AÑO X
Nº 95
ENERO
1994

Tráfico

Sociólogos, padres, jóvenes, «bakalaeros»y autoridades analizan la «movida» de la juventud los fines de semana

ENCUENTROS EN LA MADRUGADA

Uno de cada tres muertos en la carretera tiene menos de 25 años

La «Ruta del Bakalao», la punta del iceberg

Alcohol y droga, protagonistas de la fiesta

Acuerdo unánime: es un problema de toda la sociedad

El coche, pieza fundamental de la diversión

La moda de los «Todoterreno»
¡Ojo con las transferencias!
Artículo de Antonio Muñoz Molina

Sumario

8 FIN DE SEMANA AL DESNUDO

Las «Rutas del Bakalao» han puesto al descubierto la peligrosa forma de pasar los fines de semana de algunos grupos juveniles, con graves consecuencias, por ejemplo, en materia de accidentalidad. Psicólogos, sociólogos, jóvenes, padres y madres, «bakalaeros», políticos y responsables de organismos oficiales nos han dado su opinión y sus soluciones.

19 UNA PIEDRA EN EL CAMINO

Desde los pasos elevados de autopistas y autovías son lanzadas, generalmente por niños y de forma esporádica, piedras y otros objetos sobre los automóviles que circulan normalmente. El susto suele ser mayúsculo y las consecuencias, a veces muy graves. Incluso hubo dos muertos en 1992 por este motivo.

44 TALLERES CON GARANTÍA

El Instituto Nacional de Consumo y los responsables en esta materia, de las Comunidades Autónomas han elaborado un proyecto sobre los presupuestos, facturas, piezas y garantías de los talleres. Carmelo Olmo, presidente de CETRAA, contesta, punto por punto, los argumentos de esta normativa.

42 TRANSFERENCIAS: EL PROBLEMA QUE VIENE

Hacer bien la transferencia de su vehículo cuando lo vende le evitará consecuencias bastante desagradables, como la recepción de multas o la responsabilidad subsidiaria de futuros accidentes. En este reportaje se explica cómo hacer bien la transferencia para evi-

54 GLORIA ESTEFAN: ÉXITO HISPANO EN AMÉRICA

Cantante de éxito, pero sin por ello olvidar su condición de madre de un chico de 13 años, Gloria Estefan piensa que los padres deben ser realistas y comprensivos con sus hijos. Ella, por ejemplo, cuando su hijo acude a fiestas, en las que seguro que bebe alcohol, pasa a recogerle con el coche. **«Así seguro que llega vivo»**, afirma.

SECCIONES

La locura del mes	3
Disco verde	4
Editorial	5
Aunque usted no se lo crea...	6
Mi carril	7
Humor	26
Tráfico del Motor	27
Taller de Opinión	30
TRÁFICO CHICO (Cuadernillo central)	
El parque automovilístico al día	34
Lecciones de «Sito» Pons	35
El cuentakilómetros	36
Medicina de Tráfico	49
El maletero	50
La pluma en el asfalto	53
Famosos en marcha	54
Cartas	56
Pasatiempos	58

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

Las motocicletas son vehículos que, gracias a su ligereza y potencia, tienen bastante facilidad para adelantar a otros automóviles en carretera. Eso no obsta, sin embargo, para que tengan que respetar, como los demás, las normas de circulación. Nuestros protagonistas, en la secuencia, están adelantando en una zona prohibida –señalizada con una línea continua– y, además, invadiendo el sentido contrario.

Cuando esta maniobra está prohibida no es por capricho, sino porque resulta peligrosa. Máxime cuando viene de frente otro vehículo. Pese a ello, nuestra motocicleta, cargada con dos «ocupantes», continúa adelantando y es el automóvil que circula correctamente «por su mano» quien tiene que echarse al arcén para esquivarla.

Pese al susto, la motocicleta «sigue en sus trece», adelantando en prohibido y ahora más peligrosamente, puesto que se aproxima a una curva. Un comentario adicional que no debe servir para disculpar al motorista: los demás vehículos podrían y deberían circular, como señala el Reglamento de Circulación, más pegados a la derecha.

DISCO

Javier
COROMINA (*)

Insatisfacción

Aquí, en las Pitiusas y las Baleares, llevamos ya tres años matándonos menos sobre el asfalto que el año anterior. Esta tendencia a la baja fue mayor durante el 92, ya que ese año murieron 26 personas menos en accidente de circulación que en el 91.

Los datos anteriores no son para echar las campanas al vuelo, ni para dar saltos de alegría, porque en el famoso 92, 131 familias se vieron golpeadas por la súbita e inesperada muerte de uno de sus miembros, y en 46 casos la persona desaparecida ha terminado su vida cuando parecía que la estaba empezando, porque tenía menos de veinticinco años.

Por mucho que bajen las estadísticas de accidentalidad, creo que debemos adoptar una postura de permanente insatisfacción mientras siga habiendo accidentes de tráfico. Resulta difícil mentalizarse cuando el accidente no nos sacude a nosotros o a alguien de nuestro círculo, pues en nuestra egoísta comodidad queremos convencernos de que eso no va con nosotros, los accidentes les ocurren a los demás. ¿Cómo vamos a tener nosotros un accidente con el dominio que demostramos de nuestro coche o moto? No nos puede ocurrir nada con esos reflejos que Dios nos ha dado. Además, conducimos mejor que nadie y si alguna vez corremos es porque esa es la velocidad que nos pide nuestra moto o nuestro coche, que no debe ir más lento, porque iría forzado. Y si no cedemos el vaso y bebemos es porque tenemos aguante y no nos afecta el alcohol. Jugamos a la lotería, al cuponazo, a las quinielas, a la primitiva, al bingo y a no se qué más, porque pensamos que en alguna ocasión puede tocarnos. Pero el accidente no, el accidente es para los demás, eso lo tenemos muy claro.

Bueno, pues a pesar de que sólo les ocurre a los demás el accidente de tráfico es la tercera causa de muerte en la población insular y la primera entre los jóvenes. Se está tratando de concienciar a los conciudadanos sobre el Sida y frente al Sida, lo cual resulta muy plausible y, ojalá aprendamos a mirar esa enfermedad de otra manera, pero tampoco estaría de más que adoptáramos una actitud de mayor responsabilidad en la carretera, donde cada año hay más víctimas que todas las que ha originado el Sida desde su aparición.

¿Y a qué viene este sermoncito en un momento de disminución de la accidentalidad? Pues bien, la anterior perorata viene inspirada por una sencilla reflexión, que es la siguiente:

En la reducción del número de accidentes creo que tiene bastante que ver la continua ampliación y mejora de nuestra red viaria, las revisiones periódicas de nuestro parque automovilístico y, sobre todo, la nueva normativa y la publicidad dura y no dura de situaciones de tráfico. Es decir, que si entre las causas de los accidentes destaca el efecto humano, sin duda en la reducción de esos accidentes sea preponderante la actuación dirigida al factor humano.

Ahí está, pues, la madre del cordero de este ladrillo: en el inicio del año, una nueva llamada a la prudencia y al respeto a los demás, aunque sólo sea para llevarle la contraria a la tía de la guadaña y hacerla esperar muchos años. Que así sea.

(*) Jefe provincial de Tráfico de Baleares.

Marcos GONZÁLEZ/Miguel GARROTE

AÑO X
NÚMERO 95. ENERO 1994

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 Miguel Garrote, Marcos González (colaborador) y Rafael Martín (colaborador).
Secretaria de Redacción: Ana Álvarez.
Colaboran en este número: Maribel Álamo, F. Javier Álvarez, Antonio Aragüéz, Antonio Arias, Simón J. Bernal, Juan C. González, Alfonso "Sito" Pons, Ramón, Pablo San José y Miguel Ángel Yáñez.
Colaboración especial: Antonio Muñoz Molina.
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

Problema de juventud

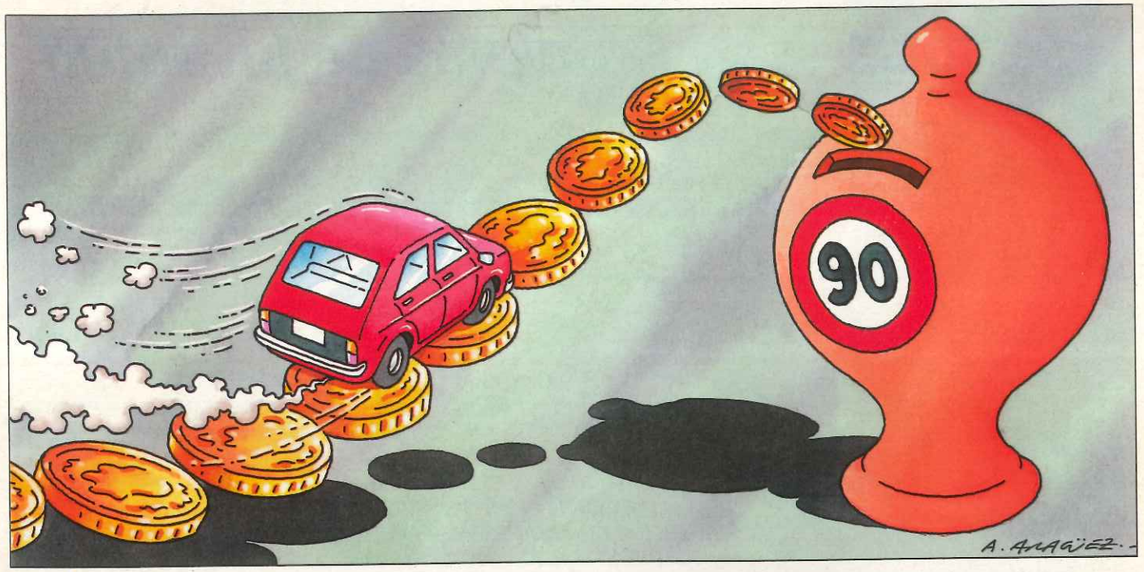
Una serie de accidentes desgraciados ocurridos en las últimas semanas ha venido a poner nuevamente en las portadas de los periódicos, en los más prestigiosos informativos radiofónicos y en los programas televisivos de más audiencia las llamadas "Rutas del bakalao" y, por extensión, la "movida" de los jóvenes los fines de semana.

En la revista que usted tiene en sus manos se aborda este fenómeno desde distintos planos: sociólogos, padres, jóvenes, especialistas en la juventud y los propios "bakalaeros" apuntan su visión del problema, las alternativas y las causas que han podido llevar a esta situación que podemos resumir en estos escuetos datos: uno de cada tres fallecidos en nuestras carreteras es menor de 25 años, pese a que el tramo de conductores entre 18 y 25 años representa tan sólo el 12 por 100 de los conductores del país.

No es fácil encontrar soluciones a un problema que va desde la falta de valores a la incertidumbre del futuro, pasando por lo que ellos -algunos al menos- llaman la falta de alternativas -¿las había antes?- o la carencia de una cultura del ocio que no se mezcla casi siempre con el alcohol, las drogas, el coche, la carretera, las discotecas...y no pocas veces, el siniestro. Si parecen claras, al menos, dos cosas: la primera, que casi todos los sectores que en las últimas semanas se han pronunciado sobre este asunto han coincidido en que estamos ante un problema que, aunque gira en torno a los jóvenes, no es sólo asunto de ellos, sino que requiere la participación, apoyo, crítica, soluciones y alternativas de todo un colectivo que forman padres, educadores, autoridades, dueños de discotecas y un largo etcétera; segundo,que no podemos meter en el mismo saco a todos los jóvenes, pues no todos actúan de forma irresponsable, incívica, enloquecida, buscando el riesgo. Hay una parte importante de la juventud de nuestro país que sí encuentra alternativas a esa forma de ocio tan arriesgada y que tantas vidas se cobra todos los fines de semana. No es necesario llevar esa diversión al extremo del "bakalao" para que la salida lógica del viernes, del sábado, del domingo, tenga que convertirse necesariamente en una ruleta rusa. ¿O es que se busca intencionadamente el riesgo? Si fuera así, la solución todavía serie más difícil. En cualquier caso, todo menos esconder la cabeza, porque todos tenemos mucha culpa de lo que está pasando. Dicho esto, manos a la obra.

Tráfico

Aunque Vd. no se lo crea



CÓMO CONSTRUIR UNA AUTOPISTA «GRATIS»

Eugenio Sal Ario, nuevo ministro de Hacienda, ha propuesto un revolucionario plan para la financiación de nuevas carreteras y autovías: la circulación de los automóviles a la velocidad señalizada en carreteras (90 km./h.) y la cesión al Estado del dinero ahorrado por circular «como Dios manda», en lo que ya ha sido denominado como el impuesto «del ahorro». *«Al fin y al cabo, los españoles que circulan a más velocidad están tirando ese dinero. O sea, que les daría lo mismo regalarselo al Estado»*, se justificó el ministro.

Si se respetaran los límites de velocidad impuestos en las carreteras nacionales (90 km./h.), España podría construir «gratis» una autopista que uniera Somport con Cuenca, a lo largo de 462 kilómetros.

Aproximadamente, un coche gasta un 25 por 100 más de gasolina cuando circula a 120 km./h. que cuando lo hace a 90 km./h. Esto supone que un vehículo de tipo medio, que realice unos 20.000 kilómetros al año –que es una cantidad bastante moderada–, viene a consumir unos 300 litros de más. O lo que es lo mismo, se habrá gastado 31.500 pesetas más de las que debiera, con las que, además, podría haber recorrido en torno a 5.000 kilómetros más de forma gratuita.

Quizás esta cifra, a nivel individual, no sea muy significativa. Unos podrán asumirla o despreciarla, y a otros les parecerá una barbaridad. Pero cuando adquiere una trascendencia bastante alta es cuando se proyecta a nivel nacional. Si todo el parque de vehículos (cerca de 12 millones) circulara a las velocidades reglamentadas y señalizadas, sin superarlas, el «ahorro» nacional sería de unos 346.500 millones de pesetas. (Por cierto, que esta cantidad, en monedas de 100 pesetas puestas en fila una tras otra, ocuparía una longitud de ¡86.625 kilómetros!)

Como quiera que el precio del kilómetro de autopista oscila entre los 500 y 1.000 millones de pesetas, con esta cantidad de dinero ahorrada –si los españoles fuéramos generosos y la cediésemos al Gobierno– se podrían construir 462 kilómetros de este tipo de vía, aproximadamente. Más o menos los necesarios para unir mediante autopista o autovía el Puerto de Somport y Cuenca, pasando por Jaca, Huesca, Zaragoza y Teruel, un proyecto que se ha ido retrasando por la kirsch del proyecto y que supondría un eje transversal en la estructura de nuestra carreteras. (En este sentido, cabe señalar que el proyecto primigenio llegaba hasta la localidad valenciana de Sagunto, pero a nosotros en Cuenca se nos ha terminado el dinero «ahorrado»).

CURIOSIDADES

✔ Los pavimentos drenantes, además de aportar mejoras en la circulación con lluvia, rebajan en 7 decibelios el ruido de rodadura.

✔ En Europa se desechan anualmente 2 millones de toneladas de neumáticos usados.

✔ A una velocidad de 100 km./h., la resistencia que realiza el automóvil por roces internos es igual a un 15 por 100 de la fuerza motriz.

✔ Por cada kilómetro de funcionamiento, un coche de gasolina emite 190 gramos de CO^2. Si funcionara con carbón, lanzaría al aire 350 gramos.

¡A 260 Km./h.!

Hay dos noticias de las últimas semanas que habrán sorprendido al más pintado. La primera, el accidente sufrido por el piloto Andrés Pérez Rubio, bicampeón nacional de motociclismo, en el que perdió ambas manos. Los conocimientos de este profesional le permitieron «dirigir» la operación «rescate»: pidió que se avisara con urgencia al helicóptero de la DGT, dijo al hospital al que tenían que llevarle, mandó a comprar hielo para las manos amputadas y hasta se permitió guardar la calma y solicitar un calmante para los dolores. Me ha sorprendido su frialdad. Un auténtico témpano de hielo. A estas alturas, parece que hay bastantes probabilidades de que salve sus manos, tras el laborioso trabajo de un magnífico equipo de profesionales. Eso demuestra la importancia de unos mínimos conocimientos en primeros auxilios para dejar una terrible desgracia en un trauma llevadero. Sin embargo, contrasta esa profesionalidad con la irresponsabilidad que supone circular por una carretera a 260 kilómetros por hora, que es la velocidad a la que él mismo ha dicho que iba. Me parece muy bien que quisiera probar un motor, pero supongo que hay circuitos suficientes en nuestro país para hacer esas comprobaciones. Que Andrés Pérez Rubio no quedara hecho papilla en el asfalto fue un auténtico milagro; que el accidente de Andrés no conllevara otras posibles víctimas, también ha sido mucha suerte. Muy bien su valentía, su entereza, su saber hacer y saber estar, pero no sobraría un poquito de sensatez en estos pilotos en los que tantos jóvenes tienen puestos sus ojos.

La otra noticia es la locura de la llamada «Conductora del Nissan». Las discusiones de tráfico que a veces acaban en tragedia las comentaba el mes pasado. Esta conductora ha llevado estas situaciones al extremo. Su golpe de chapa con otro conductor llevó a esta mujer a acabar con la vida de un padre de familia. El pretendía, simplemente, que allí mismo se redactara «el parte». Ella, no. Le atropelló, le arrastró casi cien metros y le dejó reventado sobre la calle. Y se dio a la fuga. Esta mujer se merece mucho tiempo a la sombra y sin conducir...

Manuel Dolz, fiscal jefe de Lérida que, independientemente de sus propuestas para controlar la accidentalidad producida por la ingestión de alcohol, la última crear jurados populares, ha demostrado una gran sensibilidad hacia esta auténtica lacra de nuestro tiempo.

Nuestra censura para algunas gasolineras que no informan claramente de los precios de las distintas gasolinas sin plomo, provocando equívocos, y de ciertas campañas de firmas petrolíferas de prestigio con publicidad sobre la calidad de algún producto que podría considerarse de «engañosa».

Un artista veloz

Conocíamos distintas y hasta pintorescas formas de desarrollar actividades artísticas. Es normal que pintores, escultores y otros genios salgan a la calle a captar la realidad cotidiana para plasmarla después en su material preferido. El artista Juan José Otazu ha querido ir mucho más allá. Pretendió pintar un óleo enganchado a un vehículo mientras éste circulaba –conducido por otra persona– a 130 kilómetros por hora. El Fiscal del Juzgado de lo Penal de Pamplona le ha procesado por conducta temeraria y peligrosa. Otazu asumió la responsabilidad y pidió perdón, aunque aseguró que «como artista y provocador me vi obligado a hacerlo». Le falta por explicar si pretendía un óleo homenaje a la velocidad, a la irresponsabilidad, a la locura. ¿O quizá al «Bakalao»?

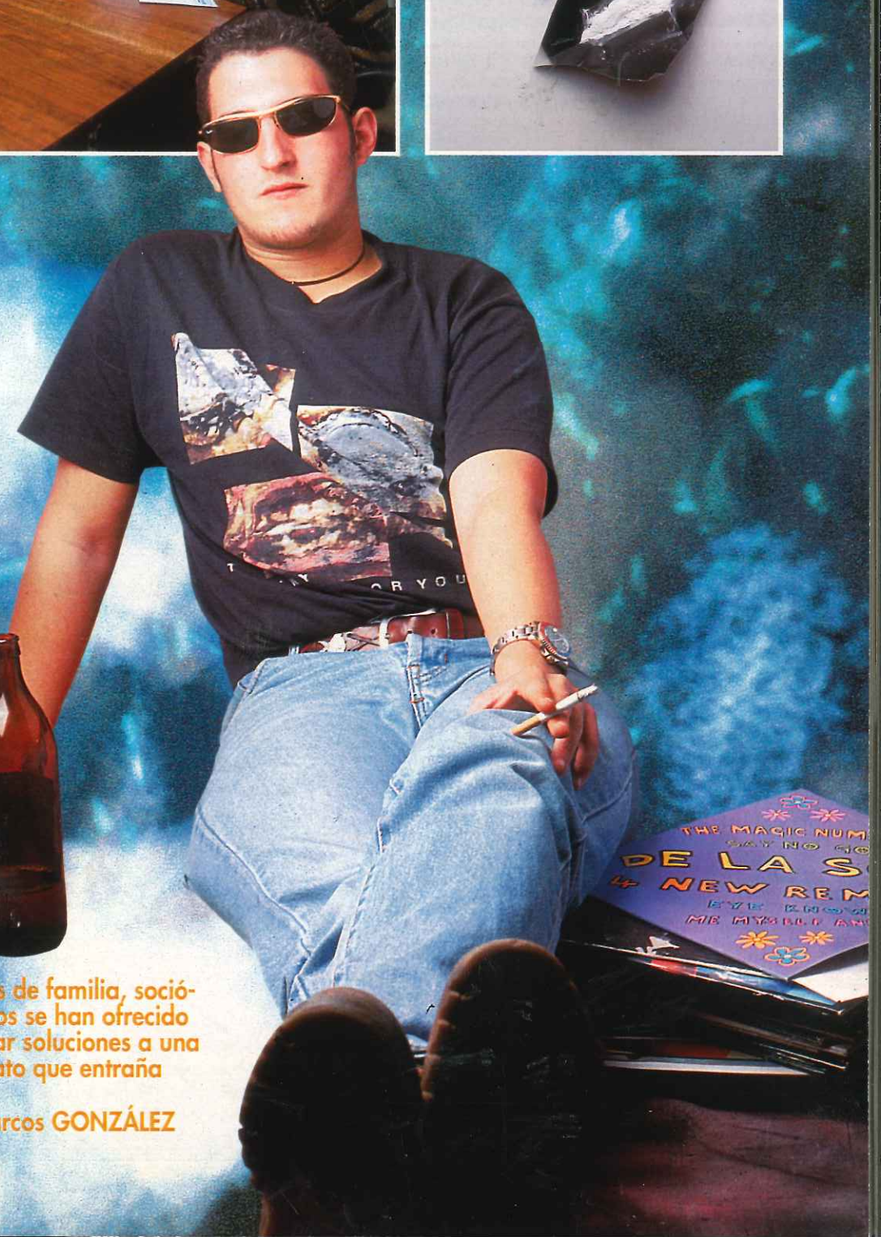
MI CARRIL

Jesús SORIA
Director

Ahora resulta que en España tenemos los coches más baratos de los países comunitarios. Cuando no poca gente creía poco menos que había que largarse al extranjero a comprar el coche y ahorrarse unos durillos, resulta que un estudio de ANFAC, asociación que agrupa a los fabricantes, asegura que lo razonable es comprarlo aquí. Debe ser verdad. Sea por la crisis o por cualquier otra causa, bienvenidas noticias así.

Padres e hijos, «Bakalaeros», sociólogos, psicólogos, políticos, responsables de organismos oficiales buscan un porqué al comportamiento del fin de semana

LAS «MOVIDAS» DE LA JUVENTUD a debate



En el trienio 1990-1992, 6.473 jóvenes menores de 25 años dejaron su vida en el asfalto, lo que supone uno de cada tres muertos en accidente de tráfico. Y eso que los conductores comprendidos en ese grupo sólo representan el 12 por 100 de la población con permiso. El cóctel de este drama, que se acentúa durante la madrugada del fin de semana, está elaborado a base de grandes dosis de alcohol, una pequeña parte de drogas, mucho cansancio y un elevado nivel de riesgo, endulzado por una música machacona. Los propios jóvenes, algunos de ellos protagonistas de las «movidas del Bakalao», cabezas de familia, sociólogos, psicólogos y otros expertos se han ofrecido para analizar las causas y buscar soluciones a una particular manera de pasar el rato que entraña tanto riesgo.

Teresa G. GONZÁLEZ Fotos: Marcos GONZÁLEZ

La publicación el pasado verano, por parte de esta revista, de un reportaje sobre la «Ruta del Bakalao» dio origen a que la práctica totalidad de los medios de comunicación abordaran una cuestión candente que afecta negativamente, al menos desde el punto de vista de la accidentalidad, a las capas más jóvenes de nuestra sociedad. Las rutas Madrid-Valencia, Madrid-Zaragoza, zona industrial de Oviedo, etcétera, no son más que la punta más vistosa de un iceberg, bajo cuya línea de flotación se esconde una forma de diversión en la que el coche es casi siempre un medio, cuando no el centro, de la «movida».

Los propios jóvenes lo reconocen: **«En todas las ciudades y pueblos existen «Rutas del Bakalao»; simplemente es una forma generalizada de diversión que consiste en coger el coche e ir de copas de discoteca en discoteca».**

Pero hay otros planteamientos que convierten este asunto en algo más complejo. Aunque el grupo de jóvenes de edad comprendida entre 18 y 25 años representa el 12 por 100 de los conductores, está implicado en el 24 por 100 de los accidentes. De 1990 a 1992, 6.473 jóvenes menores de 25 años murieron en accidente de tráfico, esto es, uno de cada tres fallecidos. O, como puso de manifiesto el reciente informe sobre la juventud elaborado por el Ministerio de Asuntos Sociales, una de cada tres muertes de jóvenes se produce en accidente de tráfico, con lo que el automóvil se ha convertido en la primera causa de mortalidad en este sector de población.

La mejor diversión es recorrer las discotecas y bares de la zona.

Baltasar Garzón, Delegado del Gobierno para el Plan Nacional contra la Droga, también ha alertado sobre el gran aumento en el consumo de «Éxtasis» –una droga de diseño–, que en los 9 primeros meses del año 1993 se elevó un 289 por 100, respecto al mismo período del año anterior.

Este reportaje aborda los posicionamientos sociales que en torno a este tema existen. Para ello, hemos sondeado la opinión de «bakalaeros», padres, jóvenes en general, políticos, sociólogos, psicólogos, médicos, organismos relacionados con la juventud y personajes públicos.

A pesar de que estas tristes cifras se renuevan cada fin de semana, los jóvenes «bakalaeros» entrevistados, aunque son conscientes de que corren más riesgos, piensan que **«es cosa del destino»**. Julio, estudiante de Periodismo, resume así la postura: **«Conscientemente no se busca el peligro, pero no se es consciente del riesgo».** Ana es contundente: **«Si tú quieres insuflar a la vena riesgo, me parece muy bien; pero hazlo en solitario: no tienes porque implicar a nadie más».**

MEDIDAS DURAS Y URGENTES

Las medidas no se han hecho esperar. El Ministerio del Interior y, más concretamente, el Secretario de Estado para la Seguridad, Rafael Vera, dictaron en noviembre instrucciones para endurecer la vigilancia de locales de diversión y sus aparcamientos, aplicando la Ley de Protección de la Seguridad Ciudadana al tráfico de droga y prostitución, así como un incremento de los controles de alcoholemia y velocidad en las rutas más

Muchos jóvenes trabajan para divertirse el fin de semana.

Baltasar Garzón, delegado del Gobierno en el Plan contra la Droga

«HAY QUE CREAR UNA CULTURA DE RECHAZO DE LA DROGA»

– ¿El consumo de drogas sintéticas está asociado a la música «bakalao», a los jóvenes y a su forma de diversión durante el fin de semana?

– No pueden hacerse generalizaciones sociológicas para explicar fenómenos complejos y con expresiones diversas. No creo que sea cierto que pueda asociarse indiscriminadamente el consumo de drogas sintéticas con la juventud ni con su forma de divertirse, aunque es cierto que sus efectos estimulantes puede correlacionarse con el afán de conseguir un ritmo concentrado de diversión y la necesidad de eliminar la fatiga que esto produce.

– ¿Quién es más responsable: Sociedad, padres o los propios jóvenes?

– El comportamiento individual es, en primer lugar, responsabilidad de quien lo protagoniza, pero sin olvidar la implicación que otras personas o grupos sociales pueden tener al crear unas condiciones que limitan en el protagonista la capacidad de elección.

– ¿Ha calibrado ya la gravedad de este tipo de consumo?

– Manejamos indicadores de cómo se incrementa la extensión de estos comportamientos en algunos grupos y para 1994 hemos fijado como prioritario determinar y cuantificar estos problemas y su análisis como primer elemento para proceder a intervenciones preventivas y correctoras. Pese a ello, ya está en marcha una investigación a fondo, a nivel nacional e internacional,

y un estudio psicosocial del mismo.

– Además de su peligro como desencadenante de accidentes, ¿se conocen las secuelas de estas drogas?

– Los efectos de las drogas de diseño son suficientemente conocidos desde hace décadas. Por esta razón conocemos suficientemente el riesgo que entraña su consumo, tanto desde el punto de vista médico como por sus efectos psicopatológicos y de distorsión social.

– ¿Qué incidencia tiene el consumo de las drogas de diseño respecto a otras más tradicionales?

– Sigue siendo, pese a su extensión en los últimos tiempos, minoritario, localizado en ciertos grupos y asociado a comportamientos sociales muy concretos. No obstante, ni se puede banalizar ni minimizar su importancia, sino hacer un esfuerzo especial para controlar su uso ahora que aún no se ha sobredimensionado.

– ¿Se está produciendo un cambio en las costumbres de consumo hacia un nuevo tipo de estupefacientes? ¿En qué medida y a qué capas de la población afecta más?

– Las transformaciones sociales y las intervenciones preventivas debilitan el consumo de ciertas drogas. El crecimiento del uso de drogas de diseño responde a sus propias razones y se centra en poblaciones determinadas, sin que pueda hablarse de modificaciones de hábito o de cambio en la elección de droga de las mismas.

– ¿Urge adoptar soluciones? ¿De qué tipo?

– Precisamente porque, siendo un problema potencialmente muy importante, todavía se encuentra relativamente limitado, tenemos que comprenderlo bien para atajarlo de raíz. Obviamente, la solución pasa por lo preventivo y a estas actuaciones hay que dedicar todo el esfuerzo. La información de riesgos, la desmitificación del fenómeno, la promoción de alternativas válidas, la creación de una cultura del rechazo son elementos imprescindibles. Naturalmente, sin olvidar el control normativo y su aplicación para crear un contexto de protección y eliminar riesgos asociados.

ENCUESTA

LA «MOVIDA» DE LOS JÓVENES

Destacados profesionales del campo de la psicología y sociología, personajes famosos, las juventudes de los principales partidos políticos y diversos organismos de las administraciones central y autonómica relacionadas con la juventud, abordan las nuevas formas de diversión y los riesgos que entrañan. Estas son las preguntas:

1. **¿Qué reflexión haría sobre el fenómeno de las llamadas «rutas del bakalao» y la «movida» general de los jóvenes durante los fines de semana?**
2. **¿Quién es más responsable: la sociedad, los padres, los propios jóvenes?**
3. **¿Urge la adopción de soluciones? ¿De qué tipo?**

JOAN CALABUIG
Director General Instituto Valenciano de la Juventud

«HAY QUE PROMOCIONAR ACTIVIDADES ALTERNATIVAS»

1.– Tras este «boom» periodístico existen problemas reales de consumo de alcohol y drogas, fundamentalmente las drogas de diseño, y de accidentes de tráfico muy relacionados con estos consumos y que son muy preocupantes. Pero a mí también me preocupa el que se pueda transmitir una imagen negativa de la juventud en general. Estoy convendido de que la absoluta mayoría de los jóvenes no se corresponde con ese estereotipo y que son más cultos, más preparados y muchos de ellos con un claro compromiso de mejorar

nuestra sociedad.

2.– Yo creo que responsables somos todos, los jóvenes no viven en otro mundo, forman parte de esta sociedad y sus actitudes y comportamientos son reflejo de los del resto de la sociedad y por lo tanto, son también complejos y diversos. Por eso, insisto en que no podemos generalizar. Creo sinceramente que fin de semana, música y discoteca no son sinónimos de drogas o accidentes.

3.– La responsabilidad es de todos y, por tanto, también de la Administración, que debe plantear soluciones desde aspectos generales como la promoción de actividades alternativas de tiempo libre, la prevención del consumo de alcohol y otras drogas entre los jóvenes, a otros más específicos, como el control del cumplimiento de las normas de circulación y de los horarios establecidos o campañas contra los accidentes como la de la DGT. Quiero destacar la campaña de Taula para concienciar a la sociedad valenciana contra los accidentes y sus causas, la velocidad y el consumo de alcohol y otras drogas.

FAUSTINA IBÁÑEZ PASCUAL
Directora Regional de la Juventud del Principado de Asturias

«ES UNA FORMA PELIGROSA DE DIFERENCIACIÓN/IDENTIFICACIÓN DE LOS JÓVENES»

1.– Corresponde al modelo de utilización del tiempo libre de una sociedad de consumo. Es una forma peculiar y peligrosa de identificación/diferenciación de los jóvenes. Aunque ya «no saben qué inventar», la historia se repite.

2.– Responsables propiamente dichos, que no culpables, son los jóvenes mismos. Los dueños de las discotecas aprovechan la situación y los padres, quizás no lo saben.

3.– Urgen, por una parte, medidas

tranquilas, sistemáticas y participativas que induzcan a la reflexión y que permitan una utilización menos «castigadora» del tiempo libre de esos jóvenes, y, por otra, medidas que disminuyan el daño que provoca dicha práctica –accidentes de tráfico, problemas físicos, grandes gastos...–. La limitación de los horarios de las discotecas me parece un medio a utilizar.

PEDRO CALVO POCH
Presidente Nuevas Generaciones del PP

«ES UNA RESPONSABILIDAD DE TODOS»

1.– Quiero romper una lanza en favor de los jóvenes, los cuales, en su gran mayoría, son distintos a lo que nos muestran últimamente los reportajes de los medios informativos. Hay muchos más jóvenes participativos y comprometidos con la Sociedad que «bakalaeros»; el problema es que los primeros, por el mero hecho de ser «jóvenes» responsables, no son protagonistas de los titulares.

