

AÑO IX
Nº 94
DICIEMBRE
1993

Tráfico

Cuadernillo especial

«CONTRATIEMPOS» INVERNALES

- Mapa de las zonas de hielos y nieve, obras, puntos y puertos conflictivos.
- Los elementos del coche que debe revisar.
- Los riesgos de las frenadas y derrapes.



Así nos cobra Hacienda las multas
Los fantasmas de las carreteras
Cerco al «bakalao»

8 HACIENDA Y LAS MULTAS DE TRÁFICO

Un 22 por 100 de las multas que impone la DGT pasan a la vía ejecutiva para ser recaudadas por Hacienda. Hasta el mes de octubre, por este concepto, Hacienda lleva obtenidos más de 4.000 millones de pesetas, algunos de los cuales han sido «descontados» de las devoluciones de IRPF correspondientes a los ciudadanos.

20 TRAS EL ACCIDENTE, ITV

Aunque aún está en fase de estudio, es seguro que los coches habrán de superar una inspección en una ITV después de sufrir un accidente de consecuencias importantes. Con ello se terminará con el peligro que suponen estos autos, que circulan, algunas veces sin saberlo, con deficiencias de seguridad graves.

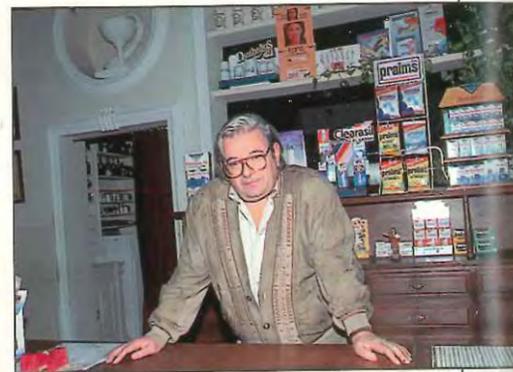


SECCIONES

La locura del mes	3
Disco verde.....	4
Editorial.....	5
Aunque usted no se lo crea...	6
Mi carril.....	7
Tráfico del motor	25
TRÁFICO CHICO (Cuadernillo central)	
Humor.....	38
Medicina de tráfico.....	45
El parque automovilístico al día.....	49
El maletero.....	50
La pluma en el asfalto.....	51
Famosos en marcha.....	52
Cartas.....	54
Pasatiempos.....	58

40 APARICIONES EN LA CARRETERA

¿Quién no ha oído contar la historia de la chica que, recogida en la carretera mientras hace autostop, avisa al conductor de la dificultad de una curva en la que ella se mató hace algún tiempo? Este mito se reproduce en todas partes de España, e incluso en el extranjero. José Dueso explica todo lo que se sabe acerca de estas chicas.



52 ANTONIO MERCERO: PEATÓN DE GUARDIA

Peatón recalcitrante, Antonio Mercero analiza el tráfico desde esta perspectiva. En su opinión, peatones y conductores cometen muchas imprudencias por falta de educación. Él, mientras continúa el éxito de su «Farmacia de Guardia», no descarta darse una sorpresa y sacarse algún día el carné.

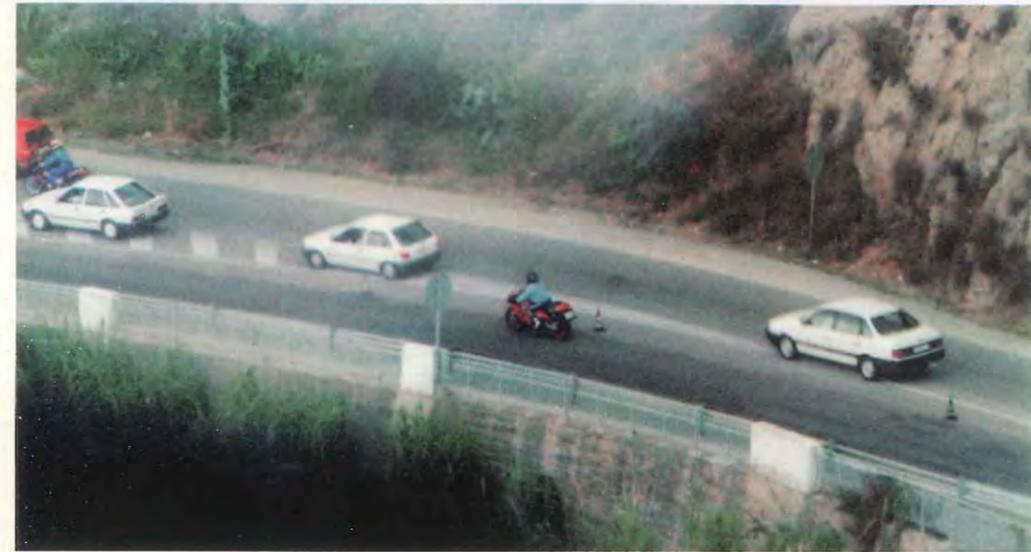
23 PREPARADOS PARA EL INVIERNO

Como cada año, al llegar el tiempo de invierno le ofrecemos un suplemento especial con consejos para preparar el coche, para la conducción con meteorología adversa, con los puntos conflictivos, donde suele nevar o haber niebla... Dieciséis páginas para ayudarle a superar este invierno sin accidentes.



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.



Es domingo por la tarde. Como cada fin de semana, especialmente durante el período veraniego, la N-II, en su entrada norte a Barcelona, se atasca. La Guardia Civil ha instalado conos para mejorar la capacidad de la vía y hacer menor la retención. Pero las retenciones, para algunos conductores, no suponen problema ninguno. Por ejemplo, para algunos motoristas...

Primero por el carril reservado para la circulación en sentido contrario; luego, cruzándose entre los vehículos que circulan por los dos carriles habilitados por la Guardia Civil para circular en esta carretera debido a la retención... Para este motorista, la distancia lateral de seguridad (1,5 metros) que autos y motos tienen que dejar en sus adelantamientos es algo desconocido.



Para terminar la «faena», los tres motoristas, en vista de que por el carril «contrario» vienen vehículos, deciden pasar al arcén, por donde circulan de nuevo a la velocidad que ellos desearían superior, por supuesto, a la de la caravana— y sin que nadie les moleste. ¡Por fin han encontrado un carril reservado sólo para ellos!



Adiós a la luz amarilla

Lo que no pudieron conseguir las argumentaciones técnicas de los expertos en visión durante más de un cuarto de siglo va a lograrlo la legislación de la CEE, que obliga en toda la Comunidad al uso de luces blancas en los faros de los automóviles.

Esta larga polémica se planteó con el estudio del deslumbramiento producido en los cruces por los faros del contrario. Las primeras experiencias parecían poner de manifiesto un cierto beneficio en favor de las luces amarillas, aunque posteriores experiencias pusieron en tela de juicio los posibles beneficios, y más tarde predominaron los argumentos en sentido contrario, negativos, que incitaron a preguntarnos, ¿es que sirven para algo las luces amarillas?

Como en realidad se trataba del estímulo recibido por el ojo, se planteó la cuestión tanto a nivel de la fuente luminosa (bulbo amarillo de la lámpara) como a nivel del ojo en forma de gafa con filtros amarillos, que aún se usan con el nombre genérico de Lu-minal, nombre comercial utilizado en el momento de su aparición en el mercado.

Tanto en uno como en otro caso, se trata de un estímulo caracterizado por no contener luz de corta longitud de onda (violeta y azul). ¿Qué beneficios podía tener o aportar el uso de esta luz?

Ante el hecho demostrado de su ineficacia frente al deslumbramiento, se trataron de hallar otras posibles ventajas que justificasen el hecho de que un gran número de sujetos manifestasen una marcada preferencia por ella. Algunos sujetos, entre los seleccionados como muestra, presentaban un rechazo sistemático debido a la sensación de náuseas y vómitos.

La adición por parte de la mayoría se justificó por el hecho, perfectamente demostrado, de que el color de los objetos obtenidos, tanto con la fuente

de luz como con la gafa, nos da la sensación de estar alumbrados por el sol. Se trata, pues, de un efecto psicológico suforizante justificado.

Los expertos partidarios de las luces amarillas argüían que eran de gran ayuda en la niebla, así como para los conductores de edad más avanzada. El primer argumento se basaba en la difusión de la luz producida por las microscópicas gotitas de agua que forman la niebla; esta difusión depende del diámetro de la gotita de agua en cuestión y es mayor cuanto más pequeña es la longitud de onda (violeta y azul). (Este fenómeno se observa cuando, en medio de la niebla, encendemos las luces de los faros: se pierde visibilidad y el velo de luz parásita que se crea presenta una coloración azulada).

Respecto al segundo argumento, los medios del ojo pierden transparencia con la edad y la difusión que se produce dentro de los mismos es mayor para las radiaciones de corta longitud de onda (violeta y azul), por lo que, si se eliminan estas radiaciones (luz amarilla), desaparece la luz parásita difundida dentro del ojo que se superpone a la imagen como un velo que dificulta notoriamente la visión.

Posteriormente se demostró que rara vez la niebla reúne las características señaladas para que se justifique la implantación de la luz amarilla; y únicamente nos queda como argumento positivo la de favorecer a los conductores de más edad.

Como muchas veces hemos dicho, volvemos a repetir una vez más: para luchar contra el deslumbramiento en carretera no hay más solución que no mirar las luces del contrario, reducir la velocidad, para mantener el margen de seguridad en el frenado, y tener paciencia.

Las luces amarillas no son más que un filtro que implica una cierta pérdida de luz y esto conlleva siempre una disminución de la agudeza visual.

Ingeniero Óptico y presidente CPO.



Marcos GONZÁLEZ

AÑO IX
NÚMERO 94. DICIEMBRE 1993

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

Fotografía: Marcos González y Rafael Martín (colaboradores).
Secretaría de Redacción: Ana Álvarez.

Colaboran en este número: F. Javier Álvarez, Antonio Aragüéz, Antonio Arias, Carmen Delgado, José Dueso, Juan C. González, Charo Láiz, Javier Pérez Irisarre, Alvaro Ponce, Alfonso «Sito» Pons y Pablo San José.

Colaboración especial: Fernando Delgado.
Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (4ª planta), 28027 Madrid.
Teléfs. directos: 742 83 53 y 741 40 11.
Centralita: 742 31 12 (ext. 243 y 285)
Télex: 44510 DIREE

Consejo Editorial: Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, José Azpeitia, Carlos Corbacho, Juan Galbis, Isabel Herrarte, Jesús Izarzugaza, Juan José Jauralde, María Paz López, Juan M. Menéndez, Miguel Muñoz Medina, Pedro Molina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, José I. Rodríguez, Jaime de la Serna y Jesús Soria.

Imprime: EUROHUECO, S.A.
Carretera N-II, km. 592,200.
Polígono Industrial "Can Albareda" 08755 Castellbisbal (Barcelona).
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 129-93-001-0.

Distribución: HUPACKSA.
Fundidores, 39. Getafe. 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

Un pacto seguro

La traída y llevada «Ruta del Bakalao» es un eslabón más de una cadena que atenaza cada año las vidas de miles de ciudadanos, entre ellos muchos jóvenes. Siempre hemos defendido desde estas páginas y a nivel institucional, como organismo responsable de la seguridad vial, que, para mitigar los efectos de la carretera, hacía falta un plan global en el que todos los sectores afectados arrimaran el hombro. Es la única forma de luchar con ciertas garantías de éxito. Lo demás serán fracasos garantizados, parches. De ahí nuestra continua búsqueda de este consenso.

Un paso decisivo lo dió la comisión creada en el Senado, con la que la DGT colaboró estrechamente desde el principio hasta el final y de la que se han recogido como propias sus conclusiones. Ahí se planteaba también la necesidad de un «Pacto sobre Seguridad Vial» y sirvió de apoyo a la puesta en marcha de un «Plan Estratégico Básico de Seguridad Vial», que esta previsto firmen en breve los representantes de todos los ministerios, las comunidades autónomas, ayuntamientos, organizaciones profesionales, económicas, sociales y de consumidores y usuarios. Todos ellos son conscientes de la realidad de los accidentes de circulación, pese al notable descenso de la siniestralidad en los últimos años, y aceptan las bases de este plan conjunto, aprobado en Consejo de Ministros de marzo de este año.

Todos ellos suscribirán un documento por el que se comprometen a mejorar desde su ámbito la seguridad vial en nuestro país, a colocar en lugar de privilegio sus actuaciones en este campo, abandonar cualquier acto que pueda ir contra la seguridad vial y cooperar con los demás organismos. Se admitirán incluso nuevas adhesiones.

Sin duda, un gran paso. La accidentalidad es un problema de todos, y entre todos debemos buscar soluciones. Aunque algunos tengamos más cuota de responsabilidad.

Tráfico



El caso del bolígrafo asesino

El sagaz detective Casimiro Listón resolvió, por fin, el difícil caso del asesinato de la N-007, librando así al principal inculpa-do del caso, Inocencio Heras, de la acusación de haber asesina-do a su acompañante, Margarita La Palma. La policía estaba completamente confundida con este caso. Tras un accidente de automóvil aparentemente normal, Margarita La Palma apareció muerta, con un agujero, supuestamente del calibre 9 milímetros, en el pecho. Su acompañante negó rotundamente haber disparado, ni que hubiera nadie más en el coche. En el lugar del crimen, la policía no encontró ningún arma ni proyectil, sino cosas tan habituales como pañuelos de papel, un bolígrafo, los «papeles» del seguro, caramelos, gafas de sol...

En el refugio habitual del genial investigador, en Torrecotillas, su ayudante -el doctor Gúason- y el agente encargado del caso -Policarpo Cía- no daban crédito a sus oídos ni a las explicaciones del excéntrico detective.

- Elemental, querido Gúason, elemental -estaba diciendo Listón-. El asesino no fue Inocencio Heras.

- Pero, Listón. Si sólo iban ellos dos en el auto y, según confesó Inocencio, la muerte se produjo en plena marcha.

- Pues no fue Inocencio.

- Entonces, ¿quién, querido Listón? ¿Algún acompañante que subiera en alguna gasolinera cercana?

- No.

- ¿Un jubilado de Albacete que hacía autostop? -terció «Poli» Cía.

- Tampoco. Pero, doctor Gúason, si es elemental: no es el asesino porque no hubo crimen.

- Pues Margarita La Palma

se murió sin motivo entonces, porque si no hubo crimen...

- Lo haría por fastidiar -añadió molesto «Poli» Cía-. Hay gente que cree que la policía no tiene otra cosa que hacer que resolver casos de asesinato y mantener el orden.

- Lo haría sin darse cuenta -sentenció el doctor Guason, que era excesivamente bondadoso, incluso con sus pacientes más molestos.

- No creo que fuera sin darse cuenta. Tenía un agujero de bala del calibre 9 milímetros «parabellum», la munición ha-

bitual de la banda terrorista...

- Por Dios, Poli, deje la retahíla oficial -le suplicó Gúason.

Listón había dado el caso por resuelto y, ensimismado en sus cosas, se disponía a oír en el «compact» la discografía completa de Isabel Pantoja y el Orfeón Donostiarra. Poli Cía, que sabía que Scotland Yard utilizaba este método para hacer «cantar» a los malhechores más recalcitrantes -aunque la Comisión de Derechos Humanos deseaba incluirlo entre las prácticas prohibidas y tortura-, y que tenía cierto interés por saber cómo había muerto la señorita La Palma, le interrogó hábilmente.

- Entonces, ¿cómo murió Margarita La Palma?

La pregunta les salvó momentáneamente de escuchar tan terrible castigo para sus oídos, por lo que prorrumpieron en vítores hacia Listón. Este, más ufano que un ratón encima de un queso, tras dejarles aplaudirle durante catorce horas y media, les permitió descansar sus intelectos y sus manos con su respuesta: «¿No lo adivinan, señores? Pues por llevar «boli».

Gúason y Poli Cía, admirados, abrieron la boca como si fueran las del túnel del Guadarrama. Veinticinco horas después, cuando se repusieron del asombro y del dolor de cabeza que les produjo las discografías de la Pantoja y el Orfeón Donostiarra, y tras dejar sus bolígrafos en la cómoda de sus habitaciones, rogaron a Listón que les explicara cómo había sucedido. Listón, fastidiado por la interrupción, ya que iba a comenzar a tocar los diecisiete conciertos para violín y pandereta de Plastakov, les endilgó la siguiente explicación:

- La presión, que es la capacidad de un cuerpo para penetrar en otro, viene dada por la fuerza que lleve ese objeto y por la superficie que presenta en el choque. El proyectil que mató a la señorita La Palma iba en la bandeja trasera y, por efecto del frenazo, salió «disparado» hacia delante con una fuerza siete veces superior a su propio peso. Como, además, su punta apenas tiene un 1 milímetro de superficie, su capacidad de penetración era grandísima. Caso concluido.

- ¿Pero qué la mató?

- Elemental, querido Gúason: el bolígrafo -dijo Listón. Y añadió: Lo que no logro averiguar es quién me ha robado mi pluma estilográfica.

Gúason y Poli Cía, pese a ser españoles, se hicieron los suecos.

J.M.M.

Dibujo: Antonio ARAGÚEZ

LOS «PADRES DEL BAKALAO»

Pese a que en julio de este año esta revista sacara a la luz la parte más negra de la «Ruta del Bakalao», denunciada después por todos los medios de comunicación, las carreteras de la polémica se han seguido poblado de nuevas tragedias, las discotecas «bakalaeras» han continuado siendo caldo de cultivo de «speed», «éxtasis», «poper» y otras sustancias y ahora se descubre que han surgido nuevos

negocios sucios en torno a estas juergas del fin de semana. Hasta el punto que en los últimos meses se han adoptado severas medidas: aumento considerable de los controles policiales, vigilancia, detenciones, incautación de armas... Incluso se atisban cierres de locales, que no estaría mal en algunos casos.

No se trata solamente de pasarlo bien en torno a una copa o una pastilla y un botellín de agua. No son pocos los que se están aprovechado de esta moda para hacer negocio de la diversión, abusar de la juventud, dar marco a sus actos delictivos y, en definitiva, traficar con la muerte. Los traficantes, es obvio, han encontrado un nuevo filón los fines de



semana: drogas de diseño y carretera. No basta, sin embargo, con poner peros a los jóvenes y sus nuevos «modus vivendi». No basta con pasar de puntillas por encima del problema. Esto es muy serio y caben reflexiones mucho más profundas: ¿Es normal que unos padres den veinticinco o treinta mil pesetas a sus hijos para pasar el fin de semana? ¿Es normal que estos jóvenes puedan pasar tres,

cuatro días fuera de casa sin un mínimo «control» familiar? ¿Es lógico que pongamos en sus manos coches potentes y repletos de válvulas para cuya conducción, incluso en condiciones normales, no están quizá preparados? ¿Estamos dejando, en aras de una mal entendida libertad, ciertas responsabilidades que sólo corresponden a los padres?

Probablemente. Se está hablando mucho de los jóvenes del «Bakalao», pero quizá sea el momento de empezar a hablar de los «Padres del Bakalao». Que también se las traen. Aunque lo fácil sea culpar sin más a los jóvenes. Que no deja de ser más que una manera de escurrir el bulto...



Enhorabuena a los organizadores del Gran Premio «Drogas No», celebrado el el circuito madrileño de El Jarama. Una magnífica iniciativa de la Federación Española de Automovilismo y la Fundación de Ayuda contra la Drogadicción, que preside la Reina Doña Sofía.



Volkswagen fue recibida en su día como un auténtico «Bienvenido mister Marshall». Luego consiguió una empresa saneada. Ahora, cuando las cosas vienen mal dadas, entre otras cosas por su mala política, quiere darnos una patada en el trasero. Es la desfachatez de una multinacional. Esperemos que ese gran profesional que se ha puesto al frente de Seat, Joan Llorens, ponga las cosas en su sitio.

La muerte más absurda

Muchos accidentes se producen de la forma más tonta. Incluso llega a perderse la vida por un cúmulo de circunstancias en las que, no pocas veces, no tienen culpa ni el conductor, ni una carretera mal señalizada, ni el alcohol, ni la velocidad. Lo habitual a veces no lo es. Los que si son perfectamente evitables son esos percances entre automovilistas por pequeños accidentes callejeros. Golpes de chapa que deberían solucionar los seguros -para eso los pagamos- y que se transforman en peleas barriobajeras que acaban, no pocas veces, con la vida de alguien. Es, sin duda, la manera más absurda de morir víctima del tráfico. Otros accidentes pueden tener perdón; estos, no.

MI
CARRIL



Jesús SORIA
Director

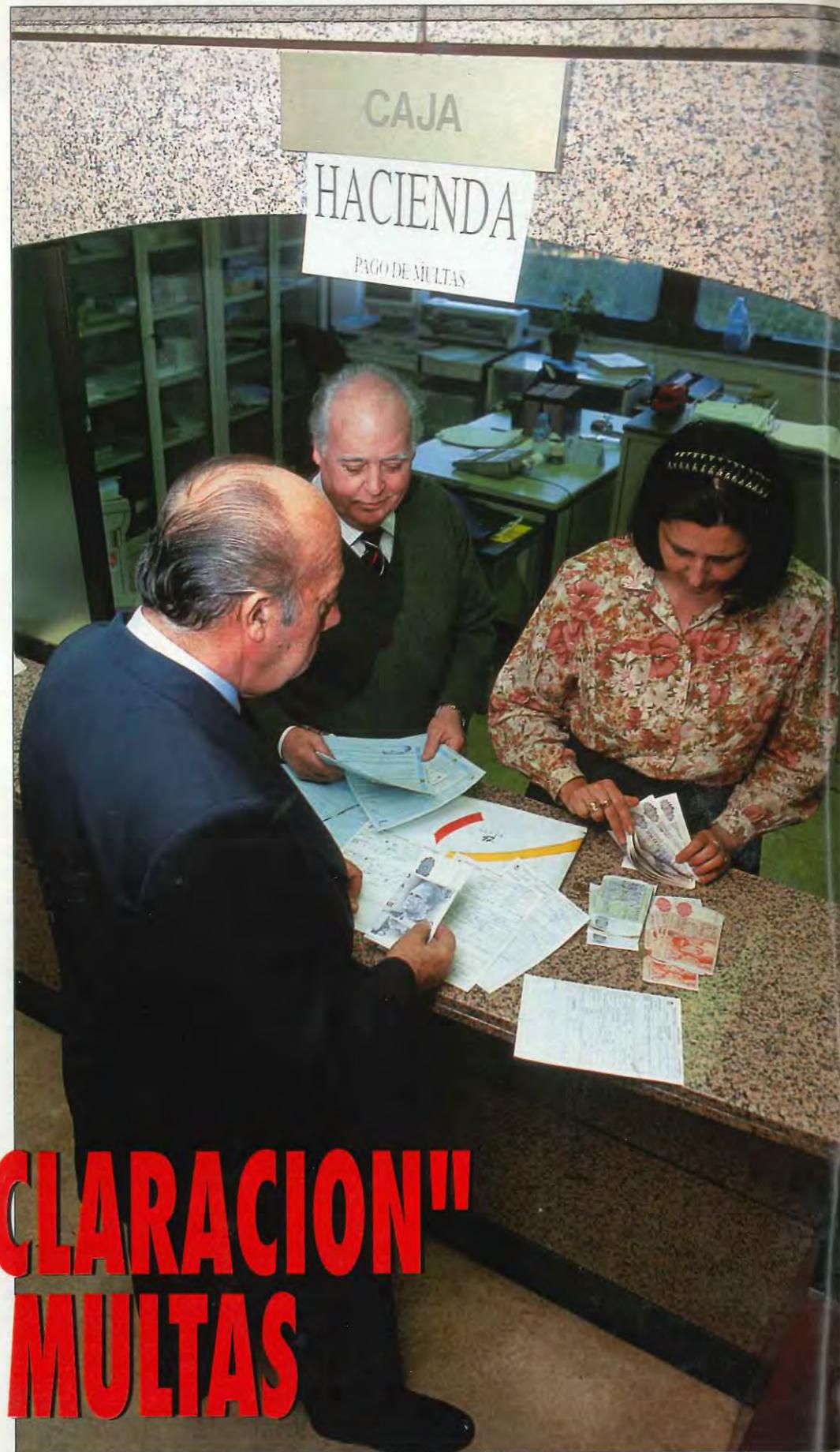
Las compañías de seguros vuelven a tener números rojos. 12.000 millones, aseguran. ¿La culpa? Dicen que de los jueces, por las altas indemnizaciones. Las compañías esperan con ansiedad una futura Ley del Seguro que marque los baremos de las indemnizaciones. Está muy bien que se respeten los derechos de los accidentados, pero es obvio que tampoco podemos saltar de indemnizaciones ridículas - no hace mucho- a ser poco menos que líderes de nuestro entorno. Entre otras cosas, porque acabamos pagándolo los usuarios. Como siempre.

Un 20 por 100 de las multas impuestas por Tráfico son cobradas por Hacienda en la vía ejecutiva

A casi 7.000 millones de pesetas asciende la cantidad que, en concepto de multas de tráfico, recaudó hasta el pasado mes de agosto el Ministerio de Hacienda. Una parte de ellas la cobra disminuyendo el importe de la devolución en declaraciones a devolver de la Renta. También los ayuntamientos emplean sus propios órganos de recaudación ejecutiva e, incluso, estudian nuevos métodos coercitivos de recaudación, como la retirada del permiso de conducción.

Teresa G. GONZÁLEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

LA "DECLARACION" DE LAS MULTAS



La tan esperada devolución de Hacienda puede llegar un poco, o un mucho mermada si usted tiene pendientes multas de circulación de tráfico que hayan pasado a la vía ejecutiva. Hacienda puede retener el importe de dichas sanciones, más un 20 por 100 de recargo a cuenta de la devolución de IRPF en aquellos casos en que la declaración del año haya resultado negativa, siempre y cuando, una vez le haya notificado Hacienda, usted no haya pagado o garantizado la cuantía de la deuda, en caso de presentar alegaciones.

Para Hacienda, «teóricamente se pueden ver afectados por esta medida todos aquellos contribuyentes en los que concurran dos circunstancias: que la declaración de algún impuesto haya resultado a devolver y ese dinero todavía no se haya recibido, y, segunda, que tenga multas de tráfico impagadas en vía ejecutiva».

Esto no es nuevo. La posibilidad está prevista en el Reglamento General de Recaudación, y se aplica desde 1990. Se trata del cobro de deudas por compensación, mediante el cual Hacienda, cuando es deudora y acreedora a la vez de la misma persona —caso, por ejemplo, de las declaraciones a devolver de IRPF con multas impagadas de tráfico— puede cobrar la deuda detrayendo la cantidad que le deben de aquella otra que tiene que pagar.

Este cruce de información de tributos con deudas de contribuyentes se lleva a cabo mediante el siguiente procedimiento: todos los meses, la Dirección General de Tráfico (DGT) manda un listado informático a la Agencia Tributaria con las sanciones impagadas; Hacienda lo procesa y remite a sus Delegaciones Provinciales; donde hay un archivo informático de contribuyentes. Una vez que Hacienda notifica al infractor que su multa ha pasado a la vía ejecutiva, y después de transcurrido el tiempo bien para el pago —hasta el día 20 del mismo mes, si se recibe entre el día 1 y 15, y hasta el 5 del mes siguiente, si se recibe entre el 15 y 30— o para efectuar las alegaciones que se estimen oportunas —15 días hábiles para interponer recurso de reposición o reclamación económicoadministrativa— sin haber realizado ninguna de las dos actuaciones, los servicios provinciales de Hacienda chequearán si el denunciado tiene pendiente alguna declaración de impuestos que haya resultado negativa y a cargo de la cual se pueda cobrar la sanción pendiente. Si efectivamente esa posibilidad existe, se dictará una resolución restando la cuantía de la deuda del dinero que Hacienda debe devolver.

Fuentes de Recaudación Ejecutiva del Ministerio de Hacienda, explican que «el embargo del pago de estas devoluciones reduce al mínimo los inconvenientes que presenta el embargo de otros bienes, incluyendo saldos de cuentas bancarias, aunque sólo sea por el co-



Un 20 por 100 de las multas que impone Tráfico acaban su tramitación en Hacienda.



Algunos contribuyentes pueden encontrar sus devoluciones de la renta disminuidas si tienen pendientes multas de tráfico.

nocimiento que, en este último caso, pasa a tener un tercero de la situación de un deudor de la Hacienda Pública».

CASI 7.000 MILLONES

Desde enero hasta noviembre de 1993, la DGT ha enviado 491.270 expedientes, cifra que supone un 22 por 100 de los incoados por Tráfico entre enero y septiembre de este año, total que supera las 2.200.000 denuncias. De ellos, Hacienda, hasta el 31 de agosto, lleva recaudados cerca de 7.000 millones de pesetas

(6.992.074 millones, exactamente). Esta cantidad supera la recaudada en 1992, cuando la cifra rozó los 5.000 millones.

Este número de expedientes supone más de la mitad del trabajo que gestiona en vía ejecutiva el Ministerio de Hacienda, mientras que apenas llega al 3 por 100 del dinero que recauda en la gestión vía apremio.

Para llegar a la vía ejecutiva, la tramitación ha tenido que ser correcta en tiempo y forma, habiendo recibido el infractor las correspondientes notificaciones de denuncia y de resolución sancionadora y

no interponiendo el correspondiente recurso de alzada o estando éste resuelto. Una vez en Hacienda, se reciben las certificaciones del descubierto de la deuda, providenciando de apremio ordenando proceder contra los bienes del deudor en caso de no pagar en el plazo dado y añadiendo el recargo del 20 por 100. De ello se envía notificación donde al importe de la sanción circulatoria se añade el recargo de apremio.

El procedimiento de apremio se paraliza por interposición de recurso de reposición o reclamación económico-administrativa siempre y cuando se garantice el pago de la deuda mediante aval bancario u de otro medio legalmente establecido; salvo cuando las alegaciones del denunciado demuestran existencia de error material, aritmético o cualquier otro hecho en la determinación de la cuantía; o bien que la deuda ha sido ingresada, y en su caso los gastos del procedimiento, o condonada, compensada, suspendida o aplazada.

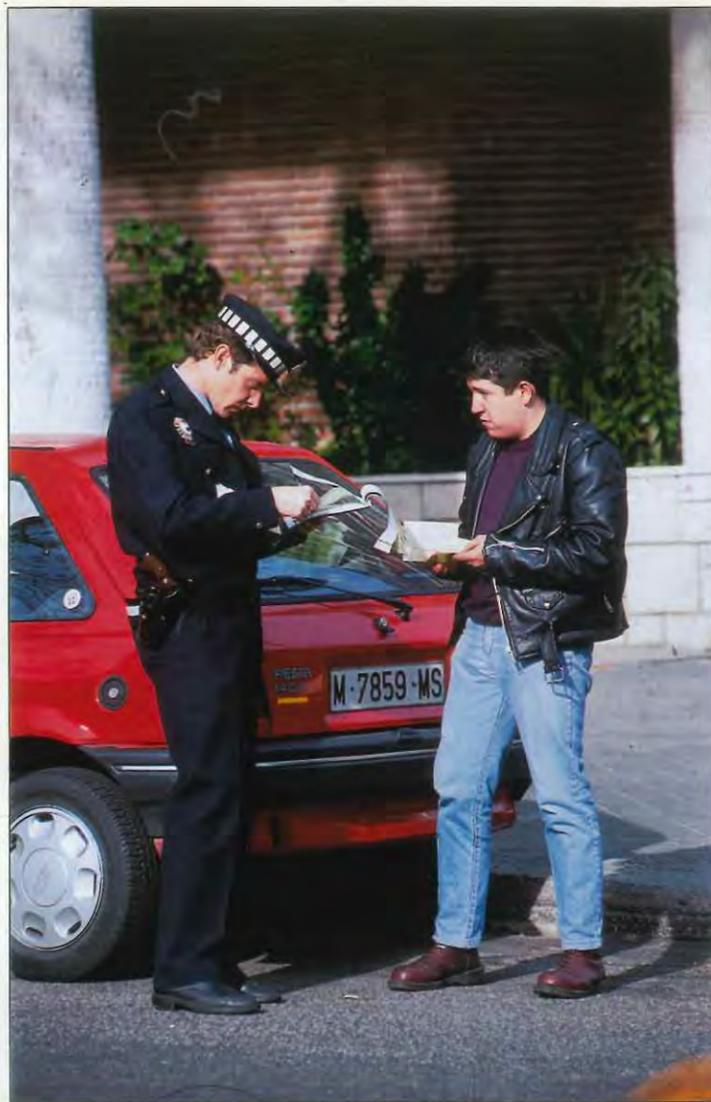
Si el deudor no paga en el plazo establecido y anteriormente citado ni presenta alegaciones, Hacienda procederá a cobrar el importe de la sanción mediante el embargo de bienes o ejecución forzosa sobre el patrimonio.

El proceso, traducido en tiempo, representa una media de 3 a 5 meses, aunque, si se complica, puede alargarse más de un año. En estos momentos, el balance anual de expedientes cerrados se sitúa en torno al 40 por 100. De este porcentaje, más de la mitad son cobrados, y el resto se cierran por motivos de cancelación, como prescripción o declaración de incobrables. El 60 por 100 restante, comentan desde Hacienda, «corresponde a aquellos expedientes que no han finalizado todavía su gestión y que pasan a engrosar el volumen a gestionar el año siguiente».

La valoración del sistema de recaudación de multas circulatorias vía ejecutiva que realiza Hacienda es claramente positiva: «Antes de que Hacienda pasase a gestionar la recaudación ejecutiva de las multas, se hacía vía judicial. El porcentaje de pago era del 30 por 100 en vía voluntaria y el 70 por 100 restante pasaba a ejecutiva. Hoy la tendencia se ha invertido. Al mismo tiempo, también se ha elevado en torno a un 10 por 100 el número de expedientes que finaliza por cobro, ya dentro del procedimiento ejecutivo; esto se debe a la disminución del número de anulaciones por tramitación errónea, a la mayor eficacia del embargo de cuentas corrientes y al aumento de los cobros por compensación del IRPF».

RECAUDACIÓN MUNICIPAL

Los ayuntamientos gestionan directamente el cobro de «sus» multas que pasan a vía ejecutiva por medio de empre-



Más de la mitad de los expedientes que gestiona Hacienda son sanciones circulatorias.

Los Ayuntamientos estudian nuevos sistemas que hagan eficaz el cobro de las multas municipales.

De dónde cobra Hacienda las multas

Una vez que la Delegación de Hacienda correspondiente o la empresa municipal de recaudación de sanciones impuestas por los Ayuntamientos reciben las certificaciones de descubierto de expedientes que, debidamente tramitados, no han sido abonados en vía voluntaria, éstas realizan la providencia de apremio ordenando que se proceda contra los bienes de los deudores si no se paga en un plazo dado y la liquidación del 20 por 100 de recargo. Acto seguido se notifica al denunciado, dejando un plazo para pagar o recurrir, aunque son motivos limitados los que puede alegar contra la recaudación en vía ejecutiva: pago, prescripción, aplazamiento o fraccionamiento del pago, falta de notificación o error de hecho en voluntaria. Pasado este plazo sin que el infractor haya hecho ninguna de las

actuaciones antes mencionadas se procede a realizar la providencia u orden de embargo contra los bienes del deudor, siguiendo el orden establecido en el artículo 112 del Reglamento General de Recaudación:

- 1.- Dinero en efectivo o en cuentas abiertas en entidades de depósito. Aquí irían incluidas las multas impuestas por la DGT y que gestionó el Ministerio de Hacienda en vía ejecutiva.
- 2.- Créditos, efectos, valores y derechos realizables en el acto o a corto plazo (menos de 3 meses).
- 3.- Sueldos, salarios y pensiones.
- 4.- Bienes inmuebles.
- 5.- Establecimientos mercantiles e industriales.
- 6.- Metales preciosos, piedras finas, joyería, orfebrería y antigüedades.
- 7.- Frutos y rentas de toda especie.
- 8.- Bienes muebles y semovientes.
- 9.- Créditos, derechos y valores realizables a largo plazo (más de 3 meses).



sas municipales de recaudación o subcontratándolo con alguna empresa. En los últimos años, algunos municipios han puesto en marcha el sistema de embargo de cuentas bancarias para hacer más efectivo el importe de las infracciones. Y en estos momentos estudian la posibilidad de arbitrar nuevas medidas coercitivas, como la necesidad de efectuar el pago de multas impagadas para poder liquidar el Impuesto de Circulación o la retirada temporal del permiso a aquellos conductores que acumulen un determinado número de expedientes sancionadores.

La Concejalía de Hacienda del Ayuntamiento de Madrid estima que el municipio sólo recauda entre un 8 y un 10 por 100 de las multas de circulación que impone; de ellas, el 5 por 100 corresponde a pagos en período voluntario y el 3 por 100 restante a cobro en vía ejecutiva, donde tie-

ne cabida la posibilidad del embargo de cuentas bancarias. De las alrededor de 7.500 multas diarias que se imponen, sólo se cobran 333, que, con un importe medio de 15.000 pesetas, suponen una media de 5 millones de pesetas diarios.

En la Ciudad Condal, desde el pasado año se utiliza, para infractores recalcitrantes, el embargo de cuentas corrientes; concretamente, el pasado mes de febrero se llevaron a cabo más de 14.000 embargos.

Recientemente también ha sido noticia el embargo de 10.000 cuentas corrientes efectuado por el Ayuntamiento de Málaga a deudores de multas de tráfico e impuestos municipales, por valor de 9.000 millones de pesetas; mientras que el municipio vallisoletano logra cobrar en vía voluntaria entre el 15 y el 25 por 100 de las multas que impone, del resto pasa a hacerse cargo la recaudación ejecutiva.

LAS MULTAS DE TRÁFICO QUE COBRÓ HACIENDA

Delegación	Ingresos 1993 (hasta 31-8-93) (Cifra en millones de pesetas)
Almería	145,757
Cádiz	158,306
Córdoba	145,125
Granada	157,712
Huelva	91,312
Jaén	93,625
Málaga	209,675
Sevilla	348,629
Jerez de la F.	50,057
Ceuta	9,395
Melilla	5,378
ANDALUCÍA	1.414,971
Huesca	39,434
Teruel	17,823
Zaragoza	96,280
ARAGÓN	153,537
Oviedo	150,672
Gijón	37,935
ASTURIAS	188,607
BALEARES	166,407
Las Palmas	156,11
Tenerife	159,470
CANARIAS	315,581
CANTABRIA	107,668
Albacete	46,902
Ciudad Real	95,531
Cuenca	39,453
Guadalajara	19,553
Toledo	101,038
CASTILLA-LA MANCHA	302,477
Ávila	27,660
Burgos	72,661
León	110,840
Palencia	50,089
Salamanca	59,813
Segovia	36,166
Soria	16,627
Valladolid	85,576
Zamora	31,563
CASTILLA Y LEÓN	490,995
Barcelona	697,962
Gerona	129,646
Lérida	124,136
Tarragona	94,152
CATALUNYA	1.045,896
Badajoz	126,135
Cáceres	82,239
EXTREMADURA	208,374
La Coruña	197,794
Lugo	77,515
Orense	76,673
Pontevedra	128,767
Vigo	47,525
GALICIA	528,274
MADRID	951,777
Murcia	178,242
Cartagena	40,297
MURCIA	218,539
NAVARRA	164,709
Alava	24,081
Guipúzcoa	67,259
Vizcaya	45,897
PAIS VASCO	137,237
LA RIOJA	66,902
Alicante	165,760
Castellón	61,041
Valencia	303,322
VALENCIA	530,123
TOTAL	6.992,074

(Fuente: Ministerio de Hacienda)

Detenciones, controles de alcoholemia, incautación de drogas y armas...



EL "BAKALAO", BAJO CONTROL

En las últimas semanas, el Ministerio del Interior ha adoptado severas medidas para acabar con los efectos perniciosos de las llamadas «Rutas del bakalao», destapadas por esta revista en su número del mes de julio. En los dos primeros fines de semana del pasado mes se realizaron más de tres mil controles de alcoholemia en sus zonas de influencia, se incautaron drogas, fundamentalmente de diseño, como «Speed», «Éxtasis», etcétera, fueron detenidas cerca de mil jóvenes y se intervino buen número de armas. Las instrucciones dadas por el Secretario de Estado para la Seguridad, Rafael Vera, han comenzado a dar los primeros resultados.

El primer fin de semana de noviembre, Policía y Guardia Civil detenían a unos 400 jóvenes y realizaban alrededor de mil controles de alcoholemia en las llamadas «Rutas del Bakalao», fundamentalmente en el trayecto Madrid-Valencia y viceversa, y zonas de influencia de la capital levantina. Durante el segundo fin de semana, estas inspecciones se incrementaron: se realizaron 2.510 controles de alcohol, se incautaron 1.262 gramos de sustancias estupefacientes y fueron detenidas 559 personas, además de incautar 49 armas, la mayoría «blancas».



Las drogas de diseño, como el "Éxtasis" o el "Speed" son las preferidas de estas rutas.

DETENCIONES Y CIERRE DE LOCALES

Prueba de la magnitud que está alcanzando este problema son los 354 detenidos en la provincia de Madrid, muy por encima de Alicante, con 70, la propia Valencia, con 58, para pasar ya a muchas menos detenciones en provincias como Murcia, Albacete, Ciudad Real o Castellón y Zaragoza. La palma en cuanto a la incautación de droga también se la llevó Madrid, con más de 600 gramos, seguida de Valencia y Alicante. Por contra, Valencia es, con mucho, la provincia en la que más armas se incautaron en el fin de semana del 12 al 14, con 38. En cuanto a los controles de alcoholemia, fueron Zaragoza y Murcia donde más se realizaron, seguidas de Madrid, Zaragoza y Valencia. El último fin de semana contabilizado al cierre de la revista registró en las carreteras «controladas» un total de 105 accidentes de tráfico, ninguno de

ellos en Madrid.

Estas medidas se prolongarán hasta que los responsables de Interior consideren oportuno y se completarán con otras actuaciones. Están previstas nuevas reuniones con los gobernadores civiles para ultimar todo tipo de actuaciones y no se descartan posibles cierres de locales «bakalao».

Justo unos días antes de la penosa tragedia de tres accidentes de tráfico —en los que perdieron la vida quince jóvenes en puntos de España—, Rafael Vera, Secretario de Estado para la Seguridad, había dado instrucciones para que se adoptase una serie de medidas tendentes a erradicar los efectos perniciosos que hay en torno a las llamadas «Rutas del Bakalao», fundamentalmente Madrid-Valencia y viceversa, así como la «Ruta Destroyer» (Valencia-diversas zonas del

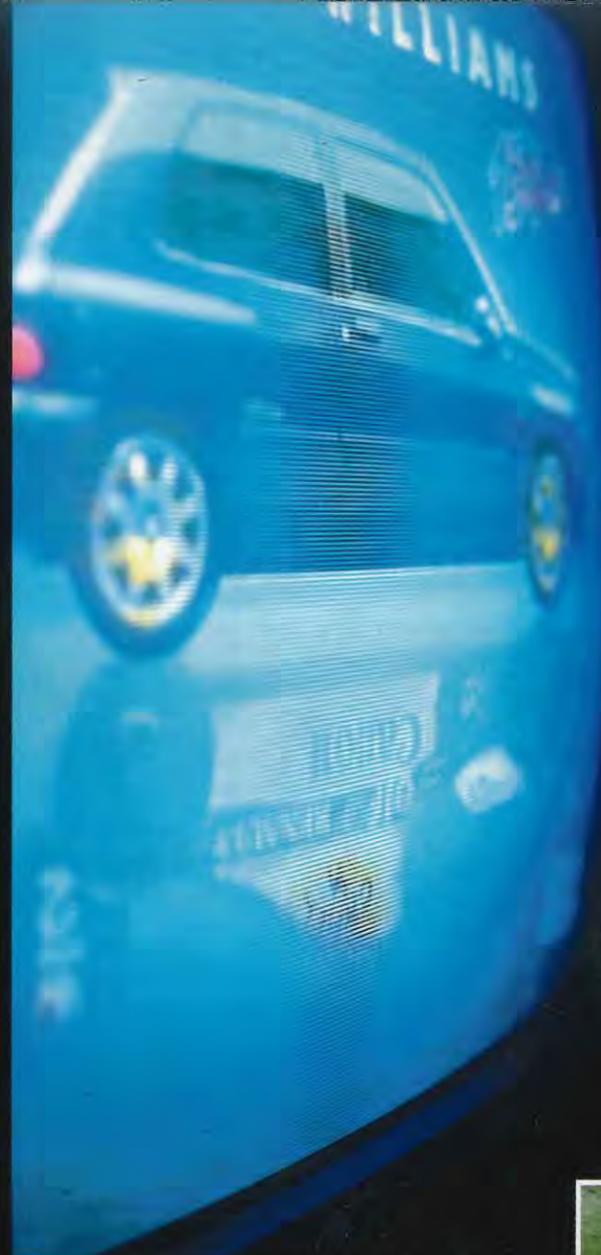
Durante los fines de semana se intensificarán los controles de velocidad y alcoholemia en las "rutas del Bakalao".

litoral levantino y otras, donde no sólo existen problemas serios de seguridad vial, sino también tráfico de drogas, prostitución, robos y destrozos en propiedades y coches, según los datos facilitados por Interior.

De acuerdo a estas instrucciones, durante los fines de semana se intensificarán los controles de alcoholemia y velocidad en las carreteras por las que transitan estos «rutereros»; en los puntos de acceso o centros de ocio incluidos en estas rutas, se situarán patrullas policiales ejercitando los controles dispuestos en distintos artículos de la Ley de Protección de la Seguridad Ciudadana. Igualmente, los delegados del Gobierno y gobernadores civiles han empezado a aplicar «con rigor» todos los preceptos contemplados en esta ley y otras disposiciones vigentes.

Los propios mandos de las Fuerzas y Cuerpos de la Seguridad del Estado se están poniendo en contacto durante las últimas semanas con las autoridades locales para que se apliquen en discotecas y lugares de ocio las disposiciones legales vigentes relativas a horario de cierre, insonorización, control de acceso, etcétera. De la misma manera, se han comenzado a adoptar medidas para vigilar estrechamente aparcamientos y zonas del interior de estas instalaciones «a fin de detectar y, en su caso, detener a todo traficante de sustancias tóxicas o estupefacientes», asegura la nota oficial.

En los últimos meses, la vigilancia en estas carreteras ya se había llevado a cabo. Incluso algunas cifras denotan una rebaja importante en la accidentalidad y mortalidad en las horas nocturnas en la zona de Valencia, en comparación con datos del verano del pasado año. Fue precisamente antes del verano cuando la revista «Tráfico» denunció —tras introducirse en esos ambientes— la existencia de estas rutas, el consumo habitual de drogas de diseño como «Speed», «Éxtasis» y otras en determinadas discotecas y las repercusiones que, sobre la seguridad vial, podrían estar teniendo.



A los cinco años, muchos niños diferencian más modelos de automóvil que tipos de plantas

ESE OSCURO OBJETO DEL DESEO

Un trabajo de la Dirección General de Tráfico sobre la influencia que la publicidad de vehículos emitida en televisión tiene entre 2.102 niños y jóvenes con edades comprendidas entre los 7 y 25 años muestra al automóvil como uno de los objetos más deseados y conocidos actualmente, siendo su posesión una de las metas prioritarias.

Los anuncios son, en muchos casos, un medio inductor de comportamientos peligrosos cuando llegan a ser conductores.

Teresa G. GONZALEZ
Fotos: Marcos GONZALEZ

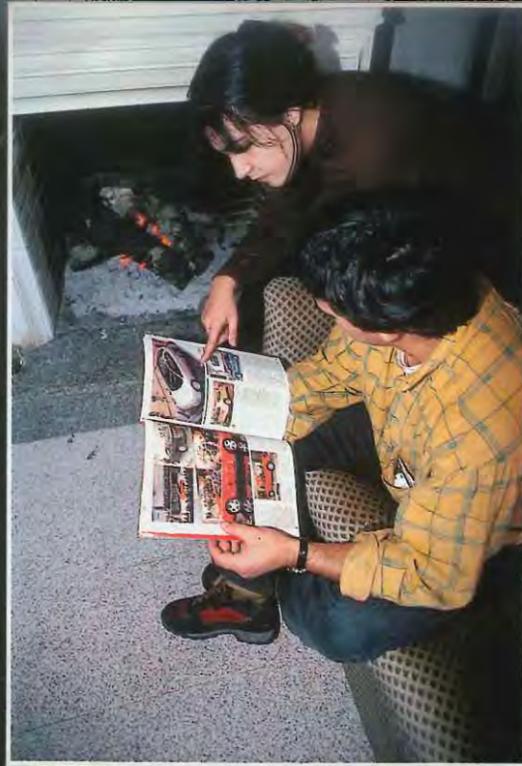


«El coche puebla el universo de la representación y acción de niños y jóvenes. Es un objeto más presente que cualquier otro dotado de movilidad. A los 5 años muchos niños diferencian más marcas y modelos de coches que tipos de plantas. Es un objeto cotidiano y sus características y variedades se han aprendido a distinguir desde los inicios

del lenguaje». Así comienza el estudio sobre publicidad de automóviles en televisión que, entre 2.102 niños y jóvenes de 7 a 25 años, dirigido por Manuel Martín Serrano y encargado por la Dirección General de Tráfico, ha llevado a cabo IMARK (Investigación y Marketing).

Además de analizar el impacto que 74 «spots» emitidos por las diferentes cade-

nas de televisión en 1992 producen en esta audiencia —reconocimiento, credibilidad y gustos—, el trabajo contrastó otras variables: lugar que ocupa en su vida el coche, tanto como objeto de satisfacción como de deseo, frecuencia con que viaja en este medio, si posee coche propio o es familiar, si tiene permiso de conducción, si ha vivido algún accidente de circula-



Para los jóvenes la adquisición de un vehículo es una de sus metas prioritarias.

ción y su opinión sobre cómo evitarlos.

Una de las conclusiones de la investigación es que «el coche es un objeto que estimula deseos muy esenciales y potentes, siendo difícil encontrar entre esas edades -7 a 25 años- otro objetivo de deseo que movilice sentimientos tan poderosos y satisfaga aspiraciones tan importantes», circunstancia ésta aprovechada por el publicitario. También se describen las necesidades que, a juicio de los encuestados, satisface el automóvil: formación de la propia identidad, autonomía, libertad, gozo, afecto y compañía. Del análisis de todos ellos se deduce que el vehículo cumple funciones psicológicas y relacionales más que instrumentales.

Es preciso resaltar que, cuando se publicita este producto, se están reforzando unas señas de identidad adolescentes y juveniles, al mismo tiempo que se promueven unos valores sociales peculiares; éstos tendrán su posterior reflejo en los comportamientos viales y de conducción, trascendiendo también a la visión del ocio, noviazgo, amistad, libertad, iniciativa personal, trabajo, rivalidad y competitividad con los otros.

MECANISMOS PERSUASIVOS

De los datos obtenidos y de las reacciones observadas se ha podido deducir que la publicidad emplea como métodos persuasivos la concepción y calidad del anuncio y la descripción visual de las características del automóvil. Según sea la presentación del anuncio se asociará, en la mente del televidente, con una determinada imagen del vehículo. Así, cuando aparece una situación inverosímil, la audiencia lo rechaza y el «spot» no gusta. El peligro surge cuando lo que refleja

es creíble y propone usos peligrosos y temerarios del coche, pero factibles para un conductor normal.

En cuanto a la calidad en la realización, cuando el argumento de la historia o los personajes interesan, el automóvil se beneficia de una imagen de comodidad, tamaño adecuado, seguridad y uso familiar, sobre todo en los niños; si lo que llama la atención es la música, el receptor lo percibe con un halo deportivo; y cuando el «spot» cuenta un hecho realista, al vehículo se le transfiere una imagen de tecnología buena y precio correcto.

Respecto a las características que del coche se relatan, si el interés ha sido captado por la línea o tecnología del mismo, éste se percibe como veloz; por el contrario, cuando es la marca lo que atrae, el automóvil se percibe como potente y caro.

Otro aspecto analizado demuestra la correlación existente entre el automóvil que les ha gustado y la representación de la persona con la que ellos mismos se identifican inconscientemente. Por ejemplo, si eligen el anuncio de un coche veloz, suelen creerse hábiles y con reflejos; quienes fijan su atención en vehículos con tecnología avanzada se creen jóvenes y atrevidos; mientras los que optan por la seguridad denotan prudencia, seguridad y conocimientos de normas y códigos, así como respeto a los mismos.

CONTENIDOS ALTAMENTE PELIGROSOS

Las argumentaciones que utiliza la pu-

Ellas valoran de un automóvil la utilidad, estética e independencia.

La asiduidad de los viajes en el coche familiar hace más deseable la tenencia del vehículo.

blicidad para enganchar a la audiencia han conseguido persuadir a niños y jóvenes de que la tecnología garantiza la seguridad y permite la velocidad sin peligro. Llegándose a una fetichización de la técnica como garantía de invulnerabilidad con frases como «la seguridad está asegurada». En otros «spots» se incide en la representación del usuario a la prudencia, pero, a continuación, aparece el atrevimiento, rasgo que choca de plano con lo anterior.

Tampoco es muy beneficioso el que, entre todas las prestaciones que ofrece un vehículo, únicamente se transmita la velocidad como identificativa del mismo, existiendo en algunos una invitación a transgredir el Código y llegando, incluso, a proponer que «el coche es para correr», lo que se vincula a frustraciones irracionales y muy peligrosas del ego, así como al deseo de competir y agredir a otros conductores.

IDENTIDAD SOCIAL

Del análisis de las respuestas relativas a la concepción del automóvil en la sociedad, también se desprenden interesantes deducciones. «Poseer coche propio es una meta prioritaria desde la adolescencia. La evidencia de que personas muy próximas lo tienen ratifica la idea de que, después de una espera impaciente, llegará su hora de tenerlo, como se tiene novio/a o se saldrá por las noches. Eligen entre los modelos al alcance de la economía personal y familiar y esperan derrotar en la carretera, ante todo el grupo, al rival erótico que, además, tiene un Golf o

Para ellos coches y motos se asocian a velocidad, tecnología, potencia y lujo.



Desde la más tierna infancia los niños se relacionan y viven entre el tráfico.

MECANISMOS PUBLICITARIOS PARA PERSUADIR A LA AUDIENCIA

MEDIO	FORMA	CONTENIDOS	PERCEPCIÓN DEL VEHÍCULO	AUDIENCIA
Creatividad del anuncio	Narración	Rechazo de argumentos no creíbles.	Usos del coche peligrosos y temerarios pero posibles para un conductor normal.	Niños. Mujeres. Con estudios.
		Preferencia por relatos reales.		
	Realización	Historia o personajes	Cómodo, seguro, uso familiar y tamaño adecuado.	Con estudios. Jóvenes.
Música			Deportivo.	
Obra realista.		Tecnología y precio buenos		
Rasgos del coche anunciado	Cualidades técnicas y de diseño	Línea atractiva. Avanzada tecnología.	Veloz.	Con permiso. Niños. Varones.
	Marca	Incidencia en la marca o el modelo.	Potente. Caro.	Varones. Sin permiso. Adolescentes. Los que prefieren coches caros.

un «todoterreno». También es un símbolo de emancipación paterna».

Si la audiencia percibe el coche como medio para satisfacer necesidades del ego -autoafirmación- o afectivas -eróticas y amistosas-, se representa con funciones que implican riesgo, competitividad y ostentación: vehículos grandes, caros, deportivos y muy veloces, conducidos por varones jóvenes, atrevidos y atractivos,

muy frecuentemente entre 16 y 21 años.

Esta visión requiere un cambio que canalice, en otros campos como el cultural y el creativo, las gratificaciones del ego que ahora encarna el automóvil casi en exclusiva; para ello, es imprescindible un trabajo psicológico y comunicativo de donde emerjan los usos instrumentales y racionales del vehículo, para lo que se necesita la cooperación activa de los anunciantes.

Cuando la función es conocer sitios nuevos o tener autonomía, el coche ideal es pequeño, barato y no tiene por qué correr mucho, siendo, en este caso, una mujer la conductora. En niños menores de 12 años aparece frecuentemente la imagen del coche amplio, cómodo y seguro, conducido por un padre capaz y prudente cuando sirve para disfrutar del tiempo libre en familia. En los pocos casos donde el coche es una herramienta de trabajo, se valora el precio y la economía. Este panorama coincide con la división del parque automovilístico, donde predominan los coches medianos de uso convencional y precio intermedio.

SEGÚN SU EDAD, SEXO Y POSESIÓN

Dependiendo de la edad se observan diferencias cualitativas en la concepción de este medio de transporte. Hasta los 11 años, los niños reciben esta publicidad como un «cuento maravilloso», en el cual el coche es mágico; les impacta más la velocidad que la seguridad, pues, al conducir sus padres, la dan por obvia. Según el trabajo, «es un mal punto de partida para la posterior formación de su actitud en este campo, precisamente en la edad en que respetan más las normas de tráfico, al considerarlas garantía de seguridad y protección».

Entre los 12 y 15 años, el coche pasa de ser un objeto mágico a una máquina tecnológica; el niño intenta comprender su funcionamiento y adquiere un amplio acervo de conocimientos sobre marcas, modelos y características, pues lo usa como valor de cambio en las relaciones con amigos.

A partir de los 16 años y hasta los 18, priman las representaciones eróticas, emancipación familiar y competitividad; mientras que, desde los 19, la confianza en la máquina se traslada a los reflejos y prudencia del conductor, en detrimento del respeto a las normas de tráfico como garantía para la seguridad; es aquí donde aparece la valoración utilitaria del coche (consumo, coste, uso laboral y familia).

La tradicional discrepancia en la concepción del automóvil entre hombre y mujer sigue constatándose, debido a las también diferentes pautas de educación. Para ellos, coches y motos son objetos predilectos de deseo, con valoración generalizada de velocidad, tecnología y potencia y preferencia por modelos grandes, caros, «todoterreno» y con una finalidad de «ligue». Mientras, a ellas les impactan más los aspectos creativos de la publicidad y los rasgos utilitarios y la estética del vehículo, asociándolos con su autonomía personal y la posibilidad de conocer lugares nuevos.

También se aprecian diferentes repercusiones y valoraciones, dependiendo de si el sujeto tiene o no coche propio. En el primer caso se inclinan por los «spots» de modelos que estén en una franja superior al que poseen, mientras que los segundos son proclives a imaginarse al propietario como una persona con dinero.



Los fabricantes de automóviles y los recuperadores de chatarra colaboran en una experiencia piloto de reciclado de vehículos

Objetivo: evitar que los residuos invadan el medio ambiente.

CADA DÍA MÁS "VERDES"

En la actualidad, cada coche nos deja en herencia 100 kilos de residuos. Anualmente desaparecen de la circulación en España entre 500.000 y 700.000 coches. Conseguir disminuir estos residuos y que sean más limpios es, junto con su viabilidad económica, el objetivo de la experiencia sobre reciclaje de vehículos que realizan ANFAC y REYFRA que busca aproximarse a la realidad de un centro de reciclado y servir de ejemplo.

En 1992 se dio de baja en España un total de 545.208 vehículos, según la DGT (Dirección General de Tráfico), aunque la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), citando otras fuentes, eleva la cifra a 700.000 unidades. En Europa se alcanzan anualmente, los 13 millones de vehículos fuera de circulación. Un 70 por 100 del peso del material que compone un coche son metales féreos, un 5 por 100 metales no féreos (cobre, aluminio, zinc...) y el 25 por 100 restante, materiales varios (plásticos, vi-

drio, caucho, textiles...). Actualmente, de eliminar este material se encargan, en un primer momento, los desguaces, donde comercializan las piezas en buen estado. A continuación, el vehículo pasa a la prensa y, después, a la trituradora, que separa los materiales útiles de lo que se denomina «pelusa» o basura (tapicería, plásticos, gomas y cristales), que representa entre el 15 y el 25 por 100 del peso del vehículo (aproximadamente 100 kilos) y que va directamente al vertedero. ANFAC asegura que, si bien es cierto que estas cifras son preocupantes, es necesario «situarlas dentro de un contex-

to». En España se producen al año 11 millones de toneladas de residuos sólidos urbanos, fundamentalmente basuras domésticas, lo que equivale a 0,75 kilos de residuos por habitante y día, mientras que los procedentes del automóvil que llegan al vertedero suponen 0,01 kilogramos por habitante y día. Ante esta situación, la protección del medio ambiente y de los recursos naturales se está convirtiendo en una necesidad prioritaria. Así, numerosos fabricantes europeos están realizando investigaciones sobre reciclado de automóviles. España se encuentra todavía en un primer nivel, absolutamente teórico. Por ello, ANFAC y la sociedad Reciclaje y Fragmentación (REYFRA) han iniciado una experiencia piloto sobre reciclaje de vehículos. El objetivo primordial es obtener una «aproximación real a la problemática con que se encontraría un



Los residuos de los vehículos son una herencia cada vez más voluminosa.



Los CFCs, uno de los contaminantes más peligrosos porque dañan la capa de ozono, se encuentra en el refrigerante del aire acondicionado.



centro de reciclaje al operar en España».

LO MÁS REAL POSIBLE

El proceso se divide en cuatro fases que intentan reproducir, lo más exactamente posible, las operaciones que habría que llevar a cabo. La primera sería

la recogida, una de las más problemáticas, puesto que los vehículos pueden proceder de particulares, concesionarios, compañías de seguros, ayuntamientos, organismos oficiales, etcétera. En esta ocasión, los fabricantes han cedido 400 vehículos, de sus respectivas redes comerciales, dados de baja. Después se pasa a la fase de desconta-

minación, fundamental para la conservación del medio ambiente. Los aceites, líquido de frenos, anticongelantes, CFCs (gases clorofluorocarbonados, refrigerantes del aire acondicionado, esencialmente) y las baterías; todos ellos son elementos muy contaminantes y se eliminan del vehículo siguiendo unas instrucciones técnicas determinadas. Estos productos son reciclados posteriormente o tratados adecuadamente por empresas autorizadas, poniéndose a prueba la infraestructura existente en la actualidad en España.

El vehículo pasa, a continuación, a ser desmontado. Se extraen los neumáticos, vidrio y componentes plásticos, fácilmente reciclables o reutilizables. Para conocer la viabilidad de esta fase, colaboran en el proyecto varias empresas del sector (Consortio de Industrias del Caucho, Tudor, Vicasa y la Fundación Española de los Plásticos para la Protección del Medio Ambiente).

Finalmente, lo que queda del vehículo se introduce en el molino triturador. La parte metálica, separada por diversos medios, es enviada a la industria siderúrgica para su reutilización. El residuo no metálico termina en el vertedero. Tiene un peso reducido, es poco contaminante y, en palabras de ANFAC, es «un residuo más limpio».

FUTURO OPTIMISTA

Carlos Mataix, director técnico de ANFAC, a la vista de los primeros resultados, descubre alguna de las sorpresas que se han encontrado: «Muchos neumáticos presentan un buen estado y su reutilización es factible. Además, en cada coche quedan 2 ó 3 litros de gasolina».

En la mayoría de los casos se tiene muy claro qué hacer con los materiales; pero algunos presentan muchas dificultades, como el caso de la gasolina, para la que, hasta ahora, no han encontrado receptor. Lo mismo ocurre con las espumas y el tejido de los asientos y los plásticos.

Sin embargo, tanto los fabricantes como los recuperadores de chatarra tienen muy clara la necesidad de reciclar y minimizar los vertidos, evolucionando en sus métodos y formando parte de una cadena en la que todos los implicados, es decir, desde el ciudadano a la Administración, deben colaborar.

No debemos olvidar que, aunque en la actualidad las investigaciones están muy avanzadas y los vehículos que están apareciendo en el mercado ya son mayoritariamente «verdes», estos no serán dados de baja, por término medio, hasta dentro de 10 años. Mientras que los que en estos momentos se retiran de la circulación se fabricaron hace, al menos, una década, sin ningún criterio de reciclabilidad. Sólo en el siglo XXI el coche será reciclable al 100 por 100.

Mercedes LÓPEZ

Las nueve propuestas de las jornadas «Los mayores y la seguridad vial», celebradas en Madrid

SESENTA AÑOS NO ES NADA

Las estadísticas de la DGT señalan que el 12 por 100 de los muertos en accidente de tráfico tiene más de 65 años. Los problemas que se derivan de la relación entre los mayores (con unas circunstancias físicas determinadas, aunque no generalizadas) y un entorno hostil (infraestructuras y transportes inadecuados, tráfico agresivo) han sido el objeto de las jornadas «Los mayores y la seguridad vial: presente y futuro», desarrolladas del 19 al 21 de octubre pasado.

«Los mayores y la seguridad vial: su presente y futuro» ha sido el título bajo el que se analizaron los aspectos más importantes de la problemática que presenta la movilidad de los mayores y las posibles soluciones, en el transcurso de unas jornadas que organizó el Instituto Nacional de Servicios Sociales (INSERSO), con la colaboración de la Dirección General de Tráfico, el pasado mes de octubre.

Temas como la libertad de movimientos, sus problemas de visión, audición y reflejos, las capacidades mentales, la influencia de los medicamentos o los mayores al volante, como peatones o usuarios del transporte público, así como estadísticas sobre la accidentalidad de este colectivo, mostraron la verdadera dimensión del problema.

En estas Jornadas, coordinadas por la Asociación Española de la Carretera, también se pasó revista al entorno en el que los mayores de 65 años tienen que desarrollar sus actividades: la ciudad y sus infraestructuras.

Por último, las posibles soluciones, mediante la adaptación de vehículos, transporte público y entorno, sin olvidar un objetivo prioritario —la adecuación de la formación de los mayores a la realidad vial y a su propia capacidad— cerraron un encuentro desde el que se lanzó un mensaje a toda la sociedad: la edad no debe suponer una limitación de forma genérica, pero sí deben conocerse las circunstancias que la rodean, especialmente, por parte de los propios afectados.

Mercedes LÓPEZ
Dibujos: Antonio ARAGÜEZ



1 Los mayores son un colectivo activo que desempeña un papel importante dentro del conjunto de la sociedad. Por ello, es necesario que se les posibilite una movilidad lo más cómoda y segura posible.



2 La edad, como tal, no presupone una incapacidad de movimiento. Cualquier limitación generalizada por esta razón es injusta. En la actualidad, 750.000 personas mayores de 65 años mantienen su permiso de conducción, cifra que se duplicará dentro de una década.



3 Un 12 por 100 de los fallecidos en accidentes de circulación tiene más de 65 años. La accidentalidad de los mayores tiene consecuencias muy graves. Si no adoptamos las medidas adecuadas, estos datos se incrementarán considerablemente en los próximos años.



4 Hay que mejorar la señalización, las condiciones de iluminación y simplificar los tramos viarios más complejos (especialmente las intersecciones). Asimismo, hay que conseguir sensibilizar a la sociedad. Si tenemos suerte, todos llegaremos a viejos.



5 La mejora en la seguridad no sólo ayudará a los mayores, sino que permitirá que otros colectivos puedan acceder al sistema de transportes e incrementar su movilidad. Algunas adaptaciones en los vehículos serán imprescindibles.



6 Numerosas zonas peatonales en las ciudades, compatibles con una buena regulación del tráfico, harán que nuestras ciudades sean más humanas, disminuyendo el número de atropellos, las caídas y los accidentes con bicicletas.



7 Los mayores se han visto inmersos en un caos circulatorio que muchas veces no han podido asumir y necesitan realizar un importante esfuerzo de adaptación. Todos los programas y experiencias llevadas a cabo en este sentido han tenido una respuesta muy positiva por su parte.



8 Hay que velar por los derechos de los mayores desde todos los puntos de vista: físico, moral y económico. Reconocimientos médicos preventivos, nuevas normas de tráfico y una tarificación adecuada de las aseguradoras según el índice de riesgo aumentarán la movilidad de los mayores y su seguridad vial.



9 Todos debemos conocer mejor los problemas que tienen nuestros mayores, así como las medidas que se adoptan para conocer su efectividad y evitar sus defectos.

En 1994 se modificarán, entre otros aspectos, los plazos de revisión

LOS VEHICULOS ACCIDENTADOS PASARAN POR LA ITV

Los vehículos que hayan sufrido un accidente estarán obligados a pasar una exhaustiva inspección en la ITV, según un proyecto de Real Decreto elaborado por el ministerio de Industria para adaptar la legislación española a la comunitaria, sobre todo en los aspectos en los que ésta impone controles más estrictos. La nueva normativa, que podría entrar en vigor a principios de 1994, modifica y acorta, en algunos casos, los plazos de la revisión obligatoria.

Los antecedentes en España de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) se remontan a 1961, aunque sólo para los de tipo industrial. El proceso continúa en 1985 cuando se reguló la obligatoriedad y frecuencia de la inspección para los turismos de uso particular. El objetivo era reducir al máximo la probabilidad de aparición de fallos mecánicos que tienen su origen en el desconocimiento del estado real de los elementos que configuran la seguridad del vehículo.

Con ello, España se situaba en vanguardia de los países que tenían regulada esta materia. No obstante, la necesidad de aproximación a la legislación relativa al control técnico de los vehículos de los estados de la CEE ha hecho precisa la elaboración de un Real Decreto para adaptar la legislación española en aquellos aspectos en los que la normativa comunitaria impone un control más estricto.

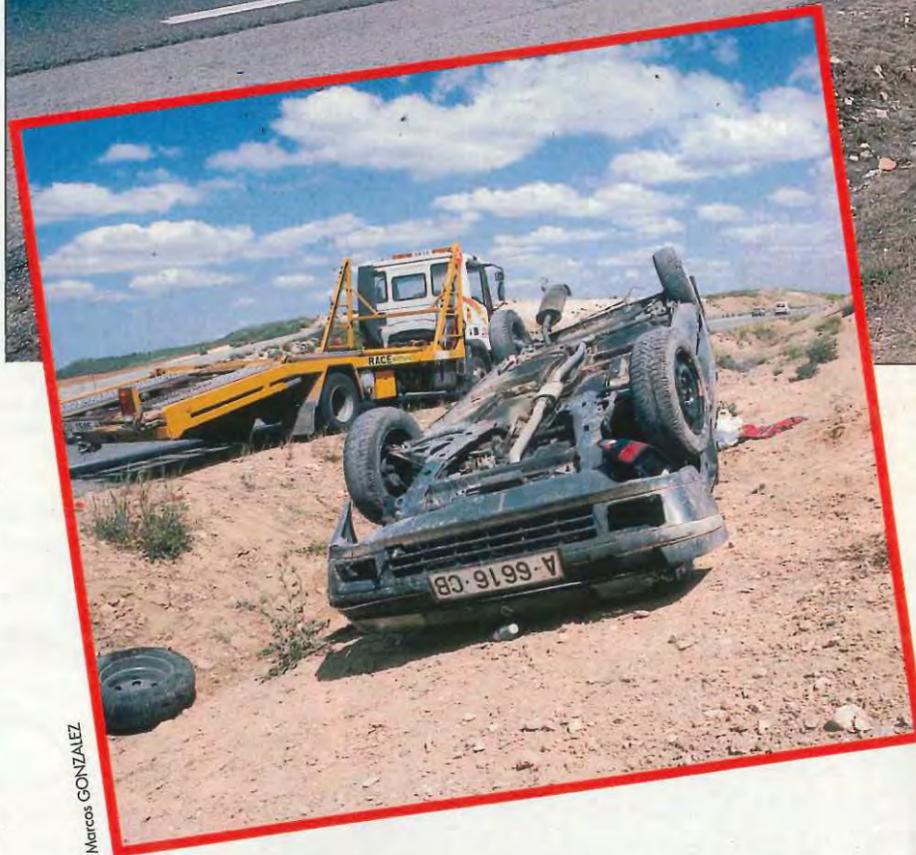
Según el subdirector de Seguridad Industrial del ministerio de Industria y Comercio, Adalberto Perea, el borrador ya está culminado desde el punto de vista técnico, aunque aún faltan los filtros jurídicos. En cualquier caso, se espera que pueda entrar en vigor a principios de 1994.

La nueva normativa tiene especial incidencia en los turismos particulares, que, en lugar de pasar la primera inspección a los 5 años, tendrán que hacerlo a los 4. De entrar en vigor a principios del próximo año, los turismos matriculados en 1990 tendrán que pasar inspección en 1994.

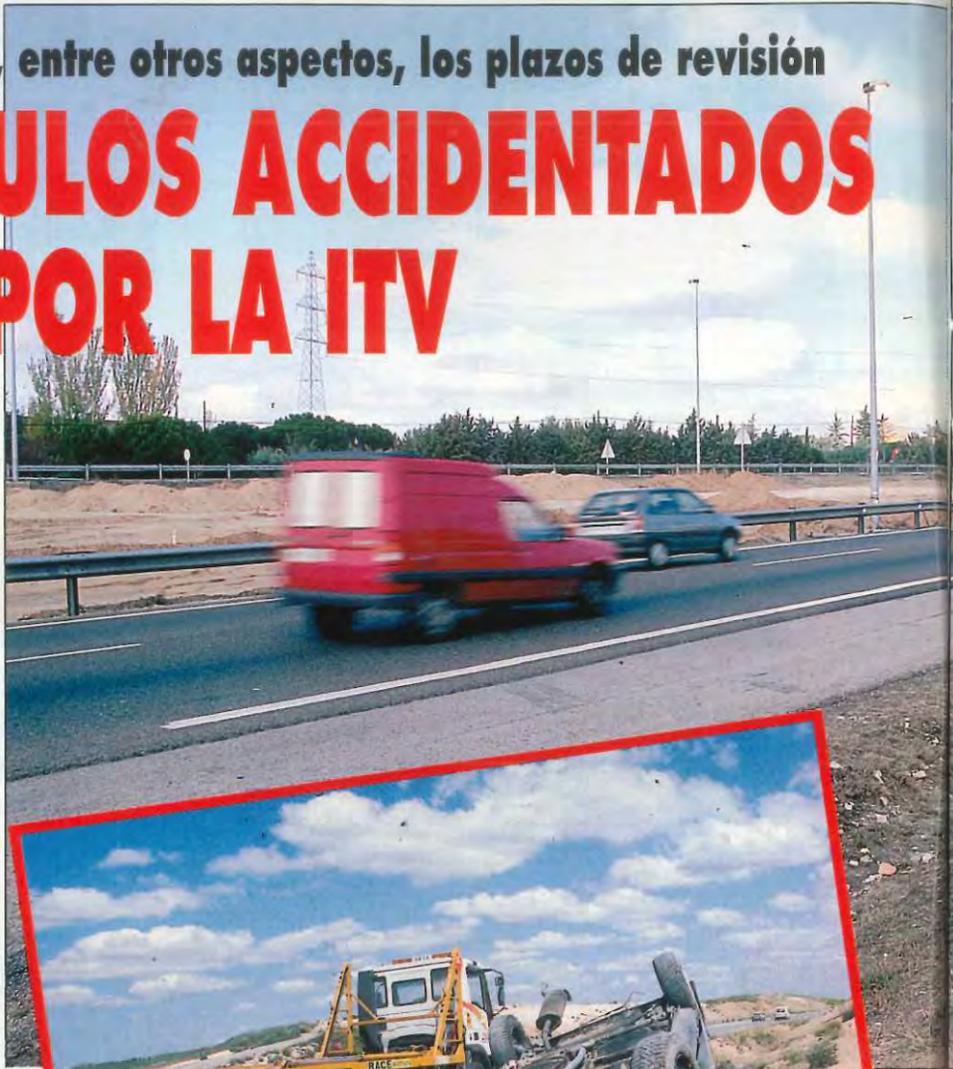
Salvo en el caso de los turismos, se

amplían y dilatan los plazos como consecuencia de la directiva comunitaria, mucho más benévola en sus requisitos mínimos. En cualquier caso, se ha procedido a una serie de actualizaciones y mejoras, como es el caso de las inspecciones a vehículos accidentados con daños importantes en su estructura o elementos de seguridad.

Así, todo vehículo que, como consecuencia de un siniestro, haya sufrido deterioros que puedan afectar a algún elemento de seguridad de los sistemas de dirección, suspensión, transmisión o frenado, al bastidor o estructura autoportante en los puntos de anclaje de alguno de estos órganos, deberá presentarse a inspección antes de que vuelva a circular.

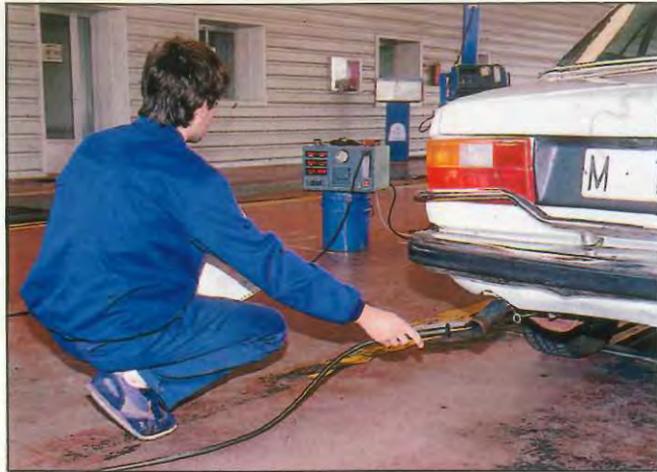


Marcos GONZALEZ



A los cuatro años de su matriculación, los turismos deberán pasar su primer control.

TIPO VEHÍCULO	ANTIGUEDAD	FRECUENCIA INSPECCIÓN	
MOTOCICLETAS	Hasta 5 años Más de 5 años	Exento Cada 2 años	
TURISMOS	Hasta 4 años De 4 a 10 años Más de 10 años	Exento Cada 2 años Anual	
AMBULANCIAS Y TAXIS HASTA 9 PLAZAS	Hasta 5 años Más de 5 años	Anual Semestral	
TURISMOS DE ALQUILER Y DE AUTOESCUELAS, DE HASTA 9 PLAZAS	Hasta 2 años De 2 a 5 años Más de 5 años	Exento Anual Semestral	
VEHICULOS DE MAS DE 9 PLAZAS DEDICADOS A TRANSPORTE DE PERSONAS (INCLUIDO TTE. ESCOLAR)	Hasta 5 años Más de 5 años	Anual Semestral	
VEHICULOS TRANSPORTE MERCANCIAS HASTA 3,5 TM	Hasta 2 años De 2 a 6 años De 6 a 10 años Más de 10 años	Exento Cada 2 años Anual Semestral	
VEHICULOS TRANSPORTE MERCANCIAS DE MAS DE 3,5 TM Y CABEZAS TRACTORAS	Hasta 10 años Más de 10 años	Anual Semestral	
CARAVANAS DE MAS DE 750 KILOGRAMOS	Hasta 6 años Más de 6 años	Exento Cada 2 años	
TRACTORES, MAQUINARIA AUTOPROPULSADA, REMOLQUES Y OTROS VEHICULOS AGRICOLAS ESPECIALES	Hasta 8 años De 8 a 16 años Más de 16 años	Exento Cada 2 años Anual	
VEH. ESPECIALES PARA OBRAS Y SERVICIOS Y MAQUINARIA AUTOPROPULSADA (EXCEPTO SI LA VELOCIDAD ES INFERIOR A 25 KM/H.)	Hasta 4 años De 4 a 10 años Más de 10 años	Exento Cada 2 años Anual	
ESTACIONES TRANSFORMADORAS MOVILES Y VEH. ADAPTADOS PARA MAQUINARIA DE CIRCO O FERIAS AMBULANTES.	Hasta 4 años De 4 a 6 años Más de 6 años	Exento Cada 2 años Anual	



Las actuales directivas europeas sobre contaminación obligarán a controles exhaustivos en las ITV.



Aún hay un 30 por 100 de incumplimiento en la obligación de pasar la inspección técnica.

La primera autoridad que tenga acceso al accidente, generalmente Guardia Civil o Policía Municipal, será quien decida si el vehículo necesita ser inspeccionado antes de su puesta en servicio después de la reparación. Para ello, se lo comunicará al titular del vehículo y le intervendrá el permiso de circulación, dando cuenta a las autoridades correspondientes. Una vez reparado el vehículo, su titular solicitará la inspección pertinente y, de ser favorable, se le devolverá el permiso de circulación.

VEHICULOS SOSPECHOSOS

Independientemente de que un vehículo haya sufrido un accidente, cuando se tengan fundadas sospechas de que no reúne las condiciones técnicas exigibles para circular con seguridad, se podrá

obligar a que en una ITV verifique el elemento o conjunto supuestamente defectuoso, aunque, de no apreciarse anomalías, la inspección será gratuita.

En caso de incumplimiento de la obligación de pasar la ITV, los agentes encargados de la vigilancia del tráfico, además de la correspondiente denuncia, intervendrán el permiso de circulación y entregarán, a cambio, un volante en el que conste la matrícula y la fecha de matriculación, concediendo un plazo de 10 días para que se pase la inspección. De no hacerse en el citado plazo, se procederá al precintado del vehículo.

Cuando el resultado de una inspección fuese desfavorable, la ITV concederá un plazo inferior a 2 meses para subsanar las deficiencias y volver a pasar la revisión. Mientras tanto, no podrá circular salvo para su traslado al taller.

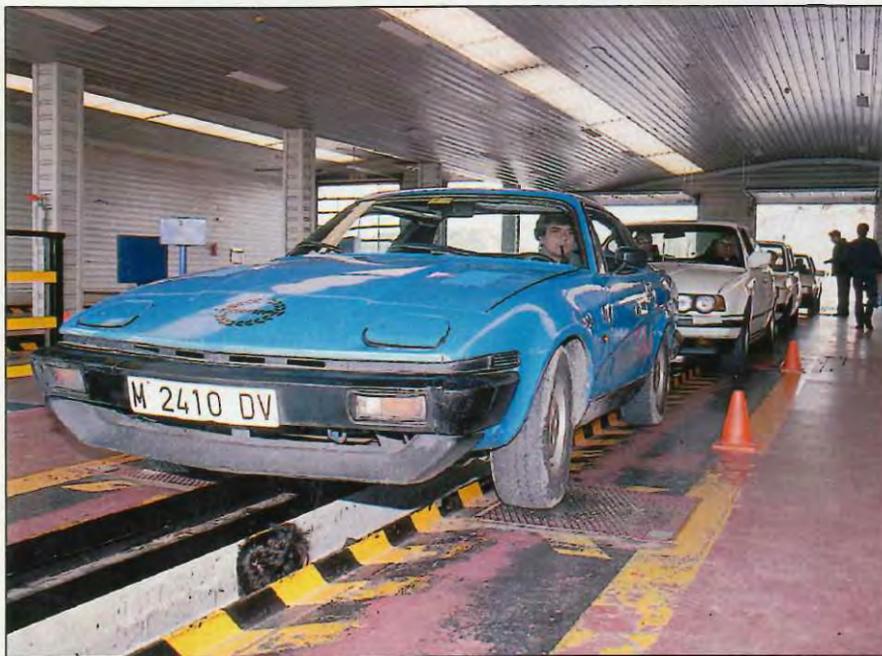
A pesar de la desigual acogida de la obligatoriedad de la inspección desde 1985, aproximadamente un 30 por 100 la incumplió el pasado año y, de los 5,7 millones de vehículos revisados, algo más de un millón fue rechazado en la primera inspección.

DOS MILLONES DE INCUMPLIDORES

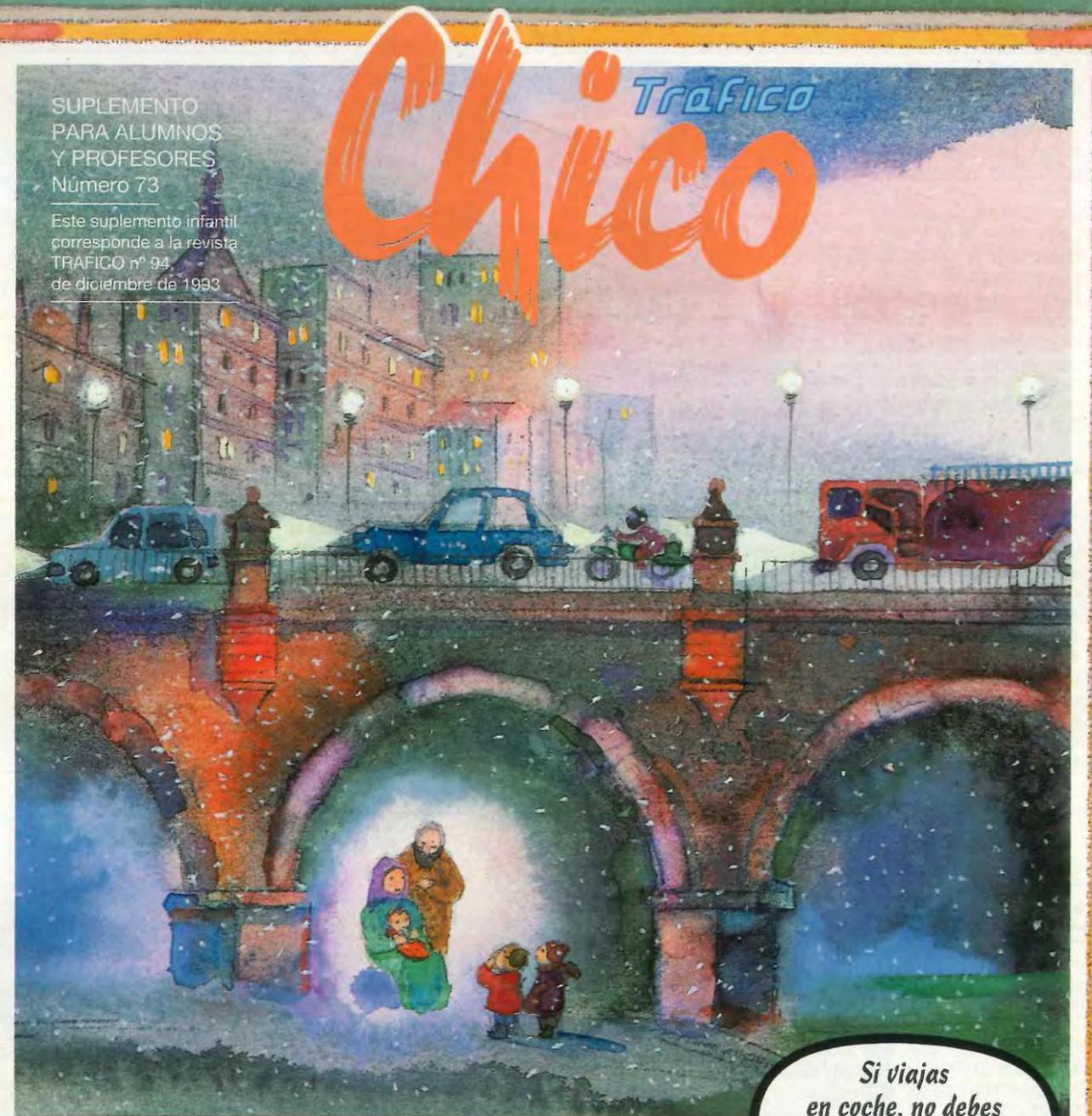
Precisamente ese incumplimiento y la necesidad de erradicarlo ha sido una de las conclusiones de las jornadas sobre ITV celebradas recientemente en Santiago de Compostela (La Coruña). Según el presidente de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV), Javier García Atance, «además de los necesarios controles en carretera por parte de los agentes de vigilancia, pretendemos realizar un seguimiento informático en colaboración con la DGT (Dirección General de Tráfico), de acuerdo con lo previsto en el Plan Estratégico de Seguridad Vial; hay que evitar que se alardee impunemente, de boca en boca, de que no se pasa la inspección».

Por otra parte, la incidencia del factor vehículo en los accidentes se cifró entre un 12 y un 15 por 100, mientras que otra conclusión de las citadas jornadas, convocadas por la Junta de Galicia, se refirió al problema de la unificación y homogeneización de criterios que evite el éxodo de vehículos de una provincia a otra menos exigente. Asimismo, se debatió sobre los aspectos de control de la contaminación de los vehículos exigidos por la normativa europea y acerca de la necesidad de implantación de un sistema de calidad de las propias estaciones ITV, de acuerdo con las normas ISO 9.000, independientemente de las auditorías voluntarias a las que han venido sometándose.

J. Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Rafa MARTÍN



Los vehículos accidentados con daños importantes deberán pasar el examen de la ITV después de su reparación.



SUPLEMENTO
PARA ALUMNOS
Y PROFESORES
Número 73

Este suplemento infantil
corresponde a la revista
TRAFICO nº 94,
de diciembre de 1993

Los niños nos escriben cuentos AIRES DE NAVIDAD

Si viajas
en coche, no debes
molestar
al conductor



SUMARIO

- Nuestro Buzón (cartas) Pág. II
- La cometa Pág. III
- Señales de orientación Pág. VII
- Autolisto en Navidad Pág. VIII

La Navidad es un gran acontecimiento que siempre ha inspirado a poetas y escritores. En esta ocasión, TRAFICO CHICO ha pedido a algunos escolares, futuras estrellas del mundo de las artes, cuentos navideños en los que San José, la Virgen María y el pequeño Jesús son, cómo no, los protagonistas, y el tráfico de hoy, un buen escenario (Págs. IV-VI).

CAMBIO DE DIRECCIÓN

Un ciclomotor circula por el arcén. Un turismo le adelanta e, inmediatamente, efectúa un cambio de dirección a la derecha, cerrando el paso al ciclomotor. A consecuencia de esta maniobra, el ciclomotor golpea al turismo en su lateral derecho (aleta y puerta delantera). La pregunta es: ¿el ciclomotor debió frenar y permitir el cambio de dirección del turismo o, por el contrario, el vehículo debió ceder el paso al ciclomotor? -**Julio A. García. Villanueva de la Serena. (Badajoz).**

Respuesta: Es evidente que tanto el art. 74.1 como el 85.3 del Rgto. Gral. de Circulación, que regulan respectivamente los cambios de dirección y el adelantamiento, conceden prioridad al ciclomotor, lo que no obsta para que, aun supuesta la infracción del conductor del turismo y una vez originada por ésta

la situación de peligro, el conductor frenase si tenía posibilidad de hacerlo.

CICLISTAS SEGUROS

Vengo observando como, al llegar la moda de las bicicletas de montaña, éstas son usadas normalmente para desplazarse por zonas urbanas o incluso interurbanas, tanto de día (en muchos casos con escasa o nula visibilidad para los automovilistas) como de noche, con lo que, viendo el poco o nulo equipamiento de muchas de ellas circulando en horas nocturnas, no estaría de más que el ciclista en

cuestión usará, obligatoriamente, algún tipo de prenda, tipo brazalete, tobillera o cinturón, que, siendo reflectante o luminoso y de fácil acoplamiento, incrementaría en mucho la seguridad pasiva de este de por sí inseguro vehículo de dos ruedas. - **José María González. Gijón. (Asturias).**

UN PROBLEMA DE EDUCACIÓN

Tengo 11 años y voy a un colegio llamado «Miguel de Cervantes». Aunque soy una niña todavía, leo todos los ejemplares que le mandan a mi padre: es una revista «chupi» y guardo los

Esta página servirá para dar respuesta a todas las preguntas que, en materia de educación vial, puedan plantear padres, profesores, educadores extraescolares o los propios escolares, siempre que se trate de aspectos relacionados con este suplemento. Esperamos vuestras cartas.



Los sitios más seguros para cruzar son los pasos de peatones. Pero ten cuidado con los colores del semáforo.

TRAFICO...DE PALABRAS

«Entre las maravillas de la tecnología moderna hay que incluir una lata de refresco que, después de tirada a la basura, durará toda la vida y un coche de un millón de pesetas que, cuidado adecuadamente, se oxidará en dos o tres años»
Paul Harwitz, periodista.

«Tráfico Chico» en una carpeta aparte. Me gustaría que en el colegio fuera obligatoria la educación vial, porque creo que, cuanto antes empecemos a estudiar sobre la educación vial, mejor formados estaremos el día de mañana. Aparte de que ahora también sería bueno para saber para qué sirve cada señal y corregir posibles faltas que podamos tener. Creo que las personas, cuando cometen algún error en la carretera no siempre es porque quieren ser traviesos; muchas veces es por falta de educación vial, es decir, porque no saben. - **Silvia Luque Santamaría. Montemayor. (Córdoba).**



Revista TRAFICO
Josefa Valcárcel, 28
28071 MADRID (España)

NOTICIAS

RIPOLLET (Barcelona): Campaña y concurso escolar

Por undécimo año consecutivo, el pasado mes de octubre marcó el comienzo de las actividades de educación vial en la localidad barcelonesa de Ripollet, dirigidas, como cada curso, por la guardia urbana de dicha población. Entre las novedades para el presente año académico es probable que se lleve a cabo el concurso realizado el pasado curso, pionero en la comunidad catalana, que reunió a todos los escolares de 8º de E.G.B. de la localidad en torno a la educación vial. En una prueba de preguntas y respuestas, se premiaron los conocimientos de los chicos sobre el comportamiento de peatones, normas de ciclomotores, señales de tráfico y primeros auxilios. Algunas preguntas tuvieron «trampa», para comprobar el nivel de asimilación de conceptos por parte de los chavales, que no se habían limitado a memorizar.



En un juego de preguntas y respuestas, los escolares demostraron sus conocimientos.

Baeza (Jaén) Curso de asesores

Medio centenar de personas, entre asesores de educación infantil y primaria, profesores de E.G.B. y animadores de educación vial de las jefaturas de Tráfico de Andalucía asistieron al Curso para Asesores de Educación Infantil y Primaria que se desarrolló en la Universidad «Antonio Machado» de Baeza (Jaén) durante los días 3, 4 y 5 de noviembre. La necesidad de formación en materia de educación vial de asesores y profesores, su participación en el diseño de materiales educativos adaptándolos a la realidad y cultura andaluzas y a la potenciación de los proyectos de innovación de educación vial fueron las conclusiones más relevantes del Curso. En él se trataron aspectos como la presencia de la educación vial en los decretos actuales de enseñanza, su relación con otros temas transversales o la metodología y los recursos existentes en este ámbito.



La educación vial reunió a cincuenta profesionales del magisterio en Baeza.

DE ALTOS VUELOS



Divulgar las normas de circulación es uno de los objetivos de esta asociación.

REAL DE GANDIA (Valencia): Asociación para la seguridad vial

Un grupo de jóvenes de Real de Gandía (Valencia) ha formado una asociación a la que han bautizado con el nombre de ADISEV (Asociación juvenil para la Difusión de la Seguridad Vial) desde la que pretenden dar a conocer las normas más importantes para la circulación de ciclistas y ciclomotoristas. En dos folletos publicados por ADISEV se informa sobre las señales más importantes para ambos vehículos, la utilización de las luces, la señalización de maniobras, etcétera. Por otra parte, los problemas de la ingestión de alcohol y sus efectos se detallan en otro folleto.

BREVES

● El colegio de San Rafael de La Selva del Camp (Tarragona), estuvo presente en la feria «Firalcamp», celebrada del 30 de octubre al 1 de noviembre pasado, con dos «stands» que mostraban los trabajos de educación vial realizados en el colegio. La feria está dedicada a resaltar todas las actividades realizadas en la zona, incluyendo las de los centros escolares.

● El pasado mes de septiembre se presentó en la Facultad de Educación de la Universidad de Salamanca la primera tesis doctoral sobre educación vial realizada en España. La investigación analiza, entre otros aspectos, el desarrollo histórico de la educación vial en nuestro país. Su autora, Violeta Manso Pérez, es pedagoga de la Dirección General de Tráfico.

● La Universidad de Málaga ha organizado un servicio para sus alumnos, denominado «transporte compartido», que pone en contacto a estudiantes con automóvil propio con otros que no lo tienen, rentabilizando así el uso del vehículo privado en el viaje desde y hasta el campus universitario. Uno de los objetivos más importantes de la iniciativa es paliar el problema del insuficiente aparcamiento universitario, que empieza a verse resuelto.

FUE NOTICIA

Detenido un chófer de autobús que quería conducir borracho

El conductor de un autocar fue detenido por la policía municipal cuando, el viernes por la noche, intentaba ir de Madrid a Barcelona «en estado de embriaguez», según denunciaron varios viajeros que se negaron a subir al autobús. El conductor, de 48 años de edad, se disponía a salir con

su vehículo desde la Estación Sur de autobuses de Madrid. Tras ser detenido, la policía comprobó que tenía una orden de busca y captura por conducir en estado de embriaguez, y fue trasladado a la comisaría. Fuentes de la empresa dijeron desconocer los antecedentes del chófer.

ACTIVIDADES

● Averigua cuál es el índice máximo de alcohol permitido. Pide a tu profesor de ciencias naturales que te explique qué significa ese índice, que parámetros relaciona y cómo se mide en una persona.
● Pídele información sobre los efectos del alcohol en el organismo y la importancia de estos efectos en la conducción. Busca datos en noticias atrasadas de periódicos y revistas.
● Analiza, en una tabla estadística de accidentes de tráfico, cuántos de ellos se producen relacionados con el alcohol. Busca, también, los problemas causados por esta droga en el ámbito laboral y social.

● Si tienes oportunidad, pregunta a algún responsable de tráfico de tu pueblo o tu ciudad qué problemas específicos de tráfico existen allí relacionados con el alcohol y si hay diferencias en razón del sexo del conductor, la hora, el día, etcétera.
● En la naturaleza, en algunas ocasiones y de forma accidental, los animales pueden «embarracharse» por comer algunos frutos que fermentan —de forma similar a la uva—. Investiga qué tipos de frutos son, cuál es la reacción que genera en los animales en cuestión y qué situaciones produce.

Los escolares escriben para TRÁFICO CHICO cinco cuentos navideños

¡Se armó el Belén!

«Cuando un conductor increpó a San José airadamente, el Niño le puso sobre un carro tirado por bueyes... los semáforos se abrigaban contra el frío con una bufanda roja que cubría su cuello... enormes fieras —que resultaron ser coches— se lanzaban por el

camino... el Niño y sus padres ofrecían chucherías al resto de los que, como ellos, circulaban en caravana... y un mensajero de pizzas les dijo que el recién nacido era el Mesías». De la imaginación de los niños, un cuento de Navidad.

La pandilla navideña

Ojalá haya una vez que, en una bella y tranquila ciudad, hubiera una pandilla como la de esta historia... Eran tres niños y tres niñas, pero no unos niños normales de esos que sólo piensan en sus video-consolas, sus patines, sus cromos o sus «mountain-bike», sino que eran unos niños muy especiales: habían descubierto que el secreto de la felicidad consistía no tanto en tener muchas cosas, sino en lograr que cada día el mundo sonriera un poco más a causa de ellos. Esa mañana de sábado era un poco especial: brillantes luces de colores iban transformando cada una de las calles de la ciudad; en el centro de la plaza, un gran abeto invitaba a las nubes a unirse a la fiesta. Estas, comprendiendo que había llegado el gran día, decidieron descargar los primeros copos de nieve del recién estrenado invierno.

—Mira —dijo Juan—. Parecen lindas mariposas.

Era gracioso ver como todo cambiaba de repente: los tejados se habían puesto su gorrito blanco, las chimeneas en una casi competición quisieron llenar todo de una espesa niebla. Hasta los semáforos parecían divertirse con este simpático espectáculo, pues empezaron a parpadear con nuevos colores: tan pronto se encendía el azul o rosa o plateado. Era divertido ver la cara de asombro de algunos serios automovilistas. Quisimos poner un gesto comprensivo a su frío aspecto

y le colocamos una vieja bufanda roja en su largo cuerpecito.

—¿Por qué no hacemos un muñeco de nieve? —dijo Carlos, que era el pensador del grupo. Pensando qué tema podían hacer, pasó por allí Jorge, un guardia urbano amigo suyo que siempre les contaba bonitas historias de viajes por otros países.

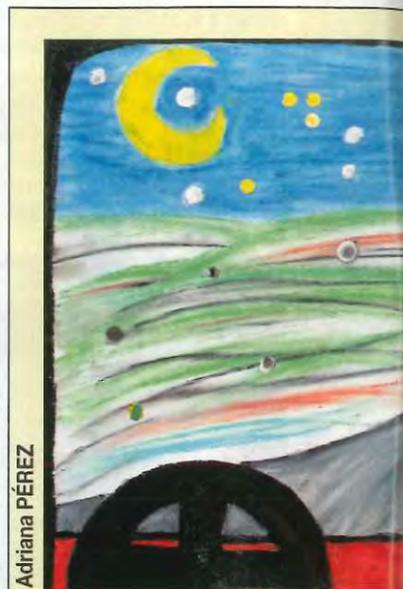
—¡Hagamos a Jorge! —dijeron todos a la vez en señal de agradecimiento hacia su labor.

Ahora iban a realizar su gran plan. Se dirigieron rápidos hasta su escuela. Allí habían planeado, con todos los niños de la clase, vestirse de Papá Noel e ir repartiendo ilusión a todas las personas. Llevaban una gran pancarta que decía: «Hoy el niño Jesús quiere nacer entre nosotros, celebrémoslo con una sonrisa». Y así se iban pa-

seando por toda la ciudad, repartiendo globos de colores con bonitos mensajes: «Sonría, por favor», «Viva la paz», «Fuera el mal humor». Los automovilistas pasaban sonrientes a su lado, despacito, como si el furor de los motores por ese día no quisieran romper la paz que reinaba.

Fueron al parque y, allí, el cielo se llenó de estrellas y allí se divisaba a Jesús con su papá, José, y su mamá, La Virgen. De pronto, bajó un cántico maravilloso. Parecía que el cielo se abrió y empezaron a caer pequeñas nubes de colores que llevaban un mismo mensaje: «¿Puedo quedarme un ratito con vosotros? Firmado: Jesús».

Alumnos de 8º de E.G.B.-C. «Santa Ana» (Fraga. HUESCA)



Adriana PÉREZ

El primer milagro de Jesús

El sábado de la primera semana de enero, María, José y el Niño se disponían a visitar al veterinario de la ciudad, porque creían que su vaca estaba enferma, ya que, en su opinión, mugía en exceso. Aquel día, José se levantó más temprano de lo habitual, pues tenía que acabar una mesa que un vecino le había encargado para la boda de su hija. Entretanto, María bañó y dió el pecho al niño. Una vez arreglado todo, José ayudó plácidamente hasta la entrada de la autopista que llevaba a la

Especial
INVIERNO

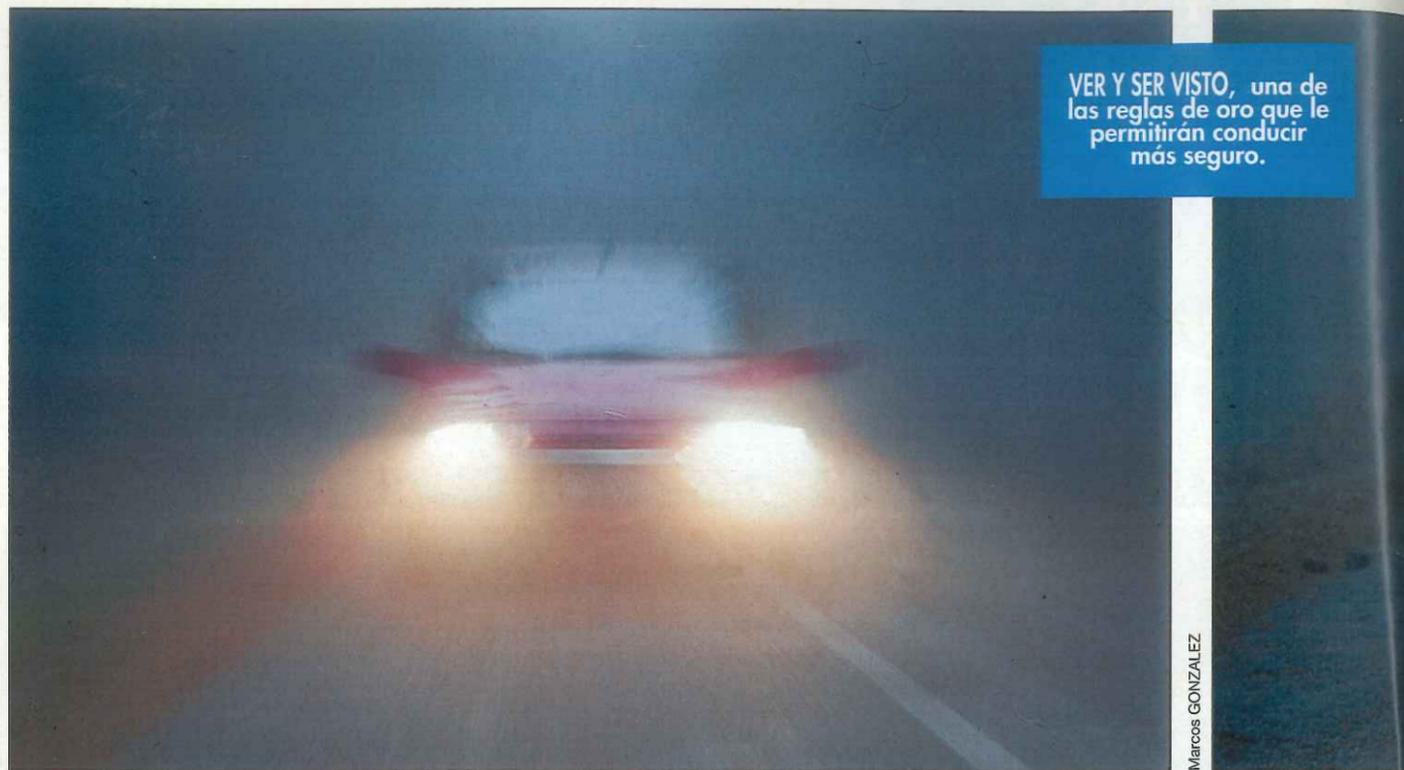
CONducir EN FRIO



Marcos GONZALEZ

- Mapa de las zonas de hielos y nieves, obras y puntos conflictivos
- Los peligros de la climatología
- Los elementos del coche que debe revisar
- Los puertos con más dificultades
- Los riesgos de las frenadas y derrapes
- Consejos de Sito Pons para los motoristas

VER Y SER VISTO, una de las reglas de oro que le permitirán conducir más seguro.



Marcos GONZALEZ

Marcos GONZALEZ

La visibilidad y el agarre, bajo mínimos «CONTRATIEMPOS» AL VOLANTE

Los agentes atmosféricos invernales suelen mostrarse caprichosos con el conductor: en estas fechas no sólo disminuyen las horas de luz solar, sino que es habitual que la lluvia, la nieve o la niebla extiendan su velo borroso y cieguen cualquier salida segura. Incluso, de la mano del escurridizo hielo, son capaces de convertir las carreteras en bruñidas superficies deslizantes en las que cualquier maniobra brusca encierra un peligro. La lucha contra estos «contratiempos» implica una alerta permanente para no dejarse sorprender.

La primera traba que nos impone el invierno cuando conducimos es la considerable reducción de la visibilidad. Y si el campo de visión se reduce, habrá que adaptar la conducción (velocidad y distancia de seguridad) a las circunstancias, de tal manera que el vehículo sea capaz de detenerse dentro de ese campo seguro que podemos ver con nitidez. Además, la adherencia disminuye considerablemente y se alargan los espacios de frenado. (Ver recuadro). En cualquier caso, se impone la necesidad



Marcos GONZALEZ

VER EN LA NIEBLA, no sólo con un buen alumbrado, sino reduciendo la velocidad y alargando la distancia de seguridad.

de un buen alumbrado; y no sólo para ver bien, sino para que nos vean.

Cuando el frío y la humedad campan en el exterior, nuestra burbuja acristalada tenderá a empañarse, dificultando la visibilidad. Dirija los chorros de aire del electroventilador directamente hacia el parabrisas, y encienda la luneta térmica. Pasar un paño limpio y seco es siempre lo más eficaz.

LLUVIA: SE ACABÓ LA SEQUÍA

Las últimas lluvias otoñales –las más abundantes del presente siglo– han achicado la angustia de la «pertinaz» sequía, pero han añadido caos y hasta tragedia al tráfico rodado. Y es que las condiciones extremas pueden llegar a sorprender al conductor más prudente. Ese fenómeno acuoso comienza por reducir la visibilidad, no sólo por la precipitación en sí, sino por la densa cortina de agua, y a veces barro, que levantan los vehículos que circulan delante y con los que nos cruzamos. De ahí la importancia de contar con un juego de escobillas que ejecuten su trabajo de forma efi-



Marcos GONZALEZ

MODERE LA VELOCIDAD y adecúela a las condiciones de escasa adherencia y menor visibilidad.

caz y, por supuesto, mantener el depósito de agua con buen nivel, para no conducir a ciegas.

Y más sustos puede deparar el agua. Cuando en el suelo se forma una película espesa de agua y las ranuras del neumático no son capaces de evacuarla, se produce el temido «aquaplaning» y el vehículo navega, más que rueda, como si de un velero bergantín –sin timón, por su-

puesto– se tratara. En este caso, no frene; levante ligeramente el pie del acelerador y sujete firmemente el volante hasta notar que el coche recupera la adherencia.

Si ha salido del apuro, sepa que unos neumáticos con una adecuada escultura y una menor velocidad de marcha, le hubieran evitado esa sobredosis de adrenalina. Pero antes, compruebe la eficacia de los frenos y de pequeños «toques» para que las pastillas se despojen de la humedad que habrán adquirido en el charco.



Especial
INVIERNO

A LA HORA DE VIAJAR, RECUERDE...

- Imprescindible revisar el estado del vehículo: neumáticos –dibujo y presión–, frenos, batería, bujías, filtros, anticongelante, limpiaparabrisas, depósito de agua, escobillas, etcétera.

- Para conducir, utilice ropa cómoda, que abrigue y no le impida moverse con libertad; la calefacción muy alta puede provocar somnolencia y dolor de cabeza: ¡Cuidado!

- En viajes largos, procure llevar el depósito lleno, so pena de quedarse sin combustible si le pilla un atasco.

- Cuando se empañen los cristales recurra inmediatamente a un paño limpio: suele ser más rápido que el sistema de ventilación del vehículo.

- En las mañanas en que el parabrisas aparece con una espesa capa de hielo, una rasqueta y un frasco de alcohol pueden ser «mano de santo».

- Si el viaje transcurre por lugares de montaña donde hay nieve, no olvide añadir a su equipaje las cadenas, aunque sea un día soleado. Inmediatamente pasada la zona nevada, quitelas; de lo contrario, el desgaste de neumáticos y transmisiones pueden incrementar considerablemente el coste del viaje.

- Si el viento lateral es el compañero de viaje, requerirá de mayor precaución en los adelantamientos, pues al rebasar al otro vehículo sufrirá una fuerte sacudida.



NIEBLA: SOMBRAS SINIESTRAS

La niebla puede surgir en cualquier lugar y época del año, aunque los lugares más proclives son las grandes cuencas fluviales, como las del Duero y Ebro, y sus áreas de influencia. Es de los fenómenos meteorológicos que entrañan mayor riesgo para la conducción.

También en este caso se trata de adecuar la velocidad al espacio iluminado por nuestro alumbrado, normalmente entre 40 y 50 metros. El alcance de las «largas» es mayor (entre 150 y 200 metros), pero son absolutamente ineficaces en la niebla, pues el haz de luz rebota en el espejo que forman las gotitas de agua en suspensión.

Y cobra especial importancia la manida frase de hacerse ver. En estos casos, accione el antiniebla trasero, sólo activo con el alumbrado de cruce. Pero úselo solamente cuando realmente haya niebla, pues, de lo contrario, su potente luz deslumbrará a los demás.

NIEVE: ENCADENARSE AL PAVIMENTO

Lo mejor, cuando la tierra se cubre con un níveo manto, es quedarse en casa, según los expertos. No obstante, las administraciones competentes suelen tener preparadas brigadas especiales para combatir la nieve, con quitanieves, sales, etcétera en las principales carreteras.

Aún así, sepa que tiene que llevar cadenas en el coche y colocarlas en las ruedas motrices tan pronto como la carretera se tiña de blanco y, en todo caso, cuando lo demanden las fuerzas de vigilancia; salvo que su vehículo calce unos neumáticos especiales de invierno, los de laminillas M+S.

Debe circular muy despacio, porque la pérdida de adherencia suele estar en el límite. Maneje el volante sin brusquedades, lo mismo que freno y acelerador.

HIELO: CONTACTO BAJO CERO

Cualquiera de los otros meteoros, por congelación, se transforman en



LA LLUVIA
DISMINUYE
la visibilidad y el
agarre. Un
limpiaparabrisas
eficaz y unos
neumáticos con
buen dibujo le
ayudarán.



Y SI NIEVA, vaya
preparado con
cadenas, el depósito
de combustible lleno
y mucha precaución.

Sistemas antideslizamiento AGARRARSE AL SUELO

Los sistemas antideslizamiento (ABS, ASR, tracción total 4x4) pueden reducir hasta un 15 por 100 de los accidentes y, aunque comenzaron siendo equipos de seguridad opcional muy selectivos, se están empezando a generalizar. Por un lado, el sistema antibloqueo de frenos ABS impide que las ruedas se bloqueen al frenar, al tiempo que optimiza la frenada. En cuanto a los otros sistemas antideslizantes (BMW lo llama ACS; Mercedes, ASR; Volkswagen, EDS; Opel, ETC; Saab, TCS; y Volvo, Tracs), todos tienen un funcionamiento similar. Los sensores analizan la velocidad de giro de cada rueda (la que gira loca es porque patina) y se dosifica la potencia. Con ello se rueda más seguro, porque, al regular automáticamente la propulsión, mejora el agarre de los neumáticos, aumenta la estabilidad y se maniobra más fácilmente. Por último, la tracción total a las cuatro ruedas representa un mejor agarre al pavimento, aunque éste sea muy deslizante o existan curvas.

hielo. Y lo hacen de forma sorprendente; tanto que no se detecta hasta que estamos sobre él, casi sin tiempo para evitar el patinazo. (Algunos vehículos ya comienzan a contar con sensores que detectan temperaturas bajo cero en el exterior y avisan).

Pero, a veces, las umbrías y resguardos al norte se convierten en auténticas neveras que guardan durante mucho tiempo, aunque esté luciendo el sol, traicioneras placas de hielo. En caso de patinazo hay que levantar suavemente el pie del acelerador —¡nunca frenar!— y hacerse con la situación a base de volante. La mejor garantía, en todo caso, es circular a una velocidad moderada, guardando una distancia de seguridad superior a la normal.

El uso de cadenas con hielo sólo es posible a una velocidad anormalmente reducida y, desde luego, aumentando las precauciones. Pero no se olvide quitarlas cuando ya no sean necesarias, puesto que, además de deteriorar el pavimento, perjudican los neumáticos y otros

elementos mecánicos del propio automóvil.

Desde luego, los citados meteoros representan «contratiempos» que podremos superar en la medida en que estemos prevenidos y evitemos, a base de grandes dosis de prudencia, sus efectos más perniciosos. No obstante, y a nivel teórico, esbozaremos en recuadro aparte algunas pistas de cómo se comporta un coche en situaciones extremas y cómo salir del apuro.

SORPRESA AL FINAL DEL TUNEL.

Al otro lado de la montaña podría encontrarse con los ingredientes más crudos del invierno: niebla, hielo, nieve...



Boquitas pintadas

Elena Markínez

Hay bocas deliciosas, por jugosas y sensuales. Los labios se dibujan tentadores y desbocan el deseo. Hay bocas graciosas, de labios irregulares e inquietos que van desde la mueca al «puchero» provocando impulsos más tiernos que el Día de la Madre. Hay bocas duras, de rígido gesto. Y boquitas pintadas alocadas, prestas al disloque.

Labios que se apuntarán un año más al «ande, ande, ande la marimorena que es la Noche Buena»; labios que darán el sí o un rotundo «no me da la gana»; labios que susurrarán lindezas a la oreja de un bebé berreante para calmarlo...

La pregunta es: si es cierto —y lo es— que los labios inspiran, seducen, aman, calman y sellan pactos... ¿Cómo pueden ser la puerta al rebuzno, el exabrupto, la cacofonía, el disparate y contundencias atemorizantes que, por muy recogidas que estén por la Real Academia, suenan como un tiro?

Es verdad que los hay practicantes de la melonada diaria.

Es cierto que debe usted ir preparando kilos de paciencia y arrobos de elegancia para evitar responder con disparate de contundencia parecida a un martillazo en los dientes.

Y sé que se morderá los labios para escaquearse de la lista de energúmenos. Por todo ello, y porque por la paz, un Avemaría, le recuerdo que:

a) Compradores somos y en nuestro coche nos veremos en el Centro cuando la zambomba marque el ritmo de las horas.
b) El de delante es un borrico; el de al lado, un «pasmao»; y el de atrás le tiene ganas. Pero ellos, a su vez, tienen la opinión dividida; o sea, unos en su padre de usted y otros en su madre... Y
c) Castigar con el látigo de nuestra indiferencia duele en un punto difícil de localizar en nuestra anatomía, pero pegadito al orgullo (no hay mejor desprecio...)

Mire usted. En Navidad no hay que ser buenos; con parecerlo, basta. No mordisque sus labios, que se le van a poner como lija del cien. Calme su fierecilla particular con una balada y olvídense mañana el coche en casa.

Claro que... ¡no vale hacer gestos! Los dedos de las manos úselos para cruzarlos cinco minutos antes del Sorteo de Navidad.

Por cierto... ¡Suerte!

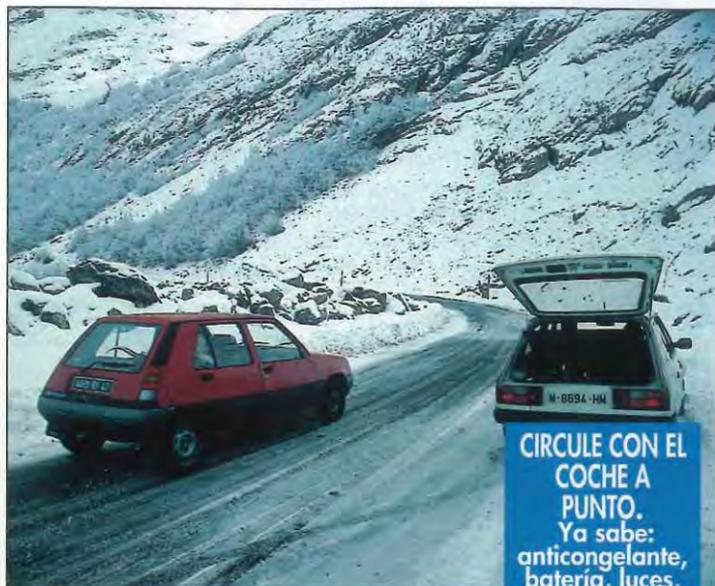


CARA AL VIENTO

Circular cuando el viento hace su aparición exige una mayor atención por parte del conductor. Nuestro coche puede acusar balanceo, y el comportamiento ante tal fenómeno debe pasar por sujetar con firmeza el volante, en primer lugar, para evitar los vaivenes de la dirección y, a continuación, reducir la velocidad. Hay que tener especial cuidado con los automóviles que circulan en sentido contrario y con las maniobras de adelantamiento, sobre todo si los adelantados son vehículos pesados que pueden provocar que el nuestro, dé bandazos bruscos, ocasionándonos algún susto serio.

Las revisiones de los elementos más importantes ahorra accidentes y disgustos

A PUNTO DE INVIERNO



CIRCULE CON EL COCHE A PUNTO.
Ya sabe: anticongelante, batería, luces, frenos, etcétera, para no quedarse tirado en unas condiciones poco agradables.



LAS CADENAS SON PARA PONERLAS; naturalmente en las ruedas motrices, lo que le permitirá ir tirando poco a poco.

Si problemático es que el coche nos deje tirados en cualquier época del año, puede producir verdadera angustia sólo el pensar que se niegue a andar en un frío día de intensa lluvia, copiosa nevada o espesa niebla, o lo que es aún peor: el accidente. Para evitarlo, nada mejor que seguir al pie de la letra el famoso refrán «más vale prevenir que curar». Las duras condiciones climatológicas invernales afectan muy directamente a todos los componentes del vehículo. Los puntos flacos a reforzar son, sobre todo, neumáticos, luces, limpiaparabrisas y, por supuesto, frenos, anticongelante, batería, bujías, cables y filtros.

● **Anticongelante, calorías para el motor:** Importantísimo que este líquido no esté caducado. No mezcle varias marcas, pues puede anularse su efecto.

● **Neumáticos, pisar firme:** Mantener una buena adherencia en invierno es crucial; nuestra seguridad depende de ello. Las ruedas deben tener la suficiente profundidad en su dibujo para evacuar el agua, la presión adecuada y la goma sin grietas ni estrías.

● **Luces, visión perfecta:** Junto con la falta de adherencia, la pérdida de visibilidad es una de las características de la conducción en invierno. Comprobar el funcionamiento y la altura del haz de luz son tareas fáciles y rápidas. Además, conviene no olvidar la obligatoriedad de llevar un repuesto de ellas. Tan importante es ver como ser visto.

El pasado invierno se necesitaron durante 2.000 horas

LLEVE LAS CADENAS EN EL COCHE

Sólo en la red principal, y en una cuarentena de puertos, durante el pasado invierno fueron necesarias cadenas durante casi 2.000 horas, mientras que dichos puntos permanecieron cerrados por la crudeza invernal durante 600 horas. Eso, sin contabilizar otros tramos batidos por el temporal y teniendo en cuenta que precisamente en las carreteras principales se da prioridad a su limpieza por parte de las quitanieves. Así que imagine el panorama de las vías secundarias que atraviesan zonas montañosas. Por eso, por favor: lleve siempre cadenas en el maletero y úselas cuando sea preciso.

● **Batería, arranque seguro:** A esta pieza le afecta mucho la humedad y el frío. No espere a que su coche no arranque: revise el nivel del líquido, que los vasos no estén comunicados, ni los bornes sulfatados y con protección de vaselina y el estado de los cables.

● **Frenos, garantía de seguridad:** La puesta a punto de pastillas, líquido, zapatas y discos podrá ahorrarle muchos sustos y salir indemne de situaciones apuradas.

● **Limpiaparabrisas, campo libre:** Además de comprobar el funcionamiento tanto de este dispositivo como de la luneta térmica, hay que hacerlo con las escobillas y el depósito del agua.

● **Bujías, cables y filtros:** A todos estos dispositivos les influye negativamente la humedad. Una revisión a tiempo evitará malos y costosos arranques.

● Además de procurar que los anteriores elementos estén a punto, no está de más incorporar, a la herramienta habitual que llevamos en el vehículo, rascador o spray para el hielo, limpiacristales, pinzas para la batería e, incluso, anticongelante para añadir en caso de que baje el nivel. Saber que hemos preparado nuestro coche para afrontar la crudeza invernal hará nuestros desplazamientos, además de seguros, más relajados.

EL ESTADO DE LAS CARRETERAS

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-2 (Zaragoza-El Vendrell) (Barcelona-El Papiol)	Zaragoza-Pina de Ebro (Z) Cinturón Litoral-Molins de Rey (B)	Posible niebla Obras ampliación de carriles
A-6 (Las Rozas-Adanero)	San Rafael-Accesos túnel Guadarrama (SG)	Posible hielo y/o nieve
A-15 (Tudela-Irurzun)	Tudela-Marcilla (NA) Barriozar-Irurzun (NA)	Obras en arcén y pintura Obras en arcén y pintura
A-66 (León-Gijón/Avilés)	Enlaces El Cuelo y Otero (O)	Obras Honda Exterior de Oviedo
N-1 (Madrid-Irún)	Puerto Somosierra (Buitrago (M)-Cerezo Abajo (SG)) Puerto La Brújula (BU) (Quintanapalla-Monasterio Rodilla)	Posibles cadenas Posibles cadenas y hielo
N-11 (Madrid-La Junquera)	Alcolea del Pinar-Esteras Medinaceli (GU/SO) Puertos de Cabero, Frasco, La Perdiz y La Muela (Z), entre Calatayud y La Muela Honda Norie de Zaragoza (Z)	Posible hielo Obras Posible niebla
N-111 (Madrid-Valencia)	Zaragoza-Pina de Ebro (Z) Límite Zaragoza-Límite Lleida (HU) Límite Lleida-Igualada (B) Cinturón Litoral-S. Felú Llobregat (B) Girona-Fornells de la Selva (G) La Junquera (GI)	Obras mejora firme Obras mejora firme Obras mejora firme Obras ampliación carriles Obras de accesos Obras mejora firme y accesos
N-113 (Soria-Plasencia)	Arganda-Perales de Tajuña (M) Honrubia-Contreras (CU) Minglanilla-Contreras (CU) Requena-Buñol (V)	Obras construcción autovía Obras mejora firme Posible hielo Obras autovía
N-114 (Madrid-Cádiz)	Ocaña-Madrid (TO) Variante Puerto Lápice (CR) Venta Cárdenas-Santa Elena (J)	Obras mejora firme Obras mejora firme Posible hielo y/o nieve
N-115 (Madrid-Badajoz)	Almaraz-Jaraicejo (CC) Travesía Badajoz (BA)	Obras autovía Obras autovía
N-116 (Madrid-La Coruña)	Puerto de Los Leones de Castilla, entre Guadarrama (M) y San Rafael (SG) Manzanal-Torre del Bierzo (LE) Puerto El Manzanal entre Combados y Torre del Bierzo (LE) Villafraanca del Bierzo-Límite León (LE) Pto. Piedraíta del Cebreiro, entre La Herrería (LE) y Los Nogales (LU) Pto. Campo de Arbol (LU), entre Becerreá y Baralla	Posibles cadenas y hielo Obras Posibles cadenas Obras mejora firme Posible cadenas
N-110 (Soria-Plasencia)	Berrocalejo-Aragona-Mediana Voltoya (AV) Pto. Villatoro (AV), entre Casas del Puerto y Villatoro Pto. Tornavacas (CC), entre Puerto Castilla y Tornavacas	Posibles cadenas y hielo Posibles cadenas y hielo
N-111 (Medinaceli-Pamplona)	Pto. Piqueras (LO/SO), entre San Andrés y La Póveda Circunvalación Este de Logroño (LO) Los Arcos-Igúzquiza (NA) Pto. El Perdón (NA), entre Astrain-Legarda Salida de A-15 al cruce ctra. Corella (NA)	Posibles cadenas y hielo Obras enlace con LR-131 Obras Posibles cadenas y hielo Obras
N-113 (Soria-Pamplona)	Límite Rioja-Burgos (BU) Pto. La Pedraja (BU), entre Villafraanca y Zalduendo Virgen Camino-San Miguel (LE) Travesía Villadagos (LE) Alto Fuentebría (La Cañiza) (PO)	Obras Posibles cadenas y hielo Obras mejora plataforma Obras mejora firme Posible hielo y/o nieve
N-121 (Tarazona-Francia, por Dancharinea)	Pto. El Carrascal (NA), entre Campanas y Barasoain	Posible hielo y/o nieve
N-121-A (Pamplona-Behobia)	Olague-Ventás de Arraiz (NA) Túnel de Velate (NA) Pto. de Velate (NA), entre Arraiz y Almandoz	Obras Obras Posibles cadenas/cerrado
N-122 (Zaragoza-Portugal, por Zamora)	Tarazona-Límite Soria (Z) Pto. del Madero (SO), entre Aldealpozo y Matalebreras Zuzones-Vadocondes (BU) Barbastro-Estada (HU)	Obras Posibles cadenas y hielo Obras Obras
N-123 (Barbastro-Benabarre)	Irurzun-Alto Azpiroz (NA)	Obras
N-130 (Pamplona-S. Sebastián)	Accesos a Girona (GI) Pto. El Portillón (L), entre Bossot y Francia	Obras en accesos Posibles cadenas/cerrado
N-141 (Girona-Francia, por el Pontillón)	Seo de Urgell-Andorra (L)	Posible hielo y/o nieve
N-145 (Seo de Urgell-Andorra)		
N-152 (Barcelona-Puigcaldá)	Plonda Sur de Granollers (B) Pto. de Tossas (GI), entre Ribas de Freser y Puigcaldá	Obras con desvío provisional Posibles cadenas/cerrado
N-211 (Guadalajara-Lleida)	Alcolea del Pinar-Límite Teruel (GU) Montalbán-Calanda (TE) Pto. de Las Travesas (TE), entre Castel de Cabra y Gargallo	Posible hielo y/o nieve Obras Posibles cadenas y hielo
N-230 (Tortosa-Francia, por Valle de Arán)	Cruce de Camposines-Ascó (T) Accesos a Túnel de Viella (HUL)	Obras Posibles cadenas/cerrado
N-232 (Vinaroz-Santander)	Pto. de Querol (CS), entre Virgen Vallivana-Morella Pto. de Torreiró (CS), entre Morella y Límite Teruel Zaragoza-Pina de Ebro (Z) Circunvalación de Logroño (LO) Cornudilla-Oña (BU) Incinillas-Soncillo (BU)	Posibles cadenas/cerrado Posible niebla Obras variante Obras acondicionamiento Posible hielo y/o nieve
N-234 (Sagunto-Burgos)	Cuestas de Ragudo (CS), entre Viver y Barracas Sarrion-Puebla Valverde (TE) Luco de Jiloca-Límite Zaragoza (TE) Calatayud-Límite Soria (Z) Pto. Mojon Pardo (SO), entre Navaleón y Abejar Límite Soria-Salas Infantés (BU) Salas Infantés-Mambriellas (BU) Alto Mazarriegos (BU), entre Mambriellas y Cuevas San Clemente Mambriellas-Sarracin (BU)	Posibles cadenas y hielo Obras Obras acondicionamiento Obras acondicionamiento Posibles cadenas y hielo Obras acondicionamiento
N-240 (Tarragona-San Sebastián)	Montblanc-Límite Lleida (T) Accesos a Lleida (L) Irurzun-Alsasua (NA) Recorrido provincia Huesca (HU)	Obras ensanche y mejora Obras Obras Posibles cadenas y hielo
N-260 (Eje Pirenaico-frontera francesa-Sabiñánigo)	Cruce de Abarán (MU)	Obras
N-301 (Ocaña-Cartagena)	Límite Albacete-Moñilla Palancar (CU) Pto. Tordiga (CU), entre Villar del Saz y Almodovar Torredelcampo (J) Variante Marios (J) Arroyo Salado (J) Variante Albacete (AB)	Obras mejora firme Posibles cadenas Obras Obras Obras mejora plataforma Obras enlace N-430/N-322
N-320 (Albacete-Guadalajara-Burgos)	Pto. Carretero (J/GF), entre Campillo Arenas y Campolejar Huelma-Límite provin. Granada	Posible hielo y/o nieve Posibles cadenas/hielo
N-321 (Ubeda-Málaga)	Daroca-Carriena (Z) Pto. Paniza (Z), entre Paniza y Mainar Pto. Oroel (HU), entre Bernuez y Jaca Pto. Somport y accesos Candanchú (HU), entre Caritrac y frontera Cuesta del Espino-Lucena (CO)	Posible hielo Posibles cadenas Posibles cadenas/hielo Posibles cadenas/hielo Obras en tramos.
N-322 (Córdoba-Valencia)	Accesos a Cartagena (MU)	Obras
N-323 (Bailén-Morón)	Marchena-Utrera (SE)	Obras
N-324 (Córdoba-Almería)	Accesos Almería (AL) Variante Puerto Lumbreras (MU) Variante de Silla (V) Travesía Castellón (CS) Acceso Alcocebre (CS) Acceso a Benicarló Sur/Norte (CS) Pto. Ordal (B) entre Subirats y Vallirana	Obras con desvío provisional Obras autovía Obras autovía Obras enlace circunv. Sur Obras en estructuras Obras Posible hielo
N-330 (Alicante-Francia, por Zaragoza)	Pto. de La Mora (GR) entre Diezma y Huelo Sanillán	Posibles cadenas/cerrado
N-331 (Córdoba-Málaga)	Estación de Blanca (MU) Jumilla-Yecta (MU)	Obras Posible hielo
N-332 (Cartagena-Valencia)	Pto. Cabejas (CU) entre Naharro y Cuenca	Posibles cadenas.
N-333 (Ecija-Utrera-N-IV)	Puente sobre río Guadarrama (TO) Pto. de Paramera (AV), entre Avila y El Barraco Cardena-Límite Ciudad Real (CO) Límite con Córdoba-Valle de Alcuña (CR) Mota de Altarejos-Villar de Olalla (CU) Cañete-Límite con Valencia (CU) Ptos. de El Esquinazo y San Just (TE), entre Perales	Obras construcción puente Obras cadenas Obras Obras Posible hielo y nieve Obras y posible hielo/nieve
N-340 (Cádiz-Barcelona)		
N-342 (A-92) (Jerez-Cartagena)		
N-344 (Almería-Valencia, por Yecta)		
N-400 (Toledo-Cuenca)		
N-403 (Toledo-Adanero)		
N-420 (Córdoba-Tarragona, por Cuenca)		

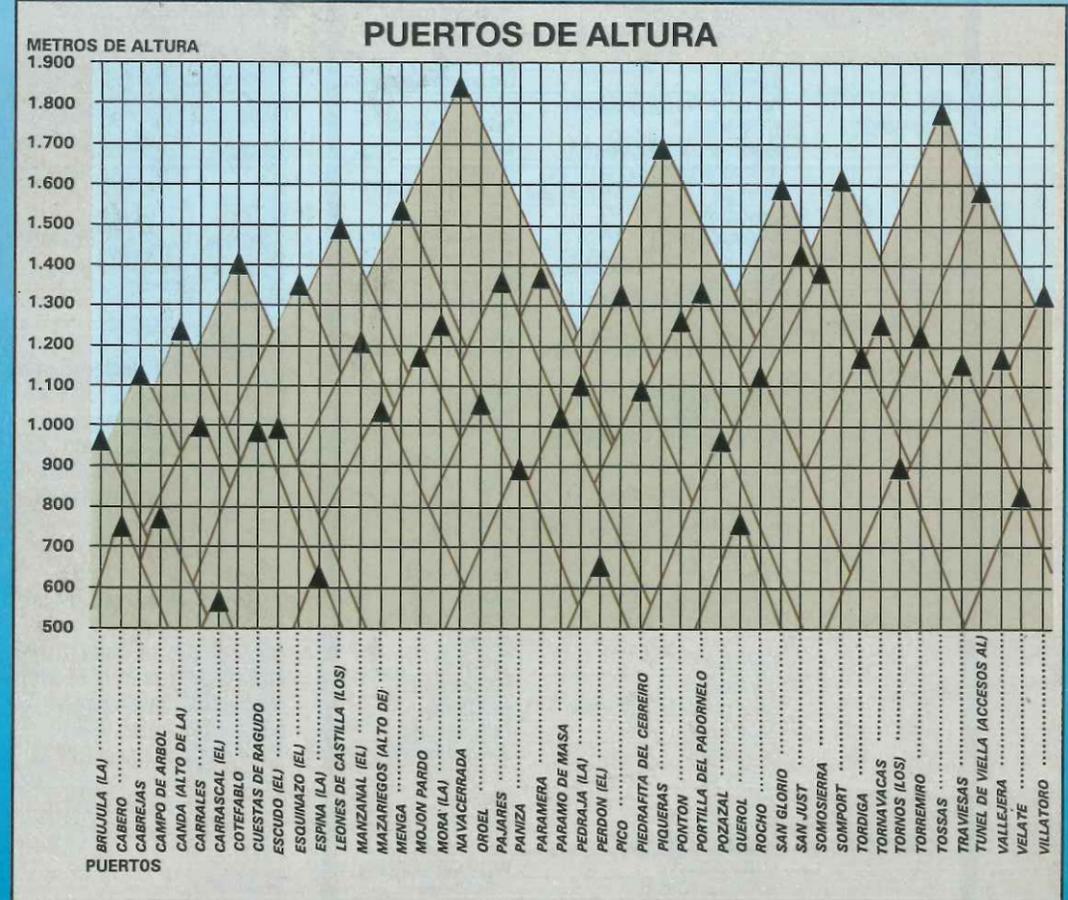


MAPA DE INVIERNO 93-94
OBRAS INVIERNO 93/94
TRAMOS CON NIEVE Y HIELO
PUERTOS QUE SUELEN ESTAR EN CADENAS Y CERRADOS
PUERTOS CON CADENAS

CHARO LAIZ

Esta información ha sido elaborada a partir de los datos facilitados por las Jefaturas Provinciales de Tráfico de toda España y con el asesoramiento de la Subdirección General de Seguridad Vial.

Les recordamos que toda la información puntual con vistas a su viaje se la facilitará la Dirección General de Tráfico, a cualquier hora del día o de la noche, con una simple llamada al teléfono 900-123 505.



PUERTO	PROVINCIA	ESTADO
	de Alambra y Escucha	Posibles cadenas
	Límite provincia Teruel-Fleus (T)	Obras ensanche calzada
N-430 (Badajoz-Valencia, por Almansa)	Variante Albacete (AB)	Obras variante N-430 y N-322
N-432 (Badajoz-Granada)	Mogente (V)	Obras con desvío provisional
	Córdoba-Castro del Río (CO)	Obras
	Río San Juan-Castillo de Locubín (J)	Obras
	Río San Juan-Alcalá La Real (J)	Posibles cadenas/cerrado
N-433 (Sevilla-Portugal, por Aracena)	Higuera de la Sierra (H)	Obras
N-435 (Badajoz-Zalra-Huelva)	Albuera-Jerez Caballeros (BA)	Obras ensanche y mejora
N-502 (Ávila-Córdoba)	Jabugo (H)	Obras mejora trazado
	Mengamurió-Cuevas del Valle (AV)	Posible hielo y nieve
	Pto. de Menga (AV), entre Mengamurió y FONDA de Sta. Teresa.	Posibles cadenas
	Pto. del Pico (AV) entre Venta del Obispo y Cuevas del Valle	Posibles cadenas
	Sevilla de la Jara (TO)	Obras con desvío provisional
	Herrera del Duque-Garbayuela (BA)	Obras
N-521 (Trujillo-Portugal, por Valencia de Alcántara)	Aliseda-Herreruela (CC)	Obras mejora plataforma
N-525 (Zamora-Santiago)	Lubián-Límite con Orense (ZA)	Posible hielo y nieve
	Portillas de Padomelo (ZA) y La Canda (ZA/OR), entre Requejo y Villavieja	Posibles cadenas
	Villavieja-La Godina-Piñeira de Arcos (OR)	Obras acondicionamiento
	Orense-límite Pontevedra (OR)	Obras en plataforma
	Alto Sta. Domingo (PO), entre Dozón y Lalín	Posible hielo y nieve
N-536 (León-Orense)	La Marina-límite Orense (LE)	Obras
N-540 (Lugo-Portugal, por Orense)	Chanlada-Cambeo (LU)	Obras ampliación plataforma
N-541 (Orense-Pontevedra)	Punxín-Las Antas (OR)	Obras acondicionamiento
N-550 (La Coruña-Tuy)	Soutelo de Montes (Forcarey) (PO)	Posibles hielo/nieve
N-603 (San Rafael-Segovia)	Órdenes Boisaca (C)	Obras ampliación calzada
	Puentenevres-Caldas de Reyes (PO)	Obras ensanche y mejora
	San Rafael-Revera (SG)	Posibles hielo/nieve
N-610 (Palencia-Benavente)	Palencia-Límite Valladolid (P)	Posible niebla, hielo y nieve
N-611 (Palencia-Santander)	Palencia-límite Cantabria (P)	Posible niebla, hielo y nieve
	Pto. Pozazal (S), entre Mataporquera y Santillde de Reinos	Posibles cadenas/cerrado
N-620 (Burgos-Portugal, por Salamanca)	Límite con Burgos-Límite Valladolid (P)	Posible niebla, hielo y nieve
N-621 (León-Santander, por Potes)	Límite Zamora-Salamanca (SA)	Obras acondicionamiento
	Pto. San Glorio (LE/S), entre La Vega y Portilla Reina	Obras y posibles cadenas/cerrado
	Unquera (S)	Obras acondicionamiento
N-623 (Burgos-Santander)	Pto. Páramo de Masa (BU), entre Quintanilla a Tubilla del Agua	Posibles cadenas/cerrado
	Páramo de Masa-Quintanilla Escalada (BU)	Obras
	Pto. Carrales (BU), entre Barrio Bricia y Bezana	Posibles cadenas/hielo
	Pto. El Escudo (S), entre Cabañas de Virtus y Luena	Posibles cadenas/cerrado
	Luena-Ontaneda (S)	Obras mejora plataforma
N-625 (León-Santander, por Cangas de Onís)	Sahachores-Cistierna (LE)	Obras en plataforma
N-627 (Burgos-Aguilar de Campoo)	Pto. El Pontón (LE) entre Vegacemeja y Oseja	Posibles cadenas/cerrado
	Sames-Ariondas (C)	Posible hielo en tramos aislados
	Montorio-Límite provincia Palencia (BU)	Obras mejora firme
N-629 (Burgos-Santolía)	Pto. Los Tornos (BU/S) entre Agüero y La Nestosa	Posibles cadenas y cerrado
N-630 (Gijón-Sevilla)	Santullana-Pola de Lena (O)	Obras autovía
	Campananes-Pta. Fierros (O)	Posible hielo
	Puerto de Pajares (O/LE), entre Pola de Gordon y Pta. Los Fierros	Posibles cadenas/cerrado
	Morales del Vino (ZA)	Obras circunvalación
	Salamanca-Guijuelo (SA)	Obras mejora plataforma
	Pto. Vallejera (SA), entre Nava de Béjar y Vallejera	Posibles cadenas
N-632 (Ribadesella-Luarca)	Dueñas-Novellana (O)	Obras
N-634 (San Sebastián-Santiago)	Piñera-Cadavedo (O)	Posible hielo en tramos
	Cabezón de la Sal (S)	Obras refuerzo firme
	Islares-Cérdigo-Cunizos (S)	Obras autovía con desvíos provisionales
	Treto-Hoznayo (S)	Obras autovía
	Llivo-Ariondas (O)	Posible hielo en tramos
	Pto. La Espina (O) entre Salas y Castañedo	Posibles cadenas
	Trubia-Canero (O)	Posible hielo en tramos
	Curtis-Labacolla (C)	Obras acondicionamiento
N-635 (Santander-Solares)	El Astillero-Heras (S)	Obras en autovía
	Trav. Solares (S)	Obras
N-640 (Vegadeo-Villagarcía de Arosa)	Meira-Pontenovo (LU)	Posible hielo/nieve
	Allo El Marco (La Golada) (PO)	Posible hielo/nieve
	Chapa-La Estrada (PO)	Obras de ensanche y mejora
	Allo Ximóniz (La Estrada) (PO)	Posible hielo/nieve

DIFICULTADES EN LAS SECUNDARIAS, POR PROVINCIAS

ALBACETE

Se realizan obras de acondicionamiento en la AB-503, entre Pozuelo y San Pedro, mientras que en la AB-504, el Ramal de San Pedro a la N-322 está cortado y los desvíos se efectúan por la CV-A-1

ALICANTE

Mencionar las obras de la C-3213, entre Monóvar y Pinoso, C-3311 (Ondaria-Denia), C-3321 (Crevillente), A-151 (Alfaz del Pi), A-210 (Villena-Ibi) y AP-4013 (acceso a Sax), que se encuentran cortado.

ASTURIAS

En el Principado, obras en la AS-13, entre Alto Garganta y S. Martín de Oscos, AS-15 (Cangas Narcea-Puerto Cerredo), AS-114 (Benia-Allo Robellada), AS-115 (Posada Llanes-Robellada), y AS-228 (Caranga-Teverga).

ÁVILA

Entre la C-505, entre el límite provincial de Madrid y Ávila, posible hielo, incluso nieve.

BADAJOS

Obras de acondicionamiento en la C-436, entre la capital y Olivenza.

BARCELONA

Riesgo de hielo o nieve en la BV-4024 (de Baga a Coll Pendis y Coll de Paz); BV-4031 (Pobla Lillet-Castellar de N'Hug; y BV 4243 (Berga-Peguer). Además, obras en la B-30, en su enlace con la A-7.

BURGOS

En la C-629, pueden ser necesarias las cadenas en el puerto de La Mazorra, entre Villalla y Valdenoceda, así como en la C-6318, entre Vivanco y Becedo.

CÁCERES

Obras en la C-511, en la C-512 (Pozuelo de Zarcón-Coria), y en la C-522 (Herreruela-Brozos).

CANTABRIA

Problemas en la S-441 (Cabarceno-Sarón), en la S-531 (Puerto Alisas), en la S-540 (Puerto Asón), en la S-563 (Puerto Braquiá), en la S-573 (Puerto Estacas de Trueba), en la C-625 (Puerto Palombera), y en la C-628 (Puerto Puente Chivo). Además, obras en la S-561 (Sarón-Villacarriedo).

CASTELLÓN

Las dificultades invernales se localizan en la CS-604 (Viver-Canales); CS-610 (Barracas-El Toro); CS-802 (Albocacer-Villafraanca); CS-803 (Villafraanca-Iglesuela de Cid); CS-840 (Morella-La Balma); CS-841 (La Balma-Aguaviva); CS-843 (Cincorres-Castell Fort); CS-V3102 (Torremiró-Castell de Cabres); C-232/A-232 (Zucaina-lim. Teruel). Por otro lado, hay obras en la C-223 (Ayodar-Fuentes Ayodar) y C-232/A-232 (Lucena-Castilla Villamalefa).

LA CORUÑA

Obras en la C-550 (Riveira Porto do Son)

GIRONA

Se efectúan obras en la C-152 (Amer-Túnel D'en Bas), GI-682, en Blanes, y en la C-251, entre Masanel y Vidreres.

GRANADA

El Puerto Collado El Veleta, en la GR-420, puede verse cerrado o con cadenas.

JAÉN

En la serranía pueden aparecer hielo y nieve en la JV-3221 (Torres de Albánchez-Ubeda); JV7045 (Santiago de la Espada-Ponlones); JP-7016 (Segura Sierra-Garganta Hornos); C-321 (Puente Genabe-Santiago La Espada); y C-3221 (Valdepeñas de Jaén-Castillo de Locubín).

LEÓN

Además de dificultades en todo el norte leonés, obras de la LE-420 (La Bañeza-La Magdalena); C-622 (Puente Castrocontigo); C-623 (León-La Magdalena y Piedrafita de Babia-Rioscurro); C-626 (La Robla-La Magdalena) y C-631 (Puente Malarrosa).

LLEIDA

Es posible la presencia de hielo o nieve en la C-127 (Puerto de Sos); C-142 (Puerto de La Bonaigua); C-1313 (Organyá-Adrall). Obras en la C-147, entre Terradets y Tremp.

MADRID

El invierno se localiza en la M-611 (Miraflores-Rascalfra); M-629 (Miraflores-Canencia); M-637 (Lozoya-Navalría); C-501 (Alto Rozas-Puerto Real); M-601/CL-601 (Puerto Navacerrada); C-505 (Alto Cruz Verde); C-604 (Rascalfra-Pto. Navacerrada); y C-607 (Becenil-Navacerrada). Además, obras en la C-501 (Chapinería) y C-505 (Galapagar).

MURCIA

Posible presencia de hielo en las MU-702 y MU-703, en los tramos Moratalla-Barranda-El Sabinar-lim. Albacete; C-415 (Moratalla); y C-330 (Caravaca-lim. Granada). También hay obras en la C-3223 (Fortuna-Embalse Santomera).

PALENCIA

En la C-627 entre Valdeprado y Piedrasluengas, ya en Cantabria, el tramo puede verse cerrado o ser necesarias las cadenas. Además, obras en la P-980, entre Carrión de los Condes y Frómista.

SORIA

Posible hielo y necesidad de cadenas en la C-115 en el área de influencia del puerto de Oncala.

TARRAGONA

Obras en la C-221 (Pinell de Brai-Gandes); C-230 (Tortosa-Vinallop y Benilaflet-Rasquera); y C-246 (Cunit).

TOLEDO

Obras en la C-502 (Cebolla-Carpio de Tajo) y C-503 (Talavera de la Reina).

Teléfonos de información al conductor TRÁFICO, DÍGAME

De forma personalizada, durante las 24 horas del día y los 365 días del año, un conductor puede saber si una carretera determinada plantea problemas por obras o si un puerto está cerrado a causa de la nieve, con una simple llamada telefónica.

En el período comprendido entre noviembre del año pasado y febrero de éste, los cinco Centros de Información de Tráfico (CIT) que la DGT tiene ubicados en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Málaga atendieron más de 180.000 llamadas, de las que casi tres cuartas partes fueron recibidas en Madrid. Desde cualquier punto del país, en el 900 123 505, de llamada gratuita -para informaciones puntuales existe un teléfono específico en cada CIT-, se centraliza toda la información sobre las carreteras: estado de las mismas, rutas alternativas, condiciones meteorológicas en puntos determinados, servicio de asistencia técnica o sanitaria en caso de avería o accidente e, incluso, trámites administrativos sobre vehículos, permisos de conducción, etcétera. Por otra parte, el servicio de Tele-Ruta del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en el teléfono 91-535.22.22 ofrece mensajes grabados sobre las carreteras que presentan algún problema, ordenadas alfabéticamente.



CENTROS DE INFORMACIÓN

Para cualquier punto del país:
900-123 505

Para informaciones puntuales:

Madrid:	(91) 742.12.13
Barcelona:	(93) 296.60.06
Valencia:	(96) 341.38.33
Málaga:	(952) 31.06.11
Sevilla:	(95) 423.93.83 y 423.95.61
Tele-Ruta:	(91) 535.22.22

Estado de los puertos en la red principal (1992/93) LOS ESLABONES DE LA CADENA

PUERTO	CARRETERA	PROVINCIA	CON CADENAS (horas)	CERRADOS (horas)
Bañón	N-211	Teruel	17,40	23,00
Brújula, La	N-I	Burgos	38,30	/
Campo de Arbol	N-VI	Lugo	8,00	2,30
Cantó, El	N-260	Lleida	10,00	/
Carrales	N-623	Burgos	77,10	10,10
Carrasqueta, La	N-340	Alicante	24,30	13,00
Coll de Canas	N-260	Girona	44,10	/
Coll de Coubet	N-260	Girona	44,10	/
Coll de Fadas	N-260	Huesca	25,45	/
Cotefablo	N-260	Huesca	14,20	/
Escandón	N-234	Teruel	11,30	/
Escudo, El	N-623	Cantabria	104,00	11,30
Espina, La	N-634	Asturias	22,30	/
Esquinazo	N-420	Teruel	53,40	23,10
Falsel	N-420	Tarragona	17,10	/
Guadarrama	N-VI	Madrid/ Segovia	15,30	/
Lilla	N-240	Tarragona	2,10	/
Madero, El	N-122	Soria	4,30	/
Manzanal	N-VI	León	1,10	/
Menga	N-502	Ávila	48,20	/
Minguez	N-211	Teruel	18,20	15,30
Monrepós	N-330	Huesca	14,20	/
Negre	N-420	Tarragona	17,10	/
Padomelo y La Canda	N-525	Zamora/ Orense	4,00	/
Pajares	N-630	León/Asturias	88,30	/
Panadella, La	N-II	Lleida/ Barcelona	11,00	5,00
Paramera	N-403	Ávila	35,50	/
Páramo de Masc	N-623	Burgos	77,10	10,10
Pedraja, La	N-120	Burgos	43,30	3,00
Picato, El	N-540	Lugo	18,40	/
Pico	N-502	Ávila	28,30	4,00
Piedrafita del Cebrero	N-VI	León/Lugo	8,00	2,30
Piqueras	N-111	Soria/La Rioja	190,00	/
Pontón	N-625	León	170,40	41,00
Portillón, El	N-141	Lleida	16,00	8,00
Pozazal	N-611	Cantabria	63,40	32,00
Querol	N-232	Castellón	20,40	/
San Glorio	N-621	León	75,30	183,50
San Juts	N-420	Teruel	59,30	15,00
Singra	N-234	Teruel	23,00	/
Somport	N-330	Huesca	30,20	/
Teixeta	N-420	Tarragona	17,10	/
Tornavacas	N-110	Ávila	33,30	2,30
Tornos, Los	N-629	Cantabria	62,40	39,30
Torremiró	N-232	Castellón	62,30	37,50
Tossas	N-152	Girona	80,00	/
Traviesas	N-420	Teruel	42,30	9,20
Viella	N-230	Lleida	25,30	/
Villatoro	N-110	Ávila	45,20	4,00

Fuente: Tele-Ruta.

Con suelo mojado necesitará un 15 por 100 más de distancia para detenerse A MAL TIEMPO, PEOR FRENADA

Frenar en una situación de emergencia es de lo más difícil que entraña la conducción: hay que detener el vehículo en el menor espacio posible, sin bloquear las ruedas y, por lo tanto, sin perder la dirección. Pero si, además, la frenada hay que efectuarla en unas condiciones mínimas de adherencia, si no se hace bien, corremos el riesgo de perder el control.

Es preciso estar familiarizado con el tacto del pedal para accionarlo con la presión justa y uniforme, sin llegar al umbral de bloqueo. Precisamente, si se bloquean las ruedas no sólo vamos a necesitar más metros para detenernos, sino que, automáticamente, perderemos la dirección y el vehículo se desplazará hacia donde le impulse la fuerza de la inercia, por más que giremos el volante hacia otro lado.

Si a pesar de todo usted ha reaccionado ante una situación de emergencia dando un tremendo pisotón al pedal, levante ligeramente el pie hasta notar que los neumáticos vuelven a rodar y presione otra vez. Muchos saben que no deben bloquear las ruedas, pero no encuentran el justo equilibrio de presión en el pedal, por lo que pisan, sueltan y vuelven a pisar; un mal menor que, sin embargo, puede influir en la estabilidad del vehículo, que cambia muy rápidamente de inercias y pudiera irse de atrás. (En otro recuadro explicaremos qué hacer si derrapa).

Nuestra propia experiencia, después



Marcos GONZÁLEZ

FRENAR A TIEMPO, con poca adherencia en el pavimento, cuesta mucho más y entraña riesgos. Sepa cómo hacerlo.



Marcos GONZÁLEZ

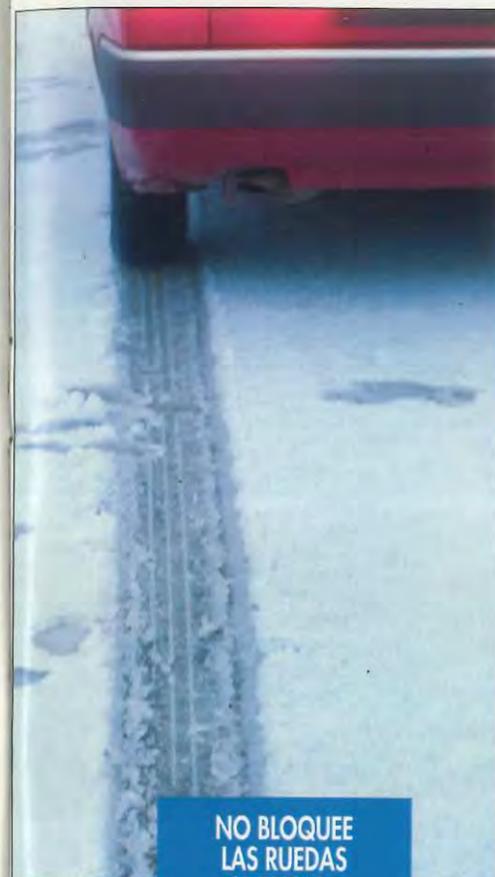
ALARGAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD le permitirá detenerse a tiempo.

de 240 pruebas realizadas con nueve coches distintos, seis conductores diferentes, en suelo seco y mojado, con diferentes cargas y velocidades (ver TRÁFICO Nº 82), indica que se va mejorando con la práctica. Sin embargo, se repitieron casos en los que, después de efectuar una frenada excelente, el mismo individuo realizaba otra en la que necesitaba 18 metros más para detener el vehículo.

A 80 km./h., con suelo mojado, obtuvimos una media de 40,25 metros para frenar, mientras que a 120 km./h. fue de 80,35 metros. Pero ¡jojo!, porque también se pueden obtener resultados muy

malos y necesitar —como así ocurrió— 55 y 110 metros, respectivamente.

Y por si esto fuera poco, a esas distancias de frenado hay que añadir la distancia de reacción para, así, obtener la distancia total de detención. Se estima que, desde que advertimos el peligro hasta que comenzamos efectivamente a frenar, transcurre un segundo. Si circulamos a 80 km./h. habremos recorrido más de 22 metros, mientras que a 120 km./h. los frenos comenzarán a actuar después de habernos desplazado más de 33 metros. En definitiva, demasiado espacio para frenar a tiempo. Mejor, circule despacio.



Marcos GONZÁLEZ

NO BLOQUEE LAS RUEDAS AL FRENAR Conservará algo de la dirección y se detendrá antes.

LOS BUENOS NEUMÁTICOS, IMPRESCINDIBLES

La disminución de la adherencia es el mal a combatir durante el tiempo frío. En España, el fenómeno atmosférico más común es la lluvia, por lo que, en los neumáticos denominados de «todo tiempo», los fabricantes se han preocupado de desarrollar modelos que aseguren la evacuación por las ranuras de la banda de rodadura el agua existente en el asfalto y eviten el temido «aquaplaning», que deja descontrolado el vehículo. Independientemente de esto, el conductor debe preocuparse de que en todo momento las ruedas tengan la correcta presión, dibujo en buen estado y que el desgaste sea por igual en todos ellos.

En caso de nieve abundante o hielo, las cadenas siguen siendo lo más útil y barato, aunque las distintas marcas han comercializado otras series especiales para circular con nieve o hielo, de tal forma que el material empleado no se endurece con el frío, sino que mantiene inalterables sus características de adherencia y frenada e impide que la nieve se quede pegada, actuando, al mismo tiempo, la goma de ventosa o de garra, según el modelo, adhiriéndose al suelo e impidiendo que el vehículo resbale.



EN CONTACTO CON EL SUELO Siempre unos neumáticos con una adecuada presión y una escultura que permita agarrarse y evacuar el agua.

La mala climatología causa pocos accidentes, pero agrava las consecuencias de los que ocurren

ACCIDENTES EN FRÍO

Quando llegan los meses más fríos del año (pongamos diciembre, enero y febrero) y el riesgo de tener un mal tropiezo aumenta, se produce, sin embargo, una ligera reducción de los accidentes. De los 87.293 que se produjeron el año pasado, algo menos de la cuarta parte (20.885) acaeció en esos meses. Y si consideramos la circunstancia de mal tiempo (lluvia, niebla, etcétera), éste estuvo presente en el 19 por 100 de los siniestros.

Esta ligera bondad es, sin embargo, engañosa, puesto que la intensidad circulatoria disminuye considerablemente y en esta estación invernal se suelen utilizar recorridos más cortos y que se conocen bien. Además, son pocos los días del año en los que la lluvia, la nieve, el hielo y la niebla hacen acto



Rafa MARTÍN

DESlizarse HACIA EL ACCIDENTE Los vuelcos y los «trompos» son habituales en este tiempo si no se conduce con precaución.

de presencia. En definitiva, el mal tiempo transforma la conducción, haciéndola más arriesgada, y en el caso de que el accidente se produzca, agrava de forma importante sus consecuencias.



Especial INVIERNO

Cómo se comportan los coches según la tracción

QUÉ HACER EN UN DERRAPE

Cuando las carreteras están muy deslizantes, las ruedas pueden perder fácilmente la adherencia. En una recta, el derrape puede aparecer por efecto de un frenazo o por un exceso de aceleración, mientras que en una curva se produce cuando el esfuerzo lateral de inercia, por sí mismo o combinado con la aceleración, sobrepasa las posibilidades de adherencia.

El control del vehículo en estos casos depende de si se trata de un tracción delantera o es de propulsión trasera:

Tracción delantera:

- Suelen ser subviradores (giran menos de lo que les marca el volante). Por lo tanto, tenderán a seguir rectos.
- Si el piso resbala mucho, no toque el freno, no acelere, no gire más: espere.
- Si el subviraje aparece a media curva y acelerando, disminuya la presión del acelerador.
- Si la deceleración ha sido muy brusca y la parte posterior comienza a derrapar, hay que volver a acelerar inmediatamente.
- En los de tracción delantera no debe hacerse contravolante (girar el volante hacia el lado contrario al que derrapa), salvo en casos de situación muy extrema; y, desde luego, nunca acelerando.

Propulsión trasera:

- Estos coches son sobreviradores (giran más de lo que les marcamos con el volante).
- El coche tiende a patinar sobre la parte posterior.
- Al soltar el acelerador, las ruedas pueden recuperar la adherencia.
- Si no es así, debemos girar el volante hacia el mismo lado hacia el que se desplaza el vehículo (contravolante).
- Si el derrape es suave, el contravolante también lo será, mientras que si es violento habrá que girar el volante con gran rapidez.
- Luego habrá que deshacer el contravolante y evitar los sucesivos y violentos bandazos del coche.



Marcos GONZÁLEZ

SÁLVESE QUIEN PUEDA. Un derrape puede surgir por un frenazo brusco, o por exceso de velocidad en una curva. Lo mejor es evitar la ocasión pero, si se presenta, sepa cómo salir del apuro.



Marcos GONZÁLEZ

EL TRAILER Y LA TIJERA. Cuando el remolque se cierra lateralmente sobre la cabeza tractora (efecto «tijera») pocos son capaces de salir del apuro.

EQUILIBRIO EN TRAILER

Conducir un trailer por una carretera helada o con nieve es el no va más. En estas condiciones, el temido «efecto tijera», en el que el remolque con su carga empuja y tiende a adelantar a la cabeza tractora, surge de improviso y con fatales consecuencias, sobre todo en curva o cuando se efectúa un frenazo brusco.

Para solucionarlo no se debe hacer contravolante (girar la dirección en el sentido en el que se derrapa), como en los camiones rígidos, sino girar el volante en el sentido contrario. Al mismo tiempo hay que acelerar y utilizar el freno auxiliar del remolque (todo ello muy suavemente) para contrarrestar la fuerza centrífuga y que así pueda enderezarse el conjunto. Si se circula con carga bajando un puerto, hay que utilizar el cambio de marchas con la misma velocidad con la que se hubiera subido y utilizar el freno auxiliar, y algo el de servicio, con pedaladas suaves, cortas y frecuentes. De todas formas, los expertos aconsejan que, en estas situaciones de adherencia mínima, lo mejor es quedarse en casa.

Lecciones de un CAMPEON

Por SITO PONS 7



Comprueba que tu casco tiene un tratamiento anti-vaho. De lo contrario, en caso de lluvia, se te empañará y deberás circular con la visera levantada. Antes de salir,

comprueba que la visera puede adoptar esta posición de semiabierta; de lo contrario, tu visibilidad disminuirá notablemente. Lo mismo ocurre con la visibilidad desde los automóviles. Por ello, una buena idea puede ser que el mono que utilices sea de colores llamativos, «y no circules nunca sin luz», apostilla «Sito» Pons.

«Guarda una distancia de seguridad mayor que con tiempo



Conducir bajo la lluvia

A estas alturas del año suele haber comenzado la época de lluvias y de frío en gran parte de la Península. En este período, muchos motoristas deciden dejar la moto en casa. También tú puedes hacerlo, pero si te ves en la obligación de circular o, simplemente, quieres hacerlo, deberás observar algunos consejos que «Sito» Pons nos ofrece para este tiempo.

Lo primero es el equipo. «Una persona que pasa frío —explica el dos veces campeón mundial de 250 c.c.— reacciona con menos rapidez y, por falta de tacto en pies y manos, acciona los mandos con mayor brusquedad». Los guantes, ropa interior y exterior resistente a las bajas temperaturas evitarán este problema. Existen fibras especiales o térmicas que aíslan del frío y del agua; una de estas vestimentas abultará y molestará menos que varios pares de camisetas y jerseys. «Incluso aunque te parezca que no va a llover —dice «Sito» Pons—, lleva un mono para lluvia siempre que salgas, ya que el

tiempo puede cambiar rápidamente en pocos kilómetros». Pero si, a pesar de todas estas precauciones, tienes frío mientras circulas con tu moto, «párate de cuando en cuando y realiza unos pequeños ejercicios de calentamiento y toma alguna bebida caliente».

En cuanto a la forma de circular cuando llueve, «Sito» Pons aconseja una especial prudencia «especialmente cuando empieza a llover», debido al polvo y grasa que se acumulan en las carreteras. «Puede, incluso, que sea mejor esperar un poco hasta que la lluvia haya arrastrado el polvo y la grasa».

seco para que puedas frenar con tranquilidad. Además, aplica los frenos suavemente, repartiendo la fuerza de la frenada (60 por 100 en la rueda delantera y 40 por 100 en la trasera)». Otro problema que puede surgir es el bloqueo de las ruedas por una frenada excesiva. En opinión de «Sito», «es más fácil de controlar la rueda trasera bloqueada que la delantera, pero, de todas formas, conviene que sueltes el freno y lo apliques de nuevo si notas que alguna rueda se ha bloqueado».

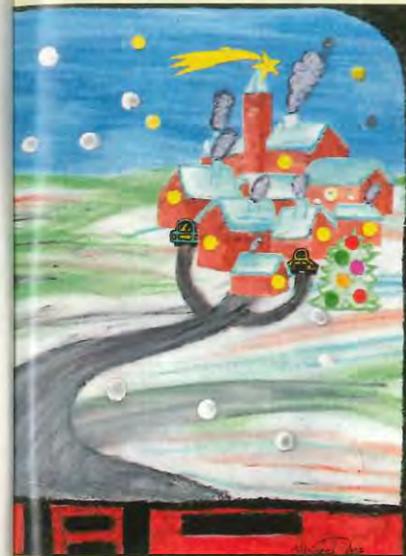
Nuestro campeón aconseja evitar los movimientos bruscos, tanto al adelantar como al acelerar o al cambiar de carril; igualmente, también recuerda que no debemos «mirar» demasiado cerca la rueda. Esta situación es normal cuando se conduce con tensión, pero de esta manera no podrás ver qué ocurre más adelante. Y, por último, «evita, siempre que puedas, pasar sobre las líneas pintadas en la calzada que la señalizan, sobre todo en las curvas, o sobre alcantarillas, planchas metálicas, raíles de tranvías, adoquines, etcétera, ya que «en mojado» se convierten en auténticas pistas de patinaje», explica «Sito» Pons.



Un gran día

Era domingo y regresábamos a casa después de un largo fin de semana. Aunque mi familia y yo no hablábamos dentro del coche, en el ánimo de todos estaba un justificado temor a la caravana que nos esperaba al irnos acercando a la ciudad. En las caras de las otras familias de los demás coches se notaba la tensión del momento (nerviosismo, serie-

dad, miradas fijas...). No se cuándo ni porqué logré divisar delante de mi coche uno que desprendía una especial luz que los demás no tenían. Vi como los demás, al pasar a su lado, miraban sorprendidos y hasta con cierta admiración. Cuando por fin, y como esperábamos, entramos en la temida caravana, lenta e intermitente, por mi ventanilla observé



Ante la impertinente frase del conductor, el pequeño Jesús que, aunque había nacido hacía escasos días, ya tenía, «como Hijo de Dios», una gran conciencia, se percató de la mala acción que se acababa de cometer y decidió darle un escarmiento al autor, realizando (aunque los libros bíblicos lo nieguen) su primer milagro. Escasos kilómetros después, las luces azuladas de un coche policial iluminaban a un agente que se disponía a denunciar a un veloz conductor que momentos antes pilotaba un BMW acostumbrado a adelantar por la derecha. La única diferencia estaba en que su deslumbrante vehículo se había transformado en un carro tirado por una pareja de bueyes. En el momento en que José pasó a su lado, Le comentó a María: «¡Qué manitas son los chapistas ahora!».

Al oír este comentario, se desprendió de la pequeña boca de Jesús una ligera sonrisa de complicidad. Finalmente, después de pasar algún tiempo en un gran embudo, consiguieron llegar a la consulta del veterinario que les tranquilizó afirmando, por los síntomas que ellos le indicaban, que la vaca no tenía más que un leve resfriado provocado por la humedad propia de las ricas tierras del noroeste.

Carlos Soneira.- C.P. «Bergantiños». (Carballo LA CORUÑA)

C. PARRA Y G. RUIZ



cómo aquella familia —que la formaban el padre, la madre, y un hijo pequeño rubio,— se bajaba del coche ofreciendo a las otras familias de los coches de al lado agua y algunas chucherías, a la vez que conversaban con ellos.

Automáticamente, la expresión tensa y los gestos se transformaban en sonrisas y paz que, poco a poco, se iban transmitiendo a toda la caravana. De aquella familia, el padre era joven, moreno, con barba y una expresión llena de paz y sencillez; la madre, muy guapa y dulce, con una tez blanca y limpia como la tarde; el niño, con cabellos plateados, miraba vivarachamente a todos con una amplia sonrisa.

No me pude contener y en una de las paradas, bajé de mi coche corriendo y me aproximé a ellos. Mi sospecha se confirmó: era la Sagrada Familia.

Observando nuevamente la caravana se diría que todos marchábamos contentos, respetando la distancia de seguridad y los límites establecidos. Una vez dentro de la ciudad, y cuando nos dirigíamos a casa, perdimos de vista unos momentos a aquel luminoso coche. Sin embargo, dos manzanas más adelante volvimos a alcanzarlo. Se había detenido en un «paso cebra», cediendo el paso a los peatones. Estos, les saludaban y les agradecían el generoso detalle. Yo me preguntaba a la vista de los

Cristina Parra y Guadalupe Ruiz.-C.P. «Arias Montano» (BADAJOZ)

¡Se armó el Belén!

Estamos en la Navidad de 1993, en Madrid. Las calles están repletas de coches. El humo cegaba a los transeúntes de tal forma que no podían verse unos a otros y menos hablar, ya que el ruido era excesivo y más siendo vísperas de Navidad en que la gente estaba comprando regalos de Navidad. Son las 11,30 de la mañana en la Puerta del Sol, más abarrotada que de costumbre.

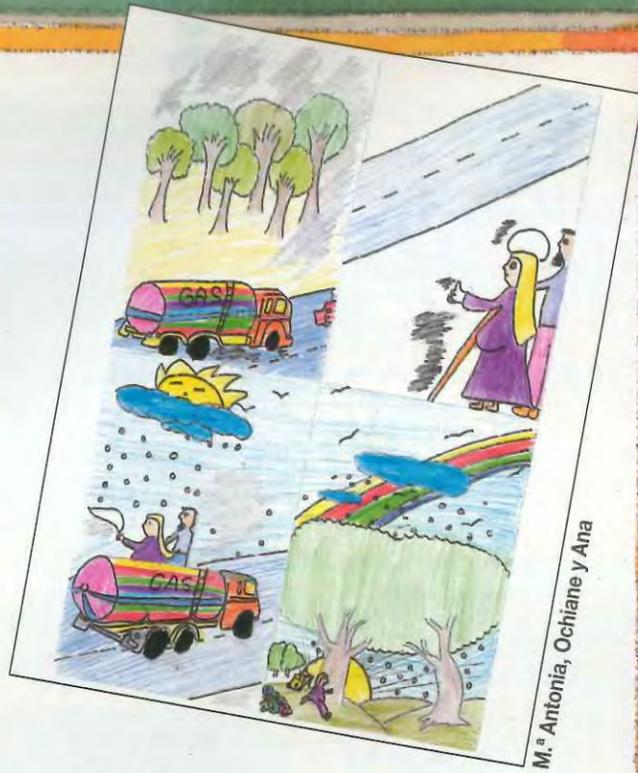
En una de sus calles afluentes había un matrimonio que llevaba todas sus pertenencias en un carro. En ese momento, empezó a nevar y la gente se refugiaba debajo de soportales, dentro de los bares o bien en sus casas. A medida que el tiempo pasaba, las calles se iban abarrotando de coches que iban y venían sin parar, cargados de regalos. Después de caminar y caminar, la mujer de aquel pobre matrimonio, que se llamaba María, empezó a tener dolores de parto. Entonces, José, el marido de María, desesperado, saltó a la calzada parando la circulación y pidiendo ayuda a cualquiera de los muchos conductores que allí se encontraban, sin recibir respuesta. Entre la multitud de quejas que allí se daban, se oyó una voz débil que venía de un pequeño coche, blanco y destartado, conducido por un hombre pequeño y calvo, que les cedió con humildad su pequeño coche. José, viendo que la cosa era muy urgente, subió rápidamente con María en el 600.

El hombre apretó el acelerador, con tan mala suerte, que se metió en un atasco. Las voces de María eran desesperantes y José veía que el atasco se acrecentaba y María no podía aguantar más. Con mucha suerte, encontraron una calle por la cual pudieron salir de aquel atasco. A lo lejos se veía el Hospital «La Paz». El hombre apuraba

El día del Nacimiento

el 600 a más no poder y cuando quedaban 50 metros, se puso en su camino un semáforo en rojo, lo cual les obligó a parar y, en ese momento, nació el niño.

A los pocos minutos apareció un motorista de «Telepizza» que se llamaba Gabriel, que, además de regalarle unas pizzas de la casa, les dijo que el niño que había nacido era El Mesías. **Alberto, Roberto, Ramón y Miguel. C. «Carlos de Lecea». SEGOVIA**



M.^a Antonia, Ochiame y Ana

Un viaje a través del tiempo

—Bee, una ovejita traída por un pastor se acercó a Jesús con su tierna mirada. Allí, acurrucado entre la paja con un buey y una mula, Jesús se acercó a ella y acarició su suave lana. Más tarde llegaron los Reyes que le trajeron oro, incienso, mirra y una cruz dorada en la que aparecían grabadas dos XX.

—Tomadlas en las manos y podréis saber aquello que os gustaría —repuso Melchor.

Jesús tomó la cruz entre sus manos y dijo:

—¿Qué pasará en el futuro?

Inmediatamente, el portal se llenó de color y desaparecieron uno por uno.

¡Piiii! ¡piiii!

—¡Qué horror! María comprobó asustada como montones de enormes fieras se lanzaban por el camino.

—Mira José, mira.

Ambos se sintieron aterrados, ¡qué ruido, qué pestel, miraron al cielo pidiendo ayuda al Señor, pero el cielo no era azul: era gris.

—Es la contaminación —dijo un viejo que los había estado observando—.

Será mejor que me sigáis, yo puedo ayudarlos.

El viejo los condujo hasta un autobús.

—Es mejor así, los atascos son terribles —afirmó.

El autobús se puso en marcha, pero pronto volvió a parar.

—¿Por qué se para? —preguntó José intrigado.

—Eso —dijo un hombre— es un semáforo que nos indica si podemos pasar o no podemos. Rojo es no y verde, sí.

El camino fue horrible, los atascos eran desesperantes, parecía que permanecían allí horas y horas.

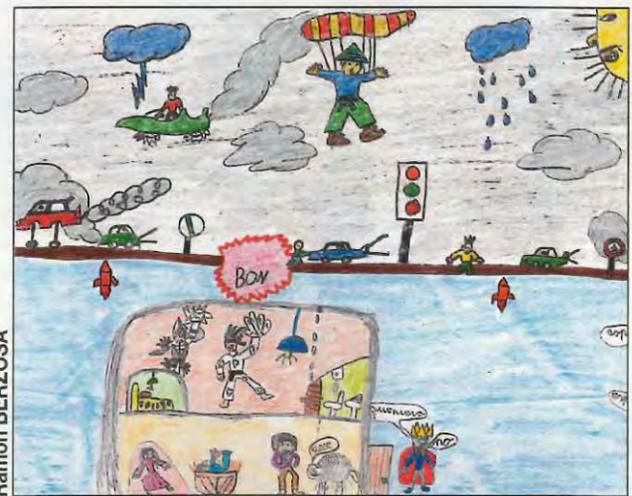
Jesús se entretenía viendo las señales; la que más le gustaba era la de prohibido adelantar, por los cochecitos.

De repente, un arco iris iluminó el cielo y cuando José, María, y Jesús despertaron se vieron de nuevo en su portal.

¡Habían viajado a través del tiempo!

Mientras, el viejo observaba en la ciudad un cielo azul que no contemplaba desde hacía años.

Rocío Soria.- C.P. «Las Acacias» (Pozuelo. MADRID)



Ramón BERZOSA

¿POR QUÉ TE PONES ASÍ? Todo sobre las señales de tráfico



POR AQUÍ, POR AHÍ

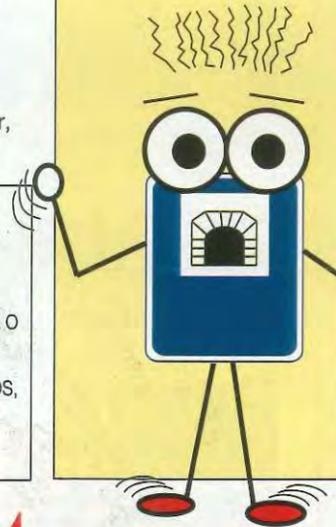
Mi color es azul, casi como el mar; cuadrada o rectangular, a ti, ¿cuál te gusta más? A ver si me explico: cuando tú me ves, yo te indico. Voy a darte una pista: estás en una autopista. También te sirvo de guía, llegamos a la autovía. ¡Cuidado! No te aventuras: vamos a entrar en un túnel ¡Qué oscuro! ¡Ohuuuuu! ¿Llevas puesta la luz? Y para terminar aquí hay un hospital, allí calle residencial y si quieres taxi o aparcar, te digo donde buscar.

Rasgos que identifican estas señales:

- PROPORCIONAN INFORMACIÓN GENERAL
- TIENEN FORMA CUADRADA O RECTANGULAR
- SU FONDO ES AZUL
- SUS ICONOS SON BLANCOS, AUNQUE PUEDEN TENER ELEMENTOS DE OTROS COLORES

Lo que dice el Reglamento

Las señales de indicación general tienen por objeto facilitar al usuario de la vía ciertas informaciones que puedan serle de utilidad. Junto a ellas, dentro de este grupo, existen otras de indicación, más específicas: señales de carriles, de servicio, de orientación, paneles complementarios y otras como «peligro de incendio», «horario de servicios religiosos», etcétera.



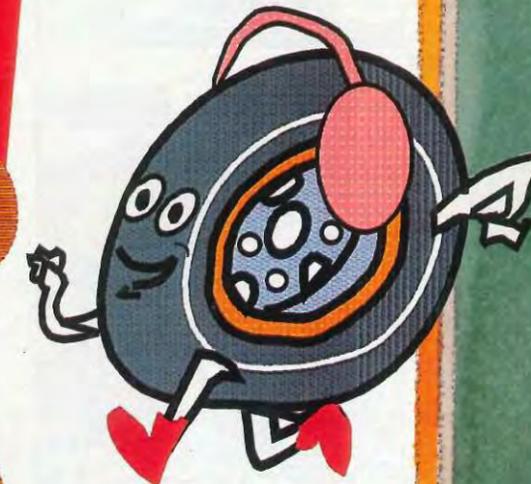
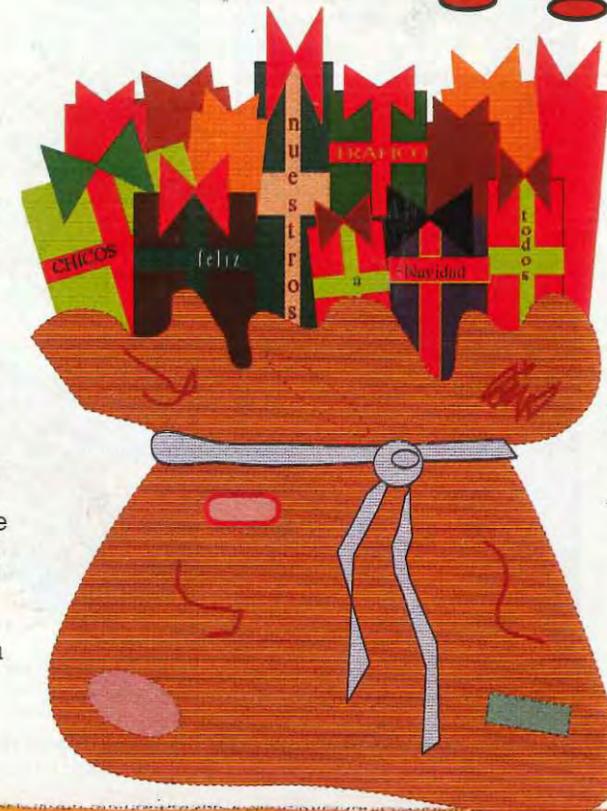
¡Qué curioso!

Una persona de 75 kilos —cualquier individuo de tipo medio— multiplica su peso por 50 en un choque frontal de su automóvil, circulando a sólo 60 kilómetros por hora. Eso significa que si el impacto se produce contra un objeto rígido, un árbol por ejemplo, un pasajero que fuera en el asiento de atrás espachurraría al conductor como si se tratara de un elefante de 4.200 kilos. Si el pasajero fuera un niño de un año, se convertiría, en caso de choque, en un «precioso» bebé de ballena, de más de media tonelada de peso.

Recuerda que los límites de velocidad «valen» para todos los vehículos

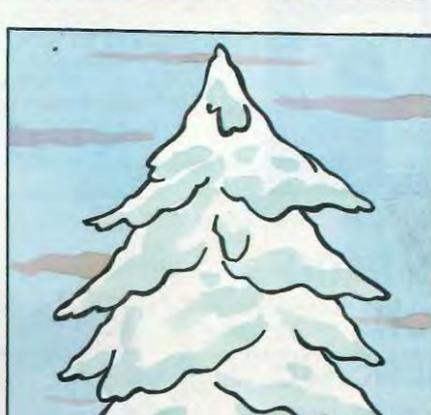
UN SACO CON MENSAJE

La familia LosFaro, los simpáticos personajes de nuestro comic, con su potente rayo de luz han descubierto un saco de regalos que Papá Noel había preparado. Se han quedado con muchas ganas de abrir los regalos pero eso ¡sería muy feo! Sin embargo, si han podido enterarse de que cada regalo, en la cinta, lleva escrita una palabra secreta con la que formar un mensaje navideño para los lectores de estas páginas. ¡Ordena las palabras y descúbrelo tú también!



Solución:
"NUESTROS «TRAFFICO-CHICOS» FELIZ NAVIDAD A TODOS"

MAX CHAPAS Y AUTOLISTO



Coordinación: Juana SANCHEZ. Asesoras pedagógicas: Carmen BAJO y M^o Cruz GARCIA EGIDO. Dibujos: Gerardo AMECHAZURRA (Comic), Teo PUEBLA (Portada), y SEBASTIAN. Guión comic: Carmen DELGADO. Colaboración especial: Animadores de educación vial de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

La situación de las carreteras locales analizada en el XII Symposium Nacional de Vías y Obras de la Administración Local

LA UNIÓN EVITARÁ EL OLVIDO



La coordinación de las actuaciones de todas las administraciones, independientemente de la titularidad de la carretera, es esencial para conseguir mejorar la red local española. Una red que presenta numerosas deficiencias, según las conclusiones del XII Symposium Nacional de Vías y Obras de la Administración Local (VYODEAL) que acaba de celebrarse.

Baja intensidad del tráfico, carácter local del usuario, trazado deficiente en planta y perfil, estrechez de la calzada, baja resistencia del firme, escasa dotación económica, velocidad reducida y señalización deficiente son las características que definen la red viaria local española, indican las conclusiones de VYODEAL celebrado en Cádiz entre el 8 y 12 de noviembre, organizado por la Asociación Española de la Carretera y bajo el patrocinio de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía y la Diputación de Cádiz.

En seis sesiones de trabajo se analizaron el papel de las carreteras provinciales, los problemas competenciales, de gestión, de normativa y materiales y los financieros.

MUY POCAS INVERSIONES

El Director General de la Asociación de la Carretera, Aniceto Zaragoza, llamó la atención sobre algunos hechos cruciales. Por un lado, la menor importancia en cuanto a inversión, funcionalidad y tráfi-

co que recae sobre la denominada red secundaria o provincial, olvidando que «estas vías poseen una gran importancia social».

Hay que reseñar algunos datos significativos. En España, la población y la actividad productiva básica se concentran en dieciocho grandes áreas metropolitanas que ocupan menos del 4 por 100 de la superficie española y donde se localiza el 50 por 100 de la población de este país. Mientras, el área rural, que reúne más del 90 por 100 de la superficie y a cerca del 95 por 100 de los municipios, únicamente dará cobijo al 25 por 100 de la población prevista para el año 2001. Para estos alrededor de 4.000 municipios una carretera local es su único punto de unión con su entorno.

DIFÍCIL SITUACIÓN

Una red cuya longitud se acerca a los 62.000 kilómetros (cerca del 40 por 100 del total de la red viaria española) y que soporta un 11 por 100 del tráfico total, manteniendo un índice de accidentalidad paralelo al del resto de las carreteras.

Jesús Díez de Ulzurrun, Subdirector General Adjunto de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT), aportó los datos de la accidentalidad. Durante el año 1991, el número de accidentes mortales se elevó a 1.802 (un 42,54 por 100 del total de accidentes mortales de toda la red).

En las conclusiones se aportaron una serie de medidas correctoras para mejorar la seguridad de las carreteras locales: unas ligadas al trazado, a las intersecciones y accesos, pero sin olvidar el vacío legal existente y la necesidad de adecuar las transferencias de titularidad, la normativa de las Comunidades Autónomas, la necesidad de elaborar y ejecutar planes de carreteras de cada Comunidad, de acuerdo con los proyectos elaborados por las Diputaciones Provinciales. Todo ello, posibilitará la total y mejor utilización de los programas de inversión que surgirán de la Comunidad Económica Europea (CEE).

VYODEAL terminó haciendo especial hincapié en la necesidad de coordinar las actuaciones de todas las administraciones implicadas, para que «el esfuerzo inversor que se realice en esta red redunde en beneficio del usuario de la carretera, con independencia de la entidad titular de la misma».

M.L.A.

«La chica de la carretera» o «el autoestopista fantasma» son dos fenómenos de los que, quizás con otro nombre, todos nuestros lectores habrán oído hablar a algún compañero o familiar que conoce a alguien a quien se le han aparecido. José Dueso, un apasionado del tema, ha rastreado por toda España dónde y cuándo aparece este fantasma. El presente reportaje es el fruto de su investigación.

José DUESO

Usted y su pareja viajan en su automóvil. Es noche cerrada y empieza a llover. Baja el volumen de la radio y fija su atención en la cinta de la carretera, que comienza a difuminarse entre las gotas de agua que los limpiaparabrisas no logran limpiar. Empieza a ponerse tenso. De pronto, en una curva —siempre en una curva—, los faros del coche iluminan la silueta de una joven que hace auto-stop. Durante un instante, usted no sabe si parar o seguir —parar por compasión o seguir porque la imagen que acaba de

vislumbrar a un lado de la carretera no encaja en sus esquemas—. Lo cierto es que —¡pobre chica!, con ese vestidito tan veraniego y sin paraguas bajo la lluvia, se está poniendo hecha un caldo— usted para. Una vez acomodada en el asiento trasero del coche la desconocida, se

preguntará usted qué hace una chica como esa, vestida de esa guisa, en un sitio tan desolador como éste. La desconocida se comporta con naturalidad y, cordialmente, manifiesta sentirse muy agradecida porque usted le ha parado. Todo correcto hasta ahí. Mas, de pron-



José DUESO

to, antes de tomar una curva especialmente cerrada, la chica, invariablemente, exclamará: «¡Tenga cuidado, que en esa curva me maté yo!» Al principio usted sonreirá con suficiencia, pensando algo así como: ¡A mí me vas a dar consejos..., pues menudo conductor soy yo! Pero unos instantes después reducirá exageradamente la marcha, pues por el espejo retrovisor no consigue ver a la chica. Será entonces cuando un escalofrío punzante recorra su espinazo y de golpe sea consciente de lo terrorífico de la frase. Volverá incluso la cabeza para mirar a la desconocida, y seguramente para entonces su compañera de viaje ya estará haciendo lo mismo y al mismo tiempo. Sin embargo, descubrirán atónitos que en el asiento trasero del automóvil no hay nadie, absolutamente nadie. En ese momento el escalofrío punzante dará paso a un manifiesto espanto que le obligará a frenar peligrosamente, estacionará el coche en la cuneta, tal vez con peligro para otros conductores, y saldrá al exterior a pesar de la lluvia. Mirarán detrás usted y su compañera, incluso en el portaequipajes, en la cuneta y bajo el vehículo. Pero no lograrán ver a la desconocida que han recogido pocos kilómetros antes y que ha desaparecido como por arte de magia. Ni usted ni su acompañante saldrán de su asombro, y les resultará difícil volver a poner el coche en marcha para, llenos de martirizantes dudas sin respuesta, invadidos por la extraña sensación de estar viviendo una pesadilla, correr a dar parte del suceso al primer puesto de po-



Rafael MARTÍN

licía o, tal vez, no sabiendo qué hacer, encerrarse en su casa o «aclarar» las ideas —empeño imposible— en el bar más cercano.

La historia no tiene que ser necesariamente así. Puede ser de día o estar anocheciendo. Puede no llover. Puede ser verano o invierno. Puede ir solo o acompañado. Incluso puede hacer un sol radiante. La autoestopista puede ser muy joven o más madurita. Pero, invariablemente, si usted ha vivido, o vive en el futuro un caso similar, no le quepa la menor duda de que se ha topado con «la autoestopista fantasma» o, como popularmente se le ha dado en llamar, «la chica de la carretera».

Cruce de Itziar, donde se une el ramal de la autopista con la nacional 634. Dicen que aquí ha solido ser recogida la chica.

¿QUÉ O QUIÉN ES LA «CHICA DE LA CARRETERA»?

En esencia, es el personaje principal de un mito que se ha extendido y ramificado, a través de numerosas leyendas, a lo largo y ancho de todo el mundo civilizado. Muchos consideran que es un fantasma benévolo, una especie de ángel de la guarda de la carretera. Alguien que murió trágicamente en un accidente automovilístico y regresa del más allá para evitar que a otros le suceda lo mismo.

Sin embargo, son bastantes también los que piensan que la famosa chica —o chicas— no existe más que en la fantasía de quienes creen haberla visto o recogido. Es decir, que no es sino la alucinación de alguno, convertida en psicosis en otros. Alguien oyó la historia y la vivió o creyó vivirla por sugestión.

También están los que, sin entender el fenómeno de la chica, se lo han tomado en serio y se han dedicado a perseguirla, hasta ahora inútilmente. Incluso hay quien ha pretendido fotografiarla, igualmente, con éxito nulo. En tal sentido, cabe recordar que una revista española, de tirada nacional, no hace mucho tiempo ofrecía un millón de pesetas a quien pudiera aportar datos fiables sobre este asunto.

Pero la chica es escurridiza en extremo y no se deja atrapar de ninguna manera. A veces uno parece tenerla al alcance de la mano, ya que conoce a alguien que dice haberla recogido. Se pone en contacto con él entusiasmado, pero entonces descubre que en realidad la historia le ocurrió a un tercero y al tercero, por supuesto, se la contó un cuarto que a su vez no recuerda exactamente donde la había oído. En definitiva, el investigador se encuentra tirando de un interminable hilo que no conduce a ninguna parte.

En embargo, y aunque la chica siga sin poder ser entrevistada o fotografiada, se conocen algunas excepciones en cuanto a testimonios vividos por personas que aseguran haberse encontrado con ella.

UN EJEMPLO MUY PARTICULAR:
LA «APARECIDA DE ITZIAR»

A principios de la década de los ochenta, comenzó a circular por la zona del bajo Deba (Guipúzcoa), el rumor

de la «chica de la carretera».

Fantasmas EN LA CARRETERA



Panorámica de Itziar. A la izquierda de la N-634, en el punto donde la chica hace auto-stop.

que en una de las curvas del alto de Itziar, la conocida como de *La Pólvara*, solía aparecerse a los conductores una chica haciendo auto-stop. Se subía en el coche y, al llegar a cierta curva, exclamaba la consabida frase y desaparecía dejando atónito a quien la había recogido. También se comentaba que el extraño fenómeno sólo sucedía de noche y especialmente en épocas lluviosas y desapacibles, sobre todo, en otoño e invierno.

Durante años, con mayor o menor intensidad, se ha seguido oyendo hablar del caso de Itziar incluso en lugares muy apartados de la geografía guipuzcoana. También ha solido apreciarse que la chica era tal o cual joven, muerta poco tiempo atrás en accidente de tráfico en la zona donde tenían lugar las apariciones. Algunos decían saber quién era; muchos más conocían a alguien que había sido compañero, amigo o allegado de la difunta.

Puestos a investigar el asunto sobre el terreno, nos encontramos primero con una tónica común dentro del municipio de Deba: todo el mundo ha oído hablar alguna vez del «fantasma de la carretera». Incluso en medios relacionados con el mundo del automovilista, como grúas, talleres de reparación de la zona, etcétera., recuerdan perfectamente que a muchos conductores les daba miedo pasar de noche solos por el alto de Itziar. También hay noticias de que algún conductor, presa de un ataque de nervios tras haber recogido a la «chica», dio parte a la Guardia Civil de Deba.

Aunque el punto este de las denuncias no termina de ser confirmado por la Guardia Civil, lo cierto es que a su vez creó otro rumor en la zona. En este caso se corrió la voz de que eran muchos los que habían pasado por el cuartel con la misma cantinela, y que allí les enseñaban la foto de una chica cualquiera, en la que los asustados conductores creían reconocer de inmediato a la «chica de la carretera». Sin embargo, de los escasísimos conductores que hemos encontrado que dicen haber vivido el fenómeno, curiosamente ninguno de ellos sabe identificar al supuesto fantasma con una mu-

jer real y concreta, viva o muerta.

A la hora de hacer un breve balance del caso de Itziar, nos hemos encontrado que: a lo largo de la década de los ochenta, la leyenda en cuestión ha pasado por lo menos por cuatro fases, coincidiendo en distintos momentos, con la trágica muerte de cuatro jóvenes. Pero lo más curioso es que dos de esas chicas no murieron en accidente automovilístico, y una de ellas incluso pereció en extrañas circunstancias fuera de la provincia.

En definitiva, en Itziar, la leyenda del fantasma de la carretera se ha adaptado al medio mágico por el que discurre la N-634, que une San Sebastián y Bilbao, tomando elementos muy al uso en las leyendas populares de siempre. A este respecto, cabe recordar que la zona de Itziar, a la sombra de una enigmática Virgen Negra de gran fervor entre los marinos vascos, es rica en leyendas y tradiciones populares, conservadas por un medio rural que sólo en pequeña medida ha sido invadido por el urbano.

ALGUNOS SITIOS DONDE LA «CHICA DE LA CARRETERA» SE HA DEJADO VER

Son incontables en el mundo entero los lugares donde se localiza la leyenda que nos ocupa. De ella se han ocupado escritores y periodistas, se han hecho películas y programas de televisión. Nosotros, lógicamente, sólo citaremos algunos de los más conocidos, o que más han trascendido a través de los medios de comunicación.

Sin salir de Guipúzcoa, cabría referirse a San Sebastián, donde alguna vez se ha comentado que se reproduce el fenóme-

no, concretamente en la subida a la residencia sanitaria. En este caso, la chica suele olvidarse el bolso en el coche que le recogió, y dentro de él nada menos que ¡el carnet de identidad! Documento que, obviamente, nadie ha logrado ver jamás, ya que quienes recogieron a su propietaria son «amigos de unos amigos de amigos míos», como de costumbre.

También en Guipúzcoa ha solido hacer la aparición la «chica» en la carretera que, por Gaintxurrizketa, une la población de Lezo con la N-1. Aquí, tras decir la frase de siempre, la chica se convierte en un horrible esqueleto, en los huecos de cuya calavera brillan dos luces rojas.

Todavía en Euskadi, pero en este caso en Vizcaya, en vez de una chica, se aparece a los conductores una anciana. El fenómeno dicen que tiene lugar en una de las curvas de Butrón, muy cerca del romántico castillo del mismo nombre, en el municipio de Gatika. También se asegura que es el fantasma de una anciana muerta en accidente en una de aquellas curvas.

Son asimismo conocidos diversos casos en Cataluña, entre los que cabrían destacarse el de Bascara (Girona) y el de la Rabassada (Barcelona). En ambos lugares, los elementos son los que venimos dando por habituales. En el de Bascara, concretamente, se ha llegado a publicar en la prensa el nombre de la supuesta fantasma, muerta también en accidente de tráfico en el lugar de los hechos.

En la comunidad de Madrid se hicieron muy populares los casos de Villalba y de Majadahonda. En el primero, el fenómeno ha solido tener lugar en la llamada «Curva de la muerte», donde se produjo tiempo atrás un accidente en el que pereció una joven.

Por su parte, la comunidad de



La leyenda del fantasma de la carretera se encuentra en casi todas las autonomías



Valencia tiene su fantasma de la carretera en Cullera, pero en este caso es un chico quien «hace dedo». Tras advertir de lo peligroso de aquella zona, desaparece tan misteriosamente como las chicas de los otros casos.

Sabemos de la leyenda en Galicia y en Aragón, en Canarias y en Asturias. Pero el «fantasma de la carretera» también es ampliamente conocido en otras latitudes. En algún lugar concreto de Europa le conocen como «La Dama Blanca» y, en América, los argentinos tienen su «Curvita», donde se asegura que se ha reproducido el fenómeno con los mismos elementos que en Europa.

UN FENÓMENO DE EXPLICACIÓN IMPOSIBLE

No cabe duda de que el hombre moderno tiene necesidad de prodigios, co-

no puede suceder en un lugar ignoto y desconocido, sino en un paraje que el oyente conoce por algún motivo especialmente inquietante. Si a eso se le añaden unos protagonistas cercanos, que a primera vista cualquiera podría identificar, tenemos la leyenda servida.

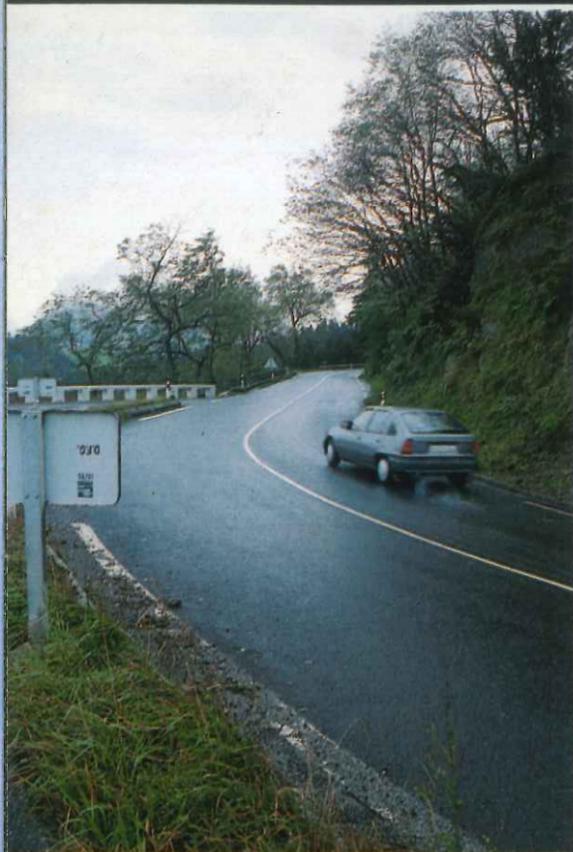
No olvidemos que la carretera es un caldo de cultivo perfecto para la propagación de este tipo de historias, ya que ella es de por sí inquietante, especialmente cuando se afronta de noche y en soledad. También es conocida la tendencia a fantasear entre conductores. Imagínense, por ejemplo, que si un camionero oye la historia en Murcia, al día siguiente puede ser conocida en el otro extremo de España —o de Europa—, y en cada uno de los puntos donde dicho camionero se paró a descansar y habló con otros compañeros de profesión. Dichos compañeros, a su vez, podían perfectamente circular en direcciones distintas, llevando consigo la misma historia, que, por supuesto, se les habría quedado bien grabada. A ello pueden añadirse conductores de autobuses, viajeros de comercio, particulares y, por supuesto, autoestopistas.

OTROS FANTASMAS DE LA CARRETERA

Las leyendas sobre fantasmas en la carretera son más abundantes de lo que muchos se pueden imaginar. A la de la autoestopista fantasma ha de añadirse la del «motorista descabezado». Se sabe, en este caso, que el tal motorista que circula a toda pastilla y sin cabeza es una historia inventada en Norteamérica. Al parecer, al motorista lo degolló involuntariamente de noche con una de sus espas una máquina que cosechaba cereal al borde mismo de la carretera. Sin embargo, ya ha sido visto por aquí.

También apareció hace algún tiempo, en una revista especializada, el caso de una joven de Zaragoza, estudiante en Barcelona, que un día recogió en una gasolinera una muchacha que «hacía dedo». La semana siguiente, la desconocida estaba en el mismo sitio, pero parecía algo más vieja. Lo mismo ocurrió la siguiente semana. Como a la estudiante empezase a inquietarle el prematuro envejecimiento de la autoestopista, trató de esquivarla la siguiente vez que regresaba de Barcelona. Pero no sólo no lo consiguió, sino que la ahora anciana empezó a perseguirla por todas partes, colándose inexplicablemente en su propia casa, y llegando a molestar, incluso, a sus familiares. En poco tiempo, la muchacha de la gasolinera se había convertido en una vieja decrepita de aire maligno, en cuya captura llegó a interesarse la policía. ¿Fantasma o demonio? Al parecer, el caso sigue sin ser resuelto.

También resulta truculento, aunque se dio por hecho verídico en su día, el suceso vivido por una familia en Brasil,



Curva de la Pólvara, en el kilómetro 42, dirección San Sebastián.

...Pero haberlas, haylas

Una figura fantasmal invadió una solitaria carretera gallega en 1970. Alguien la vió; un hombre que a lo largo de su dilatada carrera al servicio de la Dirección General de Tráfico ha desempeñado altas responsabilidades. Quienes le conocemos, pensamos que es un hombre poco dado a dejarse impresionar. Vamos, que no cree en las meigas, pero por su experiencia personal no duda en confesar que «haberlas, haylas, y de dos metros de alto». Este es su relato:

«Era una cálida noche de verano, allá por el principio de los setenta. Me dirigía desde Logroño hacia un pueblecito coruñés de la costa, Puerto del Son, donde me esperaba mi familia para disfrutar de las vacaciones. Conducía mi Renault-8 y me acompañaba una señora y sus dos hijos de 4 y 6 años, todos ellos en el asiento de atrás. Debían ser las 10 de la noche. Habíamos dejado atrás Orense y circulábamos por la entonces tortuosa y solitaria carretera

N-525, hacia la cumbre del Alto de Santo Domingo, cerca ya de Lalín. De improviso, en el área iluminada por los faros, surgió una figura fantasmal que comenzó a atravesar la carretera en diagonal a grandes, pero lentas zancadas. Era muy alta, de unos dos metros, y vestía un amplio vestido de tul azul claro que ondulaba con los compases regulares de los brazos abiertos en un movimiento continuo de sube y baja. La sangre se me heló en las venas y no tuve valor para detener el coche. Lo hice unos kilómetros más adelante, en una zona habitada. Necesitaba reponerme del susto. Sabía que no había sido una alucinación, aunque mis acompañantes no se habían enterado de nada. Tal vez fue simplemente un gamberro que quería hacer patria con eso de las meigas. O quién sabe. Yo desde entonces me uno a los que dicen que no creen en las meigas, pero que, haberlas, haylas».

José Antonio Peñas Alejo

a quien durante una noche de tormenta, cuando circulaban por una solitaria carretera, les salió al paso una mujer ensangrentada, haciendo gestos para que parasen. Lo hicieron y la mujer les explicó que su marido y su hijito estaban atrapados en el coche en el que viajaban, y que acababa de caerse por un terraplén. Sabía que el hombre había muerto, pero el niño aún estaba vivo. Inmediatamente, el cabeza de familia bajó a donde estaba el vehículo siniestrado y pudo salvar de entre la chatarra a la criatura que, efectivamente, estaba viva. Pero cuando regresó junto a su automóvil venía lívido y aterrizado. Para entonces, la desconocida había desaparecido de la vista del resto de la familia. La razón del pánico del hombre era bien simple: allí abajo, dentro del coche accidentado, estaba la mujer que acababa de pararle, y estaba muerta, degollada por el parabrisas destrozado.

Tampoco faltan relatos de falsos accidentados, que luego resultan ser peligrosos delincuentes. Ni de misteriosos robos de vehículos y objetos dejados en el interior de los mismos. Son rumores, bulos y fantasía casi siempre, fruto de una imaginación morbosa, en cuya influencia mucho tienen que ver los medios de comunicación, muy especialmente el cine y mucho más todavía, la televisión. Porque es cierto que la carretera y su alto índice de siniestralidad obsesiona cada día más al ciudadano medio; ojalá que este artículo, que tan sólo pretende ofrecer una visión distendida de un fenómeno moderno, no contribuya a que se fomente este tipo de historias, proclives a crear alucinaciones.

Medicina de

Dr. Juan Carlos GONZALEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

Cuando lea esta página, querido lector, estarán muy próximas las fiestas de Navidad. Antes que nada, nos gustaría desearle unas felices fiestas. Sin embargo, aunque son días entrañables para reunirse con la familia o irse de vacaciones a la nieve, cuando acaban las fiestas navideñas y hacemos recuento de los accidentes de tráfico ocurridos, así como de las víctimas mortales y accidentados, las cifras demuestran que, para mucha gente, las fiestas no han acabado bien. Desde aquí queremos recordarle algunos aspectos a los que debe prestar atención, con el fin de que usted no se vea involucrado.

1. Cuidado con el alcohol. En estas fiestas son habituales las reuniones de amigos y familiares para celebrar la salida y entrada de un nuevo año. Desgraciadamente, mucha gente bebe y luego se pone al volante, y muchos de ellos acaban en urgencias. Si tiene

Navidades libres de accidentes



SI SE TRASLADA AL HERIDO...

...El traslado debe hacerlo personal preparado y en vehículos adecuados a tal fin. Un traslado incorrecto puede ocasionar daños irreparables en un accidentado.

TRÁFICO

Dr. F. Javier ALVAREZ
Universidad de Valladolid

que conducir, no beba alcohol, o llame a un taxi. La gran mayoría de los accidentes de Año Nuevo y la noche de Reyes tiene como causa el beber alcohol y conducir. Procure no ser uno de ellos.

2. Cuidado con las comidas. No es que queramos que no coma y cene bien, sino que tenga en cuenta que, después de una comida opípara, los reflejos están muy deprimidos. Descanse antes de comenzar a conducir.

3. Cuidado con la carretera. En estos días, en muchas partes de España las condiciones climatológicas no son buenas. Conduzca con especial atención en esos casos. Sea precavido donde pueda haber hielo, nieve o hielo. Especial atención hay que prestar por la noche y a primera hora de la mañana.

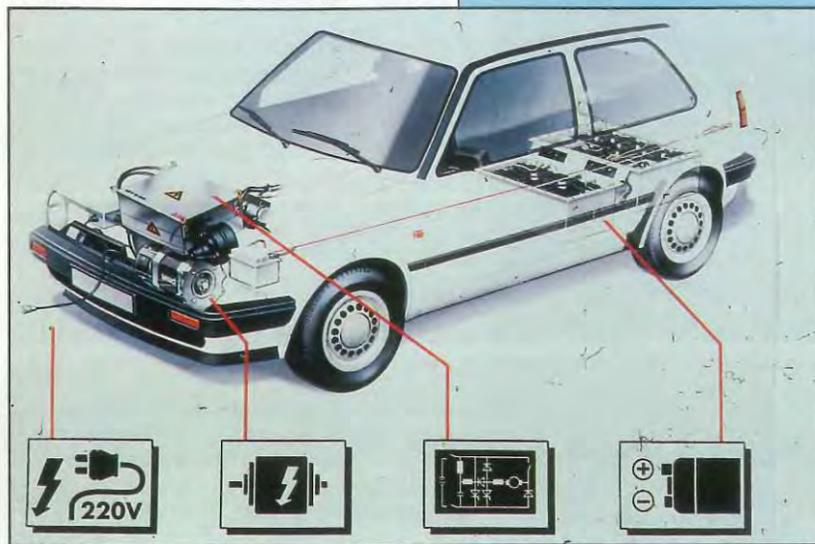
4. Cuidado con la fatiga, esquiadores. Algunos aprovechan estos días para esquiar y muchos de ellos van y vuelven todos los días a la nieve. Después de una jornada de deporte intenso estaremos cansados y nuestros reflejos y capacidad de conducción disminuidos. ¿Por qué no ir en autocar? Así la vuelta se haría sin problemas. Si vuelve en su coche, por favor, hágalo con precaución.

Para nosotros, y para muchos compañeros que trabajan en Centros Hospitalarios y de Asistencia Primaria de Salud, sería un buen regalo de Reyes el que no tuviéramos accidentes de tráfico. Pero no será posible si cada uno de nosotros no procuramos conducir con precaución. ¡Felices Fiestas!

LA CONSULTA

Si tiene usted alguna duda, si quiere consultar a nuestros médicos, si quiere hacer alguna sugerencia con respecto a la medicina de tráfico, las urgencias médicas, etcétera, envíe una carta al doctor Juan Carlos González Luque, c/ Josefa Valcárcel, 28, 3ª planta, 28027 Madrid. Especifique «Sección Medicina de Tráfico». Le contestaremos y, no se preocupe, si usted nos lo indica, respetaremos su anonimato.

Las otras «gasolinas» (y 2)



ENCHUFADOS A LA ECOLOGÍA

El coche eléctrico no es ninguna novedad. De hecho, el motor eléctrico es más antiguo que el de combustión, y ya en 1899 superaba el récord de velocidad y la barrera de los 100 km/h. Sin embargo, la «mejor» evolución del motor de combustión hizo que los eléctricos quedaran olvidados. En la actualidad, la preocupación y la normativa medioambiental, así como la crisis del petróleo, han vuelto a poner en marcha proyectos de vehículos impulsados por electricidad.

En el capítulo de contaminación, los automóviles eléctricos presentan muchas ventajas sobre los de combustión. No emiten monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x), hidrocarburos no quemados (HC), humos ni partículas; únicamente cierta contaminación por dióxido de azufre (SO₂) procede de las centrales eléctricas con base en el carbón. No obstante, las emisiones de estas centrales —que suministrarían electricidad a los autos, pero, también, a viviendas, fábricas, etc.— tienen que rebajarse antes de acabar el siglo. El ruido también es mucho menor que en los vehículos térmicos.



Una gasolinera «solar»: las placas recogen la energía del Sol y la acumulan en baterías donde luego se recargan los vehículos.

Igualmente aprovechan mejor la energía. Los motores eléctricos se detienen automáticamente cuando se para el auto; además, en algunos modelos, el motor actúa como generador y, cuando aquellos frenan y deceleran, «recoge» esta energía y la transmite a las baterías, ahorrando «combustible». De hecho, estudios comparativos de eficacia demuestran que el rendimiento de los eléctricos es un 40-50 por 100 superior a los motores térmicos, que

pierden gran parte de eficiencia en frotamientos mecánicos y calor dispersado.

LIMPIOS, PERO CAROS

Un grave inconveniente es el coste inicial: un motor eléctrico es entre un 40 y un 100 por 100 más caro que otro térmico. No obstante, los fabricantes esperan reducir la diferencia de precio cuando se produzcan en serie. De hecho, Peugeot

calcula que, produciendo 50.000 unidades, el coste sería el mismo de un motor convencional. Por contra, los gastos de mantenimiento y utilización son inferiores a los de los motores térmicos. Así, un estudio de Renault fija el coste de explotación de un vehículo eléctrico por cada 100 kilómetros en ciclo urbano en 14 francos (unas 320 pesetas), mientras que el de gasoil sube hasta 27 (620 pesetas) y el de gasolina llega a 42 (965 pesetas).

El peso de los vehículos es otra partida perdida por los eléctricos. El incremento de 200-300 kilos de peso de las baterías tiene la culpa. Pese a que los fabricantes han mejorado mucho la capacidad acumulativa de las mismas, éstas aún son voluminosas y pesadas. De hecho, la energía acumulada en 100 kilogramos de batería de plomo equivale a la obtenida de 0,4 litros de gasoil, mientras que las de azufresodio sólo logran igualar a 1,2 litros de gasoil. La mejor batería actual (Níquel-Cadmio) consigue 58 kilovatios por kilo de peso —aunque podría llegar hasta 70 kilovatios—, frente a los casi 13.000 kilovatios por kilo de la gasolina.

BUENA EFICIENCIA, POCA AUTONOMÍA

La autonomía es otro problema que se trata de solucionar. Hoy día, apenas supera los 100 kilómetros, aunque aplicando baterías de níquel-cadmio podría incrementarse hasta los 150 kilómetros. Esto bastaría para la mayoría de los vehículos durante gran parte del año, ya que circulan por ciudad y de los que la mitad apenas recorre 5 kilómetros/día, mientras el 80 por 100 está por debajo de 50 kilómetros de recorrido.

La solución actual son vehículos híbridos, que funcionan, en ciudad, con un motor eléctrico y, en carretera, con otro de combustión. En este sentido, si el 10 por 100 de los vehículos que hoy circula por ciudad fuera eléctrico, se ahorraría el equivalente a 400.000 toneladas de petróleo.

Un último inconveniente, no menos importante, es el tiempo y el lugar de recarga. Actualmente se necesitan de 6 a 10 horas para completar la carga de un vehículo, en función de la potencia disponible en los hogares, además de necesitar un sitio amplio para esta operación. En



Para solucionar los problemas de autonomía se han creado vehículos híbridos, con dos motores (gas o gasoil y eléctrico).



Los motores eléctricos permiten coches sin embrague ni marchas, al girar en ambos sentidos.

vehículos pesados, como autobuses urbanos, ya funciona un sistema en algunas ciudades alemanas que consiste en cambiar la batería «vacía», que queda «llenándose», por otra cargada, que se monta

en breve tiempo en el vehículo. También en Alemania y Francia existen «gasolinerías» eléctricas donde se puede recargar el vehículo dejándolo un tiempo prudencial.

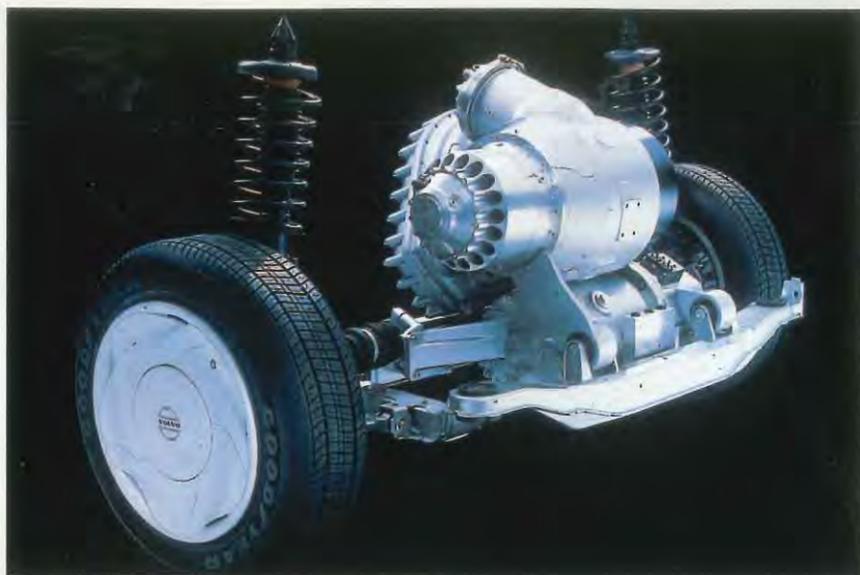
En cuanto al incremento de producción eléctrica necesario para que 1 millón de vehículos eléctricos circulara por España, éste no pasaría de 1-2 por 100 de la producción eléctrica actual.

En este sentido, en Inglaterra circulan 30.000 vehículos eléctricos de reparto de leche; en el resto de Europa, hay unos 2.500 vehículos de este tipo, mientras que, a nivel mundial, el número supera en poco las 5.000 unidades. No obstante, la cifra aumentará rápidamente en los próximos años en Estados Unidos —debido al Clean Act, de George Bush—, especialmente en California, estado que tiene la legislación más avanzada y estricta en materia de defensa del medio ambiente, donde será obligatorio que, antes de

LO QUE SE AHORRARÍA

Si un millón de vehículos de los actualmente equipados con motores de gasolina y catalizador se convirtieran en eléctricos, España ahorraría:

- 1 millón de toneladas de petróleo bruto.
- En torno a 1.800 millones de pesetas (del año 1990) en importaciones.
- 3 millones de toneladas de CO₂ producido por las emisiones.
- 33.000 toneladas de CO.
- 12.000 toneladas de hidrocarburos no quemados (HC) y óxidos de nitrógeno (NO_x).



El peso de las baterías y el coste del motor (hasta un 100 por 100 más caro) son dos importantes inconvenientes del coche eléctrico.



RADIOGRAFÍA DE UN VEHÍCULO ELÉCTRICO

● **Batería.** Sería el depósito. El problema es su peso: para 100 kilómetros de autonomía, el peso está entre 200 y 300 kilos. Hay dos tipos: frías (funcionan a temperatura ambiente) y calientes (funcionan a 300 grados y necesitan un circuito de refrigeración de aceite).

● **Cargador.** Transforma la corriente alterna de 220 voltios obtenida en las tomas en corriente continua a la tensión determinada. Se encarga de llenar la batería.

● **Motor.** Actualmente se utilizan motores de corriente continua. Se están investigando, por razones de ligereza, robustez y rendimiento, motores de corriente alterna trifásica, cuyo funcionamiento sería parecido a un motor de 3 cilindros.

● **Variador.** Toma energía de la batería y la inyecta en el motor en función de la posición del acelerador. Es decir, que transforma corriente continua procedente de la batería en alterna variable. Sería comparable con la bomba de inyección de un motor de explosión.

Los motores eléctricos giran en ambos sentidos, por eso no existe embrague ni marcha atrás. Además, funciona a una temperatura relativamente baja (50 a 100°C.); no obstante, necesita ser enfriado bien mediante un ventilador de aire o un circuito de agua, asociado a una bomba y un pequeño motor eléctrico.

● **Reductor.** Sería la caja de cambios. La potencia en estos motores se desarrolla en toda la gama de funcionamiento, desde bajas a altas velocidades. Esto permite una «caja de cambios» muy simple. De hecho, sólo tiene una marcha, sin embrague (ya que arranca solo y no tiene ralentí) ni marcha atrás.

● **Convertidor.** Es una batería muy pequeña que alimenta, a una tensión baja y poco peligrosa (12 V.), luces, limpiaparabrisas, etcétera, mediante un convertidor electrónico a transistores.

● **Bomba de vacío.** Proporciona la depresión necesaria para el sistema de frenos, que no puede ser obtenida del motor principal.

● **Supervisor.** Es el elemento encargado de coordinar todos los calculadores electrónicos del variador, cargador, batería, cuadro de instrumentación, etcétera.

1998, el 2 por 100 de los vehículos vendidos —unos 40.000— sea eléctrico, cantidad que llegará al 10 por 100 en el año 2003.

HÍBRIDOS: SOLUCIÓN A MEDIO PLAZO

Para paliar el problema de la autonomía y de potencia de los vehículos eléctricos, la industria automovilística ha desarrollado modelos «híbridos» impulsados, a la vez, por motores eléctricos y de otro tipo de energía (gasolín, gasolina, gas...).

Hay dos tipos de híbridos. Los llamados «paralelos» funcionan con una doble propulsión —térmica y eléctrica—; el motor térmico asegura la velocidad máxima, buena aceleración y un radio de acción amplio; el eléctrico se utiliza en ciudad. Casi todos los fabricantes (Volvo, Renault, Peugeot, Chrysler, Ford, etcétera) están trabajando en vehículos eléctricos e híbridos, aunque algunos utilizan como segundo combustible gas natural o GLP en vez de gasolina o gasolín.

El segundo tipo, «de serie», incorpora un alternador impulsado por un pequeño motor térmico, que se utiliza para recar-

gar las baterías y para obtener algo más de empuje en adelantamientos y cuestas; no obstante, este motor térmico funciona a régimen constante, lo que evita golpes de acelerador, responsables de la contaminación.

SOLARES, OTROS ELÉCTRICOS

Los coches movidos por energía solar existen desde hace tiempo, pero con graves problemas de peso: las placas necesarias para recoger los rayos del Sol tienen un importantísimo coste y alto peso. No obstante, este tipo de modelo es completamente limpio, aunque con idéntico problema de recarga que los eléctricos.

La solución que se está imponiendo es que los vehículos solares no lleven incorporadas las placas, con lo que se alivia notablemente su peso, sino sólo las baterías. Las placas están en una base —casa particular o establecimiento especializado—, junto con unas baterías y un cargador, donde se recoge y acumula la energía solar y donde posteriormente se recarga el vehículo.

EL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO, AL DÍA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados octubre	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matriculas septiembre-93	Últimas matriculas octubre-93			
Alava (VI)	3700-O	4207-O	507	582	36
Albacete (AB)	3502-N	4057-N	555	644	160
Alicante (A)	7304-CJ	9720-CJ	2.416	2.920	973
Almería (AL)	0067-V	0954-V	887	930	285
Asturias (O)	6267-BJ	8226-BJ	1.959	1.887	208
Ávila (AV)	2056-G	2291-G	235	364	34
Badajoz (BA)	6911-U	7592-U	681	1.225	212
Baleares (PM)	1933-BT	3907-BT	1.974	1.444	513
Barcelona (B)	8204-OJ	8105-OK	9.901	8.663	2.210
Burgos (BU)	2767-S	3392-S	625	645	35
Cáceres (CC)	6688-M	7228-M	540	686	81
Cádiz (CA)	1838-AU	3308-AU	1.470	1.805	781
Cantabria (S)	9779-AB	0668-AC	909	1.172	154
Castellón (CS)	2486-AD	3512-AD	1.026	994	294
Ciudad Real (CR)	1802-S	2431-S	629	833	149
Córdoba (CO)	6279-AG	7298-AG	1.019	1.073	389
Coruña, La (C)	9448-BF	1446-BG	1.998	3.333	480
Cuenca (CU)	4334-H	4646-H	312	463	44
Girona (GE)	3648-AV	5011-AV	1.363	1.311	464
Granada (GR)	3009-AF	4277-AF	1.268	1.885	447
Guadalajara (GU)	0573-G	0811-G	238	263	51
Guipúzcoa (SS)	0557-AS	1862-AS	1.305	1.429	146
Huelva (H)	3006-S	3590-S	584	666	171
Huesca (HU)	9359-K	9753-K	394	371	55
Jaén (J)	4471-U	5181-U	710	1.063	226
León (LE)	4210-X	5091-X	881	989	73
Lleida (L)	0857-X	1601-X	744	734	93
Lugo (LU)	9283-O	9890-O	607	637	98
Madrid (M)	6176-OV	8943-OW	12.767	7.875	870
Málaga (MA)	6151-BK	8177-BK	2.206	2.621	709
Murcia (MU)	2098-BC	3900-BC	1.802	2.350	920
Navarra (NA)	7451-AJ	9032-AJ	1.681	975	110
Orense (OR)	2004-O	2643-O	639	695	66
Palencia (P)	7128-H	7420-H	292	395	17
Palmas, Las (GC)	8065-BB	9935-BB	1.870	1.768	323
Pontevedra (PO)	5982-AU	7566-AU	1.584	1.916	451
Rioja, La (LO)	7371-M	7789-M	418	527	80
Salamanca (SA)	9187-N	9759-N	572	756	42
Sta. Cruz de Tenerife (TF)	5291-AX	6939-AX	1.648	1.314	181
Segovia (SG)	6013-G	6264-G	251	306	28
Sevilla (SE)	4653-CD	7335-CD	2.682	3.217	878
Soria (SO)	4609-E	4795-E	186	144	10
Tarragona (T)	4600-AK	5806-AK	1.206	1.288	432
Teruel (TE)	0694-G	0916-G	222	285	49
Toledo (TO)	9520-U	0318-V	798	852	107
Valencia (V)	5836-EN	9508-EN	3.672	4.123	1.402
Valladolid (VA)	4990-Y	5947-Y	957	889	62
Vizcaya (BI)	0488-BT	9241-BT	1.922	1.775	144
Zamora (ZA)	8022-H	8302-H	280	439	28
Zaragoza (Z)	8356-AU	9594-AU	1.236	1.376	121
Ceuta (CE)	0619-F	0400-F	231	114	28
Melilla (ML)	3706-D	3854-D	148	111	33
TOTALES	-	-	74.907	75.152	15.953

EN ENERO, REVISIÓN

Provincias	de	hasta
Alava (VI)	1952-K	2735-K
Albacete (AB)	8283-I	8949-I
Alicante (A)	9963-BG	4595-BH
Almería (AL)	2398-M	3750-M
Asturias (O)	3359-AS	5665-AS
Ávila (AV)	2378-E	2771-E
Badajoz (BA)	1001-M	2132-M
Baleares (PM)	6890-AW	0060AX
Barcelona (B)	4440-JU	2397-JW
Burgos (BU)	3382-L	4369-L
Cáceres (CC)	1578-I	2344-I
Cádiz (CA)	6303-AB	9112-AB
Cantabria (CS)	2566-T	4050-T
Castellón (CS)	8284-T	9962-T
Ciudad Real (CR)	6937-K	8009-K
Córdoba (CO)	7437-U	9211-U
Coruña, La (C)	2016-AM	4668-AM
Cuenca (CU)	8816-E	9336-E
Girona (GE)	8064-AF	0536-AG
Granada (GR)	5622-S	7514-S
Guadalajara (GU)	9542-D	9923-D
Guipúzcoa (SS)	3128-AD	4997-AD
Huelva (H)	7419-K	8608-K
Huesca (HU)	7896-H	8505-H
Jaén (J)	6139-L	7425-L
León (LE)	9692-O	0779-P
Lleida (L)	8111-O	9317-O
Lugo (LU)	3747-K	4681-K
Madrid (M)	5978-JK	3342-JM
Málaga (MA)	9595-AN	9459-AN
Murcia (MU)	6148-AH	9276-AH
Navarra (NA)	9189-W	0874-X
Orense (OR)	8140-J	8886-J
Palencia (P)	3948-F	4403-F
Palmas, Las (GC)	6228-AK	9739-AK
Pontevedra (PO)	8861-AD	0952-AF
Rioja, La (LO)	9086-I	9815-I
Salamanca (SA)	8581-J	9348-J
Sta. Cruz de Tenerife (TF)	6782-AGF	0162-AH
Segovia (SG)	4912-E	5335-E
Sevilla (SE)	7095-AX	1931-AY
Soria (SO)	1775-D	2018-D
Tarragona (T)	3372-X	5377-X
Teruel (TE)	2885-E	3224-E
Toledo (TO)	1106-M	2406-M
Valencia (V)	0645-CV	7854-CV
Valladolid (VA)	8707-P	9672-P
Vizcaya (BI)	4305-AX	6833-AX
Zamora (ZA)	4418-F	4801-F
Zaragoza (Z)	6448-AD	8596-AD
Ceuta (CE)	2292-D	2494-D
Melilla (ML)	2936-C	3106-C

Estas matrículas corresponden a los turismos y motocicletas que tienen que pasar la ITV por primera vez durante 1994.

ANDALUCÍA

Municipio	Provincia	Teléfono
Huércal de Almería	Almería	951260240
Almería	Almería	951260229
Albox	Almería	951120502
Puerto Santa María	Cádiz	956871800
San Fernando	Cádiz	956883520
Puerto Real	Cádiz	956909824
Algeciras	Cádiz	956928117
Córdoba	Córdoba	957202577
Córdoba	Córdoba	957211150
Lucena	Córdoba	957502772
Granada	Granada	958272821
Albolote	Granada	958268226
Motril	Granada	958490071
Baza	Granada	958655449
Huelva	Huelva	955245186
San Juan del Puerto	Huelva	955267070
Jaén	Jaén	953220762
Guarromán	Jaén	953871900
Málaga	Málaga	952235002
Estepona	Málaga	952803550
Geives	Sevilla	954182782
La Rinconada	Sevilla	955791855
Osuna	Sevilla	955820183
Utrera	Sevilla	955863232

ARAGON

Municipio	Provincia	Teléfono
Zaragoza	Zaragoza	976570818
Calatayud	Zaragoza	976885372
Utebo	Zaragoza	976785474
Tarazona	Zaragoza	976449560
Ego de los Caballeros	Zaragoza	976654451
Huesca	Huesca	974211476
Sabiñánigo	Huesca	974481919
Monzon	Huesca	974403009
Barbastro	Huesca	974214154
Fraga	Huesca	974472258
Teruel	Teruel	974602964
Alcañiz	Teruel	974831855

ASTURIAS

Municipio	Provincia	Teléfono
Mieres	Asturias	985263317
Llanes	Asturias	985451815
Gijón	Asturias	985300103
Jarrio	Asturias	985473638

BALEARES

Municipio	Provincia	Teléfono
Palma de Mallorca	Mallorca	971265012
Palma de Mallorca	Mallorca	971757557
Manacor	Mallorca	971555100
Inca	Mallorca	971559312
Mahón	Menorca	971554502
Ciudadela	Menorca	971480044
Santa Gertrudis	Ibiza	971315970

CATALUÑA

Municipio	Provincia	Teléfono
Barcelona	Barcelona	934532500
Barcelona	Barcelona	900272727
Barcelona	Barcelona	932288979
Sant Joan Despí	Barcelona	934710707

Guía de I.T.V. de España

Municipio	Provincia	Teléfono
Sant Just Desvern	Barcelona	934735555
Manresa	Barcelona	938745111
Viladecavalls	Barcelona	937807555
Arganona	Barcelona	937994211
Badalona	Barcelona	930272727
Vic	Barcelona	933891039
Olerdola	Barcelona	938823311
Cornellá	Barcelona	934741010
Igualada	Barcelona	938052444
Berga	Barcelona	938222011
Reus	Tarragona	977291144
Tortosa	Tarragona	977587056
Mora la Nova	Tarragona	977254099
Temp	Lleida	973650129
Lleida	Lleida	973200370
Montferrer	Lleida	973351654
Grananyella	Lleida	973322255
Solsona	Lleida	973481669
Bianes	Girona	972353133
Caixa	Girona	972492888
Vilamalla	Girona	972262516
Olot	Girona	972269576
Palamós	Girona	972600555
Puigcerdà	Girona	972140660

CANARIAS

Municipio	Provincia	Teléfono
Agüimes	Las Palmas	928182020
Las Palmas de G.C.	Las Palmas	928260639
Lanzarote	Las Palmas	928611473
Las Palmas de G.C.	Las Palmas	928277751
Sta. María de Guía	Gran Canaria	928250523
Arafo	Tenerife	922501700
La Palma	Tenerife	922485952
El Rosario	Tenerife	922619322
Los Realejos	Tenerife	922345359
San Miguel de Abona	Tenerife	922786404

CANTABRIA

Municipio	Provincia	Teléfono
Ojaia	Santander	942339506
Maliño	Santander	942341510

CASTILLA-LA MANCHA

Municipio	Provincia	Teléfono
Albacete	Albacete	967215973
Albacete	Albacete	967210774
Almansa	Albacete	967311386
Hellín	Albacete	967305410
Villarrobledo	Ciudad Real	967145262
Ciudad Real	Ciudad Real	926212800
Manzanares	Ciudad Real	926612393
Alcázar de San Juan	Ciudad Real	926546654
Puertollano	Ciudad Real	926410814
Cuenca	Cuenca	966213353
Motilla del Palancar	Cuenca	966333399
Guadalajara	Guadalajara	911224986
Alcalde del Pinar	Guadalajara	911300380
Toledo	Toledo	925230063
Talavera de la Reina	Toledo	925801990

Municipio	Provincia	Teléfono
Ocaña	Toledo	925131403
Los Yébenes	Toledo	925921002

CASTILLA-LEON

Municipio	Provincia	Teléfono
Burgos	Burgos	947209688
Miranda de Ebro	Burgos	947225952
Aranda de Duero	Burgos	947507399
Burgos	Burgos	947458180
Cembranos	León	987230069
Ponferrada	León	987418451
Ozonilla	León	

Ayudar pero no de cualquier forma



La Asociación de Ayuda en Carretera DYA ha editado un nuevo Manual de Primeros Auxilios en Carretera, versión renovada del que vio la luz en 1968. Como en aquella ocasión, el manual es un compendio de las normas y directrices de imprescindible conocimiento por los conductores para que, cuando se encuentren ante un accidente circulatorio, la ayuda y el auxilio que generosamente presten no resulte más perjudicial que beneficioso.

Partiendo del dato de que la actuación correcta sobre los accidentados antes de llegar al hospital puede salvar la vida al 25 por 100 de las víctimas, va describiendo, por medio de fotografías, dibujos y esquemas, los pasos a seguir, si desgraciadamente nos encontramos con este trance.

Anuncios con excesiva vida

Observe en la fotografía el lugar donde se ha colocado el anuncio publicitario: prácticamente rozando la valla de seguridad de la autovía. Imagínese que va usted conduciendo e incorporándose por el carril de aceleración que aparece en la derecha de la imagen. La sensación visual que produce la valla publicitaria es

la de un vehículo deportivo rojo que, a toda velocidad, se aproxima en dirección contraria hacia usted, con el consiguiente susto. Varios conductores se han quejado de este anuncio al experimentar esa misma sensación. El «cartelito» está situado en la carretera N-1, a la altura del kilómetro 124, dirección Burgos. Además no sobra recordar la prohibición que establece la Ley de Carreteras de instalar vallas publicitarias visibles desde cualquier punto de la zona de dominio público de la carretera en suelos no urbanizables.

Todos sabemos que la publicidad entra por lo ojos, pero no tiene que llevar aparejado el meter un susto en el cuerpo.



Cadenas automáticas

Ahora que estamos de lleno en los meses de frío, nos llega información de un nuevo sistema de frenado denominado EBS. El nuevo dispositivo es especialmente eficaz en condiciones climatológicas adversas, sobre todo el hielo. Está compuesto por una serie de sensores que calculan tanto las características del vehículo (velocidad, peso...) como las condiciones atmosféricas externas. La información recogida es procesada por un ordenador que evalúa la seguridad de la conducción en cada momento. Cuando detecta posibles y graves problemas activa en milésimas de segundo, un carrusel de cadenas que se ajusta bajo las ruedas del vehículo, evitando la pérdida de control.



Amortiguadores todo terreno

Monroe ha lanzado su nueva gama de amortiguadores especialmente diseñados para vehículos todo terreno, los Gas-Magnum. Se trata de un amortiguador bitubo de gas de baja presión, pensado para hacer frente a las duras condiciones de rodadura a las que se somete el coche en el campo, pero con un comportamiento en carretera similar a los que equipan los turismos de dos ruedas motrices.



Lamentable suceso

Hace pocas fechas, en las páginas de sucesos aparecía una triste historia cuyo final era la muerte de un conductor de infarto tras una riña con otro que había dejado aparcado el coche en doble fila y le impedía salir. La excitación de la pelea, en la que se pasó de las voces a las manos, provocó en el conductor colapsado, de 59 años, un infarto del que no pudo recuperarse.

180.000 pesetas por aparcar mal

Con esta desagradable sorpresa se encontró un ciudadano de Palma de Mallorca que había dejado su vehículo estacionado en un lugar donde estaba prohibido. Tras reponerse del primer susto, e intuyendo que podría haber sido un error, se dirigió a las dependencias de la Policía Municipal para aclarar el tema, recibiendo la respuesta de que primero pagara y después reclamara.

Afortunadamente, una vez que el asunto pasó a más altas instancias, se comprobó que todo había sido un error.

La pluma en el asfalto



Fernando G. DELGADO

La vida en coche

Ahora, cuando se acaba de publicar mi última novela «Háblame de tí», me viene a la memoria un coche que aparece en sus páginas y lo recupero en el

recuerdo como un testigo de la historia que allí se narra o como un escenario modesto entre los prestigiosos escenarios que elegí para ese relato. Era un Fiat 127, blanco, del que un día me llegó una foto en la que aparecía truncado por un árbol que lo devastó en Asís, en un vendaval, hace unos años. Cuando me llegó la foto contemplé como a un animal querido y herido y lo reconocí partícipe de algunas de las emociones que se narran en la novela. Su conductor lo trataba sin remilgos y por lo general estaba sucio y mal cuidado, lo fustigaba con largos itinerarios marcha atrás por las estrechas callejuelas de la ciudad medieval y aquel modesto auto aparecía como resignado y servicial. Cuando tuve entre las manos la foto de su muerte me pareció que ésta también había sido como su vida: resignado. Sentí pena por aquel coche. Es el único testigo muerto de una historia que a lo mejor no ocurrió.

Pero pensando en esto, ahora veo hasta qué punto podría hacer un personal relato biográfico a través de mis propios coches, iniciándolo a los 18 años en aquel Volkswagen descapotable que servía para distribuir panfletos por los recintos universitarios de mi isla, un coche combativo y antifranquista. Un coche erótico, además, para los desahogos sexuales y clandestinos de la edad temprana y, encima, un coche de risa en el que llegaron a crecer plantas en la humedad y la basura acumuladas detrás del asiento trasero. Se trata del único coche-jardín que he conocido en mi vida. Lo compré con los dineros ganados en fiestas de arte y juegos

florales en los que, con versos o sin ellos, cantaba yo glorias locales por los pueblos de Tenerife.

Al segundo de los que tuve, un Seat 127, verde lago, lo bautizaron unas amigas gallegas como «Tacherito» porque se compró en el 73 con las 75.000 pesetas que me dieron por el premio que consiguió «Tachero», mi primera novela.

El tercero fue un Seat burgués y señorón que ni iba conmigo ni yo con él. Se portó bien, nunca dio la lata, pero jamás hubo entre los dos entendimiento, no nos íbamos.

Mi Ford Escort rojo, que vino después, lo tiene hoy un amigo muy querido, y acaso por eso no sea sólo recuerdo. Lo frecuento a veces con cariño. Vino a mi vida al tiempo que mi casa de Torrecaballeros, en Segovia, donde vivo a veces y donde escribo. Me llevaba allí y con él he descubierto aquellas tierras segovianas tan queridas. Estuvo conmigo el tiempo largo de mi estancia en Sevilla, llena de recuerdos y emociones, y fue compañero fiel que sólo me hiciera una trastada: por un engaño de su indicador de gasolina casi duermo una noche en la carretera de Córdoba.

Afortunadamente, no estábamos solos. El nuevo Ford negro con el que ahora convivo es tan reciente que aún no tiene casi nada que contar. Todo se andará.

He hablado de los coches propios —por sus coches los conoceréis y por el número de ellos podréis calcular su edad—, pero también habría que hacerlo de los ajenos. La ciudad está plagada de coches anónimos, pero de pronto pasa uno de un determinado modelo, de

una marca concreta y de un color cualquiera que nos evoca un nombre y con él a veces una parte de tu vida, con la misma capacidad de evocación que pudiera hacerlo una canción rescatada en el recuerdo. Pero, incluso, sin recurrencias al pasado, sin que sea la nostalgia la inductora, el coche aparcado de alguien que no es próximo, el paso veloz de una moto a la de quien se conoce o se quiere, se detecta con la mirada no como un objeto autónomo, sino como una máquina viva que tiene un rostro, un lomo y un movimiento singulares. No digamos ya cuando la máquina en cuestión es pertenencia de una persona a la que amamos o cuya conquista perseguimos. Cuando esto sucede, el hecho de que esté aparcada en un lugar determinado o pase de pronto ante nuestros ojos suscita en nosotros inquietud o curiosidad; a su través seguimos el itinerario del amor.

Un coche es materia inanimada, sí, pero el cálido recinto de la experiencia cotidiana, una pertenencia con sus signos de identidad, un testigo de nuestra biografía, un cómplice de los nervios en los atascos, una víctima de la destemplanza en el aparcamiento imposible, un domado ejecutor de la velocidad irresponsable, del desahogo irracional y hasta de nuestras particulares violencias. Un coche es recinto del amor, del erotismo, de la confianza amigable. Una especie de casa itinerante.

Yo con los objetos que me son familiares llego a establecer, si no un diálogo, sí al menos una relación a través de la mirada que los anima. Me explico: la identificación de un objeto con quien es su dueño, o quien lo fue y nos lo regaló, o con quienes lo compartimos un día, por poner ejemplos de relación, otorga a esos objetos un significado que va más allá del objeto mismo. Esto sucede con los automóviles o con las motos. Lo que es parte de la vida tiene vida.

Antonio Mercero

«Peatones y conductores necesitamos más educación»

De buscarle parecido con alguien, sin duda le podríamos comparar con otro grande del celuloide, hasta el punto de considerarle nuestro Spielberg nacional. Ahí queda una larga filmografía con el sello Mercero, que viene siendo sinónimo de éxito en el ámbito de nuestra industria cinematográfica, y más concretamente en el campo de la televisión. ¿Quién no recuerda series tan entrañables como «Crónicas de un pueblo» o las más recientes «Turno de Oficio» y «Verano Azul», sin olvidar tampoco «La Cabina» —aquel impactante trabajo que le llevó incluso a obtener el primer premio Emi conseguido por un director español—?

Escoldado por el éxito, Antonio Mercero ha desarrollado una larga e intensa carrera, hoy más reconocida que nunca bajo el marco de una peculiar «Farmacia de Guardia» instalada en Antena 3 Televisión, con unos niveles de audiencia que reflejan la predilección de los españoles por este director.

—¿Se esperaba el éxito arrollador de esta serie?

—Eso nunca se sabe. Cuando se empieza un trabajo no se piensa en los resultados. Lo que si procuro siempre es hacer lo que me gusta, y si luego viene el éxito, pues estupendo. Lo importante es creer en las cosas que se hacen poniendo toda la pasión y el cariño del mundo, y luego esperar a que den sus frutos.

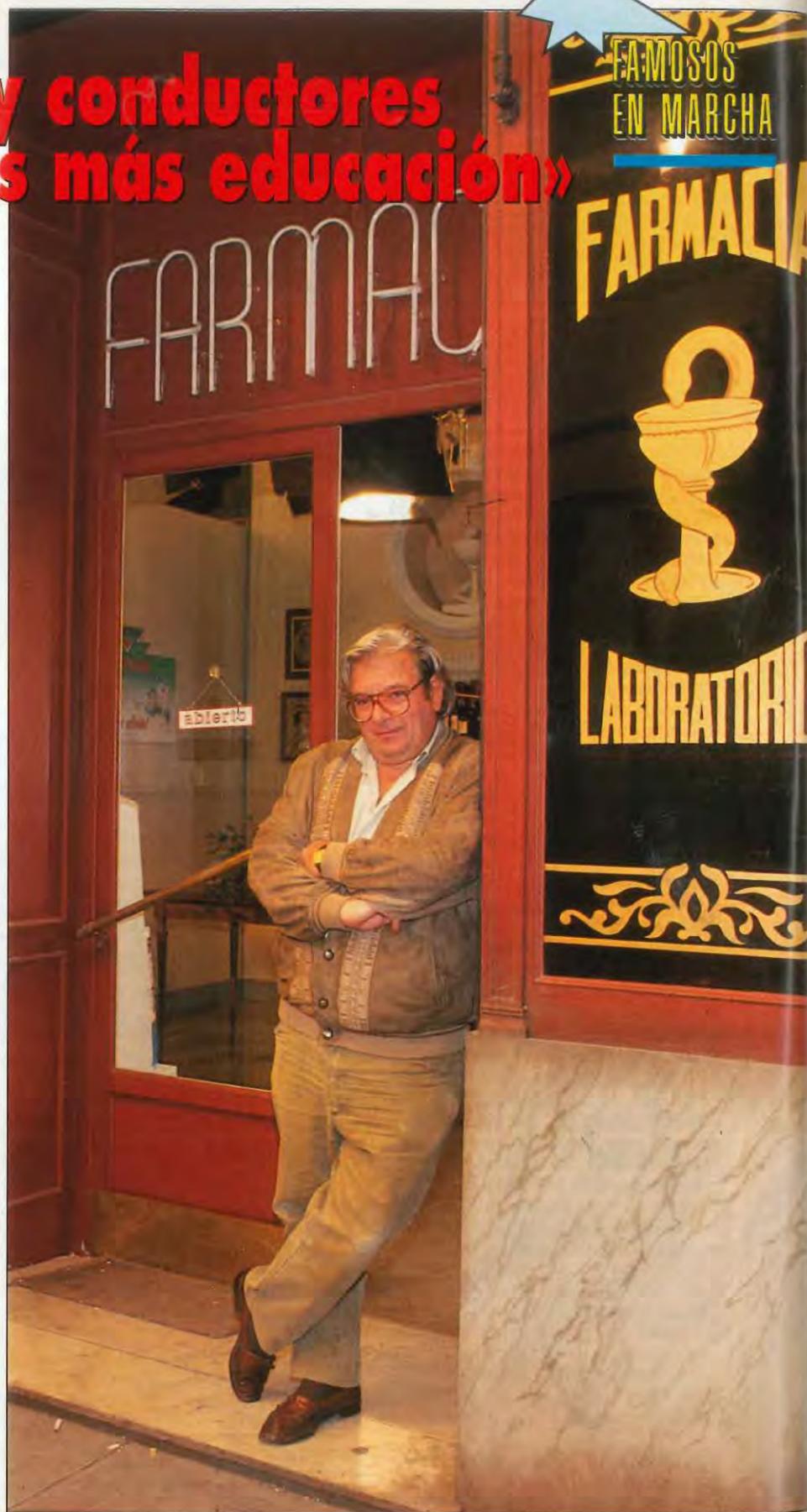
—¿Qué ha supuesto realmente para usted «Farmacia de Guardia»?

—Ha sido una experiencia interesante, ya que hasta el momento, nunca había hecho comedia de situación y menos aún trabajando en vídeo. Es curioso, ya que a lo largo de mi carrera me he servido de la televisión para experimentar en mi trabajo. De alguna manera, este medio me ha permitido hacer cosas nuevas, y encima con unos resultados inmejorables.

ENTRE EL CINE Y LA TELEVISIÓN

—¿A qué se debe esa inclinación suya por la televisión y no por el cine?

—No considero que sea así. Mi itinerario profesional ha sido una alternancia entre el cine y la televisión. Quizá en tele-



visión haya tenido más éxito. No obstante, para el cine también he hecho películas que han contado con una gran relevancia. Tal es el caso de «La Guerra de Papá» o «Espérame en el Cielo», las cuales dieron también mucho que hablar...

—Nadie discute que el éxito de sus películas y series es algo que ha estado a la orden del día a lo largo de su trayectoria como director de cine; sin embargo, ha sido con «Farmacia de Guardia» cuando usted se ha hecho más popular que nunca...

—Es verdad, pero con «Verano Azul» ya empecé a disfrutar de cierta fama. En este caso, sucede que Antena 3 Televisión ha querido utilizar mi imagen para lanzar la serie. Además, últimamente vengo apareciendo en muchos programas de la «casa», lo cual ha influido mucho en esto. Son ellos quienes han considerado conveniente promocionar a Antonio Mercero como tal.

Los inconvenientes que acarrea esa popularidad de la que nos habla no le impiden utilizar, cuando las circunstancias lo requieren, el Metro o el autobús en sus desplazamientos por Madrid, ya que, según nos comenta, «no siempre dispongo de alguien con coche que me pueda llevar de un lado para otro. Desgraciadamente, este es un problema para los que no conducimos...»

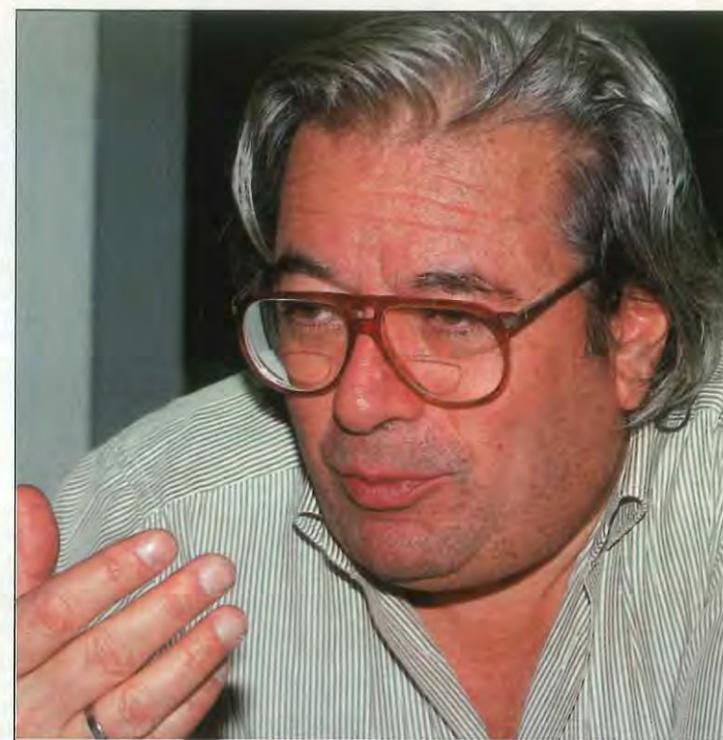
AJENO A LA CONDUCCIÓN

—¿Y cómo es posible que no tenga permiso de conducción?

—Pues porque no me lo saqué. Así de simple. Siempre fui muy reacio a las máquinas en general. Nunca tuve afición ni por los coches ni por las motos; ni siquiera las bicicletas me llamaban la atención. Recuerdo que, durante el rodaje de «Este Señor de Negro», me propuse obtener el permiso. Estuve en una autoescuela; hice mis prácticas, pero todo quedó ahí: en un intento frustrado.

—¿No se ha planteado volver a intentarlo?

—Ya estoy un poco mayor para empezar de nuevo. Hoy por hoy, no me apetece. Pero, quién sabe, a lo mejor algún día me da por ello y me doy una sorpresa. Parece ser que eso de no conducir es algo congénito en los directores de cine. Que yo recuerde, ni Fernando Fernán Gómez, ni Mario Camus o José Luis Garcí tienen carné



● «Se cometen muchas imprudencias; y no lo digo solo por los conductores, sino también por nosotros, los peatones».

● «La gente está cansada de tanta violencia, sexo y morbo. Es lógico que se sienta atraída por series como 'Farmacia de Guardia'».

de conducir, por no citar otros muchos.
—¿Le encuentra usted explicación a este hecho?

—Pues que somos muy cómodos y, a la vez, inteligentes. Hay que reconocer que es más cómodo ir por la vida sin tener que buscar aparcamiento y sufrir los problemas que genera el tráfico. Generalmente, todos los que hacemos cine disponemos siempre de un chófer que nos lleva y nos trae a los rodajes, lo cual es una gran tranquilidad. Además, en mi caso, tengo la suerte de que toda la familia conduce: mis seis hijos y mi mujer.

—Usted, como peatón, ¿cómo enjuici-

cia al conductor español?

—Es demasiado tenso y nervioso. Se cometen muchas imprudencias. Y no lo digo sólo por los conductores, sino también por los peatones. Tanto unos como otros necesitamos más educación. En este sentido, nos hace falta ser más cívicos.

SERIES «MADE IN SPAIN»

Volviendo al papel que viene jugando nuestro protagonista desde el punto de vista profesional, no podemos omitir su contribución al mercado nacional como promotor de las series de producción propia, haciéndonos ver que aquí se hacen cosas tan buenas o mejores que fuera. «Siempre ha parecido que las series americanas han estado por encima de las españolas. Quizá con «Farmacia de

Guardia» se ha demostrado que aquí se pueden hacer comedias de situación al nivel de las que nos traen de fuera. Creo que el éxito de esta serie ha arrastrado a otras cadenas nacionales a hacer lo mismo. Ha sido como el pistoletazo de salida que ha empujado a las demás televisiones a producir sus propias series».

—¿Cómo se explica su éxito en una sociedad donde lo que más se demanda es sexo y violencia?

—La gente está cansada de tanta violencia, sexo y morbo. Creo que es lógico que, hoy por hoy, se sienta atraída por series de este tipo donde constantemente está subyacente ese clima de tolerancia, convivencia y fraternidad que tanta falta nos hace.

—¿A qué puede aspirar con tantos premios a la espalda?

—En Hollywood siempre se ha dicho que un director vale lo que vale su última película. Eso es lo que ocurre también en televisión. Yo aspiro a seguir trabajando haciendo lo que me gusta, lo cual ya es un privilegio.

—En estos momentos tan próximos al Año Nuevo, ¿qué le pediría a 1994?

—En términos generales, pediría que cada vez haya más paz; que desaparezca el terrorismo y la violencia de este país. En definitiva, que haya un clima de mayor respeto entre los seres humanos. Y, desde un punto de vista personal, desearía que «Farmacia de Guardia» siga funcionando con el mismo éxito.

Álvaro PONCE

Fotos: Marcos GONZÁLEZ

BASTAN LAS ETIQUETAS

Poseo una furgoneta de PMA inferior a 3.500 kilogramos, con tarjeta de transportes de ámbito nacional y mercancías propias. ¿Es necesaria la colocación en la carrocería de los distintivos correspondientes a dicha tarjeta —en mi caso, rombos blancos— o es suficiente con colocar la tarjeta en el parabrisas? ¿Son obligatorias las chapas correspondientes a la tara y carga del vehículo aunque lleve las pegatinas o adhesivos que traen de fábrica? Si es así, ¿por qué no las exigen al pasar las ITV? - Isaac Roldán García-Abadillo. La Solana (Ciudad Real).

Respuesta: Las cuestiones relativas a los distintivos correspondientes a la tarjeta de transporte deben aclararse en su Comunidad Autónoma, ya que de ella depende. En cuanto a la sustitución de las placas de tara y carga para los vehículos de peso máximo no mayor a 16.000 kilos, como el suyo, bastan las etiquetas autoadhesivas.

RESPETAR LOS MANÓMETROS

He leído en su revista el artículo referente a los manómetros, y, como propietario de una Estación de Servicio, me parece correcto. La sugerencia que hago es que se debería empezar por enseñar algunos conductores su correcto manejo y a respetar el aparato y no darle el maltrato que le dan habitualmente. En concreto, en mis instalaciones se ha llegado a sustituir el manómetro hasta tres veces el mismo año, lo que, aparte de la carga económica, va en detrimento de la seguridad que el conductor busca al revisar la presión de sus neumáticos. Todos debemos aportar nuestro granito de arena a la conservación de los manómetros, pero sin que sean los mismos quienes paguen el pato, ya sea con sanciones al propietario, o el sufrido usuario que no pueda revisar su presión con la fiabilidad adecuada debido al maltrato de otros usuarios. - Juan Manuel Zúñeda Temiño. Medina de Pomar (Burgos).

OBLIGADOS A DENUNCIAR

Un año más, como buen emigrante, he visitado mi pueblo, Castuera. No me ha sorprendido el aumento de ciclomotores, que eso se produce en todas las poblaciones, pero sí la no utilización del obligatorio casco. Tuve la osadía de preguntarle a un agente de la Policía Local el motivo de no sancionar a aquellos conductores que no fueran protegidos por el casco. Me contestó muy pausadamente que tenía órdenes verbales de su alcalde de no sancionar dentro de la población a los conductores que fueran desprovistos de casco. ¿Puede un alcalde, dentro de su población, suprimir un orden de la Dirección General de Tráfico? - Antonio Rodríguez Tena. Getafe (Madrid).

Respuesta: La obligación de los conductores de ciclomotor utilicen cascos de



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

protección homologados comenzó a ser exigible a partir del 1 de septiembre de 1992, según la disposición transitoria tercera del Reglamento de Circulación. Los agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial, como indica el artículo 75.2 de la Ley de Seguridad Vial.

PONER AL DÍA LOS SEMÁFOROS

Uso gafas graduadas y seguro que no soy el único con el siguiente problema: Hay semáforos que llevan en funcionamiento mucho tiempo y emiten menos luz que los recientes; en los viejos cuesta bastante diferenciar el color, y más si el sol da de cara. Mi sugerencia es que se cambien más a menudo las bombillas. - Juan del Cerro, Javalí Nuevo (Murcia).

SEÑALIZAR BIEN LAS OBRAS

He podido comprobar como muchas empresas que trabajan en las carreteras dejan bastante que desear a la hora de señalar las obras. La foto corresponde a la N-120 (León-Astorga), en el cruce de Villarejo de Órbigo. Como se puede comprobar, la señalización está situada de forma que respetarla crearía situaciones

de peligro a los vehículos que circulen detrás, a causa de su proximidad. Los responsables de las obras deberían ser asesorados por los organismos oficiales correspondientes para señalar correctamente las mismas, evitando así situaciones de peligro. - Pablo Rabanal Martínez. Olesa de Montserrat (Barcelona).

NO ES ASÍ

Hace unos meses, cuando circulaba en mi moto por la carretera Boadilla-Madrid, fui parado por la Guardia Civil sin motivo aparente. El agente me solicitó la documentación del vehículo. Pregunté si pasaba algo. Amablemente, el agente me respondió que era un control para detectar motos robadas. Manifesté mi alegría por la medida, pero, al preguntar si habían localizado alguna, me contestó que no. Contó que incluso se había dado el caso de dar el «alto» a una y, haciendo ésta caso omiso, señalando su «patrol» me dijo que con ese vehículo nada más podían hacer. Además, durante los minutos que estuve parado pasaron varias motos que no fueron detenidas.

La idea es buena, pero no está bien ejecutada, ya que si queremos darnos a la fuga, nada lo impide, y así sólo nos detenemos quienes vamos legalmente. Así no se hace un control; así sólo se cubre el expediente. Un saludo muy cordial a la Guardia Civil de Carretera y en especial a los motoristas. Saben lo que hacen y a veces pienso que se quedan cortos sancionando a los locos que nos dan la «fama» a los «moteros». - Serafín Berrozpe Sánchez. Madrid.

LIMPIEZA EN GALICIA

En las autovías de Castilla-La Mancha hay vehículos del MOPTMA vigilándolas, tratando de mantenerlas en el mejor estado posible. Sin embargo, en las de Galicia no hay ni un solo vehículo. La autovía Vigo-Tuy está muy mal conservada y, cuando parece un animal, queda en la calzada causando mala impresión y un olor desagradable. ¿Por qué no existen brigadas para tal co-

metido en la comunidad gallega? - Jesús Arce Martínez. Vigo (Pontevedra).

Respuesta: El MOPTMA tiene en sus presupuestos un capítulo para conservación y mantenimiento de las vías que están bajo su jurisdicción. De este cometido concreto se encargan las demarcaciones provinciales de dicho organismo. El por qué no ha visto usted brigadas trabajando en esa autovía concreta, no lo sabemos. Quizá simplemente no han coincidido. Quien podría informarle sobre esta duda sería el citado ministerio.

PERSEGUIR A LOS RUIDOSOS

Escribo para mostrar mi total acuerdo con Martín Masaca en su carta «Menos ruido» (núm. 91). Sin embargo, olvida mentar otro gran creador de contaminación acústica: el tráfico de vehículos pesados. A pesar de que la voluntariedad es mucho menor que en el caso de automóviles y motocicletas, no deja de ser

Buzón especial

Tranquilidad, respeto y prudencia

Sin intención de criticar ni preguntar, permítanme que sugiera a todos los conductores de este país un acto muy saludable: utilizar sus vacaciones no sólo para dejar en la ciudad el trabajo y, supuestamente, el estrés, sino también para evitar que el lugar elegido para relajarnos contenga los mismos ingredientes perjudiciales para nuestro estado de ánimo al volante que la ciudad, y que nuestra salida en busca del contacto con la Naturaleza tenga que suponer seguir demostrando detestables actitudes de dominguero.

Cuando, parado en un semáforo, observo a mi alrededor a otros conductores mordiéndose las uñas, dando acelerones en parado o insultando al de delante por emplear dos segundos en salir, no sólo no me contagio, sino que me tranquilizo aún más al recordar mis pasadas vacaciones en la Sierra de Cazorla, en las que, parado en este semáforo y con el único «ruido» de los pájaros y las cigarras, esos 2 minutos y 27 segundos, que en ciudad serían eternos e insoportables, apenas los percibí. Y mi coche, el tiempo y yo éramos los mismos; la simple diferencia era el entorno. Quisiera que estas letras y esta fotografía se convirtieran en una llamada general a todos los conductores: tranquilidad, respeto y prudencia. - Francisco Pascual Barea. Morón de la Frontera (Sevilla).

molesto el ruido producido por los escapes, transmisiones, motor o frenos de furgonetas, camiones y autobuses, normalmente muy rodados. Las administraciones pertinentes deberían intensificar su difícil tarea: perseguir a los ruidosos, renovar las flotas públicas, facilitar la renovación de las privadas, reducir al mínimo el tráfico pesado en los núcleos de población, potenciar la creación de variantes en torno a éstos... Hay que conseguir que la calidad de vida alcanzada no sea amenazada por estos y otros vehículos que han contribuido en gran medida a crearla. - J. Aurelio Sanz Arranz. Valladolid.

BARRERA TELEFÓNICA

Esta es la carretera AP-3061, que une Elche con Dolores, en la provincia de Alicante. Como se puede observar, en el punto kilométrico 5,400, Telefónica se resiste a quitar el poste que une su tendido. Las obras de la carretera están prácticamente finalizadas, pero la barrera «telefónica» permanece inmóvil para asombro y peligro de todos los sufridos conductores. ¡Vivir para ver! - Francisco Llópez Llorens. Elche (Alicante).

LA CARTA DEL MÉDICO

EXAMEN INDIVIDUALIZADO

Tengo 38 años, permiso de conducción desde los 19 y vehículo propio también desde esa edad. He renovado el permiso ya tres veces. La última, hace unos meses, me renovaron por 2 años. Me enseñaron un real decreto que dice, más o menos, que para los conductores con visión monocular —sólo vemos por un ojo: es mi caso— la renovación será por 2 años. Quedé asombrado, porque yo padezco una catarata congénita y tengo, desde siempre, el mismo campo de visión; cuando obtuve el permiso, a los 19 años, usaba gafas

por miopía (0,75 dioptrías), que mantengo, porque me graduo con cierta frecuencia. Llevo 20 años conduciendo y nunca he tenido un accidente serio, aunque sí pequeños golpes, más que nada en aparcamientos.

Lo que quería preguntar es si el decreto es así de impersonal; o sea, si no cabe ninguna alegación para que la próxima renovación fuera por más tiempo. B. Cáceres.

Respuesta: Plantea en su carta una cuestión de desacuerdo con el resultado del informe del Centro de Reconocimiento para Conductores. Naturalmente, es posible que quien es examinado en alguno de estos centros pueda no estar de acuerdo con el resultado de la exploración. Por ello, el Real Decreto 2272/85, de 4 de diciembre, contempla la posibilidad de que el propio interesado solicite un segundo informe, a modo de contraste, a otro Centro de Reconocimiento o a la autoridad sanitaria correspondiente. También establece el procedimiento a seguir en caso de discrepancia entre el informe de distintos centros.

Por otra parte, el facultativo responsable de la exploración puede determinar la limitación, en cuanto al período de revisión, que considere oportuna en virtud de los datos hallados en el estudio. En definitiva, contempla la posibilidad de que los criterios de aptitud se establezcan de modo individual, con el parecer del profesional responsable, y la posibilidad de realizar un segundo estudio, de manera que el interesado pueda contrastar el informe emitido sobre su aptitud para la conducción de vehículos.

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

Los envíos deberán realizarse a:
TRAFICO
Josefa Valcárcel, 28, 4ª planta
Sección CARTAS
28027 MADRID

ACCIDENTALIDAD

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Al volante de la ruleta', 'Accidentes en frío', 'Con los ojos de un niño'.

ALCOHOL

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Al volante de una ruleta', 'Cóctel mortal', 'Conduzca seguro'.

ANÁLISIS DE CARRETERA

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Alcoa del Pinar-Montalbán', 'Burgos-León', 'León-Piedrafita'.

ANÁLISIS DE AUTOMÓVILES (Taller de opinión)

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Cinquecento', 'Citroën Xantia 1.8 SX', 'Ford Mondeo 2.0 Ghia'.

AUTOMÓVILES

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'A Galicia, que es año jubilar', 'A punto de invierno', 'Adiós a la luz amarilla'.

Indice

Números 84 al 94

(La primera cifra corresponde al ejemplar; la segunda, entre paréntesis, a la página).

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'El triunfo de los pequeños', 'En verano, de estreno', 'Enchufados a la ecología'.

CICLOMOTORES

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'A la última en seguridad', '¿A ver cuánto sabes!', 'Circulando-1'.

CONDUCTORES-FACTOR HUMANO

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'A mal tiempo, peor frenada', 'Accidente, pánico y fuga', 'Adiós a la luz amarilla'.

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'El rechazo social acabará con los accidentes', 'El triunfo de los pequeños', 'En busca de la perfección'.

CONTAMINACIÓN

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Cada día más «verdes»', 'Enchufados a la ecología', 'La muestra del futuro'.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'A la última en seguridad', 'Adiós a la luz amarilla', 'Agarrarse al suelo'.

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Ponerse en forma', 'Resistió el golpe', 'Se inspeccionarán los manómetros'.

ENTREVISTAS

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Jiménez, Carmen: Catedrática de la UNED', 'Júarez, Carmen: maestra y pedagoga', 'Llorens, Juan-Presidente de la CEA'.

INFRACCIONES Y SANCIONES

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Sin seguro, multa segura', 'Todos por el embargo'.

JUVENTUD

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'La información en la prevención de accidentes de jóvenes', 'Las espaldas del «Bakalao»'.

LA PLUMA EN EL ASFALTO

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Balbín, José Luis: «Entre ondas»', 'Benítez Reyes, Felipe: «Tráficos imaginarios»', 'Calvo Hernando, Pedro: «Democracia vial y democracia social»'.

MEDICINA

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Diabetes y seguridad vial: ¿un difícil matrimonio?', 'Doctor... yo conduzco', 'La información en la prevención de accidentes de jóvenes'.

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Las enfermedades del invierno y la conducción de vehículos', 'Llegar a tiempo', 'Navidades libres de accidentes'.

MOTOCICLETAS

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Casco, sí o sí (Lecciones de un campeón)', 'Cómo frenar (Lecciones de un campeón)', 'Conducir bajo la lluvia (Lecciones de un campeón)'.

NEUMÁTICOS

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'El peligro viaja en retaguardia', 'Los buenos neumáticos, imprescindibles', 'Mantenerse a raya'.

NIÑOS

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like '¿A ver cuánto sabes!', 'Circulando-1', 'Con los ojos de un niño', 'Contando con el tráfico'.

NORMATIVA

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'El casco (Castelló, José Francisco-Disco Verde)', 'La accidentalidad, en horas bajas', 'Los «papeles» del ciclomotor'.

OTROS TEMAS

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Accidente, pánico y fuga', 'Cóctel mortal', 'Coches de película', 'Cómo elegir seguro'.

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Sordina al ruido', 'Tesoros detrás de las playas', 'Tirar una peseta por kilómetro'.

PEATONES

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'A Galicia, que es año jubilar', 'Ocampo Gonzalo-Disco Verde', 'Peatones mayores, mayores riesgos'.

PUBLICIDAD

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Cortos, pero seguros', 'Dibujos animados, fotograma a fotograma', 'El día después'.

SUPLEMENTOS ESPECIALES INVIERNO 93

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Accidentes en frío', 'Agarrarse al suelo', 'A la hora de viajar, recuérdele', 'Al mal tiempo, peor frenada'.

SEMANA SANTA 93

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Cómo estarán las carreteras principales', 'Consejos para el viaje'.

VERANO 93

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Amenas compañeras de viaje', 'Ayuda aérea', 'Consejos para una buena elección', 'Coromina, Javier: «Accidentes misteriosos»'.

TEORÍAS SOBRE EDUCACIÓN VIAL

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Dibujos animados, fotograma a fotograma', 'La necesidad de Educación Vial', 'La necesidad de Educación Vial (Cuéllar Cencillo-Disco Verde)'.

TERCERA EDAD

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Conducir por encima de 60', 'La vista con la vida, hermano', 'Peatones mayores, mayores riesgos'.

VEHÍCULOS PESADOS

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'Escolares, así es el transporte público', 'Equilibrio en trailer', 'Fallos a toneladas'.

VELOCIDAD

Table with 3 columns: NOMBRE ART., NUMERO REV., PAGINA. Includes entries like 'En busca del tiempo perdido', 'La «foto» de los que corren', 'Más deprisa que la luz'.



Cuando pague
imprudencias con dinero...

NO LLEVAR
CINTURON
HASTA **15.000** PTAS.
DE MULTA.

piense que podía
haberlas pagado con la vida.



AL FINAL, LAS IMPRUDENCIAS SE PAGAN.