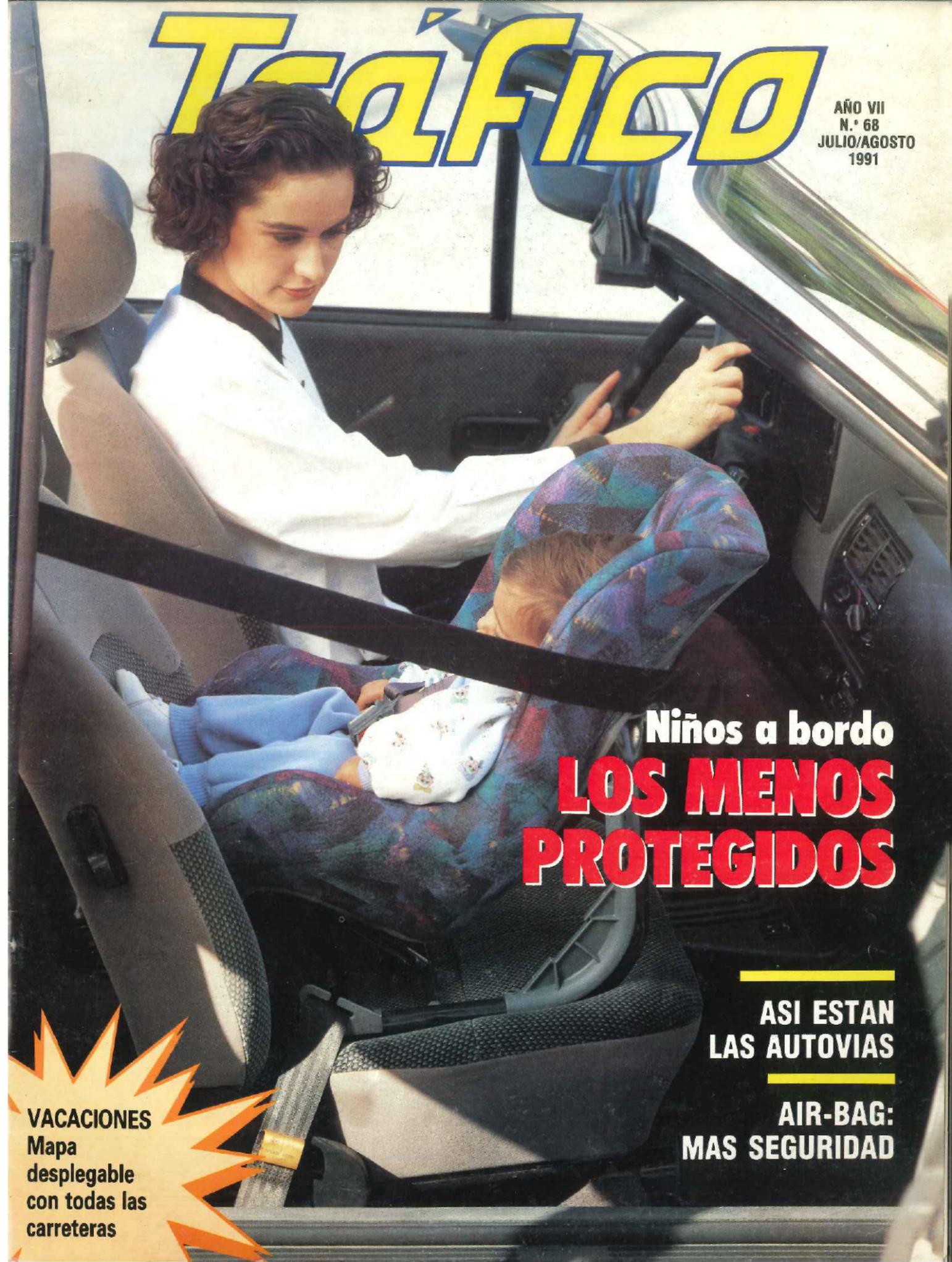


# Traáfico

AÑO VII  
N.º 68  
JULIO/AGOSTO  
1991



Niños a bordo  
**LOS MENOS  
PROTEGIDOS**

---

**ASI ESTAN  
LAS AUTOVIAS**

---

**AIR-BAG:  
MAS SEGURIDAD**

**VACACIONES**  
Mapa  
desplegable  
con todas las  
carreteras

## 8 ¡ATENCIÓN! «PEQUES» EN PELIGRO

Los más pequeños, entre los que una de las primeras causas de mortalidad en sus primeros cinco años son los accidentes de tráfico, parecen —casi es de Perogrullo decirlo tras esa afirmación— los menos protegidos a bordo de los vehículos. Mientras la ONU aconseja usar dispositivos especiales para su seguridad, en España no existe normativa al respecto.



## JUEGOS EN «TRAFICO CHICO»

En nuestro cuadernillo especial TRAFICO CHICO, y puesto que estamos de vacaciones y no es cosa de trabajar demasiado, ofrecemos a los pequeños lectores un buen número de juegos; entre ellos, uno «de espías», en el que deben encontrar nuestras «frases secretas»... y seguras. ¡Animo y a divertirse, que os lo merecéis después de tantos meses de aguantar a los profes!



## 31 TODAS LAS AUTOVIAS, PARA 1993

A finales del presente año se adjudicarán los últimos tramos de las autovías previstas en el Primer Plan de Carreteras, que, por tanto, no quedará concluido en el tiempo inicialmente previsto, sino a finales de 1993. Les ofrecemos una detallada información de cómo se encuentran en este momento esas autovías, repartidas por toda España.

## 14 PEATONES FUERA DE LA NORMA

Las estadísticas indican que más del 15 por 100 de los accidentes registrados el pasado año estuvieron motivados por imprudencias de los peatones. A pesar de ello, las normas establecidas para regular la circulación peatonal no son respetadas por nadie, ante la mirada casi indiferente de las autoridades responsables.



### secciones

La locura del mes .....	3
Cartas .....	4
Mi carril .....	6
Editorial .....	7
Tráfico del motor .....	17
Taller de opinión .....	20
TRAFICO CHICO (suplemento central)	
El parque automovilístico, al día .....	24
Kilómetro a kilómetro .....	25
Humor .....	29
Pasatiempos .....	38



# LA LOCURA DEL MES

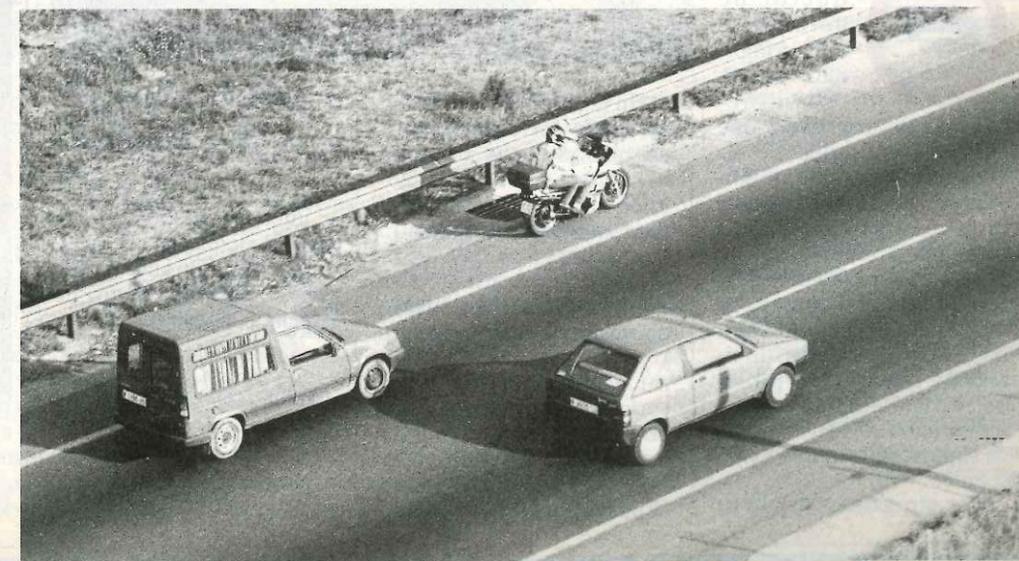
Fotografías captadas por los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.

LA mejor movilidad de las motocicletas en nuestras congestionadas ciudades y vías se basa, no pocas veces, en un cierto desprecio de las normas de circulación, aunque en ocasiones sean pecados «veniales». Esta secuencia muestra una de las infracciones más habituales de estos vehículos de dos ruedas: la circulación por el arcén; en este caso, además, por el arcén izquierdo.



COMO se ve ya en la primera fotografía de esta secuencia, se trata de una vía de doble carril, con bastante circulación, aunque, desde luego, no se trata de una circulación densa y difícil; ni mucho menos, un atasco. Sin embargo, la motocicleta decide que resulta más rápido y cómodo para ella adelantar a todos los vehículos circulando por el arcén. Y manos a la obra.

AUNQUE cumpla con la norma de seguridad de llevar casco protector, la utilización del arcén (y aún menos del arcén izquierdo) no está nunca permitida, salvo en muy contadas excepciones. El peligro es evidente, ya que el automóvil nunca puede esperar que alguien le sobrepase por su izquierda cuando él está realizando un adelantamiento y quizá se puede «aliviar» un poco hacia ese lado.



## A FAVOR DEL PSICOLOGO

Respecto a la pequeña polémica que se ha suscitado en esta sección respecto a la conveniencia o no de un psicólogo en las autoescuelas, mi opinión es que sí. No me valen generalidades como «son los menores de veintidós años los más peligrosos e irresponsables», «a partir de cierta edad sólo molestan en la carretera», «los automóviles de gran cilindrada tienen más seguridad y pueden correr más», etcétera.

El problema del conductor que circula a 180 por hora, se salta un semáforo en rojo, no respeta un «stop», o arranca haciendo chirriar las ruedas no es falta de horas de autoescuela, sino un problema personal que ese señor tiene en su cabecita.

Eludiendo cuestiones económicas que, en mi opinión, en realidad tampoco suponen un problema, el psicólogo es necesario. Si se usa en trabajos y oposiciones, también debería hacerse en la conducción, pues podría evitar muchas veces poner un volante en manos de una persona peligrosa.—Juan Medina Leal. Guadarrama (Madrid).

## ¿TAMBIEN A AUTOBUSES?



Soy conductor de autobús y, como algunos otros compañeros, tengo una duda que paso a consultarles. Se refiere a la señal que adjuntamos y queremos saber si prohíbe el paso sólo a los camiones (creemos que lo pone claro: «vehículos destinados al transporte de mercancías») o afecta también a los autobuses. Estimamos que cuando prohíbe el paso también a autobuses debe llevar una placa suplementaria que así lo señale.

Por otra parte, ¿cómo es

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

la señal que prohíbe el paso a los autobuses?—Joaquín Martí. Santa Bárbara (Tarragona).

**Respuesta.**—La señal a que usted hace referencia prohíbe el paso, como expresan muy bien su denominación y significado, a los vehículos destinados al transporte de mercancías, cualquiera que sea su peso, pero no a los autobuses, que naturalmente están destinados al transporte de personas. Estos, pues, no se ven afectados por tal señal.

En cuanto a la que prohíbe el paso a los autobuses, en razón de su peso en carga o peso total, es la señal preceptiva que lleva inscritos solamente el número de toneladas que no puede ser rebasado, y que prohíbe el paso a todo tipo de vehículos que excedan dicho tonelaje.

## CURVA SIN SEÑALIZAR

En la provincia de Cuenca, en la carretera comarcal que va desde Villas de la Ventosa a Villar de Domingo García, aproximadamente en el kilómetro 15 en sentido hacia La Ventosa, se da la circunstancia de existir una curva en cambio de rasante que es peligrosa y se encuentra sin señalizar. Desde aquí les agradeceríamos a quienes correspondan que procedan a señalizarla.—Luciano Muñoz Ortega. La Ventosa (Cuenca).

## MUNICIPALES DE PEDROCHE

En contestación a la carta publicada en el número 65 de TRAFICO sobre la problemática de los aparcamientos en esta localidad, que suscribe el señor De la Fuente Serrano, y acogiéndonos a su amabilidad, deseamos manifestar lo siguiente:

En primer lugar, nosotros, como policías locales de Pedroche, no somos autónomos. Es decir, no decidimos libremente la actuación a seguir en materia de sanciones por infracciones a las normas del tráfico rodado. Eso corresponde a nuestros jefes y/o superiores.

Pero es que, además, el problema de los aparcamientos indebidos no es tan simple ni se resuelve únicamente denunciándolos, como resulta evidente. Porque a la denuncia ha de seguir la sanción, su notificación, el ofrecimiento de recursos, el cobro de la multa impuesta, etcétera. Y ello por no hablar de otras cuestiones que guardan mucha relación con el mismo (educación cívica y vial, medidas de orden urbanístico, etcétera).

En segundo lugar, creemos que se agranda el problema, pues a quien conozca Pedroche —un pueblo, por cierto, digno de visitar—, le será difícil no ya ver sino imaginar «las calles... repletas de coches... infinidad de ellos en doble fila» y otros superlativos por el estilo.

Finalmente, nos enorgullece el reconocimiento —según sus propias palabras— de que «siempre se nos ve en la plaza» (centro vital donde los haya), como creemos corresponde hacer a unos *municipales* de un pueblo pequeño, tranquilo y apacible.—Francisco Moreno y Gabriel Tirado. Pedroche (Córdoba).

## PREFERENCIAS EN TRAVESIAS

Me dirijo a ustedes por ver si pueden aclararme al-

guna de las dudas que me han surgido al pasar por algunas travesías, de las muchas que hay en las carreteras españolas.

¿Quién tiene preferencia en ellas? ¿Quién debe ceder el paso, el vehículo que circula por la travesía y al que le sale otro por la derecha, procedente de una calle, o el que sale de esa calle para acceder a la carretera que atraviesa el pueblo?

¿Podría ser de aplicación en estos casos el artículo 26 de la Ley de Tráfico, si consideramos que los que acceden a la carretera lo hacen desde una zona adyacente a la misma, en tal caso una calle?

Por otra parte, otra pregunta: la persona impedida que va en silla de ruedas, accionada por manivelas, ¿es considerada peatón o conductor?—José González Pérez. Valladolid.

**Respuesta.**—La preferencia en las travesías se ajusta, en términos generales, a la existente en todo tipo de vías, si no hay señalización en contrario. Lo



habitual es que los accesos a la travesía estén señalizados con «ceda el paso», «stop» o semáforo.

Si no hubiese señalización y la vía de acceso a la travesía no estuviera pavimentada, la preferencia será, como es lógico, para la travesía, según indica el artículo 21 de la Ley de Seguridad Vial.

En cuanto al artículo 26, al que usted hace referencia, no es de aplicación al respecto, puesto que trata de las incorporaciones de vehículos parados o estacionados, o procedentes de vías de servicio o de acceso, pero no de preferencia en intersecciones.

El impedido en silla de ruedas está considerado peatón (punto 2, anexo Ley Seguridad Social).

## REPUESTOS OBLIGATORIOS

Les agradecería me enumerasen los utensilios y recambios que sea obligatorio llevar en el vehículo, como son las lámparas de repuesto, por poner un ejemplo. También quisiera saber si el hecho de no llevar cualquiera de estos elementos puede ser motivo de multa y, de ser así, cuánto sería el importe máximo de la misma.

Asimismo, me gustaría que me informaran si es cierto que se puede acceder al permiso de segunda sin haber cumplido todavía los dieciocho años, aunque una vez obtenido no se pueda hacer uso de él hasta cumplir la mayoría de edad.—Javier González García. Salas (Asturias).

**Respuesta.**—El artículo 238 del Código de la Circulación obliga a llevar en el vehículo determinados accesorios, repuestos y herramientas.

Si lo que usted conduce es un vehículo de turismo destinado al servicio particular, los accesorios obligatorios son los siguientes: un juego de lámparas en buen estado, una rueda comple-

## Buzón especial

### Atención al tren

Les escribo desde la estación de ferrocarril de Villaquirán de los Infantes (Burgos) para darles a conocer algunas reflexiones nacidas de mi experiencia. Por ejemplo, si es mala costumbre que dos conductores detengan sus coches a la par para charlar, lo que no tiene nombre es que lo hagan sobre la vía del tren.

Los hay también que aceleran cuando ven que se están bajando las barreras, con el objeto de adelantarse a ellas. Pues deben saber que hay puestos en los que el agente no ve la barrera, ni mucho menos al coche.

El peatón, que no tiene paciencia, puede pasar nada más hacerlo el tren y verse alcanzado por otro que, oculto por él, venga en sentido contrario. Recuerdo el caso de una muchacha que esperó a que pasara un tren en maniobras y, cuando lo vio pasar, fue a cruzar con las barreras aún bajas. Venía un tren a 140 por hora y menos mal que silbó... En otra ocasión, un anciano que caminaba con dificultades decidió pasar a pesar de la presencia del tren y me cortó la respiración. El maquinista silbó y el hombre echó a correr, con gran riesgo. ¿Qué hubiera pasado si llega a tropezar y caer? No fue así. El siguió andando y el maquinista y yo recuperamos la respiración. No me gusta ver tantos y tantos días cómo la gente se la juega a la ruleta rusa.—F. Javier López de Dicastillo. Villaquirán de los Infantes (Burgos).



ta en orden de servicio y las herramientas indispensables para el cambio de lámparas y ruedas.

El hecho de no llevarlos es constitutivo de una infracción leve, sancionable hasta con 15.000 pesetas.

Por lo que afecta a su segunda pregunta, los únicos aspirantes que pueden realizar las pruebas de aptitud para obtener el permiso de conducción de las clases B-1 y B-2 antes de cumplir los dieciocho años son aquellos que se van a incor-

porar al Ejército y están clasificados definitivamente como útiles para el servicio militar. En estos casos, siempre que se justifique documentalmente la situación del aspirante, se puede iniciar la preparación para obtener el permiso una vez cumplidos los diecisiete años y examinarse antes de los dieciocho.

No obstante, el permiso no se expide hasta haber cumplido los dieciocho, y antes de esa edad está prohibido conducir.

## DENUNCIAR A OTROS CONDUCTORES

Sabemos que en autopistas es una infracción sancionable el hecho de circular por el carril de la izquierda cuando los de la derecha están libres, entorpeciendo de ese modo la circulación de vehículos más rápidos. Pero también sabemos que los agentes de Tráfico no pueden estar en todos los sitios, porque no pueden multiplicarse. De ahí, pues, mi pregunta:

¿Puede cualquiera denunciar a un infractor, aportando para ello testimonios gráficos, con detalle de la falta, fecha, hora y punto kilométrico donde se produjo el hecho?

Caso de ser esto posible, ¿se vería obligado el denunciante a soportar las molestias de su comparecencia ante alguna dependencia para ratificar su denuncia? ¿Se podrían denunciar también otros hechos, como deslumbramientos, por ejemplo?

Me consta que estas cuestiones interesan a muchos conductores.—Covadonga Feito Alvarez. Madrid.

**Respuesta.**—Según señala la Ley de Seguridad Vial en su artículo 75, «el procedimiento sancionador se incoará de oficio por la autoridad competente que tenga noticias de los hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos de esta ley o mediante denuncia que podrá formular cualquier persona que tenga conocimiento directo de los mismos». Dicho artículo expresa también los datos que deberán hacerse constar, que no podemos relatar aquí por razones de espacio.

Por otra parte, el artículo 79 del mismo texto legal señala que, en caso de que existan alegaciones del denunciado, se dará traslado al denunciante para que informe en el plazo de quince días, así como que el referido denunciante podrá ser requerido si fuera estrictamente necesario.

## Sillitas homologadas

**C**REIAMOS que iban tan seguros en los asientos traseros y resulta que no. Según las estadísticas, los accidentes de tráfico son una de las principales causas de mortalidad infantil, aunque lo cierto es que las cifras son —afortunadamente— bastante nimias. Eso sí, lo suficientemente importantes como para que se adopten todas las medidas y precauciones necesarias para reducir las al mínimo posible. Porque muchas de las consecuencias de este tipo de accidentes pueden evitarse impidiendo —por ejemplo— que el niño salga disparado contra el parabrisas delantero al mínimo frenazo o que cualquier persona mayor que les acompañe pueda aplastarlos literalmente. ¿Cómo evitarlo? Pues, sencillamente, si los pequeños viajan con dispositivos de seguridad apropiados, homologados, cosa que no ocurre la mayoría de las veces,



Jesús SORIA  
Director

entre otras cosas porque nada obliga a ningún padre a colocar estas sillitas o cinturones especiales en los asientos traseros de sus vehículos. Un terreno en el que hay mucho que hacer a nivel de la CE —en breve se aprobará una directiva en este sentido—, pero especialmente en España, donde ahora se está estudiando por Industria la elaboración de tres proyectos de norma basados en un reglamento que la ONU redactó en 1981 y que recoge todas las recomendaciones a seguir en lo relativo a dispositivos de seguridad infantil en el automóvil. AENOR tendrá estos proyectos en marcha en 1993. Nunca es tarde...

Claro que los padres tampoco podemos hablar muy alto, lo mismo que alguna industria del sector —hay honrosas excepciones— que parece poco entusiasmada en que nos pongamos a un buen nivel. Ocho de cada diez sillitas para bebé que se venden en nuestro país no están homologadas. Según una encuesta realizada entre mil padres en disposición de adquirir una de estas sillitas de coche para sus

hijos —a la que he tenido acceso—, lo que más les preocupaba era, por este orden, la seguridad, la comodidad, el precio y la moda. Es decir, todo muy lógico. El problema viene cuando llega la hora de la elección definitiva. Una vez realizada la compra, resulta que los padres, según la encuesta, han elegido por este orden: en primer lugar, en función de la moda; después, por el precio; en tercera posición, «porque debe ser cómoda» y, ya como final, la seguridad. Es decir, se han invertido completamente los papeles. Seguramente porque somos muy proclives a pensar que nunca nos va a ocurrir nada a nosotros. Seguramente por problemas de dinero (una silla homologada vale tres o cuatro veces más que una sin homologar) o, quién sabe, por simple falta de concienciación por parte de todos. Lo que sí está claro —me gustaría que pudieran ver los videos que yo he visionado en los últimos días— es que hay determinadas sillitas que ni mucho menos tienen comprobada su efectividad en caso de un mínimo accidente y que otras sí impiden que salgan despedidos o que puedan ahogarse con algún cinturón no ensayado. Por ejemplo. Les recomiendo, pues, que se informen bien y pidan productos homologados. Es una buena inversión. No se fíe de las apariencias, aunque estén muy de moda...

### La velocidad de Virilio

Mucho se ha dicho y mucho se ha escrito sobre la velocidad. Lo último ha sido una exposición en París del pensador francés Paul Virilio, entre cuyas muestras se puede ver cómo va deformándose la cara de un piloto de fórmula 1, hasta llegar a un rostro completamente desfigurado cuando alcanza los 300 kilómetros por hora. Estas y otras imágenes de otras «locuras» le han dado pie para hacer afirmaciones como que «sé que la velocidad también es un drama», que la velocidad «es una violencia ejercida contra el cuerpo» o que «el cuerpo la vive como una tortura». Frente a muchas ventajas, también está todo esto. Como dice Virilio, algo que ha marcado y sigue marcando nuestra época.



PRENATAL  
AÑO VII  
NUMERO 68. JULIO/AGOSTO 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.  
**Secretaría de redacción:** Juana Sánchez. Tel.: 742 31 12 (ext. 285)  
**Colaboran en este número:** Antonio Aragüez, Antonio Arias, Carmen Bajo, Carmen Delgado, Francisco Fructuoso, Charo Laiz, Mena, Eugenio Ocio, Ramón, Juan A. de la Rica, Sebastián y Miguel A. Yáñez.

**Colaboración especial:** Luciano González Egido.  
**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.

## Que no circulen

**L**AS infracciones de tráfico han vuelto al primer plano de la actualidad en los últimos días. La noticia no es otra que la posibilidad de que la Dirección General de Tráfico pueda retirar el permiso de conducir a los cerca de 77.000 conductores que tienen incoado expediente por cometer infracciones graves o muy graves contra la Ley de Seguridad Vial, en vigor desde hace poco más de un año.

**E**STA medida, que ya ha supuesto la retirada de un buen número de permisos de conducir, es el resultado de una medida política que pretende retirar de la circulación, al menos durante algún tiempo, a determinados conductores temerarios y para los que, según parece, la simple multa, por abultada que esta sea, no basta. Y es que las cifras vienen a demostrar que a ciertos sectores de la sociedad, a ciertos conductores, hay que estar recordándoles permanentemente que existen unas normas de comportamiento —en la vida y también en la carretera— y que saltárselas a la torera puede acarrear, por ejemplo, graves accidentes y, consecuentemente, muertos.

**P**ARECE que se entendió así cuando entró en vigor la citada Ley de Seguridad Vial (abril de 1990), fechas en las que se redujo considerablemente la accidentalidad. La nueva normativa parece que aplacó los aires alocados de algunos conductores —la minoría de siempre— y la curva de los accidentes descendió. Sin embargo, a finales de año los términos volvieron a invertirse, lo que obligó a la DGT a aplicar con el máximo rigor —hasta entonces no lo había hecho— la nueva Ley.

**L**A retirada de los miles de permisos de conducir aludidos es, pues, el resultado de esa «mano dura» con aquellos conductores que vulneran de forma grave o muy grave conductas claramente tipificadas en la Ley (artículo 65). Por ejemplo, en supuestos como conducir de forma negligente o temeraria, hacerlo bajo los efectos del alcohol o las drogas, no respetar las limitaciones de velocidad, realizar adelantamientos indebidos, no dar prioridad de paso, circular en sentido contrario o no socorrer a heridos en la carretera. Todas ellas infracciones de la suficiente gravedad y que, además, denotan un talante y una conducta que en nada garantizan una relativa seguridad sobre el asfalto.

**F**RENTE a esta minoría están todos los demás conductores, los que habitualmente cumplen más o menos escrupulosamente con las normas, que nada deben temer frente a esta oleada de permisos de conducir suspendidos. Si quienes no respetan con asiduidad unas normas que sólo persiguen el hacer descender los índices de accidentalidad y que ellos por sí solos se encargan de incrementar en gran medida. Eso sí, que sepan que a partir de ahora lo van a tener mucho más difícil. Los primeros setenta y tantos mil comienzan a tener su «premio». Los demás podremos circular más tranquilos.

EN ESPAÑA NINGUNA  
NORMATIVA REGULA  
SU PROTECCION  
A BORDO DE  
LOS VEHICULOS

# NUESTROS HIJOS NO VIAJAN SEGUROS



Los accidentes de tráfico son una de las primeras causas de mortalidad entre los niños de uno a cinco años. La gran mayoría de estas muertes podría evitarse si en el interior de los vehículos los más pequeños viajasen equipados con sistemas de seguridad adaptados a su peso y características corporales. Sin embargo aunque la Ley de Seguridad Vial obliga a su uso para que los niños puedan viajar en los asientos delanteros, ninguna normativa española reguía la seguridad de los dispositivos que se venden en nuestro país. Hoy por hoy, toda la responsabilidad sobre su empleo recae en los padres.

Juana SANCHEZ

EL riesgo que entraña un viaje en automóvil para cualquiera de los ocupantes de un vehículo se multiplica considerablemente si uno de ellos es un niño menor de doce años. En este caso, factores como la distribución del peso, la talla y la estructura corporal determinan que las consecuencias en caso de accidente sean especialmente graves para el pequeño pasajero. Evitarlo pasa, según todos los estudios realizados, por la utilización de determinados sistemas de seguridad pensados especialmente para el niño, o que sirvan de adaptación para usar los cinturones de los mayores.

Un niño, al contrario de lo que en un principio pudiera parecer, no es un «adulto pequeño»; no sólo son menores su peso y su talla, sino que también son distintas sus proporciones corporales. Mientras en el adulto la cabeza supone un 12 por 100 del total del cuerpo, en un niño de seis años ésta alcanza un 20 y en un recién nacido es casi la tercera parte. Justo lo contrario sucede con las piernas y los brazos, que en el adulto son la mitad de la talla, mientras en el bebé sólo son algo más de la tercera parte. Estas características suponen un importante riesgo para el niño dentro del automóvil, hasta el punto de constituir los accidentes de tráfico una de las primeras causas de mortalidad entre la población infantil de uno a cinco años.

## EN FUNCION DEL PESO

A la vista de estos datos, la Organización de Naciones Unidas (ONU) redactó en 1981 un reglamento —el número 44, añadido a un acuerdo marco firmado en Ginebra en 1958 sobre «Homologación de equipos y piezas de vehículos a motor»—, que recoge todas las recomendaciones a seguir en lo relativo a dispositivos de seguridad infantil en el automóvil. Como punto de partida se distinguen cuatro categorías diferentes, atendiendo a criterios de biodinámica infantil y tomando como referencia el peso del niño, y en las que la edad es sólo un factor aproximado. Así, el primer grupo (grupo 0) contempla al bebé desde su nacimiento hasta los 10 kilogramos; en el segundo (grupo I), de 9 a 18 kg.; el tercero (grupo II), de 15 a 25 kg., y el cuarto (grupo III), de 22 a 36 kg.

Para cada uno de esos grupos se proponen distintos sistemas de sujeción del niño al asiento —tanto delantero como posterior—, a fin de evitar



Si le acostumbramos a viajar adecuadamente, el niño no se sentirá «atado», sino absolutamente cómodo.



De pie, entre los asientos delanteros, es una de las formas preferidas de viajar de nuestros hijos y una de las más peligrosas.

o disminuir los desplazamientos dentro del vehículo. Se da la circunstancia, por otra parte, de que la población infantil más afectada es la que se encuadra en los dos primeros grupos, ya que, según un estudio realizado en Estados Unidos, los niños menores de cuatro años tienen diez veces más riesgo de perder la vida en un accidente de tráfico si van sin asegurar.

#### ESPAÑA COMO EXCEPCIÓN

A pesar de que esta normativa de la ONU no es jurídicamente vinculante, sí implica la obligación de los países que lo ratificaron de poner en marcha los medios necesarios para llevar a cabo su contenido. La mayoría de los países de la Comunidad Económica Europea han suscrito este reglamento, tomándolo como base para desarrollar su propia legislación al respecto. España, sin embargo, es una excepción. En nuestro país no existe norma alguna que homologue estos sistemas de seguridad para niños ni que obligue a que se cumplan las recomendaciones de Naciones Unidas. Según César Mayordomo, del departamento de Información de AENOR —Asociación Española de Normalización y Certificación—, se ha comenzado la elaboración de tres proyectos de norma basados en el Reglamento 44 de la ONU, pero «se encuentran en una fase muy primaria», por lo que no estarán terminados antes de 1993.

Ante esta falta de reglamentación, se da el caso de que la «auto-baby»



No es suficiente con colocar la silla sobre el asiento. Es fundamental que vaya sujeta a la estructura del vehículo.

más vendida en España —una silla con reposabrazos delantero— no está homologada; es decir, no se ha sometido a ensayos, y según Tomás Valls, director de la división de seguridad infantil de Electrolux/Klippan, una empresa sueca con gran experiencia en el campo de la seguridad vial, este modelo ni siquiera se adapta al diseño de Naciones Unidas y la razón de su aceptación se debe únicamente a su

precio. Mamy Torrecilla, responsable del Centro de Estudios de Prenatal, añade que son varios los factores que desaconsejan esta silla: en caso de impacto, el cuerpo del niño puede chocar con este reposabrazos, e incluso deformarse éste y dificultar su rescate en caso de accidente. «Además —explica—, sin ese accesorio se obliga a los padres a abrochar al niño los cinturones de la silla, que es lo que de

verdad resultará seguro en caso de accidente.»

Esta situación, sin embargo, cambiará muy pronto. La Asamblea Consultiva Económica y Social de la Comunidad Europea ha propuesto a los países miembros la obligatoriedad de los cinturones traseros y su utilización por niños mayores de cuatro años, a la vez que subraya la conveniencia de un sistema complementario al cinturón para adultos, capaz de prevenir posibles lesiones en el cuello del niño debido a su menor corpulencia.

#### VIAJAR EN EL ASIENTO DELANTERO

La Ley de Seguridad Vial, aprobada el pasado año en nuestro país, prohíbe expresamente «circular con menores de doce años situados en los asientos delanteros del vehículo, sal-

### LO QUE NO SE DEBE HACER

- Colocar la silla dentro del coche sin asegurarla a su estructura o, en el caso del capazo, sin utilizar los cinturones correspondientes.
- Colocar el capazo encajado entre los asientos delantero y posterior.
- No tensar los cinturones de las sillas o no abrocharlos.
- Utilizar un dispositivo que no sea apropiado al peso o al tamaño del niño.
- Colocar sistemas de orientación frontal en posición inversa al sentido de la marcha.
- Colocar las cintas del arnés en una posición distinta a la indicada.
- Interpretar arbitrariamente las instrucciones del fabricante en vez de seguirlas fielmente.

### La mayoría de los padres españoles compran sillas no homologadas



Llevar el cinturón del adulto es, para el pequeño, mejor que no llevar nada. Pero no es suficiente en caso de impacto.

#### VICTIMAS DE ACCIDENTES (\*) ENTRE 0 Y 14 AÑOS EN 1990

EDAD	CARRETERA		ZONA URBANA		TOTAL	
	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos
0-1	27	369	1	101	28	470
2-5	33	1.036	2	390	35	1.426
6-9	45	1.230	3	419	48	1.649
10-14	71	1.971	3	531	74	2.502
TOTAL	176	4.606	9	1.441	185	6.047

(\*) Pasajeros de vehículos.

vo que se utilicen dispositivos homologados al efecto». Porque, al contrario de lo que popularmente se cree, los niños de hasta diez kilos —aproximadamente un año de edad— viajan con mayor seguridad en el asiento delantero, junto al conductor, siempre que vayan equipados con una silla portabebé colocada en sentido contrario a la marcha del vehículo. En algunos países, como Suecia, incluso se mantienen en esta posición hasta que pesan 18 kilos; es decir, hasta aproximadamente los cuatro años.

«Está demostrado que en caso de golpe frontal, que es el más frecuente y el más peligroso, el impacto que sufre el niño se reparte por toda la espalda si viaja con un sistema de orientación inversa al sentido de la marcha, porque este dispositivo recoge de manera uniforme todo el cuerpo del bebé», indica el doctor Joan Picañol, jefe de la Unidad de Cirugía Pediátrica del Hospital San Pablo y Santa Cruz de Barcelona. «En caso contrario —añade—, puesto que la cabeza es la parte de su cuerpo que más pesa, el esfuerzo biodinámico es irregular y las consecuencias más graves.» Existe además otro factor de carácter práctico que aconseja este sistema: el niño, incluso de pocas semanas, viaja más tranquilo si tiene contacto visual con la madre o el padre y éste puede estar pendiente de él sin tener necesidad de volver la cabeza mientras conduce.

A propósito de esta circunstancia, un estudio realizado en Suecia en 1987 sobre niños encuadrados en los ya citados grupos 0 y I reveló que el

riesgo de lesiones en la población infantil como ocupante de un vehículo es de un 16 por 100 cuando va sin asegurar y de un 9 por 100 con el cinturón de seguridad del adulto. Estas cifras descienden al 7 por 100 en el caso de utilizar un sistema de orientación frontal (en el mismo sentido de la marcha), y quedan reducidas al uno por 100 en el caso del sistema de orientación inversa, colocado en la práctica totalidad de los casos en el asiento delantero derecho.

La alta efectividad de estos sistemas está llevando a los fabricantes de automóviles a incorporar este tipo de dispositivos en sus vehículos. Varias son las marcas (Mercedes, Volvo, Citroën, Renault) que han realizado proyectos de cojines elevadores integrados en los asientos traseros, de tal forma que un niño a partir de los cuatro años pueda utilizar el cinturón del adulto. En cuanto a la silla de seguridad para el asiento delantero, en sentido contrario a la marcha, Renault acaba de presentar un «vehículo resumen» de dispositivos de seguridad, en el que este elemento ya va incorporado.

#### RESPONSABILIDAD DE LOS PADRES

Sin embargo, hasta el momento en que los coches traigan de serie estos dispositivos específicos para cada edad y la ley haga obligatoria su homologación y utilización, queda pendiente de la concienciación y responsabilidad de los padres el uso de estos sistemas. En este momento, únicamente los padres de uno de cada cuatro niños que nacen en nuestro país adquieren algún tipo de dispositivo para sus viajes en el automóvil. «Suele ser una silla, normalmente para el asiento de atrás, que sirve para niños entre nueve meses y cuatro años (grupo I). Una vez que cumple esa edad, lo normal es que el niño vaya sin ningún tipo de sujeción», apunta Tomás Valls.

Por otra parte, la seguridad es uno de los aspectos que más preocupan a los padres cuando se dirigen a comprar una silla, pero lo que menos comprueban una vez dentro del establecimiento, donde priman aspectos como el precio y el diseño.

Cuando se trata de un bebé de pocos meses, lo más habitual es que el niño viaje en el regazo del adulto, casi siempre de la madre. Tampoco esta práctica resulta muy segura para el pequeño. «Cuando el niño va en brazos, cualquier movimiento brusco



Cualquier madre pensará que el niño va en sus brazos suficientemente seguro. En caso de frenazo, sin embargo, el bebé saldrá despedido.

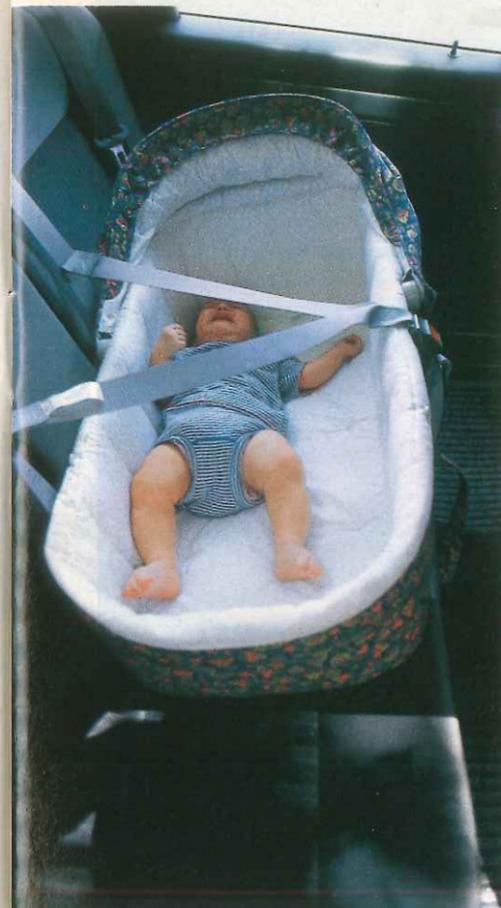


Cuando los niños ya no caben en las «auto-baby», existen otros dispositivos que contribuyen a su seguridad.

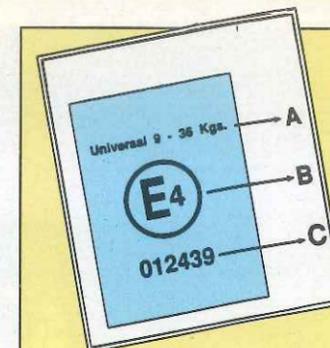
**En algunos países llevar a los niños sin protección puede suponer la cárcel**

del coche puede desestabilizarle», comenta el doctor Picañol. «Además, no podemos olvidar que por la estructura del cuerpo, la cabeza del niño es su parte más pesada, y en caso de impacto tiene muchas probabilidades de saltar por encima del asiento delantero. Existe el riesgo, incluso, de que el adulto pudiera aprisionar al niño con su cuerpo.»

Un estudio realizado por Volvo demuestra que la velocidad máxima a la que un adulto es capaz de impedir que un niño sea lanzado hacia adelante en caso de impacto es de sólo cinco kilómetros por hora. Además, según este estudio, si el adulto no lleva abrochado el cinturón, caerá sobre el niño aplastándolo contra el asiento delantero, lo que llegaría a suponer, a una velocidad de 48,3 kilómetros por hora, el efecto similar a



Hasta los diez kilos de peso el bebé debe viajar dentro de un capazo.



#### BUSQUE ESTA ETIQUETA

- A) Describe el tipo de producto que es y a qué grupo pertenece.  
 — Universal: Que puede cambiarse fácilmente de un coche a otro.  
 — 9-36 kg.: Este elemento recoge los grupos I, II y III.  
 B) La E mayúscula es el distintivo de homologación y el número que hay junto a la letra se refiere al país que la ha otorgado. En este caso, el 4 es Holanda.  
 C) Es el número de identificación de la homologación.

dejar caer sobre el niño un peso de tres o cinco toneladas.

La forma más segura para el bebé es la colocación de un capazo en el asiento trasero, siempre que vaya sujeto con un cinturón específico. Por el contrario, sirve para poco o puede resultar peligroso si va suelto o encajado entre los asientos. Es incluso aconsejable incorporarle el cubrepie, que, junto con los cinturones, impide que el niño pueda salirse en caso de frenazo brusco.

#### INCURRIR EN RESPONSABILIDAD CIVIL

En algunos países, como es el caso de Suecia, la utilización de este capa-

zo es obligatoria desde el primer viaje, el que el niño hace desde el hospital, y la Seguridad Social puede prescribirlo a los padres si éstos carecen de él en ese momento. «Allí, viajar con niños sin dispositivos de seguridad puede hacer incurrir a los padres en un delito de responsabilidad civil, pudiendo, incluso, tener pena de cárcel», asegura Tomás Valls, de Electrolux.

Una situación parecida se da en algunos de los estados norteamericanos: recientemente un juez de Miami rechazó por falta de pruebas la acusación de homicidio automovilístico que pesaba sobre un ciudadano nicaragüense. El fiscal le consideraba culpable de la muerte de su hija, de tres años, que falleció en un accidente de tráfico en el automóvil que él conducía, al no estar sujeta al asiento con un cinturón de seguridad. De haber sido condenado, este conductor hubiese tenido que hacer frente a cinco años de cárcel y una multa de 5.000 dólares (cerca de 600.000 pesetas).

En España la situación va mejorando en cuanto a la concienciación de los padres se refiere. Recientemente, el Instituto Catalán de Consumo, dependiente de la Generalidad, ha puesto en marcha una campaña informativa dirigida a los padres por medio de un folleto en que se explica cuál es el dispositivo más adecuado para cada niño, que será repartido en consultas de pediatría y comercios especializados, a los que también preocupa este aspecto: Prenatal, de forma gratuita, ofrece charlas dirigidas a los padres en las que se abordan temas de seguridad infantil también dentro del automóvil. «Hoy el «auto baby» se regala a los nuevos padres cuando el niño nace, igual que sucede, por ejemplo, con la cuna», comenta Mamy Torrecilla. «Esto demuestra que la concienciación es cada vez mayor, aunque se trata de un proceso muy lento».

#### GRUPOS DE SEGURIDAD INFANTIL SEGUN LA NORMATIVA DE LA ONU

Grupo	Peso	Edad aproximada	Características biodinámicas	Dispositivos de seguridad
0	Nacimiento hasta 10 kg.	0-9 meses	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Fragilidad total.</li> <li>● Estructura musculoesquelética insuficiente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Silla-cesta de seguridad.</li> <li>● Cuco para prematuros y recién nacidos.</li> <li>● Arnés de seguridad para capazo.</li> </ul>
I	9-18 kg.	9 meses a 3 años	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Fragilidad en la columna vertebral:               <ul style="list-style-type: none"> <li>— cervico-dorsal.</li> <li>— musculatura insuficiente.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Silla en sentido contrario a la marcha del vehículo (asiento delantero o trasero).</li> <li>● Sillas para asiento trasero de orientación frontal.</li> </ul>
II	15-25 kg.	3-6 años	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Envergadura limitada.</li> <li>● Músculos cervicales y dorsales desarrollados.</li> <li>● Elasticidad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Cojines elevadores con respaldo.</li> <li>● Asientos con ajuste de cinta del cinturón del automóvil.</li> </ul>
III	22-36 kg.	6-12 años	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Estructura del cuerpo definida.</li> <li>● Musculatura desarrollada.</li> <li>● Estatura inferior a 1,5 m.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ajustadores de altura de la cinta.</li> <li>● Cojín elevador.</li> <li>● Cinturones especiales:               <ul style="list-style-type: none"> <li>— generacionales.</li> <li>— arnés pectoral.</li> </ul> </li> </ul>



Nadie es capaz de aportar datos sobre sanciones a viandantes que incumplen las normas

**Peatón:**

## EL INFRACTOR INCONTROLADO

Los datos son alarmantes. De los 5.863 accidentes con víctimas mortales registrados el año pasado, 926 (el 15,79 por 100 del total) lo fueron por infracciones de peatones. Una simple observación de nuestro entorno nos hace comprender que muchos peatones no se sienten afectados por las normas. Las autoridades responsables reconocen que los viandantes cometen numerosas infracciones y que las denuncias formuladas son muy escasas. Por otra parte, los estudios dedicados a esta materia son mínimos. Para todos, el peatón es siempre la víctima, la parte más débil. Los datos hablan de otra realidad.

**C**RUZAR la calle por los lugares más insospechados, pasear por la calzada, jugar en los bordillos, no respetar las indicaciones de los semáforos, olvidarnos del paso de peatones que tenemos unos metros más allá, caminar por el arcén contrario al recomendado y un largo etcétera de costumbres peligrosas forman parte de nuestra conducta más arraigada como viandantes.

A ello hay que añadir un dato muy importante: según un estudio de la

OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Europeo), los desplazamientos a pie representan entre el 25 y el 45 por 100 del total de los que realizamos, correspondiendo el porcentaje más alto a los movimientos urbanos.

Por su parte, la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Protección del Consumidor del Parlamento Europeo, en un informe sobre la protección del peatón y la Carta Europea de los derechos del peatón, indica que hay

grupos sociales que caminan más que otros: «La mayor parte de los peatones se compone de personas que pertenecen a las clases económicas menos favorecidas, de niños, de jóvenes, de ancianos y de mujeres», y aclara: «Es decir, se da entre personas que no están en condiciones de escoger el medio de transporte y para los cuales ser peatón constituye una condición obligada».

Si unimos estas tres circunstancias nos encontramos ante una grave problemática. Una verdadera modalidad de transporte, no considerada como tal, que llega incluso a superar a las otras alternativas de desplazamiento (transporte público o privado) y que a pesar de estar adecuadamente reglamentada, con unos derechos, pero también con unas obligaciones, es ejercida mayoritariamente desde el «libertinaje» más descarado.

### NADIE SANCIONA

Para la Dirección General de Tráfico, en materia de circulación peatonal no hay vacío legislativo, ya que el he-

cho está convenientemente tipificado. El Código de la Circulación, principalmente en sus artículos 66 al 69, recoge todas las obligaciones de los peatones y las multas correspondientes en caso de incumplimiento, cuyas cuantías oscilan entre las 2.000 y las 5.000 pesetas, en caso de crear peligro.

Por su parte, los ayuntamientos también establecen en sus ordenanzas una serie de medidas encaminadas a ordenar la circulación de los peatones y sus posibles sanciones. La Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), asimismo, ha elaborado una ordenanza tipo de circulación de peatones, en la que además de unas normas se contemplan una serie de usos prohibidos de las vías públicas.

Es importante, por otro lado, recalcar que la figura del peatón en la legislación no es nueva. En una Real Orden de octubre de 1914 se limita la velocidad y prohíbe el estacionamiento de personas en las travessías de los pueblos. Otro ejemplo: en el Boletín del Ayuntamiento de Madrid de 1924 aparece un bando del entonces gobernador civil de la provincia, el duque de Tetuán, en el que textualmente se puede leer: «Las infracciones de los peatones al presente bando se corregirán por su autoridad con multas de 1 a 100 pesetas».

El problema radica en la práctica. Ni en la DGT ni en ninguno de los ayuntamientos consultados nos han sabido dar cifras de las denuncias formuladas contra peatones, ni datos exactos de las infracciones más comunes, aunque todos reconocen que los viandantes cometen muchas infracciones, que en numerosas oportunidades son causa de accidentes con trágicas consecuencias. Así, las estadísticas de la DGT indican que en el año 1990, en zona urbana se registraron 3.384 accidentes con víctimas mortales, cuya causa fue la irrupción antirreglamentaria en la vía de un peatón. No utilizar el paso de peatones fue la segunda infracción que causó mayor número de accidentes, 2.642 en total. Cruzar la calzada sin respetar las indicaciones del semáforo motivó 1.243 accidentes. Los datos en carretera y travessía tampoco son optimistas.

### POCOS ESTUDIOS

¿Pero qué es lo que lleva al peatón a convertirse en infractor? No son mu-



Para los más jóvenes no parece existir el peligro. La educación vial es imprescindible para formar peatones prudentes.



Imprudencias como la que aparece en la fotografía pueden ser calificadas como temerarias.

chos los estudios que se han realizado sobre esta materia, pues todos reconocemos más al peatón como víctima del tráfico que como causa de multitud de accidentes, aunque luego las estadísticas reflejen otra realidad.

Daniel Naranjo y Emilio Rodríguez, en su «Derecho de la circulación», al hablar de la seguridad vial aseguran que el protagonista de la circulación es el hombre, ya sea como conductor o como peatón, y le dan gran importancia al estudio de su peculiar psicología.

Al referirse a la psicología del viandante, manifiestan que «entran más en juego facetas, rasgos típicos y las características raciales de cada pueblo». Por ello, al hablar del peatón español, Naranjo y Rodríguez apuntan que no «puede desconocerse su carácter individualista, lo que unido al complejo de inferioridad que el peatón, en general, padece respecto al conductor, es causa de la actitud de oposición y rebeldía de

nuestro pueblo a la convivencia y reglamentación de un tráfico ordenado».

Otro de los estudiosos que han dedicado su trabajo al conocimiento de la actitud de los peatones, y cuyas investigaciones se consideran clásicas, es el sociólogo Lefkowitz, quien realizó varias experiencias acerca del efecto de los modelos de comportamiento sobre la conducta de los peatones. Lefkowitz demostró que los peatones cruzaban la calzada con el semáforo en rojo más a menudo cuando el modelo del experimentador —una persona que no hacía caso de la prohibición— estaba presente, que cuando estaba ausente o acata-

ba la señal. También encontró que cometían más infracciones los peatones cuando se vestía al modelo de modo que representara un alto status social.

Otros investigadores no encontraron este efecto, pero sí observaron que cuanto mayor era el número de personas que se encontraba en la acera esperando que el semáforo cambiase a verde, menor era el número de personas que se «atreían» a seguir al modelo.

Por otro lado, ¿qué es lo que nos lleva a imitar a los demás? En el manual de psicología de los futuros profesores de autoescuela se afirma que la imitación es una forma de aprendizaje, de adquisición de conductas nuevas. Ello les lleva a pensar que si una persona presencia un atropello por cruzar un semáforo en rojo, posiblemente no sólo tendría más precaución al cruzar la próxima calle, sino que también sería más prudente cuando fuese conduciendo su propio vehículo

## AIR-BAG: LA BOLSA DE LA VIDA

EL «air-bag» constituye, junto con el ABS (Sistema Anti-Bloqueo), las dos más recientes innovaciones en materia de seguridad en los automóviles. Sin embargo, el «air-bag» es una idea antigua. Ya en 1968 se estaban realizando estudios sobre este sistema. En 1970, el gobierno federal norteamericano imponía la obligatoriedad de su utilización en automóviles, aunque la imposibilidad práctica de la industria del automóvil de cumplir con esta norma hizo aplazarla; no obstante, en la actualidad, aquel gobierno trata de que el 1 de enero de 1995 todos los vehículos norteamericanos incorporen este elemento de seguridad y, además, existe un acuerdo previo de la industria estadounidense para conseguir que la totalidad de su producción lleve instalados «air-bags» antes del año 2000.

Pero, ¿por qué tantas iniciativas para introducirlo y qué es un «air-bag»? Básicamente se trata de una bolsa que, en el momento de producirse un choque o un golpe, se infla en menos de 30 milisegundos y se interpone entre el conductor (y en algunos casos también el pasajero del asiento delantero) y la parte frontal interior del vehículo, es decir, el salpicadero. De esta manera se evita lo que los técnicos denominan «colisión secundaria»: el impacto de las personas contra una parte del habitáculo por efecto de la inercia de los cuerpos ante un frenazo brusco.

### DESDE LOS AÑOS CINCUENTA

El «air-bag» parte de una patente americana de los años cincuenta, aunque su posterior desarrollo ha sido llevado a cabo más por empresas europeas, como Mercedes, Volvo o Electrolux. Se trata de una bolsa de material, generalmente plástico, doblada en el interior del volante, que se infla de forma instantánea por la acción de un gas. Este se encuentra en una botella conectada a la bolsa y a un sensor electrónico, que es el encargado de la detección del accidente. Esto, normalmente se suele realizar mediante sistemas que estudian una deceleración excesivamente brusca para las posibilidades del automóvil.

En función de qué normativa cumpla, existen dos clases de «air-bags»: uno, el completo, que cumple las especificaciones norteamericanas (FMV SS 208), y otros, más pequeños, conocidos como «euro-bags». El «air-bag» puede tener una capacidad de 70 ó 170 litros, en función de que cu-



Los choques frontales, una de las causas de accidentes que más muertos producen, pueden paliar sus efectos con el «air-bag».

bra sólo al conductor o también al pasajero delantero; este último es, según Electrolux Autoliv (una empresa fabricante de estos sistemas), el más utilizado en los EE.UU.

Los «euro-bags», o bolsas más pequeñas, están diseñados como complemento de los cinturones de seguridad. Así, la revista técnica oficial de Renault en Francia (BT) señala textualmente: «No es más que un complemento del cinturón de seguridad». Igualmente, Electrolux Autoliv considera que «la tecnología del «air-bag» jugará un importante papel en los futuros sistemas de seguridad para automóviles. El «euro-bag» se utiliza como un suplemento al cinturón de seguridad manual. Los sistemas más pequeños de «air-bags» están concebidos para su uso suplementario con los cinturones de seguridad y esta combinación es considerada por muchos expertos en tráfico como la solución óptima para incrementar la seguridad en impactos frontales». En este sentido, Renault trabaja sobre «euro-bags» en un modelo de pruebas, llamado Cover, en el que se en-

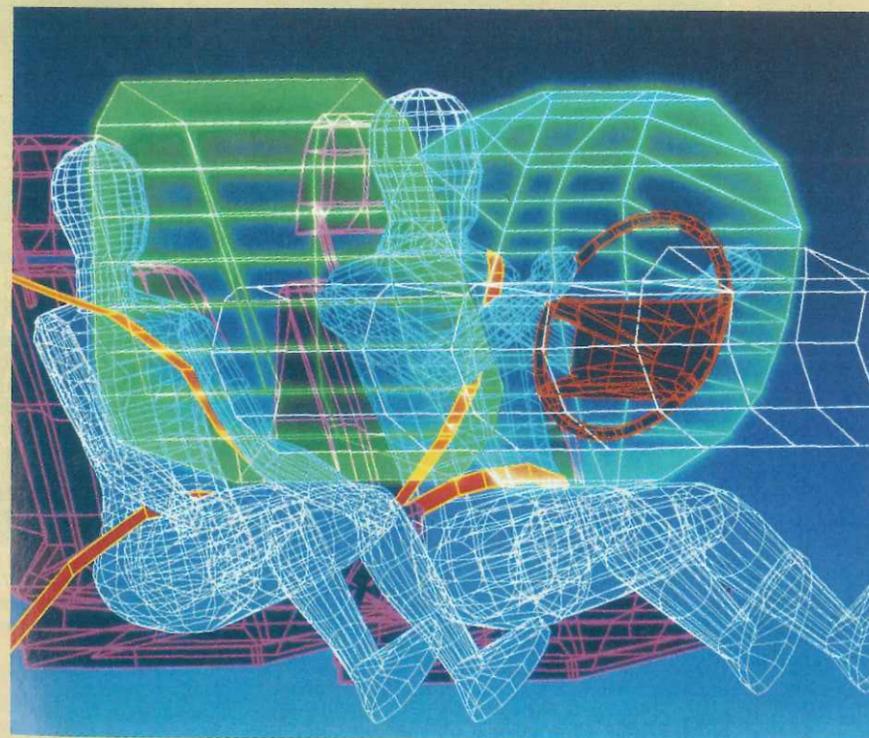
sayan elementos para futuros modelos.

### CHOQUES FRONTALES, LOS PEORES

El «air-bag» es un mecanismo diseñado fundamentalmente para evitar consecuencias secundarias en choques frontales, ya que en golpes laterales su efectividad disminuye por completo. No obstante, hoy por hoy el choque frontal es, posiblemente, uno de los más graves. En 1990 se produjeron en España un total de 12.487 accidentes con víctimas, en los que el choque fue frontal, de los que, aproximadamente, un 10 por 100 (1.274) fueron mortales. Además, también en 1990 estos choques frontales produjeron el mayor número de muertos (1.762) de todas las causas de accidente. Los choques frontales también se constituyeron en la segunda fuente, por volumen, de heridos graves y leves, sólo por detrás de los choques laterales (que, al parecer, han tenido un incremento importante



Las pruebas de lanzamientos de vehículos han sido fundamentales para el desarrollo de sistemas de seguridad como los «euro-bags».



en función de la construcción de kilómetros de vías desdobladas). Además, si se suman los choques frontales a las salidas de la vía con choque, su resultado reúne, aproximadamente, el 35 por 100 de los accidentes.

Según datos de Mercedes, que al parecer han sido confirmados por estudios realizados en Francia por el grupo PSA (Citroën, Peugeot y Talbot), el uso del «air-bag» salva a la víctima de la muerte en el 80 por 100

de los choques frontales. Por este motivo, como quiera que en Europa en torno al 60 por 100 de los accidentes proceden de choques frontales, se podría evitar no menos de un 50 por 100 de muertes con la adopción de este sistema.

La eficacia de este sistema de «air-bag» (en torno al 80 por 100) ha llevado a algunos fabricantes, como por ejemplo Citroën, a ensayar un sistema parecido de bolsas inflables para

los choques laterales. Estos, además de estar creciendo considerablemente en los últimos años en proporción a las vías desdobladas —en España, por ejemplo, han pasado de ser un 9 por 100 en 1987 a más de un 14 por 100 en 1990—, parecen demostrar que las laterales son las zonas más desprotegidas para los pasajeros de automóviles. En este sentido, Electrolux y Volvo presentaron recientemente (1989) un sistema de bolsas laterales, aunque fabricantes como Citroën parezcan optar, hoy por hoy, por el reforzamiento de las estructuras laterales.

### EN ESPAÑA, UNA OPCION CARA

Debido a la ausencia de legislación en torno a este sistema, en España, como en otros países europeos, el «air-bag» se ha constituido en una opción que ofrecen algunos modelos (generalmente de la gama más alta) de marcas menos populares. «El problema no es técnico, sino económico —explican en Citroën—. Los asientos con cinturón integrado y las bolsas hinchables tienen precios elevados, aún incompatibles con los de coches destinados al público en general.»

No obstante, una serie de marcas lo ofrecen como equipo opcional, con un precio que ronda el cuarto de millón de pesetas. Sin embargo, frente a una amplia gama de fabricantes que ofrecen sistemas como el ABS, aún son pocos los que pueden incluir el «air-bag».

J. M. M.

# Citroën ZX Avantage



NOTA MEDIA:  
**7,1**

NOTA MEDIA  
SEGURIDAD:  
**7,6**

### DATOS TECNICOS

#### MOTOR:

**Posición:** Delantera transversal.  
**Cilindros:** Cuatro, en línea.  
**Cilindrada:** 1.360 c.c.  
**Alimentación:** Carburador.  
**Carburante:** Gasolina súper.  
**Depósito:** 56 litros.  
**Potencia máxima:** 75 CV a 5.800 r.p.m.

#### TRANSMISION

**Tracción:** Delantera.  
**Caja de cambios:** Manual de 5 velocidades.  
**Embrague:** Monodisco en seco.

#### FRENOS

Delanteros, de disco; traseros, de tambor.

#### SUSPENSION

Delantera, tipo pseudo McPherson; trasera, de brazos tendidos.

#### DIRECCION

**Tipo:** Cremallera.  
**Diámetro giro:** 10,5 metros.

#### RUEDAS

**Llantas:** De chapa 5 x 13.  
**Neumáticos:** 165/70 R 13 MXT.  
**Peso:** 945 kg.  
**Longitud:** 4,07 m.  
**Anchura:** 1,68 m.  
**Altura:** 1,39 m.  
**Maletero:** 343 dm<sup>3</sup>.  
**Precio final:** 1.580.000 ptas.

### autoplata

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

**Comentario.**—Con el ZX, Citroën entra en el segmento de las berlinas medias. La primera particularidad es el abandono de las líneas originales, para ofrecer una estética más convencional y menos atrevida. El habitáculo resulta suficientemente espacioso para cinco personas, destacando la anchura, sólo dos centímetros menor que la del Tipo. La polivalencia de uso está garantizada por las múltiples posibilidades de regulación del asiento posterior, con banqueta deslizante y respaldo con diferentes puntos de reglaje en inclinación. La versión Avantage dispone del conocido motor TU de 1.360 c.c., que ofrece una buena relación prestaciones/consumo. Los briosos 75 CV ofrecen un tacto muy agradable y una buena respuesta a bajo y medio régimen. La facilidad para subir de vueltas y el buen rendimiento en la zona alta del cuenta-revoluciones ayudan a salir de adelantamientos apurados.

El tren trasero cuenta con un ingenioso sistema de ruedas directrices. El giro de las ruedas posteriores no es de accionamiento mecánico, sino inducido por el apoyo en curva. Las ruedas traseras giran siempre en el mismo sentido que las delanteras, lo que contribuye a obtener un comportamiento en curva francamente bueno.

### LO BUENO

- Comportamiento noble y eficaz.
- Postura de conducción.
- Consumos ajustados.

### LO MALO

- Maletero algo ajustado.
- Dirección lenta.
- Frenos con tendencia al bloqueo.

### au

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

**Comentario.**—Citroën nueva gama ZX, inscrita en el segmento de los turismos. Con una línea de la marca, el nuevo modelo existente entre el popular y las dimensiones exteriores conseguidas una habitabilidad contraria, el maletero no habitual de la competencia su buena agilidad, muy la marca, contando con gracias al eje trasero dirigiéndose no es demasiado complicado con un buen acabado de control están muy bien la conducción. También su brillantez, ofreciendo un comportamiento con unos consumos

### LO BUENO

- Comportamiento.
- Consumos.
- Agilidad.

### LO MALO

- Equipamiento.
- Dirección pesada.
- Rumorosa mecánica.

# Tráfico CHICO

SUPLEMENTO  
PARA  
ALUMNOS  
Y  
PROFESORES  
NUMERO 48

Coordinación:  
Juana SANCHEZ  
Asesora  
pedagógica:  
Carmen BAJO



LOS ESCOLARES  
PLANIFICAN  
EL VIAJE DE  
VACACIONES

## «Si yo fuera el conductor..»

Los planes sobre las vacaciones familiares son algo en lo que los escolares no suelen tener un papel muy importante; sin embargo, si de ellos dependiera, irían casi siempre a la playa, dejando la montaña para hacer acampada, y optarían por el camino más bonito para disfrutar del paisaje

«porque en verano hay muchos días y no tenemos prisa en llegar». La opinión de nueve chicos, de edades comprendidas entre once y trece años, recogida en el presente reportaje, demuestra que en este «asunto» los más pequeños de la casa también tienen algo que decir.

## “Si yo fuera el conductor...”

CON las vacaciones a la vuelta de la esquina, las reservas de hotel, la revisión del coche y la preparación del viaje son tareas de primer orden en la agenda de buena parte de nuestros conciudadanos. Sin embargo, los más pequeños de la casa suelen quedar excluidos en la elección del lugar de veraneo o del momento de iniciar el viaje y su opinión no siempre es tenida en cuenta, especialmente si tienen hermanos y ellos ocupan el último lugar. Al hilo de esta situación, TRAFICO CHICO ha querido que fueran protagonistas como si a ellos correspondiera la organización de algo tan esperado por todos como son las vacaciones. Para ello, convocamos una «rueda de opiniones» con nueve escolares que cursaban 6.º y 7.º de EGB en el CP «Vicente Aleixandre», de Las Rozas (Madrid).

### DESTINO: LA PLAYA

Aunque todos confesaron que nunca se han ocupado de la planificación del viaje de vacaciones, tarea reservada siempre a sus padres, ninguno tuvo reparos en «vestirse» de adulto y analizar todos los factores que hay que cuidar antes de ponerse en marcha.

Lo primero a decidir es el punto de destino y la playa es, por amplia mayoría, la que copa todas las preferencias. «Especialmente si son las del Norte, que tienen los paisajes más bonitos», asegura Atzeguiñe Mena, de doce años, dejando al descubierto su predilección por el País Vasco, región de donde procede. Aunque en un segundo término, también la montaña tiene su atractivo para los chavales, «sobre todo cuando vamos de acampada». Matizan, sin embargo, que su opinión no siempre pesa en la decisión final

de la familia, especialmente si ellos son los «peques» de la casa. «Yo propongo el sitio que prefiero, pero normalmente son mis padres quienes deciden dónde vamos», comenta Noelia García, que tiene trece años.

El mejor momento para viajar coincide, según piensan la mayoría de los chicos, con las primeras horas del día, en las que no hay que sufrir las altas temperaturas propias del verano y la intensidad del tráfico suele ser

poco problemática. «En casa siempre nos levantamos muy pronto y salimos temprano para evitar caravanas. Siempre viajamos de día», indica Romina Bérnago.

Para su compañero Guillermo Cabrera, por el contrario, viajar de noche no es algo inusual. «A mi padre le gusta, a veces, salir por la noche. Para no dormirse mientras conduce, ese día se acuesta muy pronto y por la tarde se echa la siesta. Por la noche hay muchos menos proble-

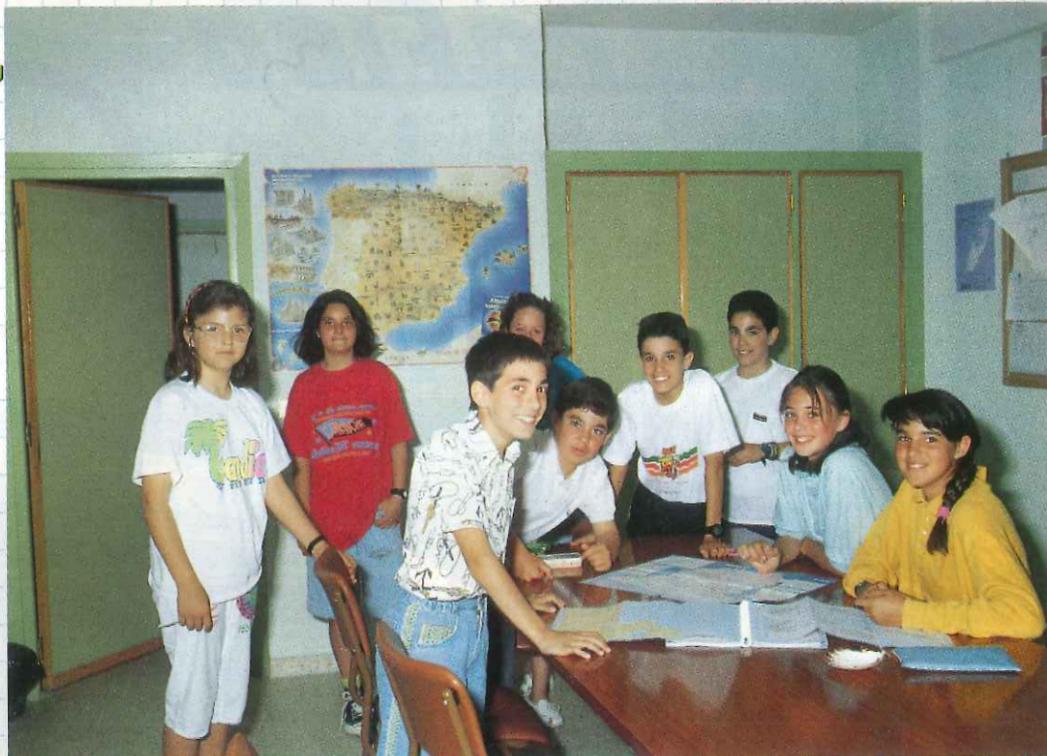
mas de tráfico que durante el día y todos vamos más tranquilos.» Añade que en los primeros viajes permanecía despierto, «pero ahora casi siempre me duermo porque ya me conozco el recorrido, que es muy parecido todas las veces».

### EN VERANO NO HAY PRISA

Dormir, sin embargo, no es la actitud preferida de los

**Aunque normalmente ellos no deciden el punto de destino, también a los chicos les hace ilusión programar el viaje de vacaciones.**

**La playa es el sitio preferido por los chavales para ir de vacaciones en verano.**



**Documentarse sobre la ruta a seguir es un factor que todos consideran importante.**

chicos cuando están en la carretera. Si ellos fueran los responsables del viaje, buscarían que «el camino fuera bonito, porque en verano tenemos muchos días y no hay por qué tener prisa», apunta Romina. Su compañera Atzeguiñe añade que «yo nunca me duermo en el coche; prefiero estar atenta para ver los pueblos por donde pasamos». Por el contrario, los padres, al menos a los ojos de los chavales, no comparten esta postura: «Mi padre prefiere el camino más corto para que nosotros —mi hermano y yo— no nos cansemos. Siempre elige la ruta que mejores carreteras tiene», opina Fernando Martín, de doce años, quien asegura que «en nuestro coche de ahora, que es nuevo, no se nota cuando vas muy deprisa».

El exceso de velocidad es uno de los factores que ellos califican como «lo más peligroso» frente al volante. Ninguno, sin embargo, tiene miedo de sufrir un accidente y a todos, aun sin atreverse a decirlo muy abiertamente, les gusta que su padre, «si

puede», pise un poco el acelerador. «Los accidentes se producen porque algunas personas van sin cuidado por la carretera y adelantan muy rápidamente, de lado a lado», comenta Teresa Hernández, de once años. «Y a veces es cuestión de mala suerte: puede suceder que tú vayas conduciendo bien y la culpa del accidente la tenga el otro», argumenta Rosalía Piña.

Para sus padres, sin embargo, este aspecto sí es motivo de preocupación y ellos lo saben. «Yo no tengo mie-

do, pero mi padre tuvo un accidente hace bastante tiempo y desde entonces le tiene miedo al coche. Normalmente va despacio, con mucha precaución y muchas veces viajamos en tren», manifiesta Sergio Fernández, aunque su caso es una excepción dentro del grupo. «Yo creo que es lógico tener un poco de miedo. Mi padre siempre comenta lo que ha podido pasar si vemos algún coche que ha tenido un accidente; pero le gusta conducir y yo creo que lo hace bien», aseguran los demás.

## Lo que los niños recomiendan

- Revisar el coche (sobre todo, frenos) y «poner» gasolina.
- Ir despacio, a una velocidad adecuada.
- Comer poco, para no quedarse dormido, y no beber.
- Dormir bastante antes de viajar.
- Conducir con tranquilidad, sin prisas.
- Llevar un mapa, por si nos perdemos.
- Parar de vez en cuando si el viaje es largo.
- «Ver» las carreteras y elegir las mejores.

### MULTAS INJUSTAS

Esta confianza se extiende a otros ámbitos, como las infracciones de tráfico. Las multas a los conductores son una medida eficaz, en general, pero todos califican de injustas las que les ponen a sus padres —a las madres les gusta menos la velocidad—, justificando la situación en todos los casos: «Le multaron por un mal adelantamiento, pero es que había mucho tráfico», o «le pusieron una multa de aparcamiento, pero es que no había sitio». Algo similar ocurre con su opinión de los agentes de tráfico: todos creen que su labor es necesaria «y pueden evitar un accidente cuando paran a alguien que va muy deprisa»; pero a ninguno le gustaría tener esta profesión en el futuro.

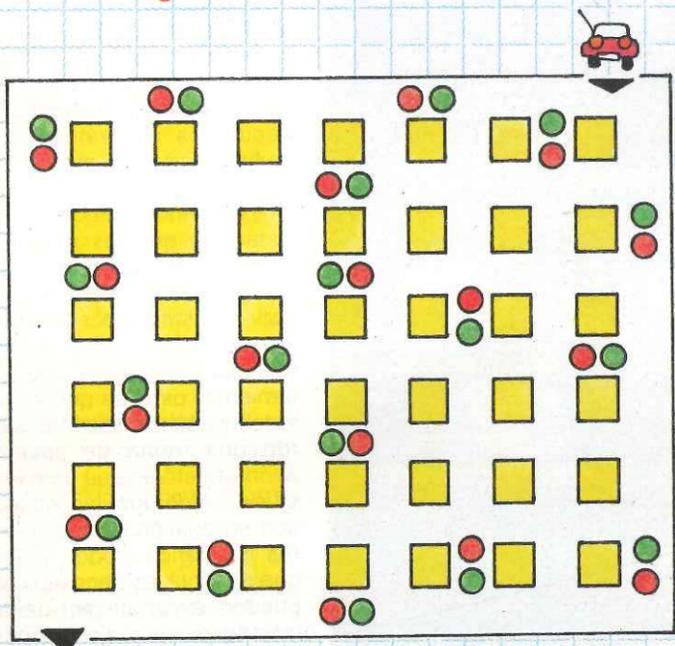
Lo que no tendrían nunca nuestros protagonistas, si fueran conductores, sería problemas con el alcohol. Todos tienen muy claro que no se puede beber si se piensa conducir, idea que comparten sus padres. «Mi padre no suele tomar alcohol normalmente —comenta Juan Pelea—, pero mucho menos antes de empezar el viaje o por el camino. Suele salir de casa con un termo lleno de agua y cubitos de hielo y es lo que toma mientras conduce.» Otros son un poco más condescendientes: «Si viajamos en un día con poco tráfico y con buen tiempo, a lo mejor toma una cerveza. Pero nada más.»

Antes de salir, eso sí, todos piensan que el coche debe ser revisado, aunque para la mayoría esto pasa fundamentalmente por «mirar los frenos y parar en alguna gasolinera para ver el aceite, las ruedas y la gasolina». Lo mejor para evitar imprevistos «es llevar el coche al taller y pedir que lo revisen todo».

Juana SANCHEZ  
Fotos: José RUBIO

# Pasatiempos

Por Antonio A. ARIAS



LABERINTO

Cada pareja de luces verdes y rojas representa un semáforo. ¿Qué recorrido deberá hacer el coche para salir del laberinto, teniendo en cuenta que sólo podrá pasar por la luz verde y en ningún caso por la roja? No es válido volver atrás ni pasar dos veces por el mismo lugar.



LA ENCRUCIJADA

Un gamberro ha cambiado de lugar no sólo los rótulos sino también el orden de las letras en cada uno de ellos. ¿Qué ciudades indican? Por cierto: Lino está infringiendo una norma de seguridad vial. ¿Sabes cuál?

BUSCADORES DE ORO



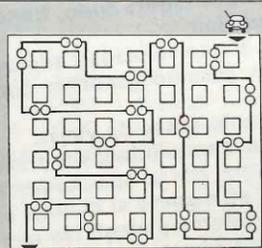
¿QUIEN TIENE RAZON?

●	+	●	+	●	= 6
×		×		+	
●	-	●	+	●	= 4
+		+		-	
●	+	●	:	●	= 6
= 5		= 5		= 4	

## LOS COLORES DEL SEMAFORO

Averigua qué valor debe tener cada uno de los colores del semáforo para que las operaciones propuestas se cumplan.

SOLUCIONES

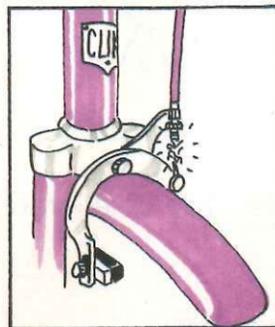


A LA ENCRUCIJADA: Burgos, Jaén, Murcia, Orense y Avila. Lino va-  
ja sin casco.  
A LOS COLORES DEL SEMAFORO:  
Rojo = 1. Ambar = 2. Verde = 3.  
A BUSCADORES DE ORO:  
Lew tiene razón. Jack sólo le ha devuelto al-  
rededor de la cuarta parte.

## CICLO MEDIO 5.º EGB

## CONOCER LA BICICLETA (y III)

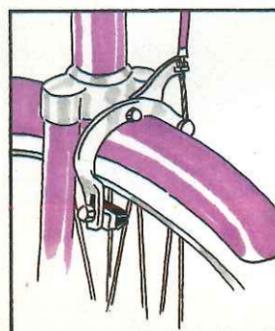
¡Qué importantes son los frenos! Por eso no debes olvidar el desgaste que tienen cada vez que los utilizas. Cuidalos y vigila su estado, así cuando te veas obligado a frenar lo harás sin ningún problema. En la siguiente tabla podrás ver las averías más frecuentes y como solucionarlas.



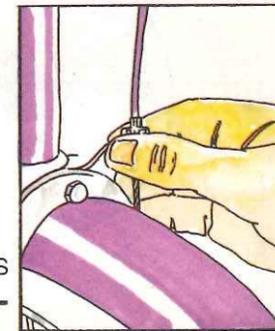
El cable está «deshilachado». ¡Cuidado! Pronto se romperá y puede ser causa de un accidente.



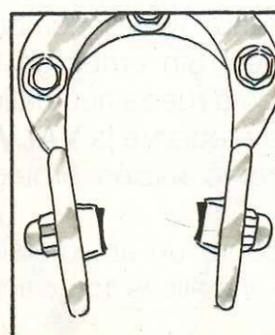
Llevar al mecánico.



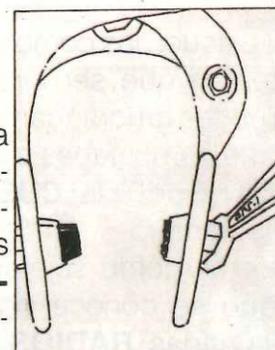
El cable está demasiado flojo y las zapatas están muy separadas de la llanta.



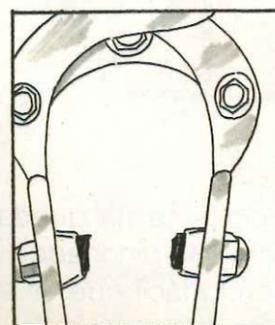
Girar con los dedos o una llave el **ten-sor**.



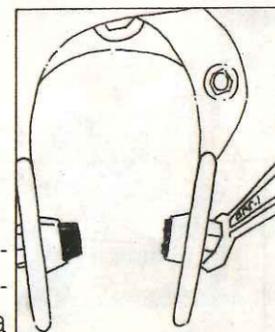
Las zapatas están muy gastadas. Hay que sustituirlas.



Alojar y soltar la tuerca que las sujeta. Montar las nuevas asegurándonos que rocen las **llan-tas** (nunca la cubierta) y apretar.



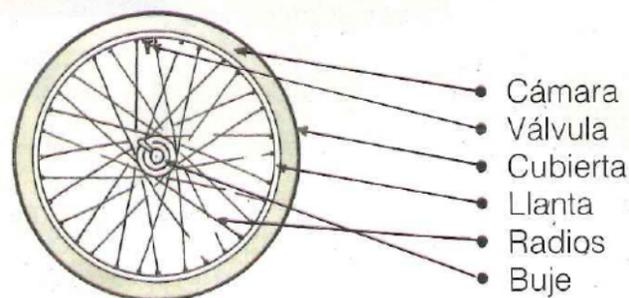
Las zapatas no están bien colocadas, su frenado no es eficaz.



Para colocarlas correctamente proceder como para sustituirlas.

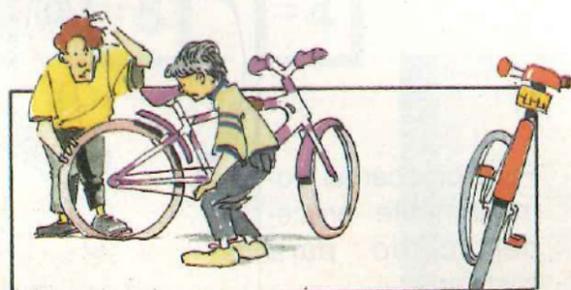


María tiene razón. Las ruedas son redondas, pero también necesitan un cuidado y vigilancia especial. ¿Cómo arreglar un pinchazo? ¿Cómo evitar que la rueda «explote» y te deje «tirado»? Todo esto es lo que vamos a ver a continuación.

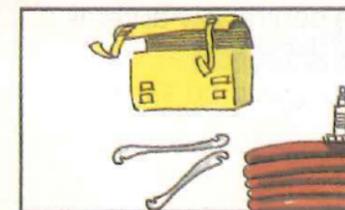


Te acuerdas como eran las ruedas de la «draisiana». Eran de madera. ¡Qué incómodo, tenían que ser circular con ellas por una carretera con baches! Sin embargo tus ruedas amortiguan los golpes, y eso lo hacen gracias al neumático o rueda neumática, que como sabes consta de una **CÁMARA** de goma, que se infla mediante la **VÁLVULA** y de una **CUBIERTA** de goma más gruesa que tiene como misión proteger la cámara.

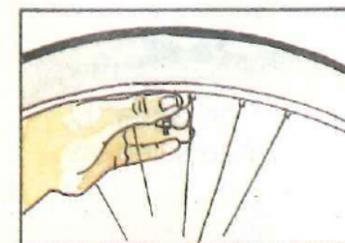
Pero ¿cómo sujetar el neumático? Muy sencillo, apoyándolo sobre un aro metálico que se conoce por **LLANTA** y del que parten unas barras metálicas muy finas, llamadas **RADIOS** que la unen al eje de la rueda o **BUJE**.



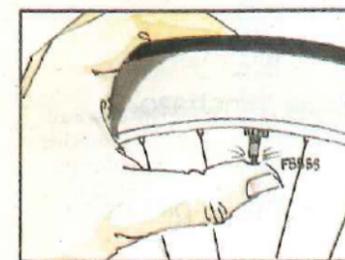
Uno de nuestros amigos se ha quedado «tirado» en la carretera. Ha pinchado y no sabe que hacer. ¡Con lo fácil que es salir de ese apuro!



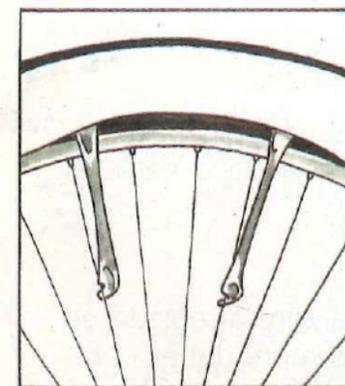
Vamos a cambiar todos juntos una cámara. Abramos la bolsa de herramientas... una cámara, desmontables... ¡suficiente!



A) Lo primero que tienes que hacer, una vez que hayas desmontado la rueda, es quitar la contra/tuerca de la válvula.



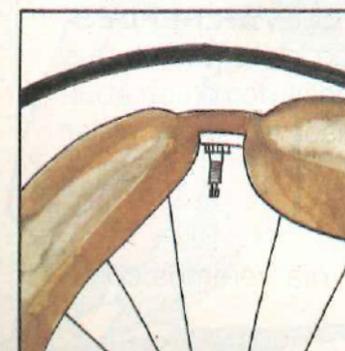
B) Después hay que sacar el aire que quede en la cámara. Para ello afloja la cabeza de la válvula y aprieta con el dedo hasta deshinchar el neumático completamente.



C) Ha llegado el momento de utilizar las herramientas. Introduce un **desmontable** entre la llanta y la cubierta, tirando con fuerza hacia atrás de ésta última. Para que no se desprenda el desmontable engancha la muesca que tiene en el extremo en un radio.

D) Haz lo mismo con otro **desmontable** a unos diez centímetros del primero. Ahora sólo tienes que tirar hacia atrás con la mano y saldrá un lado de la cubierta fuera de la llanta.

E) A continuación introduce los dedos y saca la cámara.



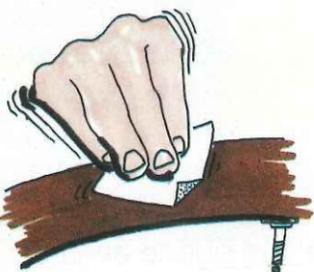
F) ¡Muy bien! Infla un poco la cámara de repuesto y mete la válvula por el agujero de la llanta colocándola ahora dentro de la cubierta.

G) Comienza por el lado opuesto a la válvula a empujar la cubierta. Utiliza para ello los dedos pulgares y trabaja de forma simétrica con las dos manos en dirección a la válvula. Al final tendrás que hacer un poquito de fuerza. Si no puedes ayúdate deshinchando totalmente la cámara.

Bueno, por último sólo queda montar la rueda, ah, no te olvides de centrarla y apretar fuerte los tornillos.  
 ¿Ves qué sencillo? Pues mucho más todavía es arreglar el pinchazo. ¿Qué no sabes?. No te preocupes. Ahora te lo vamos a explicar.



a) Infla un poco la cámara y sumérgela en agua. El pinchazo lo localizarás viendo por donde salen las burbujas.



b) Seca la cámara y lija la zona del pinchazo.

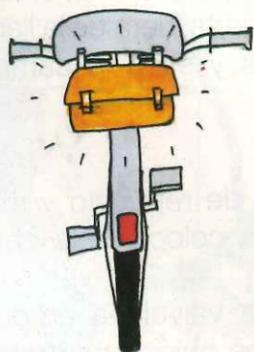


c) Extiende un poco de pegamento sobre el pinchazo y sus alrededores.

d) Despega el papel protector del parche y dale un poco de pegamento.



e) Aprieta firmemente el parche sobre el pinchazo comenzando por el centro y poco a poco hacia el exterior.



f) Ya sólo te queda guardar la cámara arreglada en la bolsa de herramientas, que siempre debes llevar sujeta en la parte trasera del sillín.

**NO TE OLVIDES NUNCA DE LLEVAR REPUESTOS** y vigila de vez en cuando el estado de tus neumáticos, si los ves muy desgastados o con abultamientos, cámbialos, ser previsor te puede evitar muchos problemas.

Bueno chicos, ya conocemos un poco más de bicis. El próximo día veremos como se deben «CONDUCIR». Hasta mañana. Y... sed prudentes.

# Nuestro juego <sup>de espías</sup> para el verano

## ENCUENTRA LAS «FRASES SECRETAS»

Juana SANCHEZ  
 Dibujos:  
 Antonio ARAGÜEZ



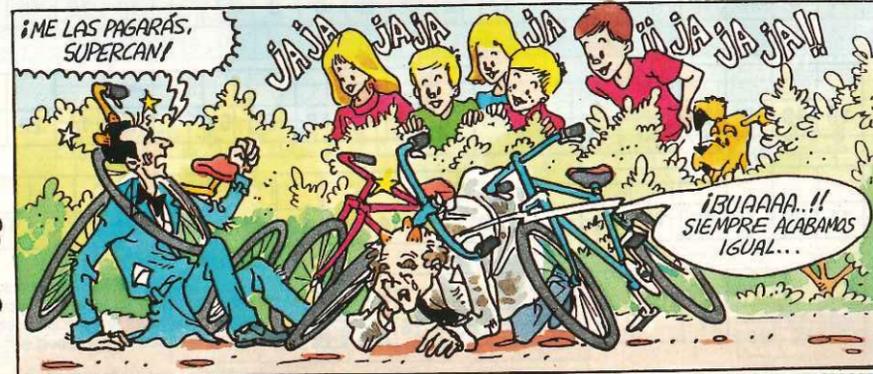
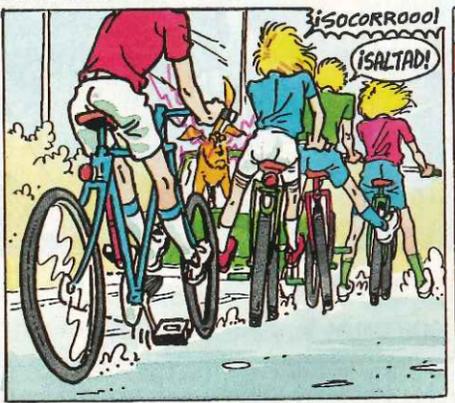
- No vayas en \_\_\_\_\_ por la \_\_\_\_\_
- Los \_\_\_\_\_ cruzan con su \_\_\_\_\_ en verde
- El \_\_\_\_\_ también debe parar ante el \_\_\_\_\_
- Los \_\_\_\_\_ son peligrosos en la \_\_\_\_\_
- En \_\_\_\_\_ hay que llevar siempre el \_\_\_\_\_
- Delante de la \_\_\_\_\_ hay un \_\_\_\_\_

¡Por fin ha llegado el verano! Todos de vacaciones, los libros de texto arrinconados y mucho tiempo libre por delante. En estas páginas os proponemos un juego —de espías— que os permitirá recordar todos los conceptos que conocéis sobre el tráfico, aprender otros nuevos y, al menos eso esperamos, pasarlo bien durante un rato. Al final podréis descubrir el mensaje secreto que se esconde en un microfilm.



# SUPERCAN y su pandilla

¡¡VACACIONES!!



Guión: Carmen DELGADO. Dibujos: Francisco FRUCTUOSO

## to

SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	8
Frenos	7
Dirección	6
Ruedas	6
Luces	7
<b>NOTA MEDIA:</b>	<b>7,1</b>
<b>NOTA MEDIA</b>	<b>7</b>
<b>SEGURIDAD:</b>	<b>7</b>

acaba de comercializar la en el segmento medio de la claramente identificativa ZX viene a cubrir el hueco por modelo AX y el BX. Con unas muy razonables, se hailidad muy buena. Por el o obtiene la capacidad ha. Este modelo destaca por similar a otros modelos de una excelente estabilidad eccional. Su equipamiento leto; sin embargo, cuenta de materiales. Los mandos en situados, lo que mejora el propulsor destaca por un alto nivel de prestacio muy reducidos.

## Motor 16

SEGURIDAD	
Estética	6
Acabado	8
Habitabilidad	7
Maletero	4
Confort	8
Instrumentación	6
Equipamiento	4
Potencia	8
Elasticidad	8
Cambio	7
Velocidad punta	7
Aceleración	8
Consumo	7
<b>NOTA MEDIA:</b>	<b>6,8</b>
<b>NOTA MEDIA</b>	<b>8</b>
<b>SEGURIDAD:</b>	<b>8</b>

**Comentario.**—Citroën ha decidido participar de lleno en el segmento de los cuatro metros, y para ello ha elegido un vehículo conservador, razonable y mucho más atractivo de lo que a simple vista parece: el ZX. La versión Advantage es, a nuestro juicio, la más equilibrada, por la viveza que le brinda su motor de 75 caballos, esa mecánica que el grupo PSA ha utilizado con éxito en muchos de sus modelos. También por su comportamiento, destacable en cualquier situación y terreno. Los ZX, en general, están bien terminados y su interior goza de un diseño cuidado y una información adecuada, aunque echamos en falta un equipamiento más completo. En este sentido, valga como muestra el que en este modelo concreto no pueda montarse, ni en opción, la dirección asistida. Común a todos los modelos, encontramos un maletero pequeño en relación con la competencia, pero regulable en función de la carga mediante un nuevo sistema, inédito hasta ahora, de asiento trasero corredizo.

### LO BUENO

- Posición al volante.
- Prestaciones.
- Comportamiento.

### LO MALO

- Maletero justo.
- Equipamiento reducido.
- Dirección sin asistencia.

## La Voz de Galicia

SEGURIDAD	
Estética	8
Acabado	8
Habitabilidad	8
Maletero	8
Confort	8
Instrumentación	7
Equipamiento	7
Potencia	8
Elasticidad	8
Cambio	8
Velocidad punta	8
Aceleración	8
Consumo	8
<b>NOTA MEDIA:</b>	<b>7,8</b>
<b>NOTA MEDIA</b>	<b>8</b>
<b>SEGURIDAD:</b>	<b>8,5</b>

**Comentario.**—No tenía Citroën, y realmente lo necesitaba, un coche intermedio entre el XM y el BX, y este hueco lo viene a cubrir el nuevo ZX, quizá uno de los más esperados. Antes de lanzarlo, Citroën lo probó y ganó en el Rallye París-Dakar, una victoria que el fabricante aprovechó publicitariamente y que le dio una aureola de coche robusto, cómodo y muy habitable y rápido.

En el capítulo de virtudes, podríamos hacer una larga lista en lugar de las tres que ponemos habitualmente, porque, entre otras cosas, cuenta con una novedad importante, como es esa suspensión autodireccional en el eje trasero que lo hacen más estable y confortable para los pasajeros, dado que, en proporción a la intensidad del apoyo en la curva de este eje, las ruedas giran en el mismo sentido hasta un ángulo máximo de 1,5 grados, mejorando con ello el comportamiento. Pero es que podríamos hablar de las plazas traseras del acabado, del consumo y un largo etcétera que se haría interminable. Por el contrario, pequeños defectos en el acceso del conductor, que si no lo hace con cuidado se da con la pierna en la parte baja del salpicadero o la rumorosidad del motor.

### LO BUENO

- Estabilidad.
- Habitabilidad.
- Aerodinámica.

### LO MALO

- Equipamiento mejorable.
- Acceso del conductor.
- Rumorosidad del motor.

## MOTOCICLISMO

Aunque el GP de Europa, en el Jarama, supuso un cierto resurgir de nuestros pilotos

# CARDUS NO PUDO EN ESPAÑA

El GP de Europa, que se celebró en el circuito del Jarama (en sustitución del GP de Yugoslavia), vio el resurgir de los pilotos españoles, en su peor temporada de los últimos años. «Aspar», Torrontegui, Garriga y Pons dieron la de cal, mientras que un Carlos Cardús muy motivado y aplaudido falló en su gran oportunidad de imponerse a Luca Cadalora y Helmut Bradl, los tres con Honda oficial.

La carrera de 125 c.c. supuso el renacimiento de los pilotos españoles. Tanto «Aspar» como Torrontegui y «Pitufo» Alvaro estuvieron en los puestos de delante, pese a que sus motos eran inferiores, en potencia y velocidad punta especialmente, a las de sus competidores. Al final, la retirada de la Derbi de Gianola y la caída del japonés Ueda, así como un excepcional pilotaje, permitieron a «Aspar» entrar en cuarta posición (su mejor resultado de la temporada), mientras que Torrontegui era octavo y Alvaro, noveno.



La carrera de 500 c.c. no fue tan espectacular como podía esperarse. Wayne Rainey volvió a correr como a él le gusta: en cabeza y en solitario. Volvió a escaparse de principio a fin y ganó en campeón. Doohan y Schwantz no se adaptaron al circuito y terminaron segundo y cuarto, con Gardner entre ambos. Juan Garriga consiguió ser sexto, por detrás de Kocinski, mientras que «Sito» Pons, que reaparecía tras su caída en Jerez, terminó undécimo.

La organización se guardó para el final el plato fuerte: los 250 c.c. Carlos Cardús, en un circuito que conoce a la perfección, tenía la oportuni-

dad de derrotar a Cadalora y Bradl —los dos dominadores de la categoría en 1991— y de no renunciar, así, al título. Cardús puso ganas y tiró desde el principio, tras una mala salida. Pero al final fue superado por el italiano y el alemán, que entraron por ese orden.

Así, el Mundial mantiene dos líderes sólidos: Capirossi (125 c.c.) y Cadalora (250 c.c.), acosados de lejos por algún piloto, mientras que en 500 c.c. Doohan y Rainey mantienen un espectacular duelo, apretadísimo, que sólo en función del tipo de circuito se decanta hacia uno u otro piloto.

### Así va el Mundial

125 c.c.	Puntos
1. Capirossi	114
2. Gresini	108
3. Waldmann	83
4. Ueda	70
5. «Aspar»	60
250 c.c.	Puntos
1. Cadalora	141
2. Bradl	128
3. Cardús	114
4. Zeelenberg	99
13. Crivillé	23
24. Puig	6
500 c.c.	Puntos
1. Doohan	143
2. Rainey	131
3. Schwantz	103
4. Gardner	81
5. Kocinski	80
7. Garriga	67

### F-1: Senna sigue como líder sólido

## Los Williams igualan las mecánicas

Tras la victoria de los Williams-Renault en Méjico, con Patrese y Mansell por delante del brasileño Ayrton Senna, parece que las mecánicas de los monoplazas de la F-1 van igualándose. Así, aparte de los Williams-Renault, la «montura» de Andrea de Cesaris e, incluso, el Ferrari de Jean Alesi dan la impresión de haber mejorado bastante. Hay, incluso, unas recientes declaraciones de Ayrton Senna, dirigidas a los inge-

nieros de Honda, pidiéndoles mejoras de cara a los rápidos circuitos europeos, lo que puede considerarse como significativo.

Sea como sea, Ayrton Senna (McLaren-Honda) sigue contando con bastante ventaja en el Mundial, con cuatro grandes premios ganados y 44 puntos. Detrás, Patrese (Williams-Renault), 20 puntos; Nelson Piquet, 16; Mansell, 13; Prost, 11, y Berger, 10 puntos.

## CARLOS SAINZ

# Lecciones de un CAMPEON

En muchas oportunidades la velocidad inadecuada es la causa última de los accidentes que se registran en nuestras carreteras. Pero en no pocas ocasiones es la manera —la mala manera— de frenar la que provoca, con una situación previa de velocidad excesiva o inadecuada, el accidente.

Carlos Sainz, nuestro brillante campeón del mundo de Rallies en 1990, nos explica en este capítulo cómo se deben efectuar esas frenadas para evitar no sólo el accidente, sino los pequeños sustos que por estas circunstancias se pueden producir.

## El coche debe ser detenido progresivamente

# «NO HAY QUE APURAR LA FRENADA»

SE trata —explica el piloto—, primero, de frenar con el freno de pie; después, reducir la velocidad o marcha del motor; seguir frenando, volver a reducir la velocidad. Y todo esto, naturalmente, con mucha prudencia.» Esta advertencia, que repite metódicamente Carlos Sainz a lo largo de toda esta serie, está avalada no sólo por su experiencia y por un intento de concienciar a los conductores, sino por un hecho real que él mismo relata: «En absoluto se trata de apurar la frenada —explica el campeón—, sino de ir frenando progresivamente para que en el momento de llegar al lugar, por



ejemplo una curva, que provoca nuestra frenada, tengamos potencia para hacer frente a una situación extraña; en el ejemplo de la curva, que si el automóvil hace algún extraño a la salida y necesitamos esa potencia del motor, la tengamos».

La recomendación de Carlos Sainz es que se realice esta frenada «con una distancia muy, muy grande». También previene contra un vicio que cometen comúnmente quienes tratan de realizar una conducción mal llamada «deportiva», que es frenar exclusivamente con el motor. «No se trata de frenar totalmente con el motor —explica Sainz—, sino

de que después de pisar el freno se reduzca la velocidad.» Y, más gráfico no puede ser, pone un ejemplo: «Yo, pongamos por caso, voy en cuarta velocidad y "viene" una curva de segunda. Frenaría, metería tercera; acompañaría un poco el freno del motor con el freno de pie, pero con una distancia grande; seguiría frenando, reduciría a segunda y, con mucha prudencia, sin apurar la frenada, comenzaría el giro de la curva».

### ANTE UN IMPREVISTO

Una recomendación que Carlos Sainz repite, para las oportunidades en las que la frenada se debe realizar originada por una circunstancia no previsible, es «mantener la calma». Como ya explicó en capítulos anteriores, el frenazo en un «acquaplaning» es casi más peligroso que el propio «acquaplaning». En la circunstancia adversa más habitual, que es la lluvia, recomienda «aminorar con suavidad, alargando las distancias, no frenando en el último momento» y recuerda que «si la distancia entre tu vehículo y el que va delante es mayor, estos metros deben ser los suficientes para permitirte una frenada suave».

También explica Carlos Sainz que «en el momento en que uno nota, durante la circulación normal, que el automóvil, al realizar una frenada, tiende a irse hacia uno de los lados o, incluso sin frenar, que durante una marcha suave, si se suelta el volante unos segundos, se desvía a derecha o izquierda, es que el automóvil no está en condiciones. Es importantísimo que el vehículo frene siempre en línea recta». Carlos Sainz apunta varios orígenes de este mal funcionamiento —«en líneas generales, suele deberse a la amortiguación, aunque puede provenir del reglaje de convergencia o del mal estado de las pastillas de frenos...»—, pero, en cualquier caso, lo cierto es que ese automóvil debe pasar rápidamente por el taller.

Por último, volvemos a remitirles al capítulo en el que Carlos Sainz explicó cómo conducir sobre asfalto mojado, donde contaba más detalladamente cómo frenar en aquellas circunstancias adversas debidas al agua.

J. M. M.  
Foto: M. GARROTE

## EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

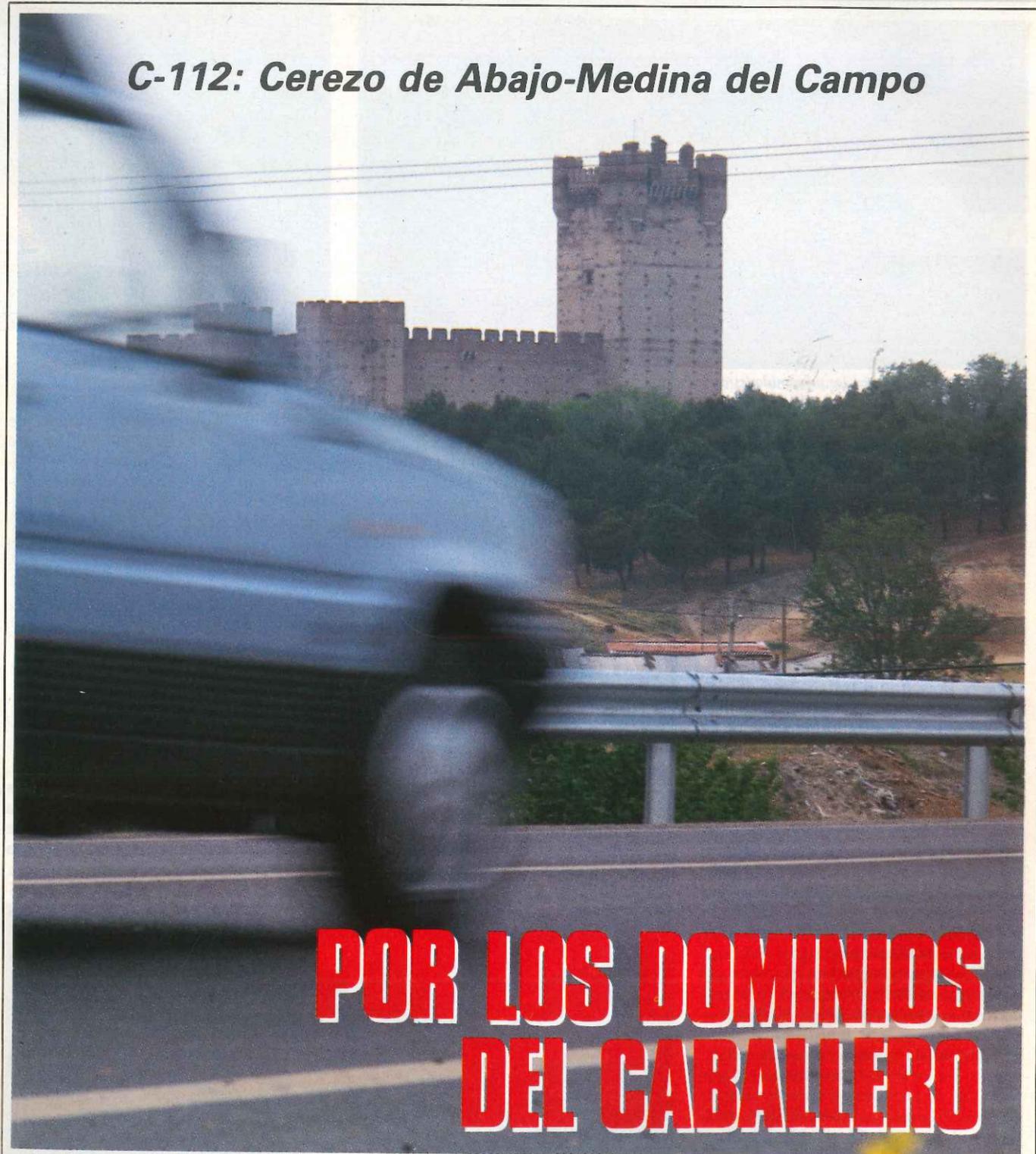
Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados mayo 91	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas abril 91	Últimas matrículas mayo 91			
Alava (VI)	3611-M	4432-M	821	558	83
Albacete (AB)	2306-L	3129-L	823	649	216
Alicante (A)	2840-BX	6797-BX	3.957	3.276	844
Almería (AL)	7917-P	9221-P	1.304	918	259
Asturias (O)	5440-AZ	8090-AZ	2.650	1.685	244
Avila (AV)	2555-F	2923-F	368	270	60
Badajoz (BA)	4462-P	5935-P	1.473	1.234	323
Baleares (PM)	6845-BH	0649-BJ	3.804	1.969	510
Barcelona (B)	5248-MG	2646-MJ	17.398	8.734	2.462
Burgos (BU)	8362-N	9293-N	931	611	54
Cáceres (CC)	3946-K	4761-K	815	756	144
Cádiz (CA)	0984-AL	3230-AL	2.246	1.937	761
Cantabria (S)	4544-X	6049-X	1.505	1.085	186
Castellón (CS)	3789-Y	5341-Y	1.552	1.028	274
Ciudad Real (CR)	6021-N	7119-N	1.098	781	252
Córdoba (CO)	8819-Z	0358-AB	1.539	1.225	402
Coruña, La (C)	6464-AW	9170-AW	2.706	2.015	379
Cuenca (CU)	2745-G	3196-G	451	464	59
Gerona (GE)	2134-AN	4167-AN	2.033	1.174	270
Granada (GR)	0654-Y	2523-Y	1.869	1.236	425
Guadalajara (GU)	0510-F	0916-F	406	264	55
Guipúzcoa (SS)	5812-AK	7729-AK	1.917	1.382	126
Huelva (H)	8784-N	9736-N	952	713	254
Huesca (HU)	4702-J	5304-J	602	381	61
Jaén (J)	0774-P	2087-P	1.313	978	282
León (LE)	2873-U	4104-U	1.231	770	144
Lérida (L)	1926-U	3097-U	1.171	702	102
Lugo (LU)	7283-M	8104-M	821	626	109
Madrid (M)	2456-MD	3545-MG	21.089	8.658	1.208
Málaga (MA)	3273-BB	6251-BB	2.978	2.508	746
Murcia (MU)	1704-AU	4596-AU	2.892	2.288	794
Navarra (NA)	8494-AC	0285-AD	1.791	943	128
Orense (OR)	9989-L	0763-M	774	502	99
Palencia (P)	5975-G	6413-G	438	302	41
Palmas, Las (GC)	6626-AU	8556-AU	1.930	1.510	310
Pontevedra (PO)	7621-AL	9681-AL	2.060	1.568	408
Rioja, La (LO)	9614-K	0332-L	718	508	108
Salamanca (SA)	9267-L	9990-L	723	548	73
Sta. Cruz de Tenerife (TF)	7997-AP	0331-AS	2.334	1.290	274
Segovia (SG)	5991-F	6385-F	394	302	42
Sevilla (SE)	8953-BN	3658-BP	4.705	2.582	1.131
Soria (SO)	8349-D	8579-D	230	153	16
Tarragona (T)	9536-AD	1453-AF	1.917	1.145	282
Teruel (TE)	1917-F	2245-F	328	273	47
Toledo (TO)	6458-P	7618-P	1.160	765	198
Valencia (V)	3788-DU	0485-BV	6.697	4.812	1.384
Valladolid (VA)	3480-V	4626-V	1.146	792	95
Vizcaya (BI)	6052-BH	9271-BH	3.219	2.017	233
Zamora (ZA)	6178-G	6575-G	397	317	60
Zaragoza (Z)	9989-AL	2552-AM	2.563	1.523	220
Ceuta (CE)	3635-E	3915-E	280	176	25
Melilla (ML)	8118-C	8304-C	186	109	24
<b>TOTALES</b>			<b>118.705</b>	<b>73.012</b>	<b>17.286</b>

## TASAS EN LAS JEFATURAS DE TRAFICO

Tasa	Pesetas	Tasa	Pesetas
1-1 Expedición de permiso de circulación de cualquier tipo de vehículos que deba ser matriculado (incluidos diplomático, consular y matrícula turística)	4.410	2-1 Pruebas de aptitud para la expedición de permisos de conducir .....	7.275
1-3 Autorización de circulación para conjuntos tractor-remolque .....	1.540	2-2 Cuando las pruebas de aptitud se realicen fuera de la capital de la provincia	7.935
1-4 Permisos y autorizaciones de carácter temporal para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales en razón del vehículo o utilización de la carretera .....	1.540	2-3 Canjes de permisos de conducción por otros extranjeros o expedidos por autoridades militares .....	1.540
1-5 Cambios de titularidad de los permisos de circulación por transferencia de vehículos .....	2.975	2-4 Licencias para conducción de ciclomotores .....	1.540
		4-4 Revisión de permisos de conducir, duplicados, autorizaciones por extravío y deterioro o cualquier modificación ....	1.540
		<b>Tasas de uso más general.</b>	

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

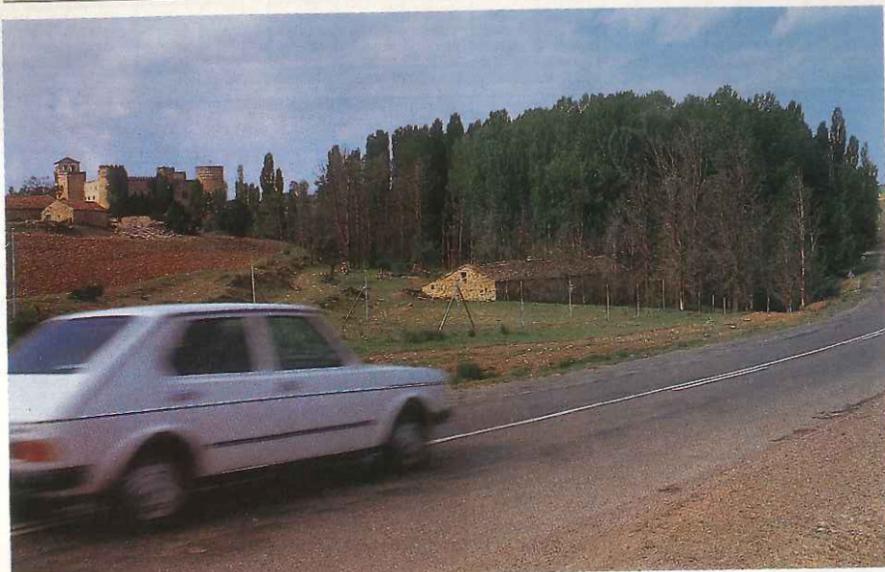
### C-112: Cerezo de Abajo-Medina del Campo



## POR LOS DOMINIOS DEL CABALLERO

El recorrido de la C-112 entre su unión con las carreteras N-I y N-VI es un típico ejemplo de cierre en forma de tela de araña del sistema radial borbónico. Un recorrido por los páramos castellanos de trigos y pinares, dificultado por el deterioro del firme en muchos tramos, aunque en otros el asfalto es reciente y hay proyectos de mejora.

No obstante, el tráfico es escaso, eminentemente comarcal, sólo acrecentado por un turismo ocasional que busca los encantos del paisaje, de la gastronomía y de la historia de lugares como Sepúlveda, las hoces del río Duratón, Cuéllar o las dos ciudades de donde fue «gala» y «flor» el Caballero inmortalizado por Lope de Vega.



Castillo de Castilnovo, en las proximidades de Villafranca.

En general, la carretera comarcal C-112, entre la localidad segoviana de Cerezo de Abajo y la vallisoletana de Medina del Campo, ha sido hasta ahora muy poco mimada por las administraciones provinciales que la gestionan. Prueba de ello son los miles de «parches» y «remiendos», uno sobre otro, que denuncian arreglos provisionales de urgencia. Incluso encontramos a los operarios de la Diputación Provincial de Segovia enfrascados en esa tarea, aunque al parecer está previsto un tratamiento de riego asfáltico entre Cerezo y Cuéllar. Donde sí han finalizado los arreglos es entre la provincia de Segovia y Olmedo.

#### LA MESETA CASTELLANA

En cualquier caso, las características del trazado son comunes. Por un lado, las planicies mesetarias permiten un eje fundamentalmente rectilíneo, jalonado por algunas curvas y cambios de rasante poco pronunciados, no siempre señalizados. Y tampoco es posible encontrar arcones en casi todo el recorrido y, cuando los hay en tramos recién estrenados, son de tierra y, por tanto, difícilmente practicables en marcha, ante una emergencia. De todas formas, durante el pasado año se produjeron en este recorrido 30 accidentes, con una víctima mortal y 40 heridos, 14 de ellos graves.

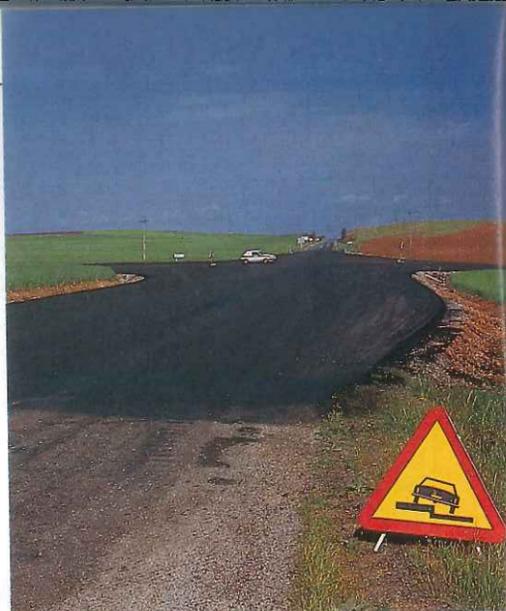
**Km. 0.**—Corresponde al kilómetro 103 de la N-1, en el somontano de los Montes Carpetanos, donde se asienta Cerezo de Abajo. La influencia invernal de la sierra es notable en invierno (próximos se encuentran el puerto de Somosierra y la estación invernal de La Pinilla) y hay que contar con la presencia de hielo en la carretera. Para tomar



Travesía de Cuéllar.

la C-112 es necesario detenerse en un carril central de deceleración e iniciar el giro a la izquierda. La visibilidad es buena, pero la intensidad del tráfico en esta zona es alta, acrecentada por la presencia de una gasolinera y de un hostel.

**Km. 10.**—Se trata de una doble intersección que conduce a Prádena y Perorrubio, localidad ésta que sorprende por su bella iglesia de doble pórtico, en cuyos capiteles se muestra la influencia del diablo en la Humanidad. Antes, en el kilómetro 2, hemos dejado a la izquierda la pequeña población de Mansilla, con dos entradas de camino de piedra, una de ellas en pleno cambio de rasante. También hemos dejado Duruelo a la derecha, y hemos rodado por una carretera muy deficiente con varias curvas pronunciadas, muchas de ellas sin señalizar, aunque delimitadas por paneles direccionales.

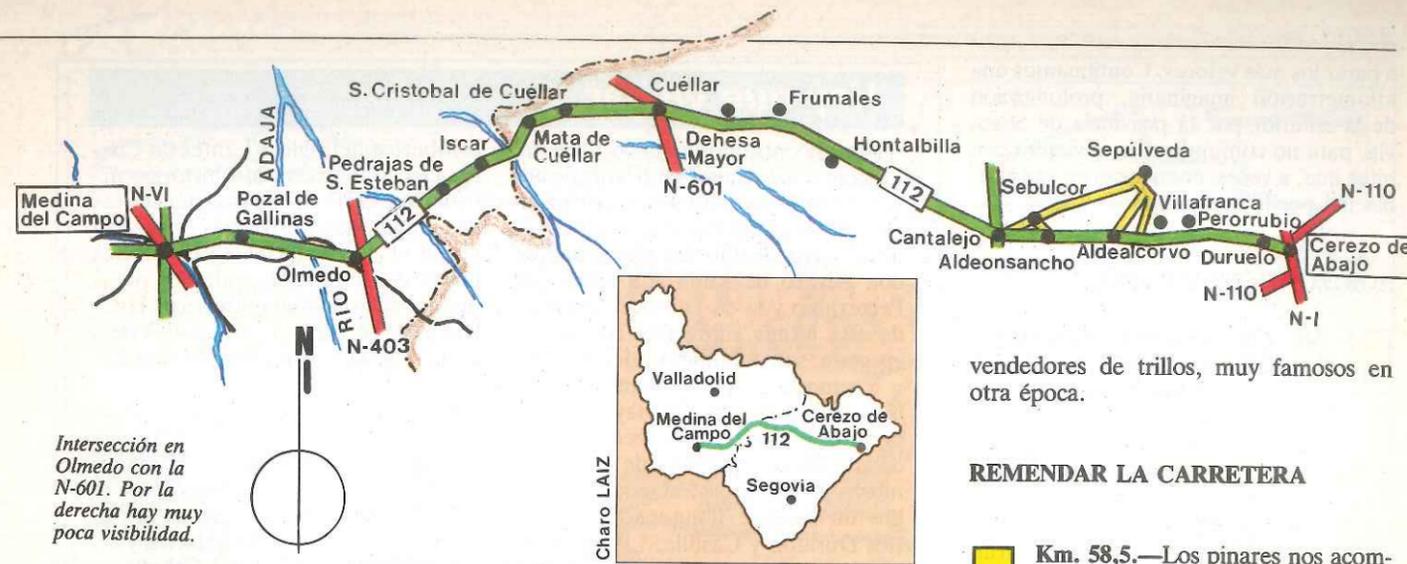


Ampliación de la intersección a Sepúlveda y a Pedraza, donde anteriormente se han producido varios accidentes.

**Km. 14.**—La misma curva que sorteamos la presencia de Villafranca no cuenta con señal indicativa. El kilometraje que hemos registrado hasta ahora es el real desde el inicio, sin que lo pudiéramos constatar por los hitos kilométricos. Sin embargo, aparece ya el primero con la indicación 29 en la fresca arboleda cercana, donde se avista la arrogante mole del castillo mudéjar de Castilnovo.

#### CERCA DE SEPULVEDA

**Km. 30.**—Corresponde ya a la kilómetro que marcan los hitos. Es una intersección que conduce por la derecha a Sepúlveda y por la izquierda a Segovia por Pedraza. En este lugar se produjo un accidente el pasado año, con



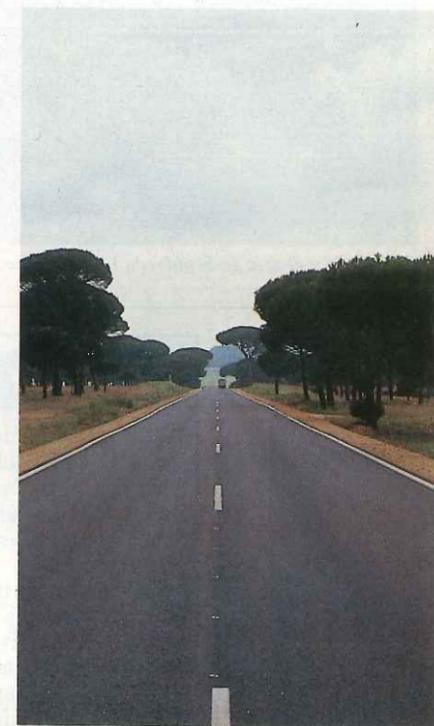
Intersección en Olmedo con la N-601. Por la derecha hay muy poca visibilidad.



sólo heridos, y el anterior se registró un muerto. Tal vez por ello se están realizando obras de ampliación de este nudo. A pesar de que discurrimos por una carretera de carácter comarcal, hemos de detenernos en un cruce para dar preferencia a los que vienen o se dirigen a Sepúlveda por una local. Este mismo año se ha producido aquí un accidente con un herido leve.

**Km. 39.**—La travesía de Aldeonsancho es larga y extremadamente angosta. En ella se han registrado varios accidentes, algunos mortales, en los últimos años. A la salida, por la derecha y en curva, parte una carretera hacia Sebulcor.

**Km. 44.**—Cantalejo es un pueblo importante, de estructura horizontal que en parte atraviesa la carretera condicionada por un semáforo que regula el tráfico hacia el interior y hacia otras carreteras. En ella se ha registrado recientemente un accidente con un herido grave y otro leve. Aún quedan reminiscencias de un dialecto, «cacería», que tiene su origen en los fabricantes y



Recién estrenado el tramo entre el límite con Segovia y Olmedo.

vendedores de trillos, muy famosos en otra época.

#### REMENDAR LA CARRETERA

**Km. 58,5.**—Los pinares nos acompañan en el recorrido llano y recto. Sin embargo, en este punto existe un cambio de rasante sin señalizar, y otros más después, hasta que entramos en Hontalbilla después de 19 kilómetros de despoblado. Más adelante, en el kilómetro 67, encontramos dos camiones de la Diputación de Segovia, con sus operarios «remendando la carretera».

**Km. 80.**—Hemos dejado atrás Dehesa Mayor, con una travesía limitada a 60 km/h., donde el año pasado se produjo un accidente con un herido grave. El punto corresponde a la travesía de Cuéllar donde coincide con la carretera nacional N-601. La influencia de esta última carretera y la de la propia ciudad, con sus industrias derivadas de la madera, la agricultura, la ganadería y del sector servicios para abastecer a toda la comarca, configuran una travesía conflictiva, estrangulada por su estrechez en algunos puntos. Recomendamos, no obstante, que el viajero aproveche la ocasión de visitar esta villa, declarada conjunto histórico-artístico, y saborear, aunque sólo sea el reflejo, de su intenso pasado.

**Km. 94,5.**—Desde Cuéllar la carretera se ha estrechado sensiblemente, aunque el pavimento es mejor. Pasamos por la travesía de Torregutiérrez (a 60 km/h.), mientras que las de San Cristóbal de Cuéllar, Valledado y Mata de Cuéllar presentan una limitación a 40 kilómetros por hora.

**Km. 99.**—Al traspasar el umbral limítrofe con la provincia de Valladolid el asfalto ha mejorado sensiblemente. A los pies del castillo la antigua Iscar luce sus blasones hidalgos junto a la flameante industria maderera nutrida por su tierra de pinares. La «movida» juvenil de los fines de semana plantea algún que otro problema de tráfico, sobre todo cuando hay alcohol de por medio. En la entrada por Segovia hay una curva peligrosa, con una casa enfrente a la que van

a parar los más veloces. Continuamos una kilometración imaginaria, prolongación de la anterior por la provincia de Segovia, para no confundir más al viajero con hitos que, a veces, comienzan en cada población por la que pasamos.

#### HORIZONTE DE PINARES

**Km. 110.**—Con el horizonte largo, recortado por la belleza de las altas copas de los pinares, sentimos el descanso que proporciona un asfalto nuevo y perfecto hasta que, de improviso y por el breve lapso de un kilómetro, llega lo viejo y estrecho al pasar por un puente sobre el río Eresma. Afortunadamente se están iniciando las obras para construir uno nuevo que elimine este estrangulamiento de la vía. La kilometración del lugar marca el número 32.

**Km. 115.**—A Olmedo se entra en curva para encontramos con la carretera N-601. Hay que respetar un «stop» y atravesar el citado eje, pero hay que extremar la precaución, porque por la derecha hay muy poca visibilidad, pues la carretera desaparece debido a un pronunciado desnivel. Entre Olmedo y Medina, ciudades históricas entre las que transcurrieron los lances del Caballero de Olmedo, encontraremos de nuevo una carretera estrecha y deficiente, con tres hitos angostos marcados por un estrechísimo puente sobre el río Adaja y dos pasos a nivel con barreras del ferrocarril.

**Km. 142.**—Se avista, a la entrada de Medina del Campo, el castillo señero de La Mota. En realidad hemos cubierto 124 kilómetros desde el arranque en la N-I, y la nueva obra de un paso inferior bajo la vía del ferrocarril nos evita la espera angustiosa antes de acceder, en pleno centro de este importante nudo ferroviario, a la carretera N-VI. Es el final de nuestro recorrido.

José Ignacio RODRIGUEZ  
Fotos: Miguel GARROTE



Estrecheces y mala carretera entre Olmedo y Medina.

### Hay que visitar...

Nos encontramos en el corazón del románico segoviano, en tierras de antiguos señoríos feudales y eclesiásticos, como el del Condado de Castilnovo, cuyo castillo fue propiedad de don Alvaro de Luna. La iglesia de Perorrubio y la de Duratón, levantada esta última sobre una necrópolis visigoda, son auténticos lujos de arte.

Y aunque tampoco se encuentra en la misma carretera, no hay que perderse la visión de Sepúlveda, la ciudad de las siete puertas, de calles tortuosas y empinadas; encaramada sobre un escarpe flanqueado por los ríos Duratón y Caslilla. Llegó a contar con catorce templos de los que aún se conservan cuatro. Los barrios cristiano, musulmán y judío, sus palacios y casas blasonadas, los restos de su castillo y murallas y su plaza Mayor son preciosas joyas.

Precisamente a partir de aquí el Duratón excava profundamente la tierra para formar un majestuoso cañón en cuyos farallones rocosos anidan un par de cientos de parejas de buitres leonados y otras aves rapaces, como alimoches, águilas reales y halcones peregrinos.

Otra villa señorial, pero esta vez al pie de la C-112, es Cuéllar, que ha ido creciendo a partir de un poblado

celtibérico del siglo VI antes de Cristo. Declarada conjunto histórico artístico en 1931, en el paseo por sus calles empinadas y estrechas es preciso visitar el castillo (XIII-XVI), sus dos líneas de murallas y múltiples puertas, las iglesias mudéjares San Esteban y San Andrés, la de Santa María de la Cuesta y el palacio de don Pedro el Cruel.

En Iscar hay que admirar su castillo, asentado en un cerro, la iglesia románica de San Miguel y la mudéjar de Santa María. Olmedo es el «pueblo de los siete» (ese es el número de conventos, de palacios y de puertas), o la ciudad del Caballero, repleta de monumentos y lugares de interés.

Y, finalmente, Medina con su viejo dicho: «Quien señor de Castilla quiera ser, a Medina y Olmedo ha de tener». Y hay que ver muchas cosas: el castillo de La Mota, construido por los Reyes Católicos, y en el que murió Isabel de Castilla, la plaza Mayor, el palacio Real, la colegiata de San Antolín, el palacio de las Dueñas, Las Carnicerías, la Casa Blanca, el hospital de Simón Ruiz, el palacio de los Almirantes y otras iglesias y conventos que completan la galería monumental de esta ciudad de las reinas.

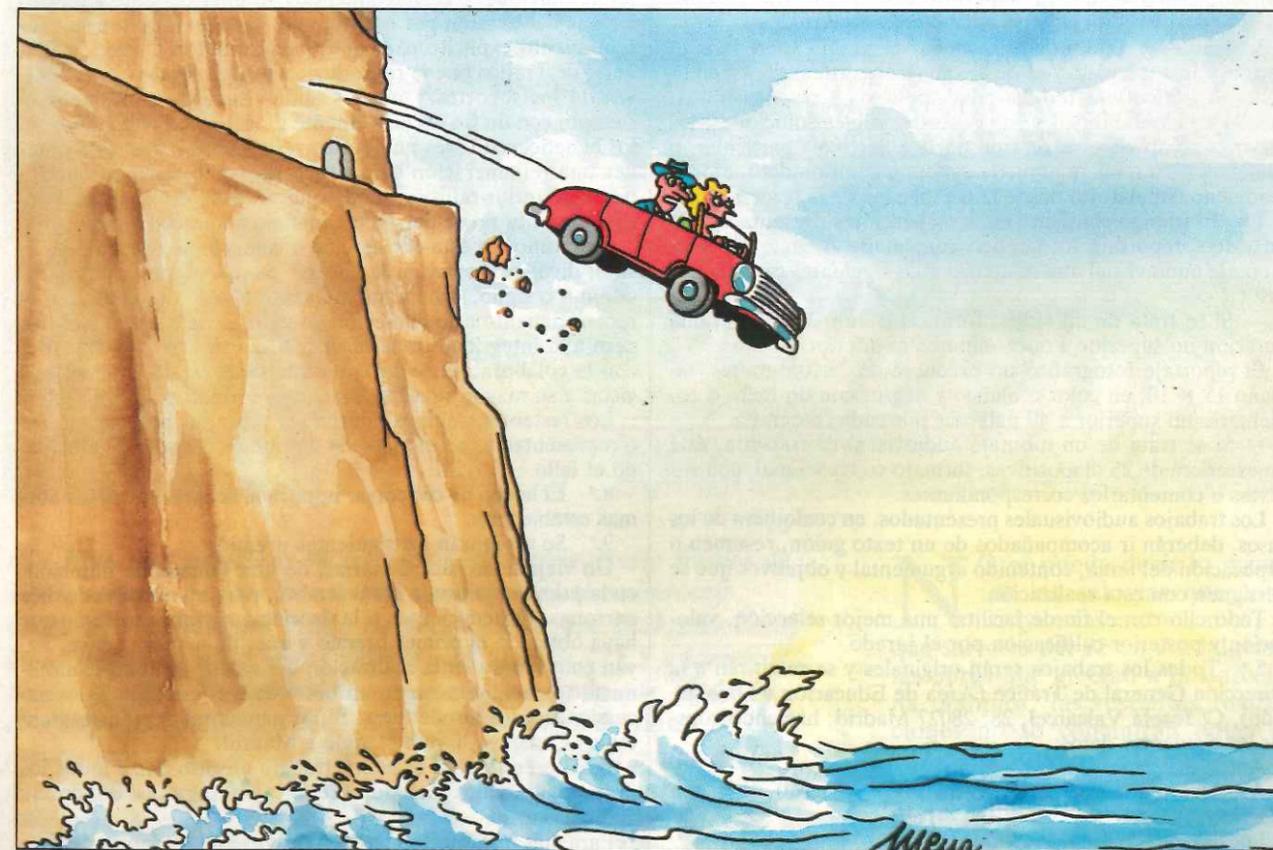


La belleza y el arte de Sepúlveda bien valen un pequeño desvío, lo mismo que su cordero asado.

### Hay que degustar...

Nos encontramos en la mejor zona de Segovia para el pan «candeal» y el cordero asado. La materia prima, la calidad del horno y la pericia del asador con su horno de leña, han dado fama a este plato castellano. En repostería tienen fama los «soplillos», las rosquillas de Castrillo y las «capuchinas».

En Cuéllar es tradicional el lechazo asado y, en temporada, los niscalos recogidos en los pinares cercanos. Una ensalada de endivias y una taza de achicoria —productos típicos de la zona—, así como los embutidos, los quesos, las pastas y las magdalenas, completan los ingredientes gastronómicos principales de la zona, junto con las «zapatillas» y los piñones.

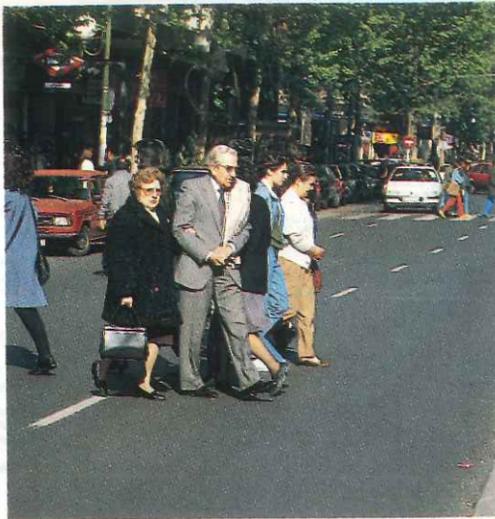


—¡Te he dicho que quiero ir a la montaña, no al mar!

## LA DGT CONVOCA UN CONCURSO DIRIGIDO A LA TERCERA EDAD

La Dirección General de Tráfico, con el objetivo de motivar y concienciar a las personas pertenecientes a la denominada «tercera edad», en un tema tan importante como es el de la seguridad vial, que, de forma en muchas ocasiones trágicas, afecta a la integridad física e incluso a la vida de estas personas, ha convocado un concurso de realizaciones visuales bajo el título genérico «El tráfico visto por nuestros mayores».

Otro de los objetivos del concurso es poder contar y disponer de un material



audiovisual (video, montaje fotográfico, etcétera), fruto de unas inquietudes y de unas experiencias personales, consecuencia de la vida cotidiana en su entorno vial, urbano o interurbano, que pueda ser utilizado posteriormente por la DGT, con fines didácticos, en provecho de este grupo social, a través de los medios de comunicación, especialmente TV y cine, a distintos niveles y coberturas de audiencia, según las necesidades y objetivos a alcanzar. El concurso se desarrollará con arreglo a las siguientes bases.

## El tráfico visto por nuestros mayores

1.º Podrán participar las personas, de nacionalidad española, mayores de sesenta y cinco años, individual o colectivamente, que sean miembros de residencias, hogares, clubs, casas, etcétera, acreditando tal condición.

2.º Dado que el concurso va dirigido a personas *no profesionales* del sector audiovisual, se tendrá en cuenta, a efectos de valoración y calificación definitiva de los trabajos presentados, no sólo su calidad técnica (fotografía, montaje, etcétera), sino también su contenido didáctico argumental y su eficacia educativa y divulgativa.

3.º El tema objeto de este concurso versará sobre la educación y la seguridad vial de los mayores, tratando aspectos como el tráfico y la tercera edad, peligros y responsabilidades, la accidentabilidad y sus causas: posibles soluciones; los mayores como viajeros de transporte colectivo y particular, o cualquier otro tema que pueda ayudar a comprender mejor el fenómeno circulatorio desde la perspectiva de la tercera edad.

4.º El trabajo consistirá en la realización y presentación de un video, reportaje fotográfico comentado o cualquier otro montaje audiovisual que se atenga a las siguientes características:

— Si se trata de un video: formato Beta o VHS, con una duración no superior a doce minutos ni inferior a ocho.

El reportaje fotográfico no excederá de 25 fotografías, tamaño 15 x 10, en color o blanco y negro, con un texto o comentario no superior a 40 palabras por cada fotografía.

— Si se trata de un montaje audiovisual de foto-fija, éste no excederá de 25 diapositivas, formato convencional, con sus textos o comentarios correspondientes.

Los trabajos audiovisuales presentados, en cualquiera de los casos, deberán ir acompañados de un texto guión, resumen o explicación del tema, contenido argumental y objetivos que se persiguen con esta realización.

Todo ello con el fin de facilitar una mejor selección, valoración y posterior calificación por el jurado.

5.º Todos los trabajos serán originales y se remitirán a la Dirección General de Tráfico (Área de Educación y Divulgación), C/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid, haciendo constar los siguientes datos:

Autor/es:  
Asociación a la que pertenecen:  
Dirección: Tel.:  
Localidad:  
Título del trabajo:

El plazo de presentación se hará desde la fecha de publicación de esta convocatoria hasta el día 1 de octubre de 1991.

6.º El jurado calificador estará compuesto por especialistas en el campo de los medios de comunicación y tráfico.

7.º El fallo del jurado será inapelable y podrá declarar desierto los premios si, a su juicio, ninguno de los trabajos presentados alcanzara la calidad suficiente u objetivos previstos.

El autor o autores de los trabajos premiados se comprometerán individual o colectivamente y voluntariamente a formular una declaración por escrito, en la que manifiesten su consentimiento explícito para que, en su caso, la Dirección General de Tráfico pueda reproducir y difundir estas obras a través de los soportes y medios audiovisuales más idóneos, y siempre con un fin exclusivamente didáctico y divulgativo, sin los beneficios que les pudiera corresponder en cuanto a obtener una remuneración compensatoria por estas reproducciones y posterior difusión, dado que a través de las citadas reproducciones no se persigue beneficio comercial alguno.

Asimismo, en esta declaración o compromiso determinarán si tal divulgación habrá de hacerse con su nombre, bajo seudónimo o signo, o bien anónimamente, así como exigirán el reconocimiento a su condición de autores de su obra y el respeto a la integridad de la misma, o, en su caso, modificarla, con la colaboración de la Dirección General de Tráfico, con vistas a su mayor eficacia didáctica y formativa.

Los restantes trabajos podrán ser retirados por sus autores o representantes en el plazo de dos meses después de efectuado el fallo.

8.º El hecho de concursar implica la aceptación de las normas establecidas.

9.º Se otorgarán los siguientes premios:

Un viaje a las islas Canarias, de una semana de duración, en la primera quincena de diciembre, para un máximo de diez personas, pertenecientes a la asociación, club, etcétera, que haya obtenido el primer premio y que, de manera activa, hayan contribuido en la realización del video, incluido el alojamiento y manutención en un hotel de tres estrellas y dos excursiones a los alrededores. Si los ganadores fueran residentes en Canarias, harían el viaje a Madrid.

Igual premio para el mejor trabajo elegido entre todos los presentados dentro del grupo reportaje fotográfico o montaje audiovisual.

Para más información pueden dirigirse a la Jefatura de Tráfico de su provincia.

El plan concluirá a finales de 1993

# Así marchan las autovías



*El I Plan de Carreteras se retrasará, al menos, hasta finales de 1993, aunque hay incluso quien asegura que se culminará en 1994, y costará un billón de pesetas más. En cualquier caso, en lo que a las autovías se refiere, los últimos 175,5 kilómetros se adjudicarán a finales del presente año, con lo que, dado que el plazo de ejecución de obras se ha ampliado hasta 24 meses, estos tramos no entrarán en servicio, en el mejor de los casos, hasta los últimos meses de 1993. Eso sí, costará un 25 por 100 más. Antes, durante este próximo verano, se habrán adjudicado otros 292 kilómetros de autovías, con lo que al menos la licitación de este plan concluirá este año.*

**N**O se puede decir lo mismo de las autovías que construyen las autonomías, ya que salvo la del 92 en Andalucía y las obras que afectan a la Barcelona olímpica, las restantes realizaciones no se concluirán antes de 1993. No obstante, ese año estarán concluidas las autovías encargadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT); es decir, nada menos que 3.554,1 kilómetros de autovías, de los que más de 3.000



AUTOVIAS	
<span style="color: red;">—</span>	En servicio
<span style="color: green;">—</span>	En ejecución
<span style="color: yellow;">—</span>	Por licitar o adjudicar

AUTOPISTAS	
<span style="color: blue;">—</span>	Peaje



se encuentran en este momento en funcionamiento o en obras.

A 31 de mayo de 1991, fecha en que el MOPT tiene realizado el último seguimiento, estaban totalmente terminadas y abiertas al tráfico las autovías Madrid-Toledo, Santander-Torrelavega, Sevilla-Huelva, Alcoy-Cocentaina y Alicante-Murcia (que forma parte de la autovía del Mediterráneo). Además, en la autovía de Andalucía existe un amplio tramo abierto al tráfico de 244 kilómetros (Madrid-La Carolina), así como los 78 kilómetros del tramo Almansa-Alicante en la autovía de Levante, mientras que la de Aragón está prácticamente terminada, a falta de menos de 40 kilómetros (divididos en dos tramos desiguales), en los que aún duran las obras.

**¿PARA CUANDO?**

Al término del año 1991 estarán en servicio la totalidad de las auto-

**El plan del siglo XXI, aún muy verde**

El II Plan de Carreteras, que cubrirá hasta el año 2000, se encuentra aún muy «verde». De hecho, aún se halla en fase de redacción, máxime tras los retrasos en la finalización del I Plan anunciados por el nuevo titular del MOPT, José Borrell. Pese a todo, ya se han comenzado a adelantar las carreteras que pasarán a convertirse en autovías en este próximo plan, aunque no tengan nada de oficial y sí más de «quinielas» periódicas.

La vía Túnel de Somport-Huesca-Zaragoza-Teruel, que desde aquí deriva en dos ramales, uno que marcha a Sagunto, y otro a Cuenca y Ciudad Real (aunque comienza a barajarse la posibilidad de continuar hasta Mérida) es un «fijo». La misma condición parecen tener la Ruta de la Plata (Gijón-Sevilla sobre la N-630) y el tramo Bailén-Motril (N-323), que enlazará las autovías de Andalucía, del 92 y de la Costa del Sol.

Pero, además, se barajan otros tramos, como, por ejemplo, Madrid-Valladolid, Santander-La Coruña, Cataluña-Andalucía por la costa y la autopista del Atlántico. Cuando se publique el plan, veremos.



— AUTOVIAS  
 — AUTOPISTAS  
 — AUTOVIAS A CONSTRUIR POR LAS COMUNIDADES AUTONOMAS RESPECTIVAS

Charro LAIZ

vías Igualada-Martorell y Jerez-Puerto de Santa María, así como la apertura hasta Bailén de la autovía de Andalucía. A ellas habría que sumar las ya mencionadas abiertas con anterioridad.

Durante el «mágico» 1992 se abrirán al tráfico la totalidad del recorrido de Madrid a Burgos (222,8

km.), los kilómetros restantes de la autovía de Aragón (280,8 km.), el tramo Bailén-Sevilla (230,1 km., que completan la autovía de Andalucía), la autovía del Noroeste (Adanero-Benavente 157,5 km.), Murcia-Cartagena (55,3 km.), la circunvalación de Valencia (60,4 km.), Oviedo-Campomanes (34,8

### TRAMOS DE RECIENTE INAUGURACION

Lugar	Fecha
Variante C. Real (N-420)	27 marzo 1991
Variante Igualada (N-II) p.k. 550 a 561	2 junio 1991
Variante de Tárrega p.k. 504-512	mayo 1991
Nudo Super-Sur (N-IV)	9 mayo 1991
Variante Sorrauren (N-121)	mayo 1991
N-II p.k. 61 al 79	junio 1991
Variante de la Alcudia de Crespins (N-430)	—
Guadalajara-Triunfo (N-II)	Junio 1991
Circunv. Cartagena. Variante Medina del Campo (N-VI)	Junio 1991
Villardefrades-Villalpando (N-VI)	Junio 1991
Variante de Sta. Cruz de Retamar (N-V)	Junio 1991
Estepona-Marbella (N-340)	Junio 1991
Torremolinos-Torrequebrada (N-340)	Junio 1991



km.), la autovía de Castilla (Burgos-Tordesillas 175,2 km.), Vigo-frontera portuguesa (29,9 km.) y Antequera-Málaga (41,7 km.).

Por último, en 1993 entrarán en servicio las restantes: Lérida-Cervera (55 km.), el tramo Madrid-Almansa (330,2 km.) y Almansa-Valencia (91,9 km.), con los que se completa la autovía del Mediterráneo; Utiel-Valencia (83,7 km.), la autovía de Extremadura (373,8 km.), Murcia-Baza (196,1 km.), Puerto Lumbreras-Adra (188,7 km.), Málaga-Algeciras (154,3 km.), Oviedo-Siero (34,4 km.) y el tramo de Santander al límite con la provincia de Vizcaya (75,2 km.) de la autovía del Cantábrico.

Pero incluso dentro de las obras que concluirán en 1993, hay algunas que tardarán más. Dado que no se contratarán hasta finales de este año, las obras concluirán, si se cumplen los plazos, a finales del año 93. Por ejemplo, en este caso se encuentran las variantes de Lérida y Cervera, los tramos Almansa-Alcudia de Carlet, Caudete-Requena, Río Verde-Estepona, Guadiaro-Estepona, Guadiaro-San Roque, Marcenado-Mieres y la variante de Almería.

Juan M. MENENDEZ

### TRAMOS DE PROXIMA PUESTA EN SERVICIO

Autovía	Recorrido	Fecha aprox.
Del Norte	Sarracín-Burgos (p.k. 229 a 236)	Sept. 1991
Utiel-Valencia	Buñol-Siete Aguas (p.k. 299 a 310)	Verano 1991
De Levante	Trav. de Saelices (p.k. 101 a 109)	1 sept. 1991
P. Lumbreras-Adra	Los Gallardos-Venta del Pobre (*)	Verano 1991
Del 92	Cruce V. Baül-Cruce Negratín (p.k. 195 a 211)	Verano 1991
N-340	(p.k. 238,2 a 215)	Sept.-oct. 1991
N-344	Cádiz (p.k. 1 al 10)	Junio 1991
	Variante de Yecla	Oct. 1991

\* Sólo se abrirá al tráfico una de las calzadas, con un carril en cada sentido.

## Autovías autonómicas: Una de cal y otra de arena

Andalucía, Cataluña, Navarra, País Vasco, Baleares y Canarias están construyendo, ordenadas por sus propias autonomías, varios tramos de autovías e incluso, como en el caso canario, de autopista.

Andalucía tiene en servicio el tramo entre Sevilla y Granada (incluida la circunvalación de ésta) de la autovía del 92, mientras que el tramo restante (Granada-Baza) se encuentra en obras y estará concluido, según la Consejería de Obras Públicas, antes de 1992.

Canarias ha puesto ya en servicio los 14 kilómetros de autopista entre Tarajalillo y Pasito Blanco, en la isla de Gran Canaria. Pendientes quedan hasta 1993 las obras, ya en marcha, del acceso Norte a Las Palmas y Pasito Blanco-Arguineguín.

Cataluña tiene en servicio las autovías Tarrasa-Manresa y Barcelona-Tarrasa, así como todas las variantes de poblaciones que se encuentran en la carretera C-1411 (Manresa-Puigcerdá).

Igualmente, la Generalidad tiene previsto poner en funcionamiento antes de 1992 otras obras, como la autovía Tarrasa-Rubí y túnel de Vallvidrera, la Barcelona-Vic sobre la N-152 (en la que ya están abiertas las variantes de Moncada y Mollet y el tramo Garriga-Hostalets), Castelldefels-Sitges y la Pata Sur del segundo cinturón, todos ellos actualmente en obras. Además, existe el proyecto de continuar la autovía de Castelldefels hasta Comarruga, y se habla de la posibilidad de unir mediante autovía Cervera y Gerona, a través de Vic y Manresa, aunque de esta obra sólo existen intenciones, de momento.

En el País Vasco las obras han corrido a cargo de las diputaciones. Ya se ha puesto en servicio el desdoblamiento de la N-I entre el límite de

Burgos y Vitoria, y entre San Sebastián y Villafranca de Ordicia (Gipuzkoa), así como una parte de la circunvalación de Vitoria (Ariñez-Gamarra). En esta misma vía (N-I) están en obras el tramo entre Venta del Patio y Salvatierra, que estará listo en 1992, mientras que están en proyecto los tramos Gamarra-Venta del Patio (circunvalación de Vitoria), Salvatierra-límite Navarra (de 1992 a 1994) y Villafranca de Ordicia-límite Navarra (cuyo fin está previsto para 1998).

Aparte de este desdoblamiento de la N-I, están en servicio los tramos Vitoria-A-68 y Vitoria-Villarreal de Alava (N-240), así como el tramo entre el nudo de Erandio y la Rotonda de Artaza en la carretera de La Avanzada, mientras que continúan en obras el tramo entre el nudo de El Gallo y el de Erteche (N-634), y Zorroza-límite Cantabria de la autovía del Norte, que entrará en servicio en 1993.

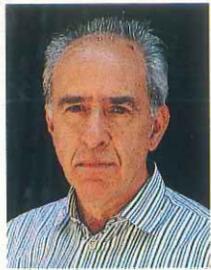
Baleares tiene en servicio varios tramos de autovías entre Palma y el aeropuerto, Palma e Inca (mientras que la segunda zona está en obras), algunos kilómetros en la zona de El Palmeral y desde Palma de Mallorca hacia el Oeste.

Por último, Navarra tiene en servicio la variante de Lecumberri de la autovía Andoain-Irurzun, mientras que está en obras el tramo entre Irurzun y el límite con Guizpuzcoa. Sin embargo, el desdoblamiento de la N-I se encuentra aún en fase de proyecto y el tramo Irurzun-límite con Alava se encuentra en idénticas condiciones, aunque parece que comienzan a aparecer problemas similares a los que ha sufrido la Irurzun-Andoain.

En el País Vasco las obras han corrido a cargo de las diputaciones. Ya se ha puesto en servicio el desdoblamiento de la N-I entre el límite de

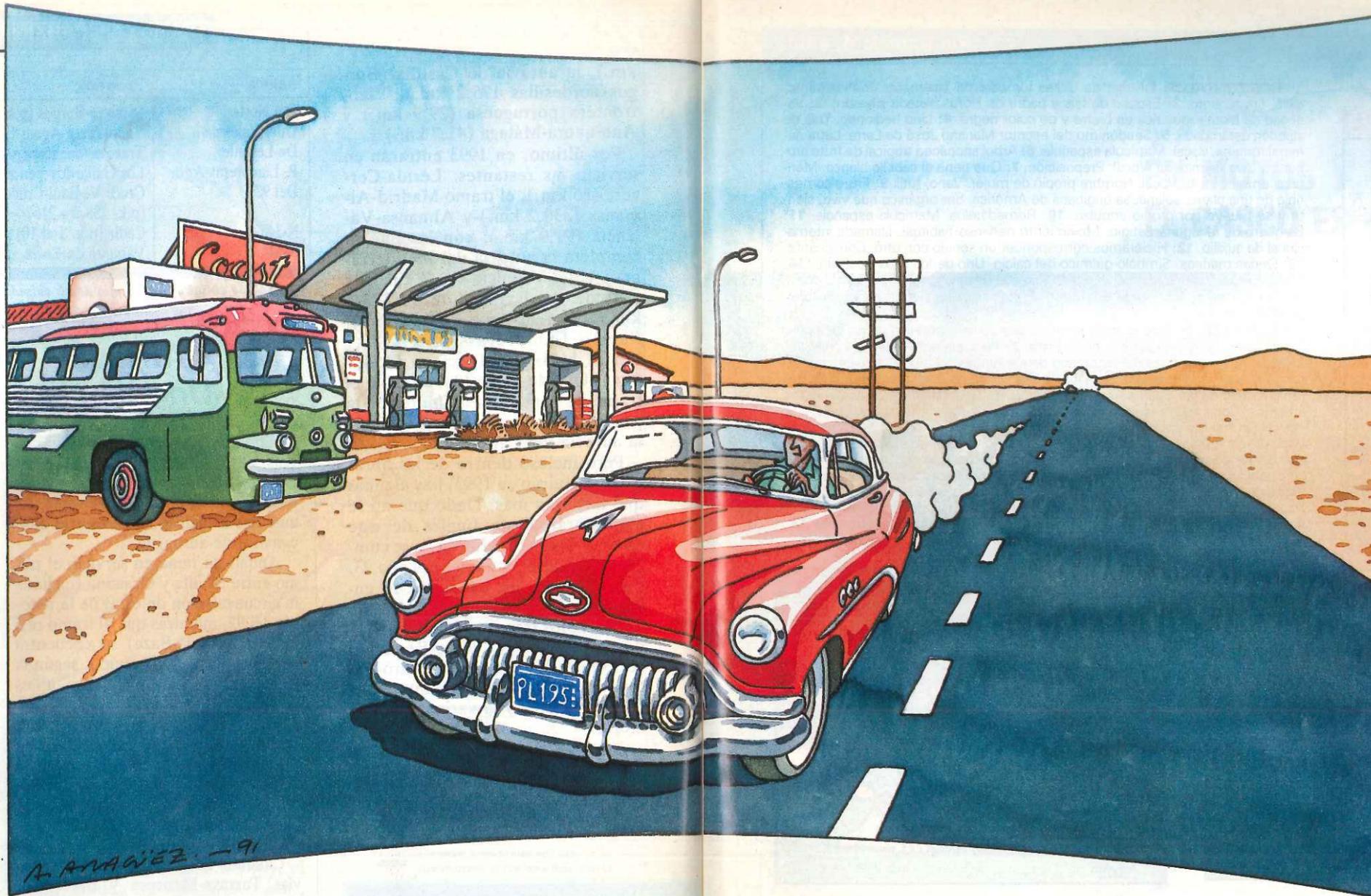
J. M. M.

Luciano  
G. EGIDO



## Películas de carretera

**L**A primera metáfora del cine fue aquel tren que llegaba a la estación de La Ciotat, de Lyon, desde el fondo del plano, atravesaba el encuadre y se paraba delante de la cámara de los hermanos Lumière resoplando, mientras su cargamento humano se esparcía por el andén, con sus maletas, sus bastones, sus sombreros y las prisas aceleradas de las viejas películas. Todo el misterio de los trenes y todas las tentaciones del viaje venían con aquella locomotora de vapor, que amenazaba con salirse de la pantalla y aplastar a los asombrados espectadores del nuevo invento, en los dichosos años de fin de siglo. Después, el tren ya no abandonaría nunca el espectáculo del cine y seguiría conservando el atractivo de la primera vez. El tren tenía algo de humano, en su tenacidad indomable, en su incansable movimiento, en la sugestión de su destino imaginario. Durante todo el siglo XIX había habitado los sueños de evasión y la fiebre de los negocios y el cine, desde sus orígenes, fue fiel a esta deuda de las sucesivas generaciones, que habían visto pasar aquel caballo de hierro, como años después lo llamaría Zane Grey, con estupor, con envidia y con tristeza. «La bête humaine», de Jean Renoir, en 1938, y «El maquinista de la General», de Buster Keaton, en 1926, son algunos de los homenajes que el cine le ha dedicado al tren. Pero si el cine se hubiera inventado veinticinco años más tarde, estoy



convencido de que la primera metáfora cinematográfica hubiera sido el coche. Porque tenía todos los elementos para llenar la pantalla de sugerencias, de estímulos, de aventuras y de sueños. Pero si no fue la primera metáfora, fue de las primeras, junto a los caballos, las pistolas y las chicas rubias. Y también el cine se dejaría seducir por el coche, que desde un principio se convirtió en fuente de humor y en puerta abierta a todas las locuras. El gran cine cómico recurrió con frecuencia al coche, por sus inmensas posibilidades para los «gags» burlescos, como enemigo rebelde, como amigo caprichoso, como traidor imprevisto y como ángel salvador. Y el cine negro fijó para siempre

la cuadrada silueta de los viejos Ford, incorporada a la iconografía del género, junto a los sombreros flexibles, los garitos clandestinos y las pistolas urgentes. Pero el coche no se ha limitado al campo de estos dos géneros; su presencia recorre la historia del cine como una cita constante, desde los tiempos en que un coche era un bien minoritario y no un mal mayoritario como ahora, porque añadía a los valores metafóricos del tren otros valores propios, que le iban bien a la estética cinematográfica. Era el triunfo de la individualidad, la imagen del poder, la prolongación del cuerpo humano en su deseo de vencer al espacio, de acorazarse en la intimidad, de luchar contra el tiempo, de sentir el apetito de un

pequeño dios, que recorriera los paisajes de su creación, sin cansarse y sin tener que aguantar la cercanía de sus criaturas. Era como una segunda piel del hombre, como un rostro nuevo con el que aparecerse a los mortales, como una coraza invulnerable que desvelara su contenido. El cine adivinó sus grandes posibilidades y lo convirtió en estrella. La vieja metáfora de la vida humana, que era el río de Jorge Manrique, que iba a dar a la mar «que es el morir», se reavivó y se modernizó gracias al cine, que creó las «road movie» o películas de carretera, que constituyen un subgénero cinematográfico con sus características, su evolución y sus clásicos. El camino de los antiguos cuentos medievales, que se

ennoblecería en la «Divina Comedia», de Dante, como símbolo del caminar humano a lo largo de su existencia, se transformaría en el XIX en el tren y en el XX en el coche. El viaje por carretera, asumiendo todos los significados de la vida humana, frecuentaría las pantallas cinematográficas y serviría para representar la marcha hacia un destino desconocido. Moverse, acumular experiencias, conocer paisajes, perseguir un objetivo, tener encuentros imprevistos, soslayar peligros y desembocar en la nada son las acciones que estructuran el desarrollo de la «road movie», que han servido lo mismo para las tragedias que para el humor y que nos han hecho reír con el Gassman de «La escapada», de

Dino Risi, o reflexionar con «Viaje en Italia», de Rossellini, para tomar dos ejemplos fuera del cine americano, que es el que creó y perfeccionó este subgénero cinematográfico, y para demostrar su validez universal. De España podríamos recordar «El puente» (1976), de Bardem, que en lugar de un coche, como somos un país cinematográficamente subdesarrollado, utiliza una moto para ir de Madrid al Mediterráneo y descubrir una nueva realidad interior.

«La escapada», de Risi, es un ejemplo perfecto de las «road movie»; una historia y documental, está llena de sorpresas y de felices hallazgos de guión, tiene un ritmo enloquecido y sirve para describir admirablemente dos caracteres opuestos, que aseguran los diálogos y establecen una contradicción profundamente significativa. Trintignant en tímido y Gassman en fanfarrón componen una pareja inolvidable, a través de una Italia pintoresca y abigarrada, desarrollada y moderna. En «Viaje en Italia», de Rossellini, la metáfora es más desabrida; la Italia pobre del sur es el escenario de un desencuentro moral; el coche avanza entre decepciones y nostalgias; el paisaje es una permanente advertencia de desolación; Ingrid Bergman asume todas las frustraciones de una mujer desencantada; la «road movie» se convierte en una dolorosa reflexión moral y en una interesante muestra del particular modo de entender el cine de Rossellini.

Es imposible recordar las «road movie» del cine americano, que llenarían un diccionario; recordemos únicamente la última película del género que hemos visto en España, el «Corazón salvaje», de David Lynch, excesivo, barroco, desatado y violento, en el que el coche atraviesa una América insólita, sangrienta, marginal y onírica, abrasada de tensiones imposibles y habitada por una humanidad enloquecida. Toda la estética explosiva de Lynch se ha unido a las sugestivas posibilidades de las «road movie», para expresar la situación de una generación soñadora y desorientada, que cruza la sociedad posindustrial con el corazón en otra parte.





## 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.

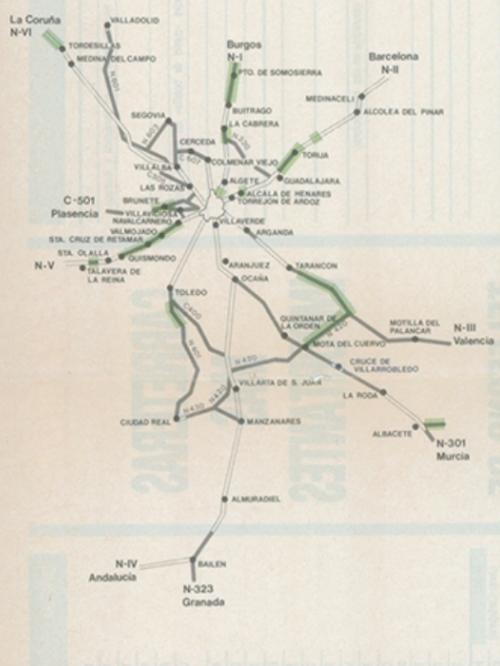
Es muy sencillo, llame al **900-123 505** y compruebe  
GRATUITAMENTE el estado del tráfico en el itinerario que tiene  
previsto. Hay muchas personas tras este teléfono que velan por su  
seguridad. Cuente con ellas.

 **Dirección Genl. de Tráfico**

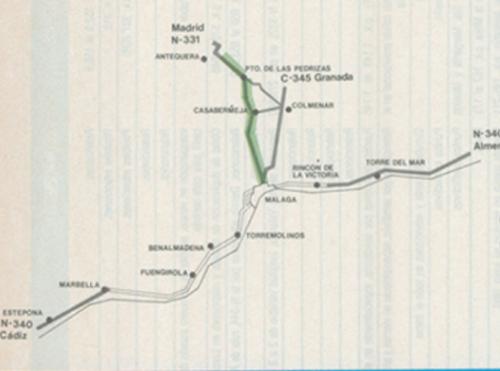
 **Ministerio del Interior**



**MADRID Y ZONA DE INFLUENCIA**



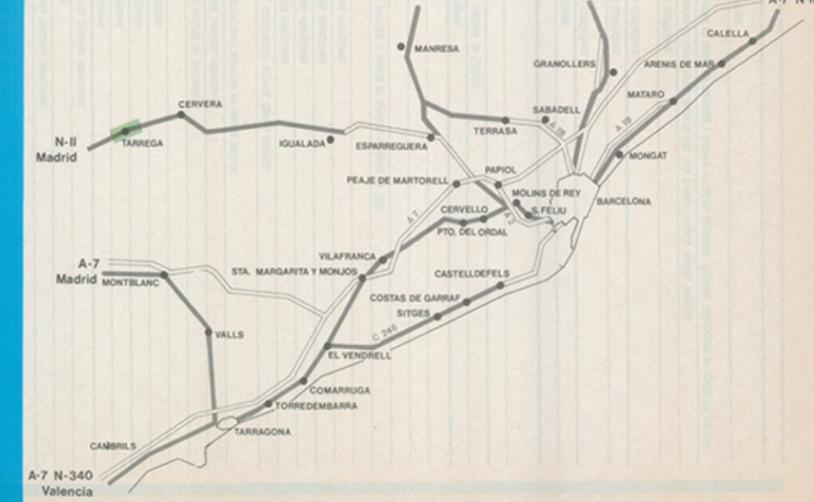
**MÁLAGA Y ZONA DE INFLUENCIA**



**VALENCIA Y ZONA DE INFLUENCIA**



**BARCELONA Y ZONA DE INFLUENCIA**



● PUNTOS CONFLICTIVOS  
 ■■■■ OBRAS