2.– La responsabilidad hay que repartirla entre todos. La permisividad familiar, la irresponsabilidad de algunos

jóvenes y la grave equivocación de la Administración en sus planteamientos sobre política de juventud han provocado la paulatina desaparición del ocio como cultura y la marginalidad de un sector de los jóvenes por no poder satisfacer necesidades y derechos como son el empleo o una vivienda digna.
3.– Soluciones de tres tipos. A corto plazo, estudiar y evaluar el problema, elaborar campañas de concienzación, cursillos de seguridad vial, vigilancia de

carpas, locales y zonas de ocio para que se cumpla la ley, más controles de alcoholemia... A medio plazo, aumentar el número de plazas de centros terapéuticos para jóvenes con adicción, elaborar campañas de concienzación para la familia, mejorar las carreteras... A largo plazo, homologar los etilómetros y detectores de drogas, agilizar el cobro de las multas, aplicación estricta de la legislación en materia de drogas e introducir la asignatura «Educación para la Salud» en los planes de estudio.

ROSA MARÍA ESCAPA
Directora General Instituto de la Juventud

«HAY QUE SENSIBILIZAR Y OFRECER ALTERNATIVAS»

1.– Objetivamente estamos hablando de fenómenos que no son nada nuevos, ni son extrapolables a toda la población juvenil. No quiero decir con esto que no me causen preocupación. Cuando determinados hechos se convierten en noticia de primera plana de nuestros medios de comunicación, corremos el riesgo de la extrapolación, de la generalización, y esto no es nada

bueno, máxime cuando está de por medio la juventud. En todo caso, y cada cosa en su sitio, cuando los jóvenes deciden vivir, divertirse de una determinada manera, ésto es reflejo de algo: de una forma de ver la vida, el futuro, sus expectativas...
2.– No se trata de buscar responsabilidades por que sí. Una reflexión seria sobre estos temas permitirá encontrar las causas, los motivos de los problemas para poner remedio. Yendo a la cuestión concreta, creo que es necesario implicar en su justa medida a todas las instancias partiendo de los mismos jóvenes. También a los padres, a la escuela, a los poderes públicos, a la sociedad en general. Si hay corresponsabilidad, hay que saber de qué naturaleza es en cada instancia y plantear las soluciones.
3.– Si hablamos de la complejidad del fenómeno y de la implicación de todo el contexto social, habrá que obrar en consecuencia para dar las soluciones que correspondan. Creo que estas soluciones pasan, desde los diferentes niveles enunciados, por ser capaces de ofrecer un mejor futuro, expectativas más positivas. A corto plazo hay que sensibilizar y ofrecer alternativas, fundamentalmente para mostrar que hay muchas maneras de divertirse, sin menoscabo de las medidas legales que haya que adoptar para evitar acciones delictivas relacionadas con la seguridad o con la salud. A largo plazo, habrá que intentar cambiar ciertas cosas y nosotros ya estamos preparando algún programa de acciones específicas dirigidas a jóvenes, en colaboración con la Dirección General de Tráfico.

AMANDO DE MIGUEL
Sociólogo

«LOS BARES DE COPAS DEBERÍAN CERRAR A LAS DOCE»

1.– Es la expresión de un fenómeno más general y preocupante por el que los jóvenes han aprendido antes a consumir que a producir. Se impone en la cultura (o mejor, en la incultura) juvenil la noción de que hay que conseguir la mayor dosis posible de goce instantáneo, inmediato. Eso es la droga o el alcohol para los jóvenes; más aún si se asocian con el ruido y el impulso gregario. Ese estúpido precipitado es el «bakalao», lo cual es ya una agresión al idioma.
2.– Los jóvenes «bakalaeros» son inmunes a la noción de responsabilidad. Es inútil pedirles su cuota responsable. Claro es que la sociedad tiene parte de culpa, al glorificar todo lo permisivo.
3.– Primero, los menores de edad no pueden entrar solos en un local que expenda bebidas

alcohólicas y no digamos droga. La transgresión de esa norma debería ser suficiente para quitar la correspondiente licencia al dueño del local. Segundo, los «bares de copas» y similares no deberían estar abiertos más allá de una hora prudencial, digamos, las doce de la noche. Tercero, el «trapicheo» de droga y su consumo público debería penarse severamente. La pena tendría que ser una especie de servicio reeducativo los fines de semana, más que la cárcel o multas. Cuarto, las violaciones de tráfico de tipo vandálico (las que ponen directamente en peligro la vida de los demás) deberían llevar a la pérdida temporal del permiso con la obligación de esos cursos reeducativos. Quinto, y más fundamental, a los jóvenes hay que ofrecerles más opciones de asociacionismo cultural, recreativo y deportivo.

RAMONCÍN
Cantante

«PROHIBIRÍA LOS ANUNCIOS DE COCHES»

1.– Creo que no va más allá de una movida de las ocurridas en

El consumo de alcohol o droga forma parte del ritual de fin de semana.

frecuentadas: hacia Valencia y Zaragoza desde Madrid. 2.500 personas fueron sometidas a controles de alcoholemia, se incautaron 1.262 gramos de sustancias estupefacientes y se detuvieron a 559 personas en un dispositivo especial de fin de semana que se llevó a cabo en 9 provincias durante un solo fin de semana. Incluso se han desmantelado dos redes de traficantes en Navarra y Albacete, incautando en total 326.000 dosis de éxtasis y cocaína.

Mercedes: «En todas las ciudades y pueblos hay una ruta del bakalao»

Al mismo tiempo, la Generalitat Valenciana ha sancionado con una multa de un millón de pesetas a 78 discotecas donde se consumía droga o que incumplían los horarios. Junto a ello, la Comisión de la Juventud del Senado abordará de manera prioritaria el tema.

Los mismos jóvenes no quieren centrar el tema en el «Bakalao», al que consideran minoritario y anecdótico, sino en la forma que, en general, tiene de divertirse una juventud, la actual, que convierte el fin de semana en el **«templo de la diversión»** y el automóvil en pieza fundamental: **«El viaje se convierte en lo más divertido a la hora de ir a la discoteca o de copas, y el coche pasa a ser el objeto central y principal de la diversión en la carretera y los aparcamientos; es el orgasmo del camino»**, según Valentín, estudiante de quinto de Periodismo en la Facultad de Ciencias de la Información de Madrid.

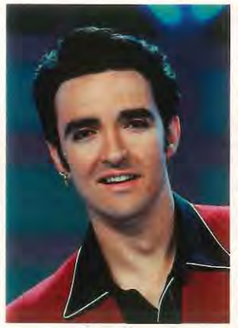
En cambio, para Tito y Pedro, «bakalaeros», el coche o la moto es **«simplemente un medio de transporte; aunque se va con la música «bakalao» a tope, que es un ritmo que te excita, te envuelve y hace que le «pegues» al pedal. Pero cualquier joven, aunque no haya bebido alcohol ni se haya «puesto» con droga, le pega al acelerador y se «pica» con otros cuando va en grupo».** Tito reconoce haber puesto su moto a 260 km/h. Para ellos, los accidentes no los producen las drogas de diseño que se mueven en las discotecas de música «bakalao», sino el alcohol, que se consume en la generalidad de las discotecas y locales de diversión, **«porque con la droga lo único que ocurre es que hablas más, eres más simpático; la música «bakalao» es envolvente, te manda mensajes al subconsciente para que consumas estas drogas».**

Julio: «No hay alternativas para el ocio, sólo beber y bailar»

LOS PADRES NI SE LO IMAGINAN

Tito, de 18 años, asiduo, cuando puede, a la «Ruta del Bakalao» o «la fiesta», como prefiere llamarla, afirma con rotundidad: **«Mis padres ni se lo imaginan; desde que han aparecido noticias respecto a la «Ruta del Bakalao», cuando salgo de casa los fines de semana bromean con el tema diciéndome que si me voy al 'Bakalao'»**, y cuenta el caso de algunos amigos que han sido descubiertos por sus padres, pues se pasaban todo el fin de semana fuera o les encontraron algo de droga en los bolsillos, y a los que han echado de casa.

otras generaciones. Se está generalizando esa imagen a toda la juventud y no creo que esto sea así; sólo lo sigue un sector mínimo, pero espectacular. Se matan cuatro, pero duele mucho, porque son jóvenes y se podía haber evitado. No entiendo quién se puede beneficiar de ellos, más que el vendedor de drogas de



diseño y las discotecas. Es un sector de la juventud torpe; la mayoría tienen otra forma de ver y hacer las cosas; se buscan la vida y se divierten de otra manera.
2.– Por supuesto que la sociedad en general. Nunca culparía a los padres. Un joven, desde que tiene edad para salir solo y conducir un vehículo, es absolutamente responsable de todo lo que hace. He discutido en algunos casos con jóvenes que echaban la culpa a sus padres por comprarles un coche potente.
3.– Urgen soluciones. Controles en general del consumo de drogas en discotecas. Pero si tuviera en mi mano la varita mágica del poder, prohibiría los anuncios de coches. De cada diez «spots» en televisión, seis son de automóviles, que venden coches maravillosos que vuelan, con jóvenes perfectos y bellos, bailando, divirtiéndose y ligando; y a esto, además, se añaden facilidades de pago.
Me llama la atención que después de un anuncio de la campaña de Tráfico aparezca otro de coches vendiendo riesgo y velocidad incontrolada. A lo mejor es que un chaval de 18 años no puede conducir un modelo 16 válvulas, o quizá es que 16 válvulas no se pueden meter en una carrocería de cartón piedra. No sólo habría que prohibir los anuncios, sino también la venta a plazos de estos coches a los jóvenes e, incluso, este tipo de coches.

LUIS MONTORO
Catedrático de Psicología y Seguridad Vial de la Facultad de Psicología de Valencia

«HAY QUE CAMBIAR EL ESTILO DE VIDA DE ALGUNOS JOVENES»

1.– Lo que me preocupa de este asunto es su repercusión en la seguridad vial. Los jóvenes han de divertirse los fines de semana, pero otra cosa es que determinadas formas de diversión pongan en peligro su salud, su vida o la de los demás (por un accidente de tráfico). Lo curioso de la «movida del fin de semana» es que se ha tenido que tomar conciencia de la gravedad de lo que está pasando en algunas zonas, porque desde la seguridad vial se ha «denunciado» esta situación. Una vez más, el tráfico «recibe» y «asume» un grave asunto que rebasa con mucho sus funciones y sus posibles soluciones. En todo caso, creo sinceramente que algunos medios de comunicación han distorsionado el fenómeno y han contribuido a que se extienda más.
2.– Cuando un fenómeno como éste se generaliza en un importante sector social, las raíces, necesariamente, tenemos que buscarlas en la propia Sociedad. El individuo es el producto final que ha diseñado la Sociedad. Hay un grupo de jóvenes –no todos– que quieren vivir «al límite» el presente, porque posiblemente perciben pocas expectativas de futuro. El fin de semana es, para muchos de ellos, la forma de escapar de una realidad que les resulta angustiosa y poco gratificante. En alguna medida, todos somos responsables.
3.– La «movida del fin de semana» es un síntoma que necesita un diagnóstico serio y sólo entonces tendrá una solución correcta. En relación con el tráfico, lo preocupante es que muchas personas siguen creyendo que el fenómeno del

«Bakalao» es sólo un tema de la Guardia Civil y que lo único que hay que hacer es «controlar» a los jóvenes para que no conduzcan cuando beben o se drogan. Esto es erróneo. Ni el problema es sólo la seguridad vial, ni los accidentes de fin de semana pueden tener una solución meramente sancionadora. Hay que conseguir cambiar el estilo de vida de algún sector de la juventud.

JESÚS HERMIDA
Periodista

«LOS PADRES PREFIEREN MUCHAS VECES LA CEGUERA VOLUNTARIA»

1.– En esto de la juventud no hay nada nuevo bajo el sol. Todas las generaciones tienen una juventud más o menos agitada. En este caso, me parecería una frivolidad decir que son cosas de los jóvenes y que todo pasará. Cuando tenemos que hablar de

muertes, alcoholismo, drogas, etcétera (no digo en toda la juventud, pero sin duda sí en una parte), me parece que no tenemos que encogernos de hombros. Ayudar a que estas cosas no pasen, sí; indiferencia, no.
2.– En primer lugar, los propios jóvenes. Supongo que ellos estarán de acuerdo en asumir el principio de que cada uno es responsable de sus actos. Y si somos responsables para unas cosas, también lo debemos ser para otras. En segundo lugar, los padres, que prefieren muchas veces la ceguera voluntaria, cerrar los ojos, a afrontar la responsabilidad que tenemos de proteger de alguna manera a nuestro hijo. Y en tercer lugar, la Sociedad, desde luego; o mejor, las autoridades, los gobiernos, los políticos, los líderes de opinión, los responsables colectivos, etcétera, que o no ponen las medidas necesarias, o por ciertas

ENCUESTA

razones han fomentado esta situación. Hay que incluir, por supuesto, a los que hacen negocios con la llamada «movida de los jóvenes».

3.– No sé si urge. Supongo que sí. Si se que es necesario dar una solución contando seguramente con los propios jóvenes. Pero no sé qué tipo de solución. Esa es la verdad. Eso lo dejo a los que más saben de estas cosas. Quienes sean.

CARMEN GARCÍA SÁNCHEZ
Neuropsicóloga del Hospital San Pablo, de Barcelona

«OBTIENEN PLACER EN SITUACIONES LÍMITE»

1.– Salir el fin de semana a divertirse, escuchar música, bailar y tomar una copa aquí y otra allá no deja de ser una forma «light» de emprender la «Ruta del Bakalao». Sólo que esta forma «light» está mejor aceptada socialmente que su forma más pura y extremada. Que hayamos tenido que reflexionar sobre este fenómeno, casi cultura, por sus accidentes es preocupante.

2.– La difícil o fácil cuestión de expiar la culpa en una institución o persona determinada no deja de ser un hecho preocupante en cuanto que se presupone que hay personas que se creen al margen del fenómeno. Un problema social requiere que tomemos conciencia y demos una respuesta también social. Hay diferentes variables que favorecen el problema: en la Sociedad, la poca esperanza de futuro, el paro y el consumismo favorecen la búsqueda de un espacio en blanco para olvidar lo que, en principio, parece muy negro. En la familia, la solución a los problemas generacionales antes era irse de casa; como ahora no pueden, su única forma de huida es desaparecer el fin de semana; y en tercer lugar, el individuo: a grandes rasgos, aún pecando de generalizar en extremo, podemos decir que es una persona irresponsable, impulsiva, inmadura, que obtiene el placer en situaciones límite, dependiendo de los criterios que marca la sociedad de consumo.

3.– El mejor modo de erradicar es la prevención, impartiéndo en empresas y centros docentes información sobre la gravedad de conducir bajo los efectos de drogas, alcohol o en condiciones no óptimas. Mantener o aumentar el número de controles de alcoholemia y drogadicción. Y, dado que las rutas están más o menos establecidas, debería haber un transporte público que permitiese desplazarse en él.

Mª ANTONIA RUESTA
Responsable del Centro Regional de Información y Documentación Juvenil de Aragón

«ES FRUTO DE LA SITUACIÓN DE CRISIS QUE VIVIMOS»

1.– Por suerte, no es una movida generalizada. Es un fenómeno objeto de estudio para buscar las soluciones adecuadas. Es fruto de la situación de crisis que vivimos.

2.– Todos. Fundamentalmente la culpabilidad reside en la sociedad.

3.– Continuar con las actuaciones que se están llevando a cabo actualmente, como controles de velocidad, de alcoholemia y de tráfico de drogas; estudiar el fenómeno, quiénes hacen la ruta y quiénes la propician; atajar el problema ofertando otras salidas al tiempo libre.

Mª CONSUELO TOMÁS BENLLOCH
Instituto de Asistencia Psicológica (Valencia)

«LOS PADRES CADA VEZ CONOCEN MENOS LO QUE SUS HIJOS HACEN»

1.– Habría que preguntarse qué significa el fenómeno de estas rutas: no dormir, consumir drogas, pasar de todo... Hay que tener en cuenta que no todos los jóvenes que acuden los fines de semana a la «Ruta del Bakalao» se drogan o conducen bebidos. Droga hay en todas partes. Sería mejor preguntarse por qué los jóvenes acuden masivamente a estas «movidas». ¿Insatisfacción, paro, evasión, escasa difusión de otras alternativas de ocio, exceso de protagonismo en los medios de comunicación sobre este tema...?

2.– Hay que tener en cuenta que cualquier problema o fenómeno no se puede explicar en base a una única causa, ya que estaríamos haciendo una simplificación excesiva. Son varios los factores que están influyendo en la forma de divertirse de los jóvenes. Realmente, en estos últimos años observamos que los padres cada vez conocen menos lo que sus hijos hacen y son incapaces de fijar unas normas de disciplina y convivencia que respeten todos

los miembros de la familia. No olvidemos que, a su vez, los medios de comunicación están promocionando estas rutas. Además, es importante que nos planteemos la siguiente pregunta: ¿se estaría hablando tanto de estas rutas, si no supusieran un coste sanitario y social tan grande para la Administración?

3.– Es importante plantear soluciones que no se centren únicamente en las consecuencias negativas de divertirse en estas

La música «bakalao» tiene un efecto excitante y envolvente, haciendo que se pise el acelerador.

Alicia es madre de 4 hijas –la mayor de 20 años y la más pequeña de 14– y en su casa se comenta a menudo el tema del «bakalao». **«Aunque les gusta esa música –dice Alicia–, ellas dicen no entender el estar toda la noche bailando y yendo de discoteca en discoteca; me da pavor que un día prueben la aventura, porque tú puedes intuir las cosas y tratar de controlar, pero, al final, ellas harán lo que quieran».**

Un grupo de jóvenes de la Facultad de Ciencias de la Información de Madrid es unánime a la hora de responsabilizar muy directamente a sus progenitores por la forma en que les han educado, dándoles todo en todo momento, pues consideran que mataron su imaginación: **«Si durante toda la vida los padres han dado todo a sus hijos, a los 15 ó 18 años no les pueden negar que salgan de noche o tengan un coche o una moto».**

Esa misma culpabilidad reconoce, Luis Figuerola-Ferretti, conocido humorista y publicista, padre de 3 hijos, **«se divierten así porque tienen mucha permisividad, los padres hemos pasado de ser autoritarios, a darles manga ancha y hacer de los hijos el centro; si les damos el coche, les llenamos el bolsillo de dinero y el depósito de gasolina, nos tendremos que reconocer en gran parte culpables de la actual situación».**

Elena, madre de 4 hijos con edades entre 18 y 24 años, aunque cree que no están involucrados en el consumo de drogas, también reconoce que **«se mueven en una zona donde abunda bastante; y respecto a pasar fines de semana fuera de casa, hasta ahora no lo han hecho, pero creo que sería muy fácil engañarnos».** También Antonio y Teresa, con 3 hijos entre 17 y 23 años, comentan respecto a la forma de divertirse de sus vástagos que **«estamos en desacuerdo con la hora a la que salen, pero no podemos hacer que se comporten de forma distinta a los demás. Aunque si salieran antes el riesgo sería el mismo, pero a una hora más temprana».**

¿QUIÉN TIENE LA CULPA?

Las acusaciones y responsabilidades se dirigen siempre a los mismos puntos: anuncios publicitarios y propietarios de discotecas. Ana Rubiera, estudiante de Periodismo, habla de **«irresponsabilidad en algunos anuncios de televisión que incitan a determinadas cosas. Esto no debería estar permitido. Se tienen que dar cuenta de que el coche es un arma importante y peligrosa; es lo mismo que si te dan una pistola y te dicen que no la dispares».**

Luis Figuerola-Ferretti: «Ha sido un error de mi generación, los padres tendríamos que ser menos tolerantes»

Luis Figuerola-Ferretti, discrepa, calificando como **«hipocresía social el hacer de la publicidad la causante de todos los males; sólo representa una décima parte de la cantidad de mensajes que, por los medios de comunicación reciben los jóvenes y que van cargados de violencia, droga, sexo y competitividad».**

Por parte de los progenitores, la culpabilidad se decanta hacia la Sociedad. Para Elena, madre de 4 hijos, el menor de ellos con 16 años, **«no han cambiado los valores de la juventud, sino nosotros, la Sociedad, quienes les estamos haciendo cambiar. Si se permite que haya discotecas abiertas a las 6 de la madrugada, estamos propiciando que las llenen; y si permitimos que la droga ruede de mano en mano con facilidad, les estamos poniendo las cosas muy fáciles; a mí me revienta que mis hijos salgan de casa a la hora que yo me acuesto».**

Respecto al negocio que representa para los dueños de discotecas la publicidad que

José Blanco, Presidente de la Comisión Especial de la Juventud del Senado

«LA SOCIEDAD SÓLO OFRECE AL JOVEN CONSUMO DESORBITADO Y DIVERSIÓN FÁCIL»

El Senado, y más concretamente la Comisión Especial de la Juventud que comenzó a funcionar la pasada legislatura, abordará en el próximo período de sesiones de manera prioritaria el fenómeno de la «Ruta del Bakalao» en particular y de las formas de esparcimiento y ocio de la juventud en general.

La iniciativa ha surgido del Grupo Socialista en la Cámara Alta, justificándola en **«la creciente preocupación social sobre las circunstancias que rodean las formas en que muchos jóvenes desarrollan sus actividades de ocio, particularmente en los fines de semana»**, que requiere un estudio reflexivo sobre el tema para determinar mejor las actuaciones a llevar a cabo.

En esta entrevista, el senador socialista, José Blanco, Presidente de la Comisión Especial de la Juventud, realiza una valoración del problema, incidiendo en las posibles causas y vías de solución.

– ¿Cuál es su opinión sobre la polémica «Ruta del Bakalao» y, en general, sobre la forma en que la juventud emplea el tiempo libre?

– No quisiera centrar el tema sólo en la «Ruta del Bakalao». Es un fenómeno más extenso que afecta a un sector mayor de jóvenes y que representa un grave y verdadero problema por la implicación que existe de droga, conducción en estado de embriaguez, accidentalidad, etcétera.

– ¿Donde podrían estar los detonantes de esta situación y las posibles responsabilidades?

– No existe una responsabilidad como tal. Es una concatenación de causas que se mezclan en la sociedad de consumo, sin ofrecer más opciones al ocio juvenil que el consumo desorbitado y la diversión fácil. Aquí juega un papel esencial la publicidad de automóviles que abandera la velocidad y el riesgo en sus anuncios, que, además, va dirigida preferentemente a este sector de población que, por otro lado, es muy fácilmente influenciable

– ¿Por dónde se vislumbran las vías de solución?

– Las soluciones estarían en la línea de buscar otras alternativas para el ocio de los jóvenes, en el plano cultural y deportivo. Para ello, debe existir y promoverse una coordinación entre todas las administraciones implicadas y con competencias en el tema: estatal, autonómica y municipal, así como la colaboración de otras instituciones privadas. Al mismo tiempo, incentivar el control del consumo y tráfico de drogas, controles de alcoholemia... También sería conveniente incrementar la acción preventiva.

– ¿Cuál será el plan de trabajo de la Comisión?

– La Comisión de la Juventud ha retomado algunas de la conclusiones obtenidas por la Comisión de Seguridad Vial, haciéndolas suyas. Se van a oir las opiniones, reflexiones y propuestas de todos los organismos y agentes sociales implicados en esta problemática directa o indirectamente. Se analizarán aspectos legislativos, repercusiones en el tráfico y la seguridad vial, medidas de cierre de locales, horarios, así como competencias de las distintas administraciones.

ENCUESTA

rutas (controles de alcoholemia...). Aunque necesarias, estas medidas son insuficientes. Habría que incluir estrategias de tipo preventivo: fomentar otro tipo de actividades gratificantes en los jóvenes, enseñarlos a solucionar sus propios problemas sin necesidad de evadirse, problema del paro, programas en los medios de comunicación que muestren otras formas de diversión, comunicación en la familia... Prevención que sería de gran utilidad no sólo para las personas que acuden a la «Ruta del Bakalao», sino también a los jóvenes que ven pasar la droga en la puerta de los Institutos, los que consumen grandes cantidades de alcohol en «pubs» de otras zonas que no tienen tan mala reputación; a los padres que utilizan fármacos tranquilizantes ante cualquier pequeña eventualidad, etcétera.

JUAN BOUZA MERA
Secretario General de las Juventudes Socialistas

«NO SE PUEDE CULPAR UNILATERALMENTE A LOS JÓVENES»

1.– Rechazaría la tendencia a generalizar el discurso de que todos los jóvenes salen todos los fines de semana sólo a «colocarse» o a poner en juego su vida en la carretera. Se mezcla el término «movida», «droga» y «accidente de tráfico». La realidad es que hay jóvenes, independientemente de su nivel de vida, que buscan y encuentran un ocio no saludable y que convierten los fines de semana en un auténtico problema de orden público, tráfico... Sistemas de valores, bombardeo continuo de mensajes hedonistas, ciertas incertidumbres de futuro.... Ahí están las causas y, por tanto, es en esos focos donde la Sociedad tiene que actuar.
2.– La responsabilidad siempre es compartida. No se puede culpar unilateralmente a los jóvenes. Estamos en una sociedad de consumo en pleno desarrollo que trae consigo una serie de estereotipos indeseables que a través de intereses comerciales, económicos y sociales se ofrece a los jóvenes una «movida» artificial y poco instructiva y que es presentada como lo más moderno, lo mejor. Es necesario

rechazar las imágenes que llegan a los jóvenes de un sistema de valores que potencia el egoísmo, el individualismo, la cultura del «yuppie»..., debiendo resaltar valores solidarios y saludables.
3.– En cuanto a los problemas de accidentes de circulación habría que, desde los ayuntamientos, adoptar una serie de medidas –como facilitar el transporte público viernes y sábados– teniendo en cuenta que son los propios ayuntamientos los que tratan, por bien de la comunidad, de trasladar los centros de diversión a los extrarradios de la población. Promover campañas que instruyan sobre ocios alternativos. Endurecer las criterios sancionadores a establecimientos públicos que permitan el abuso del alcohol y otras drogas. No permitir, bajo ningún concepto, la conducción bajo los efectos del alcohol, endureciendo la normativa. Quiero insistir en que son conductas aisladas que, si bien por su espectacularidad y por sus nefastas consecuencias son rechazables, no hay que olvidar que la juventud española comparte valores muy dignos y saludables.

VINCENS SARRIÁ
Presidente Consejo de la Juventud de Valencia

«DEBEN APRENDER A SER CRÍTICOS Y RESPONSABLES»

1.– Este fenómeno debemos relacionarlo sólo con una parte de los jóvenes. Es una cultura que tiene como eje una relación grupal que se ve agotada en el rito de la música, el consumo de sustancias y, sobre todo, de alcohol. No hay en todo ello más que una falta de subjetividad (en relación a ser uno mismo), siendo, en gran medida, sólo pura exterioridad (superficialidad, moda...). Si todo ello lo vinculamos particularmente a la edad (en este período no se ha estabilizado la identidad individual, roles sociales, sexuales, etcétera) es cuando comienza el problema. Este fenómeno, en su justa medida, no debería conllevar ningún problema, aunque sobrepasando ciertos límites nos demuestra un síntoma de ausencia de valores y de una ideología que vertebre el conjunto social. En el fondo, no es otra cosa que un intento por sostener una relación grupal.
2.– En la Sociedad estamos incluidos todos –padres, jóvenes, educadores...–. La carencia de valores, la búsqueda del placer inmediato, el consumismo en el que estamos inmersos y los patrones (televisión, publicidad...) que se nos muestran como válidos e imitables, «educan» de esta manera, que nos parece tan negativa; pero... ¿qué esperamos?
3.– La posible solución viene de la mano de la educación para la salud. Una educación tanto en el

plano formal como informal; y que debe comenzar antes de que el joven llegue a identificarse e imitar los modelos sociales instaurados y, sobre todo, antes de que comience cualquier problemática. Educación sobre la asertividad (aprender a decir no), aprender a ser personas críticas y responsables y, sobre todo, una educación para que los jóvenes aprendan a amar otras alternativas consideradas como positivas y válidas.

El ritmo frenético y excitante de la música, se traslada al volante.

los medios de comunicación están dando al tema, los jóvenes ven claramente que les interesa. Incluso han vivido muy directamente un posible efecto rebote. Es el caso de Ana, estudiante de Periodismo, cuyos dos hermanos, que en principio nada tienen que ver con el Bakalao, ante tal invasión informativa tuvieron la curiosidad de ir a conocerla.

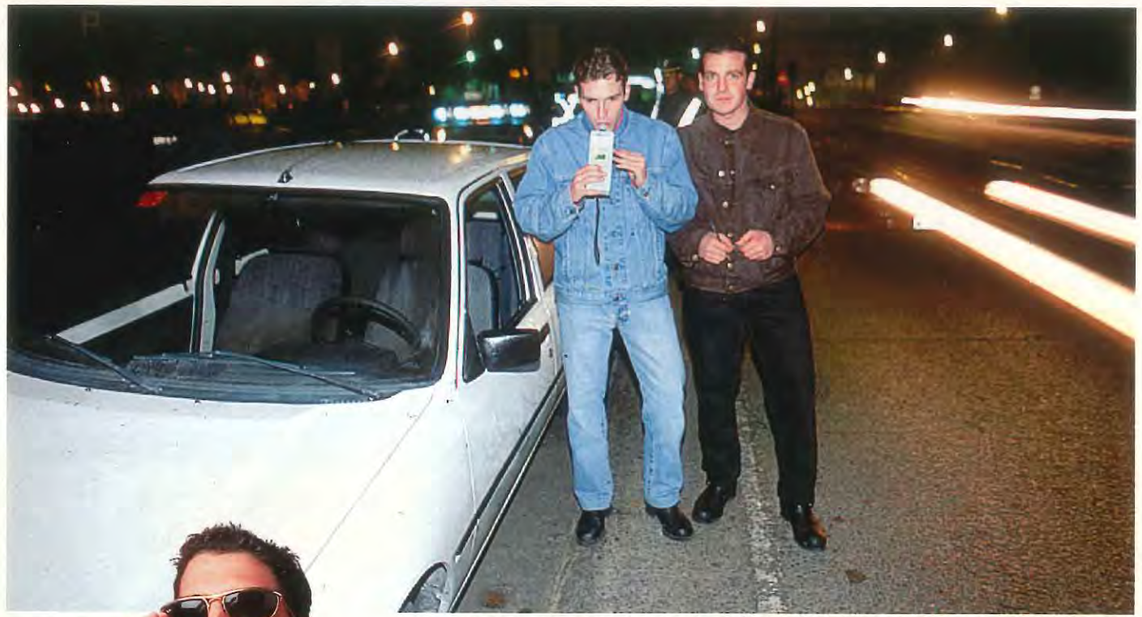
Los asiduos a estos centros de diversión también han notado que, desde el verano, ha aumentado el número de personas que los frecuentan: **«Por la tarde van los aprendices que tienen 16 años y es un asco; muchos actúan como si fueran «puestos» de droga, porque así se liga más. Por la noche se ve a gente hasta de 30 años».** Al mismo tiempo son conscientes de que los empresarios hacen negocio a su costa, pero justifican su fidelidad en **«que va todo el mundo».**

EDUCAR, LA MEJOR SOLUCIÓN

Una de las constantes en las opiniones ha sido la carencia de planes para el futuro y la ansiedad por vivir el momento, el presente, sin plantearse nada más. Así lo comentaba Tito, «bakalaero» de 18 años: **«Somos una juventud que queremos vivir el presente; por ejemplo, si encuentro un trabajito, aunque sepa que no voy a llegar a nada, lo cojo simplemente para que me solucione el momento; casi todos los que conozco son así».**

Ante el incremento de los controles policiales y de la Guardia Civil opinan que estos no conducen a nada, aunque otros opinan que, a corto plazo, la represión es necesaria, pero no dejan de ser poner parches a la situación. La reflexión de algunos va incluso más allá: **«Con controles y sanciones, la Guardia Civil se convierte en una fuente de autoridad, y, por lo tanto, una emoción más es transgredirla y esquivarla».**

La educación se convierte en la panacea para solucionar esa falta de aspiraciones en la juventud y junto a ella la oferta de otras alternativas para el ocio, que ahora están prácticamente reducidas **«a beber y bailar; de lo contrario te consideran un raro».** Recuerdan que, antes, en el colegio ofrecían alternativas, como música, teatro, deportes, grupos «scouts»..., pero ahora **«sólo motos y alcohol. Esta diversión no es nuestra forma de diversión, sino la que quieren las discotecas, las casas de discos y las marcas de coches».**



El Ministerio del Interior ha intensificado los controles en las rutas más frecuentadas.

La pesca del «Bakalao»

Los accidentes ocurridos en los últimos meses, en los que los jóvenes han sido tristes protagonistas, unidos a la repercusión pública de las llamadas «Rutas del Bakalao» han hecho que, durante los fines de semana, se intensifiquen los controles de velocidad y alcoholemia en las carreteras españolas. Dos periodistas de la revista «Tráfico» pasaron una noche en uno de estos controles realizados por la Guardia Civil.

Madrugada del sábado al domingo en la carretera de Extremadura (Nacional V) a escasos kilómetros de Madrid. Efectivos de la Guardia Civil de Tráfico se disponen a realizar uno de los numerosos controles de alcoholemia que cada fin de semana se llevan a cabo en toda la geografía española.

La noche es fría, muy fría, y una niebla espesa hace difícil la visibilidad. Las condiciones meteorológicas no invitan a salir de casa, aunque eso es algo que parece no importarle demasiado a los cientos de jóvenes que a esa hora recorren las afueras de Madrid de discoteca en discoteca.

«Buenas noches. Estamos realizando un control de alcoholemia. ¿Tiene usted algún inconveniente en someterse al test?» El agente recita por primera vez una fórmula que repetirá innumerables veces esa noche. La primera reacción frente a esta pregunta suele ser de nerviosismo; ningún conductor se niega a realizar la prueba, pero todos

dejan claro, antes de soplar, que no han bebido «casi nada».

Al poco tiempo de iniciar el control, los agentes detienen un Peugeot 205 en el que viajan dos jóvenes de apenas 20 años. El conductor da el primer positivo de la noche: el alcotest indica 1,5 –el máximo permitido es 0,8–. **«No comprendo cómo puede indicar eso: sólo he bebido dos «cubatas». Seguro que es porque he salido de casa sin cenar»**, se excusa el joven. El agente le explica que en quince minutos volverá a repetir la prueba para confirmar su nivel de alcoholemia.

«¿Porqué me ha tenido que pasar esto a mí? Pero si ya volvía a casa. ¿Qué pasa si doy positivo en la segunda prueba?», se lamenta el conductor con cara de preocupación. El guardia le informa que, en ese caso, la multa puede ser de un mínimo de 50.000 pesetas y tres meses de retirada del permiso. No es un precio demasiado alto si se piensa en las funestas consecuencias que puede provocar conducir en estado de embriaguez.

En los últimos meses, a raíz de que se diera a conocer la llamada «Ruta del Bakalao», el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico han adoptado severas medidas para controlar las «noches locas» en las que la conjunción de juventud, alcohol y drogas suele saldarse con más de una tragedia.

En uno de estos dispositivos especiales realizados el pasado mes de noviembre por la Guardia Civil se llevaron a cabo, en nueve provincias españolas, más de 2.500 controles de alcoholemia. En dicha acción se incautaron 1.262 gramos de sustancias estupefacientes y fueron detenidas 559 personas.

Esta noche, sin embargo, se desarrolla

La vigilancia se intensifica a altas horas de la madrugada.

La mezcla de drogas, alcohol y carretera nunca tiene final feliz.

RETRATO DE JUVENTUD

Numerosas entrevistas realizadas por un psicólogo de la Dirección General de Tráfico a jóvenes de 18 a 25 años que habían sufrido accidentes muestran un perfil muy particular de este grupo de edad:

- Necesidad de autoafirmación, que expresan mostrándose competitivos, enfrentándose y negando las normas y la autoridad. Temen mucho el fracaso, porque les confirmaría su inmadurez
- Sobrevaloran su propia capacidad precisamente para compensar su inseguridad, fijándose metas altas que rayan con la temeridad. Por ejemplo, minimizan los efectos del alcohol y las drogas sobre su forma de conducir.
- Conducta exhibicionista en grupo. Porque creen que el grupo espera de ellos que sean los mejores y lo demuestran afrontando riesgos.
- Sensibles al mensaje publicitario de los fabricantes de vehículos, puesto que dicho mensaje refuerza su necesidad de autoafirmación (les están diciendo que serán triunfadores).
- Asumen un alto nivel de riesgo. Psicológicamente, están más predispuesto que ningún otro grupo de edad para asumir un alto nivel de riesgo.

con tranquilidad. Parece que los efectos disuasorios de los controles y las muertes de los últimos meses han calado en la población. El control se salda con pocas pruebas positivas y sólo la picaresca de algún conductor rompe la monotonía. Así, un coche deportivo va aminorando la marcha hasta detenerse a unos cien metros del lugar donde se encuentran los agentes de la Guardia Civil. En un abrir y cerrar de ojos, el joven que hasta entonces ocupaba la plaza del copiloto se sienta al volante, intercambiando su sitio con el conductor.

Dos horas después, casi al filo de las 6 de la madrugada, en la carretera que une Alcalá de Henares con la Nacional II la actividad es mayor. Los agentes han instalado un control a pocos kilómetros de un polígono industrial. En esta zona se encuentran varias discotecas «bakalaeras» muy frecuentadas hasta altas horas de la madrugada. Y eso se nota. En apenas diez minutos, cuatro conductores dan positivo.

Un joven de 24 años –elegantemente vestido con chaqueta azul marino y pantalones corinto– reacciona de forma violenta: **«¿Pero es que no tienen nada mejor que hacer? En vez de molestar a la gente, deberían estar donde realmente se les necesita»**. El agente increpado hace oídos sordos y se vuelve, después de recomendarle que se tranquilice. **«Es el típico «punto» del alcohol** –comenta–. **De estos hay muchos; estás evitando que tengan un accidente y te insultan»**.

Media hora después, el mismo joven, ya más resignado, vuelve a dar positivo en el control. La noche de juerga terminará para él en la furgoneta de atestados de la Guardia Civil.

Simón J. BERNAL
Fotos: **Marcos GONZÁLEZ**

Aunque se presentan muy pocas denuncias, los objetos lanzados desde puentes han causado dos muertos el pasado año

PIEDRAS EN LA AUTOPISTA

Una de las características de una vía rápida o una autopista es que su recorrido no se ve interrumpido por otras vías que la atraviesen; las intersecciones con el resto de las carreteras, o el cruce de los peatones, se realizan mediante puentes a distinto nivel. Esta circunstancia, que acrecienta la seguridad de dicha vía, puede suponer un riesgo que, en algunos casos, se ha traducido en accidentes graves. Cualquier objeto lanzado o desprendido desde esos puentes puede suponer un grave riesgo para quienes circulan en ese momento, porque su impacto contra el coche causa, cuando menos, un susto tal en el conductor que le puede hacer perder el control del vehículo.

El año pasado, esta circunstancia causó la muerte de, al menos, dos personas. En ma-

La Voz de Galicia

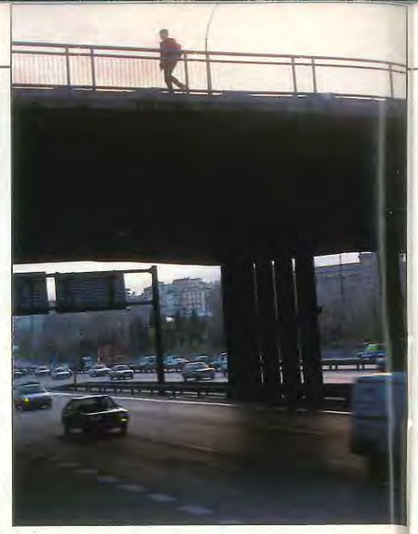
El impacto producido por una piedra causa desperfectos en el coche y un peligroso sobresalto en el conductor.

El lanzamiento de piedras al paso de los vehículos en las autopistas del Atlántico y del Mediterráneo causaron dos víctimas mortales el pasado año. Son, sin embargo, casos aislados si se toma como referencia el escaso número de denuncias presentadas por conductores supuestamente agredidos. Los autores, según todos los indicios, son siempre menores de edad y para ellos se preparan campañas de educación escolar.

Miguel Angel Calvo, director del C.P. «Labacolla» (La Coruña)

«No creo que los niños tengan intención de hacer daño»

Desde hace varios años, Autopistas del Atlántico ofrece a los escolares gallegos la posibilidad de conocer la autopista «por dentro», en recorridos que realizan con sus profesores y que les sirven para analizar las peculiaridades de la vía y visitar los centros de control desde donde se supervisan las incidencias que pueden ocurrir. A finales del curso pasado, 90 alumnos de 3º a 5º de EGB del C.P. «Labacolla», de La Coruña, tuvieron la oportunidad de realizar esta visita. «La autopista pasa muy cerca del colegio –indica Miguel Angel Calvo, director del colegio– y esta salida nos brindaba la ocasión de tratar con los niños temas del propio programa académico, como la velocidad o los medios de transporte». También el aspecto de la seguridad tuvo sitio en la misma. Los chavales analizaron el peligro que podría suponer para un conductor una piedra que golpeara su coche mientras circulaba. «En aquel momento no se había producido ningún accidente grave como el que ocurrió poco tiempo después –comenta el director–, pero nosotros lo hablamos y los chicos asumieron que tenían que tener cuidado para evitar que se produjesen sucesos de este tipo. ¿Su intención? No creo que en ningún caso los niños autores de estos incidentes tengan intención de causar daño».



Tirar piedras al vacío puede ser uno de los atractivos de este tipo de «travesuras».

yo, una piedra lanzada desde el puente de la carretera de Pobla de Farnals sobre la A-7, en Valencia, impactó contra un turismo que pasaba por debajo en ese momento, atravesando el parabrisas e hiriendo mortalmente al conductor. Tres meses más tarde, en agosto, dos niños de ocho y once años lanzaban piedras desde uno de los pasos elevados sobre la autopista A-9, en la localidad coruñesa de Padrón. Una de ellas destrozaba el parabrisas de un autocar que circulaba en ese instante, causando la muerte a un pasajero de 19 años que viajaba en el asiento posterior al del conductor.

Pero no son los únicos casos, aunque sí los más graves: el pasado 6 de diciembre, policías municipales de Madrid descubrieron a un grupo de niños lanzando piedras desde un puente elevado sobre la M-40. Sólo pudieron alcanzar a una niña de 13 años, que fue trasladada al Grupo de Atención de Menores.

Los puentes elevados sobre las circunvalaciones de las ciudades son un cruce obligado para los peatones.

Sin embargo, parece que estos sucesos, aun con la gravedad que puedan encerrar, no pueden generalizarse. Las autoridades competentes consultadas por «Tráfico» aseguran que el número de denuncias es muy escaso, a pesar de que en algunos medios de comunicación se ha dicho que son muchos los conductores que han sufrido agresiones de este tipo. Fuentes del subsector de Tráfico de La Coruña aseguran tener constancia únicamente de tres denuncias en los últimos dos años, todas anteriores al suceso en el que murió el pasajero del autobús. **«La mayor parte de las veces, lo único que tenemos es la referencia del personal de los peajes, donde algunos conductores se quejan de haber sentido un golpe en su vehículo, pero muchas veces ni siquiera saben precisar la naturaleza de dicho golpe ni su procedencia. Por otra parte, estas quejas rara vez se traducen en denuncias oficiales que puedan investigarse»**, explican dichas fuentes.

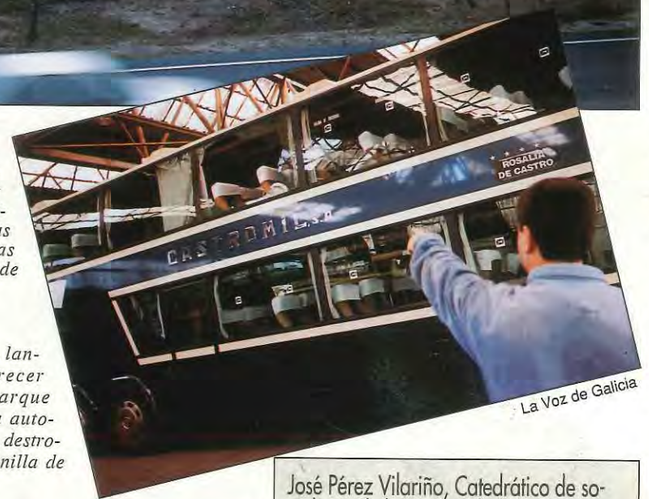
Esta falta de denuncias se repite sistemáticamente. Según publicó en su momento el diario «Levante», de Valencia, cuando, a raíz de la muerte de un conductor al que arrojaron una roca de gran tamaño desde un puente sobre la A-7, comenzaron las investigaciones oportunas, se descubrió que en los meses anteriores se habían registrado al menos una decena de lanzamientos de similares características. A pesar de haber sufrido desperfectos en los vehículos, como abolladuras en la chapa o la rotura de un cristal, ninguna de las víctimas había presentado denuncia, limitándose, en el mejor de los casos, a comentar el hecho con la policía local de su municipio.

Las pocas posibilidades de encontrar al autor de los hechos parece una de las razones que desanima a los conductores para denunciar su caso. Francisco Tell perdió a su padre en 1984 cuando una piedra de dos kilos –que se encontró dentro del coche– atravesó el parabrisas del automóvil que conducía por la A-7, en Tarragona. El dolor por la pérdida y una carta de la autopista reclamando los daños producidos por el coche al sufrir el accidente –**«que fue lo único que recibí como condolencia y mi poca fe en que se pudiera hacer justicia»**– le hicieron desistir en su reclamación. Según su testimonio, el puente en cuestión continúa tan desprotegido ahora como lo estaba cuando falleció su padre.

PROTECCIÓN EN LOS PUENTES

Guillermo Ramos, uno de los impulsores de la Coordinadora de Usuarios de la A-9, instituida a raíz del suceso mortal de la autopista gallega y que trata de que todas las entidades implicadas tomen medidas, asegura que, según los datos de la Coordinadora, no son hechos esporádicos. En su opinión, dotando a los puentes de vallas protectoras se impedirían sucesos como el que acabó con la vida del pasajero del autobús. Ramos también perdió el control de su coche al tratar de esquivar objetos que caían desde un puente elevado. Su vehículo fue declarado siniestro total.

La velocidad a la que circulan los vehículos por una vía rápida agrava las consecuencias del impacto de una piedra.



Una piedra, lanzada al parecer desde un parque cercano a la autopista, «sólo» destrozó una ventanilla de un autocar.

La Voz de Galicia

Sin embargo, la solución no es fácil. Sólo en la A-9, entre La Coruña y Vigo, existen 181 pasos elevados. Muchos de ellos pertenecen a los municipios que unen; otros, a las diputaciones provinciales o a la Xunta de Galicia; algunos, incluso, son de particulares o de asociaciones de vecinos. Aún así, algunas medidas se están tomando: Autopistas del Atlántico, la empresa concesionaria en Galicia, ha limpiado de piedras y otros objetos todos los pasos elevados, y un tramo de autopista recientemente inaugurado entre La Coruña y Carballo, perteneciente a la Xunta de Galicia, ya cuenta con protección en los 17 puentes que pasan por encima.

Por otra parte, estas soluciones no agotan todas las posibilidades de riesgo, ya que en ocasiones los objetos provienen de desmontes u otros lugares colindantes con la autopista. José María Martínez Pedreira, ingeniero del Departamento Comercial y de Peaje de Autopistas del Atlántico, asegura que **«quizás los puentes tienen el atractivo del vacío, pero no hay posibilidad de impedir que se lancen objetos desde zonas cercanas a la autopista, aun existiendo vallas que impidan el acceso. Problemas similares se dan en todos sitios: en Italia, por ejemplo, se ha prohibido recientemente que los peatones se detengan en los pasos elevados para evitar estos sucesos»**.

Los responsables de otras autopistas también comparten esta opinión. Enrique Prades, Adjunto al Jefe de Operaciones de la Autopista del Mediterráneo, indica que **«no siempre las vallas son un obstáculo. A veces, encontramos tramos cortados para cruzar o, incluso, para llevarse la tela metálica. En todo caso, nosotros no tenemos ninguna responsabilidad en la agresión de una persona hacia otras»**.

CAMPAÑA DE EDUCACIÓN ESCOLAR

Aunque no se tiene constancia cierta, dada la dificultad de identificar a los agresores, parece que la mayoría de estos incidentes los protagonizan menores, para quienes esta actitud no es más que un juego. Si esta hipótesis es cierta, se explicaría así que en períodos de descanso escolar y fin de semana aumenten las agresiones y que no sólo se lancen piedras desde los puentes, sino también desde otros puntos. Manuel Candal, conductor de una línea regular de autobuses que une Pontevedra y La Coruña, afirma contundente que el autocar que él conduce ha sufrido numerosas agresiones de este tipo **«no sólo desde los puentes, sino también desde los laterales de la autopista. Yo ya he avisado varias veces a la empresa, porque en la última ocasión me rompieron una ventanilla. Parece que, en este caso, la piedra provenía de unos niños que jugaban en un parque cercano. Yo no creo que la situación esté mejorando»**.

Una de las medidas inmediatas que la propia empresa concesionaria va a poner en marcha, en colaboración con la Jefatura Provincial de Tráfico de La Coruña, es una campaña de educación escolar que se impartirá en los colegios de la zona de la autopista y que cuenta con diverso material didáctico, que ya está preparando un equipo de sociólogos, psicólogos y pedagogos. Como inicio, se está haciendo un trabajo de recogida de datos para analizar las características de los agresores y el porqué de su actuación. María Carmen López Lago, pedagoga del grupo, comenta que **«en este momento estamos acercándonos al problema. El hecho de que los niños tiren piedras no es nada nuevo ni extraño; pero, ¿por qué a la autopista? Y si los adultos les ven, ¿es que no les llaman la atención? Creo que si los niños agresores fuesen conscientes del daño que pueden causar no lo harían. Y, desde luego, no pienso que tengan nunca intención de «dar a matar»**.

Juana SÁNCHEZ
Fotos: **Marcos GONZÁLEZ**

José Pérez Vilariño, Catedrático de sociología de la Universidad de Santiago de Compostela

«Es más importante educar que vigilar»

A raíz del accidente mortal ocurrido en Galicia el pasado verano, se ha creado un grupo de trabajo dirigido por el catedrático José Pérez Vilariño y en el que participan sociólogos, psicólogos y pedagogos. Se pretende, entre otros objetivos, elaborar material didáctico para trabajar en las escuelas gallegas, especialmente las que están situadas en la zona de influencia de la autopista de Galicia. **«Pensamos que no se puede reducir a un accidente aislado ni buscar el culpable en una sola persona** –indica Vilariño–. **Más bien se trata de un problema de integrar la autopista en el entorno social que la rodea y como tal hay que tratarlo»**. Los niños no tienen, según los especialistas, conciencia del daño que pueden causar y **«de temer algo es únicamente el castigo que puedan recibir después. Por eso es más importante educar que vigilar»**. Para Vilariño, un puente no es lugar para que los niños jueguen y ponerles vallas es un disparate. **«Hay que educar para la convivencia. Es lógico que los niños hagan travesuras y es papel de los adultos que asuman unos valores y no otros»**.

Los sistemas antibloqueo de frenos (ABS) ayudan en situaciones de emergencia, pero no evitan los errores del conductor

BMW

MARAVILLOSOS, NO MILAGROSOS

Algunos estudios indican que el 10 por 100 de los accidentes podría evitarse si los vehículos fueran equipados con sistemas antibloqueo de frenos, conocidos como ABS. Un sistema que consigue mayor estabilidad en la conducción, evita los patinazos, permite mantener el control de la dirección y frenar en una distancia óptima. Sin embargo, no es la panacea; mantener la precaución es esencial.

Cuando un conductor se enfrenta a una situación de peligro, su primera reacción es pisar el freno para detener el vehículo. En muchas de estas ocasiones, se acciona bruscamente el freno, las ruedas se bloquean y, consecuentemente, se pierde el control de la dirección –el vehículo avanzará en línea recta a pesar de los esfuerzos del conductor–, el coche patina y aumenta considerablemente la distancia de frenado. Si, además, estamos sobre una superficie deslizante, nos encontramos ante una emergencia. Según Robert Bosch, S.A., empresa dedicada a la fabricación de diferentes componentes de automoción, se estima que alrededor del 10 por 100 de todos los accidentes podría evitarse si se pudiese prevenir el bloqueo de las ruedas durante la frenada.

Durante muchos años, para evitar este hecho se generalizó la recomendación de pisar el pedal del freno con intermitencia (es decir, varias veces seguidas) sobre calzadas húmedas o resbaladizas para mantener mínimamente la dirigibilidad del vehículo.

NACE EL ABS

Sin embargo, esa no era la solución ideal. De esta preocupación nacieron diferentes sistemas de control de la frenada, unos mecánicos y otros electrónicos. Su misión es actuar sobre las ruedas y evitar el bloqueo. El más conocido actualmente, por ser el más eficaz, es el llamado sistema antibloqueo de frenos, denominado genéricamente ABS.

El primer ABS para vehículos de turismo fue puesto en el mercado hace 15 años por Bosch –exactamente en 1978–, que lo presentó como el sistema **«que impide el bloqueo de las ruedas durante el frenado en situaciones críticas, garantizando de esta forma la estabilidad de marcha y la maniobrabilidad del automóvil dentro de una óptima distancia de frenado».**

La implantación del ABS está siendo vertiginosa, alcanzando incrementos anuales muy importantes. Don Dieter Eichler, directivo de Robert Bosch, asegura que **«el sector del automóvil calcula que, a nivel mundial, en 1996, uno de cada dos vehículos estará equipado con este sistema».**

Los datos son optimistas. En 1992 un 33 por 100 de los coches americanos y un 22 por 100 de los europeos estaban

En suelo mojado, los ABS demuestran su eficacia.

Pisar bruscamente el freno puede bloquear las ruedas.

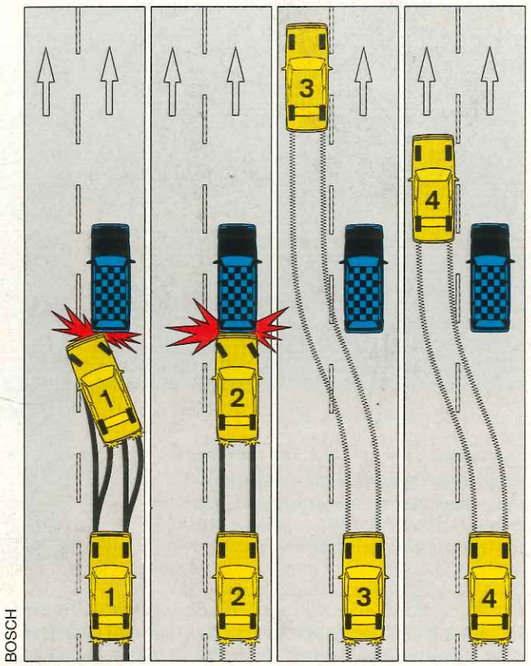
equipados con sistemas antibloqueo. Las previsiones son esperanzadoras. Se estima que en 1995 el 70 por 100 y el 30 por 100 de los vehículos americanos y europeos, respectivamente, llevarán ABS. En el año 2000 las cifras alcanzarán porcentajes muy importantes: el 80 por 100 de los coches americanos y el 55 por 100 de los europeos contarán con ABS.

LOS «SUPER-FRENOS»

De forma muy resumida, se puede decir que el sistema antibloqueo de frenos tiene como objetivo detener el bloqueo de una o varias ruedas. Para ello, regula de modo automático la intensidad de frenada que actua sobre las ruedas, independientemente de la presión que el conductor ejerza sobre el pedal del freno.

Las condiciones que debe cumplir el ABS son las siguientes: asegurar la estabilidad y la maniobrabilidad, cualesquiera que sean las condiciones de la calzada (desde seca y adherente hasta hielo liso); aprovechar óptimamente la capacidad de frenado de las ruedas sobre el pavimento, dando preferencia a la estabilidad de la dirección y a la maniobrabilidad del vehículo sobre la reducción de la distancia de detención. La regulación del frenado ha de trabajar por igual en toda la gama de velocidades del vehículo, adaptándose a las variaciones del pavimento y detectando el «acquaplaning» (situación que se produce cuando una capa de agua impide que las ruedas «pisen» sobre el suelo).

Sin ABS, en caso de frenazo brusco, el vehículo pierde estabilidad, aumenta el recorrido de frenado, se destruyen los neumáticos, el riesgo de accidente es muy elevado y, en caso de tener que ser



COMPORTAMIENTO DE UN VEHÍCULO ANTE UNA FRENADA BRUSCA, SEGÚN EL SISTEMA DE FRENADO QUE INCORPORE

1 Vehículo sin dispositivo antibloqueo. Todas las ruedas se bloquean. El vehículo no maniobra. No se puede evitar la colisión.

2 El vehículo tiene instalado un ABS de un sensor en el eje trasero. Las ruedas delanteras se bloquean; el vehículo tampoco maniobra. La colisión es inevitable.

3 Con ABS de dos sensores. Todas las ruedas giran, pero el eje trasero va infrafrenado. La distancia de frenado aumenta, aunque la colisión puede evitarse.

4 Cuando se ha instalado un sistema antibloqueo de sensores en las cuatro ruedas, la frenada es óptima, la dirección estable y el vehículo maniobrable.

remolcado, no existe homogeneidad entre el vehículo tractor y el averiado.

El desarrollo de los sistemas antibloqueo ha sido constante. Los primeros pasos se dieron con sistemas mecánicos de poco éxito que muy pronto fueron superados. Su principal defecto era la rapidez con que entraban en acción. A este tipo pertenecen el ATE, de Alfred Teves, o el SCS, de Girling.

EVOLUCIÓN CONSTANTE

En la actualidad, los sistemas antibloqueo son electrónicos e incorporan unos sensores, instalados en las ruedas, que miden las diferentes velocidades de giro. Mediante unos canales transmiten esta información a una unidad de control electrónica que la analiza y actúa sobre la frenada, en función de los datos recibidos. Su mayor o menor efectividad está relacionada con el número de canales y sensores. De acuerdo con estas características, existen varios tipos de ABS. Podemos citar el TCS de Saab, de cuatro canales y que permite el control de la tracción y la regulación de la frenada; el ASS o ASR, especial para firmes deslizantes; el de Bosch, que es el sistema de regulación electrónica de la frenada más conocido y desarrollado, subdividido a su vez, en varios tipos; y el ANTISDIK, de Bendix, que integra un generador de presión.

Sin olvidar que la mayoría de los fabricantes de automóviles asegura que los sistemas antibloqueo de frenos que incorporan en sus vehículos suponen un paso adelante en cuanto a eficacia. Así, desde Ford se habla de un **«ABS, desarrollado conjuntamente con Bendix, que controla individualmente cada rueda. Es decir, tiene en cuenta la tendencia al bloqueo de cada una de ellas y, además, puede actuar individualmente sobre su mecanismo de freno, Impidiendo que una rueda que esté sobre asfalto seco frene más que la que pisa un charco, lo cual podría desestabilizar el coche».**

BMW asegura que su **«sistema antibloqueo está construido con más proliferación de detalles que los de muchos otros fabricantes: lleva un sensor en cada rueda, que compara permanentemente el régimen de cada una de ellas con el de las restantes».**

Los sistemas antibloqueo de frenos están sometidos a una serie de exigencias técnicas, recogidas en la Directiva de la Unidad Europea (hasta ahora Comunidad Económica Europea) 91/422, en vigor desde el 1 de abril de 1993, que establecía las condiciones que debían cumplir en materia de frenos, incluido ABS, todos los nuevos tipos de vehículos.

No debemos olvidar que el ABS es un sistema con el que también pueden equiparse las motocicletas y vehículos pesados, incluidos autocares y autobuses.

El "acquaplaning", una peligrosa situación que evita el ABS.

COMPARATIVA DE LAS DISTANCIAS DE FRENADO EN METROS EN VEHICULOS SIN ABS Y CON ABS, EN BUENAS CONDICIONES (Asfalto seco)

Velocidad de Circulación	Sin ABS	Con ABS
60 Km/h.	28,61	15,75
90 Km/h.	64,51	45,02
120 Km/h.	91,36	64,44

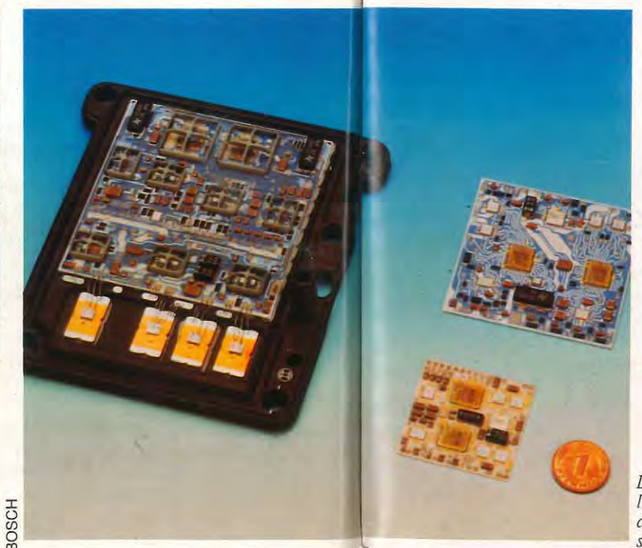
Fuente: CESVIMAP

Para estos dos últimas categorias, según la Directiva de la Unidad Europea 88/194, desde el 1 de enero de 1992, es obligatoria la instalación de ABS en todos los autobuses o autocares nuevos de más de 12 toneladas y para camiones de masa superior a 16 toneladas.

PRECAUCIÓN

Sin embargo, el que un coche esté dotado con sistema antibloqueo de frenos no quiere decir que el conductor deje de tomar las correspondientes precauciones. Así lo aconseja Ricardo Chicharro, ingeniero del Área de Ensayos de Seguridad y Homologaciones del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA): **«Llevar ABS no aumenta la capacidad de frenada; no permite frenar más tarde ni ir a mayor velocidad. Te saca de apuros, pero no corrige grandes errores».** En BMW indican que **«el ABS no puede evitar las leyes físicas. En situaciones de emergencia, resulta posible frenar y esquivar simultánemente un obstáculo. Sin embargo, ello no implica reducción del recorrido de frenado».**

Desde el Centro de Experimentación y Seguridad Vial Mapfre, S.A. se insiste en el mismo punto, asegurando que **«un exceso de confianza en las prestaciones de estos sistemas puede incrementar el número de situaciones límites, en lugar de reducirlas. Esta circunstancia, comprobada estadísticamente en otros países, sólo se explica por el desconocimiento, la falta de información y formación de los conductores».**



BOSCH

La evolución de los sistemas antibloqueo ha sido constante.

Otra de las precauciones que debe tomar un conductor cuyo vehículo lleve ABS es, en palabras de Ricardo Chicharro, **«verificar, cada vez que arranque su vehículo, que el piloto amarillo, indicador que llevan todos los coches equipados con ABS, se enciende. Esto significa que el circuito está en perfectas condiciones».** Chicharro apunta otro consejo que no deben olvidar estos conductores: **«En caso de avería en batería, no es conveniente arrancar con batería auxiliar, porque, en determinados casos y vehículos, puede afectar a la centralita electrónica y, en algunas ocasiones, al ABS».**

El 10 por 100 de los accidentes producidos por el bloqueo de las ruedas podría ser evitado si se generalizase la instalación de ABS.

EL FUTURO

El progreso o la evolución de los sistemas antibloqueo ha sido constante, aunque no se ha modificado la idea inicial, sino sus componentes. Hoy, algunos ABS disponen de sensores que calibran las aceleraciones longitudinales y transversales de la caja, con el fin de evaluar mejor las circunstancias de la frenada.

Al mismo tiempo, se han ido desarrollando sistemas complementarios al antibloqueo, como el sistema antipatinamiento ASR, que actúa cuando ya se ha producido el patinazo. O lo último, el sistema de frenado conocido como EBS, que evita la pérdida de control del vehículo en caso de aparición de hielo en la carretera.

Mercedes LÓPEZ

Controlar la presión, objetivo del ABS

ASÍ FUNCIONA

El sistema antibloqueo de frenos ABS basa su funcionamiento en la posibilidad de variar la presión de los bombines de los frenos. Incrementando, reduciendo o manteniendo dicha presión en cada rueda, tanto si está girando, bloqueada o a punto de bloquearse. De esta manera, logra su objetivo: evitar el bloqueo de las ruedas y su posterior deslizamiento.

Para conseguirlo, el sistema está compuesto, en primer lugar, por un detector de velocidad de rotación con corona de impulsos que se instala en las ruedas o en el diferencial. Junto a las coronas hay unos sensores encargados de medir la velocidad de giro de las ruedas y de transmitirla a la unidad electrónica de control, que se encarga de evaluar las señales enviadas, calculando el deslizamiento de las ruedas bloqueadas que es admisible para que el frenado sea óptimo. Finalmente, el grupo hidráulico, formado por las válvulas electromagnéticas, una cámara acumuladora para cada circuito de frenos y una bomba de retroalimentación.

Cuando la unidad electrónica de control detecta que alguna rueda está a punto de bloquearse (es decir, que gira a una velocidad inferior a las demás) el sistema comienza a funcionar: la válvula solenoide es activada, atrayendo el émbolo hacia arriba. Se interrumpe así el flujo del líquido de frenos, la presión deja de aumentar y la rueda se desbloquea. Si la rueda sigue decelerando y se mantiene el riesgo de bloqueo, el solenoide tira del pistón, de forma que el líquido de frenos sale en dirección al acumulador. De este modo, el motor hace girar la bomba, por lo que el líquido de frenos es aspirado del circuito, bajando la presión del bombín correspondiente.

Una vez que la rueda ha quedado desbloqueada, vuelve a comenzar el proceso. Este mecanismo se reproduce entre 4 y 10 veces por segundo, según la velocidad del vehículo.

Por RAMON y PABLO

Limitaciones para los vehículos todoterreno en el medio natural

Buscando el escape al agobio de las grandes ciudades, en los últimos años Barcelona y Madrid han multiplicado el número de vehículos todoterreno. Durante los fines de semana los montes cercanos a las ciudades se ven invadidos por 4x4 que, en ocasiones, pueden producir accidentes y graves daños a la flora y a la fauna. Para minimizarlos, el Departamento de Agricultura de la Generalidad ha elaborado un proyecto de ley regulando el uso de este tipo de vehículos, limitando por qué caminos pueden circular, por qué lugares no pueden y a qué velocidad pueden hacerlo.

Teresa del ÁLAMO
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

NO TODO EL MONTE ES OREGANO

NO TODO EL MONTE ES OREGANO

El todoterreno, o 4x4, tradicionalmente ha sido un vehículo utilizado sólo por aquellas personas que lo necesitaban para desarrollar un trabajo o un deporte: guardias civiles, guardas forestales, cazadores...; pero, desde hace unos pocos años, muchos ciudadanos han encontrado en los 4x4 una manera de desahogar la tensión de las grandes ciudades lanzándose a unas excursiones de fin de semana en la Naturaleza, que, en ocasiones, provocan el deterioro de la misma.

Es sobre todo en Barcelona y Madrid donde la proliferación de todoterrenos puede alcanzar dimensiones de problema. En otras zonas, la moda no se ha extendido tanto y se mantiene dentro de unos límites con ligera tendencia creciente. Debido a esto, no se ha pensado, por el momento, en tomar medidas a nivel estatal. El Ministerio de Agricultura, muy probablemente, incluirá unas medidas muy generales en la futura Ley de Montes, de la que actualmente se está preparando el borrador. En el caso del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), se establecieron ciertas limitaciones específicas del uso de vehículos en los Parques Nacionales, dentro de la Ley de Conservación de la Naturaleza. Por el momento, el problema está tan localizado que han sido los gobiernos locales y autonómicos los encargados de dictar las medidas necesarias.

Es en Barcelona donde existe un mayor número de vehículos todoterreno circulando por los montes durante los fines de semana. En el Montseny se pueden contar a cientos, debido, sobre todo, a las excursiones organizadas por los clubes deportivos que pueden formar largas caravanas de todoterrenos capaces de producir graves daños al destruir, por la acción de las rodaduras, la cubierta vegetal.

En Madrid, donde no existe la tradición catalana de los clubes, el mayor peligro parte de las competiciones deportivas, tanto de coches como de motos, que están reguladas por un decreto desde 1988. Ese mismo año se regularon también en Cataluña las competiciones y, desde entonces, cualquier certamen de cross, trial o rallie necesita una autorización previa y el depósito de una fianza en previsión de los posibles daños ecológicos provocados por la prueba.

La norma catalana también permitirá sancionar a los anuncios que muestren todoterreno cruzando ríos o prados, por su posible inducción a transgredir la norma.

El decreto de la Comunidad de Madrid también contempla la posibilidad de exigir una fianza y, además, la obligatoriedad de especificar en la solicitud de permiso tanto el recorrido y la duración, como el número y tipo de vehículos que van a participar en la prueba. Una vez recibida la solicitud, el director de la Agencia de Medio Ambiente puede autorizar o no la competición.

PROTESTAS «ECOLOGISTAS»

El Departamento de Agricultura de la Generalidad de Cataluña ya trabajaba en el borrador del proyecto de ley cuando comenzaron a aumentar significativamente las protestas, tanto de grupos ecologistas como de los propietarios de caminos. El paso indiscriminado de estos vehículos provocaba, según los ecologistas, la pérdida de la cubierta vegetal y, al erosionar el suelo, facilitaba la aparición de riadas. Además, puede causar la muerte de ejemplares de flora y fauna, sobre todo anfibios y reptiles, y, por último y más importante, graves accidentes con víctimas humanas, al no estar regulada la velocidad máxima.

Los ecologistas dicen que el deterioro que provocan los todoterreno puede favorecer la aparición de riadas.

La tracción de los todoterreno pone en peligro la cubierta vegetal al erosionar el suelo.

EL DECRETO DE MADRID

En la Comunidad de Madrid, la proliferación de vehículos todoterreno no ha alcanzado aún las proporciones de Cataluña y, por tanto, no se han tomado aún medidas posteriores al decreto 110/1988, de 27 de octubre, que regula la circulación y práctica de deportes con vehículos a motor en los montes.

Este decreto dice: **«el uso de los montes y predios forestales de la Comunidad como lugares de esparcimiento y recreo es cada vez más intenso, resultando que determinadas actividades que en ellos se realizan con vehículos a motor son incompatibles con la tranquilidad que debe existir en los citados predios y con su debida conservación (...). Por tanto, con carácter general, la circulación de vehículos a motor en los montes a cargo de la Comunidad se limita a las vías de tránsito autorizadas y a las áreas específicamente acondicionadas o que se acondicionen para ello con la debida señalización. La circulación por tales lugares se realizará en las condiciones y las velocidades reglamentarias».**

Cataluña, donde el problema es más grave, va a regular la circulación de estos vehículos por sus montes.

Existe otro peligro añadido: el aumento del riesgo de incendios debido a las colillas encendidas arrojadas desde los coches o por las chispas de los tubos de escape de las motos. Comprobado por el Departamento de Agricultura que estos daños estaban, de hecho, produciéndose, se intensificaron los trabajos del borrador de ley **«con la idea de regular y no prohibir, porque respetamos el derecho de los ciudadanos a disfrutar del campo en sus ratos de ocio»**, según opina Alex de Juan, director general del Medio Natural del Departamento de Agricultura de la Generalidad; y con este espíritu, a la hora de redactar el borrador se consultó con todas las partes implicadas: asociaciones de clubes de 4x4, federaciones de automovilismo y motociclismo y asociaciones ecologistas y de propietarios de caminos. Del consenso de todos estos grupos ha surgido el proyecto de ley que será aprobado en breve por el Parlamento.

Las únicas prohibiciones totales del proyecto de ley se refieren al campo a través y a la circulación por caminos particulares, en los que sus propietarios tienen la posibilidad de prohibir el paso anunciándolo mediante un cartel. También pueden imponer un peaje, siempre que el propietario lo sea del camino completo y no sólo de un tramo y siempre que no exista un derecho público de paso.

A partir de la entrada en vigor de esta ley, quedará prohibido el paso de vehículos y motos por caminos de menos de dos metros de ancho en las zonas forestales y de menos de tres, en los espacios protegidos. Las velocidades máximas serán de 20, 30 ó 40 km./h., dependiendo de la anchura de la pista, su pendiente y el ángulo de la curva. La ley también abre una puerta a la creación de circuitos permanentes de competiciones deportivas para acotar al máximo los posibles daños.

Las sanciones podrán oscilar desde 5.000 pesetas, para las infracciones leves, hasta 50 millones de pesetas, para las muy graves. Esta última categoría podría ser aplicada a los organizadores de una competición sin autorización previa que, además, sean reincidentes.

Otra novedad interesante es que el proyecto de ley también contempla la posibilidad de actuar contra los responsables de anuncios publicitarios que muestren imágenes de estos vehículos todoterreno atravesando ríos o prados, puesto que se estima que animan, así, a transgredir la ley.

TALLER de OPINIÓN

SEAT CÓRDOBA 1.8 GLX

NOTA MEDIA:	NOTA MEDIA SEGURIDAD:
7,3	7,4

autoBILD

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

Comentario.– Con la aparición del Córdoba, la gama Seat queda compuesta, básicamente, por tres modelos competitivos: Córdoba, Ibiza y Toledo. Deriva del primero, aunque es más grande, y se parece mucho al segundo, siendo menor en cotas externas/internas. Se beneficia, por tanto, de las buenas cualidades de fabricación, acabado y comportamiento de éstos. Sin embargo, su gran baza se decide en el tercer volumen trasero, que esconde una excelente capacidad de carga. Este elemento diferenciador, perfectamente integrado en la línea del coche, confiere al Córdoba un carácter más familiar que el Ibiza, aunque ello suponga disfrutar de prácticamente el mismo comportamiento dinámico, pero con un enfoque distinto.

Como en los dos modelos citados, el Córdoba 1.8 presenta una de las mecánicas mejor equilibradas de toda la gama, sin que ello signifique el desmerecimiento del completo escalonamiento de mecánicas. Los 90 CV de este propulsor se muestran muy capaces y ofrecen un alto grado de conducción en prestaciones y consumos. Unido al acabado básico se constituye como una oferta interesante en cuanto a precio, que, incluso, incluye la servodirección.

LO BUENO

- **Mecánica.**
- **Maletero.**
- **Consumo.**

LO MALO

- **Visibilidad posterior.**
- **Asientos duros.**
- **Tacto del pedal de freno.**

autopista

Estética	8
Acabado	7,5
Habitabilidad	6,5
Maletero	8
Confort	7
Instrumentación	7
Equipamiento	7
Potencia	7
Elasticidad	7
Cambio	7
Velocidad punta	7
Aceleración	7
Consumo	7
SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	8
Frenos	7
Dirección	8
Ruedas	7
Luces	7
NOTA MEDIA: 7,2	
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5	

Comentario.– Hacía bastante tiempo que la firma española no contaba con una gama de modelos tan amplia y escalonada. El Seat Córdoba es la tercera entrega de la nueva era de Seat desde su adquisición por el grupo Volkswagen. La línea exterior, con formas suaves y redondeadas, cuenta con un innegable aire de familia, pero con suficiente personalidad propia. La vista lateral resulta de lo más atractiva, con su tercer volumen muy bien integrado en la carrocería. El maletero resulta más que capaz para albergar el equipaje de una familia media... y más; eso sí, la boca de carga queda un tanto estrecha para algunos bultos.

El interior cuenta con todos los elementos muy a mano del conductor y el acabado y calidad de los materiales están muy conseguidos. La versión GLX cuenta con un buen grado de equipamiento de serie, que incluye los elevalunas eléctricos o el cierre centralizado, dejando como opción más apetecible el aire acondicionado. El motor de 1.8 litros de cilindrada y 90 CV se muestra más que suficiente para mover con soltura el coche en todo tipo de carreteras con unos consumos bastante ajustados. La mayor virtud de este modelo reside en su comportamiento en carretera, cómodo, ágil y eficaz.

LO BUENO

- **Comportamiento.**
- **Capacidad del maletero.**
- **Equipamiento**

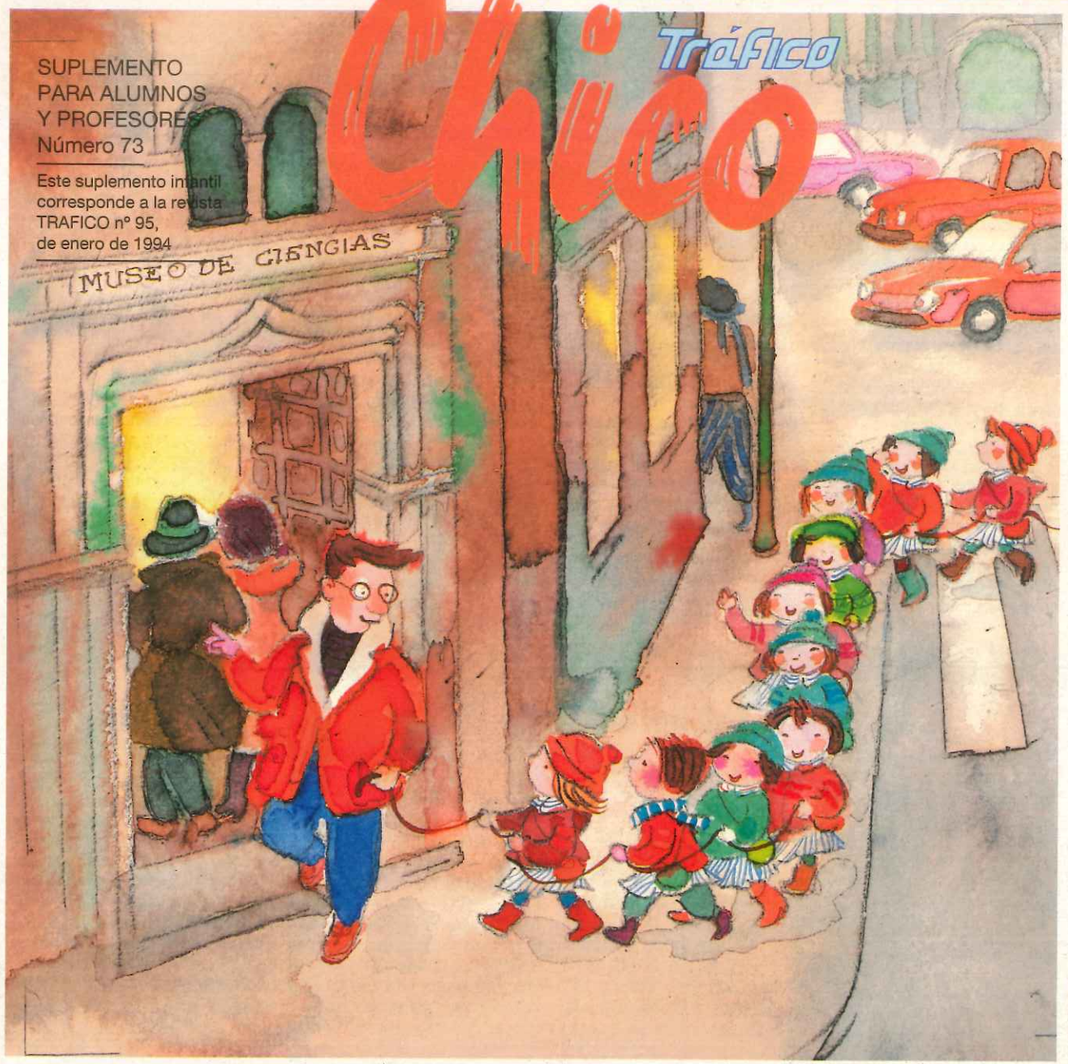
LO MALO

- **Boca de maletero pequeña.**
- **Tacto de la palanca de cambios.**
- **Acceso plazas traseras..**

SUPLEMENTO
PARA ALUMNOS
Y PROFESORES
Número 73

Este suplemento infantil corresponde a la revista TRAFICO nº 95, de enero de 1994

Chico Tráfico



PASEOS POR LA CIUDAD

SUMARIO

- La cometa.- Pág. III
- Señales de indicación.- Pág. IV
- Colegio «Florentino Díaz Reig» (Burgos).- Pág. VI
- Max Chapas, Autolisto y cía..- Pág. VII

Las salidas de los escolares desde sus colegios ya no se limitan al viaje de fin de curso. La «otra cultura», la que no se desarrolla dentro de las aulas –museos, exposiciones o representaciones teatrales–, también forma parte del programa escolar, oportunidad que los profesores no dudan en aprovechar para enseñar a los niños a desenvolverse en el tráfico (pags. IV-V).

Nuestro buzón

Revista TRAFICO
Josefa Valcárcel, 28
28071 MADRID (España)

RESPETO AL PRÓJIMO

En España existe un porcentaje considerable de irresponsables conductores. Esta es la conclusión a la que he llegado en diez años conduciendo. Son muchas y frecuentes las maniobras inadecuadas que realizamos y que implican alto riesgo para todos: exceso de velocidad, ingestión de bebidas y/o sustancias tóxicas, falta de precaución, previsión y comprensión, uso excesivo e incontrolado del claxon (a cualquier hora y sin motivo), continuos deslumbramientos con la luz «larga», rumorosidad insoportable de vehículos, ciclomotores y motocicletas, etcétera.

Nos falta mucha educación cívica basada en el respeto al prójimo y al entorno. Esto se inicia y consigue desde la familia y la escuela (dos grandes agentes socializadores). Por lo menos ya se ha empezado; esperemos que vaya surtiendo efecto en próximas generaciones. - **Pedro Hoyos Barrera. Candeleda (Ávila)**

PROFESORES DE FORMACIÓN VIAL

En un periódico leí un artículo titulado «La asignatura de educación vial será obligatoria en la enseñanza primaria». Apoyo esta iniciativa que, según parece, se consigue por acuerdo entre el MEC y Tráfico. Como psicólogo y profesor de formación vial, creo que se debería ir aún más lejos: cualquier niño debe tener cultura, que es la base de un país, pero debería existir una asignatura obligatoria de educación vial. ¿Quién debe impartirla? No creo que un profesor de Historia, Matemáticas o Filosofía sea la persona adecuada, ya que existen profesionales que han obtenido un título de profesor de formación vial expedido por la DGT. - **Antonio Sánchez Hidalgo. Madrid.**

Respuesta: La LOGSE (Ley de Ordenación General del Sistema Educativo) no contempla la educación vial como una asignatura en el sentido tradicional de la palabra, sino que la concibe –igual que la salud, la paz, el consumo...– como eje transversal, es decir, participando de todas las áreas. Así, la LOGSE dispone –art.16– que la educación primaria será impartida por maestros, que tendrán competencia en todas las áreas de este nivel. Para la educación secundaria obligatoria establece –art. 24– que será impartida por licenciados, ingenieros y arquitectos, etcétera, que, además, estén en posesión de un título de especialización didáctica, que se obtendrá por un sistema reglamentado.

COJÍN PARA NIÑOS

Si se dispone de un cojín elevador homologado que permita el uso correcto del cinturón de seguridad a los menores de 12 años, ¿les está igualmente prohibido a éstos viajar en los asientos delanteros? - **Jesús Miguel Muslera Paz. Gijón (Asturias)**

Respuesta: El Reglamento General de Circulación expone que los menores de 12 años no podrán viajar en los asientos delanteros *«salvo que utilicen asientos de seguridad para menores u otros dispositivos concebidos específicamente para ello y debidamente homologados al efecto»*. Pero entendemos que no basta el cojín elevador, ya que la Directiva 91/671 de la CEE exige *«un sistema resultante de la combinación de un asiento fijado a la estructura del vehículo por medios adecuados y de un cinturón de seguridad en el que uno al menos de sus puntos de anclaje esté fijado a la estructura del asiento»*.

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

FUE NOTICIA

Un policía evita que tres niños se estrellen en un coche sin conductor

La afición de José, un niño portugués de 7 años, a manejar los mandos del coche de su padre pudo costarles ayer un grave accidente a él y a sus dos hermanos de 5 años y 13 meses. La familia se dirigía hacia Lisboa y, a su paso por Madrid, el padre aparcó un momento el vehículo para coger agua en una fuente cercana. Cuando el pequeño José vio delante de él los mandos del coche no pudo resistirse: quitó en parte el freno de mano y accionó la palanca de cambios, con lo que el coche empezó a deslizarse cuesta abajo. Por fortuna, José González, un policía municipal, circulaba por la misma calle en ese instante: *"Cuando vi que había niños dentro, pensé que había que frenar el coche y no desviarlo, como había pensado en un principio. Abrí la portezuela, metí el pie y, al segundo intento, el coche se paró"*. El automóvil había recorrido algo más de cien metros sin conductor.

ACTIVIDADES

- *¿En alguna ocasión has jugado con los mandos del coche de tus padres? ¿Estaban ellos contigo? ¿Te parecía entonces que podías correr algún peligro?*
- *En la mayoría de los países, el permiso de conducción no puede obtenerse hasta los dieciocho años. Sin embargo, en algunos se puede tener antes y luego pasar un período «de prueba». Averigua estas diferencias y en qué países se dan.*
- *Aunque la edad a la que se puede obtener el permiso de conducción es un acuerdo legal, no responde a un capricho.*
- *¿Por qué crees que no se puede conducir hasta esa edad? Pregunta en clase o en casa qué razones determinan esta edad.*
- *¿A qué edad piensas que tendrás permiso de conducir? ¿Recuerdas la primera vez que viajaste en coche? Pregunta a algunos adultos cuando viajaron y condujeron un coche por primera vez.*
- *Busca en la Prensa otra noticia, ocurrida varios días después de la que reseñamos –el 27 de septiembre de 1993–, sobre un suceso similar en la provincia de Pontevedra, donde murió un niño de cinco años.*

Con moto o ciclomotor es especialmente peligroso circular entre los coches.

NOTICIAS DE ALTOS VUELOS

TORREJÓN DE ARDOZ (MADRID): **Mesa Escolar de Seguridad Vial**

El ayuntamiento de Torrejón está organizando lo que denomina «Mesas de seguridad vial» con la pretensión de que sean «el órgano coordinador de padres, profesores, alumnos y Administración para el estudio, planificación y propuesta de soluciones en cuanto a la seguridad vial en el entorno escolar». Es el quinto año consecutivo en que la educación vial de los escolares forma parte de las prioridades del equipo municipal que, con esta nueva iniciativa, intenta conseguir la elaboración y desarrollo de actividades de seguridad vial para padres en los propios centros escolares, la organización y el control de la entrada y salida de los niños de los colegios y la propuesta de mejoras en este aspecto de la seguridad infantil.

Los alumnos de 5º «trabajaron» muchas horas en el parque infantil de Tráfico.

MURCIA: **Curso de Educación Vial**

Cerca de cuatro mil setecientos escolares de 5º de EGB de Murcia, que cursan estudios en más de un centenar de colegios de la ciudad, han dedicado más de 800 horas –370 horas de aula y 464 en el parque infantil de Tráfico– dentro de la oferta educativa que el Ayuntamiento de Murcia plantea a los centros escolares de su ciudad. Desde el equipo municipal se prepara un curso de educación vial para cada uno de los ciclos académicos: así, los alumnos de educación primaria realizan actividades encaminadas a la creación de hábitos de conciencia ciudadana y respeto hacia los demás usuarios, incidiendo, además, en un comportamiento peatonal seguro. En el ciclo medio se estudia el entorno de calles que rodean al colegio –preparando previamente un plano– y se simulan situaciones de tráfico; y en el ciclo superior, bicicleta y ciclomotor son los protagonistas.

Si vamos a sitios donde haya nieve, hay que llevar cadenas como medida de precaución.

LA COMETA

«LÁPICES PARA LA PAZ»: **Un apoyo a los escolares de Bosnia**

«La mejor manera de oponerse a una guerra es hacer gestos que signifiquen lo contrario, como ayudar a abrir escuelas». Esta es una de las ideas básicas que ha movido a la Comisión Europea de Ayuda al Refugiado a poner en marcha la campaña «Lápices para la Paz», que pretende adquirir el material escolar necesario para que los más de 70.000 niños de la antigua Yugoslavia puedan seguir acudiendo al colegio. La venta de un disco compacto y de una «cassette», que pueden adquirirse por correo o en tiendas especializadas, servirá para recaudar fondos que se convertirán en pizarras, cuadernos y pinturas en manos de los escolares de Bosnia-Herzegovina. Además de utilizar los cupones que han publicado algunos periódicos y revistas, el disco o el «cassette» pueden solicitarse al apartado de correos 3.401, de Madrid.

BREVES

■ En la **3ª Copa Europea de Educación Vial de las Capitales de la Comunidad Europea**, celebrada el pasado octubre en Bruselas (Bélgica), resultaron galardonados los equipos del Parque Infantil de Tráfico de Elche, formado por Daniel Collado y Juan Carlos García (ciclomotor) y David Méndez y José Alberto Molina (bicicleta) –con los monitores Pedro Tenza y Juan Jodar al frente–. Los españoles han obtenido el primer premio en la modalidad de ciclomotor y el segundo en la de bicicleta. En la clasificación individual, nuestros participantes se alzaron con los dos primeros puestos de ciclomotor y el primero de bicicleta. Enhorabuena a los ganadores.

■ **El ciclista Pedro Delgado** participó en una mesa redonda con escolares organizada por el ayuntamiento riojano de Arnedo, dentro del proyecto de educación vial que el equipo municipal está llevando a cabo. El ciclista segoviano, ganador del Tour de Francia, respondió a las preguntas de los asistentes sobre la manera de conducir una bicicleta y pidió el respeto de los automovilistas. Los asistentes disfrutaron con Delgado de algunas de las anécdotas ocurridas en su vida profesional.

■ El pasado mes de noviembre se entregaron los premios del **IX Concurso Nacional de Educación Vial** en la monumental ciudad de Salamanca. Los premiados, escolares de Valencia, La Coruña, Murcia, Cádiz y Alicante, y sus profesores recibieron diversos regalos y un diploma de la DGT. Unos y otros pudieron disfrutar, además, de una visita turística por la propia ciudad de Salamanca así como las cercanas Segovia y La Granja.

■ El ayuntamiento de **Godella (Valencia)** ha presentado su memoria sobre educación vial correspondiente al pasado año. Cuarenta y nueve alumnos de 8º de EGB de dos colegios públicos de la localidad participaron en un curso cuyo principal objetivo era preparar a los niños como usuarios de las vías, incidiendo, especialmente en su faceta de conductores de bicicletas y, en un futuro, de ciclomotores.

Las salidas de escolares a museos también sirven para aprender a circular

SOBRE LA MARCHA

Al menos cinco o seis veces al año, los escolares salen de las aulas para tomar contacto con la naturaleza, visitar un museo o asistir a una representación de teatro. En uno u otro caso, salir del recinto del colegio entraña un riesgo para los niños. Los profesores suelen utilizar estas salidas para enseñarles o recordarles las normas elementales para circular seguros.

Son las nueve de la mañana y un autocar espera a la puerta del colegio. Cincuenta escolares de 7º de EGB, con el abrigo puesto, se disponen a cambiar el escenario de las aulas por las paredes, repletas de cuadros, de un prestigioso museo de la ciudad. La salida servirá para que los chicos tomen contacto directo con el mundo cultural del momento y, de paso, para «estudiar» la ciudad, su estructura y sus reglas de funcionamiento. Es, por tanto, una buena oportunidad para que los profesores traten con ellos algunas normas de tráfico –en función de su edad y su autonomía–, especialmente aquellas que les conciernen desde su condición de peatones y viajeros de autobús. «**Las salidas de este tipo están programadas previamente a lo largo del curso y se hacen con todos los chavales, desde los preescolares de cuatro años hasta los mayores de octavo**», indica Carlos Navarro, jefe de estudios del C.P. «Apolo XI», de Madrid.

Al menos 5 ó 6 veces a lo largo del curso, los escolares realizan estas «excursiones urbanas». En algunos casos, los ayuntamientos ofrecen a los colegios la infraestructura necesaria para este tipo de actividades, proporcionándoles el medio de transporte adecuado –autocar, habitualmente–; otras veces, se trata de pequeñas salidas al entorno más cercano al centro escolar, que se realizan andando. En todo caso, la salida del colegio implica, casi siempre, tener que cruzar calles. «**Este tipo de actividades es muy positiva para los chicos, aunque, por supuesto, supone un riesgo**», apunta Mariano Cavanillas, director de un Centro de Profesores (CEP) de Badajoz. «**Por eso** –añade–, **los maestros sienten una cierta inquietud a salir del colegio**».

Cuando el sitio a visitar está lejos del colegio, los niños van en autocar: también ahí se puede aprender.

PREPARAR LA VISITA

Cuando los niños acuden a un museo o cualquier otro acontecimiento cultural, los profesores dedican antes un tiempo de clase a comentar los rasgos más significativos de aquello que van a visitar. Es el momento también de analizar el recorrido, el comportamiento en el autocar, la forma correcta de cruzar, etcétera. «**Los profesores visitan previamente el sitio al que luego irán los niños**», comenta Esperanza Uriarte, jefa de estudios del colegio «San Prudencio», de Álava, donde estudia cerca de un millar de chavales. «**La víspera de la salida** –aclara– **lo comentan con los chicos, les recuerdan las normas de comportamiento en el autobús y les alertan si tienen que pasar por un cruce peligroso o por algún sitio con mucho tráfico. Los más pequeños suelen ser los más receptivos a este tipo de mensajes**».

Dependiendo de la edad de los chicos, los profesores hacen más hincapié en unas normas y dan por sabidas otras. Si los alumnos son muy pequeños, suelen llevar personal de apoyo y la proporción entre ambos suele ser un docente por cada veinte niños. Las salidas suelen iniciarse a los cuatro años, con rutas por el entorno cercano a la escuela. Así, progresivamente, se van introduciendo los conceptos más elementales de seguridad vial.

AUTORIZACIÓN DE LOS PADRES

Los padres, en general, ven con buenos ojos estas «excursiones» de sus hijos. En todo caso, se avisa con anticipación de la salida y se les pide que firmen una autorización, en ningún caso obligatoria. «**No es frecuente, pero, en alguna ocasión, hay niños a los que sus padres no autorizan la salida y permanecen en el centro escolar. Sin embargo, en estas actividades fuera del colegio, nunca hemos tenido ningún problema. Siempre buscamos semáforos para cruzar por grupos y, si tenemos que atravesar calles sin semáforos, cortamos el tráfico un momento**», comenta Carlos Navarro, del colegio «Apolo XI». Esperanza Uriarte, del colegio «San Prudencio», afirma que los niños son más problemáticos a partir de los 10 años, «**porque parece que siempre tienen prisa**». En ese aspecto, Domingo Monreal, director del colegio «Mesonero Romanos» (de Madrid) no se cansa de advertir a sus chicos que «**nunca deben correr, porque entonces los conductores pueden no verlos y provocar algún accidente**».

Recordar las normas básicas de seguridad vial es otra de las posibilidades de salir de la escuela.

Los escolares visitan museos varias veces durante el curso.

Otro de los problemas que suele preocupar a los profesores es que algún niño se despiste del grupo. Los más pequeños circulan de la mano o agarrados a una cuerda, con un adulto delante y otro detrás. Además, los niños suelen ir debidamente identificados con su nombre, el del colegio y un número de teléfono prendido a la ropa. Si los chicos son mayores, y dependiendo del carácter de la salida, algunos profesores optan por obligarles a pasar un «control» cada cierto tiempo.

En todo caso, la valoración que todos los implicados hacen de estas salidas es muy positiva. Javier Tapia, director del CEP de Coslada (Madrid), opina que «**es cierto que la realización de este tipo de actividades fuera del recinto escolar supone asumir una responsabilidad añadida por parte de los profesores. Pero resultan muy enriquecedoras para los alumnos y, en ese sentido, se aprovechan para sacarles el máximo partido**».

Juana SÁNCHEZ
Fotos: **Marcos GONZÁLEZ**

PROGRAMAR LA SALIDA

Para desplazarse con niños al medio urbano, más vale prevenir lo imprevisible de sus conductas. Y prevenir, en este caso, es programar.

Teniendo en cuenta algunos criterios elementales como el itinerario, el número de profesores que acompañará a los niños y la edad de los alumnos pueden evitarse sobresaltos de última hora.

La edad de los alumnos es determinante. Un niño de diez años ya está habituado a ir solo al colegio. Otro más pequeño, menos acostumbrado a ir solo, estará más «asustado» por la excursión y no se separará del profesor, por lo que es más fácil vigilarle. El mayor, en cambio, habituado a ir solo, confía «demasiado» en sus posibilidades y deberemos estar más pendientes de lo que puede hacer. La edad también condiciona su capacidad de desenvolverse en la ciudad. Esta puede medirse a través de su conocimiento del medio urbano –si su procedencia es aquélla– o bien su familiarización con elementos significativos del tráfico: semáforos, agentes, señales, etcétera, que les permitirá moverse más cómodos y seguros.

No obstante, siempre es bueno recordar con los alumnos, previamente a la salida, las normas elementales para circular por la ciudad, teniendo siempre presente la movilidad, la asimilación de los conceptos y las características del itinerario.

Otro criterio de organización es la posibilidad de agrupar a los niños en sus desplazamientos. Si contamos con varios profesores podremos formar grupos más pequeños que facilitarán la movilidad. No obstante, existen otras posibilidades que mejoran especialmente la seguridad de los benjamines: identificar a los niños con pegatinas u otros objetos en las que figure su procedencia y un posible lugar de localización (por ejemplo, el nombre del colegio o el lugar a donde van). Una simple cuerda limitada por dos adultos permite un mejor control espacial del grupo en la acera, en el cruce de la calle, etcétera.

Mª Cruz GARCÍA EGIDO, pedagoga.

OPINION

José LÓPEZ JIMÉNEZ (*)

La apuesta debe ser la educación vial

La mayoría de los usuarios de la vías carece, lamentablemente, de educación vial. Los más han estudiado lo necesario para obtener el permiso de conducir y nada más. Todos observamos los fallos e infracciones de los demás y los castigaríamos fuertemente, pero los que cometemos cada uno son perdonables y sin importancia. La educación sobre seguridad vial es la única forma de concienciar a la población sobre el problema del tráfico. Problema que causa muchas víctimas y que se ve de forma natural hasta que nos afecta de forma directa.

Los mayores están pendientes de su trabajo y los problemas familiares. Los jóvenes tienen el curso tan recargado que, caso de tener temas de tráfico, se quedan sin dar. A modo de ejemplo: en cualquier calle se puede observar, cerca de un paso de peatones, que los que van andando no lo usan siempre y la mayoría pasa alejada unos metros. Es como si las prisas no les permitieran desviarse unos metros. ¿Cuánto tardaremos en llegar a los sitios por andar 50 ó 100 metros más? Posiblemente son hábitos que no tenemos, pero que todavía se pueden adquirir. Algunos peatones –bastantes– se fijan en la luz del semáforo, pero si está en rojo para las personas y no vienen vehículos, la mayoría cruza. ¿Qué pasaría si llegara un agente y les denunciara por pasar el semáforo en rojo? Falta de hábitos, poca educación vial... un poco de todo.

Y cuando somos conductores, ¿respetamos los pasos para peatones? Pienso que merece la pena ser corteses con los demás, aunque tardemos unos minutos más en llegar.

Estamos en un buen momento. El consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial está proponiendo medidas que contribuyan a reducir los accidentes. No obstante, la apuesta debe ser por la educación vial a todos los niveles. Y continuas campañas de mentalización y reflexión, ya que los accidentes son evitables en su gran mayoría; basta respetar las normas y a los demás usuarios. Parece sencillo y si lo hiciéramos todos, así sería.

(*) Policía municipal de Leganés (Madrid)

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

¡TENGO LO QUE BUSCAS!

Soy muy dicharachera,
me gusta mi oficio,
en ciudad y carretera
te ofrezco servicios.
Además de curvas y velocidades,
la vía tiene peculiaridades:
puestos de socorro y talleres,
cafeterías, albergues y hoteles,
teléfonos y hasta parques nacionales.
¡Vaya lata! ¡Un atasco!
Desvíate. Tómate un descanso
Tranquilito y paciente
¡Mira qué suerte: una fuente!
En un lugar muy pintoresco.
Si te queda alguna duda,
búscame con ahínco.
¿Sabes quién soy?
una *i* con su punto.

Rasgos que identifican estas señales:

- INFORMAN DE UN SERVICIO.
- TIENEN FORMA RECTANGULAR.
- SON DE COLOR AZUL CON UN RECUADRO BLANCO, EN EL QUE VA EL ICONO.
- EL ICONO ES NEGRO, AUNQUE EXCEPCIONALMENTE PUEDE SER ROJO O TENER RASGOS VERDES.

LO QUE DICE EL REGLAMENTO

Las señales de servicio son aquellas que informan de un servicio de posible utilidad para los usuarios de la vía. Incluyen informaciones muy variadas que van desde puesto de socorro, base de ambulancia o estación de inspección técnica de vehículos hasta un taller de reparación de automóviles, gasolinera, teléfono de socorro o la situación de una obra histórica o artística declarada monumento.

¡Qué curioso!

En «La Iliada», de Homero, ya se describen carros que se mueven por sí solos. En esta obra clásica del poeta griego se detalla cómo «el dios herrero fabricaba veinte trípodes que tenían ruedas de oro en los pies para que de propio impulso pudieran entrar donde los dioses se congregaban y volver a la casa». El propio Homero se admiraba a sí mismo por su invención a la que calificaba de «cosa admirable».

«La eterna locura». Angel Francisco Soler (Almería).

TRÁFICO... DE PALABRAS

«Al organizar un paseo en automóvil y ver que en el coche no hay sitio para los invitados, no se les debe decir: «Vayan ustedes a pie por la carretera, que ya los alcanzaremos» porque eso es una falta de urbanidad. Se les debe aconsejar que vayan corriendo al lado del auto, y así, por el camino, pueden continuarse con ellos las conversaciones empezadas al partir». Enrique Jardiel Poncela, «Siete reglas de urbanidad».

CHICO-TEST

1 ¿Qué ciclista ha respetado el semáforo?
a) El A, únicamente.
b) El B, únicamente.
c) Los dos.

2 ¿En qué figura hay un paso a nivel?
a) En la A.
b) En la B.
c) En las dos.

3 Cambiar de sentido de la marcha significa...
a) hacer un giro a la derecha o a la izquierda.
b) girar 180°, o sea, dar media vuelta.
c) cambiar de dirección.

4 Tener prioridad de paso significa...
a) que podemos pasar antes que otros vehículos.
b) que debemos pasar en último lugar.
c) que debemos dejar pasar a los vehículos que se aproximan por la derecha.

SOLUCIONES: 1, c; 2, a; 3, b; 4, a

EL COLEGIO DEL MES C. «Florentino Díaz Reig»:

UNA IMAGEN, MEJOR QUE MIL PALABRAS

Seiscientos cuarenta y cinco escolares cursan sus estudios en el colegio Florentino Díaz Reig, de Burgos. Desde hace cuatro años, la educación vial forma parte de su programa académico y ese curso ha sido introducida como eje transversal, es decir, como una materia que no sólo se trata en sí misma, sino que está incluida en todas las áreas. Entre los treinta y un profesores que forman el equipo del centro, nadie se mostró reacio a tocar este tipo de contenidos en su aula. Algunos docentes, sin embargo, lo tienen un poco más complicado que otros, en opinión de su director, Alejandro Alcalde. «**Vamos introduciendo materias que nos parecen importantes y que, a medio plazo, quedan como fijas** –comenta–. **A partir del ciclo medio y, sobre todo, en el ciclo superior los ejes transversales son un poco más difíciles de incluir porque las materias se tratan de forma más aislada y los chicos ya tienen varios profesores. No obstante, y puesto que en el Plan del Centro está recogida la educación vial, todos los maestros buscan la fórmula para darlo en su clase».**

Una de las novedades del curso pasado, que quizás se repita este año por lo positivo de su evaluación, fue la realización de un vídeo por parte de la policía municipal con entradas y salidas del colegio de niños del centro sin que la propia interesada lo supiera. En estos vídeos quedaban grabadas las conductas peatonales de los niños –buenas y malas– y sirvieron para la reflexión posterior en cada clase sobre los comportamientos que reflejaban las imágenes grabadas. Anteriormente al visionado por parte de los alumnos, se hizo un montaje en el que se añadió un punto verde si la situación es correcta o uno rojo –como el que aparece en la fotografía–, si los chicos mostraban un comportamiento peligroso.

Según sus profesores, después de analizar los errores los chicos han ido modificando sus conductas: usan más el paso de cebra y miran antes de cruzar. Los padres también aprueban este tipo de actividades porque, según Alcalde, «**ven normal que los chicos aprendan cosas de la vida».** En ambos ciclos y el autonómico del ciclo superior quedaron en el colegio.

En una grabación de vídeo los chicos pudieron analizar su comportamiento.

NO TAN EXHAUSTIVO

¡Cómo son los duendes de las imprentas! Esperan agazapados, calladitos y uno llega a pensar que, a fuerza de buscarlos y no encontrarlos, han desaparecido. Pero no es verdad. Cuando se sienten juguetones, salen, y su presencia siempre se nota. Y ocurrió: en la página VII de TRAFICO CHICO del mes de noviembre. En el titular del «colegio del mes» bailaron dos letras de una palabra para convertir un exhaustivo adjetivo en un error «exhaustivo». Cuando nos dimos cuenta, pensamos si la intención de los duendes juguetones no habría sido la de poner a prueba los conocimientos de ortografía de nuestros lectores. Si fue así, pueden estar tranquilos: varios de ellos nos llamaron para rectificarnos.

CUENTO

La niña de los zapatos rosas

A las cuatro y media se sale del colegio. Se acerca un coche. Pablo oye aproximarse el ruido de un motor. Se queda esperando en el bordillo de la acera. A su lado, Elena, la niña de los zapatitos rosas, salta impaciente del bordillo a la calzada. Y luego, repentinamente, se dispara y de un salto inicia la carrera.

Como un rayo, Pablo piensa que Vulgarcito, su héroe preferido, va a hacer algo formidable para salvar a Elena de su imprudencia. «Va a silbar como un guardián de tráfico», piensa Pablo. «El coche se detendrá inmediatamente y el conductor se ganará una buena multa por exceso de velocidad». Pero Vulgarcito no silba.

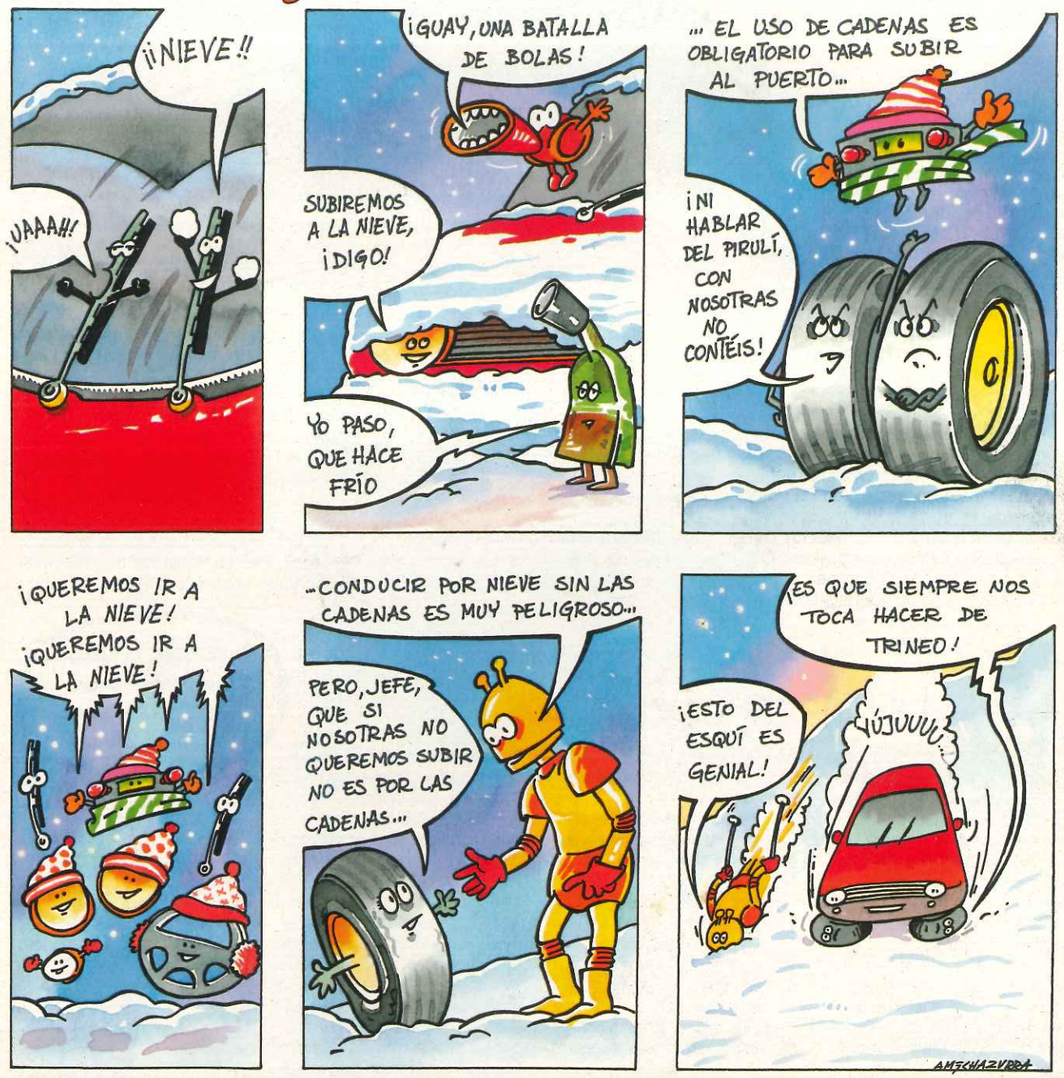
«Se va a poner su capa, agarrará a Elena de la mano y echará a volar como Supermán, con los brazos extendidos hacia delante». Pero Vulgarcito no quiere jugar a Supermán.

El ruido del coche aumenta y Vulgarcito todavía no ha actuado. Entonces Pablo hace algo que nunca se habría imaginado capaz de hacer. Abandonando a Vulgarcito, salta adelante, agarra con fuerza el brazo de Elena y tira de ella violentamente hacia atrás, a la acera, en el momento en que llega el coche. El conductor frena enfadado y regaña a los dos niños, que se han refugiado en la acera. Pablo no dice nada; Elena tampoco. Pero al atravesar la calle, ella conserva agarrada su mano a la de Pablo, un poco húmeda.

Él la acompaña silenciosamente, mirando cómo sus zapatillas deportivas avanzan al lado de los zapatitos rosas. Tiene la impresión de que, aún sin decir nada, Elena y él cantan en su cabeza la misma canción. **–Centro Rural de Innovación Educativa. Teruel.**

Las Aventuras de MAXCHAPAS

Autolisto y Cía.



Coordinación: **Juana SÁNCHEZ.** Asesoras pedagógicas: **Carmen BAJO** y **Mª Cruz GARCÍA EGIDO.** Dibujos: **Gerardo AMECHAZURRA** (Comic), **Teo PUEBLA** (Portada), y **SEBASTIÁN.** Guión comic: **Carmen DELGADO.** Colaboración especial: **Animadores de educación vial de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.**

DATOS TECNICOS

MOTOR:
Posición: Delantera transversal.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.781c.c.
Alimentación: Inyección electrónica monopunto.
Carburante: Gasolina sin plomo.
Depósito: 47 litros.
Potencia máxima: 90 CV a 5.500 r.p.m.

TRANSMISIÓN
Tracción: A las ruedas delanteras.
Caja de cambios: Manual de 5 velocidades.
Embrague: Monodisco en seco, libre de amianto.

FRENOS
Doble circuito hidráulico en diagonal, con servofreno. Delanteros de disco. Traseros, de tambor.

SUSPENSIÓN
Delantera, independiente tipo MacPherson. Trasera, con eje de efecto direccional.

DIRECCIÓN
Tipo: Piñón y cremallera, con columna de seguridad colapsable.
Diámetro giro: 10 metros.

RUEDAS
Llantas: 6,OJ x 14"
Neumáticos: 185/60 R 14

Peso: 1.035 kgs.
Longitud: 4,109 m.
Anchura: 1,640 m.
Altura: 1,414 m.
Maletero: 168 litros
Precio final: 2.121.700 ptas.

Motor 16

Estética	9
Acabado	8
Habitabilidad	5
Maletero	9
Confort	7
Instrumentación	8
Equipamiento	8
Potencia	7
Elasticidad	7
Cambio	6
Velocidad punta	7
Aceleración	7
Consumo	8
SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	9
Frenos	8
Dirección	7
Ruedas	7
Luces	7
NOTA MEDIA: 7,4	
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,7	

Comentario.– La nueva berlina de tipo medio de Seat es algo más que un Ibiza con maletero separado. La versión 1.8 GLX es de las opciones más equilibradas, aunque la gama tiene hasta siete motorizaciones diferentes. El Seat Córdoba goza de una línea atractiva que se aleja de los típicos modelos de su segmento. Lo cierto es que, por tamaño, se encuentra a caballo entre los vehículos de 5 puertas y 4 metros y las berlinas de tres volúmenes, algo más grandes. Por ello, y por conservar inalteradas las cotas interiores respecto al Ibiza, juega en inferioridad de condiciones respecto a la competencia más directa. En el aspecto mecánico, el Córdoba disfruta de un eje trasero algo más blando y con menor efecto direccional. Se ha reforzado el chasis para admitir sin pegas unos 50 kilogramos más de peso en el maletero, un compartimento para equipajes de gran volumen. Frenos y dirección asistida también han sido mejorados para conseguir un coche polivalente, cómodo y seguro. Lástima que el cambio carezca de la precisión adecuada. El motor mueve todo el conjunto con soltura, salvo cuando se cubren todas las plazas. La calidad de acabado y el equipamiento pueden considerarse óptimas. El precio es bueno respecto a la competencia.

LO BUENO
- **Comportamiento eficaz.**
- **Capacidad del maletero.**
- **Línea acertada.**

LO MALO
- **Rumorosidad mecánica.**
- **Manejo del cambio.**
- **Habitabilidad justa.**

topauto

Estética	8
Acabado	8,5
Habitabilidad	8,5
Maletero	9
Confort	8
Instrumentación	7,5
Equipamiento	7,5
Potencia	7,5
Elasticidad	8
Cambio	8
Velocidad punta	8
Aceleración	8
Consumo	8,5
SEGURIDAD	
Estabilidad	8,5
Suspensión	7,5
Frenos	8
Dirección	8
Ruedas	8
Luces	8,5
NOTA MEDIA: 8	
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8	

Comentario.– El nuevo Seat Córdoba es, a grandes rasgos, un Ibiza con maletero, como ya sucedió con el desaparecido Málaga y la primera gama Ibiza. Por lo tanto, se beneficia de todas sus dotes mecánicas y dinámicas, a las que suma un aspecto totalmente diferente, más serio. La incorporación del tercer volumen, destinado a maletero diferenciado, le confiere un estilo más sobrio, dirigido a ese público que ya ha superado la edad de los polivalentes de 3 ó 5 puertas para ascender de categoría y ganar en representatividad gracias a su coche. Estéticamente bien resuelto, el Córdoba viene a enfrentarse a una larga lista de contrincantes con buenos argumentos. En el caso de la versión elegida, equipada con el motor 1.800 c.c. y 90 caballos, que no es otro que el empleado en los Golf e Ibiza de igual cilindrada, no cabe duda de que se trata de la variante más equilibrada. Además, consigue unos aquilatados consumos.

Amplio, con una excelente terminación y bien equipado, el interior ofrece una excelente posición al conductor y a los pasajeros, gracias a un sistema de suspensiones que equilibra perfectamente el confort con la efectividad en términos de comportamiento. Sin olvidar un precio más que competitivo.

LO BUENO
- **Estética atractiva.**
- **Robustez mecánica.**
- **Habitabilidad y capacidad de carga.**

LO MALO
- **Equipamiento mejorable.**
- **Instrumentación escasa.**
- **Aerodinámica insuficiente.**

Carlos Sáinz, dos veces campeón del Mundo de Rallies, ha fichado por la marca japonesa Subaru para correr la próxima edición del Mundial, tras un año desastroso con Lancia. Los malos resultados, la desaparición del equipo italiano y la falta de ofertas han llevado al piloto madrileño –uno de los más jóvenes y laureados de la especialidad– incluso a pensar la posibilidad de no continuar corriendo rallies.

Poniéndose al volante de un Lancia, Carlos Sáinz cumplía un viejo sueño personal: pilotar uno de los más míticos automóviles del mundo de los rallies –el Lancia Integrale–, aunque quizás el momento no fuera el mejor, ya que ese mismo año Lancia anunciaba que se retiraba del Mundial y, por tanto, no prestaba apoyo al equipo privado con el que corrían sus modelos. Así, en el año en que Carlos Sáinz debía adaptarse al nuevo coche –de reacciones distintas al Toyota y con neumáticos diferentes–, el abandono de Lancia, dejaba al coche sin posibilidades de evolución, frente a modelos con el apoyo de marcas oficiales (Ford, Toyota, Subaru...)

Al final, los resultados no han sido buenos. Carlos Sáinz no ha podido enfrentarse en condiciones de igualdad a sus rivales, sino que ha marchado por detrás en casi todas las pruebas. Además, cuando ha tenido que forzar para intentar acercarse, ha tenido que abandonar.

Al término del campeonato –ganado por Juha Kankkunen, con el Toyota de Carlos–, el piloto español se encontró con la desaparición del equipo Lancia y con una oferta de Ford que no le permitía correr todo el Mundial, sino únicamente siete pruebas, con lo que dependía de los resultados de los demás para tener alguna opción de obtener el título Mundial. Sin embargo, la oferta de Subaru le permitía correr las pruebas necesarias y poder optar al título, por lo que Carlos Sáinz se inclinó por la marca japonesa. Además, Subaru ya ha participado este año en el campeonato, por lo que tiene cierta experiencia, y ha obtenido una buena evolución del coche e, incluso, unos resultados muy alentadores. Por ejemplo, en la última prueba del campeonato –el RACC británico–, Subaru abandonó cuando marchaba por delante del campeón mundial, Kankkunen, o de pilotos con más experiencia como Biasion o Auriol.

Tras un año desastroso con el equipo Lancia, que desaparece, en el Mundial de Rallies

SÁINZ FICHA POR SUBARU

Noticias del MOTOR

EL 155 DE ALFA ROMEO

La gama del 155 de Alfa Romeo se amplía y completa con tres nuevas versiones –una gasolina y dos turbodiesel– que integran refuerzos frontales a prueba de golpes, estructuras de refuerzo en puertas y, opcionalmente, airbag incorporado al volante y dispositivos pretensores para los cinturones de seguridad delanteros.

LOS NUEVOS AUDI

Audi lanza al mercado dos nuevos modelos. El Audi 80 Avant 1.9 TDI, equipado con motor de 1.896 c.c., turbodiesel de 4 cilindros, 90 CV de potencia e inyección directa, que, además, aporta un nuevo récord mundial de consumo, al recorrer con un solo depósito y a una velocidad media de 60 km./h. una distancia de 4.814 km., con un consumo de 3,8 litros a los 100 km. El otro modelo que inicia su comercialización en España es el S4 4.2, destinado al segmento más alto del mercado. Una berlina con motor de aleación ligera de 8 cilindros en V, 32 válvulas y una caja de cambios manual de 6 velocidades.

«SEAT RESPONDE»

Seat ha puesto en marcha un nuevo servicio de atención al público, dirigido a todos los clientes que tienen alguna queja. Un teléfono gratuito (900 210 619) que funciona de 7,30 a 22,30 horas, todos los días, incluidos domingos y festivos. Los clientes son informados o bien se gestiona la solución oportuna.

VOLVO NO QUIERE A RENAULT

La proyectada fusión entre Volvo y Renault ha quedado definitivamente rota. Ésta, que debía consumarse este enero, no se hará efectiva tras la decisión del consejo de dirección del grupo sueco. El presidente de Volvo, Pehr G. Gyllenhammar (promotor y principal defensor del proyecto), dimitió en la misma reunión. Con la fusión, estos dos colosos del motor se habrían colocado entre los seis primeros fabricantes del mundo en lo que a número de vehículos fabricados por año se refiere.

AL 106 SE LE SUBEN LOS COLORES

La gama Peugeot 106 gasolina se ha incrementado con la serie especial Color Line, de 3 y 5 puertas, con una atractiva imagen, tanto interior como exterior. Cuatro colores exclusivos para gente joven y desenfadada.

AUTOALARMA DE BOSCH

Bosch ha presentado un sistema de seguridad para vehículos revolucionario: una autoalarma equipada con telemando por radiofrecuencia, la Bloctronic RF 2000. Equipada con un dispositivo de interrupción del arranque, protege las puertas, capó, maletero, autorradio y teléfono móvil. Su activación se realiza por ondas de radio, lo que permite activarla o desactivarla desde cualquier posición, sin tener que orientar el telemando. Además, cuenta con un sistema de cierre inteligente, por el cual, transcurridos 30 segundos desde la apertura del bloqueo, si no se abre ninguna puerta, la alarma se conecta automáticamente, por lo que no cabe la posibilidad de que se olvide de activarla.

LA BERLINA DEL CITRÖEN ZX

La familia de los Citröen ZX crece con la berlina Break, de cuatro motorizaciones, dos gasolina y dos diesel. Incorporan un dispositivo de bloqueo situado en la salida de los rodillos de los cinturones delanteros, que permite una retención retráctil del usuario en caso de parada brusca.

MÁS PASSAT

Volkswagen presenta una nueva generación del Passat, modelo que cumple 20 años en el mercado. Además de nuevo diseño, pone en el mercado español tres nuevas motorizaciones: TD con 75 CV; TDi, 90 CV y 16v, 150 CV. Todos los modelos incorporan de serie el airbag para las dos plazas delanteras.

EL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO, AL DÍA

Provincias	Matrículas concedidas: Últimas matrículas octubre-93	Matrículas concedidas: Últimas matrículas noviembre-93	Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
Álava (VI)	4207-O	4710-O	503	557	40
Albacete (AB)	4057-N	4592-N	535	722	143
Alicante (A)	9720-CJ	2203-CK	2.483	3.007	650
Almería (AL)	0954-V	1878-V	924	927	245
Asturias (O)	8226-BJ	9941-BJ	1.715	1.927	142
Avila (AV)	2291-G	2515-G	224	328	24
Badajoz (BA)	7592-U	8363-U	771	1.128	200
Baleares (PM)	3907-BT	6365-BT	2.458	1.372	418
Barcelona (B)	8105-OK	8045-OL	9.940	9.362	1.638
Burgos (BU)	3392-S	3935-S	543	670	20
Cáceres (CC)	7228-M	7758-M	530	656	77
Cádiz (CA)	3308-AU	4729-AU	1.421	1.672	677
Cantabria (S)	0668-AC	1507-AC	839	1.143	125
Castellón (CS)	3512-AD	4451-AD	939	1.053	210
Ciudad Real (CR)	2431-S	3012-S	581	824	144
Córdoba (CO)	7298-AG	8415-AG	1.117	1.473	296
Coruña, La (C)	1446-AG	3373-BG	1.927	3.335	294
Cuenca (CU)	4646-H	4954-H	308	391	27
Girona (GI)	5011-AV	6357-AV	1.346	1.143	302
Granada (GR)	4277-AF	5534-AF	1.257	1.801	374
Guadalajara (GU)	0811-G	1051-G	240	287	42
Guipúzcoa (SS)	1862-AS	3105-AS	1.243	1.439	108
Huelva (H)	3590-S	4216-S	626	559	159
Huesca (HU)	9753-K	0127-L	374	352	43
Jaén (J)	5181-U	6064-U	883	1.062	182
León (LE)	5091-X	5939-X	848	351	65
Lleida (L)	1601-X	2355-X	754	658	72
Lugo (LU)	9890-O	0431-P	541	690	74
Madrid (M)	8943-OW	2013-OY	13.070	8.658	758
Málaga (MA)	8177-BK	0273-BL	2.096	2.275	519
Murcia (MU)	3900-BC	5594-BC	1.694	2.567	689
Navarra (NA)	9032-AJ	0466-AK	1.434	1.351	74
Orense (OR)	2643-O	3289-O	646	593	64
Palencia (P)	7420-H	7682-H	262	349	17
Palmas, Las (GC)	9935-BB	2275-BC	2.340	1.686	251
Pontevedra (PO)	7566-AU	9120-AU	1.554	1.923	262
Rioja, La (LO)	7789-M	8212-M	423	487	58
Salamanca (SA)	9759-N	0247-O	488	757	43
Sta. Cruz Tenerife (TF)	6939-AX	8733-AX	1.794	1.405	190
Segovia (SG)	6264-G	6496-G	232	331	19
Sevilla (SE)	7335-CD	9872-CD	2.537	3.395	721
Soria (SO)	4795-E	4951-E	156	147	8
Tarragona	5806-AK-	6986-AK	1.180	1.140	250
Teruel (TE)	0916-G	1151-G	235	205	35
Toledo (TO)	0318-V	1091-V	773	813	103
Valencia (V)	9508-EN	3181-EP	3.673	4.482	1.037
Valladolid (VA)	5947-Y	6750-Y	803	1.087	63
Vizcaya (BI)	2410-BT	4326-BT	1.916	1.872	121
Zamora (ZA)	8302-H	8582-H	280	392	17
Zaragoza (Z)	9594-AU	1245-AV	1.651	1.529	127
Ceuta (CE)	0400-F	0554-F	154	133	19
Melilla (ME)	3854-D	4042-D	188	111	31
TOTALES	-	-	73.814	77.077	12.267

EN FEBRERO, REVISION

Provincias	de	hasta
Alava (VI)	2736-K	3634-K
Albacete (AB)	8950-I	9820-I
Alicante (A)	4596-BH	9427-BH
Almería (AL)	3751-M	5051-M
Asturias (O)	5666-AS	8211-AS
Avila (AV)	2772-E	3144-E
Badajoz (BA)	2133-M	3270-M
Baleares (PM)	0061-AX	3521-AX
Barcelona (B)	2398-JW	2424-JY
Burgos (BU)	4370-L	5291-L
Cáceres (CC)	2345-I	3078-I
Cádiz (CA)	9112-AB	1801-AC
Cantabria (S)	4051-T	5564-T
Castellón (CS)	9963-T	1743-U
Ciudad Real (CR)	8010-K	9069-K
Córdoba (CO)	9212-U	1037-V
Coruña, La (C)	4669-AM	7232-AM
Cuenca (CU)	9337-E	9773-E
Girona (GE)	0536-AG	3089-AG
Granada (GR)	7515-S	9315-S
Guadalajara (GU)	9924-D	0314-E
Guipúzcoa (SS)	4998-AD	7229-AD
Huelva (H)	8609-K	9795-K
Huesca (HU)	8506-H	9111-H
Jaén (J)	7426-L	8655-L
León (LE)	0780-P	1958-P
Lleida (L)	9318-O	0540-P
Lugo (LU)	4682-K	5503-K
Madrid (M)	3343-JM	4159-JP
Málaga (MA)	9460-AN	2856-AP
Murcia (MU)	9277-AH	2501-AJ
Navarra (NA)	0875-X	2674-X
Orense (OR)	8887-J	9649-J
Palencia (P)	4404-F	4834-F
Palmas, Las (GC)	7940-AK	2554-AL
Pontevedra (PO)	0953-AF	2972-AF
Rioja, La (LO)	9816-I	0625-J
Salamanca (SA)	9349-J	0167-K
Santa. Cruz de Tenerife (T)	0163-AH	2912-AH
Segovia (SG)	5336-E	5718-E
Sevilla (SE)	1932-AY	6884-AY
Soria (SO)	2019-D	2249-D
Tarragona(T)	5378-X	7589-X
Teruel (TE)	3225-E	3552-E
Toledo (TO)	2407-M	3737-M
Valencia (V)	7855-CV	5091-CW
Valladolid (VA)	9673-P	1007-S
Vizcaya (BI)	6834-AX	0078-AY
Zamora (ZA)	4802-F	5192-F
Zaragoza (Z)	8557-AD	1288-AF
Ceuta (CE)	2495-D	2690-D
Melilla (ML)	3107-C	3279-C

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

Guía de I.T.V. de España

ANDALUCÍA

Municipio	Provincia	Teléfono
Huércal de Almería	Almería	951/30 02 40
Almería	Almería	951/26 02 29
Albox	Almería	951/12 09 02
Puerto de Santa María	Cádiz	956/87 18 00
San Fernando	Cádiz	956/88 35 20
Puerto Real	Cádiz	956/59 06 24
Algeciras	Cádiz	956/57 28 17
Córdoba	Córdoba	957/20 25 77
Córdoba	Córdoba	957/29 11 50
Lucena	Córdoba	957/50 27 72
Granada	Granada	958/27 26 21
Albolote	Granada	958/46 69 26
Molinl	Granada	958/60 06 71
Baza	Granada	958/65 54 49
Huelva	Huelva	955/24 51 86
San Juan del Puerto	Huelva	955/36 70 70
Jaén	Jaén	953/22 07 62
Guarromán	Jaén	953/67 19 00
Málaga	Málaga	952/23 50 02
Estepona	Málaga	952/80 35 50
Gelves	Sevilla	95/418 27 82
La Rinconada	Sevilla	95/579 18 85
Osuna	Sevilla	95/582 07 83
Utrera	Sevilla	95/586 32 22

ARAGÓN

Zaragoza	Zaragoza	976/57 08 18
Calatayud	Zaragoza	976/88 53 72
Utebo	Zaragoza	976/78 54 74
Tarazona	Zaragoza	976/64 40 50
Egea Caballeros	Zaragoza	976/66 44 51
Huesca	Huesca	974/21 14 76
Sabiñánigo	Huesca	974/48 19 19
Monzón	Huesca	974/40 30 06
Barbastro	Huesca	974/31 41 54
Fraga	Huesca	974/47 22 58
Teruel	Teruel	974/60 29 64
Alcañiz	Teruel	974/83 18 55

ASTURIAS

Llanera	Asturias	98/526 33 17
Mieres	Asturias	98/545 18 15
Gijón	Asturias	98/530 01 03
Jarrio	Asturias	98/547 38 38

BALEARES

Palma de Mallorca	Mallorca	971/26 50 12
Palma de Mallorca	Mallorca	971/75 75 57
Manacor	Mallorca	971/55 51 00
Inca	Mallorca	971/50 58 12
Mahón	Mallorca	971/35 45 02
Ciudadela	Mallorca	971/48 00 44
Santa Gertrudis	Ibiza	971/31 59 70

CATALUÑA

Barcelona	Barcelona	900/10 10 20
Barcelona	Barcelona	93/272 27 27
Barcelona	Barcelona	900/10 10 20
Sant Joan Despí	Barcelona	900/10 10 20
Sant Just Desvern	Barcelona	900/10 10 20
Manresa	Barcelona	93/874 51 11
Viladecavalls	Barcelona	93/780 75 55
Argentona	Barcelona	93/799 42 11
Badalona	Barcelona	900/27 27 27
Vic	Barcelona	93/886 10 33
Olerdola	Barcelona	93/892 33 11
Cornellá	Barcelona	900/10 10 20
Igualada	Barcelona	93/805 24 44
Berga	Barcelona	93/822 20 11
Reus	Tarragona	977/39 14 14
Tortosa	Tarragona	977/59 70 66
Mora la Nova	Tarragona	977/42 27 77
Tremp	Lleida	973/65 01 29
Lleida	Lleida	973/20 03 70
Montferrer	Lleida	973/35 16 54
Granyanella	Lleida	973/53 22 25
Solsona	Lleida	973/48 16 69
Blanes	Girona	972/35 31 33
Celra	Girona	972/49 28 88
Vilamalla	Girona	972/52 51 26
Olot	Girona	972/26 95 76
Palamós	Girona	972/60 05 55
Puigcerdá	Girona	972/14 06 60

CANARIAS

Agüimes	Las Palmas	928/18 20 20
Las Palmas G.C.	Las Palmas	928/26 06 39
Lanzarote	Las Palmas	928/81 14 73
Las Palmas G. C.	Las Palmas	928/27 77 51
Santa. M. de Guía	Gran Canaria	928/55 01 53
Arafo	Tenerife	922/50 17 00
La Palma	Tenerife	922/48 59 52
El Rosario	Tenerife	922/61 93 22
Los Realejos	Tenerife	922/34 53 59
S. Miguel Abona	Tenerife	922/78 64 04

CANTABRIA

Ojaiz	Santander	942/33 95 06
Maliaño	Santander	942/34 15 10

CASTILLA-LA MANCHA

Albacete	Albacete	967/21 59 73
Albacete	Albacete	967/21 07 74
Almansa	Albacete	967/31 13 86
Hellín	Albacete	967/30 54 10
Villarrobledo	Ciudad Real	967/14 53 62
Ciudad Real	Ciudad Real	926/21 28 00
Manzanares	Ciudad Real	926/61 23 93
Alcázar San Juan	Ciudad Real	926/54 66 54
Puertollano	Ciudad Real	926/41 08 14
Cuenca	Cuenca	966/21 35 53
Motilla del Palancar	Cuenca	66/33 33 99
Guadalajara	Guadalajara	911/22 49 86
Alcolea del Pinar	Guadalajara	911/30 03 80
Toledo	Toledo	925/23 00 63
Talavera de la Reina	Toledo	25/80 19 90
Ocaña	Toledo	925/13 14 02
Los Yébenes	Toledo	925/32 10 02

CASTILLA Y LEÓN

Burgos	Burgos	947/20 96 88
Miranda de Ebro	Burgos	947/32 59 52
Aranda de Duero	Burgos	947/50 73 99
Burgos	Burgos	947/48 16 80
Cembranos	León	987/32 00 60
Onzonilla	León	987/25 40 99
Ponferrada	León	987/41 84 51
Béjar	Salamanca	923/45 15 00
Carbajosa Sagrada	Salamanca	923/21 91 69
Castellano Moriscos	Salamanca	923/36 14 35
Burgo de Osma	Soria	975/36 02 17
Soria	Soria	975/22 71 40
Tordesillas	Valladolid	983/77 11 51
Valladolid	Valladolid	983/47 23 54
Valladolid	Valladolid	983/29 29 11
Benavente	Zamora	988/63 67 99
Morales del Vino	Zamora	988/57 00 85
Cervera de Pisuerga	Palencia	en construcc.
Palencia	Palencia	988/72 75 08
Cuéllar	Segovia	911/14 24 29
Segovia	Segovia	911/49 00 23
Avila	Avila	918/22 11 12
Arévalo	Avila	918/30 33 58

EXTREMADURA

Badajoz	Badajoz	924/27 11 02
Mérida	Badajoz	924/37 20 73
Villanueva de Serena	Badajoz	924/84 33 50
Cáceres	Cáceres	927/21 25 77
Plasencia	Cáceres	927/41 18 70
Trujillo	Cáceres	927/32 18 35

GALICIA

La Coruña	La Coruña	981/62 32 61
Arteixo	La Coruña	981/60 23 56
Narón	La Coruña	981/32 50 55
Teo	La Coruña	981/80 60 09
Santa. Eugenia de Ribeira	La Coruña	981/87 24 00
Lugo	Lugo	982/55 04 83
Lugo	Lugo	982/20 50 37
Foz	Lugo	982/13 55 10
Monforte de Lemos	Lugo	982/41 04 12
Viveiro	Lugo	982/55 04 83
O Barco	Orense	988/32 51 55
San Ciprián das Viñas	Orense	988/24 97 12
Verín	Orense	988/41 15 39
Pontevedra	Pontevedra	986/86 50 20
Vigo	Pontevedra	986/48 69 36
Porriño	Pontevedra	986/33 39 92
Barro	Pontevedra	986/71 33 54
Lalín	Pontevedra	986/78 14 19

MADRID

Pinto-Getafe	Madrid	91/685 57 62
Vallecas	Madrid	91/785 91 12
Villalba	Madrid	91/851 16 87
Las Rozas	Madrid	91/637 71 61
Tres Cantos (Colmenar V.)	Madrid	91/803 11 93
San Sebastián de los Reyes	Madrid	91/652 72 56
Lozoyuela	Madrid	91/869 42 12
Coslada	Madrid	91/672 80 48
Arganda del Rey	Madrid	91/871 41 14
Villarejo de Salvanés	Madrid	91/874 53 63
Leganés	Madrid	91/688 50 46
Parla	Madrid	91/698 26 12
Navas del Rey	Madrid	91/865 05 91

MURCIA

Alcantarilla	Murcia	968/89 00 39
Cartagena	Murcia	968/52 83 19
Lorca	Murcia	968/46 07 61
Jumilla	Murcia	968/78 25 18
Caravaca de la Cruz	Murcia	968/72 55 02

NAVARRA

Peralta	Navarra	948/75 05 54
Beriain	Navarra	948/31 02 60
Pamplona	Navarra	948/12 43 00

LA RIOJA

Logroño	Logroño	941/29 11 58
Logroño	Logroño	941/26 11 58
Sto. Domingo de la Calzada	Logroño	941/34 27 10
Calahorra	Logroño	941/14 68 14

COMUNIDAD VALENCIANA

Castellón de la Plana	Castellón	964/20 00 19
Villarreal	Castellón	964/53 54 00
Ribaroja	Valencia	96/166 81 81
Masallasar	Valencia	96/140 07 67
Gandía	Valencia	96/286 22 33
Onteniente	Valencia	96/291 07 20
Utiel	Valencia	96/217 15 62
Alicante	Alicante	96/528 01 91
Redovan	Alicante	96/675 44 97
Orihuela	Alicante	96/536 71 82
Alcoy	Alicante	96/554 54 55

PAÍS VASCO

Urbieta	Guipúzcoa	943/55 00 58
Arriaga	Vizcaya	94/671 12 62
Jundiz	Alava	945/29 05 10

Lecciones de un CAMPEON

Por SITO PONS 8

Baches y obstáculos

A veces, las carreteras no están en perfectas condiciones, sino que presentan, por deficiencias de conservación o agentes atmosféricos, baches, boquetes, grava o pequeños obstáculos, como piedras o arenilla. Nuestro «maestro» particular, *«Sito» Pons*, nos explica qué hacer en estos casos para mantener segura nuestra conducción.

«Si te encuentras con algún obstáculo (bache, boquete o piedra, por ejemplo) –explica el dos veces campeón del mundo–, **tienes que intentar esquivarlo. Mira a ver si las circunstancias del tráfico te permiten realizar esta maniobra. Evita fijar la vista en el obstáculo, pues si te quedas mirándolo, seguro que pasas por encima. Al contrario, trata de buscar con la vista una trayectoria con la que evitar el obstáculo».**

Pero puede ocurrir que no exista más remedio que pasar sobre el obstáculo, bien por que ocupe toda la calzada, bien porque las circunstancias del tráfico impidan tomar otra trayectoria o lo hagan peligroso. ¿Qué haremos entonces? **«Si no hay más remedio** –explica **«Sito» Pons– y siempre que sea de pequeño tamaño, intentaremos pasar sobre él en un ángulo de 90 grados respecto a la motocicleta. También puede ser conveniente apoyar los pies sobre las estriberas de la moto e incorporarte, para así amortiguar el golpe con las articulaciones de codos y rodillas y que el paso por el mismo sea menos peligroso».**

No obstante, puede suceder que el bache o la piedra tengan un tamaño grande y que, no debiendo pasar sobre ellos, no los detectemos con tiempo suficiente para detenernos. **«Si vas a tratar de esquivarlo, debes soltar el freno, para evitar que la moto «se te vaya». Frena antes y suelta la maneta cuando vayas a comenzar la maniobra de esquivar el obstáculo»**, explica el mánager del equipo Honda-Pons.

Algo similar ocurre con la arena y la gravilla. Cuando pasas sobre ellos en rectas, no suele producirse una situación de peligro. Los problemas pueden presentarse cuando nos los encontramos en alguna curva, ya que pueden provocar una caída. **«Hay que actuar igual que en el caso anterior: frena antes de llegar a la arena o grava, si no puedes esquivarlo (fíjate bien si el tráfico te permite hacerlo). Y si tienes que pasar por encima, no lo hagas con el freno accionado, ni aceleres o hagas movimientos bruscos mientras estés sobre el obstáculo»**, aconseja nuestro experto. **«Mantén la mirada alta sin fijarte demasiado en el problema, pero sin olvidarlo e intenta estar relajado»**, termina **«Sito» Pons.** Como en todo, es mejor prevenir que curar, así que procura que ningún obstáculo te sorprenda, sino que, gracias a ir atento, puedas, con tiempo suficiente, verlo y frenar u observar el tráfico y decidir qué maniobra (frenar o esquivar) te conviene hacer sin peligro de caerte o de sufrir o provocar un accidente.

N-430: Albacete-Játiva

Hacia tierras valencianas

En nuestro último tramo de la N-430 decimos adiós a las llanuras de La Mancha para adentrarnos en tierras valencianas. Como quiera que buena parte del camino se hace por autovía, el recorrido no es conflictivo, con grandes rectas y algunos tramos de curvas suaves, con pavimento bueno o muy bueno. La intensidad de vehículos está en torno a los 5.000 en la provincia de Albacete y cerca de 8.500 en Valencia, por lo que la media se sitúa en 6.300.

Dejamos nuestro recorrido por la N-430 en la ciudad de Albacete. Desde aquí, esta carretera corre superpuesta a la Autovía de Levante, de la que se separará pasada Almansa. Circulamos por la autovía de forma cómoda. En el kilómetro 531 encontramos el desvío hacia Chinchilla de Monte Aragón, con su impresionante castillo dominando la llanura, cuya estación fue punto negro en 1991, con 4 accidentes con víctimas. Diecinueve kilómetros más adelante subimos el puerto de El Blanco (830 metros), aunque apenas se nota al circular por la autovía, lo mismo que sucede con el puerto de Los altos (954 metros), que encontramos 8 kilómetros más allá, nada más pasar el desvío hacia Villar de Chinchilla y la carretera local (p.k. 552) que nos llevará a Pétrola y su laguna salada, que cuenta con una gran variedad de aves acuáticas e importante valor ecológico.

Seguimos por la autovía. Dejamos a un lado el desvío hacia Bonete (pk. 565) y la carretera hacia Alpera (576), donde se encuentra la Cueva de La Vieja, que cuenta con importantes pinturas rupestres.

En el kilómetro 584 se encuentra la salida hacia la población de Almansa (punto negro en 1991), que también cuenta con un imponente castillo, escenario de una histórica batalla y el cruce con la N-330 (Alicante-Francia, por Zaragoza). Seis kilómetros más allá, la Autovía de Levante deja la N-430 para superponerse a la N-330, camino de Alicante.

Seguimos por la N-430, que continúa siendo autovía. En el límite de las provincias de Albacete y Valencia se encuentra el Puerto de Almansa (692 metros), justo en el punto kilométrico 604; en este tramo existen obras de desdoblamiento de la calzada para la construcción de la autovía que marcharía hacia Valencia. Este puerto ha sido punto negro en 1992, con más de 7 accidentes y 14 víctimas.

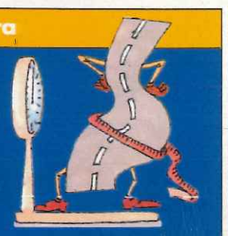
Nada más descender el puerto encontramos el conflictivo desvío hacia la N-344 (Almería-Valencia, por Yecla), que nos lleva a poblaciones como Yecla, Caudete o Jumilla.

La ruta por la N-430 sigue por Mogente, Montesa y L'Alcudia de Crespins (kilómetro 637,6). Dos kilómetros más adelante comienza de nuevo la autovía. Dejamos al margen poblaciones como Cerdá y Torrella, desde donde sale una carretera que lleva hasta Játiva. La autovía continúa hasta el cruve de Llosa de Ranes, desde donde continúan las obras hasta L'Alcudia, donde se empalma con la ya existente autovía hasta Valencia. Antes, en Játiva, final de nuestro trayecto por la N-430, debemos visitar el Castillo y la Colegiata, y probar el arnadí, un dulce típico de la zona.

Nono HIDALGO

Esta información ha sido elaborada con datos facilitados por las Jefaturas de Tráfico de Albacete y Valencia.

Características de la carretera



Denominación: Nacional 430 (Badajoz-Valencia)
Tramo estudiado: Kilómetro 520, 9 a 644 (Albacete-Játiva)
Nº de Kilómetros: 123,100
Admón. responsable: MOPTMA
Anchura: Autovía y 7 metros
Arcenes: 1,5 a 2,5 metros
Nº de carriles: Dos y uno en cada sentido
Estado del firme: Muy bueno, bueno.
Trazado: Grandes rectas y curvas suaves.
Obras: NO
Previsión de mejoras: Variante Albacete para enlazar con Autovía de Levante. Conversión en autovía de zonas que no lo son.

Accidentes con víctimas (1992)

Carretera	Nº accidentes	Nº muertos	Nº heridos
N-430	130	29	265

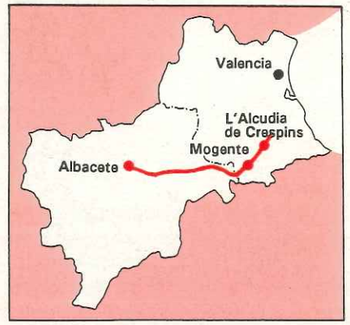
Puntos conflictivos

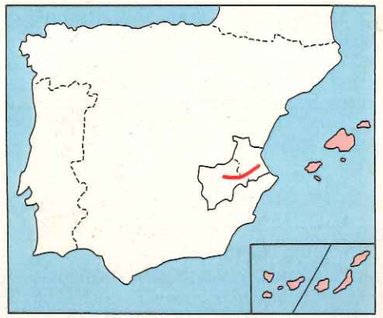
Carretera	P.K.	
N-430	606,8	Intersección con N-344

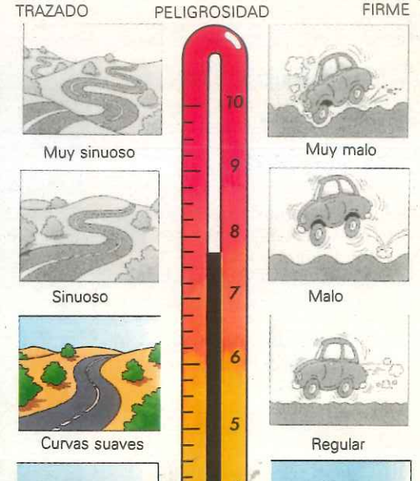
Puntos negros (desde 1990)

Carretera	P.K.	N.ºAcc.	Muertos	Heridos	Año	Observaciones
Nac-430	536,9	4	–	4	1991	Estación Chinchilla
Nac-430	587,1	4	–	1	1991	Almansa
Nac-430	606,8	4	–	12	1992	Puerto de Almansa
Nac-430	607,4	3	1	2	1992	Puerto de Almansa
Nac-430	TOTAL	15	1	19		

PUNTO NEGRO
PUNTO CONFLICTIVO
PUESTO DE SOCORRO
GASOLINA CON PLOMO
GASOLINA SIN PLOMO
TALLER







TERMOMETRO DE PELIGROSIDAD

El índice de peligrosidad de las carreteras convencionales, autovías y autopistas sin peaje de la Red de Interés General del Estado fue de 29 en 1992. Este dato se obtiene de relacionar el número de accidentes con víctimas con la intensidad media de vehículos y el número de kilómetros. Si al citado índice medio le damos un valor cinco, al tramo de carretera estudiado le correspondería una puntuación de 7,7.

Uno de cada seis accidentes tiene lugar con mal tiempo

España no es precisamente de los países europeos más afectados por una climatología adversa. Sin embargo, llueve una media de 113 días al año, graniza durante 3, la nieve cae en torno a 5 días, hiela 25 y la niebla persiste a lo largo de 30 días. Pese a que la intensidad circulatoria disminuye considerablemente, uno de cada seis accidentes puede ser achacado al mal tiempo que, en tres de cada cuatro casos, se traduce en lluvia, mientras que la niebla aparece en uno de cada diez.

EL FACTOR ATMOSFÉRICO

RAFA MARTÍN

MARCOS GONZÁLEZ

La pérdida de adherencia es una de las principales dificultades que la meteorología adversa impone a la circulación.

En los nueve primeros meses de 1993 se produjeron 4.509 accidentes en carretera bajo el influjo del mal tiempo.

MARCOS GONZÁLEZ

La circulación se reduce considerablemente cuando el tiempo no acompaña.

Por cada seis accidentes que se producen en carretera, uno está influenciado por el mal tiempo.

La meteorología adversa aparece como uno de los factores concurrentes que dan lugar al accidente. Pero, desde luego, siempre acompañada de otros, como velocidad inadecuada, distracción o infracción a las normas de la circulación. Pues bien, en los nueve primeros meses del pasado año 1993, uno de cada seis accidentes de carretera (el 16,5 por 100; esto es, 4.509 accidentes con víctimas) se produjo bajo el influjo de alguna de las múltiples circunstancias climáticas que podríamos considerar perjudiciales para la conducción. Considerando el año 1992 completo, casi dos accidentes de cada 10 se registraron con mal tiempo.

En esos accidentes se vieron implicados 7.712 vehículos y el número de víctimas ascendió a 8.792; de ellas, 566 murieron, 2.791 resultaron heridos graves y 5.435 leves. En cambio, en circulación urbana el mal tiempo tiene la mitad de influencia que en carretera, puesto que el 91,4 por 100 de los accidentes con víctimas tuvo lugar con buen tiempo.

PRECIPITACIONES DE ACCIDENTE

Sin duda, la lluvia es el fenómeno meteorológico que con más frecuencia dificulta la tarea de conducir. Según un estudio del Instituto Nacional de Meteorología basado en los datos recogidos en un período de 30 años en los 74 observatorios principales repartidos por toda España, la media anual de días lluviosos en nuestro país es de 113. Naturalmente, hay grandes oscilaciones regionales. Así, de la España húmeda –que registra 193 días lluviosos en Cantabria y alrededor de 160 de Asturias, Galicia y el País Vasco– podemos pasar a regiones más ávidas de lluvia, como Murcia (66 días) o Andalucía (75).

Y por la misma razón de tratarse del meteoro más pródigo, la contrapartida se traduce en que acapara tres de cada cuatro accidentes que se producen con mal tiempo (72,94 por 100). Incluso podemos pormenorizar ese dato: en algo más de la mitad de los accidentes caía una lluvia fina (lloviznando, 54,42 por 100 y lluvia fuerte, 18,52 por 100).

La pérdida de visibilidad y, sobre todo, de adherencia a causa de la lluvia es evidente. Un botón de muestra es la colisión múltiple en la autopista A-9, cerca de La Coruña, durante el pasado noviembre, en la que se vieron implicados 20 coches. Al parecer, un turismo patinó debido a la gran cantidad de agua caída y se empotró contra la valla de protección. Los conductores que le seguían frenaron para evitar el choque, pero patinaron uno a uno hasta formar un enorme tapón. Afortunadamente sólo hubo que lamentar cinco heridos.

La niebla, otro enemigo de la seguridad, surge cada año, como media, unos 30 días, con picos que van desde los 61 días en Cataluña (206 en el observatorio de Montseny), 58 en Asturias o 46 en Madrid, a los 10 en Valencia o Baleares. Su participación en los accidentes, a bastante distancia de la lluvia, es importante: causa uno de cada diez, aunque origina el 11,13 por 100 de las víctimas mortales.

Precisamente la niebla, con el añadido del exceso de velocidad, desencadenó la colisión múltiple en la autopista Bilbao-Behovia, donde perecieron 17 personas y se vieron implicados 25 vehículos. Más recientemente, en un solo día del mes de diciembre, se produjeron 12 accidentes, con un total de 55 vehículos implicados, 24 de ellos en un sólo siniestro.

Efectivamente, la estadística muestra una mayor presencia de vehículos por accidente cuando existe niebla intensa (2,28). Este dato contrasta con el del número de vehículos implicados por accidente con buen tiempo (1,64) y cuando éste es malo (1,71).

No graniza mucho en España, afortunadamente para el campo y para los conductores. La media es de tres días. Por un lado origina el 1,42 por 100 de los accidentes con mal tiempo y el 1,76 por 100 de las víctimas mortales, pero también supone una participación superior a la media de vehículos por siniestro: dos.

EL TIEMPO EN ESPAÑA (*)

COMUNIDAD (Observatorios)	Número de días LLUVIA	NIEVE	NIEBLA	HIELO
GALICIA (La Coruña, Lugo, Finisterre, Santiago, Pontevedra, Vigo y Orense).	154	2,1	44	11
ASTURIAS (Gijón y Oviedo).	167,5	2,9	58	8,5
CANTABRIA (Santander).	193,3	3,2	43,2	1,2
PAÍS VASCO (Bilbao, San Sebastián y Vitoria).	165,2	7,9	41,8	20,7
CASTILLA Y LEÓN (Ponferrada, León, Zamora, Palencia, Burgos, Villafría, Villanubla, Valladolid, Soria, Salamanca, Matacán, Ávila y Segovia).	100,7	11,7	27,5	7
CASTILLA-LA MANCHA (Guadalajara, Molina de Aragón, Toledo, Cuenca y Ciudad Real).	89,9	7,3	22,3	64,4
MADRID (Navacerrada, Barajas y Retiro).	97	21	45,6	73,9
EXTREMADURA (Cáceres y Badajoz).	95,4	0,7	26,4	9,8
ANDALUCÍA (Sevilla, Tablada, Córdoba, Jaén, Armilla, Huelva, San Fernando, Tarifa, El Rompecizo y Almería).	75,1	0,5	20,9	6,5
MURCIA (Alcantarilla y San Javier).	65,9	0,3	13,6	9,3
VALENCIA (Castellón, Valencia y Alicante).	89,9	0,5	10,1	27
CATALUÑA (Lleida, Montseny, Girona, Barcelona, Tarragona y Tortosa).	95	7,4	61,3	32,1
ARAGÓN (Monflorite y Zaragoza).	91,2	3,1	25,4	32,6
NAVARRA (Pamplona).	134,4	7,7	22,2	44,6
LA RIOJA (Logroño y Agoncillo).	132,9	7,4	23,6	28,5
BALEARES (Palma de Mallorca, Mahón y Ibiza).	96,5	0,8	9,8	1,1
CANARIAS (Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, Los Rodeos, Ganco, Arrecife y Puerto de la Luz).	69,4	2,3	33,4	9,6
Media general	**112,5**	**5,1**	**29,8**	**25**

(*) Medias obtenidas en 74 observatorios en un período de 30 años.

RAFA MARTÍN

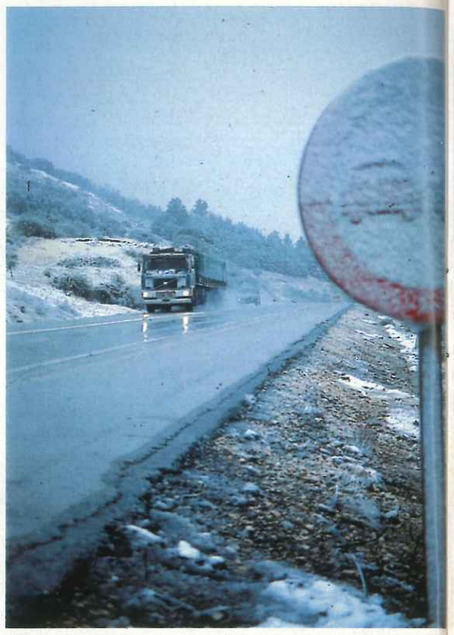
La disminución de la visibilidad, otro peligro de la meteorología adversa.

EL TIEMPO EN LOS ACCIDENTES, SEGÚN TIPO DE CARRETERA

TIPO CARRETERA	% SOBRE ACCIDENTES CON MAL TIEMPO					
	NIEBLA	LLUVIA	GRANIZANDO	NEVANDO	VIENTO FUERTE	OTRO
AUTOPISTA	8,04	72,7	4,02	1,44	6,03	7,8
AUTOVÍA	7,8	68,87	2,53	2,81	3,24	14,6
VÍA RÁPIDA	6,66	79,44	0,6	1,66	5	6,66
VÍA CONVENCIONAL (con carril lento)	8,09	80,97	1,21	1,62	2,02	6,07
VÍA CONVENCIONAL	10,6	72,8	0,9	1,45	4,1	10,17
CAMINO VECINAL	12,68	67,92	0,75	0	3,73	14,92
OTRO TIPO DE VÍA	4,57	71,69	0,13	0,98	4,49	18,14

TIEMPO DE ALERTA

Cualquiera de los factores climáticos (lluvia, niebla, granizo, nieve y viento fuerte) se manifiesta ocasionando una notable reducción de la visibilidad y una disminución no menos importante de la adherencia del pavimento. Las precauciones, de vital importancia, que hay que tomar comienzan por adaptar la conducción a esas circunstancias para no dejarse sorprender. Es muy importante, pues, disminuir la velocidad, extremar la distancia de seguridad, asegurarse de contar con un buen alumbrado para ver y ser visto, anticipar las maniobras para no provocar movimientos bruscos en el vehículo y permanecer siempre alerta a las condiciones de la carretera por la que rodamos.
Naturalmente, cuenta mucho el que el coche esté en perfectas condiciones: alumbrado, frenos, neumáticos con presión correcta y una escultura que permita el drenaje del agua. Y si fuera preciso, no dude en poner las cadenas.



La media de días de nieve al año en España es de cinco días.

La nieve aparece una media de cinco días al año, pero podemos encontrar registros de 55 días en el observatorio de Navacerrada (Madrid), 38 en Montseny (Barcelona), más de 20 en Burgos y en torno a esa cifra en Molina de Aragón (Guadalajara), Ávila y Soria. También es cierto que en extensas regiones se desconoce este meteoro, pero, cuando aparece, suele sorprender a los conductores, poco habituados a conducir en una situación de escasa adherencia.

A la nieve podemos atribuir el 1,66 por 100 del conjunto de accidentes registrados con mal tiempo, aunque, por fortuna, sólo ocasiona el 0,42 por 100 de los accidentes mortales y el 1,37 por 100 de las víctimas. En estas circunstancias, en las que se suele circular relativamente «despacio», son muy habituales los golpes «de chapa», en los que no hay que lamentar víctimas.

Si consideramos las condiciones de la superficie de la carretera, ésta se encontraba helada en el 2,61 por 100 de los casos. Este fenómeno es algo más frecuente, aunque también se dan grandes variaciones a la media de 10 días, como es el caso de las dos Castillas y Madrid, que superan los 70 días.

El viento fuerte y racheado es, igualmente, un factor de peligro. Al cruzarnos con otros vehículos, al salir de un túnel o abandonar zonas protegidas podemos sentirnos zarandeados por la furia del vendaval. En esta tesitura se produjo el 4,01 por 100 de los accidentes con víctimas. Así pues, es un aspecto no poco importante que hay que tener en cuenta mientras se conduce.

Por otra parte, el mal tiempo no afecta por igual a todas las carreteras. En las autopistas se producen más accidentes (2,1 puntos) con mal tiempo que con bueno, respecto al total general, especialmente debido al granizo y al viento fuerte.

En las autovías se nota más la influencia de la nieve, mientras que en las vías rápidas sube espectacularmente la de la lluvia, sobre todo cuando llovizna. El número de vehículos implicados en accidentes sube ligeramente.

En las vías convencionales con carril para vehículos lentos es donde el mal tiempo tiene más influjo en la existencia de accidentes y donde la lluvia alcanza el máximo de sus efectos perniciosos (el 80,97 por 100 de los casos). En cambio, en el resto de las vías convencionales, los valores se ajustan en gran medida a las medias generales.

J. Ignacio RODRÍGUEZ

ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN CARRETERA POR FACTORES ATMOSFÉRICOS (*)

FACTORES ATMOSFÉRICOS	Nº ACCIDENTES	ACCIDENTES MORTALES	TOTAL VÍCTIMAS	MUERTOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	VEHÍCULOS IMPLICADOS
BUEN TIEMPO	22.820 (83,5%)	2.502 (84,86%)	41.620 (82,55%)	2.965 (83,97%)	14.864 (84,19%)	23.791 (81,4%)	37.526 (82,95%)
MAL TIEMPO	4.509 (16,5%)	473 (15,14%)	8.792 (17,45%)	566 (16,03%)	2.791 (15,81%)	5.435 (18,6%)	7.712 (17,05%)
TOTALES	27.329	2.975	50.412	3.531	17.655	29.226	45.238

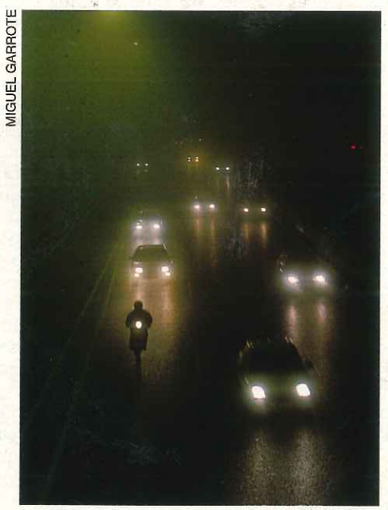
(*) Entre enero y septiembre de 1993.

El exceso de agua en la calzada puede dar lugar a los temidos patinazos.

PARTICIPACIÓN DEL MAL TIEMPO EN LOS ACCIDENTES

FACTORES ATMOSFÉRICOS	% ACCIDENTES	% ACC. MORTALES	% VÍCTIMAS	% MUERTOS	Nº VEH. POR ACC.
NIEBLA	9,8	11,63	10,42	11,14	1.96
LLUVIA	72,94	70,61	73,20	69,78	1.68
GRANIZANDO	1,42	1,69	1,36	1,76	2
NEVANDO	1,67	0,43	1,37	0,37	1.64
VIENTO FUERTE	4,01	3,38	3,65	3,71	1.60
OTROS	10,16	12,26	9,99	13,25	1.61

MIGUEL GARROTE



El número de vehículos implicados en un accidente aumenta cuando hay niebla.

Bailando con un extraño

«¿Bailas?» No, no lo interprete como una invitación al cha-cha-chá que tuvo la culpa, porque no creo que esté el director de la revista por labores celestinas. Le pregunto si desajusta el esqueleto porque, sin ser Nijinski ni un Travolta cualquiera, todos hemos dado alguna vez un alegre brinco seguido de un amago de pirueta que rematamos con pisotones más o menos puñeteros.

Terminan en baile las bodas y bautizos, los cumpleaños tumultuosos, las citas que prosperan a lo largo de la noche y... su coche de usted si el tiempo insiste en que estamos en invierno y la helada es obligada y usted, por su parte, espera a que le toque el Gordo del año que viene para cambiar los neumáticos.

Y es verdad que hacer el ridículo con un «tangazo» en la boda de su prima es mal patinazo, pero peor asunto es que el coche inicie el baile de San Vito, desnortado y sin control tras un rotundo idem.

Nada como un baile íntimo; tú y yo coordinando movimientos; tú y yo respondiendo a los gestos del otro, estrecha relación a dos en la que un tercero dispuesto a incordiar no pinta nada. Y ahora no le hablo de un «agarrao», sino de su coche, usted mismo y su mecanismo en horas intimas en las que no se ve tres en un burro. Y no se ve porque enero se echa encima enseguida y porque la amanecida es víctima de una pereza insolente, razones que hacen que el hielo esté presente sobre el pavimento más tiempo.

¡Ojo! Perdón:... ¡Pie! Porque habrá de sujetarlo en lugares sombríos, el paso bajo los puentes y demás zonas con peligro. Todo sea por evitar bailar con la más fea. Claro que, si la Madre Naturaleza pone una helada en su vida, usted no se va a rebelar contra tan lógico meteoro ahora que lo más de moda es ser ecologista.

Ponga, pues, todo de su parte y modere la velocidad circulando con unos neumáticos correctamente inflados y con el dibujo de la cubierta nunca inferior a los 2-1,6 milímetros.

¿Y si la Madre Naturaleza persevera en la intimidad y lo que le pone es una ración de niebla?

Tres cuartas de lo mismo: despacito y buena letra, neumáticos en posición de revista, faros antiniebla, si los tuviera, y no pierda de vista las marcas viales.

¿Que por qué? Porque en Carnaval es usted muy libre de vestirse de momia, pero será incómodo que sea en el hospital donde le faciliten semejante traje para el baile de disfraces. Usted ya me entiende.

Elena MARKINEZ

Este trámite representa el 90 por 100 de las quejas particulares en Tráfico

¡CUIDADO CON LAS TRANSFERENCIAS!

Vender el viejo automóvil puede ser fuente de problemas si vendedor y comprador no realizan todos los trámites legales.

Cuando se vende un vehículo de segunda mano, existe una serie de trámites que tanto vendedor como comprador –sea particular o concesionario– debe cumplir. De lo contrario, el antiguo propietario seguirá siendo responsable, a todos los efectos, del pago de infracciones e Impuesto Municipal de Circulación. Y en caso de accidente, si no demuestra que ha dejado de ser el propietario, podría recaer sobre él la responsabilidad civil subsidiaria.

Ha llegado la hora de comprar coche nuevo; el viejo no está para la chatarra y puede ser vendido; el dinero vendrá muy bien para ayudar a pagar el nuevo utilitario. En el concesionario donde ha adquirido el nuevo le ofrecen una buena tasación y, para evitar problemas, decide dejárselo, firmando únicamente por detrás el Permiso de Circulación, a cambio del cual el concesionario le entrega un recibo. Pasan los meses y, cuando usted ya prácticamente se ha olvidado del viejo coche, le llega una multa o un aviso del ayuntamiento reclamando cierta cantidad en concepto del Impuesto de Circulación (ahora llamado Impuesto Municipal sobre Vehículos de Tracción Mecánica). Esto ha ocurrido porque el concesionario, como nuevo propietario, no ha realizado la correspondiente transferencia en Tráfico –ahorrándose las 5.000 pesetas de la tasa– y usted tampoco le ha notificado que el vehículo ha dejado de ser de su propiedad.

Cuando el automóvil es nuevamente adquirido, en muchas ocasiones el comprador no efectúa la transferencia. Con ello le deja un problema muy difícil de resolver al primer propietario, pues en los archivos de la Dirección General de Tráfico (DGT) sigue figurando como titular y los ayuntamientos, según la Ley de Haciendas Locales, no admiten como propietario de un vehículo más que a quien conste como tal en los archivos de Tráfico. Con este requisito, el vendedor se encuentra en una situación bastante problemática, pues muchas veces desconoce la identidad del comprador, teniendo, por tanto, que responder a la exigencia del tributo municipal sin tener en sus manos el vehículo. Algunos casos son más graves: el coche se vende sucesivas veces sin realizar ninguna de ellas el trámite correctamente, con el desconocimiento más absoluto entre quien disfruta del automóvil y quien figura como titular.

Mucho cuidado cuando el coche antiguo se deje al concesionario: también éstos deben llevar a cabo la transferencia. Exíjasela.

En el supuesto de accidente circulatorio, el vendedor que aún consta como titular en el registro de la DGT, si no demuestra que ya no es el propietario del vehículo, podrá ser declarado responsable civil subsidiario.

En 1992, En España se efectuaron más de 1.400.000 transferencias de vehículos. Una de las quejas más habituales que los particulares llevan a las Jefaturas Provinciales de Tráfico se refiere a transferencias mal realizadas, teniendo como consecuencia negativa que las multas, tanto de tráfico como de policía municipal y de transporte, siguen llegando al antiguo propietario; y lo más problemático, que el ayuntamiento le sigue reclamando los sucesivos recibos del Impuesto de Circulación y que, en caso de impago, puede llegar incluso a embargar su cuenta bancaria.

El problema de las multas puede solventarse si el vendedor notifica en tiempo la venta del vehículo a Tráfico, pero no así el del Impuesto de Circulación. Como queda dicho, la Ley de Haciendas Locales no admite como propietario más que a quien figura como titular en Tráfico y contra esa persona actúa. Jurídicamente la solución estaría en presentar un reclamación económico-administrativa contra el municipio o un recurso contencioso-administrativo en los Tribunales.

De su buen papel como vendedor y de su exigencia para realizar en tiempo y forma todos los trámites, entregue a quien entregue el vehículo –particular o concesionario–, depende la eliminación de posteriores y graves problemas.

En las Jefaturas Provinciales de Tráfico son bastante frecuentes las reclamaciones por transferencias que no se han realizado o se han hecho incorrectamente.

CONSECUENCIAS DE HACER MAL LA TRANSFERENCIA

- Las multas municipales, de tráfico y de transportes, le seguirán llegando al vendedor.
- También al vendedor le remitirá el ayuntamiento el Impuesto de Circulación todos los años; y, en caso de no hacer frente a su pago, pueden llegar a embargar su cuenta corriente.
- En caso de accidente, el vendedor deberá demostrar que ya ha dejado de ser propietario del vehículo siniestrado para que no recaiga sobre él la responsabilidad civil subsidiaria.
- En cuanto al comprador, si no realiza la transferencia en los diez días siguientes a la compra del vehículo, el Permiso de Circulación firmado por el anterior propietario dejará de tener validez, con lo que puede ser sancionado por un lado con una multa grave, que puede ir hasta 50.000 pesetas, y otra de 10.000 pesetas por no haber realizado la transferencia en el plazo obligado.
- En casos extremos puede llegar ser necesaria la interposición de reclamación económico-administrativa o recurso contencioso-administrativo, ya en vía judicial, por parte del vendedor para poder legalizar la situación del vehículo con el ayuntamiento.
- En algunas ocasiones el vehículo puede haber sido vendido sucesivas veces existiendo un desconocimiento absoluto de quién es el detentador del automóvil en esos momentos, lo que dificulta mucho más la soluciòn al problema.

REALIZAR TODOS LOS TRÁMITES

En primer lugar, la obligación del vendedor cuando entrega al adquirente el Permiso de Circulación es anotar al dorso su firma reconocida, fecha y datos del comprador, así como la palabra «transferido». A su vez, el adquirente le entregará un recibo donde conste que pasa a ser detentador del automóvil.

El paso siguiente a realizar por el vendedor, tal y como consta en el artículo 247 del Código de la Circulación, es notificar a la Jefatura de Tráfico correspondiente la venta de su vehículo en los 10 días hábiles siguientes a la venta, para lo que existe un impreso en esas dependencias donde se harán constar los datos del nuevo propietario; también se debe aportar el contrato de compra-venta, con las firmas de comprador y vendedor, o bien el recibo entregado por el comprador cuando recibió el auto.

Por su parte, el nuevo propietario está obligado a efectuar en el mismo plazo la transferencia propiamente dicha en la Jefatura Provincial de Tráfico, pues el Permiso de Circulación firmado por el antiguo propietario tiene validez durante 10 días hábiles. De no hacerlo, y ser parado por la Guardia Civil, aquel no tendrá validez, sancionándole con una multa grave, cuyo importe oscila entre 15.000 y 50.000 pesetas. Y, en todo caso, la Jefatura instruirá un expediente por no haber realizado la transferencia en el plazo establecido por ley, cuya cuantía sería de 10.000 pesetas.

En cuanto a los documentos que debe aportar junto al impreso oficial, el pago de la tasa (5.000 pesetas), previo abono en Hacienda del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales (4 por 100 del valor residual del vehículo, que supone un 13 por 100 del valor fiscal del mismo, según tablas elaboradas por ese organismo); además debe adjuntar fotocopia de la Tarjeta de Características Técnicas del vehículo, con la ITV superada, el Permiso de Circulación firmado por el anterior propietario, como se ha indicado anteriormente, el Impuesto Municipal de Circulación y fotocopia del DNI de comprador y vendedor.

En caso de que ya esté padeciendo problemas por no haber realizado la transferencia, o por haberla hecho incorrectamente, en primer lugar diríjase a la Jefatura Provincial de Tráfico que le corresponda para notificar la venta. Con este trámite, en el historial del vehículo, aunque usted siga figurando como titular, aparecerá una anotación del poseedor, contra quien se tramitarán todas las multas.

Teresa G. GONZÁLEZ

TRÁMITES PARA TRANSFERIR UN VEHÍCULO

Obligaciones del vendedor	Obligaciones del comprador
• Notificar la venta a la Jefatura de Tráfico correspondiente declarando nombre, apellidos y domicilio del adquirente (existe impreso para ello) en un plazo de 10 días desde que se realiza la venta. • Anotar en el reverso del Permiso de Circulación datos del comprador, fecha de la venta, la palabra «TRANSFERIDO» y el reconocimiento de la firma del vendedor –que se puede llevar a cabo en entidades bancarias, notario, centro oficial o gestor administrativo colegiado de la provincia– y entregarlo al comprador. La validez de este documento es de diez días.	• Cuando el comprador recibe el Permiso de Circula-ción, debe entregar al vendedor un recibo que refleje el traspaso. • Contrato de compra-venta firmado por comprador y vendedor. • Debe llevar a cabo la transferencia propiamente dicha en los 10 días hábiles siguientes a la compra en la Jefatura de Tráfico. La documentación a aportar: • Impuesto de Transmisiones Patrimoniales abonado en Hacienda. • Impuesto Municipal de Circulación. • Impreso de tráfico donde, previamente, se haya reconocido la firma del vendedor. • Tasa 5.000 pesetas. • Fotocopia del DNI de comprador y vendedor • Permiso de Circulación. • Tarjeta de Características, con la ITV en vigor.

Instituto Nacional de Consumo y Comunidades Autónomas elaboran un proyecto normativo sobre presupuestos, facturas, piezas, etcétera

TALLERES:

USUARIOS MÁS PROTEGIDOS

El Instituto Nacional de Consumo y los responsables de Consumo de las Comunidades Autónomas han acordado poner en marcha una normativa que pretende proteger a los usuarios de los talleres de reparación de automóviles frente a posibles abusos en aspectos como el presupuesto, facturas, gastos de estancia, piezas de recambio, etcétera. La asociación que agrupa a todos los talleres, CETRAA, ha manifestado a la revista «Tráfico» que se opone a algunas propuestas por considerarlas anticonstitucionales.

Las denuncias contra los talleres de reparación de automóviles son de las más habituales cada año en las distintas asociaciones de consumidores. En 1986 entró en vigor un Real Decreto que regula la actividad de los talleres y los derechos de los automovilistas, aunque, por su carácter general **«y la experiencia acumulada en la protección de los derechos de los usuarios»**, los responsables de Consumo del Ministerio de Sanidad y de las Comunidades Autónomas han considerado oportuno regular aún más esta actividad.

Para ello se ha establecido ya un proyecto normativo que discutieron los responsables de Consumo hace algunas semanas y que especifica las líneas básicas de actuación y **«los mínimos»** que deberán aplicar en cada Comunidad. Todo ello queda reflejado en ocho artículos, cuyos contenidos básicos serán estos:

1 PRESUPUESTOS: **«Salvo que se justifique la necesidad de emplear mayor cantidad de tiempo, se debe advertir de tal circunstancia al cliente, que debe dar su aprobación por escrito. Por otro lado, si el taller decidiese cobrar al cliente por la confección del presupuesto, deberá hacer constar en el mismo las operaciones que han sido necesarias para detectar la avería, así como el precio que deberá pagar por cada una de estas. La renuncia a la confección del presupuesto deberá hacerse de forma expresa».**

Este primer artículo es rechazado de plano por Carmelo Olmo, presidente de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles (CETRAA), que conoció este proyecto a través de las preguntas de «Tráfico». Según Olmo, **«no lo aceptamos de ninguna manera y, además, consideramos que es anticonstitucional. No se puede dar un presupuesto cuando puede haber daños ocultos y necesitaríamos hacer un presupuesto por el trabajo a realizar y otro por el trabajo a realizar para ver los desperfectos. No nos pueden poner ninguna limitación. Además, por ejemplo, no es lo mismo reparar un coche nuevo que uno viejo, que lleva más tiempo...»**

2 FACTURACIÓN: Según el proyecto, **«cuando una reparación conlleve la sustitución de piezas, no podrá recargar el taller cantidad alguna sobre el precio de venta al público de las mismas. A tales efectos, el taller tendrá a disposición del cliente el albarán o factura acreditativa de las piezas utilizadas en el arreglo»**. Tampoco podrán cobrar en las reparaciones **«cantidades superiores a las que corresponderían, si, en lugar de proceder al arreglo de la pieza, se hubiera realizado su sustitución, caso de que esto fuera posible»**.

Los talleres sólo aclaran, sobre este artículo, que los albaranes de compra de piezas estarán **«a la vista de los clientes, pero no a disposición»**.

3 CONTENIDO FACTURA: Por lo que respecta al contenido de la factura, el proyecto contempla que, además de las disposiciones establecidas en el Real Decreto del 86, **«deberá constar explícitamente, con letra de tamaño no inferior a 1,5 milímetros, la duración de la garantía, así como algunas aclaraciones como que la garantía es total, grúa, desplazamiento de operarios, etcétera»**. También dice que **«averiado el automóvil en garantía a más de 25 kilómetros del taller garante, deberá el cliente ponerse en contacto con este para que proceda al cumplimiento de la garantía. Si el taller garante no contestase a su llamada o se negase al cumplimiento de sus obligaciones, podrá el cliente realizar la reparación en cualquier otro establecimiento de entre los que se encuentren más próximos, quedando el garante obligado al pago de la factura»**.

Carmelo Olmo aseguró, sobre este punto, que **«está fuera de la Ley: ¿Quién dice que el coche se ha averiado por lo mismo?»**

4 GASTOS DE ESTANCIA: Este artículo especifica que si hubiera falta de acuerdo entre el propietario del taller y el cliente y se presentara reclamación **«el taller sólo procederá al cobro de gastos de estancia si el instructor del expediente administrativo acordase el sobreseimiento o el archivo de las actuaciones por falta de responsabilidad del taller denunciado en cuanto a la reclamación presentada»**.

Este apartado también es contestado por los talleres, quienes argumentan que **«tenemos derecho a cobrar unos gastos y, si alguien cree que son abusivos, que nos denuncie. Pero, mientras tanto, no se lleva el coche...»**, dice categórico Carmelo Olmo.

5 APORTACIÓN DE PIEZAS: **«Los talleres no podrán establecer como sistema la aportación por parte de sus clientes de las piezas necesarias para la reparación del vehículo»**.

6 INFORMACIÓN AL USUARIO: Uno de los apartados de este artículo especifica que **«sólo podrá cobrarse el presupuesto cuando el cliente no realice seguidamente la reparación en el taller en el que fue elaborado»**.

Los talleres aseguran que **«no cobramos ni queremos cobrar, pero los presupuestos tienen una caducidad de seis, ocho días o lo que determinemos en su momento en función de las características del arreglo, coche, etcétera»**.

7 PROHIBICIONES: **«Se prohíbe a los talleres la realización de trabajos no correspondientes a su especialidad»**.

El máximo responsable de CETRAA muestra su acuerdo con este artículo, pero asegura que hay bastante piratería en este campo. **«Y la culpa es de la Administración, por no vigilar convenientemente estas irregularidades»**.

8 REGISTRO ESPECIAL DE TALLERES: Indica las distintas vías de inclusión en el Registro Especial de Talleres.

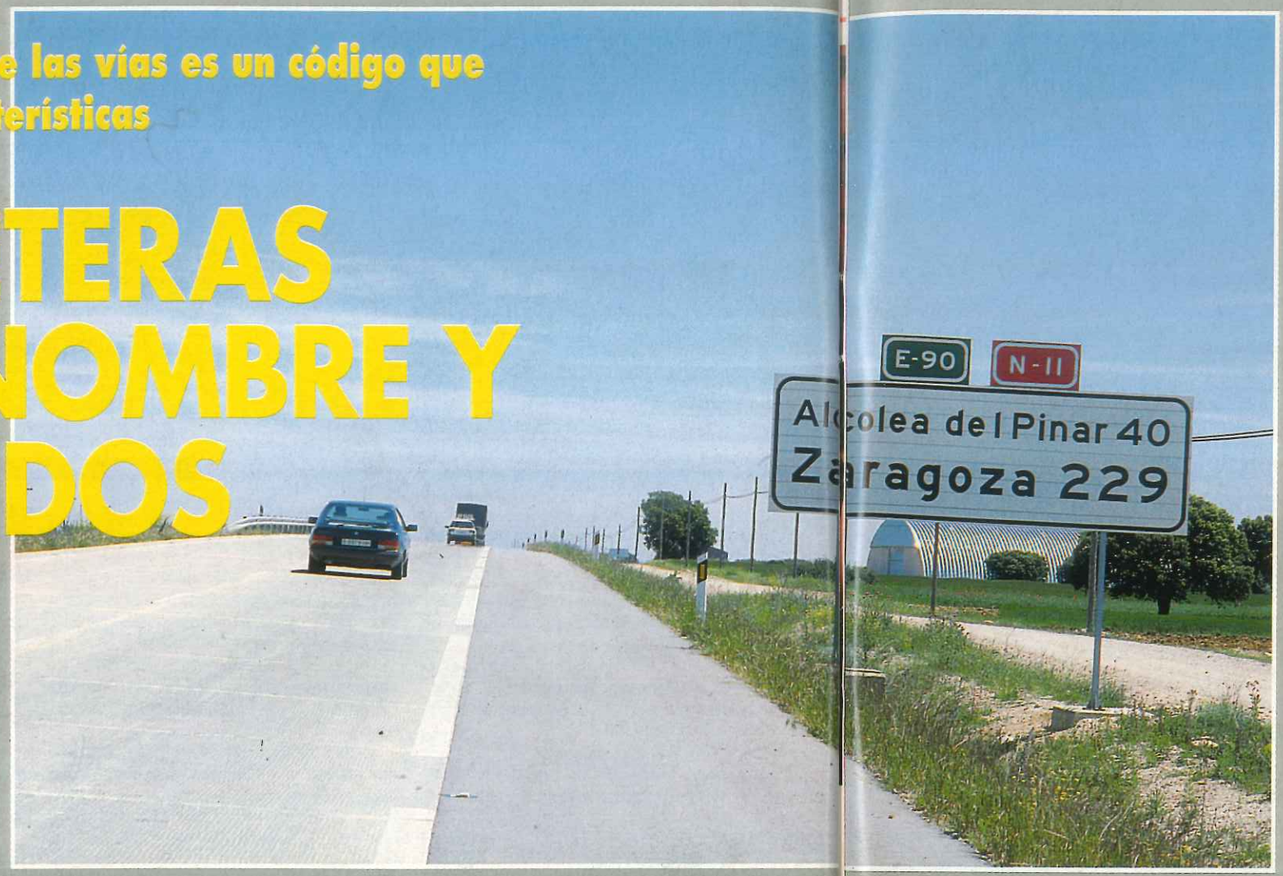
Carmelo Olmo denunció la elaboración de estas normas **«sin contar con los técnicos, que somos nosotros»**, y lamentó que **«seamos muy buenos cuando nos llaman para participar en Juntas Arbitrales de Consumo y, sin embargo, no cuenten con nosotros para esto. Parece absurdo y falto de toda coherencia que en ningún momento nos hayan consultado»**

J.S.

La denominación de las vías es un código que habla de sus características

CARRETERAS CON NOMBRE Y APELLIDOS

La denominación con la que actualmente conocemos las carreteras no es fruto de la casualidad, sino que sigue un orden sistemático, inventado por el ingeniero catalán Victoria Muñoz Oms en 1940. Letras y números ofrecen información concreta sobre tipo, zona, distancia desde la capital y trayectoria de la carretera.



Las letras y cifras de las carreteras no están puestos al azar.

En el año 1940 se reorganiza la denominación y kilometración de la red viaria.

Probablemente cuando circulamos por las carreteras o programamos un itinerario, nos aprendemos el «nombre», el número de la carretera y el punto donde la debemos tomar o abandonar. También aprendimos, al estudiar el Código de la Circulación, que las letras que inician la denominación de una vía indican si son nacionales, comarcales o locales. Pero lo que seguramente no sabrá o creerá que se debe a una implantación aleatoria son los números. Pues no es así: también los dígitos tienen un significado concreto y no están escogidos al azar.

La actual denominación de la red data de 1940 y es obra del ingeniero de caminos catalán Victoria Muñoz Oms, que dividió cartográficamente nuestra geografía y fijó los criterios, que aún se mantienen, para dar «nombre y apellidos» a las carreteras que recorren España. También es suya la diferenciación mediante colores de los distintos tipos de vía: rojo para las nacionales; verde, las comarcales; y amarillo, las locales.

El Plan de Obras Públicas de 1940 justificó así la necesidad de una reorganización viaria en una España que, en aquellos momentos, contaba con 43.625 kilómetros de carreteras, frente a los cerca de 90.000 de 1992: «**Se proscriben de la manera más absoluta las denominaciones anteriormente criticadas de enlaces, empalmes y referencias de unos caminos con otros, pues a medida que se van produciendo las ramificaciones se van complicando las denominaciones de manera tan desorbitada, que se llega verdaderamente a unos jeroglíficos**».

En cuanto a la nomenclatura, Victoria Muñoz tomó como base las seis carreteras nacionales que seccionan radialmente la Península dividiéndola en seis sectores, a los que añadió dos más para los archipiélagos balear y canario. El primer número de identificación de la vía coincidirá con el del sector donde comienza.

El siguiente paso fue trazar imaginarios anillos concéntricos de 100 kilómetros de radio desde Madrid. En total 5, que sirven para determinar el segundo dígito de la numeración.

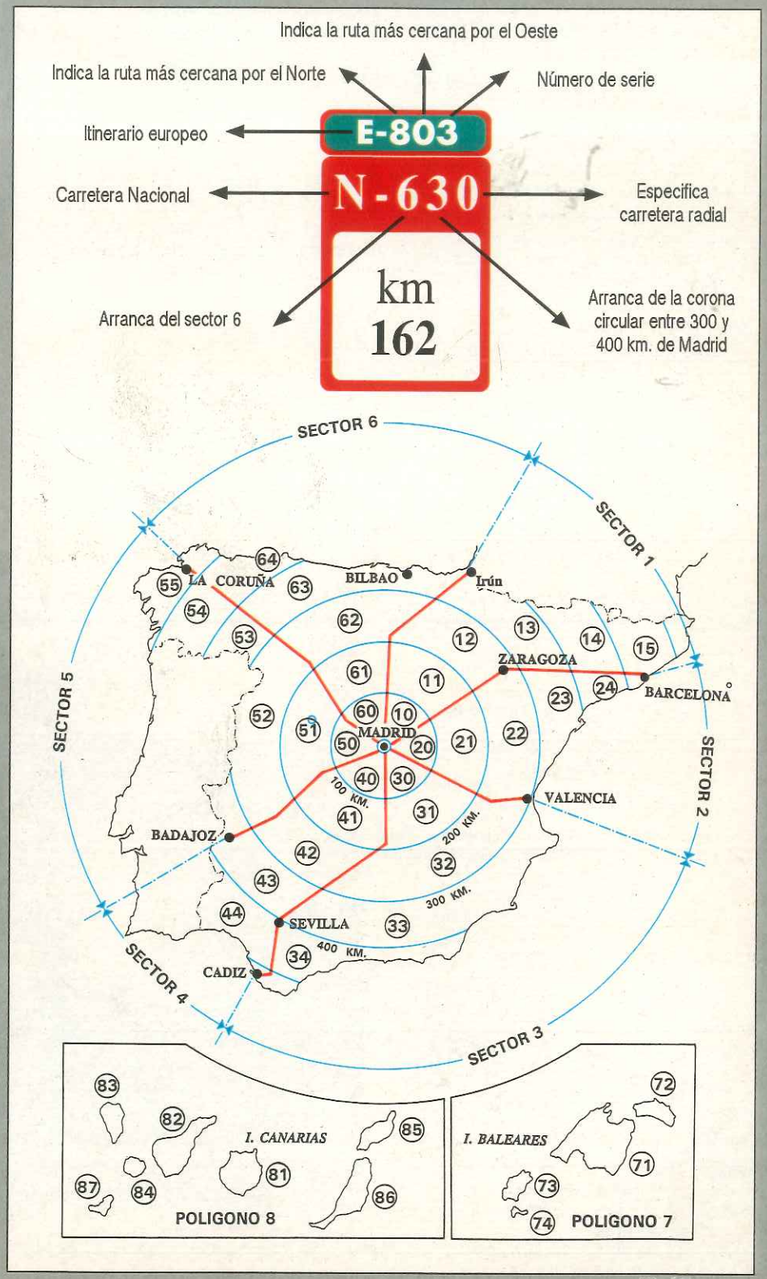
La tercera y última cifra es específica de cada carretera y describe su trayectoria. Cuando el número final es par significa que transcurre transversalmente o en forma de circunvalación, mientras que si es impar, su recorrido es radial desde Madrid.

Las carreteras locales no utilizan la misma sistemática, sino que emplean una nomenclatura aleatoria, teniendo en cuenta no reiterarse con otras ya existentes.

La transferencia de competencias en este ámbito a las Comunidades Autónomas no ha variado la numeración, aunque sí ha provocado cambios en las letras, sustituyendo la tradicional denominación de comarcal por las iniciales de la Comunidad Autónoma correspondiente.

RUTAS EUROPEAS

Junto a la tradicional nomenclatura, desde 1986 aparece la señalización de los itinerarios internacionales. Se trata de una placa verde con la letra E y números en blanco. Estas vías internacionales, que se superponen a las carrete-



CONEXIÓN EUROPEA

Por las carreteras españoles transcurre un total de 13 itinerarios europeos, que se distribuyen de la siguiente forma:

Rutas principales:

■ **E-70**: La Coruña, Bilbao, San Sebastián (España); Burdeos, Lyon (Francia); Turín, Verona (Italia); Zagreb (Croacia); Belgrado (Serbia, ex-Yugoslavia); Cracovia (Polonia); Bucarest (Rumania); Varna (Bulgaria).

■ **E-80**: Lisboa, Coimbra (Portugal); Salamanca, Burgos, San Sebastián (España); Toulouse, Niza (Francia); Génova, Livorno, Roma, Pescara (Italia); Dubrovnik (Croacia); Titograd (ex-Yugoslavia); Sofía (Bulgaria); Estambul (Turquía). Termina en Irán.

■ **E-90**: Lisboa, Setúbal, Elvas (Portugal); Badajoz, Madrid, Zaragoza, Lleida, Barcelona (España); Palermo, Mesina, Regio Calabria, Brindisi (Italia); Igoumenitsa, Alexandropoulos (Grecia); Ipsala (Turquía). Termina en Iraq.

■ **E-05**: Greenock, Glasgow, Birmingham, Southampton (Gran Bretaña); Le Havre, París, Poitiers, Burdeos (Francia); San Sebastián, Burgos, Córdoba, Sevilla, Cádiz, Algeciras (España).

■ **E-15**: Inverness, Edimburgo, Londres, Dover (Gran Bretaña); Calais, París, Lyon, Narbona (Francia); Girona, Barcelona, Tarragona, Castellón de la Plana, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Málaga, Algeciras (España).

Rutas intermedias:

■ **E-82**: Oporto, Braganza (Portugal); Zamora, Tordesillas (España).

■ **E-01**: Larne (Gran Bretaña); Dublín, Rosslare (Irlanda); La Coruña, Pontevedra (España); Oporto, Coimbra, Lisboa, Faro (Portugal); Huelva, Sevilla (España).

■ **E-07**: Pau (Francia); Jaca, Huesca, Zaragoza (España).

■ **E-09**: Orleans, Limoges, Toulouse (Francia); Barcelona (España).

Rutas de bifurcación o enlace:

■ **E-803**: Salamanca, Mérida, Sevilla.
■ **E-804**: Bilbao, Logroño, Zaragoza.
■ **E-901**: Madrid, Valencia.
■ **E-902**: Jaén, Granada, Málaga.

Las grandes rutas internacionales pueden llegar a tener hasta 5.000 kilómetros de longitud.

ras existentes en el país, pueden atravesar varias naciones y contar con 5.000 kilómetros de longitud. Existen en Europa 180 de estas rutas, de las que 13 surcan España. Se dividen en varias categorías: grandes rutas, intermedias y de enlace o bifurcación, sirviendo su numeración para encuadrarlas en el mapa europeo.

La denominación de las rutas principales tiene dos dígitos. Las que recorren Europa de Oeste a Este terminan en 0 y el primer número irá aumentando en dirección Sur. Las que discurren de Norte a Sur terminan en 5 y su primera cifra aumenta a medida que se acercan al Este.

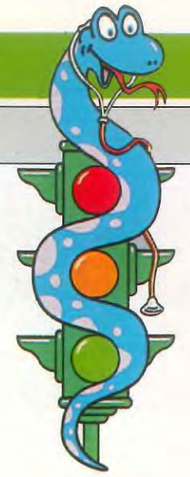
La denominación de las intermedias, también de dos dígitos, termina en número par o impar dependiendo de la principal de la que tomen referencia. En la tercera categoría –de enlace o bifurcación– está formada por 3 números: el primero tomado de la ruta principal más cercana por el Norte; el segundo, de la principal más próxima por el Oeste; y el tercero es un número de serie.

Teresa G. GONZÁLEZ

Medicina de TRÁFICO

Dr. Juan Carlos GONZALEZ LUQUE

Dr. F. Javier ALVAREZ
Universidad de Valladolid



«La depresión»

La depresión es una enfermedad conocida desde la antigüedad, a la cual nuestros antepasados denominaron «melancolía». Es una enfermedad humana y, como tal, ha estado y estará presente a lo largo de nuestra historia. Estudios realizados en los países desarrollados indican que al menos el 8 por 100 de la población la padece, sin incluir las ideas depresivas y el sentirse deprimido –que no quiere decir que esté enfermo de depresión–, coloquialmente conocido como «depre». Según un estudio reciente, alrededor del 9 por 100 de la población se sintió deprimida en las semanas anteriores al mismo.

Nuestro objeto es analizar aquí algunos aspectos en relación a la seguridad vial entre aquellos conductores que padecen de depresión (no de aquellos que se sienten deprimidos, pero realmente no sufren depresión).

La depresión se caracteriza por los síntomas de tristeza, anhedonia y, en general, por una disminución del tono vital. Además, es frecuente la pérdida de apetito y, a veces, la disminución de peso, insomnio, agitación o retardo psicomotriz, pérdida de interés o placer en las actividades usuales y disminución en la actividad sexual, pérdida de energía, fatiga, sentimientos de indignidad, autorreproche, culpa, quejas sobre la disminución en la capacidad de pensar o concentración, lentitud de pensamiento, indecisión, pensamientos recurrentes de muerte, ideación suicida, intentos de suicidio, etcétera.

Aunque quienes padecen la depresión piensan que ya nunca volverán a estar normales, hoy en día, prácticamente todas las depresiones se curan. En ello han influido los grandes avances de la medicina, si bien sigue siendo necesario que la familia y personas que rodean al enfermo intervengan activamente y comprendan sus sentimientos.

Es fácil comprender que todos estos síntomas ocasionan que la conducción de vehículos de los pacientes con depresión pueda estar alterada. La dificultad para concentrarse, la fatiga, la lentitud psicomotora, etcétera disminuyen las condiciones psicofísicas necesarias para una adecuada conducción. Por ello estas personas deben procurar no conducir o, si tienen que hacerlo, intentar poner la mayor atención posible. Descansar cada cierto tiempo y moverse un poco es conveniente. Las personas que viajen con ellos deben procurar mantener una conversación animada, con el fin de activarlos.

En la actualidad, los pacientes deprimidos son tratados con un grupo de fármacos llamado antidepresivo. Estos producen una elevación del tono vital y, al cabo de varias semanas de tratamiento con ellos, una mejora sensible en el paciente. Las personas deprimidas que toman antidepresivos deben recordar que estas sustancias tardan en elevar el tono vital varias semanas y que producen efectos adversos que pueden afectar a su capacidad de conducción, especialmente los primeros días que las tomen. Al inicio del tratamiento aparece somnolencia, sedación, disminución de reflejos, visión borrosa, etcétera. Sin embargo, a medida que el tratamiento continúa es evidente la mejoría en el estado anímico de estas personas y, consecuentemente, de su capacidad de conducción.

En conclusión, quien padece depresión y está en tratamiento debe procurar no conducir, o hacerlo con la mayor precaución posible, sobre todo durante la primera semana de tratamiento. Aunque a ellos les cueste creerlo, esta situación es sólo transitoria.

LA CONSULTA

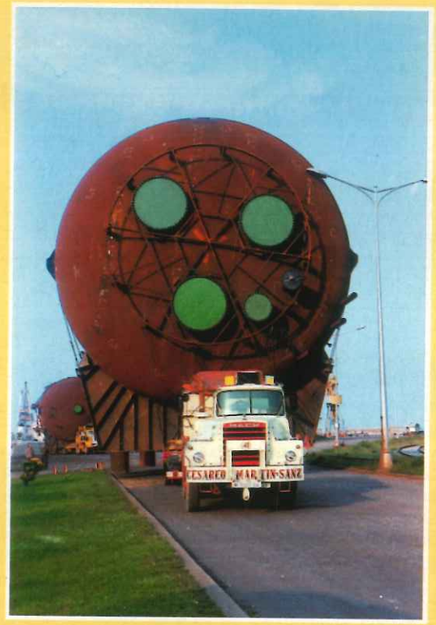
Si tiene usted alguna duda, si quiere consultar a nuestros médicos, si quiere hacer alguna sugerencia con respecto a la medicina de tráfico, las urgencias médicas, etcétera, envíe una carta al doctor **Juan Carlos González Luque, c/ Josefa Valcárcel, 28- 4ª planta, 28027 Madrid.** Especifique **«Sección Medicina de Tráfico».**

Le contestaremos y, no se preocupe, si usted nos lo indica, respetaremos su anonimato.

Cada año se efectúan más de 25.000 transportes especiales por carretera

A TODO VOLUMEN

MARCOS GONZÁLEZ



J. SANMARTINO

J. SANMARTINO

Circulan lentamente, cargando sobre sus lomos enormes moles en forma de reactor nuclear, carro de combate, tanque de oxígeno, incluso de un avión de caza. Son los colosos del asfalto que surcan nuestras carreteras para realizar transportes especiales, a todo volumen, unas 25.000 veces al año.

Un transporte se convierte en especial cuando rebasa las dimensiones contempladas en el Código de la Circulación. Es decir, cuando supera los 18 metros de largo o los 4 metros de alto, o bien tiene una anchura superior a 2,50 metros.

En estos casos es preciso preverlo todo para hacerle sitio y paso franco por unas vías que no suelen estar preparadas para tamañas excepciones. Algo de lo que se encarga tanto el Ministerio de Transportes como la propia Dirección General de Tráfico.

Generalmente deben circular a ciertas horas, casi siempre diurnas, y por ciertas carreteras, fundamentalmente de doble calzada. Y, desde luego, siempre apoyados por vehículos de escolta propios, e incluso por la Guardia Civil de Tráfico cuando la anchura supera los 2,70 metros.

Aunque los potentes tractocamiones de 750 caballos que arrastran ciclópeas cargas circulan a una velocidad entre 40 y 60 kilómetros por hora, en ocasiones se hace preciso cortar totalmente la circulación a su paso, como ocurrió con el transporte de un avión de caza desde la madrileña base aérea de Torrejón de Ardoz a la de Cuatro Vientos.

Otras veces ha obligado a cortar la catenaria (dispositivo aéreo de toma de corriente del ferrocarril) para salvar un paso a nivel, como en el caso del traslado del reactor nuclear de Trillo (Guadalajara). E incluso, en muchos casos hay que efectuar obras complementarias de desmonte de tierras mediante bulldozers.

Y, por supuesto, se hace necesaria una habilidad especial para salvar obstáculos, como los túneles, cuando la «maleta» que se transporta pesa 100 toneladas y mide 9 metros de ancho por 30 de largo.

A pesar de su excepcionalidad, casi nunca han originado accidentes. Se recuerda el caso de un transporte especial del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que efectuaba radiografías de la calzada, a una velocidad de 4 kilómetros por hora. Era de noche, y aunque, por su iluminación, el vehículo parecía una auténtica verbena, un turismo se empotró contra él. Hubo que lamentar un muerto.

La media anual de este tipo de transportes suele rondar los 25.000, aunque en 1992, debido a la puesta a punto de las infraestructuras de los Juegos Olímpicos y de la Exposición Universal, se superaron los 30.000. Toda una cifra de viajes «a todo volumen» que añade incomodidad al resto de los usuarios de la carretera, pero no peligro.

Pensando en los animales...

La construcción de pequeños túneles y la instalación de vallas son las medidas que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) ha previsto adoptar para evitar la muerte de animales en carretera. La medida, en la que se invertirán cinco millones anuales, fue dada a conocer por CODA (Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental). En una primera fase se abrirán pequeños túneles o conductos para que crucen vertebrados como comadrejas, ratas, serpientes o sapos; sin embargo, no serán eficaces para animales de mayor envergadura, como buitres negros, nutrias, linces, lobos e incluso osos. Para ellos se han pensado otros métodos como el uso de objetos reflectantes, barreras olfativas o táctiles en las carreteras y la instalación en los automóviles del «hobigame», aparato que emite un sonido de alta frecuencia que disuade a los animales de su intención de cruzar. Parece que las carreteras que circundan las salinas de Santa Pola (Alicante) serán las primeras vías «amigas de los animales».

Una coruñesa también mereció el título de amiga de los animales, aunque sea a consecuencia de un error. Esta señora avisó a la Policía Local para que enviasen una ambulancia al paseo marítimo, donde una «persona» estaba siendo reanimada. El supuesto enfermo resultó ser un perro que había sufrido un infarto a causa de los fuegos artificiales. La Policía Municipal, que también acudió al lugar, ayudó a un coche particular para que el animal fuera trasladado a una clínica.

...Y actuando como ellos

Mejor dicho: peor que animales. Es el caso de una mujer que mordió a un policía nacional que presta servicio en el Congreso de los Diputados. El suceso se produjo cuando una mujer, que acudía al Teatro de la Zarzuela (Madrid), aparcó su vehículo en la zona reservada para el personal acreditado de la Cámara. El policía informó a la señora de que no podía estacionar en aquel lugar. Se desató una discusión que la mujer zanjó con un mordisco en el brazo del agente. El policía estuvo en su casa dado de baja. La señora, imaginamos que en la perrera. Su comportamiento así lo hace pensar.

Otro humano que se comportó como un animal fue un pastor sevillano que dejó suelto su rebaño de ovejas mientras descansaba en casa su borrachera. Las ovejas, que pastaban en los alrededores de la carretera que une Sevilla con Isla Menor, provocaron al menos siete accidentes de tráfico. El espectáculo, tras las colisiones, era dantesco: numerosos cuerpos de animales en el asfalto, manchas y reguero de sangre. Mientras, el pastor durmiéndola. ¡A los leones!

Alcoholímetros marchosos

Una empresa coruñesa ha iniciado la comercialización en Galicia de un medidor de alcoholemia. El aparato está siendo instalado en pubs y discotecas. A cambio de cien pesetas, el alcoholímetro facilita al cliente una pajita por la que éste debe soplar, con el otro extremo introducido en una ranura. Segundos después, la pantalla indica el índice de alcoholemia que se tiene en ese momento. El sistema, procedente de Australia, no es nuevo en España, puesto que son muchos los locales catalanes que lo tienen instalado. Sus promotores aseguran que no perjudica al local, ya que no incita a beber menos, sino que ayuda a que los conductores sepan si pueden o no utilizar su coche.

Siempre al «DYA»

La Asociación de Ayuda en Carretera «DYA», de Vizcaya, acaba de editar un calendario «educativo-informativo-vial», que incluye normas para actuar en caso de accidente, así como consejos para evitarlos. Además, realiza una llamada de atención: por un lado, pide colaboración económica, y, por otra, mucho más preocupante, pide a los jóvenes que se apunten como voluntarios.

Por último, asegura que el alto costo del servicio que presta, la insuficiencia de voluntarios y la necesidad de garantizar una asistencia correcta hacen necesario la profesionalización de este servicio de atención y traslado de urgencias.

5.000 pesetas por gritar en la vía pública

El Ayuntamiento de Manresa, va a poner en marcha una conflictiva medida para combatir la contaminación acústica que reina en sus calles. La ordenanza municipal en cuestión, autoriza a multar con 5.000 pesetas el exceso de ruido en la vía pública.

Lo novedoso del tema no está en sancionar a aquellos automóviles que utilicen injustificadamente el claxon o a las empresas que realicen obras u otras actividades provocando excesivo ruido; sino también a los peatones que osen gritar o armar escándalo en las calles.

DYA BIZKAIA
Tf. 4.10.10.10
BIZKAIKO ELKARTEA BIDE LAGUNTZA
Alameda San Mamés, 33 • Teléfono (94) 410 10 10 • 48010 BILBAO

Antonio MUÑOZ MOLINA

Casi otro mundo

Pertenezco a la última generación española que puede recordar un tiempo en el que los coches aún no dominaban las ciudades. También soy de los últimos que vivieron una infancia sin televisión. A principios de los años sesenta, en mi ciudad y en el barrio donde yo vivía, los coches eran tan excepcionales como los televisores, y su posesión implicaba cuantiosos privilegios. En todo nuestro barrio el único que tenía coche era el anciano multimillonario y borroso que regentaba la bodega umbría en la que todos íbamos a comprar el vino. La bodega formaba parte del caserón en el que vivía aquel hombre, que ocupaba un costado entero de la plaza del Altozano. A los niños lo desconocido y lo poco familiar les dispara la imaginación, así que yo pensaba que aquella casa era un gran palacio y aquel hombre de pelo blanco que pasaba en un coche conducido por un chófer de uniforme era uno de los más ricos del mundo, comparable a don Juan March, que era el multimillonario al que se nombraba siempre en casa cuando uno no quería comer algo:

– ¿Dónde te crees que has nacido, en casa de don Juan March?

Don Juan March debía de poseer también un coche largo y negro, como el de nuestro vecino, con cortinillas de coche mortuorio tras las que se veía una cara pálida y enferma que nos daba miedo. Los coches casi siempre eran grandes y negros, de formas abombadas, y había en ellos, en su aparición súbita, en su presencia inmóvil junto a alguna acera, un punto lóbrego de solemnidad y amenaza. Al fin y al cabo, la gente normal sólo se montaba en coche, en uno de aquellos taxis negros que había entonces, por razones tristes, para ir a los sanatorios o a los médicos de pago de la capital de la provincia. Se veía un coche parado junto a la puerta de una casa y era probable que hubiera ido a recoger a un enfermo, o a una familia entera que se disponía a visitar a un pariente recién operado.

Aparte de los millonarios, sólo algunos médicos tenían coche. Los médicos eran entonces seres de una jerarquía temible, hombres altos con bigotes negros, ademanes imperiosos y manos tibias y crueles que lo auscultaban a uno bajo las mantas cálidas de su cama de enfermo. Se oía a deshoras el motor de un coche en la calle, y quien había apartado rápidamente los visillos para ver qué ocurría los cerraba de nuevo diciendo:

– Se habrá puesto alguien muy malo. Es el coche de don Pascual.

No es extraño, pues, que en las medrosas mitologías infantiles de entonces los coches estuvieran asociados a la forma más intensa e invencible del miedo: el miedo a los tísicos, aquellos ladrones imaginarios de sangre de los que se decía que se la llevaban luego, en grandes bidones de cristal, a sanatorios clandestinos donde les practicaban transfusiones a los multimillonarios enfermos. De vez en cuando se corría la voz entre los grupos infantiles de las calles, en las que nos pasábamos la vida, y era preciso vigilar de soslayo y encerrarse en casa antes del anochecer: alguien sabía de alguien que había visto el coche negro de los tísicos, así que los mirábamos todos con una hipnotizada prevención, imaginando que veíamos caras de muertos o de vampiros tras el volante, batas blancas ensangrentadas, largas agujas hipodérmicas. A un niño que caminara solo por una calle vacía se le acercaba despacio por detrás el coche de los tísicos, se abría y se cerraba una puerta y el niño ya no estaba en la calle ni volvía nadie a verlo: ese coche negro que uno veía alejarse al anochecer por una avenida arbolada y desierta, al final de la ciudad, podía llevar en su interior a un niño secuestrado.

El tiempo que no dedicábamos a la televisión lo pasábamos contándonos películas y cuentos de miedo. A la caída de la tarde se oían por las calles los gritos de las madres llamándonos para que volviéramos a casa. Todo ocurrió después como de un día para otro, sin que nos diéramos cuenta: se había acabado la infancia, había televisión y agua corriente en todas las casas, y las plazuelas de tierra apisonada y los callejones empedrados en los que antes jugábamos estaban asfaltados y habían sido invadidos por los coches. Ahora les hablamos a nuestros hijos de aquel tiempo y nos miran con incredulidad, como si estuviéramos inventando un mundo imposible.

Gloria Estefan, a los jóvenes que salen de fiesta

«SI VÁIS A BEBER, NO CONDUZCÁIS»

Gloria Estefan, cantante solista y fundadora, junto a su marido Emilio, del grupo «Miami Sound Machine», protagoniza una historia cercana al ideal de cualquier emigrante. Nació en Cuba, de donde, siendo muy pequeña, huyó con sus padres del régimen castrista, y se instaló en Florida (Estados Unidos), país que ha conquistado con su voz, su música y ahora también con su propio idioma, el español, que es el que ha utilizado en su último álbum titulado genéricamente «Mi tierra».

FAMOSOS EN MARCHA

De este disco ha vendido, sólo en España, más de 400.000 copias y por él ha recibido 4 discos de platino, el primer premio «Ondas» de música que se concede y el éxito rotundo no sólo en nuestro país y en los demás de habla hispana, sino en todo el mundo. En 1975 conoció a Emilio Estefan, su marido, que la invitó a cantar en su grupo de salsa caribeña, «The Miami Latin Boys». Sin embargo, no lograron introducirse en el mercado anglosajón hasta 1984, cuando decidieron grabar en inglés e incluir en su álbum «Eyes of Inocence» el tema «Conga» –utilizado por TVE como sintonía de la Vuelta Ciclista a España– que les catapultó a los primeros puestos de las listas norteamericanas. A partir de ese momento comenzó su ascensión y se convirtió en auténtica estrella del espectáculo.

Pero Gloria Fajardo –su verdadero apellido–, cubana de nacimiento y estadounidense de adopción, tampoco olvida su origen español: **«Mi abuelo era asturiano, de Pola de Siero, donde tengo familia. Asturias es una tierra muy linda a la que espero volver pronto para estar con mis familiares».**

DEUDA CON LA CULTURA CUBANA

La estrella del «pop» ha saldado con este disco, «Mi tierra», su deuda pendiente con la cultura cubana, enfrentándose con los fantasmas de la nostalgia. Para ello tuvo que dar un cambio a su estilo, algo que, en principio, no preocupa a Gloria Estefan

– No, porque se trata de una labor hecha con amor, de una celebración y un tributo a nuestras raíces del lado hispano, de Cuba. A todas las personas que lo escucharon les gustó, incluso a mi hijo, que es muy honesto conmigo al expresar su opinión.

– ¿Con qué se sentía más realizada como cubana y como artista: con este tipo de música o con el «pop»?

– Cantar en español puede ser más sensual, más romántico, más agresivo, con mayor pasión que en inglés. El «pop» es diferente, aunque yo trate de ponerle todo el sentimiento posible para que se muestre esa fusión cultural.

– ¿Se encontró cómoda haciendo este trabajo?

– Sí, fue muy confortable. Me trajo miles de recuerdos y todos preciosos. He tratado de capturar la nostalgia por Cuba que mis padres han dejado en mí. Me criaron como si nunca hubiera salido de la isla y ahora pretendo que los jóvenes tengan nostalgia por lo que fue y descubran cuál es la imagen que tengo de ese país.

SUBVERSIVA EN LA CUBA DE CASTRO

– ¿Es cierto que a algunos cubanos les pegan por escuchar sus canciones?

– Absolutamente. Yo hablé con uno de ellos, un pintor cubano que consiguió salir y vivía en Puerto Rico y que asistió al concierto que di en San Juan. Me contó que entraron en su casa cuando oía «Oye mi canto»: «No puedes escuchar a Gloria. Es una cantante subversiva», le dijeron. Él intentó disimular, pero no por ello se libró de una buena paliza. Mi música no es política. Es un desahogo. Yo quiero cantar para unir a la gente; y la política, por desgracia, separa.

CORAZÓN HISPANO, MENTALIDAD AMERICANA

– ¿Cómo se definiría usted, con todos los condicionamientos, connotaciones y raíces que hay en su vida y su persona?

– Tengo la mentalidad del emigrante en el sentido de que no me gusta deber nada. También se nos nota en la forma que tenemos que luchar.

– Triunfar en Estados Unidos siendo latino, ¿es un imposible?

– Tocar el éxito tiene que ver más con la posibilidad de competir en un mercado mundial que con la cultura en sí. Si no hablara inglés como lo hablo o cantara sin acento como canto, hubiera sido muy difícil.

TRIBUTO A LA CARRETERA

Los momentos que le tocó vivir en marzo de 1990, cuando sufrió un gravísimo accidente de tráfico que estuvo a punto de costarle la vida a ella, a su marido Emilio y a su hijo Nayib fueron difíciles y dramáticos.

– Recuerdo que aquella noche, cuando subimos al autocar que nos llevaba de ciudad en ciudad, hablé con mi marido: «Ojalá se congelara mi vida en este mismo instante», le dije. «Me asusta su perfección». Un rato más tarde nos quedamos dormidos. Se detuvo el autocar. Abrí los ojos. Hubo una explosión terrible y, de repente, estaba en el suelo. «¿Qué ha pasado?». Gritábamos todos.

Un monstruo, un camión enorme que convirtió el autocar en un desecho de metal retorcido y vidrios rotos, los había embestido. Nadie recuerda cómo sucedió, únicamente el golpe. **«Era como si una explosión atravesara mi cerebro** –recuerda Gloria Estefan–. **Había un silencio increíble. Silencio y miedo. Nevaba a través de las ventanillas rotas. Sabía que me había roto la espalda. Me sentí desconectada y con un dolor agudísimo en la columna. Apenas podía respirar y no aguantaba el contacto de los calcetines sobre la piel de lo hipersensible que estaba».** Llamó a su marido, que había salido disparado hacia el otro extremo del autocar. Estaba sano y salvo. Llamó a su hijo que había caído de la litera. Tenía el hombro fracturado. **«No lloraba. Sólo decía «Mamá, te has hecho daño». Y yo no podía llorar, pese a que era el dolor físico más fuerte que había sentido en mi vida. No quería que se asustara. En ningún momento me permití pensar que tal vez no podría volver a caminar. Se me colaba el pensamiento, pero lo anulaba inmediatamente».**

Durante 55 minutos esperaron a la ambulancia en el silencio blanco y helado de la autopista. Durante ese tiempo, Gloria no pensó en su carrera; pensaba en su marido y su hijo, que estaban vivos. Sin embargo, ella sufrió una fractura en la columna vertebral que hizo temer que pudiera quedar paralítica para el resto de su vida, pero una afortunada intervención quirúrgica, su voluntad de acero y el apoyo de los suyos consiguieron lo impensable.

Pese a lo sufrido, éste es otro motivo por el que Gloria se siente feliz. Superó ya hace tiempo aquel tremendo drama de su accidente, que le dio más fe y confianza en el ser humano.

– Dios y las oraciones de tantos y tantos amigos hicieron posible mi rápida curación, algo que los médicos casi llamaron un milagro. Y yo lo recuerdo con enorme cariño. Mi fe y mi amor a todos me acompañan, y creo que eso ni puedo ni debo olvidarlo nunca.

– Gloria Estefan, ídolo de mucha gente, como madre y como persona que ha pasado por la triste experiencia de haber sido víctima de la carretera, ¿qué consejo daría, especialmente a los más jóvenes?

– Tengo un hijo que tiene 13 años. Yo le hablo mucho, porque, indudablemente, cuando un joven va a fiestas, bebe alcohol. Yo llegué a un acuerdo con él. Le dije: si algún día estás en una fiesta y bebes, me llamas. Yo te recojo, no te hago preguntas, no te castigo. Prefiero que haga esto, porque así se que va a llegar a casa vivo y sano. Los padres tenemos también que ser realistas y comprensivos con nuestros hijos. A ellos les digo que si salen en grupo, que haya uno que esa noche no beba y sea él el que conduzca. Pero que si van a beber, por favor, que no conduzcan, ya que es como tener una pistola en la mano. Y eso si que es peligroso y difícil de controlar, ya que se pueden matar, o lo que es peor, dañar o acabar con la vida de otro ser humano.

NUEVOS PROYECTOS

– Cuéntenos alguno de sus proyectos más inmediatos. Sabemos que para este 1994 recién estrenado, Gloria Estefan tiene uno muy tierno.

– Así es. Me gustaría que entre mi marido y yo hiciéramos algo más hermoso que un álbum: otro hijo –dice, mientras sonríe con entrañable aire maternal esta mujer que, pese a ser una estrella, sigue teniendo una activa vida hogareña–. **Creo que estar en casa es muy importante. Además, me relaja la vida familiar; no sólo con mis seres queridos, también con los animales. Tengo dos canguros, tres perros, un pájaro, peces...**

– Pero también, como es lógico, hay trabajo, mucho trabajo...

– Cierto, porque hay proyectos nuevos con el disco de Frank Sinatra, con quien grabé uno de los dúos. También estamos leyendo muchos guiones de película que me están enviando.

– ¿Por fin se decidirá a hacer cine?

– Lo estoy pensando mucho, ya que siempre es un riesgo que una cantante haga cine. Por eso quiero hacer algo que verdaderamente sea bueno y merezca la pena. De momento, no he visto ningún guión que reúna esas características. Si viene, lo haré; si no, esperaré.

Nosotros la esperamos siempre con los brazos abiertos, porque su arte, simpatía, amabilidad y su persona no son para menos.

Miguel Ángel YÁÑEZ
Fotos: **Marcos GONZÁLEZ**

CRITIQUE, SUGIERA, PREGUNTE...

NO SE GASTA LA BATERIA

Me gustaría ser uno más de los que sugieren la conducción con las luces encendidas; pero no las de posición, como hacen algunos, sino las de cruce, durante todas las horas del día. Creo que se evitaría un gran número de accidentes y, sobre todo, un gran número de sustos y situaciones de incertidumbre.

Hoy en día existe en el mercado un amplio abanico de modelos, formas y colores en los vehículos, amén de gran potencia y velocidad; un abanico que, debido a las condiciones climatológicas –puestas de sol, etcétera–, se hace difícil ver. Llevar la luz encendida supondría mejor visión del vehículo que circula en sentido contrario, lo cual nos daría una gran seguridad en las maniobras.

Postdata: No se gasta la batería.– **Margarita Munilla Saavedra. Ponferrada (León).**

Respuesta: **Vamos a conformarnos con que se cumpla lo establecido y recordar que hay que hacer uso del alumbrado correspondiente no sólo durante la noche. El alumbrado de cruce es necesario también durante el día para las motocicletas y en los carriles reversibles para todos. También en los túneles siempre y en vías urbanas por la noche, aunque estén iluminadas y, por supuesto, en aquellas situaciones en que, por las condiciones metereológicas o ambientales, disminuya la visibilidad sensiblemente.**

GASOLINERAS DIFÍCILES

He viajado por la Autovía de Levante y su zona y he encontrado serios problemas para aprovisionar de gasolina normal en distintas gasolineras, incluso en las de CAMPSA. En una de ellas me dijeron que echase sin plomo, cosa que no veo factible, pues no dispone de catalizador. ¿Qué gasolina tengo que poner? ¿No sería mejor poner mitad sin plomo, mitad súper? A mí no me parece lógico hacer tres llenados de sin plomo por uno de súper.– **Lino Hernán-dez Hernández. Ma-drid.**

Respuesta: **El que su coche no tenga catalizador no le impide poner gasolina sin plomo. Al contrario, si tuviera catalizador no podría echar gasolina con plomo, porque lo «envenenaría» y estropearía su funcionamiento y debería sustituirlo por uno nuevo. En cuanto a la recomendación de hacer tres llenados de sin plomo por cada uno de súper procede de los estudios de distribuidores de combustible.**

JARDINES PELIGROSOS

Desearía exponer dos preocupaciones. La primera se refiere a la colocación de señales y jardinería en cruces y rotondas, ya que se dan casos en los que dificultan bastante la visibilidad. La segunda, los enganches para remolque que llevan algunos automóviles; estos sobresalen de la longitud del mismo cuando no se están empleando y supone un riesgo para otros cuando se aparca.– **Juan Carlos Pacheco Nuño. Tarragona.**

¿QUIÉN PONE LAS SEÑALES?

La fotografía está tomada a la salida de Cudillero (Asturias). Esta es una de las tantas faltas cometidas en nuestras carreteras, que, si bien se van mejorando poco a poco, todavía mantienen tramos en los que por seguir al pie de la letra la señalización pueden desembocar, cuando menos, en un susto. ¿Quiénes son los encargados de situar las señales y por qué no se les exigen responsabilidades?– **Adolfo Herrán Ibáñez.**

Respuesta: **Los artículos 57 y 139 del Reglamento General de Circulación establecen que corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales.**

CICLISTAS: CASCO ¿SÍ...

Siento no recordar si ha sido en esta misma revista o en algún diario donde vi publicado que se está preparando un estudio, norma o proyecto para hacer obligatorio el uso del casco a los ciclistas cuando circulen por las carreteras nacionales. Esto, para mí, constituye un doble motivo de satisfacción, porque, en primer lugar, redundará en claro beneficio de la circulación en general y, muy especialmente, evitará no pocos accidentes mortales a los ciclistas. En segundo lugar, por considerarme uno de los primeros, o quizás el primero, que lanzó esta idea hace ya más de 15 años, publicada, como se puede comprobar, en el Boletín Informativo de Prensa de esa dirección general. Como funcionario, hoy jubilado, de la sección de Divulgación de la DGT era asiduo colaborador del citado boletín, y esa noticia, que se publicó como aconsejable, suscitó bastantes reparos por parte de los directivos de Tráfico de entonces y que, efectivamente, levantó algún revuelo y polémica entre los ciclistas. Ahora compruebo con gran alegría que se considera útil y aplaudo al actual director general.

No es que quiera decir, en modo alguno, que estas normas estén basadas en mi idea, pero sí interiormente me siento recompensado y satisfecho de haber contribuido con mi granito de arena y humildad a la consecución de una mejor circulación, finalidad a la que dediqué toda mi actuación laboral durante mis 25 años de permanencia en la DGT.– **Emeterio Vaquero Ballesteros. Madrid.**

...O NO?

Soy un apasionado del ciclismo y, francamente, dudo mucho que las fuentes de información del señor Delgado Ruiz, de Madrid, sean fidedignas. Si el próximo año conecta con el Tour de Francia podrá comprobar, ¡oh sorpresa!, que los «esforzados de la ruta» no llevan casco, o si lo hacen, será una minoría que no ha sido obligada por institución ciclista alguna.

Créame, señor Delgado, pocos ciclistas se romperían la cabeza si no fuera por la falta de respeto de muchos automovilistas. Además, resulta antiestético y bastante molesto. ¿Son suficientes razones?

Respuesta: **Este proyecto, del que en alguna ocasión habló la revista «Tráfico», proviene de la CEE y como Directiva sería obligatoria en todos los países de la Comunidad. No es, por tanto, un proyecto de la DGT, aunque ésta pueda opinar sobre su interés. En cuanto a la utilización o no de casco por los ciclistas profesionales, debe recordar usted que hubo una importante polémica cuando la Federación Ciclista Internacional trató de imponer el uso del casco. La fuerza del nombre de los profesionales que se opusieron al mismo resultó suficiente para ganar esa batalla.**

En cualquier caso, el que resulten antiestéticos no nos parece razón suficiente para no utilizarlos. En cuanto a la incomodidad, la Directiva en estudio parece que impondrá un nuevo tipo de casco, distinto al actual, que, esperemos, ni sea ni parezca incómodo.

Buzón especial

Basta ya

Son demasiados: cuarenta muertos en las carreteras españolas en el puente de Todos los Santos. Aunque fuera sólo uno.

Acaba de terminar el verano y en el primer puente que viene ¡hala!, como bueyes en rebaño a pegarse la torta. Y «pista» que aquí voy yo. No, no y no.

La carretera es la mayor plaga del siglo que termina y la prisa, la enfermedad del progreso. Que alguien me diga si alguna vez escuchó decir a algún conductor que iba mal por la carretera, que tuvo algún despiste, que le daba sueño. ¡No! Lo que sí se escucha, y con mucha frecuencia, es «no, si yo siempre voy bien, por la derecha y despacio». Entonces, que alguien me explique esto, señores. Si todos circulamos bien, ¿por qué hay accidentes?

El examen de conciencia tiene que ser mayúsculo entre automovilistas, peatones y diseñadores de carreteras con curvas y sin peraltes.– **Fernando González Montes. Villaviciosa (Asturias).**

JUBILACIÓN DE LOS INSEGUROS

Todos coincidimos plenamente en que los automóviles «maduros», por muy buen mantenimiento que tengan, siempre estarán mucho más expuestos a las averías, pequeñas o grandes. A las personas maduras al llegar a una edad se las jubila, no porque no sirvan, sino que ya no rinden lo mismo que un joven. Igual se debería hacer con los turismos: jubilarlos de igual forma que se obliga a camiones y autobuses. Todos sabemos que la jubilación duele, pero es inevitable. Lo único que a mi entender se puede hacer mientras llega la edad del retiro definitivo es limitar la velocidad de esos automóviles, pero ¿cómo se puede hacer? Muy fácilmente: cambiando la placa de matrícula por otra de los mismos caracteres pero con el fondo de distinto color.– **Antonio Sánchez Antón. Albal (Valencia).**

NUEVOS SOPORTES PARA SEÑALES

Hoy os mandamos los nuevos soportes para la señalización vertical, o, al menos, los utilizados en la localidad de Pastrana (Guadalajara). Da lo mismo una lavadora que un frigorífico viejo. Todo vale.– **Autoescuela Nueva Gofes. Madrid.**

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

LA CARTA DEL MÉDICO

Antihipertensivos y sueño

Desearía saber las ventajas e inconvenientes, la influencia en la conducción de los fármacos antihipertensivos y cuáles no producen somnolencia ¿Qué porcentaje de población padece esta patología con 30 años de edad? **–Luis Del Campo Santamaría. Valladolid.**

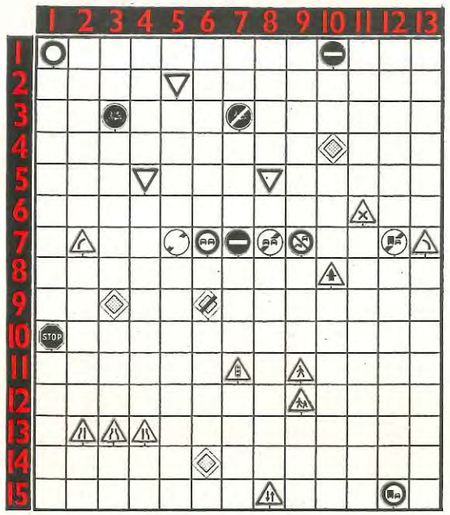
Respuesta: **A pesar de que la influencia de los medicamentos utilizados para la hipertensión arterial en los accidentes de tráfico no ha sido establecida de modo concreto, es importante conocer que estos fármacos, que son muy utilizados (el 20 por 100 de la población padece hipertensión arterial), pueden originar efectos que, aunque no suelen ser relevantes desde el punto de vista clínico, afectan a la capacidad de conducción, sobre todo al comienzo del tratamiento o al aumentar la dosis administrada.**

Pueden aparecer, entre otros, temblor, vértigos, agitación, mareos (hipoglucemias), alteraciones de la audición y trastornos del sueño, según qué grupo de fármacos se utilice en el tratamiento. Tampoco hay que olvidar que quienes padecen hipertensión arterial durante muchos años pueden sufrir algunos trastornos (visión, vértigos, disminución de la atención...) que dificultan en algún grado la conducción de vehículos.

Por todo ello, el conductor que padezca hipertensión arterial debe permanecer atento a las manifestaciones de la medicación, caso de que aparezcan, y acudir periódicamente a ser controlado por su médico.

Por Antonio A. ARIAS

GRAN CRUCIGRAMA

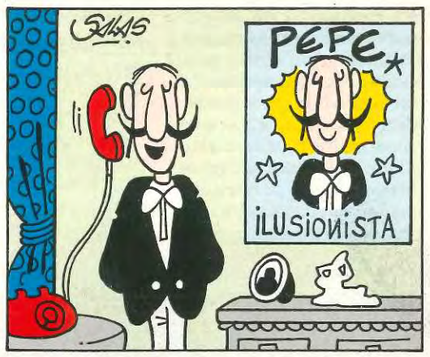


HORIZONTALES.– 1: Poeta cómico griego del siglo III (a. de J.C.). En este lugar. **2:** De poco juicio, disparatado. Ermitaños. **3:** Al revés, símbolo químico del titanio. Praderío donde suele sestear el ganado vacuno. Calidad de ralo. **4:** Individuos de una secta religiosa creada en Bulgaria en el Siglo X por Teófilo. Dios menos romano del hogar. **5:** En femenino, demostrativo. Cierto pecado capital. Atrevida. **6:** Libertárasese. Símbolo químico del osmio. **7:** Vocal. Matrícula española. Divinidad egipcia. **8:** Medicina que ablanda y suaviza, o tiene virtudes para ello. En Aragón, cabeza principal. **9:** Contracción. Matrícula española. Destacóse, exhalóse aroma de los cuerpos. **10:** Amedrentados, asustados. **11:** Título de los antiguos jefes cosacos, Consonantes. Cabello blanco. **12:** Defensora ciega de sus ideas religiosas. Labrar la tierra. **13:** Vocal. Descargado en su trabajo u obligación. **14:** Igualar las medidas de los áridos. En plural, nombre propio de mujer. **15:** Planta labiada, aromática, cuyas hojas y flores se usan como condimento. Nombre de letra. Preposición.

VERTICALES.– 1: Insecto seudo neuróptero rapaz. Capacidad de las localidades de un teatro. **2:** Ciudad de Bolivia, célebre por su riqueza minera, Antiguamente, altivo, orgulloso. Terminación verbal. **3:** Lengua provenzal. Estado de África Ecuatorial. Apócope de tanto. Conozco. **4:** Insípido. Afección cutánea. Símbolo de la plata. **5:** Vocal. Caudillo musulmán. **6:** Da muestras de perturbación mental originadas por la fiebre. Vocal. Agata veteada que suele emplearse para hacer camafeos. Consonante. **7:** Marchar. Artículo, en plural. Mirar, observar. Terreno reservado para la caza. **8:** Preposición. Vocal. En sentido figurado, causo miedo, atemorizo. **9:** En plural, tercera cavidad del estómago de los rumiantes. Otro nombre del sauce. Nombre de letra. **10:** Al revés, en romanos, cincuenta y uno. Esencia o naturaleza. Ciertos timbales usados en la antigua caballería. **11:** Antigua ciudad italiana en la Campania, hoy Aversa. Apoyárase de codos. **12:** Aprehendido. Reunión tumultuosa de gente. **13:** Pusieras la carne al fuego. Apesadumbrada.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO

¿Qué le has regalado a tu abuelo?

SOPA DE LETRAS

A	L	P	E	N	S	T	O	C	K	A				
R	R	R	M	A	L	U	J	U	R	B				
O	E	M	O	S	Q	U	E	T	O	N				
L	G	O	E	L	L	A	E	O	S	U				
P	O	C	N	L	A	N	L	I	S	L				
M	R	H	L	O	L	L	D	E	A	M				
I	R	I	E	T	I	A	A	D	T	L				
T	O	L	C	T	O	N	R	U	O	N				
N	A	A	R	E	S	E	P	I	B	G				
A	A	A	O	T	U	O	R	N	I	L				
C	M	L	O	C	K	A	R	O	N	A				

SOPA DE LETRAS

En este cuadro de letras figuran los nombres de ONCE elementos que componen un equipo de atletismo. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de izquierda a derecha, de derecha a izquierda y en diagonal, teniendo en cuenta que una letra puede formar parte de dos o más nombres.

SOLUCIONES

AL GRAN CRUCIGRAMA: Solo horizontales.– **1:** Posidio. Aca. **2:** Loco. Eremitas. **3:** It. Sel. Ráiera. **4:** Bogomilos lar. **5:** Ese. Ira. Osada. **6:** Libertarrasese. Os. **7:** U. Or. Ra. **8:** Lenitivas. Cap. **9:** Al. To. Emanose. **10:** Atemorizados. **11:** Alaman. L. Cana. **12:** Fanática. Arar. **13:** O. Exoneraado. **14:** Rasar. Tomases. **15:** Orégano. Ese. A.

A LA SOPA DE LETRAS: Alpenstock, anorak, armella, botas, brújula, cantimplora, cuerda, gorro, martillo, mochila y mosquetón.

AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: **1:** Dibujo contra. **2:** Un botón. **3:** Sombra del receptor. **4:** La «N» de ilusionista. **5:** Un dedo. **6:** Una estrella del cartel. **7:** Una «p» de «Pepe». **8:** El portarretratos **9:** La boca del cartel.

AL JEROGLIFICO: Una leontina (una; león; tí; na).

Cuando pague imprudencias con dinero...

EXCESO DE ALCOHOL HASTA 1.000.000 PTAS. DE MULTA.

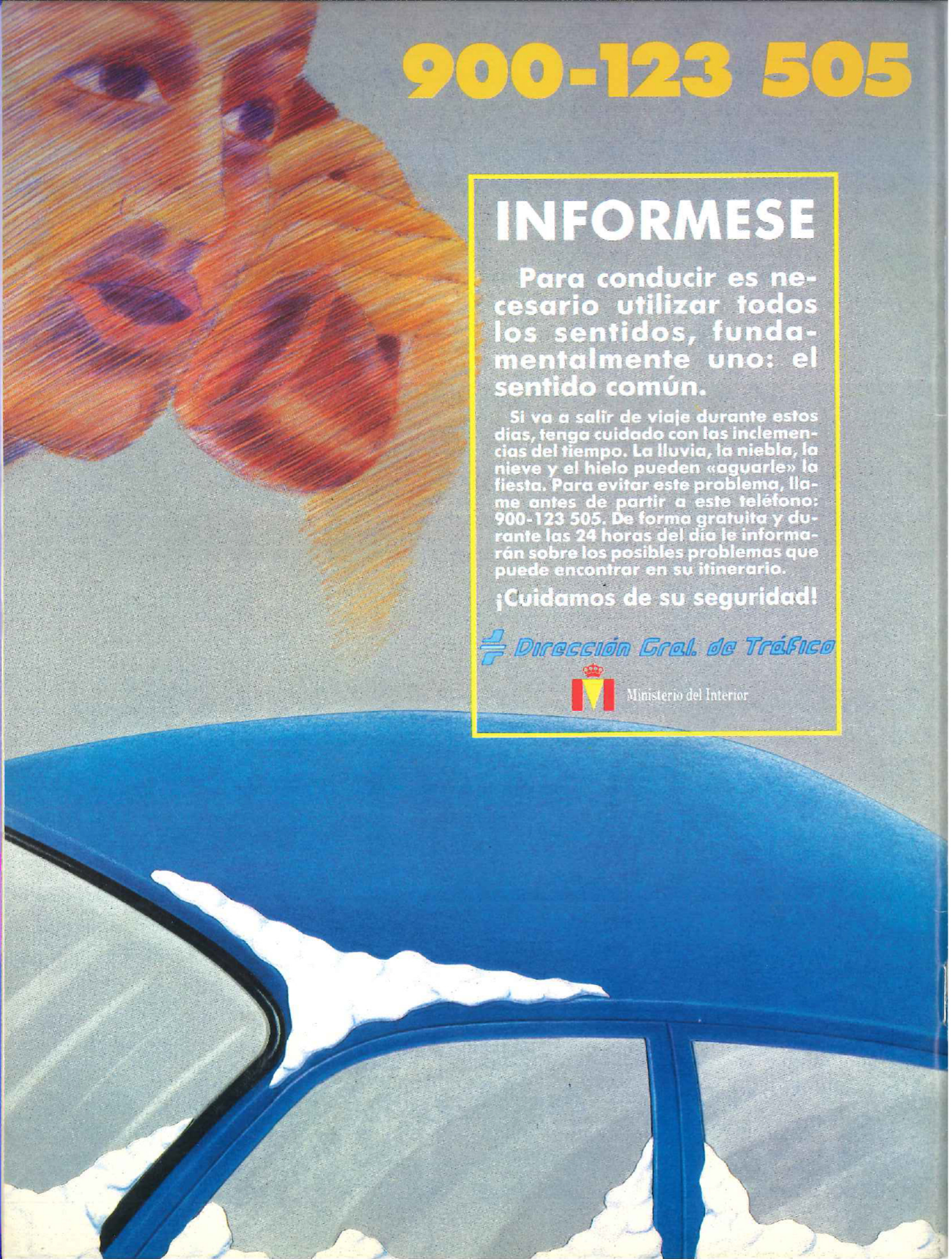
pienso que podía haberlas pagado con la vida.

Clarín

AL FINAL, LAS IMPRUDENCIAS SE PAGAN.

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior



900-123 505

INFORMESE

Para conducir es necesario utilizar todos los sentidos, fundamentalmente uno: el sentido común.

Si va a salir de viaje durante estos días, tenga cuidado con las inclemencias del tiempo. La lluvia, la niebla, la nieve y el hielo pueden «aguarle» la fiesta. Para evitar este problema, llame antes de partir a este teléfono: 900-123 505. De forma gratuita y durante las 24 horas del día le informarán sobre los posibles problemas que puede encontrar en su itinerario.

¡Cuidamos de su seguridad!

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior