sido traducido al alemán. ¡Enhorabuena!



Miguel Angel GOZALO

Toda España es garaje

BLOQUEADO por el atasco, en medio de enfurruñados conductores que trataban de extraer de la radio, a través de las noticias que llegaban del Golfo, algún consuelo para sus males circulatorios, tuve una revelación similar a las que el profeta Mahoma le hace, en sueños, a Sadam Husein: vivimos metidos en un garaje por el que intentamos desplazarnos con nuestros coches, para colocarlos en algún hueco vacío. Toda España es garaje. La velocidad es un objetivo perfectamente desechable. *Guerra Santa* a la velocidad.

Cuando comprendí esto, confieso que me tranquilicé. Peor están en otras partes, me dije. Después de todo, nuestros cráteres no provienen de bombas enemigas. Además, si en realidad esto es un garaje, ¿qué sentido tiene preocuparse porque apenas avanzamos? Para estacionar el coche lo que hace falta es un mucho de paciencia y un poco de habilidad. Nadie corre frenéticamente por los aparcamientos porque eso carece de lógica y encima puede ser peligroso. Busquemos en el «parking» de todos nuestra modesta plaza en paz.

Se me dirá que esta audaz teoría —que hace innecesaria la pretensión de limitar a 50 kilómetros por hora la circulación por las calles de las ciudades españolas, porque de hecho es imposible pasar en la mayoría de ellas de los 15 por hora, y eso, tirando por elevación— se desmonta en las carreteras, donde el que puede, con desprecio absoluto de radares, helicópteros y Guardia Civil, aprieta el pie a fondo en el acelerador para compensar los atascos padecidos en las vías urbanas. Pero si se nos mete en la cabeza que en realidad vivimos en un garaje, el frenesí de la carretera también se perderá. Total, la carretera será, a lo sumo, en los tramos que el MOPU nos vaya graciosamente concediendo, un interludio menos agobiante que el del simple estacionamiento. Después de todo, ¿para qué vamos a ir como locos de una plaza de garaje a otra, si lo que nos espera es freno y marcha atrás?

Lo que quiero decir, totalmente en serio, es que la insensata velocidad, que causa en el mundo más muertos que las armas químicas, no necesita ser combatida con antimisiles Patriot.

Basta entrar en una fase de positiva resignación ante los males intrínsecos de la guerra automovilística. He leído por ahí que algún responsable del organismo que vigila el tráfico nacional ha lamentado, ante las estremecedoras estadísticas que nos han amargado el paso de 1990 a 1991, el fracaso relativo de las campañas de publicidad que intentan, tenazmente, convencer a los españoles de que la vida no vale la pena jugársela a copas y todo eso.

Pues bien: creo que las campañas hacen lo que pueden y que deben seguir, reforzadas convenientemente por cuantas armas disuasorias se convenga que contribuyen a su mejor finalidad: multas, retirada del carnet y lo que haga falta. Pero, sobre todo, hay que llevar al ánimo de los conductores una filosofía básica, que quizá no compartan los fabricantes de automóviles, que cada vez apelan más a las características rápidas de los vehículos: correr, ¿para qué? Frente a aquella audaz pretensión, heredada de los latinos, que proclama que «vivir no es necesario, navegar, sí», hay que levantar el *primum vivere, deinde philosophari,* inventado por alguien con ánimo más sosegado, que traducido al mundo del motor de explosión quiere decir que lo importante, lo primero, es vivir, y que después podemos, con las manos en el volante, reflexionar sobre lo peligroso que es tener prisa.

Es que no siempre se lee bien a los clásicos. El poeta Cavafis, que se los sabía como nadie, recreó el retorno de Ulises a Itaca en un poema majestuoso que es todo un canto a la necesidad de frenar urgencias y ambiciones: «Ten siempre en la memoria a Itaca. Llegar a ella es tu meta, mas no apresures el viaje. Mejor que se extienda largos años...». Por todo ello, la idea de implantar en España la velocidad máxima de 50 kilómetros por hora en la circulación por las ciudades —como acaban de hacer en Francia, y que es algo que ya está en vigor en otros seis países de la Comunidad: Dinamarca, Alemania, Irlanda, Italia, Países Bajos y Reino Unido— me parece imprescindible, aunque relativamente irrelevante. Hombre, algo mejorará las cosas el que la gente se acostumbre a ir más despacio, sea donde sea. Todo lo que contribuya a refrenar impaciencias será bueno para el país. Pero lo fundamental es que a la gente se le mete en el cacumen, como se me metió a mí en medio de un atasco monumental, que estamos todos recluidos en un inmenso garaje, donde, si no nos ponemos nerviosos, acabaremos encontrando sitio para estacionar.

Y en la carretera, pues lo mismo: serenidad ante la Itaca de turno, a la que nunca hay que llegar antes de tiempo. («Y a tu vejez arribes a la isla, con cuanto hayas ganado en el camino , sin esperar que Itaca te enriquezca», enseña Cavafis).

Aunque, naturalmente, si las aficiones poéticas no son lo suficientemente influyentes como para torcer las mundanas apetencias que le llevan a uno locamente en pos de la velocidad, se impone una mayor vigilancia y un correctivo inevitable.

En eso, aunque nos moleste, hay que imitar a los Estados Unidos. Yo, que tampoco es que fuera un conductor frenético, pero que tenía los vicios propios de mi condición de español contemporáneo, aprendí a vivir con la resignada prudencia del buen automovilista en un viaje por carretera en Estados Unidos, en una carretera que corría a lo largo del río Mississippi, entre las ciudades de La Crose y Minneapolis. Naturalmente, el conductor era otro: un americano joven de esos que manejan misiles y bombarderos cuando lo exige la historia. Pero, a riesgo de que perdiéramos el avión al que teníamos que subir en la capital del Estado de Minnesota, jamás pasó de 55 millas de velocidad máxima tolerada por aquella maravillosa carretera que discurría entre árboles y agua, como un homenaje a la naturaleza dominada por el hombre. Mientras yo me comía las uñas, él me hablaba de los patos y los indios. Y, además, no perdimos el avión...

FAMOSOS EN MARCHA

EVA RUEDA

La gimnasta de altos vuelos que le tiene miedo al avión

«Prefiero el coche a pesar de los accidentes»



Cuando toda España está pendiente de una fecha que antes de vivirla ya es casi historia —el mítico y casi utópico 1992—, hay en la actualidad quienes no dejan para entonces lo que pueden ir haciendo y alcanzando poco a poco, aunque con mucha dedicación y también con la vista e ilusiones puestas en la Olimpiada de Barcelona.

UNA de esas personas es Eva Rueda, quien, a sus diecinueve años, ha conseguido para España los galardones más importantes de los últimos tiempos para nuestra gimnasia artística deportiva. Así, podríamos enumerar, entre otras pruebas de la modalidad en las que ha participado, que Eva Rueda es campeona de España de los años 89 y 90; campeona de los Juegos Iberoamericanos del 89; medalla de bronce en salto en los últimos Campeonatos Europeos, celebrados en Atenas, donde quedó cuarta en la clasificación general; medalla de plata en la Copa del Mundo, disputada en Bruselas en octubre del pasado año.

—Fue —dice— un momento vivido con mucha emoción. Ya en el Campeonato de Europa me dio mucha alegría conseguir la medalla de bronce, que era la primera vez que se alcanzaba, pero en Bruselas fue verdaderamente emocionante, pues la cita era con la élite de la gimnasia mundial, y si además quedas segunda, es más importante aún.

«NO TENIA CONDICIONES»

—¿Cuando comenzaste en el mundo de la gimnasia pensabas que algún día podrías formar parte de esa elite?

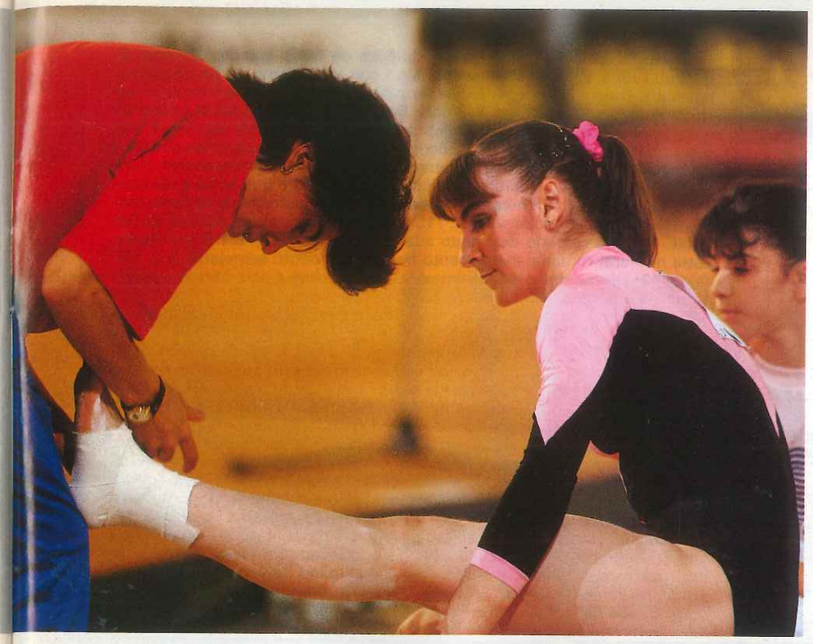
—No pensaba que iba a llegar tan arriba, ni tan siquiera a estar entre las mejores gimnastas de Europa, ya que cuando empecé me dijeron que no tenía condiciones y que no llegaría a ser nada. Pero como a mí me gustaba tanto la gimnasia, no perdí la esperanza y seguí entrenando. Fue Jesús Carballo el que vio posibilidades en mí y me ayudó.

—Cuéntanos cómo se desarrolla un día normal para ti y tus compañeras.

—Nos levantamos a las ocho, comenzamos a entrenar a las diez y lo hacemos hasta las dos y media. Volvemos al chalet donde residimos para comer y descansar, y, de nuevo, nos entrenamos desde las seis hasta las diez y media de la noche.

—¿Qué haces en el tiempo libre, fuera de los entrenamientos?

—Leer, ver videos de gimnasia, salir al jardín del chalet donde vivimos todo el equipo, jugar con el perro, jugar con las niñas pequeñas y explicarles los deberes.



—¿Cómo se lleva el vivir con las compañeras del deporte fuera del ambiente familiar?

—Nosotras lo llevamos bien porque nos gusta la gimnasia, y nuestros padres también lo aceptan, ya que están de acuerdo y les gusta que practiquemos este deporte que tiene, entre otras, estas exigencias.

—Para ti, ¿quiénes son las mejores gimnastas que hay en el concierto internacional actualmente?

—Yo creo que las soviéticas y las chinas.

—¿A cuál de ellas te gustaría alcanzar?

—A la soviética Helena Shushonova.

—¿Qué admiras de Boginskia, a la que ganaste en Bruselas?

—Lo que más admiro de ella es su cuerpo, su forma de hacer la rítmica, de expresarla.

—Antes has nombrado a Jesús Carballo, que para vosotras es más que un entrenador...

—Sí, es como un padre para nosotras, ya que nos ayuda todo lo que puede, tanto dentro como fuera del gimnasio. Particularmente, siempre me he entrenado con él y como él me ha marcado y me ha dicho, así es como he conseguido resultados.

LA NUEVA GIMNASTA

—¿Cuál es tu mayor cualidad en la pista?

—La fuerza. La gimnasta de antes era delgadita, pequeñita, y la de ahora es más bien grande, fuerte. Yo he roto un poco el molde de gimnasta tradicional.

—¿Y el punto débil de Eva Rueda?

—Nunca me he parado a pensarlo, porque nunca pienso en los defectos, sólo en el trabajo.

—¿Cúales son los pasos que hay que seguir para formar parte del equipo nacional?

—Primero tienes que llevar dentro de ti la gimnasia, saber con seguridad que te gusta, que es eso lo que quieres hacer; después, tener mucha fuerza de voluntad y, sobre todo, mucha disciplina.

—Tú, por la gimnasia, y debido a las confrontaciones y campeonatos en los que participas, tienes que viajar mucho..., ¿qué medio de transporte te gusta más?

—El coche.

—¿Por qué?

—Pues porque es el que veo más seguro, pese a que haya muchos accidentes de carretera, y quizá porque, para mí, el que vayan las ruedas sobre la tierra me da ya tranquilidad. La verdad es que el avión me da mucho miedo, lo paso fatal, me pongo muy nerviosa y creo que se va a caer. Afortunadamente, nunca ha pasado nada y espero que nunca ocurra.

—¿Qué les dirías a todas aquellas personas que habitualmente conducen?

—Que tengan mucha paciencia y que respeten todas las señales de tráfico.

—Con tanto entrenamiento y competición, no sé si habrás tenido tiempo de sacarte el permiso de conducir...

—No, no he tenido tiempo, pero me lo pienso sacar.

—¿Te gusta la velocidad?

—No. Me gusta ir a una velocidad normal, ni muy despacio ni muy rápido, porque tan malo es lo uno como lo otro.

—¿A dónde te gustaría escaparte?

—He viajado mucho, pero como España no hay nada.

EL PRINCIPAL DESEO

—¿Qué deseas para este año mil novecientos noventa y uno, víspera de uno que pretende ser histórico, el noventa y dos?

—Sobre todo, lo que más deseo para éste es la clasificación para las Olimpiadas de Barcelona noventa y dos, en el Campeonato del Mundo. La gimnasia es un deporte que aunque se sea anfitrión en la Olimpiada, para participar tiene que conseguirse la clasificación.

—Vamos a dar por obtenida la clasificación. ¿Qué supone para ti volver a otra Olimpiada, y en este caso en nuestro país?

—Es muy emocionante, ya que la Olimpiada es lo máximo a lo que puede aspirar un deportista; y si es en tu país, más aún.

—Ya has alcanzado el bronce, la plata..., ¿y ahora, el oro?

—Bueno, para eso me entreno, para ir a buscarlo.

—Es muy dura la vida de gimnasta?

—No. Si te gusta, no es dura. Lo que pasa es que la gente que lo ve desde fuera cree que es muy duro pero, desde dentro y si te gusta, no lo es tanto.

—¿Has tenido que esforzarte mucho para llegar donde estás?

—Ciertamente, es mucho trabajo; pero como ya te digo, si es lo que te gusta, es como el que va a trabajar todos los días.

—Y cuando llegue el momento de tu retirada, ¿tienes pensado a qué te gustaría dedicarte?

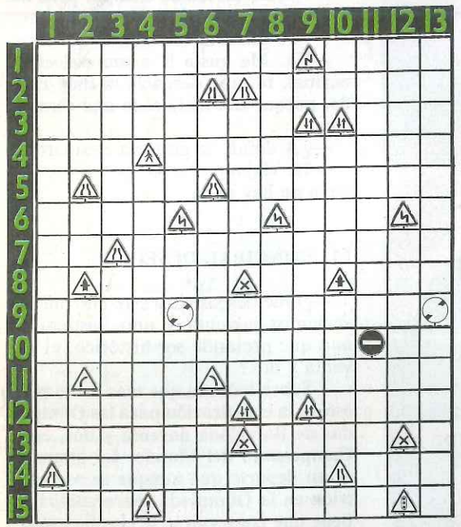
—Me gustaría ser entrenadora y seguir siempre dentro del mundo de la gimnasia.

Posiblemente, lo más importante que ha conseguido Eva Rueda, junto con las compañeras de su club y de la selección nacional, sin olvidarnos de su entrenador Jesús «Fillo» Carballo y su equipo técnico, haya sido que toda la gimnasia española empiece a ser considerada y llegue a ocupar el puesto que verdaderamente merece y le corresponde.

Miguel Angel YAÑEZ

Por Antonio A. ARIAS

CRUCIGRAMA

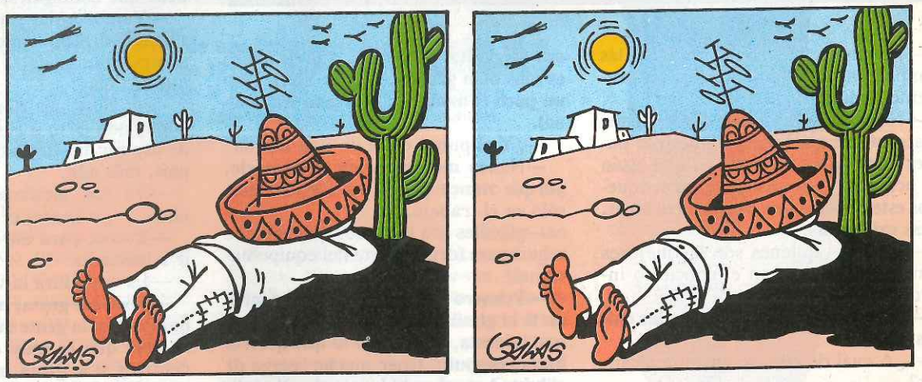


HORIZONTALES. 1: Planta cucurbitácea de fruto grande. Querida. **2:** Percibirá un aroma. Desmenuzarás algo con los dientes. **3:** En medicina, pesadilla. Quiera, estime. **4:** Existe. Erupciones cutáneas que forman al secarse unas costras espesas. **5:** Vocal. Regalen. Sustancia que se extrae de la raíz del ásaro europeo. **6:** Quiebra comercial. Matrícula española. Alimento básico. Consonante. **7:** Apócope de uno. Relativa a la pronunciación normal. **8:** Vocal. Planta tifácea parecida a la espadaña. Preposición. Yunque de platero. **9:** Que carece de efecto legal. Nombre que se da a las conchas en espiral. **10:** En heráldica, pieza que en sus extremidades tiene media potenza. Terminación verbal. **11:** Vocal. Establecimiento público de bebidas. Terreno cercado destinado a la caza. **12:** Derribar, echar por tierra. Letra numeral romana. Instrumento musical de viento semejante a la dulzaina. **13:** Dícese de la tela suave al tacto. Traspasa a otra persona el dominio de una cosa. Consonante. **14:** Ponerlas precio. Prefijo que significa nuevo, reciente. **15:** Igualdad de nivel. Militar sin graduación. Consonante.

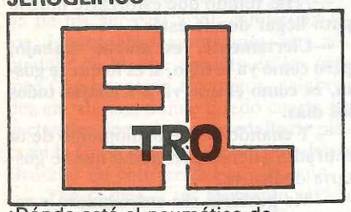
VERTICALES. 1: Secuelas o resultados que se producen de una decisión. Consonante. **2:** Pone a varios de acuerdo para un mismo fin. Símbolo químico del radón. Patria de Abraham. Letra del alfabeto griego. **3:** La que recibe bienes por testamento. Elogiadas encomiásticamente. **4:** Altar. Almacenes donde se expenden géneros de cooperativas. **5:** Bala pequeña de fusil. Nota musical. Ansías, premuras. **6:** La primera preposición. Al revés, la tercera nota musical. Acometo, embisto. Extraño, poco frecuente. **7:** Consonante. Piedra preciosa tornasolada. Antigua medida de longitud. Las dos letras que aparecen en el escudo de Valencia. **8:** Armadura. Fertilidad abundante de un campo. **9:** Vocal. Obstruido, atorado. Se atreve. **10:** Matrícula española. Nombre actual de Persia. Primer libro de lectura. Letra numeral romana. **11:** Carbonato cálcico cristalizado en forma rómbica de factura vítrica y brillo anacarado. Abanico colgado del techo. **12:** Nombre propio de varón. Caluroso, ardiente. Vocal. **13:** Adquirieras sensatez o cordura. Dícese del animal como la ardilla, el castor y el conejo.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



¿Dónde está el neumático de repuesto?

SOLUCIONES

AL CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.—**1:** Calabaza. **2:** Olerá. Roerás. **3:** Nigalón. Ame. **4:** Sea. Impetigos. **5:** E. Den. Asarona. **6:** Crac. Al. Pan. R. **7:** Un. Ortotónica. **8:** E. Anea. En. Tas. **9:** Nulo. Caracol. **10:** Crampona. **11:** I. Bar. Acotado. **12:** Abatir. I. Obse. **13:** Sedosa. Dona. D. **14:** Tasarías. Neo. **15:** Ras. Soldado. R.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: **1:** Un buitre. **2:** El cactus. **3:** La antena. **4:** El sombrero. **5:** Arruga del pantalón. **6:** La sombra. **7:** Una casa. **8:** Brillo del sol. **9:** El ombligo.

AL JEROGLIFICO: En el trastero (en el, tras te, ro).

A LA SOPA DE LETRAS ILUSTRADA: Carburador, carburante, depósito, gasóleo, gasolina, gasolinera, inflamable, normal, octano, petróleo y super. FRASE: «La ciencia busca combustibles alternativos».

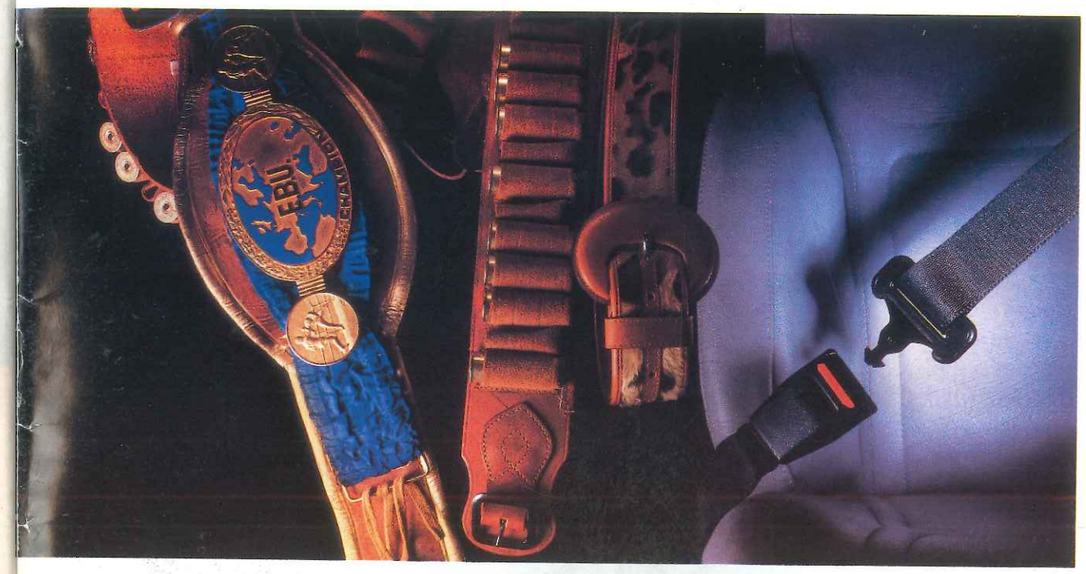
SOPA DE LETRAS ILUSTRADA



L	I	G	A	S	O	L	I	N	A	C
E	N	A	A	C	R	I	E	N	C	A
T	F	S	I	A	B	E	U	S	C	R
N	L	O	T	I	S	O	P	E	D	B
A	A	L	A	C	O	C	M	U	B	U
R	M	E	U	S	T	T	I	B	S	R
U	A	O	L	E	S	A	A	L	T	A
B	B	E	R	N	A	N	T	I	V	D
R	L	P	E	T	R	O	L	E	O	O
A	E	L	A	M	R	O	N	O	S	R
C	A	R	E	N	I	L	O	S	A	G

En el recuadro se encuentran ONCE palabras relacionadas con el combustible de un vehículo. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres. Con las letras sobrantes se podrá leer una frase relacionada con este mismo tema.

SOLO UNO DE ESTOS CINTURONES PUEDE SALVARLE LA VIDA



Uno de estos cinturones significa el triunfo.
Hay otro que infunde respeto.
Y uno que ciñe las cinturas elegantes.
Pero sólo hay un tipo de cinturón que puede salvarle la vida a usted y a sus acompañantes.
Cuando viaje en su coche recuerde:
los cinturones de seguridad, delanteros y traseros, pueden salvar su vida.

LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO.

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior

Barro - CDP.



900-123505 SOS

SENTIDO UNICO: EL SENTIDO COMUN

Cuando se disponga a viajar en su vehículo,
hágalo en las mejores condiciones, tanto físicas como de tráfico.
Utilice todas sus sentidos en la conducción,
y uno especialmente antes de ponerse en ruta:
El sentido común.
Es muy sencillo, llame al **900-123 505** y compruebe
GRATUITAMENTE el estado del tráfico en el itinerario que tiene
previsto. Hay muchas personas tras este teléfono que velan por su
seguridad. Cuente con ellas.

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior