

AÑO VIII  
N.º 79  
JULIO-  
AGOSTO  
1992

# Tráfico



Fiestas patronales  
**«CHUPINAZO»**  
**EN LA CARRETERA**

Neumáticos  
**PELIGRO A PRESION**

Campana DGT  
**PUBLICIDAD  
DE IMPACTO**

M-8269-LXI

# Sumario

## 10 TRISTE FIN DE FIESTA

Las fiestas patronales inundan en la época estival nuestros pueblos y ciudades. A la euforia de las jornadas de celebración hay que unir —parece irremediable— el alcohol. Además, tras varios días de juerga, el sueño acumulado suele estar al acecho. Si para regresar a casa tenemos que «coger» el coche, la resaca, a veces, puede jugar una mala pasada.



## TRAFICO CHICO

### ¡JUEGA CON NOSOTROS!

Un divertido concurso ocupa en esta ocasión las páginas de nuestro TRAFICO CHICO. Jugando con él, podréis seguir a Supercán y sus amigos en una emocionante aventura veraniega. ¡Ah! Y para los que nos enviéis las respuestas que pedimos, tenemos aguardando estupendos regalos.



José RUBIO

## 33 RUEDAS BAJO MINIMOS

La mayoría de nuestros vehículos (86,8 por 100) tiene un comportamiento diferente, que en algunos casos puede ser peligroso, al diseñado por el fabricante. Y esto es debido, entre otras causas, a deficiencias del inflado de las ruedas (ocho de cada diez), al grado y tipo de desgaste (15 por 100) y al montaje de cubiertas de diferente marca y tipo. Estas son algunas de las principales conclusiones de un estudio realizado por Michelin para la revista TRAFICO sobre más de 5.000 vehículos españoles.

Marcos GONZALEZ

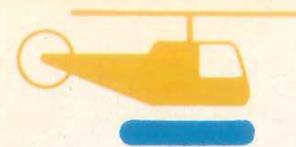


### secciones

La locura del mes .....	3
Cartas .....	4
Humor .....	6
Editorial .....	7
Disco verde .....	8
Mi carril .....	9
<b>TRAFICO CHICO</b> (suplemento central)	
Kilómetro a kilómetro .....	29
El parque automovilístico, al día .....	42
La pluma en el asfalto .....	43
Famosos en marcha .....	44
Pasatiempos .....	46

## 44 ALEJANDRO SANZ, DESCONFIADO CON LA CARRETERA

Alejandro Sanz, el más reciente ídolo de la canción juvenil española, vive con una naturalidad que quiere trasladar a sus canciones. Este joven, que desera tener tiempo para sacarse el carné, habla en sus canciones de las cosas que ocurren a diario, como el accidente en que pareció un íntimo amigo suyo.



# 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.



ESTA secuencia es otro ejemplo más de los comportamientos no sólo anti-reglamentarios, sino, sobre todo, irrespetuosos. La fila de vehículos que circulan por el carril de la izquierda para incorporarse al doble carril es larga, lo que da pie a los «listillos» para hacer de las suyas.



EL «todo-terreno», los tres turismos, el camión de color amarillo... Los «listillos» de turno comienzan a circular por el arcén y la isleta rayada, con una falta de respeto que sobrepasa la mala educación, en una actitud, naturalmente, sancionable.



LUEGO, aprovechando en este caso la lentitud en la arrancada del camión que circula correctamente, aprovechan para «colarse» en los dos carriles, con evidente peligro para ellos y para los demás y habiendo «ganado» qué: ¿un minuto? Deberían acordarse del título aquel de «un instante, una vida»

## LOGICA Y LEGAL

Recientemente, en un programa de televisión, creo que el Comisariado Europeo del Automóvil ha puesto en tela de juicio las notificaciones de las denuncias de tráfico realizadas por correo a los posibles infractores, cuyos conductores, en el acto de la infracción, no fueron detenidos y notificados. La Ley de Seguridad prevé, en caso de no poder hacerlo, por motivos justificados, que el denunciante lo hará constar. Cuando la infracción se detecta con cinemómetros, la justificación se hace genérica, común e idéntica, con las mismas palabras para todos, pero sin justificar nada. ¿Es legal este procedimiento? Y si no lo fuera, ¿por qué no se destierra este procedimiento? En la mayoría de los casos, esto no es más que un mal montaje del servicio, sea por escasez de fuerzas o por lo que sea, lo cual deja mucho que desear en el prestigio de la vigilancia del tráfico.—Restituto Mayor Agraz. Madrid.

**Respuesta:** A nuestro juicio, es lógico —y, por tanto, justificado y legal— que en muchos casos de denuncia por exceso de velocidad no se detenga y notifique al conductor. No se hace sencillamente porque no se puede o porque resulta peligroso. Esto se deriva de la naturaleza de la infracción y del



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

modo de denunciarla. En cuanto a la justificación, por supuesto que es genérica e idéntica en todos los casos e, incluso, creemos que no haría falta ni siquiera explicitarla en los boletines de denuncia. Las fuerzas de vigilancia también emplean el sistema de detener al conductor, mediante otros agentes situados más adelante a los que se avisa por radio. No obstante, este sistema es, por necesidad, más selectivo y reducido, y resulta imposible limitar a él las denuncias si se quiere perseguir una infracción negativa como el exceso de velocidad.

### LA JUNTA CONTESTA

En relación con la denuncia de don Antonio Mercader Cotanda sobre «Distancias entre centros ITV», publicada en la revista TRAFICO de marzo de 1992, quisiera, en primer lugar, felicitarle por la preocupación mostrada por

el buen funcionamiento del servicio de ITV y, al mismo tiempo, indicarle que durante el primer semestre de este año 1992 se abrirán cuatro nuevos centros de inspección: en Albox (Almería), en Baza (Granada), Utrera (Sevilla) y Osuna (Sevilla). Con éstos, y los próximos que se pondrán en marcha en la Comunidad Autónoma andaluza, esperamos tener configurada en un futuro muy cercano la red de estaciones de inspección, habiendo cubierto el objetivo marcado de nuestro Decreto 141/82, de que las estaciones de inspección se encuentren a distancia no superior a 50 kilómetros.—José Navas Valera (jefe del Servicio de Industria. Junta de Andalucía). Sevilla.

### ITV: ARRIBA A LA DERECHA

En relación a la consulta de Pablo Atrio (revista n.º 76, abril de 1992) respecto al lugar exacto donde se ha de colocar el distintivo de haber pasado la ITV, la respuesta que se le dio no aclara el lugar concreto donde se ha de colocar. Para saber cuál será dicho lugar nos hemos remitido al RD de 24 de septiembre de 1985 (1987/85), sobre las normas básicas de instalación y funcionamiento de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, en cuyo Anexo II se establecen las características y normas de aplicación del distintivo de inspección. El apartado quinto dice expresamente que «en el caso de vehículos a motor, el distintivo se colocará en el ángulo superior derecho del parabrisas por su cara interior. La cara impresa del distintivo será autoadhesiva. En caso de remolques, el distintivo se colocará en la placa de tara y carga o junto a la misma». Esta normativa no es respetada por todas las estaciones ITV.—Adrián Castellá Manero. Barcelona.



### CURVA AL REVES

Esta foto corresponde a una carretera de nuevo trazado, que lleva desde Tous a Alberique (Valencia). Pueden comprobar que el trazado de la curva no corresponde con la indicación de la señal. No obstante, creo que aún no ha ocurrido ningún percance ni creo que la mayoría de los conductores se haya dado cuenta.—Javier Sanchis Chalver. Alberique (Valencia).

### COMUNIDADES OLVIDADAS

Por fin ha llegado el esperado 92. Con la excusa de la Expo en Sevilla y la Olimpiada en Barcelona, las infraestructuras de estas dos ciudades y sus accesos han sido favorecidos por el dinero de todos los contribuyentes. Así, a las buenas carreteras y comunicaciones existentes en estos puntos, se han sumado autovías, autopistas de circunvalación... De esta forma, se comunican perfectamente las capitales andaluza, madrileña y catalana.

Sin lugar a dudas, el tráfico por estas carreteras será intenso hasta la clausura de la Exposición Universal. Después, todo volverá a la normalidad, pero andaluces y ca-

talanes tendrán sus respectivas autovías de por vida, mientras que Galicia, por ejemplo, continúa su sufrimiento con la N-525, entre otras. Esta carretera, de gran tráfico rodado durante todo el año, comunica el sur de Galicia con el resto de la Península y está parcheada en su totalidad y cuenta con contados carriles lentos. Los servicios de los que está dotada son insuficientes para el tráfico que alberga. De esta forma, el excesivo gasto en las comunidades privilegiadas y el tremendo olvido en las otras, que tienen tantas o más necesidades, es una injusticia. Realmente, no hay derecho.—Alejandro Mínguez González. Celanova (Orense).

### MAS PROGRAMAS DE SEGURIDAD

Quisiera hacer referencia a un estupendo espacio televisivo, llamado «Seguridad en Marcha» y dirigido por Fernando Cubedo, que ya dejó de emitirse. Era un gran programa, con claros y buenos objetivos dirigidos a los que compartimos la actividad de la circulación. Deberían emitirse programas similares, que ayudan, sin duda, actualizando los conocimientos y mejorando el comportamiento de los conductores. Todo sea por la seguridad vial.—Juan Carlos Serrano Rodríguez. Sevilla.

### DISCREPANCIA SANCIONADORA

En una respuesta, en el número 76 de TRAFICO, se señala que «no es sancionable, sin embargo, no llevar consigo el certificado del seguro obligatorio ni el recibo del pago de la prima del mismo». Por tanto, las denuncias formuladas por supuesta infracción al artículo 11 del RD 2641/86, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Se-

## Buzón especial

### Cambiar de conductor ... ¡en marcha!

Quiero contar una situación peligrosísima que he sufrido este fin de semana como viajera de un autobús. Además, quisiera saber si este hecho es denunciable por unos particulares o es preciso que lo realice un agente.

En el autocar en el que viajaba hacia la Expo, iban dos conductores que acababan de llegar de Sevilla. Uno iba al volante; y el otro, sentado en el escalón del pasillo central, entre el asiento del conductor y del guía.

Al margen de valoraciones sobre su forma de conducir (ir, simultáneamente, conduciendo y con la cabeza mirando al compañero, mientras mantienen una conversación, circular por el carril izquierdo de la autovía sin estar adelantando y a baja velocidad, con los consiguientes pitidos, ráfagas y adelantamientos por la derecha), el hecho más grave —y, a mi juicio, peligrosísimo— es el cambio de conductor sin detener el vehículo

que realizaron en tres ocasiones: mientras quien conducía se ponía en pie, a un lado, sujetando el volante, el otro se sentaba en el puesto de la conducción. ¿Es esto usual?

Afortunadamente, el conductor que nos trajo a Madrid era mucho más sensato. Pero nos comentó que, en cuanto llegásemos, se volvía a Sevilla, porque mañana tenía un viaje programado a la Expo. ¿Cuántas horas duermen estos hombres? ¿Sirve de algo el tacómetro? Yo tenía entendido que existía la obligación de realizar períodos de descanso entre viaje y viaje.—María Soledad Canal y quince firmas más. Madrid.

**Respuesta:** Tal y como los narra, los hechos constituyen una infracción a las normas de circulación y pueden ser denunciados por cualquier persona en la Jefatura Provincial de Tráfico. Deben consignar la matrícula del vehículo, nombre y domicilio de quien efectúa la denuncia y, si se conoce, del denunciado, así como los hechos, lugar, fecha y hora en que se apreciaron.

Los conductores han de conducir con diligencia y precaución para no crear situaciones de peligro. El cambio de conductor sin detener el vehículo podría ser cuando menos negligente, cuando no temerario.

Por otra parte, los tiempos de conducción y descanso de los conductores están estrictamente regulados por la normativa europea, vigente en nuestro país. El período de conducción no puede exceder de nueve horas diarias; cada cuatro horas y media, debe respetarse una interrupción de 45 minutos, por lo menos, bien continuados, bien en tres períodos de 15 minutos; y el descanso diario debe oscilar entre ocho y once horas. Además, todo ello debe quedar anotado en el aparato de control, para la inspección de las autoridades.



guro de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de Vehículos a Motor, de suscripción obligatoria («circular sin el justificante de pago de la prima del período del seguro en curso, poseyéndolo»), ¿quedan sin efecto, una vez demostrado por el denunciado que el vehículo en cuestión se encuentra debidamente asegurado? Si es así, ¿no constituye un agravio comparativo en relación con otros documentos (permiso de conducción, permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica), que, de no ser llevados consigo por el conductor, dan lugar a la imposición de sanciones de

2.000 pesetas?—Luis Angel Castillo Alonso. Ciaño (Asturias).

**Respuesta:** Existe esa discrepancia en las consecuencias sancionadoras entre una y otra documentación que usted apunta. Pero tenga en cuenta que el hecho de no llevar el justificante del seguro en el vehículo y, por tanto, no exhibirlo ante los agentes, supone para el conductor la molestia de tener que demostrar en la Jefatura de Tráfico, en el brevísimo plazo de cinco días, que el vehículo está asegurado, so pena de que el vehículo sea precintado.



AÑO VIII  
NUMERO 79. JULIO-AGOSTO 1992

**Director:** Jesús Soria.  
**Redactores jefe:** Juan M. Menéndez y José I. Rodríguez.  
**Confección:** José Bélamó.  
**Redactores:** Teresa González, Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía).

**Fotografía:** José Rubio.  
**Colaboradores:** Marcos González y Marco Torres.

**Colaboran en este número:** Antonio Arias, Carmen Bajo, Carmen Delgado, Francisco Fructuoso, M.ª Cruz García Egido, Charo Laiz, Mena, Alvaro Ponce y Ramón.

**Colaboración especial:** Luis de Benito  
**Redacción:** C/ Josefa Valcárcel, 28 (4.ª planta). 28027 Madrid. Teléfonos directos: 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 Azpeitia, Carlos Corbacho, Julián Flórez, Juan Galbis, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, María Paz López, Juan M. Menéndez, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, José I. Rodríguez, Jaime de la Serna y Jesús Soria.

**Imprime:** ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11, 200. 28022  
**Fotocomposición:** Ciceralia. Rufino González, 13, 3.ª. Madrid.

**Fotomecánica:** Fotomática, S.A. Cronos, 8 - 3.ª Madrid.

**Depósito legal:** M-25.988-1985.  
**N.I.P.O.:** 129-92-002-1.

**Distribución:** Publicidad Postal, S. L. Antonio López, 233. Madrid. (La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)

Está autorizada la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista TRAFICO como fuente.

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

**Tirada de este número:** 350.000 ejemplares.

# Editorial

## Cuatro spots para ahorrar vidas

**L**A Dirección General de Tráfico presentaba hace unas semanas la nueva campaña de publicidad. En esta ocasión apuesta por la llamada línea dura, llevada a cabo con anterioridad y con notable éxito en países como Australia, Reino Unido y Canadá. Incluso, galardonadas en algún caso con prestigiosos premios de cine publicitario. Las imágenes realistas, que sobre accidentes reflejan los cuatro spots que estos días se pasan por las pantallas, son el fiel reflejo de lo que cada día se vive en la carretera: el atropello por un conductor bebido; las trágicas consecuencias de un choque en el que los pasajeros no llevaban cinturón de seguridad; jóvenes que se dejan la vida en el asfalto ante una importante ingesta de alcohol o las trágicas consecuencias del accidente de un motociclista que no llevaba casco. Hablar ahora de «susto» ante estas escenas parece un tanto hipócrita. ¿Cuántas escenas mucho más tremendistas, irreales, incluso con los niños como protagonistas, vemos cada día en los cines, en las propias pantallas de televisión? Pues bien, nosotros no pretendemos hacer grandes taquillas, ni atraer la atención de los mejores anunciantes, ni hacer ningún negocio, por loable que sea. Simplemente pretendemos reducir el número de accidentes, ahorrar vidas humanas. Es lo único que se persigue con una campaña que trata de llegar a los sentimientos más profundos de todos nosotros, para que, de una vez por todas, reflexionemos ante las irresponsabilidades de una minoría de conductores que, sin embargo, trae en jaque a una mayoría y a toda una Administración. Porque si bien es verdad que hay que mejorar las carreteras, no lo es menos que el factor humano está presente casi siempre en los siniestros.

**E**N cualquier caso, uno de los objetivos de la campaña ya se ha conseguido. Y con creces. Las televisiones han dedicado minutos y más minutos a hablar de esta campaña y el resto de medios de comunicación no se han andado a la zaga. Se ha conseguido llevar el debate a la calle: el tráfico, las consecuencias de la accidentalidad, las causas de los accidentes, la velocidad, el alcohol, el cinturón de seguridad, el casco... Todas aquellas causas que agravan o provocan directamente buena parte de los accidentes y que no pocas veces sirven para alardear ante los demás o, en su defecto, tienen la tolerancia de parte de la sociedad. Y contra esto es contra lo que hay que luchar: contra los «rambos» de la carretera que cada día protagonizan escenas dantescas como las que se ven en los spots de la DGT. Porque detrás de los seis mil y pico muertos que cada año dejan la vida en la carretera hay escenas mucho más dramáticas.

**L**O mismo que se pretende con la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Circulación. De cumplirse, conseguiremos reducir de forma importante el número de accidentes y, consecuentemente, las víctimas. Pero para ello, como es obvio, es necesaria la colaboración de todos.



## Niños en coche

**T**ODOS aquellos que tenemos hijos y, con más o menos frecuencia, los hemos de llevar en el coche pensamos que el que nos acompañen nuestros pequeños pasajeros es añadirle más tensión a la conducción durante el trayecto a realizar. Ese «stress» es aún mayor si se trata de un viaje de largo recorrido y —ni que decir tiene— si además los pequeños pasajeros son ajenos. En ese caso, la desesperación puede adueñarse de nosotros en el momento menos sospechado.

La costumbre es que al subir en el coche los enviemos a la parte trasera y, una vez los niños dentro de su «leñera», Dios dirá. Así, no es extraño ver un festival infantil en el coche que nos precede, donde los niños ríen, saltan, juegan, etcétera. Todo ello con el paciente consentimiento del conductor que se encuentra al volante de dicho vehículo.

Cada fin de semana nos recuerdan con un «parte de guerra» que no somos los únicos que circulamos por la calle o carretera, y que, además, no podemos controlar el vehículo que sale del estacionamiento, o el que se pasa un semáforo en rojo, o el que no señala una maniobra. En definitiva, que en el tráfico concurren una serie de variables que se nos escapan de las manos, ante las cuales lo único que podemos hacer es prevenir una situación crítica y protegernos. Para ello, disponemos en el automóvil de diversos componentes, pero el que más «personalmente» nos defiende es el cinturón de seguridad. Debemos utilizarlo siempre, porque no sabemos dónde «saltará la liebre»; ojalá que no salte nunca, pero está ahí.

A los niños, nuestros hijos, que nos cuestan muchos sacrificios y esfuerzos, y a los que procuramos ofrecer lo mejor, somos capaces de someterlos a riesgos innecesarios por desconocimiento, inconsciencia o simplemente dejadez.

Al hablar de adultos, el cinturón del coche es una de las principales soluciones. Pero ¿qué pasa con los niños? Un niño no es un adulto pequeño. Su cuerpo tardará de 10 a 12 años en tener una estructura similar a la del adulto y, hasta entonces, no podrá hacer uso del cinturón del coche correctamente. Durante todo este tiempo, la característica fundamental del pequeño pasajero es la fragilidad. Tanto mayor cuanto más joven.

Si tenemos en cuenta todo lo dicho anteriormente, las conclusiones en lo que respecta a los niños en el coche son claras:

— Los niños, al igual que los adultos, deben ir sujetos en el automóvil siempre. Su marcada fragilidad los convierte en los pasajeros más vulnerables.

— El cinturón de seguridad puede no ser el elemento más adecuado para sujetar a un niño. Los niños requieren sistemas específicos para su protección en el interior de un automóvil.

La seguridad infantil en el automóvil es un tema complejo. Durante los primeros años de vida, el niño cambia su anatomía rápidamente. No son iguales las exigencias de un recién nacido que las de un niño de cinco años, a la hora de prevenir posibles lesiones en caso de accidente.

Por otro lado, en la población infantil son muy frecuentes situaciones en las que se requieren soluciones específicas. ¿Qué ha-

cemos con un bebé prematuro o con un niño con una luxación de cadera? También son pasajeros del automóvil y tienen derecho a idéntica cuota de seguridad que el resto de los ocupantes del vehículo.

Pero hay más. La seguridad de los niños en el coche no está definida por la edad, depende del peso y la envergadura. Así lo indican los cuatro grupos de seguridad infantil plasmados en el Reglamento 44 de Naciones Unidas, estableciendo una relación lo más equilibrada posible con las necesidades del niño durante su crecimiento para su seguridad en el automóvil.

La cosa se complica cuando nos indican que el asiento delantero puede ser el más seguro para el niño. ¿Cómo es esto posible? Pero ¿no dicen las autoridades que los niños deben ir detrás? ¿No es el asiento delantero el «asiento de la muerte»?

Cualquier asiento del automóvil, si no empleamos el cinturón de seguridad, puede, en caso de accidente, ser denominado como «asiento de la muerte». Y, sobre todo, el del conductor.

Es cierto, el asiento delantero, convenientemente equipado, puede ser el lugar más seguro del coche, incluso para un recién nacido. Pero requiere el empleo de sistemas de retención infantil especialmente diseñados para ello, por supuesto homologados, y de los que se debe seguir al pie de la letra las instrucciones del fabricante para su instalación, utilización y mantenimiento.

También es cierto que las autoridades españolas, a falta de legislación, se limitan a remitir a los niños al asiento posterior, dejando la alternativa de que se utilicen sistemas de seguridad infantil homologados en las plazas delanteras. Habrá que esperar y ver si, como en otros países de la CEE, se define un legislación específica de seguridad infantil.

De momento, al igual que ha pasado con el cinturón de seguridad, las autoridades españolas llevan camino de ser, otra vez, los últimos en establecer una legislación a fin de cuentas en defensa y para mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos, haciéndonos vivir una Europa de dos velocidades.

Para colmo de males, en el mercado español se comercializan artículos de seguridad infantil para el automóvil no homologados, confundiendo al comprador al efectuar su elección.

En cualquier caso, no hemos de perder el horizonte y, ante la duda, buscar el asesoramiento profesional: pediatra, Administración, comercios y revistas especializados, concesionarios oficiales e, incluso, los propios fabricantes.

Por último, y lo más importante: por mucha legislación o multas que nos impongan, nunca conseguiremos una correcta prevención simplemente con la instalación en el coche del mejor sistema de seguridad infantil. Para que la efectividad sea del 100 por 100, y al hablar de seguridad no es posible otra, hay que educar al niño en el uso. Es muy fácil; los niños aprenden una conducta y la hacen propia con mucha mayor rapidez que los adultos. Al subir al coche, siempre abróchate el cinturón. El ejemplo es la mejor enseñanza.

(\*) Director de División de Seguridad Infantil Autoliv-Bki SA

## Autobuses: carrocerías de papel

**L**O he dicho en alguna ocasión: los accidentes de autocares, sobre todo cuando dentro viajan niños, nos estremecen como ninguno. No son habituales, suelen ser menos trágicos de lo que cabría esperar, pero cada año se llevan un puñado de vidas. Pese a todo, siguen siendo «gigantes de papel», como decíamos hace más de un año en nuestra revista. Y todo por unos duros.

Los últimos accidentes ocurridos en nuestro país, con cinco niños muertos en Galicia y dos ancianos en Andalucía, nos han vuelto a poner los pelos de punta y el problema sobre la mesa. Los autocares, ahora mismo, no resisten los vuelcos. Los viajeros son materialmente aplastados contra sus asientos, la única protección que, a veces, les salva de morir. Equipar a estos «monstruos» con barras de protección supone un desembolso extra en la fabricación del autobús de unas 200.000 pesetas, que, a algunos al menos, les debe parecer una salvajada. Eso sí, hay dinero para vídeo, películas

para todo el recorrido, aire acondicionado, servicio, barra y todo lo imaginable. Viva el ocio. Viva la inseguridad.

Parece que lo difícil es compaginar resistencia con ligereza. Yo me pregunto si es necesario que los autobuses, cargados con cincuenta o sesenta personas, vayan como van por algunas carreteras, saltándose a la torera todas las limitaciones de velocidad y poniendo en peligro grave a sus ocupantes, que en caso de accidente verán automáticamente reducido su espacio de supervivencia a la mínima expresión. España ha asumido un reglamento internacional que especifica la resistencia mínima de las carrocerías, pero todavía no se aplica. Quizá, porque algún responsable conoce la frase de Aristóteles, que decía que «se quiere más lo que se ha conquistado con más fatiga». Y este parto, indudablemente, está siendo difícil.

Una carrocería española de mucha más garantía se presentará en sociedad en el Salón de Otoño de París y comenzará a fabricarse en nuestro país en el año próximo. Es decir, estamos salvados. Pero no es este el único problema. Hay otros problemas añadidos que también hay que analizar y abordar desde ya. El factor humano, los posibles fallos humanos de quienes llevan en sus manos las vidas de un puñado de personas. Me estremezco cuando una lectora me escribía contándome que, en un viaje a Sevilla, los conductores se cambiaban con el vehículo en marcha (¿Nueva atracción de la Expo?); me estremezco cuando un conductor me cuenta que se va de Madrid a Alicante y allí cogerá otro autocar para traerlo a Madrid; me estremezco cuando uno escucha los mil y un cambalaches para eludir el control de la Guardia Civil, para evitar que el tacógrafo les delate. Me estremezco ante los autobuses que no pasan la ITV. Tanta irresponsabilidad, a veces de los propios conductores, no pocas veces de las empresas, hay que frenarla de alguna manera. Aunque Ovidio decía aquello de «soporta y resiste: acabará siéndote útil», yo creo que aquí no hay que esperar a que las víctimas de los autocares tengan su propia historia trágica.



Jesús SORIA  
Director

### Millones de muertos

Muchas son las carreteras que han recibido popularmente el apellido «de la muerte» por su alta siniestralidad. La última polémica está centrada en la N-323, en el tramo de Venta de la Nava a Campotejar. Allí han fallecido en accidentes de tráfico 200 personas en los últimos años. No sé si el juez de paz que ha levantado toda esta polvareda tendrá toda la razón del mundo al pretender «empapelar» a determinados responsables del MOPT. No sé cómo terminará una historia que parece condenada al carpetazo. Lo que sí parece claro es que si todas las carreteras tuvieran ese índice de siniestralidad, ahora no hablaríamos de miles de muertos en las carreteras españolas, sino de millones. Parece, pues, obvio que algo hay que hacer en la «carretera de la muerte».

# INFORME MADRID

Baile,  
bebidas  
alcohólicas  
y juventud,  
un cóctel que  
multiplica  
por cuatro  
el riesgo  
de accidente



IMAGE BANK



José RUBIO

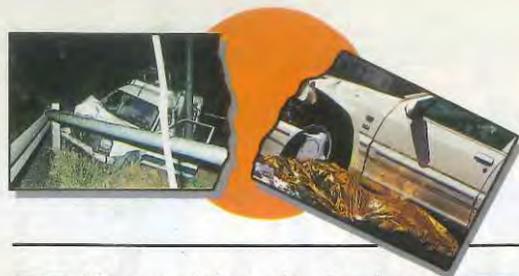
# DE FIESTA... ¿Y DESPUÉS?

Un estudio muy reciente confirma que, después de asistir a una fiesta y especialmente si hemos tomado bebidas alcohólicas, tenemos una probabilidad cuatro veces mayor de sufrir un accidente de tráfico. Sin embargo, divertirse y beber, en muchas ocasiones, forman una pareja inseparable. El sueño y la euforia que producen los días de «marcha» también ayudan a incrementar el riesgo. Si, además, eres joven, puedes ser el protagonista de la «traca final».

Mercedes LOPEZ  
(Con información de Teresa GONZALEZ y Juana SANCHEZ)



José RUBIO



**«En verano, entre cinco y diez accidentes mensuales, es probable que tengan como causa el tráfico que generan las fiestas»** (Jefatura Provincial de Toledo).

**E**N agosto del pasado año, durante la celebración de sus fiestas patronales, la localidad castellonense de Torreblanca se vistió de luto. Cinco jóvenes, de entre 17 y 18 años, integrantes de una de las «collas» (peñas) festivas, perdían la vida cuando volvían de madrugada de un concierto de rock desde el pueblo vecino, Alcalá de Chivert, también en fiestas. El vehículo en el que viajaban invadió la parte contraria de la calzada, colisionando con un camión.

Este es sólo un ejemplo, desgraciadamente muy trágico, de los muchos accidentes de circulación que se producen en los viajes de ida o vuelta a las fiestas patronales, en cualquiera de nuestras carreteras. Según los datos de un reciente estudio encargado por la Dirección General de Tráfico y realizado, bajo la dirección de Aurelio Barricarte, en la comunidad navarra, los conductores que se desplazan a fiestas patronales tienen un riesgo de resultar lesionados en accidente casi cuatro veces superior al de aquellos que conducen por motivos la-



Beber, el ritual más extendido en las fiestas.

borales, debido a los factores que se asocian a este tipo de desplazamientos, especialmente el alcohol.

Los responsables de diversas Jefaturas Provinciales de Tráfico (JPT) también están de acuerdo: las fiestas patronales se configuran como un importante factor de riesgo —tal y como se asegura desde la JPT de Palencia— al «aumentar el tráfico rodado, circular con la euforia que producen los encuentros gratuitos, el alcohol...»; y si además añadimos otra de las características apuntadas por la JPT de Teruel —«la confianza de los conductores al conocer el recorrido que han de hacer, así como la corta distancia de los desplazamientos»—, la combinación es explosiva.

Aunque no se han elaborado estadísticas que reflejen los accidentes en los que el conductor iba o venía de una fiesta patronal, debido a la dificultad que entraña, en la mayoría de los casos, conocer el destino o el origen del viaje, sí se manejan datos que nos pueden aproximar a la situación real. Así, en la JPT de Toledo se ha realizado un análisis de la accidentalidad por meses, que demuestra que el número de siniestros se eleva hasta casi un 50 por 100 en los meses de verano. Este aumento es debido, a juicio del responsable de esta Jefatura, «a dos razones fundamentales: la primera, tal vez la principal, al sustancial incremento del tráfico de paso por nuestra provincia, consecuencia de las vacaciones. Pero otra

J.I.R.

## «Sople usted primero, señor guardia»

Media docena de profesionales de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con una amplia experiencia en labores de vigilancia y en los equipos de atestados, han desmenuzado para la revista TRAFICO lo más llamativo de los controles de alcoholemia.

Los protagonistas son, casi siempre, jóvenes que vuelven eufóricos de la fiesta, cargados de alcohol y que no olvidan el espíritu festivo cuando suben al coche para regresar a casa, de tal manera que, al ser sorprendidos en un control preventivo de alcoholemia, con el consiguiente «positivo», intentan hacer partícipes a los guardias de su feliz estado anímico: «Venga, vamos a tomar unas copas y lo discutimos».

Pero no es raro que esta actitud del conductor cambie de repente, al comprobar que el atestado se pone en marcha y comienzan a «ficharles» para una posible multa o retirada de carné. Mientras tanto, el resto de los ocupantes siguen la fiesta, sin percatarse que el conductor pone la cara más larga del mundo.

En muchas ocasiones, los jóvenes regresan de la fiesta en ciclomotor. Suelen ir en pareja, algo que prohíbe la normativa para este tipo de vehículos.

Por eso, al darse cuenta de la presencia del control se apean, y pasan andando en auténticas procesiones. Pero no sólo los que van a ciclomotor. «A veces estamos a la entrada de una población realizando controles y vemos que un coche se acerca, apaga de repente las luces, y a los pocos minutos pasa andando un señor dándonos, amablemente, las buenas noches con voz gangosa».

Los agentes normalmente son conocidos en las zonas donde trabajan. Por eso no es raro que en las fiestas patronales se les vea paseando por las casetas de feria, acompañados de sus esposas e hijos. Cuando, ya de madrugada, se les vuelve a ver, de uniforme, haciendo un control de alcoholemia, algunos conductores, demasiado perspicaces, pretenden librarse de la multa imaginando que el guardia también habrá «tomado». «Si no soplas tú, no sople yo. Tú primero. Sople usted primero, señor guardia». El agente accede a demostrarle que el no ha bebido. Y cuando el conductor ve que el alcoholímetro da cero, sigue sin fiarse y quiere hacer la prueba con el mismo aparato, no vaya a ser que esté trucado...



Bañarse en vino puede ser tan divertido como «bañarse de copas», pero, desde luego, mucho menos peligroso. Batalla del Vino (Haro. La Rioja).

## ROCK NEGRO

En Torreblanca, al igual que nos ha ocurrido al intentar hablar con afectados de otros accidentes, prefieren guardar silencio, bien porque aún tienen que resolver trámites judiciales y creen que les podría perjudicar el relato de los hechos, bien porque quieren olvidar. Esta es la razón por la que nos limitamos a identificarlos mediante nombres, en algunos casos ficticios, pero siempre sobre hechos reales. El padre de una chica perteneciente a la misma «colla» que los fallecidos, no quiere que su hija hable, porque «ha estado con depresión hasta el mes de enero. Ella pudo haber ido en ese coche. Fue cuestión de suerte. Hay que echar tierra en el asunto y seguir viviendo, aunque sea un poco duro».

Por su parte, el alcalde de la localidad, Bartolomé Chaves, aún tiene presente el fuerte dolor que invadió a todo el pueblo: «Por acuerdo plenario, se declaró un día de luto local y se suspendieron los actos programados para ese día». No se sabe si los jóvenes habían bebido. Ahora ya da igual. Pero sí se reconoce, y Bartolomé Chaves así lo confirma, que en «muchos de los accidentes entre la juventud interviene el alcohol»; y que es muy difícil, a pesar de las campañas y consejos, conseguir una concienciación total, «porque cuando se bebe se olvidan muchos principios».

Sin olvidar, como se asegura desde la



La euforia de la fiesta puede trastocarse en peligro si se mezcla con los coches. (San Fernando de Henares. Madrid).

parte, sin duda importante, tal vez un 40 por 100 del incremento de la accidentalidad, que, en números absolutos, podría cifrarse entre 5 y 10 accidentes mensuales, es probable tenga como causa directa o indirecta el tráfico que generan las fiestas patronales propias de esas fechas».

Para el jefe provincial de Tráfico de Lérida, la situación en esta provincia no es muy distinta. Así, durante el mes de septiembre, que concentra el mayor número de fiestas patronales, entre el 60 y el 70 por 100 de los accidentes es consecuencia de los desplazamientos a estos eventos, subrayando otra característica del tráfico actual: «la mayoría de los jóvenes tiene moto o coche».

Otra de las declaraciones más escalofriantes es la del director del Centro de Paraplégicos de Toledo, quien afirma que «el 40 por 100 de los ingresos en este centro por accidentes de tráfico venía de una fiesta».

Javier Sesma, médico de Urgencias del hospital de Estella (Navarra):

## «El alcohol dificulta el diagnóstico»

Javier Sesma es uno de los médicos de la Unidad de Urgencias del hospital de Estella (Navarra). Por sus manos han pasado, en varios años de trabajo, un buen número de personas a las que un accidente de tráfico dio por terminada, como mínimo, la fiesta de esa noche. Como profesional de la medicina, Sesma conoce muy bien la dificultad de valorar la lesión de un accidentado si éste, previamente, ha bebido en exceso. «En muchas ocasiones no podemos hacer otra cosa que mantener al paciente en observación, porque llega aquí en tal estado que no sabemos qué daños ha causado el accidente en sí y cuáles la ingestión de alcohol. Algunos no son capaces de ponerse en pie, pero estaban conduciendo».

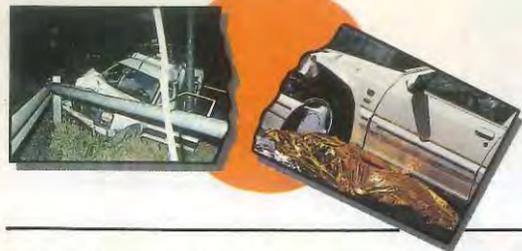
Su experiencia diaria —avalada por un reciente estudio estadístico— refleja que, en la mitad de los casos atendidos, el conductor presenta un índice de alcohol superior a 0,8 gramos por litro de sangre (la tasa permitida) y que cuatro de cada diez eran menores de 25 años. «Es un perfil que se repite una y otra vez cada fin de semana y que se ve incrementado en los meses de verano, en los que el 95 por 100 de los pueblos de la zona celebran sus fiestas patronales», asegura Sesma,

para quien ir por debajo del límite legal de alcoholemia no asegura que la persona esté en condiciones de coger un coche.

Por sus características, el alcohol es un estimulante en pequeñas dosis que se convierte en un depresivo cuando se continúa bebiendo. «La gente joven que va a las fiestas de un pueblo suele dormir poco, beber mucho y no comer suficiente, por lo que los efectos del alcohol en cada persona no pueden medirse de antemano». Se está extendiendo entre algunas discotecas la «moda» de disponer de alcoholímetros que, en teoría, servirían para disuadir de coger el coche al conductor que ha bebido mucho.

Sin embargo, Javier Sesma cree que no se trata de medir la cantidad de alcohol ingerida, sino sus efectos puntuales en cada persona. «Lo que habría de tener claro es que los límites debe marcarlos cada uno. Es verdad que entre algunos jóvenes se va adquiriendo conciencia del riesgo de mezclar coche y alcohol. Sin embargo, a juzgar por lo que, como médico, veo a menudo, aún nos queda mucho por andar».

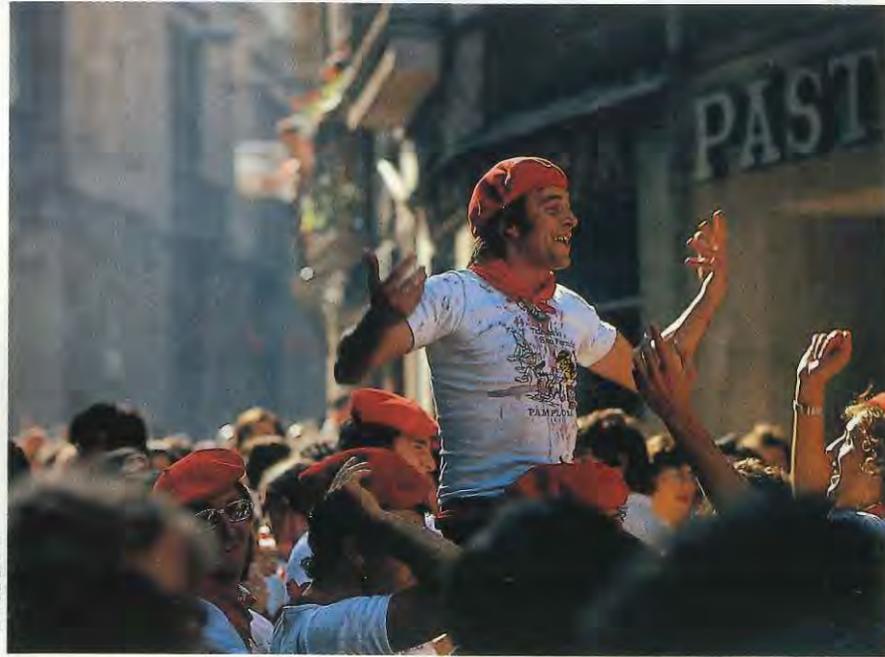
J.S.



## «Cuando se bebe se olvidan muchos principios» (Alcalde de Torreblanca).

JPT de Castellón de la Plana, que «los jóvenes, el colectivo que más sufre este tipo de accidentes, no necesita necesariamente haber ingerido alcohol. La euforia que produce la edad, vacaciones y acompañamiento de chicos-chicas, es ya un factor desencadenante del riesgo, añadiendo velocidad y alcohol, la mezcla puede ser siniestra».

Aunque nunca se debe generalizar, es muy difícil «ir de fiesta» y no beber. Patricio Capellán, alcalde de Haro (La Rioja), localidad célebre por la famosa «batalla del vino», que se desarrolla en los riscos de Bilibio, y en la que el vino es la divertida arma arrojada, nos explica que «la pena está en que a veces la fiesta se ciñe exclusivamente a la bebida». Tomás Aguado, coordinador el pasado año de las peñas participantes en las fiestas de Cuéllar (Segovia), apunta que «sí, se bebe, pero parece que ahora con más responsabilidad, sobre todo el conductor bebe menos» y está muy convencido de que en España no somos más infractores de la ley que en otros países:



En el paisaje urbano se cambian los atascos por multitudes. (San Fermín. Pamplona).

## En la juventud la percepción del riesgo no es muy acentuada Piruetas en la noche

Esta podría ser una de las muchas historias de pandillas de jóvenes que salen a divertirse a las fiestas de un pueblo cercano. A modo de gira veraniega, muchos jóvenes recorren durante las vacaciones todas las fiestas de las localidades próximas. El radio de acción puede abarcar hasta los 30 kilómetros. Normalmente se reúnen cuando ha caído la noche por pandillas. Suelen ser pocos los que tienen el permiso de conducir —la mayoría de ellos muy reciente— y menos aún los afortunados por poseer un automóvil en propiedad, por eso, tal como relata Manolo, «la mayoría de las veces se lo tenemos que pedir a nuestros padres o hermanos mayores y, si hay varios coches, siempre nos suelen dejar el más viejo, por si acaso nos damos un golpe».

Más veces de las que sería deseable, los coches disponibles no son suficientes para que quepa toda la pandilla; por eso, como justifica Jaime, «no podemos dejar tirados a tres o cuatro amiguetes. Además, si fuese para hacer quinientos kilómetros, no podríamos ir siete en un coche, pero para quince o veinte, no les vas a dejar tirados». Una vez repartidos y acoplados en los vehículos disponibles, se ponen en marcha. En la radio suena a todo volumen la canción del verano, y a su ritmo cantan y se mueven todos los jóvenes ocupantes.

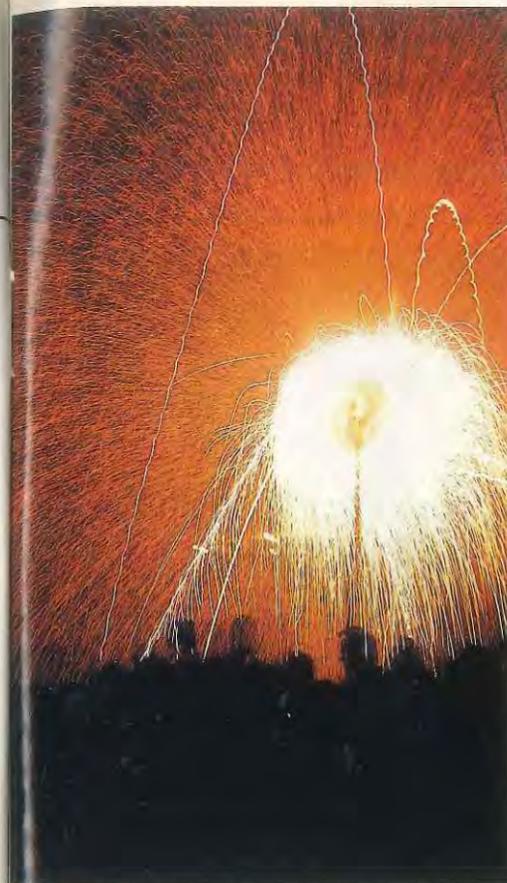
Con todo ello se ha creado un ambiente en el que o no se presta demasiada atención al hecho de conducir, o, si se hace, es para pisar a tope el acelerador y «picarse» con los otros vehículos. Para Javier, «si no sigues la marcha, te tachan de cobarde». En algunas ocasiones esos «juegos» con la velocidad se hacen más peligrosos, tal como relata Juan Antonio: «A veces, para mosquear a los que vienen detrás, frenamos de repente, o cruzamos el coche en la carretera. Reconozco que es muy peligroso, pero cuando estás en esa situación no te paras a pensar en ello».

Una vez que llegan y aparcen el automóvil, se olvidan con facilidad que hay que volver. Regresar de madrugada, después de varias horas de diversión, probablemente habiendo ingerido alcohol, tal vez con cansancio y sueño, y por unas carreteras en la mayoría de las ocasiones comarcales o locales de deteriorado trazado y peligrosas curvas puede convertirse en un triste final de fiesta. ¡Tengamos la fiesta en paz!

Teresa G. GONZALEZ



En el coche, muchas veces, se continúa la fiesta.



Los fuegos artificiales son la imagen típica de todas las celebraciones.

«En Alemania se tiene miedo a que le quiten el carné, son más severos. En España el límite está en el amor a la propia vida».

En Laredo (Cantabria), también aseguran que se está empezando a tomar conciencia del peligro que supone beber antes de conducir. Así, José Félix Cánovas, de la Peña «Tío Simón», nos comentó que «el que va a conducir, en vez de tomar botellines de cerveza, bebe botellines de agua».

### DULCE SOPOR

La experiencia de otros accidentados nos introduce en una nueva secuela de las fiestas. Cuando Jesús Antonio regresaba de las Fiestas del Pilar, llevaba dos días sin dormir y aunque había bebido, asegura que ya no estaba bajo los efectos del alcohol. Antes de llegar a su casa en Ejea de los Caballeros (Zaragoza) se paró a dormir. Echó un sueño de media hora y se sintió despejado. Continuó su camino. En un momento determinado notó como su coche se salía de la calzada y no podía evitarlo. Varias vueltas de campana. El automóvil quedó completamente inservible. Jesús Antonio, ileso. «Enseguida volví a conducir y ahora lo hago a diario, aunque ha cambiado mi actitud».

También fue Morfeo el que traicionó

Amando DE MIGUEL

La frase se repite con un cierto orgullo aldeano: «Nos estamos haciendo europeos»; se entiende, europeos transpirenaicos, boreales incluso.

También en lo malo, como por ejemplo en el hábito de tomar alcohol. Aquí siempre se había bebido en torno a la comida o por lo menos para mantener una conversación sosegada. La consecuencia es que así no se llegaba a trasegar mucho alcohol por unidad de tiempo. La dosis se hacía soportable. Ahora hemos importado los hábitos de los europeos que nos parecen más auténticos o más plausibles. Se aplaude el beber por beber, a palo seco, a plazo fijo, hasta caer redondos. La borrachera de las noches venusianas o saturnales se ha convertido en una liturgia social, especialmente para los jóvenes. Lo mismo hay que decir de las numerosas ocasiones festivas, que cada vez

más se prodigan entre nosotros. Fiesta quiere decir «jóvenes» y significa «emborracharse». La tragedia se desarrolla cuando todo eso se pone en marcha sobre las ruedas de los vehículos. A los ojos de los visitantes extranjeros, España es una fiesta continua.

Hasta aquí la imitación. La peculiaridad española, que se mantiene, es que a estas bacanales de fin de semana o de fiestas locales se acude en coche y todos liban, también los que conducen. Puestos a copiar, no se ha importado la cautela complementaria de ir a emborracharse en taxi o de que el conductor del coche, cuando se va en grupo, se abstenga de ingerir alcohol. Los jóvenes considerarían ridículas esas propuestas foráneas, como todo lo que sea «agobiarse» de deberes y responsabilidades. Como les «agobia» el casco en la moto o los exámenes. Parece como si la definición de juventud incluyera una desmedida asunción de riesgos. ¡Qué mejor ruleta rusa que un coche cargado de alegres mocitos bebidos!

El resultado ya lo sabemos. La mortalidad de los jóvenes varones de 18 a 25 años crece cada año en cifras relativas y absolutas. Ha llegado a ser el equivalente moral de una guerra. El factor precipitante es la conducción irresponsable de un vehículo, pero la causa verdadera es la sinergia de alcohol, drogas y esa mala impor-

tación de los hábitos de la Europa septentrional.

Los usos sociales en España castigaban no tanto a la persona que bebía mucho como a la que no sabía beber esto es, la que perdía la compostura por el alcohol. También esta norma se ha bloqueado. Habría que reforzar la prescripción de que hay que saber beber cuando se conduce un vehículo. ¿Tanto sacrificio representa la aceptación del principio de quien vaya a llevar el coche se abstenga de tomar alcohol? La cuestión es mucho más amplia. Simplemente estamos perdiendo el hábito de pensar en términos de obligaciones. La lucha por tantos derechos nos ha hecho olvidar este costado, que nos parece reaccionario. Sin el cual el perfil de la vida humana carece de relieve.

Los usuales mecanismos de Tráfico y Obras Públicas pueden hacer mucho por mejorar la incidencia fatal de los accidentes en determinados «puntos negros». Pueden hacer mucho menos por allanar los picos trágicos de la curva de letalidad por accidentes en las «horas negras» (las madrugadas de los viernes

y sábados», en los «días negros» (la vuelta de los días de ocio, fiestas, «puentes»). Para un conductor borracho no hay medidas de seguridad que valgan. Tampoco creo yo que sirvan de mucho las campañas de publicidad. Si la causa es una alteración de las costumbres, el arreglo debe provenir de un cambio correcto en esos mismos hábitos. Se trata, por lo tanto, de una operación muy lenta, a través de un largo proceso educativo, que empieza en la escuela y acaba en los diferentes medios de comunicación. Puede que se logre influir en esa toma de conciencia con la legión de tetrapléjicos, relativamente jóvenes, que ya empiezan a hacerse notar. Ya es triste que haya que pagar ese precio inicial como estímulo disuasorio. El hombre no es el único animal que tropieza dos veces en la misma piedra, porque puede quitar la piedra. Se puede escarmentar en cabeza ajena, por lo menos cuando es una cabeza próxima.

Así que tenemos que implantar la asignatura obligatoria de todos los cursos: saber beber, saber vivir. Lo malo es que, cuando se suspende, no suele haber más que una convocatoria. Está abierta la matrícula.

Saber beber,  
saber vivir



**«La mayoría de los jóvenes que van a fiestas, tarde o temprano tendrán un accidente» (José Ramón. Se salió en una curva al quedarse dormido).**

a José Ramón, un joven de 28 años que había acudido a Ribadesella, uno de los rincones más bellos de Asturias, a presenciar el Descenso Internacional del Sella, convocatoria en la que participan palistas de más de 15 países, atraídos por la competición piragüística más importante del mundo. Cascadas, turbulencias y encajonamientos. En sólo 75 kilómetros, el Sella se precipita desde los Picos de Europa hasta el mar. Gaitas, gigantes y cabezudos y mucha algarabía acompañan a los participantes por los lugares más espectaculares. La fiesta ha terminado y José Ramón conduce solo hacia su pueblo, Soto de Rivera, situado a unos 60 kilómetros. Eran las 9 de la mañana y no había recorrido más de seis kilómetros cuando el sueño acumulado, después de tres días de juerga y alcohol, se convirtió en un sopor irresistible. «Llevaba desde el jueves sin dormir, empalmando las fiestas de Candas y Ribadesella. En esos momentos no estaba borracho, lo único que tenía era sueño».

Jose Ramón no recuerda nada. «Me lo contaron después. Iba muy despacio formando una caravana de diez coches y en una curva choqué con un desmonte. Si la curva hubiera sido hacia el lado contrario, las consecuencias hubieran sido más graves». Fue trasladado al hospital y allí se le diagnosticó traumatismo craneal, herida en cuero cabelludo e inmovilización de la zona cervical. Estuvo una semana dado de baja. «Algo que recuerdo como muy gracioso es que me dejaron en una camilla y del sueño que tenía me quedé allí dormido».

Ahora conduce con más precaución y no piensa acudir a fiestas que disten tanto de su domicilio. Sobre todo, tiene muy presente que hay que respetar las horas de sueño. Por otra parte, no se siente muy optimista: sus amigos no han escarmentado con su accidente y continúan con su conducta anterior y está convencido de que la «mayoría de los jóvenes que van a fiestas, tarde o temprano tendrán un accidente más o menos grave».

**PRINCIPIO DE FIESTA**

Son muchas fiestas patronales en las que, debido a la gran concentración de personas y vehículos, es necesario adoptar una serie de medidas que eviten el colapso. En muchas ocasiones, los actos festivos (vaquillas, bailes populares, etcétera) se celebran en plazas y calles



La Batalla de las Flores en Laredo (Cantabria) conjunta imaginación y colorido. Su escenario, las calles de la ciudad.

**Un 40 por 100 de los lesionados en accidentes de tráfico podrían ser consecuencia de las idas y venidas a las fiestas**

**La ilusión de volver a conducir**

Ricardo, Jaime y Angel tienen 23, 34 y 19 años, respectivamente. Llevan ya varios meses ingresados en el Hospital de Paraplégicos de Toledo desde poco después de aquellas fatídicas noches en que regresaban a casa y, «sin saber cómo ocurrió», fueron a parar al hospital. Curiosamente, lo que más desean —después de obtener el «pase en blanco» o alta para irse a casa— es sacarse el permiso para conducir vehículos adaptados y ponerse detrás del volante de nuevo. Según Rocío Alonso, coordinadora de Cursos y de la Oficina de Orientación Laboral, «esta petición es comprensible desde su situación, puesto que el vehículo se convierte en un medio de libertad e independencia, permitiéndoles llegar con más facilidad y rapidez a los sitios, asimismo desplazarse de un lugar a otro, de una manera que con una silla de ruedas les sería hasta imposible».

El respeto y la sensación de volver a coger el volante no lo ven como algo

muy difícil de superar, «pasados los primeros días, en que los recuerdos estarán frescos». Para Ricardo, camionero de profesión, «el accidente te pega un buen palo, cambiando toda tu vida; aunque aquí, en el hospital, me han enseñado algunas maneras de seguir conduciendo y estoy deseando saber si me pueden adaptar el camión para seguir ejerciendo mi profesión».

Los tres coinciden en que «aunque haya factores influyentes, como la velocidad o el alcohol, es sobre todo la mala suerte que se cruza en tu camino y que te toca a ti en esa ocasión».

Ricardo sigue contándonos sorprendido que «no entiendo como no me pasa nada, haciéndome todos los días recorridos de seiscientos kilómetros, y, aquella noche, viniendo de dejar a mi novia en su pueblo, que está a tres kilómetros, el coche se salió de la carretera en una curva, estrellándome contra el parabrisas y rompiéndolo, según me han contado, porque yo no recuer-



Sería una sana costumbre a adoptar: que el conductor brinde sin alcohol.

do nada hasta que me desperté en el hospital de Almería». Reconoce que aquella noche bebió unas copas; poco «otras noches había bebido mucho más y no me pasó nada».

Jaime no perdió en ningún momento el conocimiento y recuerda con claridad lo que paso aquella noche, alrededor de las tres y media de la mañana: «El coche se salió de la carretera dando varias vueltas de campana; después, no me podía mover y tuve que esperar diez horas hasta que me encontraron, a las doce del mediodía, los padres de mi novia. Aquellas horas se me hicieron interminables; pensé todo lo peor. En realidad, de lo que es el momento en sí del accidente, no te enteras. Todo es muy rápido: vas conduciendo y, de repente, notas la brusquedad del golpe y acto seguido, sin que te dé tiempo a reaccionar, te encuentras tumbado dentro del coche sin poderte mover».

Por último, Angel —tan sólo 19 años— nos cuenta, tumbado aún en su camilla de ruedas, que «volvía de un concierto, y había llevado a mi tía y a mi primo a casa. Era un recorrido como de 70 kilómetros, me dormí y el coche se salió de la carretera. Lo primero que recuerdo es la UVI del hospital de Madrid. Estuvo 23 días en coma. No tengo claro todavía si volveré a conducir».

**CONOCER SU LESION**

De las 244 plazas del Hospital de Paraplégicos de Toledo, un 60 por 100 las ocupan pacientes que han tenido un accidente de tráfico. De ellos, también la mayoría son jóvenes. Según Jesús Mazairas, director del centro, «hasta un 40 por 100 de los internos que ingresan a consecuencia de un siniestro circulatorio son consecuencia de las idas y venidas a las fiestas».

En el hospital se realiza una labor de rehabilitación física y social de cara a que su integración en su nuevo estado no sea traumática. Se les enseña a familiarizarse con su problema. Así, cuando se les pregunta por sus lesiones, contestan sin ninguna inhibición: «una L1», «una D5» o «una C4». Según explica Rocío Alonso, «son términos que utilizan para designar la parte de la columna que está afectada, dependiendo de que la lesión sea en las cervicales, las dorsales, lumbares o sacras».

La opinión de los tres es unánime a la hora de justificar las elevadas tasas de accidentalidad y mortalidad entre los jóvenes, índices que se incrementan durante el fin de semana y las fiestas: «En cierta medida —señalan— es lógico que sea así, puesto que son los jóvenes los que más salen a divertirse; por eso tienen más posibilidades de sufrir un accidente».

T.G.G.

Javier COROMINA DOISY \*

**Tengamos la fiesta en paz**

**L**A tía esa de la guadaña y el sudario negro es que no para. Mantiene siempre el mismo ritmo de trabajo, no respeta domingos ni fiestas de guardar y no teme a los piquetes informativos por muy armados que vayan. Si alguna vez se decide a hacer huelga es a la japonesa, o sea, que la muy eso trabaja con más intensidad y se carga a grupos numerosos de personas de una sola tacada; para ello, en ocasiones, se sirve de la carretera y le resulta fácil volcar un autobús lleno de inocentes pasajeros.

Todos conocemos algún caso de ciudadanos alegres y confiados que se dirijan a celebrar las bodas de oro de los abuelitos, o que volvían de la primera comunión de Alejandra, o que regresaban de buscar sus raíces en las fiestas de San Pitichún, patrono de su aldea natal, cuando les sorprendió la tía de la guadaña

agazapada tras un cambio de rasante, escondida en un cruce o diluida en el cava previamente trasegado en tan entrañables celebraciones.

Las palabras se las lleva el viento; nadie escarmenta

en cabeza ajena; los consejos nos resbalan. Vale. De acuerdo. Sin embargo, a pesar de todo, creo que no está de más recordar en esta época de festividades ancestrales, cultos a Baco y ferias lugareñas, que la tía de la guadaña no se toma vacaciones.

Tengamos la fiesta en paz, que no nos la agüen. Para ello es necesario que no por muy de vacaciones que estemos, por muy contentos, relajados y guapos que nos encontremos, no bajemos la guardia en la carretera. Una vez lleguemos, de acuerdo, ancha es Castilla.

\* Jefe de Tráfico de Baleares

que, durante unas horas, hay que cortar al tráfico. Lo normal es que los ayuntamientos se dirijan a la Jefatura de Tráfico de su provincia para que allí les asesoren y realicen el estudio pertinente.

También son numerosas las ocasiones en las que la magnitud de la concentración es tal que son varios los organismos competentes en la materia. Un ejemplo lo tenemos en Castellón de la Plana, durante la celebración de sus fiestas locales, concretamente el día de la «Romería de la Magdalena», cuando se produce la invasión de siete kilómetros de la carretera N-340 por parte de peatones, vehículos engalanados y numerosos autocares que se dirigen al Ermitorio de la Magdalena, situado a unos kilómetros de la capital levantina.

Para organizar el tráfico se lleva a cabo una reunión de los responsables del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Policía local de Castellón y Benicasim, representantes de la empresa concesionaria de la autopista A-7 (AUMAR), Guardia Civil y JPT y se coordinan una serie de medidas especiales. Entre ellas destacan la desviación del tráfico por vías paralelas, acondicionamiento de aparcamientos y establecimiento de servicio de autobuses y trenes. Además se montan controles preventivos de alcoholemia en los accesos a Castellón. Un dato significativo: en los



## El 5 por 100 de los controles preventivos de alcoholemia, realizados durante las Fiestas de la Magdalena, en Castellón, dieron positivo.

### El perfil más peligroso

En el estudio dirigido por Aurelio Barricarte, realizado en la Comunidad de Navarra, también se tomó como referencia el motivo del desplazamiento en cada uno de los casos analizados. Entre quienes iban o venían de fiestas patronales y sufrieron accidentes de tráfico, el perfil resultante del conductor corresponde a un joven soltero, varón en la totalidad de los casos, de 16 a 34 años, sin estudios superiores, que trabaja —muy por encima de los estudiantes— y que conduce un vehículo de más de dos ruedas. En la mayoría de los casos, circulaba por carreteras comarcales o locales y un alto porcentaje de los accidentes estudiados ocurrió en las noches de fin de semana de entre mayo y octubre. Veintiuno de los veinticinco conductores analizados presentaban una tasa de alcohol superior a 0,8 gramos por litro de sangre. A la luz de estos datos, Barricarte asegura que «el hecho de ir o venir a las fiestas no es un factor determinante para sufrir accidentes si no hay alcohol de por medio. Pero, en caso contrario, el riesgo de accidente es cuatro veces mayor».

J.S.M.

controles de alcoholemia realizados este año en la semana que duran las Fiestas de la Magdalena, un 5 por 100 de las pruebas dieron positivas. Cifra superior a los resultados que arrojan estos controles en otras épocas del año.

### FIN DE FIESTA

La ermita ya no está sola. La Blanca Paloma ha regresado tras su paseo de unas horas por las calles de Almonte (Huelva). El Rocío ha finalizado. La familia de Carmen vuelve a Sevilla. Las niñas se habían empeñado en asistir a esta celebración y vuelven muy contentas a casa. El sueño hace que viajen tranquilamente durmiendo, mientras su padre conduce. Ella recuerda como, de repente, un vehículo invadía su carril. «Todo ocurrió muy deprisa. Quedamos inconscientes y fui la primera en despertar.



Jose RUBIO

Las fiestas nos hacen robar horas al sueño. Habrá que tenerlo en cuenta antes del regreso a casa.

### Fiesta = beber y bailar

Eduardo tenía 10 años el verano pasado, exactamente el 27 de junio, cuando iba con sus padres a pasarlo bien en la celebración de la traída de toros (denominada popularmente «la saca») en el monte Valonsadero. Uno de los festejos más atractivos de la fiesta de San Juan, en Soria.

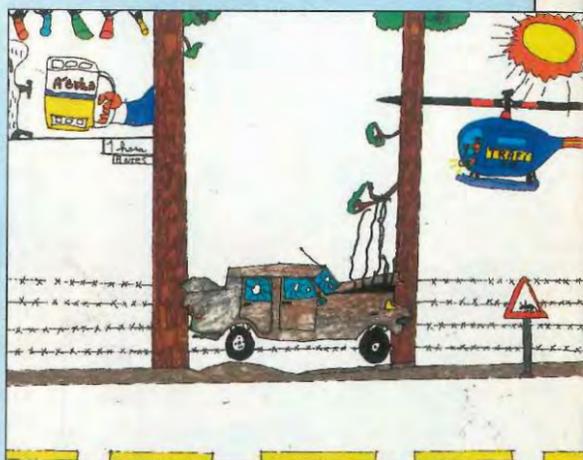
La misma intención debían tener los ocupantes de un vehículo que, en un acceso de sentido único, circulando en caravana y debido a causas desconocidas —aunque presumibles— se salió de la calzada y, tras colisionar frontalmente, quedó incrustado espectacularmente entre dos árboles.

Momentos después, Eduardo presenciaba desde su automóvil la escena que quedó grabada en su memoria. Cuando, meses más tarde, uno de los profesores del Colegio San José al que asiste, le propuso participar en un concurso de educación vial convocado por la Dirección General de Tráfico, no lo dudó: el accidente de las fiestas de San Juan era su protagonista.

Eduardo imaginó que el conductor había bebido, porque en las fiestas «los mayores beben y bailan», y recordaba perfectamente el anuncio de la «tele» en el que una jarra de cerveza se rompe al salirse de la barra del bar. Además, él piensa que «las personas que tienen accidentes son las que se creen las mejores y están convencidas de que la bebida no les afecta».

Cuando sea mayor, Eduardo intentará no caer en los mismos errores y conducirá como sus padres, que «lo hacen normal».

M.L.A.



Las consecuencias de un día de fiesta, reflejadas en el dibujo realizado por el niño Eduardo Matías Caballero (10 años, de Soria).

Pensé que estaban todos muertos. Al final, salimos por nuestro propio pie, excepto mi marido. Todo era muy confuso. La gente se agolpó a nuestro alrededor, pero nadie reaccionaba». No pudo hablar con los ocupantes del otro vehículo.

La otra parte quiere guardar silencio. Conducía Asunción y viajaba con dos acompañantes. También, según su versión, un vehículo invadió su carril y del impacto se salieron de la carretera. El coche fue declarado siniestro total, pero ellos sólo sufrieron heridas leves. Además del tremendo susto, aún tienen «papeleos» administrativos que resolver para conseguir el traslado del vehículo.

En las calles de nuestros pueblos queda la estela de la alegría colectiva. Botes de bebida, papeillos, farolillos chinos, petarnos y banderitas. El año que viene, el pueblo se volverá a vestir de fiesta.

## CONGRESO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL

Coincidiendo con el Quinto Centenario, se ha celebrado el Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial, que ha reunido a responsables de 17 países. Durante cuatro días, del 15 al 18 de junio, se han sometido a análisis y discusión aspectos como la educación vial, estudios de comportamientos, asistencia e información al usuario, y nuevas tecnologías aplicadas a la gestión del tráfico.



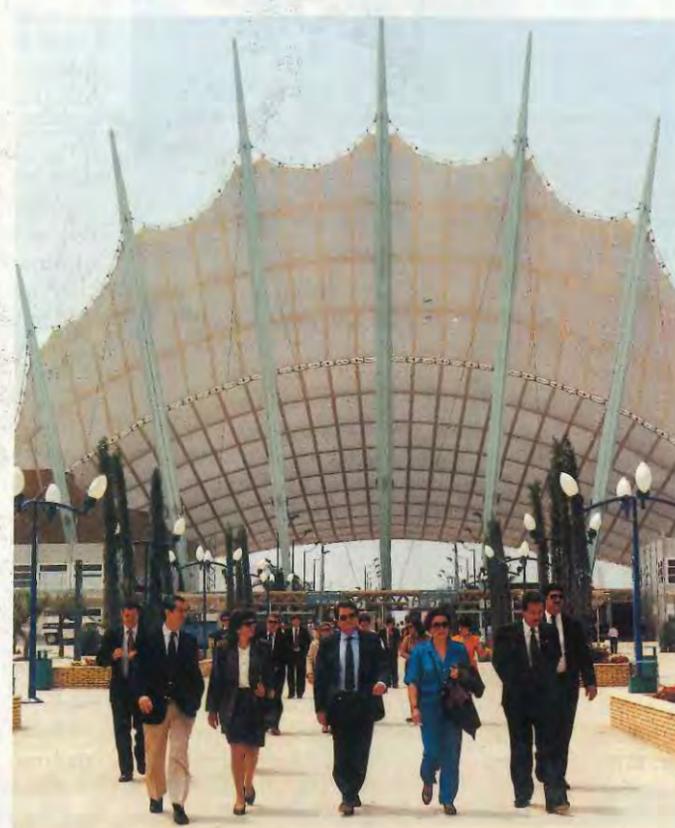
El congreso, desarrollado en cuatro jornadas, ha reunido a representantes de 17 países iberoamericanos.

## Intercambio transatlántico

EN el congreso, inaugurado por el ministro del Interior, José Luis Corcuera y que contó con la asistencia de treinta representantes de la mayoría de países de Centro y Sudamérica, se ofreció en cuatro sesiones y 21 ponencias una amplia visión de la situación actual, así como de las últimas investigaciones y novedades técnicas en el sector.

Las primeras exposiciones se centraron en la importancia de educar para vivir en la sociedad del automóvil a todos los grupos socioculturales durante todas las edades, incidiendo en aquellos grupos de población con minusvalías, como sordos, mudos, ciegos y disminuidos físicos y psíquicos.

José Luis Vega, del Departamento de Psicología de la Universidad de Salamanca, analizó los riesgos y la accidentalidad del niño como peatón, resaltando que «el comportamiento y la concepción de la educación que tie-



Miguel Muñoz visitó la Expo junto con los asistentes de las Jornadas Iberoamericanas de Seguridad Vial.

nen los padres, y sus actitudes, predicen perfectamente la educación y el comportamiento del niño como peatón». También en este aspecto incidió Alvaro Marchesi, director general de Renovación Pedagógica del Ministerio de Educación y Ciencia, al aludir a la nueva ley de educación (LOGSE), que incluirá varios temas sobre educación vial dentro del ámbito de Educación Ciudadana y para la Salud, y puntualizando que «se impartirá en todos los cursos y en todos los centros, aunque es fundamental y prioritario la formación en este sentido del profesorado».

### CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACION

El representante portugués, José Miguel Trigoso, secretario general de la Prevenção Rodoviaria Portuguesa, realizó un amplio análisis sobre las campañas de forma-

## Visita al Centro Superior de Educación Vial «Doctorarse» en Salamanca

La visita al Centro Superior de Educación Vial de Salamanca fue uno de los mayores atractivos del congreso, a juicio de los representantes iberoamericanos. Según sus propias palabras, pudieron comprobar de cerca cómo se llevan a cabo los trabajos de investigación sobre educación y seguridad vial. Algunos de ellos como el director del Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica, Ricardo León, enviarán próximamente técnicos de sus países a este centro para estudiar más detenidamente los trabajos que allí se desarrollan.

Tras ser recibidos en Salamanca por el delegado del Gobierno en Castilla y León, Arsenio Lope; el gobernador civil, Francisco Rodríguez, y el alcalde de la ciudad, Je-

sús Málaga, se les mostraron las instalaciones, informándoles sobre sus funciones y organización. Posteriormente, los congresistas se dividieron para participar en cinco talleres didácticos, dos de medios audiovisuales, uno de informática, otro sobre materiales impresos y el último de juegos y diapositivas. De esta forma pudieron conocer de primera mano todo el material que, destinado a la educación vial, elaboran los pedagogos del centro, como películas de vídeo, programas de ordenador o juegos instructivos relacionados con el tráfico y la seguridad vial.

Además de lo anterior, se les entregó una carpeta con abundante material de todas las actividades que se están llevando a cabo.



El director general de Tráfico clausuró el Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial, que se celebró en el nuevo Parque Ferial Juan Carlos I.

ción e información desde distintos medios, como televisión, radio, envío directo o prensa, evaluando su efectividad y resultados. En respuesta a una pregunta que solicitó su opinión sobre la violenta campaña publicitaria de la DGT de este año, manifestó «que, cuando se muestra la violencia, si al mismo tiempo se da una solución concreta, puede ser muy bueno. No así, si sólo se ofrece la violencia para meter miedo; en este caso, se rechaza y no resulta positivo».

Los conductores también fueron objeto de un extenso tratamiento desde varios puntos de vista. Por un lado, el meramente administrativo, sobre formación y pruebas de conocimientos, tanto de futuros conductores como de evaluadores, así como el reconocimiento psicofísico. Destacó la ponencia de Luis Montoro, catedrático de Psicología y Se-

guridad Vial y decano de la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia, quien subrayó la importancia de examinar las actitudes a la hora de ponerse al volante, basándose en distintos estudios sobre conductas de los conductores respecto a la velocidad, el cinturón de seguridad o el alcohol.

Respecto al comportamiento de los usuarios, Amando de Miguel, catedrático de Sociología de la Universidad Complutense de Madrid, resaltó ciertos indicadores que acompañan a cada estilo de conducción, deducidos de varias encuestas de población. «Los conductores más jóvenes se hallan menos dispuestos a comprobar el aceite del coche antes de emprender un viaje, prescinden con mayor alegría del cinturón de seguridad, les gusta más la velocidad... Los varones conducen con más prisas que las mujeres».

Otra encuesta sobre las actitudes ante las infracciones, realizada entre 500 conductores españoles y analizada por Enrique J. Carbonell, perteneciente a la Unidad de Investigación en Psicología y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, puso de manifiesto «que las infracciones consideradas más graves a juicio de los encuestados eran: no parar después de estar implicado en un accidente, adelantar cuando estaba prohibido, conducir bajo influencia de alcohol, o con los frenos defectuosos y, en último lugar, saltarse un semáforo en rojo. Mientras que las que consideraron menos graves fueron el exceso de velocidad en zona urbana, ir sin cinturón de seguridad, llevar el vehículo excesivamente cargado y adelantar una fila de coches usando el carril reservado a taxis y autobuses».

A continuación, Pedro de Miguel, catedrático de la Facultad de Informática de la Universidad Politécnica de Madrid, explicó en qué consistía el proyecto ARGOS que está desarrollando aquella facultad. Se trata de «un sistema informatizado de adquisición de datos, sobre conductor, vehículo y vía generados en una sesión de conducción, constituyéndose en herramienta para poder tomar las medidas oportunas, de cara a la reducción de accidentes».

### NIVEL TECNOLÓGICO

Un último bloque de exposiciones tuvieron como común denominador la tecnología aplicada a la circulación, teniendo cabida dentro de él la asistencia al usuario en carretera mediante los postes SOS, cuyo funcionamiento técnico explicó con todo detalle Jose María Romero, ingeniero de sistemas de la empresa Telling, S. A. Otra opción de ayuda e información abordada fueron los Centros de Información, cuya existencia fundamentó Federico Fernández, director del Centro de Gestión de Tráfico de Madrid, en que «contribuyen de manera significativa a la seguridad vial y a la fluidez del tráfico». También los ayuntamientos están adquiriendo un importante nivel de competencias en relación a la circulación urbana, y en ellos se están llevando a cabo importantes experiencias que contribuyen a mejorar la fluidez, y la utilización del transporte público como alternativa.

Casos como Alcoy, Barcelona, Valencia, Sevilla o Madrid, fueron ampliamente expuestos en este congreso.

Como colofón a los cuatro días de congreso, todos los representantes se desplazaron a la Expo de Sevilla en el tren de alta velocidad, donde pudieron visitar además del pabellón de España, los pabellones de sus respectivos países.

# Tráfico CHICO

Este suplemento infantil corresponde a la revista TRAFICO, n.º 79, de julio de 1992

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES NUMERO 59

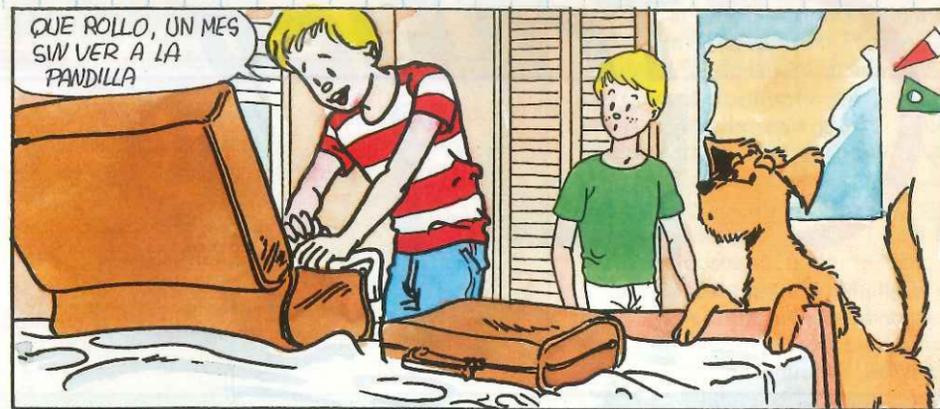
Coordinación Juana Sánchez Asesoras pedagógicas Carmen BAJO María Cruz GARCIA EGIDO

EL SUPERTRAFICOMIC CONTIENE UN JUEGO-AVENTURA FASCINANTE QUE TÚ COMPARTIRÁS CON LA PANDILLA. A LO LARGO DEL VIAJE TE ENCONTRARÁS CON MENSAJES SECRETOS, FALSAS PISTAS Y OTRAS INCÓGNITAS QUE TENDRÁS QUE RESOLVER PARA AYUDAR A SUPERMAN Y SUS CHICOS AL LLEGAR AL PUNTO "0" Y ASÍ CONSEGUIR IMPORTANTES PREMIOS. PONTE EN MARCHA ¡COMIENZA LA AVENTURA!



FELIZ VERANO  
JUEGA CON NOSOTROS AL SUPER TRAFICOMIC

Y consigue uno de los 50 regalos



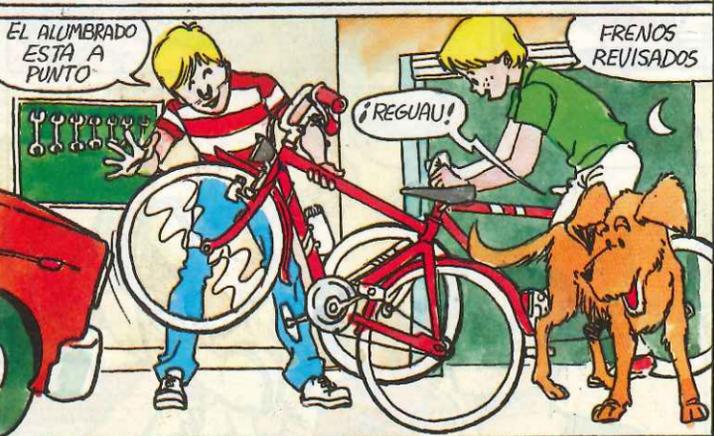
DA COMIENZO LA AVENTURA. SI QUIERES ACOMPAÑAR A SUPERCAN Y SU PANDILLA EN UN EMOCIONANTE VIAJE, TENDRÁS QUE DECIFRAR EL MENSAJE SECRETO.

	= A		= L
	= D		= M
	= E		= O
	= H		= R
	= I		= S
	= J		= V

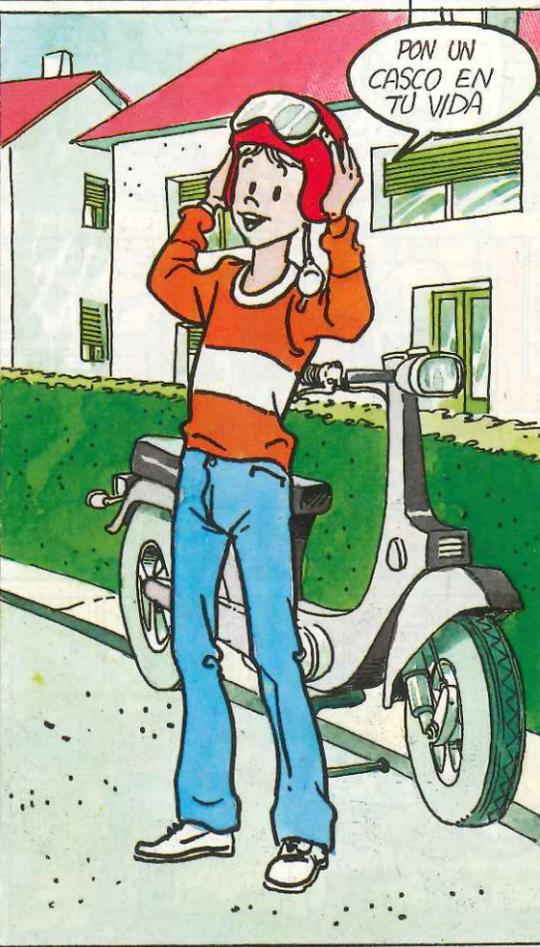
POR FIN LLEGO EL DIA "D" LA PANDILLA ESTABA IMPACIENTE POR VOLVERSE A VER Y CONTARSE COMO LO HABIAN PASADO LOS PRIMEROS VEINTE DIAS DE LAS VACACIONES. LAS MÁS MADRUGADORAS, POR TENER QUE IR ANDANDO, FUERON LIA Y TERE.



POR LA MAÑANA TEMPRANO, PANCHO, MOSCA Y SUPERCAN REVISARON SUS BICICLETAS ANTES DE EMPEZAR EL VIAJE

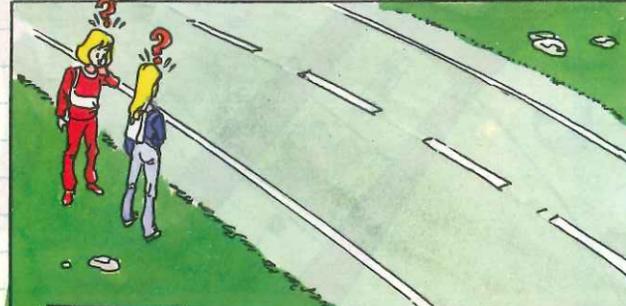


ESA MAÑANA JAVI ESTABA "COMO UNA MOTO" Y NUNCA MEJOR DICHO PORQUE ERA SU PRIMER VIAJE EN CICLOMOTOR.



LA PANDA YA ESTÁ EN RUTA PERO AL PRINCIPIO SE LES PLANTEAN ALGUNAS DUDAS QUE TÚ PODRÍAS AYUDARLES A RESOLVER.

¿POR QUÉ LADO DE LA CARRETERA DEBEN CAMINAR LIA Y TERE?



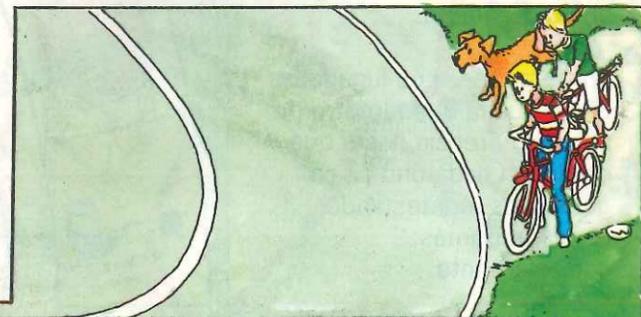
DESCUBRE DOCE ANIMALES Y LAS LETRAS QUE TE SOBREN TE DARÁN LA RESPUESTA.

P	E	L	P	C	E	P	A	T	O	O	N
E	P	C	G	I	O	R	A	L	O	R	O
R	A	A	C	T	U	N	L	V	L	A	P
R	T	O	I	R	E	A	E	L	O	A	L
O	O	G	R	C	B	E	N	J	S	E	D
E	R	A	C	A	V	L	O	B	O	L	A
E	I	Z	C	Q	U	I	E	N	R	D	A

ESTE SALTO DE CABALLO TE DARÁ LA RESPUESTA A LA VIÑETA SIGUIENTE.

PANCHO, MOSCA Y SUPERCAN HAN SALIDO A LA CARRETERA N-332 POR QUÉ ARCÉN DEBEN CIRCULAR?

LAR	TAS	CIR	CHA.	LA	CI
RE	POR	CLIS	BEN		
CU	DE	DE	LOS		



JAVI NO SABE QUÉ RUTA TOMAR, HA DECIDIDO LLAMAR AL SERVICIO DE INFORMACIÓN DE LA D.G.T. PERO... SE LE HA OLVIDADO EL NÚMERO! AYÚDALE A ENCONTRARLO!

RESUELVE ESTAS OPERACIONES Y OBTENDRÁS EL NÚMERO TELEFÓNICO.



LXXV	XCIX	CMXVII
x XII	+ XXIV	- CDXII
_____	_____	_____
_____	_____	_____

GRACIAS POR COLABORAR, AMIGO LA PANDILLA VA POR EL BUEN CAMINO. PERO ¿QUÉ ES ESTO? ¿ALGUIEN LOS ESTÁ OBSERVANDO MUY DE CERCA!



# TRAFICJUEGO

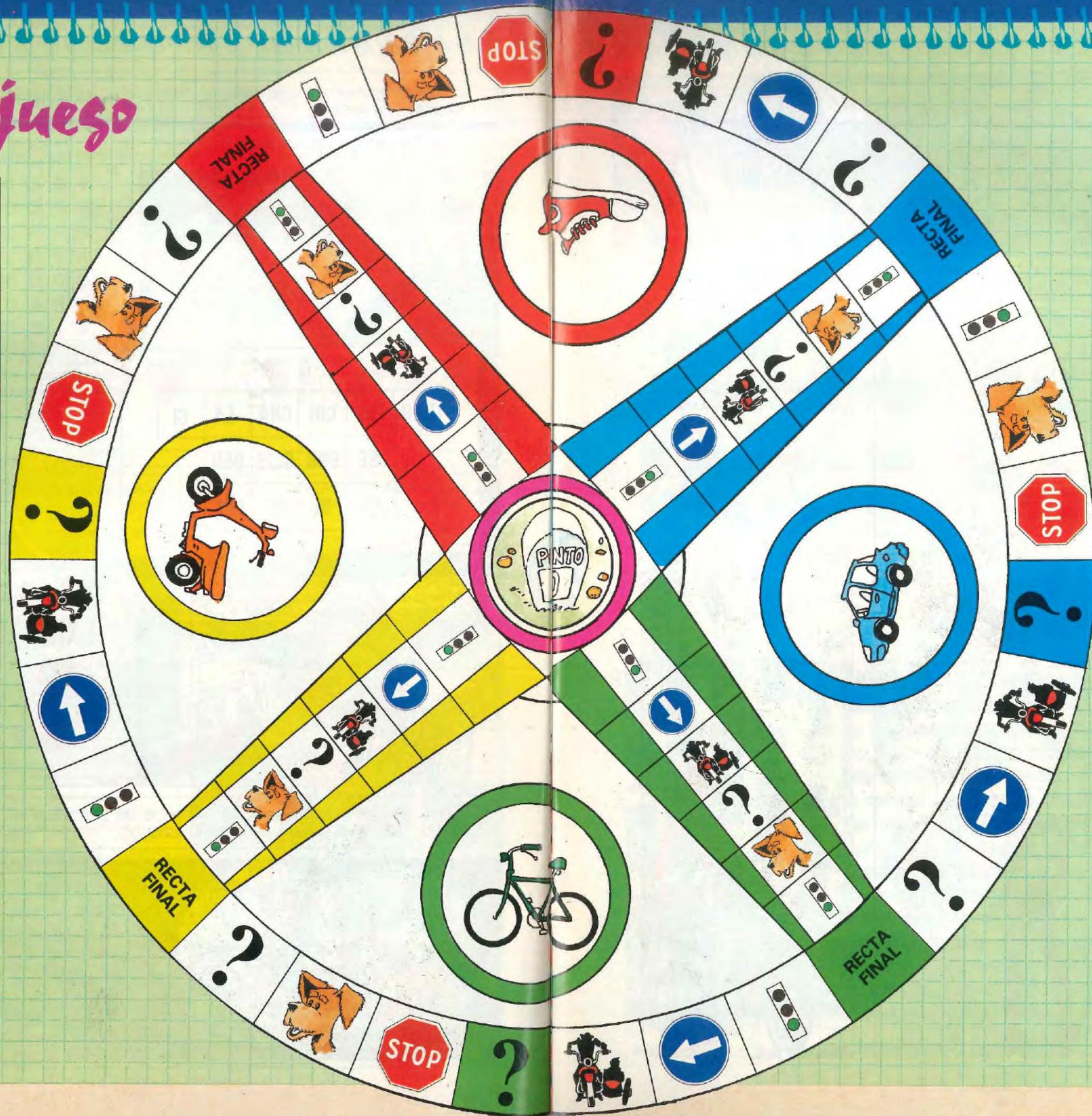
- Número de jugadores: cuatro. Un peatón, un ciclista, un motorista y un automovilista.

- Material para jugar: 4 fichas de parchís o botones de distintos colores.

- 20 garbanzos, piedras, canicas o cualquier otro objeto pequeño.

**Primera fase:** Los jugadores darán vuelta al perímetro de la circunferencia hasta que obtengan cada uno cinco garbanzos, contestando cinco preguntas correctamente.

**Segunda fase:** Una vez obtenidos los cinco garbanzos, el jugador podrá introducirse en la «recta final» (el radio de la circunferencia) que le corresponda, según sea peatón, ciclista, motorista o automovilista.



## REGLAS DEL JUEGO

**1** Empezará a jugar aquel participante que obtenga la puntuación más alta tirando el dado.

**2** Cada vez que se caiga en una casilla con interrogación, el jugador deberá responder a la pregunta que su compañero de la derecha le enuncie, siempre sobre tráfico. El que pregunta, debe conocer la respuesta correcta, y la contestación debe ser valorada como buena por el resto de jugadores.

**2(BIS).** Las preguntas que se encuentren en la recta final estarán relacionadas con la naturaleza del que circule por la misma (peatón, ciclista, etcétera). Si se falla, el jugador no avanzará.

**3** Si la ficha cae en la casilla de Supercán, el jugador ganará un garbanzo y tirará de nuevo.

**4** Por el contrario, si la ficha cae en la casilla de la moto de Malavibra y Atasco, el jugador perderá un garbanzo y permanecerá un turno sin jugar.

**5** Las flechas de dirección obligatoria cambian el sentido de los turnos.

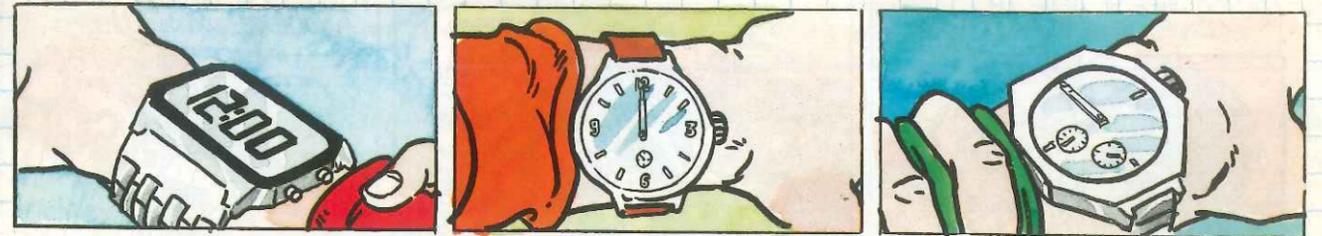
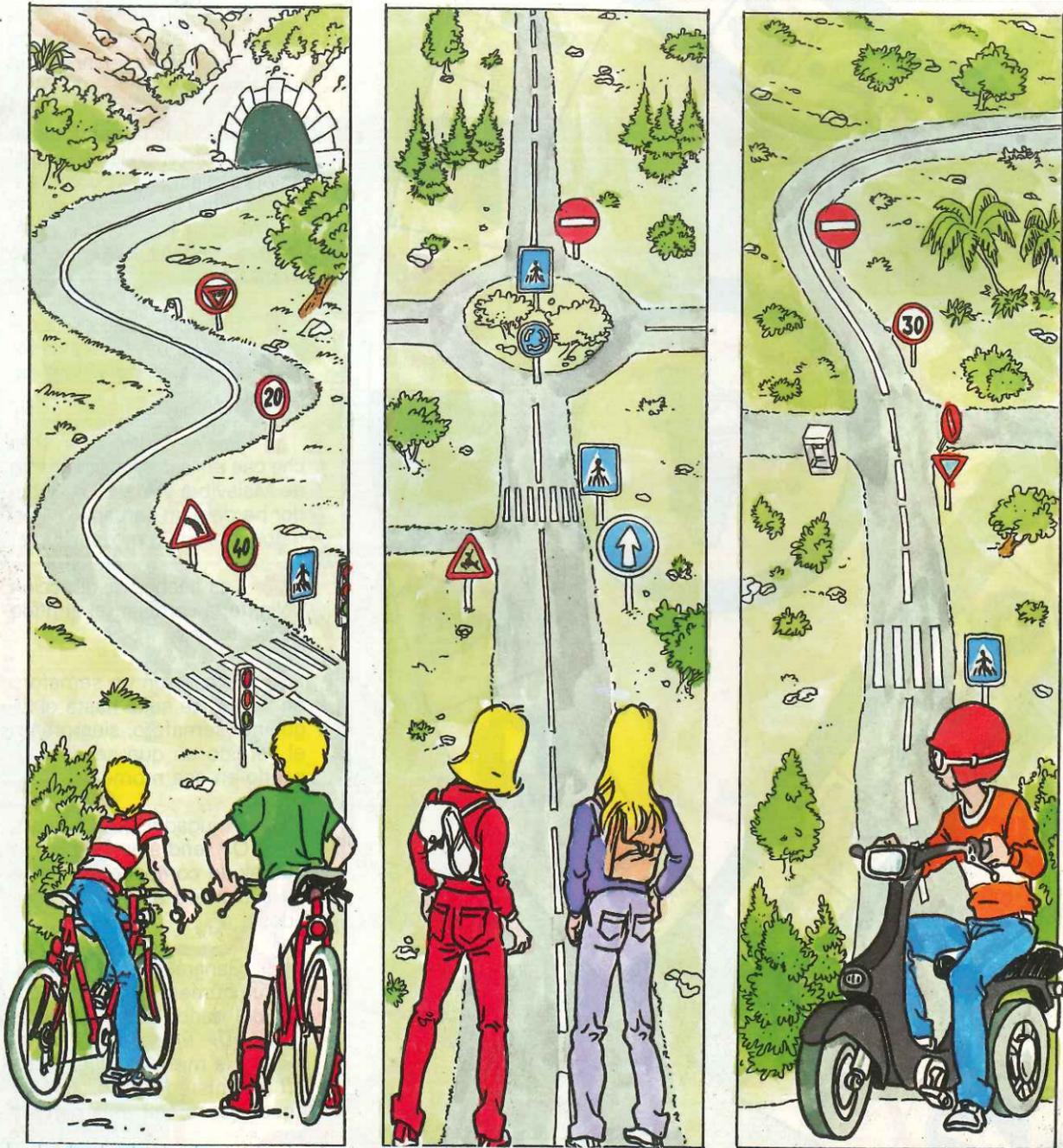
**6** Al caer en un semáforo en verde, se salta hasta el siguiente semáforo, siempre en el sentido en que se esté jugando en ese momento.

**7** El jugador que caiga en un STOP tendrá que esperar a que algún compañero le pase en cualquiera de los dos sentidos.

**8** Ganará el jugador que, con un número exacto de puntos del dado, llegue antes al punto «0». En caso de que lleguen a la meta dos jugadores en el mismo turno, ganará aquel que tenga más garbanzos.



¡MALAVIBRA Y ATASCO! NO PODÍAN SER OTROS ¡FIJAOS LA QUE HAN LIADO! ¿PUEDES ENCONTRAR LAS TRAMPAS QUE HAN PUESTO A LA PANDILLA? FÍJATE BIEN EN LA SIGUIENTE ILUSTRACIÓN.

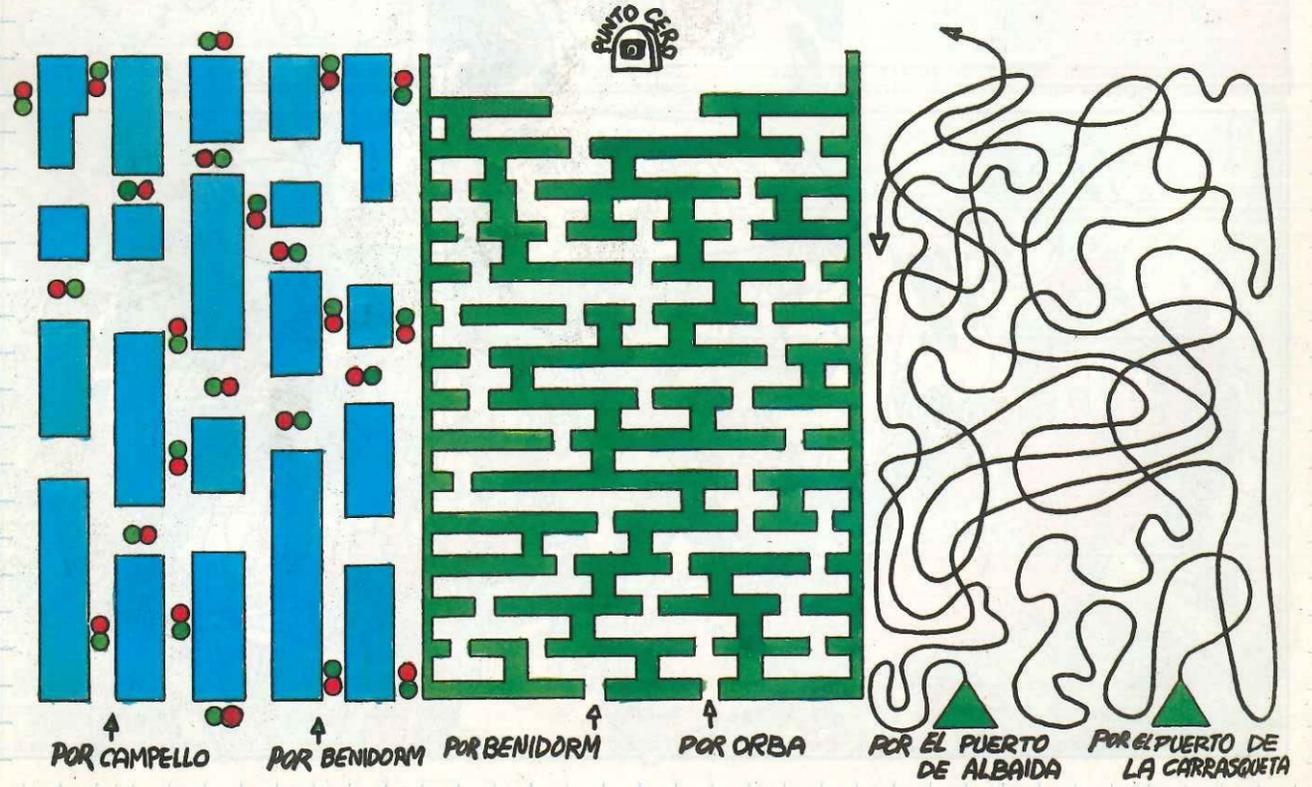


¡ADELANTE CHICOS! YA ESTAMOS A MITAD DE CAMINO. ES LA HORA, EL MINUTO EXACTO EN QUE NUESTROS AMIGOS REUSEN SUS CLAVES SECRETAS PARA LLEGAR AL PUNTO O.

= A	= L	= R
= B	= N	= S
= C	= O	= T
= D	= P	= U
= E	= P	= V

¿HAS DESCIFRADO LA CLAVE? ENTONCES SABRÁS COMO GUIAR A LA PANDILLA HASTA EL "PUNTO O" POR ESTOS LABERINTOS. SI TIENES DUDAS UTILIZA UN MAPA DE CARRETERAS



¡ARREA JEFE, SI TIENE LA CLAVE SECRETA!



LLEGAREMOS LOS PRIMEROS Y CAPTURAREMOS A SUPERGAN Y SERÉ EL AMO DEL MUNDO



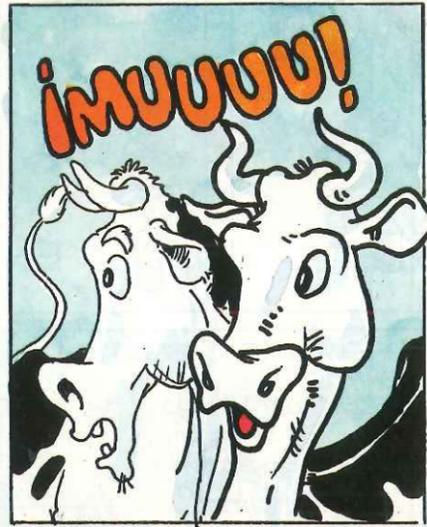
¡ATASCO, CONECTA EL TURBO!



¡JEFE, QUE VAMOS A MÁS DE 200KM/h!



CALLA Y PISA EL ACELERADOR



¡MUUUUU!

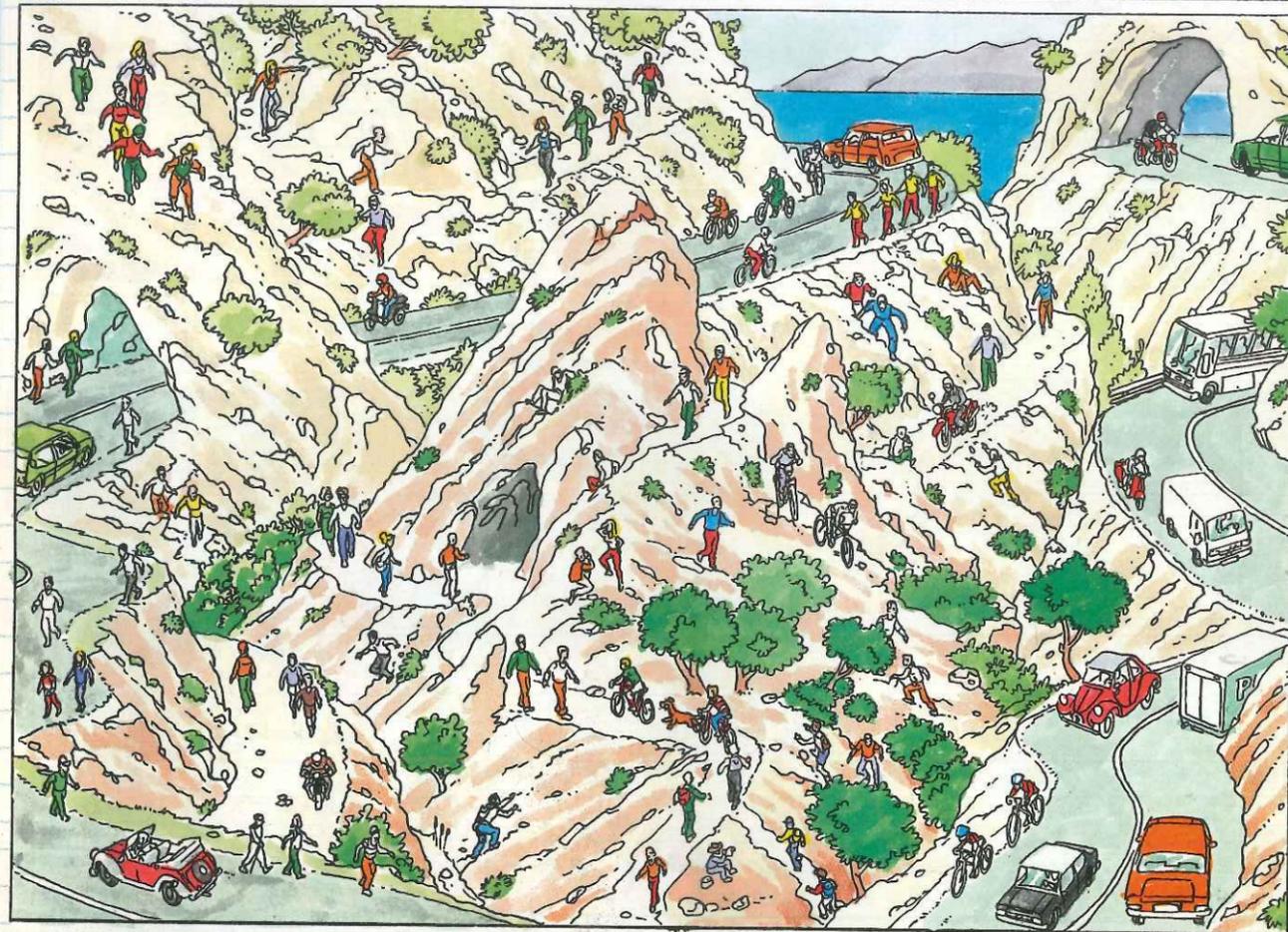


¡AY!  
¡UY!



SESENTA MIL POR EXCESO DE VELOCIDAD, VEINTE MIL POR ARREMIETAR CONTRA LAS PACÍFICAS VACAS, TREINTA MIL POR NO LLEVAR CASCO...

NOS ENCONTRAMOS EN LA RECTA FINAL DE NUESTRA AVENTURA ¿DÓNDE SE ENCUENTRAN NUESTROS AMIGOS?



¡EL PUNTO CERO!

¡GUUU!

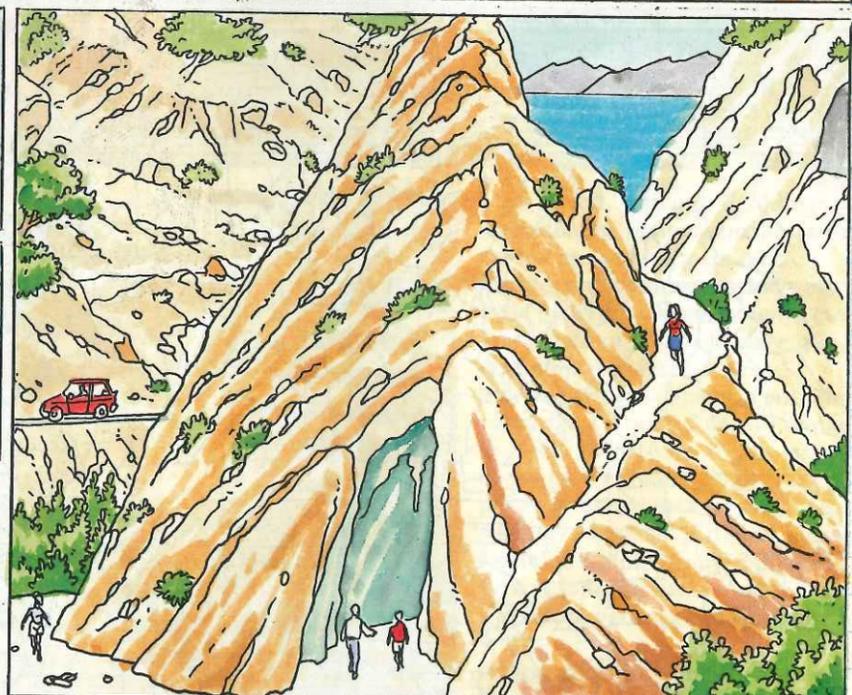


¡EL PUNTO CERO!

¡YUUU!



¡PUNTO CERO A LA VISTA!

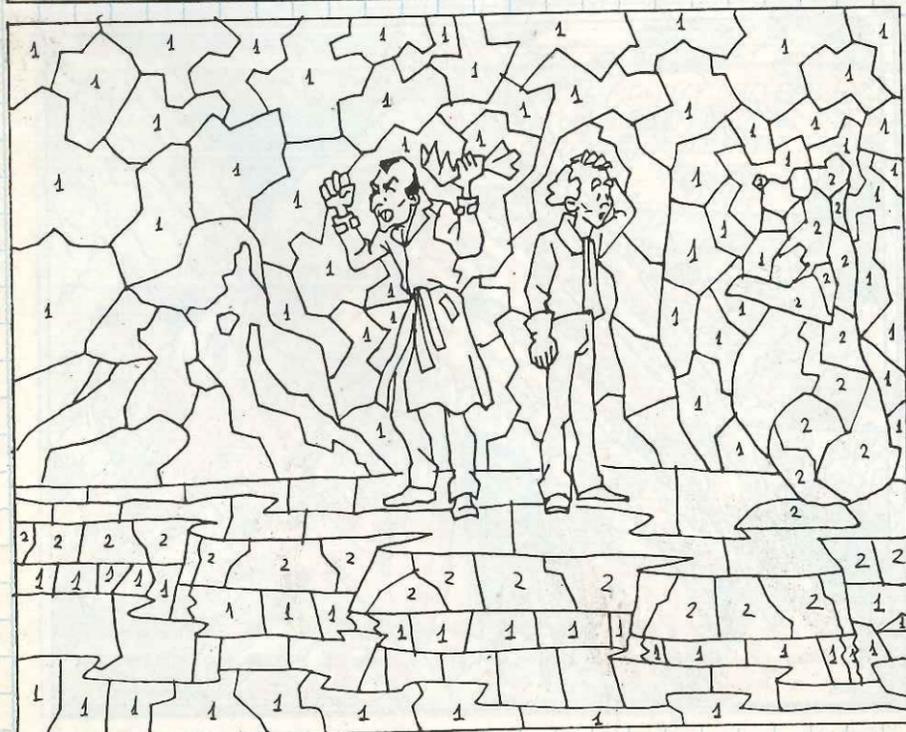




¡POR FIN LA PANDILLA REUNIDA! DISPUESTA A PASAR UN DÍA INOLVIDABLE. ¡Y YA LO CREO QUE LO FUE!



¿DÓNDE FUERON A PARAR MALAVIBRA Y ATASCO? RELLENA LOS ESPACIOS CON EL NÚMERO 1 EN AZUL Y CON EL NÚMERO 2 EN NEGRO Y LO SABRÁS.



Terminó la aventura. Por fin, con tu ayuda, los chicos y Supercán han podido reunirse mientras que Malavibra y Atasco han terminado donde se merecen. Ahora, si quieres concursar con nosotros, deberás responder a estas tres preguntas:

- ¿Cuál es el mensaje secreto con el que comienza la aventura?
- ¿Cuál es el punto «0», donde los chicos se reúnen?
- ¿Dónde terminan Malavibra y Atasco?

Cuando lo hayas descubierto, envíanos tus respuestas antes del 15 de septiembre a:

**REVISTA TRAFICO**  
C/ Josefa Valcárcel, 28 - 4.ª planta  
28027 - MADRID

En nuestro concurso, podrás conseguir radio-linternas, chubasqueros, riñoneras y otros regalos. ¡Animo y suerte! El nombre de los ganadores se publicará en nuestra revista del mes de octubre.

# KILOMETRO A KILOMETRO

## N-332: Benidorm-Valencia



# POR LA HUERTA VALENCIANA



Benidorm, el municipio mediterráneo más turístico y con mayor tráfico.

La N-332, que une Benidorm y Valencia, es, eminentemente, una carretera costera, y un aire mediterráneo impregna toda esta bella geografía. Precisamente ese marcado matiz costero hace que durante todo el año —pero especialmente en épocas concretas, como vacaciones o fines de semana— la N-332 soporte un tráfico muy denso que, en poblaciones concretas, provoca retenciones importantes. Algunas variantes evitan el paso por localidades típicamente playeras, pero resulta inevitable un continuo ir y venir de veraneantes que buscan la Costa Blanca para apaciguar los calores de julio y agosto, meses en los que estas poblaciones ven aumentar por millares el número de habitantes.

La travesía de Altea, regulada mediante semáforos, presenta algunas retenciones.

**P**OR tratarse de una zona costera, durante los meses de verano, el recorrido de la N-332, desde Benidorm hasta Valencia, soporta un denso tráfico, pese a que, en algunas poblaciones, la realización de variantes ha evitado las retenciones de las travesías. Sin embargo, un continuo ir y venir de turistas por el interior hace que, en ocasiones, haya que soportar tráfico lento o, incluso, retenciones, especialmente en aquellas localidades donde no se han realizado circunvalaciones.

**Km. 143,700.**—Benidorm. En este punto del trazado de la N-332 comienza este reportaje. Buen estado de la carretera, tanto en lo que a pavimento como a señalización se refiere. La travesía de esta población dura hasta el kilómetro 152. Y es que una ciudad como esta turística por excelencia, que alberga a más de cuatro millones de visitantes anuales y más de 50 millones de pernoctaciones, lo que le convierte en el municipio más importante de todo el Mediterráneo.

**Km. 156,200.**—Altea. Cinco kilómetros ocupa la travesía de esta población. Al salir de la misma, nos encontramos buenas rectas en la carretera.

**Km. 164.**—Unas curvas fuertes cerca de Mascarat, poco antes de llegar a una serie de túneles aconsejan un período de especial precaución. Poco después, concretamente en el punto kilométrico 168,100, nos encontramos el desvío hacia Calpe, a través de la



AV-1392. Y, a lo largo de todos estos kilómetros, existen varios indicadores de acceso a la A-7, que recorre este mismo camino de forma más o menos paralela a la carretera que seguimos.

**Km. 176,200.**—Benissa. Antes de llegar a esta localidad, y en sentido hacia Valencia, encontramos en varias oportunidades un carril adicional en las subidas. Aunque éstas no son muy pronunciadas, resulta aconsejable, para evitar pesadez en el tráfico, la utilización de los mismos. La travesía de Benissa está regulada mediante semáforos, debido a lo denso del tráfico que la atraviesa.

**Km. 181,600.**—Aún estamos en la provincia de Alicante. En este punto hallamos los desvíos a Teulada (AV-1341) y Moravia (AV-1342).

**Km. 188,200.**—Gata de Gorgos. Tras una serie de curvas, encontramos esta nueva travesía. Más importante resulta, si cabe, el desvío hacia Jávea (A-134), ya que se trata de una playa muy visitada, por lo que tiene un importante nivel de tránsito. Además, desde allí se puede acceder a los cabos de la Nao (AV-1331) y San Antonio (A-132).

#### UN VERGEL

**Km. 196,900.**—Ondara. Se trata de una zona de naranjos, en la que podemos encontrar la antigua kilometración mediante mojones. Hallamos algunos desvíos hacia la A-7 y, tras el paso por la población de Ondara, el camino hacia Denia, a través de la C-3311.



Entre Altea y Calpe, algunos túneles aconsejan precaución.

**Km. 199,200.**—Vergel. Población que, recientemente, ha estrenado variante, evitando la travesía. Poco después hallamos Molinel, y en el punto kilométrico 204,600, el límite provincial de Valencia y Alicante.

**Km. 213,500.**—Oliva. La primera población de Valencia nos obsequia con una travesía de dos kilómetros de duración y, como todas, con necesidad de prestar una atención especial. Algunos kilómetros más adelante encontramos La Alquería de la Condesa, Palmera y Bellreguart (p.k. 218), que abre el camino hacia Gandía.

**Km. 221,700.**—Gandía. Unas buenas rectas nos acercan a esta localidad, corriendo paralela la vía ferroviaria. Se prohíbe circular a más

de 60 Km/h. Tres kilómetros después (p.k. 225) las conocidas curvas «de San Juan», punto negro durante los tres últimos años. El Plan Nacional de Seguridad Vial tiene prevista una inversión de 115 millones de pesetas para la eliminación de estas curvas.

#### DE LA HUERTA AL ARROZAL

**Km. 235.**—Xeraco y, poco más allá, Tabernes. Nada más pasar la población de Favareta (p.k. 244) comenzamos a divisar los arrozales de la zona de Cullera.

**Km. 255.**—Sueca. Una travesía importante, con dos kilómetros de longitud y que comienza con dos carriles, aunque posteriormente quedan reducidos a uno.



Una serie de curvas, antes de llegar a Benissa, que debemos «negociar» con precaución.



La travesía de Benissa, una más entre todas las que cruzamos en este recorrido.



El desvío hacia Denia y la A-7, que corre paralela a la N-332 durante todo este tramo.

### La accidentalidad mejora

Desde Benidorm hasta el límite de la provincia de Valencia se han producido, durante el primer trimestre de 1992, 24 accidentes y cinco muertos. Estas cifras parecen indicar una mejoría respecto a los años precedentes, en los que hubo 129 accidentes, 10 muertos y ocho puntos negros (1990) y 139 accidentes, 13 muertos y 14 puntos negros (1991).

En la provincia de Valencia, durante 1991 hubo 29 accidentes, con cinco víctimas mortales en las travesías, lo que preocupa a los responsables de tráfico. El total resultó ser de 248 accidentes y 30 muertos.



Sueca también tiene problemas en su travesía.

La entrada a Valencia, por la pista de Silla, amplia y con varios carriles.

**Km. 266,200.**—Sollana. A la entrada de esta población, limitación a 40 Km/h. y regulación semafórica. La travesía soporta un densísimo tráfico: se calcula que 25.000 vehículos diarios recorren el lugar. Seguimos adelante y nos encontramos la localidad de Romaní (p.k. 269,800), que abre camino hacia Silla.

**Km. 276.**—Silla. Los aforos realizados arrojan cifras medias de 110.000 vehículos diarios, lo que nos obliga a extremar la precaución, pese al doble carril a la entrada. Un poco más adelante, concretamente en el p.k. 400 —en sentido hacia Alicante—, existe un puente con una curva sobre la N-340, ya al final de la «pista de Silla», que se ha convertido en «punto negro» durante los años 1989,

1990 y 1991: 29 accidentes y cuatro muertos son su triste balance. Está previsto que, dentro de un año, aproximadamente, terminen las obras de la variante oeste de Silla, con lo que desaparecerá este «punto negro».

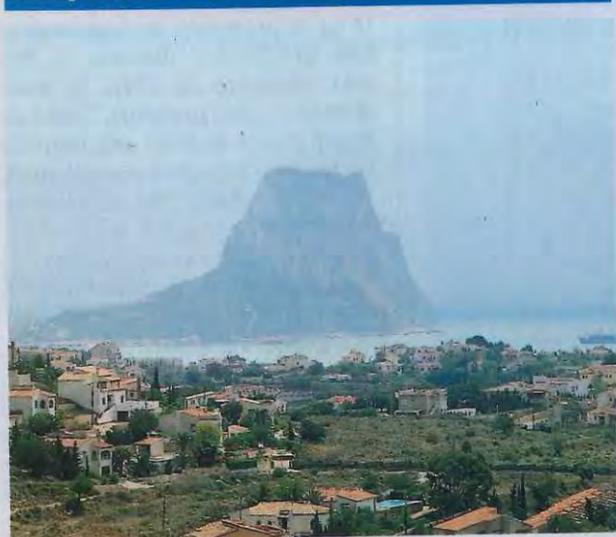
**Km. 285.**—Poco antes de la entrada a Valencia, El Saler. La llegada a la ciudad del Turia se realiza por una buena pista de tres carriles y con pasos elevados para los peatones. La llegada a esta ciudad, mediterránea por excelencia, pone fin a nuestro recorrido, si bien es cierto que el mismo se puede realizar a través de la A-7, aunque, eso sí, pagando peaje.

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

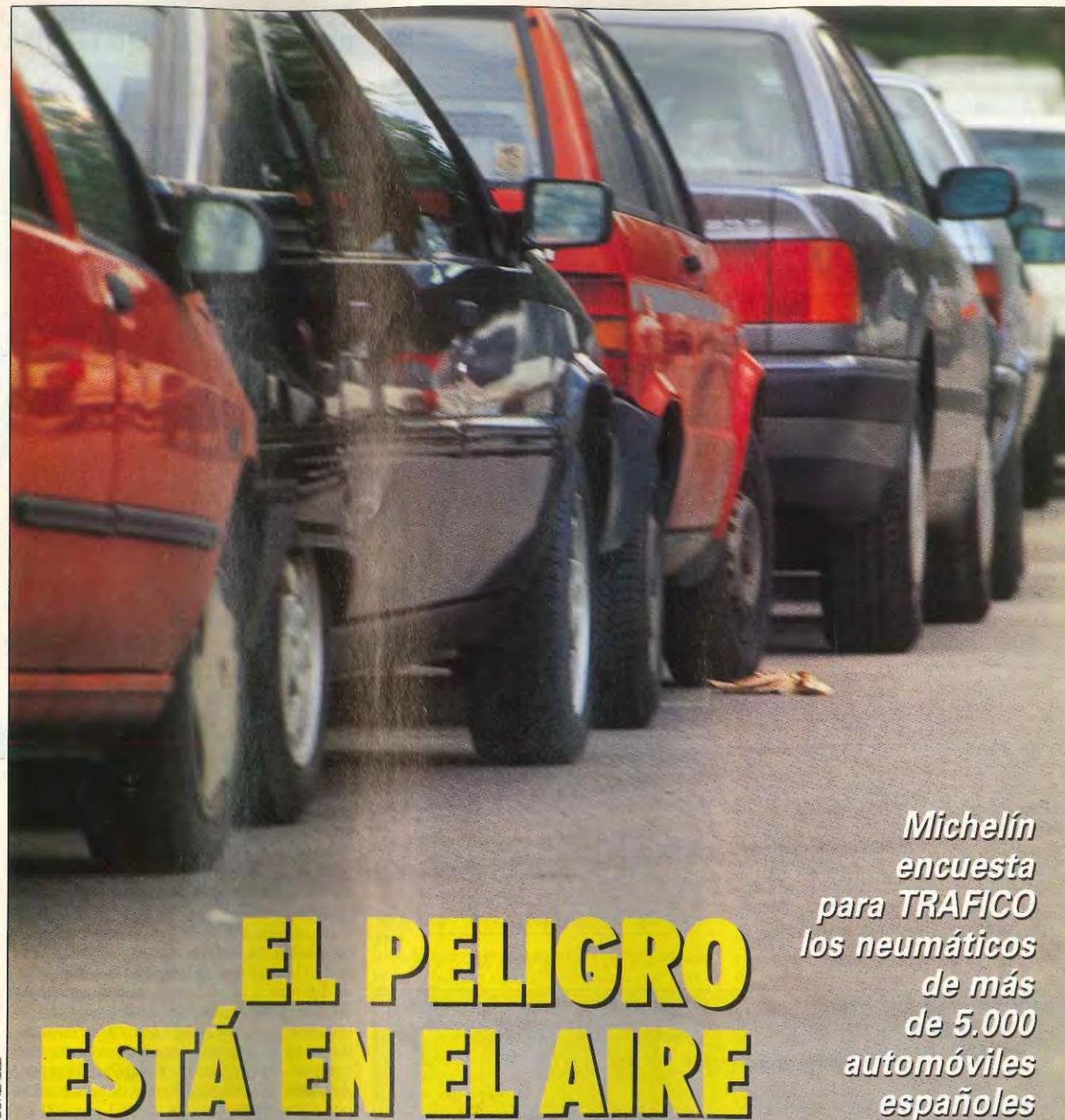
### Hay que degustar...

La cocina de la Comunidad valenciana se beneficia de que su tierra sea fértil y el Mediterráneo la bañe. Por tanto, excelentes verduras, frutas y buen pescado fresco serán sus principales aliados. Concretamente hay que destacar su internacional paella, reina de la cocina valenciana. Paella genuina, hecha al fuego vivo de leña, en cualquiera de sus múltiples formas. Ya digo, el arroz es clave. Pero tiene variedades: arroz negre, arroz caldoso, arroz al horno, a la marinera, ollas de arroz... Y para postre, naranjas, en sus múltiples maneras, y una buena horchata de chufa.

### Hay que visitar...



Desde Benidorm, el más importante municipio turístico del Mediterráneo, hasta Valencia, los monumentos a visitar son numerosos. Por ello sólo citamos algunos, a sabiendas de que otros no deberían pasarse por alto. Por ejemplo, en Altea no puede olvidarse su casco antiguo, con empinadísimas cuevas que culminan en la iglesia, con cúpula de tejas vidriadas azules. En Calpe, su iglesia parroquial, de estilo gótico-mudéjar, los restos de sus murallas y el torreón de la Peça. El convento de los franciscanos, en Benissa, y la iglesia conocida como la catedral de la Marina están en la ruta, lo mismo que el barrio de Les Roques, alrededor del castillo romano, o la fachada del Ayuntamiento y la ermita gótica de Sant Joan, en Denia. Ya en Valencia, concretamente en Gandía, el Palacio Ducal y la Iglesia de la Colegiata de Santa María, sin olvidar la cueva del Parpalló, en los alrededores. La capital es innumerable en monumentos. Pero anotemos los Baños del Almirante, de arte musulmán; la puerta de L'Almoína de la catedral, románica; el templo de San Juan del Hospital, gótico; el monasterio de San Miguel de los Reyes, renacimiento; el palacio del Marqués de Dos Aguas, barroco; y la Estación, modernista. Jardines, los de Monforte, y museos, el de Bellas Artes.



# EL PELIGRO ESTÁ EN EL AIRE

Michelin encuesta para TRAFICO los neumáticos de más de 5.000 automóviles españoles

M. GONZALEZ

Ocho de cada diez neumáticos ruedan con una presión diferente, sobre todo inferior, a la recomendada y, aproximadamente, un 15 por 100 de los mismos deberían ser sustituidos urgentemente por su grado y tipo de desgaste. Son algunas de las principales conclusiones de una encuesta realizada en toda España por Michelin (en exclusiva para la revista TRAFICO) a más de 5.000 vehículos. El estudio revela, además, un alto índice de presiones descompensadas en las ruedas del mismo eje, lo que, unido al montaje de neumáticos de diferente tipo y dimensiones, se traduce en un comportamiento imprevisible que afecta al 87 por 100 de los vehículos. José Ignacio RODRIGUEZ. Gráficos: Ch. LAIZ

**Ocho de cada diez neumáticos rueda con una presión deficiente**

A propuesta de la revista TRAFICO, Michelin ha realizado, a través de su organización repartida por todo el territorio nacional, una investigación sobre los neumáticos de 5.286 vehículos. Esta permite tener una aproximación muy certera de cómo derrochamos combustible y caucho los españoles y, sobre todo, con qué índices de seguridad rodamos. El trabajo de campo, posteriormente computado por el Centro de Proceso de Datos de la Dirección General de Tráfico y analizado por técnicos de Michelin, comprende una muestra de 21.144 neumáticos e incorpora información sobre el grado y tipo de desgaste, las diferencias de presión



Los neumáticos desgastados y con poca presión son especialmente proclives a patinar (acquaplaning) en suelo mojado.

de los neumáticos respecto a las recomendadas y su ubicación en el vehículo, el tipo, marca y dimensiones de los mismos y el comportamiento del automóvil con arreglo a ese conjunto de circunstancias.

Un primer y somero análisis de los datos indica que se derrocha combustible —más de 2.500 millones de pesetas al año— a causa del bajo inflado, que afecta al 57 por 100 de los neumáticos. Y se dilapidan, también, las propias ruedas —cerca de 1.300 millones de pesetas al año—, puesto que el 83 por 100 de las mismas llevan una presión diferente a la recomendada.

Además, debido al grado y tipo de desgaste, el 15 por 100 de los neumáticos necesita ser cambiado de manera urgente y más de la tercera parte de los mismos acaba su vida con un desgaste irregular.

Por otra parte, el estado general de los neumáticos traseros es peor que el de los delanteros, justamente lo contrario de lo recomendable, y se evidencia una importante descompensación de las presiones en las ruedas del mismo eje. Asimismo, se han detectado montas mixtas en el mismo vehículo con ruedas de diferentes marcas, tipo y serie. Todas estas circunstancias contribuyen a configurar un comportamiento impre-



Una rueda con sólo medio kilo de presión, a 120 Km/h., reventará por las altísimas temperaturas que se producen con el rozamiento.

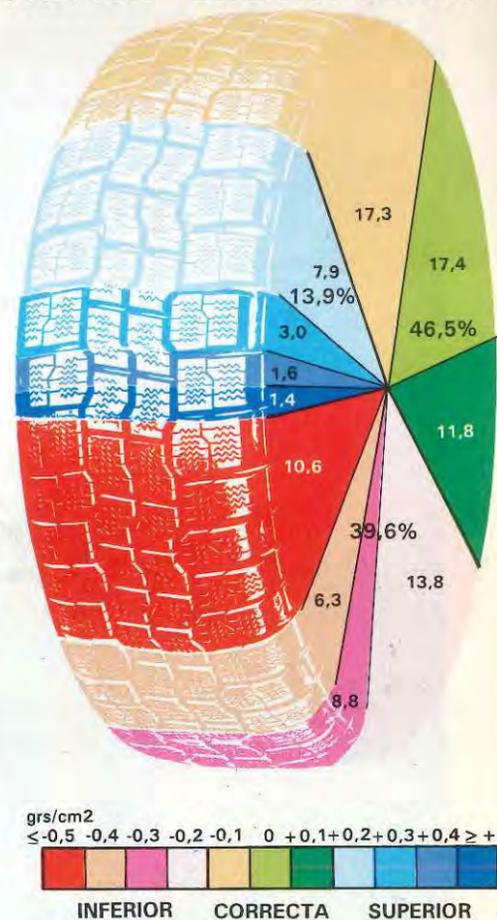
## El 15 por 100 de las ruedas debe sustituirse con urgencia

### Consejos para alargar la vida del neumático... y la suya

- Revise periódicamente —lo ideal es cada mes— las presiones.
- Hágalo con los neumáticos fríos. Se entiende por tal cuando el coche ha estado detenido durante, al menos, una hora o cuando ha recorrido un máximo de tres kilómetros a velocidad reducida.
- Si pese a todo los verifica en caliente, hay que incrementar entre 0,2 y 0,3 bares la presión recomendada.
- Procure hacer las comprobaciones con manómetros de confianza (especialistas del neumático, manómetro propio...), ya que estudios realizados por esta revista indican que los de las gasolineras adolecen de un deficiente funcionamiento.
- Vigile la profundidad del dibujo, que jamás debe ser inferior a 1,6 mm. (indicadores de desgaste). Los neumáticos

- desgastados son especialmente peligrosos con suelo mojado.
- Compruebe periódicamente el estado general de los neumáticos, si tienen daños y cortes en los flancos, si el desgaste es irregular, etcétera.
- Si observa anomalías, éstas pueden ser debidas a una presión inadecuada o a deficiencias mecánicas de la suspensión, dirección, frenos, amortiguadores, etcétera.
- El equipo de neumáticos de un vehículo debe ser lo más homogéneo posible, sobre todo en el mismo eje: dimensión, tipo, índices de carga y velocidad, estado de desgaste.
- Cuando sustituya únicamente dos neumáticos en un vehículo, es preferible que los monte en el eje trasero para obtener un comportamiento más seguro.

### TOTAL DIFERENCIAS DE PRESION ENCONTRADAS



visible en la conducción que afecta al 87 por 100 de los automóviles.

### DESGASTES IRREGULARES

El estudio permite consideraciones más detalladas. Si observamos el grado de desgaste (la profundidad mínima del dibujo es de 1,6 mm.), al 62,5 por 100 de los neumáticos le queda aún más de media vida de uso, mientras que el 30,2 por 100 se encuentra ya en su segunda fase de existencia y el 7,3 por 100 reclama un cambio urgente. Además, la recomendación de cambiarlos por otros nuevos afectó al 10,3 por 100 de los vehículos encuestados.

Por otro lado, se observa un estado de mayor desgaste en los neumáticos traseros (8,3 por 100) que en los delanteros (6,3 por 100), algo que resulta anormal, por más que tengamos en cuenta que los vehículos actuales consumen más goma delante. Y decimos anormal porque todo parece indicar que los neumáticos nuevos (cuando sólo se cambian dos) se montan en el eje delantero, contrariamente a lo recomendado.

En cuanto al tipo de desgaste, éste es irregular en mayor proporción en el eje delantero (10,7 por 100) que en el trasero (8,9 por 100), lo cual sí es lógico. Sin embargo, a los expertos de Michelin les parece elevado el que casi el 10 por 100 de los neumáticos tenga un desgaste irregular. Incluso, si unimos ambos conceptos, grado y tipo de

desgaste, aproximadamente el 15 por 100 de los neumáticos debería ser sustituido.

También se ha detectado en el estudio la evolución del desgaste irregular del neumático en función del grado de desgaste, lo que permite afirmar que más de la tercera parte de los neumáticos acaba su vida de forma prematura, con un desgaste desigual. Las causas de esta anomalía pueden ser varias: presión insuficiente o excesiva, problemas de suspensión, frenos, dirección, amortiguadores, etcétera; y esto provoca, al rodar, dificultades de adherencia y comportamiento, mayor consumo de neumáticos, vibraciones, etcétera.

### UNA RUEDA DE CADA

La encuesta ha detectado que el 1,3 por 100 de los vehículos estaba equipado con una dimensión distinta en el eje delantero que en el trasero y, en este grupo, el 62 por 100 era diferente (tanto delante como detrás) la rueda izquierda de la derecha. El error más común es no considerar la serie del neumático (relación de la altura con el ancho) como algo que le diferencia.

Desde el punto de vista de la seguridad, no parece muy destacable el hecho de llevar diferente marca (11,6 por 100 de los vehículos) o diferente tipo (11,4 por 100) de neumáticos entre ejes, siempre que sean adecuados en cuanto a dimensión, índice de carga y velocidad. Sin embargo, de los vehículos que llevaban un montaje mixto, el 30 por 100 contaba con una marca o un tipo diferente a un lado y otro del mismo eje, y esto sí es absolutamente contrario al buen comportamiento de los mismos. Es el caso del 4,5 por 100 del total.

Considerando de forma global las diferencias de presión encontradas respecto a las recomendadas, sólo el 17,4 por 100 de los neumáticos llevaba la medida exacta, mientras que el 56,9 por 100 tenía menos presión de la necesaria y el 25,7 por 100 la superaba. Con un planteamiento generoso, admitiendo tolerancias comprendidas entre -100 y +100 gramos, podrían considerarse como presiones correctas las del 46,5 por 100 de los neumáticos.

En algunos casos (8,8 por 100) esa «falta de aire» llega a los 300 gramos de presión, carencia que ya resulta peligrosa si se circula a gran velocidad; en otros (6,3 por 100) es de 400 gramos; e incluso, en el 10,6 por

### ESTADO DE DESGASTE POR EJES

	ATRÁS						
	+ 1/2 VIDA	-1/2 VIDA	CAMBIO INMEDIATO	MIXTO (*)			
DELANTE	+ 1/2 VIDA	2486	554	103	118	3261	61,7%
	-1/2 VIDA	369	824	114	83	1390	26,3%
	CAMBIO INMEDIATO	54	91	140	13	298	5,6%
	MIXTO (*)	145	95	30	67	337	6,4%
		3054	1564	387	281	5286	
		57,8%	29,6%	7,3%	5,3%		

VEHICULOS CON COMPORTAMIENTO INESTABLE EN SUELO MOJADO (1807 VEHICULOS=30,4%)

(\*) UNA DE LAS RUEDAS DEL EJE ESTA DESGASTADA



La pérdida natural de presión es de entre 300 y 400 gramos/cm<sup>2</sup> al año. Revisela periódicamente.

100 de los neumáticos, se alcanza, y se supera, la falta de medio kilo de presión. En la otra banda, (presión excesiva, también desaconsejable), el 3 por 100 de los neumáticos tiene una demasía de 400 gramos o más.

Además de los problemas de seguridad, el bajo inflado supone un aumento de la resistencia a la rodadura y, por lo tanto, mayor gasto de combustible y de desgaste del propio neumático. En cambio, el exceso de presión hará que el neumático sea más vulnerable y esté expuesto a heridas en los flancos, perforaciones, etcétera.

Al margen de que el desgaste sea irregular, un neumático que rueda a 120 Km/h. con sólo medio kilo de presión, generará unas temperaturas altísimas que conducirán al inevitable reventón.

### PRESIONES EN DESEQUILIBRIO

Y si bien el porcentaje de bajo-inflado que se ha detectado de forma aislada en cada neumático es importante, lo es aún más cuando esas ruedas están situadas en el mismo eje. Aproximadamente el 43 por 100 de los ejes delanteros, y parecido porcentaje de los traseros, lleva diferente presión en ambos neumáticos, y se puede deducir que el 62 por 100 de los vehículos circula con presiones desequilibradas y en un 24 por 100 las diferencias encontradas en las cuatro ruedas son distintas.

En la práctica, las ruedas no siguen exactamente la dirección que corresponde al giro del volante, sino que se produce una deriva (desviación) por la acción del viento, del trazado de la carretera, de la fuerza centrífuga, etcétera. Pues bien, la estabilidad del vehículo depende, entre otros factores, precisamente de que la resistencia a la deriva de los neumáticos traseros sea superior a la de los delanteros, lo que se consigue dando más presión relativa a las ruedas de atrás.

Esta circunstancia determina que, varian-

### AHORRAR COMBUSTIBLE

	Correcta	-15%	-30%
PRESION	Correcta	-15%	-30%
CONSUMO	10L	10,3L	10,6L
KM. RECORRIDOS CON 10 L.	100	96/98	93/95

PRUEBAS DE CONSUMO DE CARBURANTE, A VELOCIDAD CONSTANTE DE 90 Km/h., EN UN RECORRIDO DE 100 KILOMETROS, VARIANDO LA PRESION DE LOS NEUMATICOS.

### Candidatos al «acquaplaning»

El 10,3 por 100 de los vehículos estudiados tiene los neumáticos muy desgastados. Si a esto añadimos que las cubiertas más desgastadas están montadas en el eje trasero y que hay un desgaste diferente en las ruedas de un mismo eje, encontramos que más del 30 por 100 de los vehículos tendría un comportamiento desequilibrado y peligroso, sobre todo en carretera mojada.

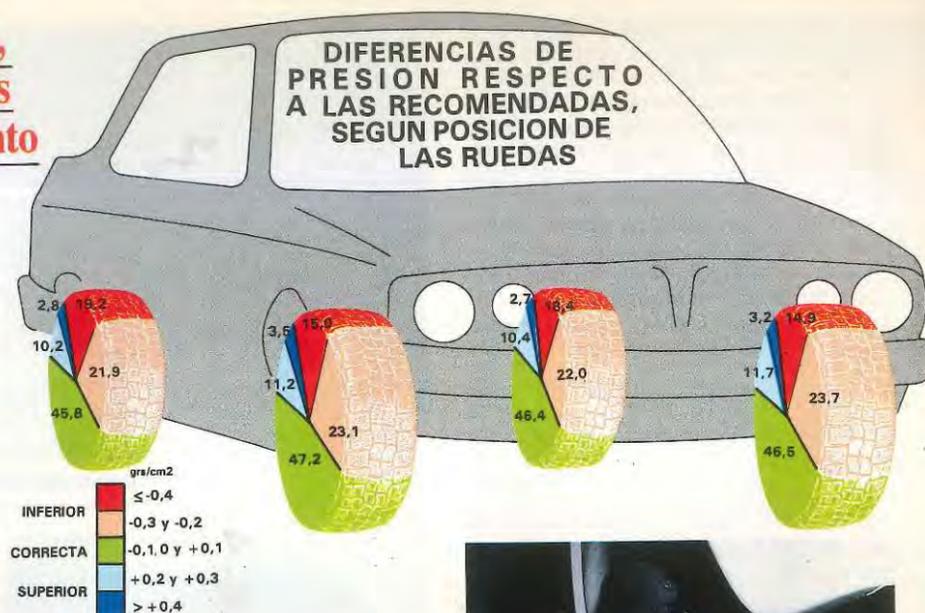
Cuando hay mucha agua en la carretera, sólo unos neumáticos con suficiente dibujo para evacuarla, una presión correcta y una velocidad moderada serían capaces de impedir que surja el fenómeno del «acquaplaning». Un fenómeno complejo que forma una bolsa de agua a presión bajo las ruedas, haciendo que el coche flote y sea incontrolable.

## Por defectos en la presión, sólo 13 de cada 100 coches mantiene el comportamiento de fábrica

do la presión, se pueda conseguir que un vehículo tenga una tendencia subviradora (gira menos de lo que marca con el volante) o sobreviradora (la dirección gira más de lo que se está marcando con el volante).

### POCOS SE «COMPORTAN»

Así, de los 5.286 vehículos estudiados, el 15,4 por 100 se comportaría como más sobrevirador de un lado que del otro; el 15,8 por 100 sería más sobrevirador de ambos lados; por el contrario, el 11,3 por 100 sería



## Seguridad rentable

Los resultados de la encuesta de neumáticos 92, comparados con los de la del año 86, nos producen cierto optimismo. Los esfuerzos de todos (medios de comunicación, DGT, fabricantes de vehículos y neumáticos) han conseguido transmitir y hacer comprender, al menos a una parte de los usuarios, que el neumático es importante para la seguridad. Y además que, cuidando los neumáticos, revisando la presión periódicamente con comprobadores de confianza y sustituyendo las cubiertas gastadas o dañadas no sólo se eleva el nivel de seguridad, sino que, también, se ahorra dinero.

En 1986 señalábamos la manera de ahorrar 5.000 millones de pesetas al año, cifra redonda con la que valorábamos el derroche de combustible y neumáticos considerando tan sólo los neumáticos que rodaban con 0,5 bar menos de presión (bajo-inflado suficiente como para elevar el consumo el 5 por 100 y reducir el rendimiento kilométrico al menos el 15 por 100).

El porcentaje de neumáticos en estas condiciones se ha reducido, pasando del 13,7 por 100 al 10,6 por 100 en el 92. El cálculo, con este nuevo dato, nos da un resultado de 3.800 millones de pesetas. Esta cifra, aun siendo importante, nos sitúa en la buena vía, y más aún cuando observamos que el bajo-inflado (39,6 por 100) ha descendido en ocho puntos respecto al 86 (47,4 por 100), y se ha verificado un menor grado de desgaste en los neumáticos encuestados.

De todas formas, el panorama sigue siendo muy preocupante. Las cifras cantan. Además, en la actual encuesta y gracias a los medios informáticos (agradecemos la ayuda del Centro de Proce-

so de Datos de la DGT), hemos analizado los datos para descubrir los desequilibrios de estado de desgaste, presión, tipo, dimensión, etcétera, según la posición de los neumáticos en el vehículo.

Los resultados demuestran claramente que, respecto a sus neumáticos, los vehículos no guardan el suficiente equilibrio: marcas o tipos diferentes en un mismo eje, desgaste excesivo, muy diferente o más gastados atrás, presiones diferentes en el mismo eje o completamente desequilibradas, etcétera.

Es cierto que, en condiciones normales, el conductor no aprecia estas diferencias, porque va adaptando su forma de conducir al comportamiento del vehículo. Pero también es cierto que, en situaciones extremas, maniobras bruscas o de emergencia, el vehículo necesita de todo el potencial que los neumáticos le puedan ofrecer.

Debemos, por lo tanto, seguir insistiendo en: la revisión de los neumáticos y su correcto inflado; la sustitución de aquellos neumáticos en los que los indicadores de desgaste son ya visibles, lo que significa que quedan 1,6 mm. o menos de profundidad en las ranuras principales de la banda de rodamiento, y no se permite su circulación, como dice la Directiva 89/459 CEE de la Comunidad Europea; y, por último, guardar el adecuado equilibrio en el equipo de neumáticos, así como su grado de desgaste y presión. Si no lo ha hecho hasta ahora, lleve su coche al especialista, porque no está en condiciones de rodar seguro y, además, está perdiendo dinero.

José CORTES  
(Técnico de Michelin)



Vigile la presión y el desgaste de los neumáticos para no derrochar combustible, ruedas y su propia seguridad.

subvirador, pero de un lado más que del otro; mientras que el 14,1 por 100 sería subvirador de ambos lados. Aún pueden ocurrir otras variantes: el 9,2 por 100 se comporta como sobrevirador de un lado y subvirador del otro; el 11,2 por 100 sería de un lado sobrevirador y del otro conservaría el comportamiento de diseño; o el 9,8 por 100, es subvirador de un lado y en el otro conserva el comportamiento. Finalmente, tan sólo el 13,2 por 100 conserva el comportamiento de ambos lados.

Ciertamente, el conductor se va adaptando a las respuestas del vehículo cuando maneja el volante, el acelerador o el freno, por lo que, en condiciones normales de velocidad moderada, apenas aprecia la verdadera tendencia de desequilibrio. Sin embargo, en una situación extrema, como puede ser una curva muy cerrada, una velocidad excesiva, un viento lateral muy fuerte, etcétera, o cuando el comportamiento del vehículo hacia un lado es diferente que hacia el otro (el 57 por 100 de los vehículos encuestados), se produciría una pequeña reacción extraña que pillaría desprevenido al conductor, que realizará instintivamente maniobras contrarias a las necesarias para enderezar su automóvil. La siguiente secuencia podría ser, con mucha probabilidad, la del accidente.

## Paneles de información, estaciones de control de tráfico y señales abatibles

# TRAFIC 92: NOVEDADES «SEGURAS»

La tecnología al servicio del tráfico es la nota que define al salón TRAFIC 92, que este año ha celebrado su tercera edición. En el marco del nuevo recinto ferial de Madrid, y durante los días 16 a 19 de junio pasado, ciento setenta y cuatro empresas participantes, entre nacionales y extranjeras, han dado buena muestra de los últimos avances en materia de seguridad vial.

UN espectacular crecimiento de nuestro parque móvil, que en la última década ha aumentado en casi seis millones —llegando el pasado año a superar los dieciséis millones y medio de vehículos, para más de catorce millones de conductores—, y la reciente entrada en vigor del nuevo Reglamento de Circulación han sido dos circunstancias que han encuadrado esta nueva edición de TRAFIC 92 en su objetivo de mostrar los últimos avances en tecnología de tráfico.

En una superficie de más de 3.600 metros cuadrados —un 41 por 100 más que en la edición anterior— TRAFIC 92 ha dado cabida a los diversos sectores empresariales que trabajan en este ámbito y que abarcan la señalización, iluminación y mantenimiento de carreteras, la ordenación, regulación y control del tráfico, los aparcamientos, los equipamientos de automóviles y un largo etcétera.

### SISTEMAS DE INFORMACION Y CONTROL

Varias son las novedades que se han presentado en la edición de este año, emblemático en nuestro país en cuanto a estructuras viarias se refiere y por los numerosos movimientos de vehículos que están generando los eventos de Sevilla, Barcelona y Madrid. Quizás entre las más llamativas para el conductor «de a pie» —aunque el Salón está dirigido a profesionales— destaquen los paneles de información variable por «leds», ya instalados en algunas de nuestras nuevas vías. Estos paneles, de alta luminiscencia, permiten ofrecer al automovilista mensajes tanto alfanuméricos como representación gráfica de señales.

Junto a ellos, se pudieron ver distintos sistemas de recogida de datos, tanto de tráfico urbano como interurbano, así como las denominadas «estaciones de visión artificial» que permiten analizar, en tiempo real, las imágenes recogidas por las cámaras



La señalización es uno de los aspectos más destacados en la seguridad vial.



Los reflectantes suponen una ayuda importante, sobre todo en la noche, para ver y ser visto.

instaladas en las vías, extrayendo de ellas todas las variables de la circulación en ese punto: velocidad, intensidad y ocupación en cada momento, lo que permite tomar medidas de regulación de tráfico.

También en el ámbito de las obras públicas se presentaron novedades que contribuyen a la seguridad vial: maniqués «encargados» de la señalización de obras, indicaciones y balizas abatibles, bordillos flexibles y distintos sistemas de absorción de impacto, científicamente desarrollados para servir de amortiguador, protegiendo a los ocupantes del vehículo ante choques frontales. Estas mismas empresas expusieron distintos materiales y pinturas reflectantes, incluyendo la novedad de un túnel de demostración de retroreflexión nocturna y bajo la lluvia gracias a microesferas de vidrio, que ya se había presentado por primera vez en Amsterdam.

Por último, y de cara al tráfico urbano, se mostraron diversos modelos de parquímetros, destacando como novedad un modelo personalizado diseñado por una empresa francesa consistente en un pequeño aparato que, colocado en el interior del vehículo, sustituye al parquímetro fijo, mostrando en una pantalla el tiempo límite de estacionamiento. El conductor debe introducir en él una tarjeta provista de un «chip» que descuenta de su memoria el tiempo que permanece estacionado.

En esta edición, el salón TRAFIC ha coincidido con el Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial y con otra exposición —TEM 92— dedicada a técnicas y equipamientos municipales.

Juana SANCHEZ  
Fotos: Marco TORRES

## Arranque antes de llegar

Una de las novedades más llamativas entre las presentadas en el TRAFIC 92 consiste en un sistema de arranque a distancia, especialmente pensado para los vehículos de agentes de la Guardia Civil y de la Policía, aunque se puede instalar en cualquier coche. Se trata de un aparato colocado en el automóvil que permite al conductor ponerlo en marcha desde una distancia de 150

a 200 metros, con lo que se descarta el riesgo de explosión en caso de tener el vehículo un artefacto adosado y preparado para estallar con el arranque del coche.

Claro que también sirve, especialmente en esta época veraniega, para que el aire acondicionado empiece a funcionar «mucho antes» de que el conductor se contagie de las calurosas temperaturas de su vehículo.

«Las imprudencias se pagan. Cada día más», eslogan de la nueva campaña de Tráfico



# REAL COMO LA VIDA MISMA

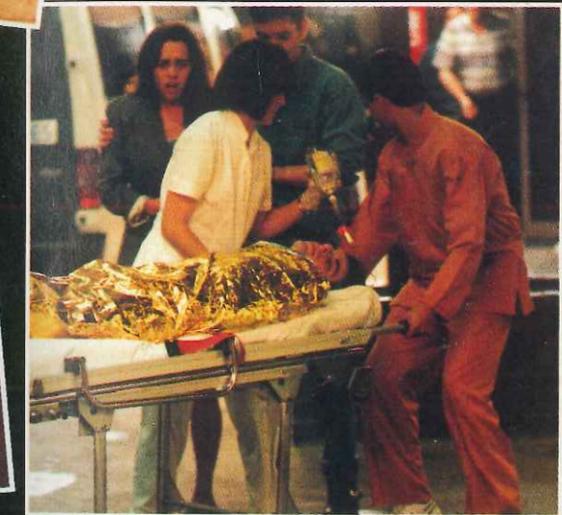
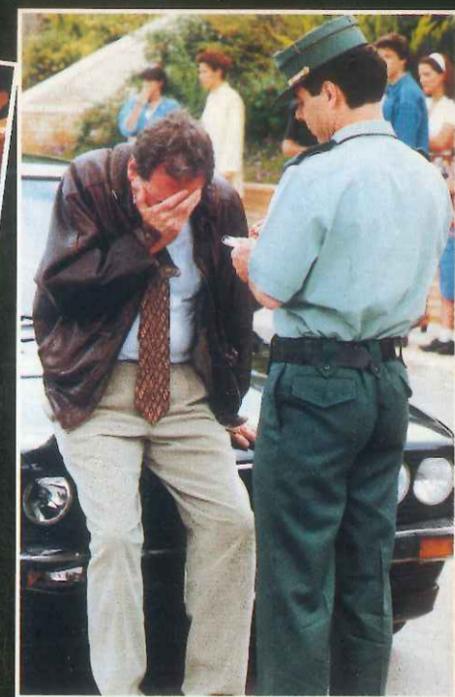
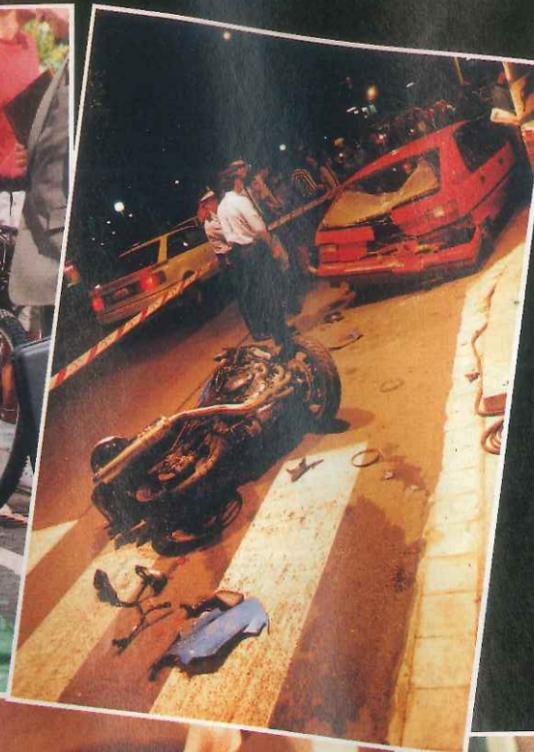
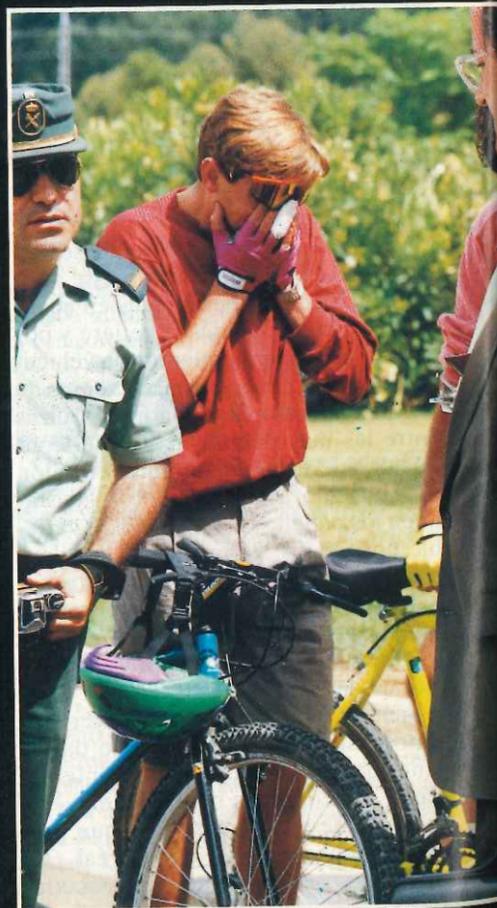
**C**UATRO anuncios crudos, «tremendos», como fueron calificados por los periodistas en su presentación oficial, sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico y que desde el pasado día 25 de junio ya han sido vistos por los españoles a través de las televisiones, están convirtiéndose en protagonistas de nuestras conversaciones en estos días. La nueva campaña publicitaria de la Dirección General de Tráfico (DGT) para la prevención de accidentes ha optado por una vía dura: la presentación de las consecuencias del accidente, «del sufrimiento que experimentan personas como consecuencia de los accidentes de otras», según explicó Miguel Muñoz, director general de Tráfico.

Esta campaña, realizada por la agencia Clarín, está inspirada en modelos similares ya realizados en países como Reino Unido, Canadá o Australia —el más reciente—. La idea se basa en que «cuanto más fuerte sea el impacto, más mella hace en el ánimo del conductor», en opinión de Miguel Muñoz, quien, además, como ejemplo, expuso el caso de que, tras pre-

senciar un accidente, todos los conductores, durante algunos kilómetros, extreman sus precauciones, incluso exageradamente.

Esta línea publicitaria dura «era la que se hacía necesaria», explicó Miguel Muñoz. De hecho, la sensibilización de la sociedad hacia los accidentes de tráfico es la mayor de los últimos años, y un estudio previo de Clarín a la realización de la campaña destacó la unanimidad de los conductores, ante este tipo de campañas, como las únicas eficaces. Como señalaba Carlos Herranz, director general de Clarín, «ya lo dijo San Ignacio o «Che» Guevara, no lo sé: la verdad siempre es revolucionaria».

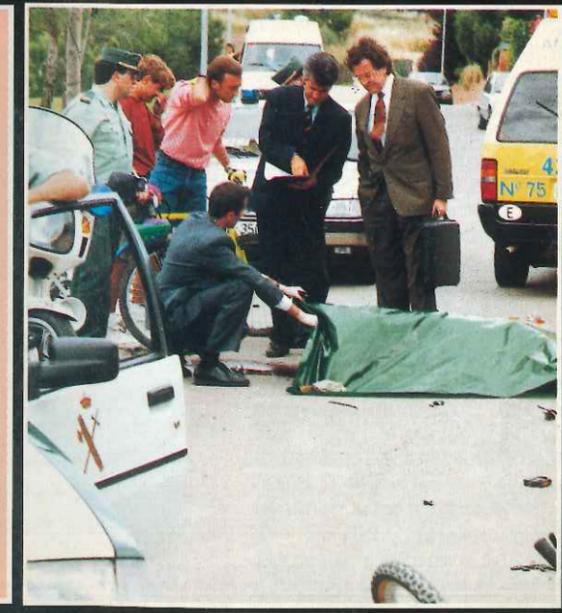
Así, las imágenes que se presentan en los «spots» no rehúyen ni los heridos, ni la sangre, creando una sensación de desasosiego en quienes los ven. Como señaló Miguel Muñoz, «es una apuesta fuerte para reducir la siniestralidad» e incluso el lema de la campaña —«las imprudencias se pagan. Cada día más»— es fuerte. Esta campaña, dirigida únicamente al medio televisivo, tiene un coste global de 1.300 millones de pesetas.



## Cinco impactos para cinco objetivos

Cinco son los campos de actuación de la presente campaña de tráfico: cinturón, jóvenes y fin de semana, velocidad, casco y alcohol y atropellos. Los cinco anuncios de que consta la campaña tratan de causar un impacto precisamente sobre los temas que provocan un mayor y más grave número de accidentes. Al presentar las consecuencias de estos siniestros y el sufrimiento de las personas se trata de concienciar y, en consecuencia, modificar los hábitos de los

conductores en estas cinco gravísimas conductas. Imágenes de unos jóvenes en un hospital durante un fin de semana tras una noche de copas, una muerte de un motorista por no llevar casco o un conductor que se lamenta por una posible retirada del carné tras el atropello a un ciclista, mientras su mujer le increpa por la muerte de un ser humano, son algunas de las impactantes situaciones con las que esta campaña pretende hacer descender las cifras de muertes en carretera.



## VIII Jornadas de Derecho y Tráfico en Granada Ley y reglamento por derecho

Las VIII Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, que se celebraron recientemente en Granada, se centraron sobre la nueva Ley de Seguridad Vial y el Reglamento. En estas jornadas estuvieron presentes todos los jefes provinciales de Tráfico y los profesores Moreno Catena, Roca, Fernández Farreres, Meilán Gil y Martín Mateo, así como Miguel María Muñoz Medina, director

general de Tráfico, quien señaló que «el nuevo Reglamento de Circulación protegerá a la mayoría de los conductores prudentes frente a la minoría transgresora». Además de profundizar en cuestiones técnico-jurídicas de estas nuevas normas y de su aplicación, también se rindió homenaje a José Benavides, subdirector de Asuntos Jurídicos de Tráfico, recientemente jubilado.

## Cursos de Seguridad Vial En septiembre, información

En el número de septiembre, TRAFICO publicará toda la información y el boletín de inscripción para los cursos de Educación Vial que se impartirán a través de la UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia) y que van dirigidos a profesores, animadores, policías municipales, periodistas, etcétera.

## Trofeos internacionales para la DGT

Dos películas presentadas por la Dirección General de Tráfico, una de animación de dibujos y otra de imagen real, han sido galardonadas en el II Festival de Cine sobre Seguridad Vial, celebrado en la ciudad francesa de Carcassonne, entre el 1 y 4 del pasado mes de junio. «Las señales, tus amigas», un «corto» de dibujos animados de once minutos de duración, se alzó con el Premio del Jurado, y la producción «Vivir en movimiento», que dura veinticinco minutos, obtuvo el Premio a la Mejor Imagen. A este certamen, patrocinado por el Parlamento Europeo y la Comisión de Transportes de la CEE, han concurrido en esta ocasión 111 producciones representando a 14 países.

32 *Tráfico*



## Los españoles, campeones europeos

Los equipos españoles participantes en la 2.ª Copa Europea de Educación Vial, celebrada el pasado mes de junio en Lisboa, se alzaron con el primer premio, respectivamente, en las dos modalidades que se disputan. Compitiendo con otros escolares de Dinamarca, Holanda, Luxemburgo, Bélgica, Francia y Portugal, José Manuel Torregrosa Márquez y

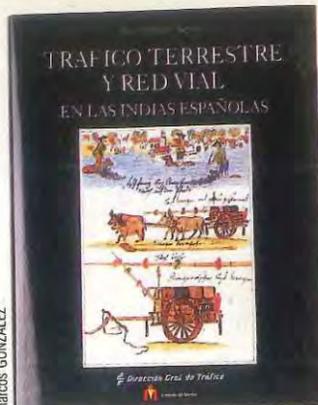
Lorenzo Morales Riveras resultaron ganadores en la prueba de ciclomotor, tanto en la clasificación por equipos como en la individual. También José María Jurado Revilla y Antonio Jiménez Domínguez obtuvieron sendos trofeos, al proclamarse equipo ganador en bicicletas y quedar en primer y cuarto puesto, respectivamente, en individuales.

## José Benavides



José Benavides, a la izquierda, con el director general de Tráfico y la secretaria general.

Granadino, estudió Derecho en su ciudad natal. Terminados sus estudios, pronto pasó a formar parte de la plantilla de Tráfico. Ingresó en la Jefatura de Burgos y pronto «fichó» por la Dirección General, en la que ha ocupado numerosos cargos de responsabilidad. El último, el de subdirector general de Asuntos Jurídicos. Ha participado en numerosas comisiones y ponencias y tiene sobre la solapa de su chaqueta distintas condecoraciones. Siempre ha sido un funcionario volcado con el tráfico, que vivía para el tráfico. Sus compañeros, en el día de su jubilación, que sólo entiende de edades, le brindaron un merecido homenaje. Porque José Benavides, Pepe, por encima de todo, fue eso: compañero.



Marcos GONZALEZ

## Los caminos del Descubrimiento

Como contribución de la Dirección General de Tráfico a la celebración del Quinto Centenario del Descubrimiento de América, se presentó en Sevilla el libro «Tráfico Terrestre y Red Vial en las Indias Españolas». Se trata de una edición limitada de la investigación exhaustiva que, sobre los caminos que en los tiempos del Descubrimiento existían en América, ha realizado el catedrático de la Universidad de Sevilla, Ramón María Serrera, partiendo de una idea de Estrella Rivera, subdirectora de Seguridad Vial de la DGT. La presentación se realizó en la Expo, ante representantes de todos los países hispanoamericanos.

## Campaña de la Comunidad de Madrid dirigida a jóvenes conductores

## «SI CONDUCES Y BEBES, TE LA ESTAS JUGANDO»

La Dirección General de la Juventud de la Comunidad Autónoma de Madrid, consciente de la alta accidentalidad que azota a los jóvenes de la capital y su provincia, sobre todo durante los fines de semana, ha decidido realizar una campaña informativa entre los conductores más noveles, que se lleva a cabo durante este mes de julio. Es eslogan de la campaña es «No pierdas la cabeza».

EL objetivo es «sensibilizar a la población juvenil de las consecuencias reales que el consumo de alcohol puede provocar cuando se conduce un vehículo». Para los responsables de la Dirección General de la Juventud, «el fin de semana, más la juventud, más la inexperiencia, más la noche, más el alcohol es igual al accidente».

—Queremos informar y sensibilizar a los jóvenes de nuestra Comunidad: tú decides, pero que sepas que si bebes y conduces te la estás jugando. Eso es lo que queremos decirles, porque creo que no han asumido en absoluto el riesgo. Aunque las cifras de víctimas son ciertamente escalofrantes, siempre pensamos que la «china» le tocará a otro desgraciado, asegura Arturo Gonzalo Aizpiri, director general de la Juventud.

La campaña, en la que colaborarán también la Dirección General de Tráfico, el Instituto de la Juventud, Telemadrid y la Cruz Roja, se llevará a cabo en puntos estratégicos seleccionados con la ayuda de la Policía Municipal. A la salida de discotecas y bares próximos a las carreteras, cruces o zonas que se consideren «puntos negros», voluntarios de



La Dirección General de la Juventud quiere informar y sensibilizar a los jóvenes.



La alta accidentalidad entre los jóvenes conductores preocupa en la Comunidad de Madrid.



A la salida de discotecas se harán pruebas voluntarias de alcoholemia.



Las personas que colaborarán se identificarán con una camiseta que lleva el logotipo y eslogan de la campaña.



En zonas habituales de juventud se informará de los riesgos de la conducción y el consumo del alcohol.

la Cruz Roja informarán a los jóvenes de los riesgos de la mezcla conducción-alcohol y les facilitarán una tarjeta que indica la tasa de alcoholemia en función del alcohol ingerido, así como un alcoholímetro de un solo uso y un folleto explicativo.

Se considera que esta experiencia piloto abrirá las puertas a otras iniciativas, siempre en la línea básica marcada por la propia Dirección General de Tráfico, «porque todos perseguimos lo mismo: reducir los índices de siniestralidad». Gonzalo Aizpiri piensa ya en nuevas iniciativas tendentes a llevar toda la información posible a centros educativos, autoescuelas y centros de la juventud. «Esto es sólo el inicio», asegura.

## EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados mayo 92	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matriculas abril 92	Últimas matriculas mayo 92			
Alava (VI)	2677-N	3484-N	807	579	68
Albacete (AB)	2246-M	3047-M	801	758	207
Alicante (A)	6109-CC	0087-CD	3.978	2.674	713
Almería (AL)	2245-T	3478-T	1.233	911	238
Asturias (O)	6667-BD	9495-BD	2.828	1.791	206
Avila (AV)	6869-F	7236-F	367	310	48
Badajoz (BA)	9919-S	1177-T	1.258	1.138	266
Baleares (PM)	0200-BM	4152-BM	3.900	1.872	468
Barcelona (B)	2770-NG	0843-NJ	18.073	9.983	2.641
Burgos (BU)	9061-O	0051-P	990	627	57
Cáceres (CC)	4259-L	5098-L	839	701	124
Cádiz (CA)	9598-AN	1785-AP	2.167	2.025	765
Cantabria (S)	0614-Z	1990-Z	1.366	1.154	163
Castellón (CS)	1317-AB	2975-AB	1.658	959	304
Ciudad Real (CR)	8559-O	9544-O	985	1.015	223
Córdoba (CO)	0864-AD	2625-AD	1.761	1.290	369
Coruña, La (C)	8725-AZ	1352-BD	2.627	1.608	356
Cuenca (CU)	8210-G	8652-G	442	468	49
Gerona (GE)	5710-AS	7666-AS	1.956	964	291
Granada (GR)	4670-AB	6780-AB	2.090	1.589	476
Guadalajara (GU)	5160-F	5562-F	402	313	86
Guipúzcoa (SS)	6129-AM	7732-AM	1.603	1.309	133
Huelva (H)	0186-P	1132-P	946	675	212
Huesca (HU)	1469-K	2033-K	564	378	58
Jaén (J)	6278-S	7497-S	1.219	1.156	326
León (LE)	6785-V	7972-V	1.187	889	117
Lérida (L)	5228-V	6315-V	1.087	637	97
Lugo (LU)	6899-N	7706-N	807	710	69
Madrid (M)	8043-NH	0238-NL	22.195	10.080	1.106
Málaga (MA)	7224-BF	9873-BF	2.649	1.889	747
Murcia (MU)	4934-AX	7674-AX	2.740	2.350	690
Navarra (NA)	0088-AG	1936-AG	1.848	1.087	136
Orense (OR)	9400-M	0192-N	792	634	93
Palencia (P)	1073-H	1513-H	440	332	29
Palmas, Las (GC)	3143-AX	4923-AX	1.780	1.275	305
Pontevedra (PO)	3768-AP	6037-AP	2.269	1.289	334
Rioja, La (LD)	7905-L	8585-L	690	530	103
Salamanca (SA)	8025-M	8734-M	709	594	63
Sta. Cruz Tenerife (TF)	4175-AU	6101-AU	1.926	1.485	264
Segovia (SG)	0578-G	0948-G	370	300	46
Sevilla (SE)	5022-BW	9493-BW	4.471	3.266	1.269
Soria (SO)	1082-E	1328-E	246	112	17
Tarragona (T)	0877-AH	2711-AH	1.834	957	350
Teruel (TE)	5785-F	6134-F	348	237	47
Toledo (TO)	2286-T	3510-T	1.224	973	210
Valencia (V)	8616-EC	5214-ED	6.598	4.893	1.309
Valladolid (VA)	7349-W	8526-W	2.975	905	101
Vizcaya (BI)	9195-BL	2170-BM	1.177	2.104	248
Zamora (ZA)	1354-H	1782-H	428	349	49
Zaragoza (Z)	6802-AP	9058-AP	2.256	1.538	250
Ceuta (CE)	6679-E	6898-E	219	179	18
Melilla (ML)	0597-D	0807-D	210	144	17
<b>TOTALES</b>			<b>118.325</b>	<b>76.165</b>	<b>16.931</b>

## EN AGOSTO Y SEPTIEMBRE, REVISION

Provincia	AGOSTO		SEPTIEMBRE	
	De	Hasta	De	Hasta
Alava (VI)	9615-I	9856-I	9857-I	0353-J
Albacete (AB)	6439-H	6984-H	6985-H	7452-H
Alicante (A)	6586-AX	9585-AX	9586-AX	2643-AY
Almería (AL)	2270-K	3241-K	3242-K	4136-K
Asturias (O)	3925-AL	5741-AL	5742-AL	7306-AL
Avila (AV)	7006-D	7276-D	7277-D	7501-D
Badajoz (BA)	4147-K	4919-K	4220-K	5627-K
Baleares (PM)	6356-AN	9192-AN	9193-AN	1527-AP
Barcelona (B)	9112-IH	8516-IJ	8517-IJ	8840-IK
Burgos (BU)	9286-J	9967-J	9968-J	0640-K
Cáceres (CC)	0677-H	1146-H	1147-H	1568-H
Cádiz (CA)	5767-W	7589-W	7590-W	9338-W
Cantabria (S)	9935-O	1070-P	1071-P	2019-P
Castellón (CS)	2664-P	3867-P	3868-P	4997-P
Ciudad Real (CR)	2532-J	3156-J	3157-J	3736-J
Córdoba (CO)	1037-S	2160-S	2161-S	3164-S
Coruña, La (C)	0069-AH	2136-AH	2137-AH	3882-AH
Cuenca (CU)	1767-E	2094-E	2095-E	2388-E
Gerona (GE)	7521-Z	9213-Z	9214-Z	1094-AB
Granada (GR)	7977-N	9302-N	9303-N	0341-O
Guadalajara (GU)	3732-D	4008-D	4009-D	4277-D
Guipúzcoa (SS)	2369-Z	3565-Z	3566-Z	5067-Z
Huelva (H)	9408-I	0250-J	0251-J	0998-J
Huesca (HU)	8475-G	8907-G	8908-G	9325-G
Jaén (J)	7869-J	8673-J	8674-J	9292-J
León (LE)	2505-N	3243-N	3244-N	3967-N
Lérida (L)	8973-M	9851-M	9852-M	0677-N
Lugo (LU)	1175-J	1754-J	1755-J	2280-J
Madrid (M)	7292-HZ	7643-IB	7644-IB	7736-IC
Málaga (MA)	0857-AH	3364-AH	3365-AH	5547-AH
Murcia (MU)	9232-AB	1141-AC	1142-AC	3014-AC
Navarra (NA)	1169-U	2455-U	2456-U	3776-U
Orense (OR)	5688-I	6273-I	6274-I	6812-I
Palencia (P)	7570-E	7838-E	7839-E	8094-E
Palmas, Las (GC)	7148-AD	5489-AD	5490-AD	7796-AD
Pontevedra (PO)	4978-Z	6449-Z	6450-Z	7807-Z
Rioja, La (LO)	7507-H	8091-H	8092-H	8611-H
Salamanca (SA)	6980-I	7486-I	7487-I	7950-I
Sta. Cruz Tenerife (TF)	7107-Z	9876-Z	9877-Z	2277-AB
Segovia (SG)	8950-D	9232-D	9233-D	9496-D
Sevilla (SE)	0704-AP	3323-AP	3324-AP	5766-AP
Sonia (SO)	7733-C	7956-C	7957-C	8130-C
Tarragona (T)	1408-U	2848-U	2849-U	4204-U
Teruel (TE)	8048-D	8267-D	8268-D	8475-D
Toledo (TO)	3256-K	4088-K	4089-K	4769-K
Valencia (V)	9370-CF	3606-CG	3607-CG	7999-CG
Valladolid (VA)	0338-O	1007-O	1008-O	1654-O
Vizcaya (BI)	9435-AS	1024-AT	1025-AT	2781-AT
Zamora (ZA)	8387-E	8694-E	8695-E	8980-E
Zaragoza (Z)	0723-Z	2136-Z	2137-Z	3643-Z
Ceuta (CE)	8666-C	8842-C	8843-C	8983-C
Melilla (ML)	0641-C	0776-C	0777-C	0889-C

Estas matriculas corresponden a los turismos que tienen que pasar la ITV por primera vez durante 1992.



# La pluma en el asfalto

## Todos somos responsables

Luis de BENITO



A era hora de que tuviéramos una campaña que, realmente, haga pensar a todos». «Lo de la DGT es una pasada. No hay derecho a que nos pongan, de esa manera, el corazón en un puño». Estas o similares frases se pueden escuchar, desde hace unos días, en las más comunes conversaciones que mantienen los conductores españoles que tratan, así, de ofrecer argumentos a favor o en contra de una campaña que, en principio, y al margen de otras consideraciones en las que de forma inmediata entraremos, ha tenido la virtud de hacernos hablar a todos. La campaña, en efecto, es fuerte. Su extraordinaria crudeza llega a competir, incluso, con las constantes escenas de extrema y gratuita violencia que, sin escandalizar a nadie, nos ofrecen a diario las diferentes cadenas de televisión que, de carácter público y privado, nos «amenizan» la existencia. Pero mucho más fuerte resulta, sin duda, la auténtica sangre fría que cada fin de semana, cada mes, cada año, cada operación salida-retorno, nos deparan nuestras carreteras, extraño eufemismo con el que los españoles denominamos a los muchos disparates de todo tipo, cometemos al volante de nuestros más o menos revisados vehículos. Finales del siglo XX a las puertas del dicen que esperanzador XXI. La Europa de Maastricht. La cada día más cercana unidad para conseguir, afirmar, una más feliz y civilizada convivencia. Nuestra educación vial, imagino que también la de otros países que optan asimismo a esa Europa Unica, deja mucho que desear. Crudas e incluso, si se me permite, despiadadas han de ser las armas para luchar contra una cruda e incluso, sin que se me permita, despiadada realidad. La sociedad española, quizá ayudada por un tratamiento que dista mucho de ser correcto por parte de los medios de comunicación, se ha acostumbrado a una fría estadística que, cada fin de semana, nos relata, de forma implacable, un elevado número de personas que se han dejado la vida al volante de sus automóviles. Nadie parece ser capaz, quizá porque en el mundo que vivimos no hay ni tiempo ni lugar para la reflexión, de imaginar cuánto dolor y cuánta tragedia encierran esos gélidos números. Familias destrozadas, cuerpos desgarrados, lesiones irreparables. Lo de menos, con

ser muchos, son los elevados daños materiales que esos accidentes, enumerados con espantosa indiferencia cada lunes, provocan. Lo importante son las muertes de todas esas personas que, en un momento, por una u otra causa casi siempre bien identificada, dejaron todas sus ilusiones, y las de sus familiares, en una cuneta cualquiera. El asfalto debe dejar de ser, de forma urgente y obligada, ese auténtico y enorme sepulcro en el que la inconsciencia de unos, la imprudencia de otros y la responsabilidad de todos le han convertido. La campaña de la DGT, la cruel campaña que durante estos días estamos viendo en nuestras televisiones, era, pues, necesaria. Necesaria porque nadie, o al menos no todos, parece ser capaz, en este país, de responder a estímulos positivos o a recomendaciones bienintencionadas. Nadie parece temer, tampoco, a las duras sanciones que prevé, para los infractores de la norma, el nuevo Reglamento General de Tráfico. Hay, eso sí, muchas críticas. «La represión, dicen algunos, no es método utilizable en un régimen democrático». Todos olvidamos que, en la más pura y estricta interpretación de la convivencia democrática, la primera regla es, precisamente, la que se refiere al obligado cumplimiento de las normas. A nadie, es verdad, le resulta placentero satisfacer una multa adornada con muchos ceros. Nadie, sin embargo, que se atenga a lo establecido, debe temer empobrecerse por pagar unas sanciones que, quizá convenga recordarlo una vez más, sólo se imponen a aquellos que, haciendo de su capa un sayo, han decidido ponerse el mundo por montera y atropellar, en el más literal sentido de la palabra, los derechos de los demás. Cuántas veces hemos pensado todos la alegría que nos habría proporcionado la presencia de un motorista de la Guardia Civil en el momento en el que, al volante de nuestro vehículo, la imprudencia de otro conductor nos ha hecho pasar un mal trago. «A ese le retiraba yo el carné para toda la vida», hemos dicho, sin duda en más de una ocasión, todos aquellos que hemos tenido la oportunidad de presenciar, y sufrir, el auténtico «espectáculo» que deparan algunos de nuestros conciudadanos-conductores. Con ser cierto todo esto, en la ya reiterada campaña de la DGT se echa

de menos, sin embargo, algún supuesto más. Las copas de más, la imprudencia temeraria, el exceso de velocidad, el desprecio hacia el cinturón de seguridad o hacia el casco de motorista no son, con representar un elevado porcentaje, las únicas causas de tanta inútil y absurda sangría. Me hubiera gustado a mí ver algún «spot» en el que los protagonistas de esa «televisión-verité» se lamentaran del error que cometieron cuando, al hacer caso de aquella publicidad oportunista, decidieron adquirir ese vehículo con tanta potencia, tantos caballos y tantas válvulas. Creyeron, porque así se lo dijeron de forma impúdica en esa publicidad, que iban a ser los reyes del mundo. Que su éxito social estaba ya asegurado. Que nadie se iba a resistir al encanto de sus cuatro, cinco o seis cilindros o al sonido arrullador de su potente turbo. La industria del automóvil, que tan importante y sensible resulta para nuestra socio-economía, debe, también, reflexionar. ¿Por qué no cambiar, como fórmula de venta, la velocidad por la seguridad? ¿Por qué no hacer hincapié en la serenidad antes que en cualquier otra consideración? ¿Por qué no advertir, en esos fastuosos reclamos publicitarios, que no todos están preparados para conducir todo tipo de vehículos? España vive, durante estos años, un período en el que los valores sociales parecen haberse subvertido de forma absurda y hasta peligrosa. A esa subversión de valores contribuye, también, una publicidad que, en demasiadas ocasiones, no podría superar el más mínimo control ético a que se le pudiera someter. Termino. Me hubiera gustado, también, ver algún supuesto televisivo en el que los ensangrentados y horrorizados protagonistas recibieran el consuelo de algún representante de la Administración que, sin ambages, reconociera el mal estado de la carretera como causante del desastre. Quizá, también, ese tramo de asfalto mal señalizado que se convierte en una trampa mortal para el, en este caso, inocente conductor. Quizá, ¿por qué no?, esa curva mal trazada que tantos y reiterados accidentes ya ha provocado. Todos somos, sí, responsables. Cuando hayamos comprendido y asumido esto, habremos dado y un enorme paso hacia delante en el largo camino que supone la erradicación de tanto horror.

## ANDALUCIA

Municipio	Provincia	Teléfono
Huelva de Almería	Almería	951/300240
Almería	Almería	951/230229
Puerto Santa María	Cádiz	956/671800
San Fernando	Cádiz	956/883520
Puerto Real	Cádiz	956/590624
Algeciras	Cádiz	956/151545
Córdoba	Córdoba	957/202577
Córdoba	Córdoba	957/291150
Lucena	Córdoba	957/502772
Granada	Granada	958/272621
Albolote	Granada	958/436423
Motril	Granada	958/600671
Huelva	Huelva	952/245116
San Juan del Puerto	Huelva	953/667070
Jaén	Jaén	953/220762
Guarromán	Jaén	953/671900
Málaga	Málaga	952/235002
Estepona	Málaga	952/893550
Géves	Sevilla	954/182782
La Rinconada	Sevilla	955/791885

## ARAGON

Municipio	Provincia	Teléfono
Zaragoza	Zaragoza	976/570818
Catalayud	Zaragoza	976/885372
Utebo	Zaragoza	976/785474
Tarazona	Zaragoza	—
Eja de los Caballeros	Huesca	974/243131
Huesca	Huesca	974/481919
Sabidriño	Huesca	974/403006
Monzón	Huesca	974/314154
Barbastro	Huesca	974/403006
Fraga	Teruel	974/632964
Alcañiz	Teruel	974/831855

## ASTURIAS

Municipio	Provincia	Teléfono
Llanera	Asturias	985/263317
Mieres	Asturias	985/451815

## BALEARES

Municipio	Provincia	Teléfono
Palma de Mallorca	Mallorca	971/207061
Palma de Mallorca	Mallorca	971/757557
Manacor	Mallorca	971/555100
Inca	Mallorca	971/526812
Mahón	Menorca	971/385150
Santa Gertrudis	Ibiza	971/315190

## CATALUÑA

Municipio	Provincia	Teléfono
Barcelona	Barcelona	93/2557100
Berga	Barcelona	93/622011
Barcelona	Barcelona	93/6052444
San Joan Despi	Barcelona	93/4770707

## Guía de I.T.V. de España

Municipio	Provincia	Teléfono
Sant Just Desvern	Barcelona	93/4735555
Manresa	Barcelona	93/8745111
Viladecavalls	Barcelona	93/7807655
Argenteu	Barcelona	93/7984211
Baldona	Barcelona	93/3835711
Vich	Barcelona	93/8661033
Olerdola	Barcelona	93/8923311
Cornellá	Barcelona	93/4741010
Mora la Nueva	Tarragona	917/402777
Reus	Tarragona	917/391414
Tortosa	Tarragona	917/597066
La Grananyella	Lérida	917/532255
Tremp	Lérida	917/650129
Lérida	Lérida	917/200370
Monterri	Lérida	917/351654
Celra	Gerona	917/492988
Dol	Gerona	917/289576
Palanós	Gerona	917/406650
Puigcerdá	Gerona	917/600555
Vilamalla	Gerona	917/525126

## CANTABRIA

Municipio	Provincia	Teléfono
Ojiz	Sanlúcar	942/339506
Camargo	Sanlúcar	942/341410

## MADRID

Municipio	Provincia	Teléfono
Pinio-Gatete	Madrid	91/6955762
Villaca	Madrid	91/7859112
Villalba	Madrid	91/8511687
Las Rozas	Madrid	91/6377161
Colm. V. (T. Cantos)	Madrid	91/6031193
San Sebastián Reyes	Madrid	91/6527256
Lozoyuela	Madrid	91/6694212
Coslada	Madrid	91/6728048
Arganda del Rey	Madrid	91/6714114
Villarejo de Salvanés	Madrid	91/8745363
Leganés	Madrid	91/6885046
Parla	Madrid	91/6982612
Navas del Rey	Madrid	91/6650591

## MURCIA

Municipio	Provincia	Teléfono
Alcantarilla	Murcia	968/801075
Cartagena	Murcia	966/528319
Lorca	Murcia	968/460761
Jumilla	Murcia	968/801075

**E**MULANDO y poniendo en práctica los mensajes de sus propias canciones, este joven gaditano de 23 años ha conseguido de la noche a la mañana colocarse en la cresta de las listas discográficas con los temas de su primer LP, «Viviendo de prisa», del cual ya lleva vendidas más de 600.000 copias. A marchas forzadas, su imagen ha acaparado portadas de las principales revistas, convirtiéndose también en platónico estandarte de miles de jovencitas que obsesionadamente han empapelado sus vidas con fotos y posters de su ídolo.

«Pisando fuerte», canción que lo lanzó a la fama hace un año, es una frase que viene como anillo al dedo para describir en dos palabras su apoteósica entrada en el panorama musical. Un mundo que, de forma repentina, le ha proporcionado una vida impregnada de «glamour», popularidad y triunfos que, curiosamente, contrastan con la naturalidad y sencillez que envuelven su forma de ser, y que, en cierta manera, desmitifican su faceta de estrella revelación. «Simplemente soy

## ALEJANDRO SANZ

Con más de 600.000 copias vendidas del LP «Viviendo de prisa», Alejandro Sanz ha conquistado, de la noche a la mañana, el mercado discográfico español, convirtiéndose en el cantante revelación del año. Un joven cantautor que utiliza las canciones para expresar sus propios sentimientos, como es el caso del tema «Se le apagó la luz», con el que brinda un homenaje a dos amigos que, desgraciadamente, perdió en la carretera.

**«En la carretera no se puede confiar»**

una persona más. Un chico normal del barrio de Moratalaz, de Madrid, que ha culminado un montón de sueños. No creo que por estas circunstancias me pueda diferenciar de los demás. Yo también sufro, siento, lloro, río, como y duermo, como todo hijo de vecino».

### UNA VIDA SIN CAMBIOS

—Sin embargo, suponemos que será consciente de que a su edad no es usual ejercer de personaje carismático ante un público tan amplio e influyente como el suyo...

—Por supuesto, y reconozco la responsabilidad que acarrea. Pero no pienso cambiar mi vida por ello. Una cosa tengo clara y es que paso de las tontorías. Ni me voy a ir a vivir a Miami, ni a ningún otro sitio. Una vez me dijeron incluso de irme a *Beverly Hills*. ¡Menu-da bobada! ¿Qué hago yo allí sin conocer a nadie? Seguiré con mis padres, en el piso de siempre y frecuentando los mismos «baretos» a los que iba antes cada vez que el trabajo me lo permita. En ese sentido, no voy a cambiar nada. Creo que es lo más justo para mí y para mi gente.

—¿Esto va para largo o teme que la buena racha se vaya de la misma forma que vino?

—De momento estoy ahí. Si mañana desaparezo, no pasará nada, porque ayer tampoco estaba. En este mundillo uno nunca sabe qué se va a encontrar. Cuando salieron las canciones de este LP, nadie confiaba en mí, porque pensaban que eran demasiado auténticas para comercializar; sin embargo, ahora dicen que son demasiado producto. Nadie se aclara. De todas formas, voy a luchar por permanecer en la brecha, para lo cual creo tener recursos.

Su afición por la guitarra, que viene desde los siete años, refleja una sólida vocación que, poco a poco, le empujó a cultivar todo tipo de géneros, desde el flamenco hasta el rock and roll, pasando por el jazz, y demostrando una total destreza en el dominio de la misma. Hasta que, un buen día, descubrió que lo suyo era componer canciones...

El primer fruto de aquello que no era más que un hobby, su actual LP, es el precedente de una intensa carrera a la que sus muchos «fans» auguran un futuro de lo más prometedor.

### LO QUE PERDIO EN LA CARRETERA

Entre los temas que componen este primer trabajo discográfico figura una canción muy conocida, «Se le apagó la luz», inspirada en un desagradable suceso vivido muy de cerca por el propio Alejandro: un amigo íntimo y su chica, a los que nunca podrá olvidar, perdieron la vida en la carretera. «Es un tema que refleja lo que siento por la gente que fallece cada semana en circunstancias similares. Tardé un tiempo en componerla. Imagínese la sensación que me produce cada vez que la interpreto. ¡Qué pena que la vida nos juegue a veces tan malas pasadas! Me gustaría que esta fuese la canción por la que siempre me recordara la gente».

—¿Le da miedo la carretera?

—Es algo que no me planteo. A pesar de que la frecuento mucho con esto de las giras, aún no he tenido oportunidad de hacer viajes largos al volante de un coche. Hoy por hoy, me tengo que conformar con el papel de pasajero. ¡A ver si encuentro un hueco entre actuación y actuación y me saco el carné, puesto que estoy ansioso por hacerlo!

—¿Considera a los conductores jóvenes tan locos como dicen?



**«Hoy por hoy, me tengo que conformar con el papel de pasajero. ¡A ver si encuentro un hueco y me saco el carné...!»**

—No es para tanto. Se exagera mucho. Lo que ocurre es que la inmadurez típica de los comienzos nos hace confiar demasiado en algo que no se controla tanto como uno cree. Sé de mucha gente que después de tres días con el carné, al ver que no pasa nada, han empezado a coger una confianza extrema. Creen que dominan la situación y, cuando menos se lo esperan, se encuentran con situaciones desagradables. El caso más próximo es mi hermano, quien, en sólo cuatro meses, ha sufrido dos golpes. Por eso creo que es importante concienciar a los jóvenes en este sentido y hacerles ver que en la carretera no se puede confiar.

—¿De cuál de estas dos vías es partidario: de imponer mano dura o de insistir aún más en campañas publicitarias?

—La mano dura genera siempre rebelión. Personalmente soy un «tío» muy rebelde y reactivo a cualquier tipo de restricción, ya que no siempre se saben aplicar las condiciones. Las campañas son ideales para inculcar ideas. Además, creo que la juventud está respondiendo muy bien a ellas.

—¿Se le ocurre algún eslogan convincente que pueda utilizar la DGT de cara al verano?

—A quien conduce siempre le diría que es dueño de su vida, pero que también piense en el que viene de frente. Cuando queramos correr, pensemos cuándo y dónde lo hacemos, procurando que nadie corra peligro. De lo contrario, cometeríamos una injusticia.

### UN FUTURO CARGADO DE PROYECTOS

Haciendo gala de la creatividad e imaginación que derrocha no sólo con la guitarra y el micrófono, sino también con el bolígrafo y el papel, Alejandro demuestra, tras su aparente timidez, una total firmeza y claridad cuando se plantea su futuro profesional a largo plazo. «Quiero evolucionar y no estancarme. Cada disco que grabe será un reto más; una inquietud musical; el reflejo de entregar algo nuevo. Eso es lo que pienso hacer disco tras disco».

—¿Tiene algún trabajo entre manos?

—Tengo varios temas compuestos para el próximo LP, que espero sacar en enero. Ahora estoy centrado en las cien galas que tengo previstas para el verano. ¡Y eso que acabo de llegar de América, donde he estado quince días de gira...!

—¿Habrá «cuerpo» para aguantar todo el trajín que le espera?

—Habrá más que cuerpo. Tenga en cuenta que hay mucha ilusión por medio.

Alvaro PONCE

### Se le apagó la luz

*Yo no siento nada pero presiento que a chorros se escapa la magia de mi alma gastada ella en la calle tirada algunas sirenas lejanas resuenan en la noche olvidadas veloz caballo de acero tu gasolina, mi sangre y su cuerpo se mezclaron en el suelo.*

*El gris de la carretera dibujando su melenas Entre la vida y la muerte se piensa tan diferente*

*Y la luz se le apagó*

*Se le apagó la luz, tembló y no llega la camilla, luché buscando una salida para ir a escuchar su corazón con las manos confundidas, no me mantengo en pie no llego hasta la niña de mi vida.*

*Porque no habla no entiendo hace un momento me iba diciendo no corras tanto que tengo miedo.*

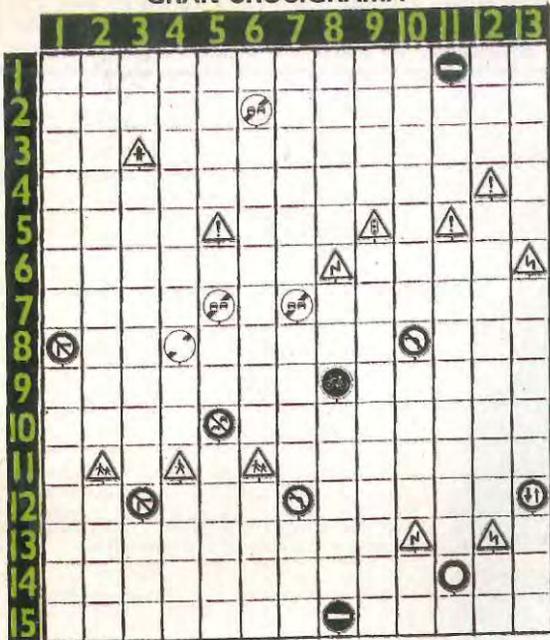
*La ambulancia volaba entre la vida y la muerte, pensaba que echaba tanto de menos su casa. Amarga risa en la cama imagina que es una diana con todas esas agujas clavadas*

*Bromea sobre su suerte, le hace sentirse más fuerte entre la vida y la muerte se piensa tan diferente.*

*Y la luz se le apagó.*

*Se le apagó la luz, tembló le cerraron las cortinas y escuchó pasar la vida y el suave latir de un corazón la indirecta comprendida una torpe despedida de la niña de su vida...*

GRAN CRUCIGRAMA



**HORIZONTALES.**—1: Museo de pinturas. Matrícula española. 2: Astrónomo y óptico italiano (1786-1863). Que denota burla o sarcasmo. 3: Matrícula española. En Retórica, repeticiones. 4: Dícese de la espina terminada en dos o más ganchitos. Vocal. 5: Familiarmente, mujer despreciable. Condimento vegetal. Vocal. Campeón. 6: Molesta, gravosa. Nombre latino del río Guadiana. 7: Dícese de la mujer que no padece enfermedad. Vocal. Vanos, fútiles. 8: Grito deportivo. Enseño, instruyo. Yerno de Mahoma. 9: Terreno sembrado de ciruelos. Relativo o perteneciente al nacimiento. 10: Dios de los Vientos, hijo de Zeus y Menalipa. Juguete con cascabeles para entretener a los niños muy pequeños. 11: Consonante. Vocal. Símbolo químico del fósforo. Transpiramos cierto líquido por el cuerpo. 12: Terminación verbal. Llamada internacional de auxilio. Asientan, establecen. 13: Soldados que trabajan con la pala en las obras de fortificación. Consonante. Abreviatura de punto cardinal. 14: Bajasen el precio de sus productos. Matrícula española. 15: Hurtaras de la compra diaria. Tener visiones durmiendo.

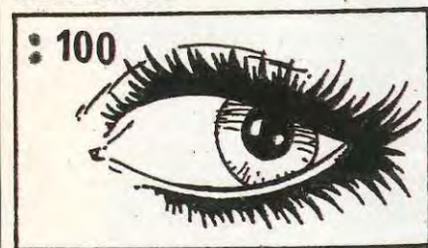
**VERTICALES.**—1: Tímidos, muy pacíficos. Ciertas frutas muy comunes. 2: Ficticio, que sólo existe en la imaginación. Título que reciben los doctores de la ley judaica. 3: Conjunción copulativa. Entristecerle. Valle santanderino. 4: Dará al hierro las propiedades del acero. Vocal repetida. Mujer de Abraham y madre de Isaac. 5: En Venezuela, barro, fango. Vocal. Pronombre personal. Cortar las ramas superfluas de las plantas. 6: Vocal. Dinastía musulmana fundada por Abul-Abas que sustituyó a los omeyas. Naípe de la baraja española. 7: Vasija grande de barro. Bisontes europeos. Igualdad de nivel. 8: Musa de la Poesía Elegiaca. En numeración romana, uno y cien. Masas de vapor en suspensión en la atmósfera. 9: Pequeña plataforma en el mástil. Aniquilases, destruyeses. 10: Medicina que sirve para templar o calmar el dolor. Deterioras, estropeas. Negación. 11: Pecado capital. Maldiciones, imprecaciones. Consonante. 12: Ave palmípeda. Acomodaran las aves en el gallinero para pasar la noche. Nota musical. 13: Municipio de la provincia de Gerona. Depósitos para almacenar granos. Hermana.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



¿Qué le pasa a Eloy?

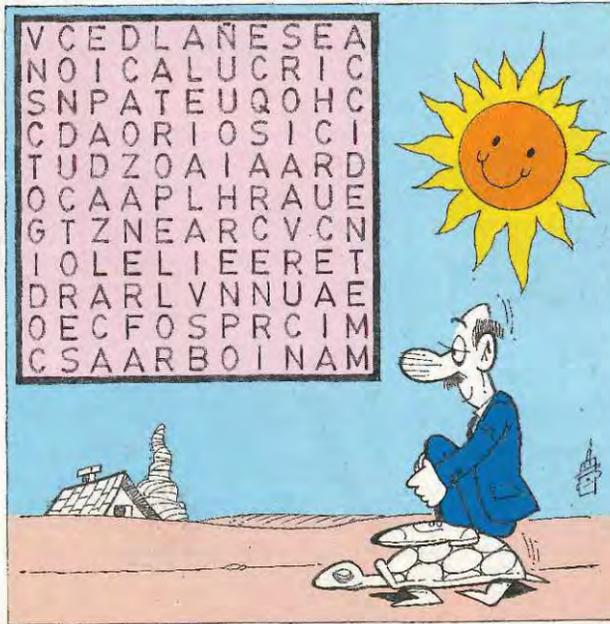
SOLUCIONES

**AL GRAN CRUCIGRAMA:** Sólo horizontales.—1: Pr-nacoteca. Or. 2: Amicit. Irónico. 3: Ca. Españatras. 4: Agabarbatada. A. 5: Tira. Ajo. L. As. 6: Onerosa. Anas. 7: Sana. I. Inanes. 8: Ra. Educó. All. 9: Crota. Natal. 10: Colo. Sonajero. 11: R. E. P. Sudamos. 12: Er. Sos. Basan. 13: Zapadores. S. S. 14: Abaratasen. Lo. 15: Sisaras. Soñar.

**A LA SOPA DE LETRAS:** Accidente, arcén, atropelamiento, calzada, carril, circulación, código, conductor, cruce, curva, choque, frenazo, maniobra, marcha, señal y vía. LETRAS SOBRRANTES: «Ve despacio si tienes prisa».

**AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES:** 1: Sombra bajo el rótulo. 2: El tridente. 3: Sombra del diablo. 4: La pared. 5: Pailita. 6: Tubo del extintor. 7: Manchitas en la espalda. 8: La barba. 9: Un tobillo.

**AL JEROGLIFICO:** Es ojo (est. o: ojo).



SOPA DE LETRAS

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



SENTIDO UNICO: EL SENTIDO COMUN

Cuando se disponga a viajar en su vehículo, hágalo en las mejores condiciones, tanto físicas como de tráfico. Utilice todos 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. Cuento con ellas.



**LA IGNORANCIA DE LA LEY  
NO EXIME DE SU CUMPLIMIENTO**

**NUEVAS  
NORMAS DE  
CIRCULACION**

 **Dirección Gen. de Tráfico**  
 **Ministerio del Interior**  
**INFORMACION DE INTERES PARA VD.**

**LAS IMPRUDENCIAS SE PAGAN  
...CADA VEZ MAS.**



**ITINERARIOS ALTERNATIVOS CATALUÑA**



**ITINERARIOS ALTERNATIVOS ZONA LEVANTE**



**ITINERARIOS ALTERNATIVOS ZONA CENTRO (A N-V)**



**ITINERARIOS ALTERNATIVOS ZONA CENTRO (A N-301)**



- ITINERARIO ALTERNATIVO A CONSEJABLE
- ITINERARIO ALTERNATIVO A VECES OBLIGATORIO

- OBRAS
- PUNTOS CONFLICTIVOS
- LOCALIDADES
- AUTOPISTAS
- AUTOVIAS
- NACIONALES Y RED AUTONOMICA DE PRIMER ORDEN
- COMARCALES

Nota: Entre paréntesis, fechas de inauguración de tramos de autovía

Charo Lúiz