

AÑO XI
Nº 105
Abril
1995

Tráfico

**1995: AÑO
EUROPEO DEL
CONDUCTOR
JOVEN**

**Anualmente mueren
en Europa 14.000
personas de 15 a
24 años**

ESTRELLAS FUGACES



**SEMANA
SANTA: Cómo
ir y volver**

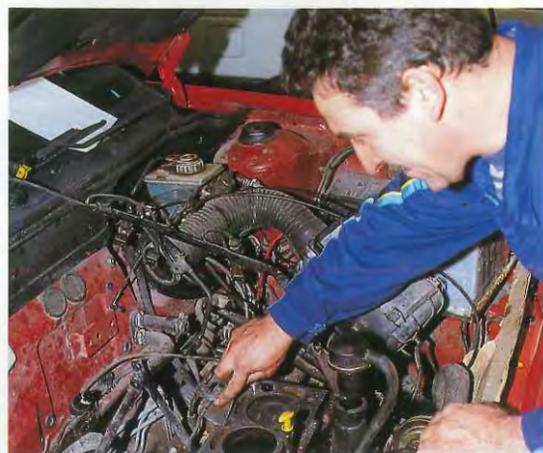
Nueva campaña de tráfico

8

1995: AÑO EUROPEO DEL CONDUCTOR JOVEN

Cada año, más de 14.000 jóvenes perecen en los 15 países comunitarios en accidente de tráfico.

La puesta en escena se repite: noches del fin de semana, recorridos con salida o destino en discotecas o bares, poca experiencia, alcohol y, a veces, drogas, alta ocupación de vehículos viejos o de los padres y comportamientos arriesgados por una sobrevaloración de las capacidades con frecuencia influenciado por el grupo. Un dato esperanzador: aparece una tendencia a la baja que, en España, es de casi un 5 por 100 en los últimos cuatro años



24 REPUESTOS RECONSTRUIDOS: CON CUIDADO

Por cuestiones de precio, la instalación de repuestos reconstruidos está teniendo un importante crecimiento en España. Según los expertos, teniendo un poco de cuidado a la hora de elegirlos -y dado que, si cumplen la norma, pasan rigurosos controles de calidad-, no tienen por que empeorar la seguridad del vehículo. Además, se puede ahorrar un "pellizco"...



16 MÁS CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE

Ya está en marcha la nueva campaña de divulgación sobre seguridad de la DGT. En 1995, continúa la línea "dura" y se presentan las consecuencias del accidente sobre el entorno familiar y social de quien lo ha sufrido. Una línea que, como demuestran los estudios post-campaña, es eficaz tanto en cuanto a recuerdo como a modificación del comportamiento.

43 SEMANA SANTA: PRIMER ASALTO

Las carreteras sufrirán el "primer asalto" del año con la salida de masiva de ciudadanos hacia playas y lugares de descanso. Con nuestros habituales mapas, consejos y previsiones de obras y puntos conflictivos le ayudamos a que este tiempo sea un poco más de vacaciones y menos de peligro y atascos. Con esto y un poco de paciencia y prudencia, viajará más tranquilo.

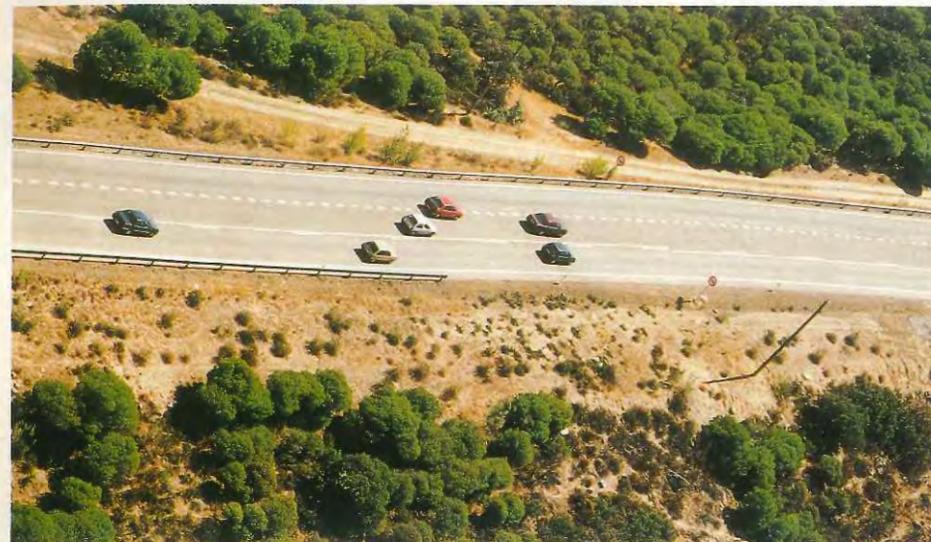


SECCIONES	
La locura del mes	3
Disco verde	4
Editorial	5
Humor	6
Aunque usted no se lo crea	7
Taller de opinión	30
TRÁFICO CHICO (suplemento central)	
El parque automovilístico, al día	34
Medicina del Tráfico	51
El maletero	52
La pluma en el asfalto	53
Famosos en marcha	54
Cartas	56
Pasatiempos	58



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



Hay a algunos que no se les pone nada por delante... Y, si se les pone, se lo saltan, esté prohibido o no, con reiteración y alevosía. Y quizás hasta con nocturnidad, pero las fotos nocturnas no son la especialidad de nuestros helicópteros. Aunque no debe suceder, cualquier puede, por despiste, "comerse" un poquito de un "prohibido adelantar". Pero tanto y tan reiteradas veces no puede considerarse un despiste.

Y no sólo el adelantamiento en prohibido, sino el doble adelantamiento. Y... lo que haga falta. Lo "único que le importa a este "ciudadano" es no tener que reducir su ímpetu y su velocidad. Da igual lo que sea necesario hacer, prohibido o no, ponga en peligro su vida o la de los demás. Porque difícilmente van a poder regresar, con seguridad y sin poner en peligro a los demás, al carril derecho antes de invadir, nuevamente el prohibido.



Nos queda ya sólo la foto de uno de los dos turismos que mantenían esta actitud reiterada. Nuevamente está finalizando su adelantamiento dentro ya de la zona prohibida obligando a que el coche que circula de frente se tenga que echar al arcén. Y he aquí la explicación a por qué un tramo recto y con perfecta visibilidad puede estar marcado como prohibido adelantar: una isleta de giro o un cruce inesperado y que, desde lejos, es difícil apreciar.



Distancia de seguridad: apropiación insegura

Cuando se circula detrás de un vehículo, siempre hay que mantener una cierta separación que nos permita reaccionar ante una posible frenada del mismo y, así, evitar alcanzarlo, con la colisión consiguiente. Esta separación se suele denominar distancia de seguridad, por ser ésta el objetivo de la misma.

El Reglamento General de Circulación establece que *"todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que permita detenerse en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado"*.

En teoría, la distancia de seguridad depende exclusivamente del tiempo humano que necesitamos para darnos cuenta de que en el vehículo anterior han actuado sus frenos; es decir, de que sus luces de freno se han encendido, ya que, mientras tanto, mantenemos la misma velocidad. Esto no es exactamente así en la práctica, pues las prestaciones de los frenos de los vehículos involucrados pueden ser muy diferentes y las características de los neumáticos también. Por último, puede haber diferencias iniciales de velocidad si el vehículo posterior está realizando una aproximación en ese momento. Por tanto, el fenómeno es complejo, ya que intervienen diferentes factores materiales y mecánicos, así como humanos.

La circulación que habitualmente se observa es nuestras carreteras y calles presenta una clara merma de las distancias de seguridad, por lo que convendría meditar sobre dicho fenómeno debido a su enorme incidencia en la accidentalidad actual.

La mayoría de los conductores desconoce cuál es la distancia de seguridad que debe mantener en cada momento; pero aún en ese supuesto, nadie sabe o puede determinarlas y sólo algunos llegan a estimarla, ya que, con la velocidad y la falta de referencias fijas, se hace muy difícil conseguirlo. Además, una parte importante de conductores desconoce los factores de que depende.

Pero no todo es desconocimiento o falta de medios. Lo más importante está en las formas de conducir como claro reflejo de la personalidad de los conductores y su cultura. Muchos conductores asimilan mal el ser adelantados y menos aún al ir en colas o caravanas. Se produce una especie de reacción de defensa ante posibles adelantamientos reduciendo al mínimo, casi material, el espacio libre.

En este sentido, la normativa legal continúa estableciendo que *"la separación que debe guardar todo*

conductor de vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento, deberá ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad"; es decir, justo lo que evitan muchos conductores que parecen que quisieran hacer suya la separación.

Están convencidos de que las probabilidades de que se produzca una frenada brusca por parte del vehículo que les precede son mínimas, porque sobrevaloran su percepción de las condiciones de la vía y la circulación al pensar que son capaces de ver qué ocurre delante de dicho vehículo y, además, que su tiempo de reacción es instantáneo y la capacidad de frenada de su vehículo mejor que la del anterior.

Aparece una especie de instinto de apropiación virtual del espacio libre que provoca que no se mantenga la mínima distancia de seguridad. Es decir, una "apropiación insegura" de la distancia de seguridad exigible.

El problema es muy importante por su repercusión en la seguridad vial, tanto en vías urbanas como interurbanas, por lo que sería conveniente hacer hincapié en él durante la educación vial primaria, así como en lo que podíamos llamar "concienciación vial" o formación vial continuada de los millones de conductores existentes mediante la necesario publicidad o divulgación.

Además, convendría desarrollar y potenciar, en paralelo, el establecimiento de referencias fijas de distancia en los bordes de la calzada, como, por ejemplo, los hitos de arista blanca con captafaros, o aprovechar los cada vez más extendidos paneles de mensajes variables para no limitarse a decir fijamente "mantenga la distancia de seguridad", sino hacerlo cuando los vehículos no la respeten justo en la zona anterior a los mismos, añadiendo un sistema simple de detección de velocidades e intervalos entre vehículos.

Por último, con los avances telemáticos que se están desarrollando a bordo de los vehículos, ya es real la posibilidad de incorporar dispositivos electrónicos que nos ayuden a medir y, por tanto, nos enseñen a estimar los huecos que respetamos por delante de nuestra trayectoria y advertirnos de su idoneidad o no en función de la velocidad a la que circulemos.

De esta forma lograremos, entre todos, ir mejorando la calidad de nuestra circulación, empezando por su seguridad, al cambiar la idea de "apropiación insegura" de las separaciones entre vehículos por la de "cesión segura".

(*) Profesores del Departamento de Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia.



Marcos GONZÁLEZ C. YEBRA

 AÑO XI
 NÚMERO 105. ABRIL 1995

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, y
 Marcos González
 y Rafael Martín (colaboradores).

 Secretaria de Redacción:
 Ana Álvarez.

 Colaboran en este número:
 F. Javier Álvarez, Antonio Aragón,
 Antonio Arias, Manuel Caravaca,
 Marcelino Conesa Luceraga, Alfredo
 García García, Juan C. González, Charo
 Laiz y Álvaro Ponce

 Colaboración especial:
 Fernando Lázaro Carreter

 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.

Fotomecánica:

Reproducciones Iglesias

Imprime:

 ROTEDIC. C/ Ronda de Valdecarrizo, 13
 (Tres Cantos)

Depósito legal: M-25.988-1985.

N.I.P.O.: 060-95-001-9.

Distribución: JARPA

 Avda. Castilla, 32. Pol. Ind. 1, nave 15
 28850 San Fernando de Henares (Madrid)
 (La revista TRÁFICO 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
 TRÁFICO como fuente.

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

 Tirada de este número:
 350.000 ejemplares.

La esperanza joven

La primera causa de muerte entre los jóvenes de 18 a 24 años es el accidente de circulación. Si consideramos una capa más amplia -de 15 a 24 años- más de 14.000 jóvenes pierden la vida cada año en los 15 países de la Unión Europea. Aunque apenas representan el 15 por 100 de la población total, uno de cada cuatro fallecidos no ha sobrepasado los 24 años.

En medio de este dato desolador, el Consejo de Ministros de la Unión Europea ha declarado 1995 como el "Año Europeo del Joven Conductor", en el que cada país pondrá en práctica una serie de medidas que se sumarán a las que ya están en marcha para atajar la descomunal tragedia.

La diversidad geográfica y la idiosincrasia de cada territorio europeo no modifican, sin embargo, el fondo del problema, que se sitúa en un uso intensivo del automóvil durante los fines de semana, la alta ocupación de los vehículos y, en muchos casos, la presencia de alcohol. Habría que añadir la interferencia, especialmente negativa de un reducido grupo que confiesa disfrutar asumiendo riesgos y no tiene conciencia del peligro que representa para sí y para los demás.

Afortunadamente, recientes estudios y encuestas ponen de manifiesto una conciencia creciente, por parte de los jóvenes europeos, respecto a las consecuencias que pueden deparar la presencia de elementos como la velocidad y el alcohol en sus formas de diversión: la mayoría considera que el beber antes de conducir puede ser causa de accidente.

En los últimos años, en España no sólo están disminuyendo los accidentes y las víctimas en general, sino que en la capa joven, de 18 a 24 años, ha descendido el número de muertos en mayor medida que en la de adultos. Se ha pasado de una proporción de jóvenes muertos en 1991 del 26 por 100, al 20 por 100 en 1994.

Datos que, aun siendo dramáticos, dan pie a la esperanza, alimentada por la idea de una juventud cada vez más solidaria, que consume menos alcohol y drogas y con un alto grado de aceptación de las últimas campañas. De hecho, no todo el ocio juvenil se traduce en el desenfreno de los fines de semana; y ni tan siquiera puede tacharse de irresponsable a la mayoría de los que acuden a divertirse a una discoteca. Sólo los que, a pesar de todo, beben y conducen, buscan el riesgo y necesitan hacer locuras para autoafirmar su personalidad, merecen el rechazo de sus propios compañeros y de la Sociedad. Y algo más: la actuación de las fuerzas de vigilancia para impedir que hagan daño a los demás.



Aunque Vd. no se lo crea



La ilusión del pueblo de Chozas del Pobre era contratar a los "forçados" portugueses -esos valientes que detienen un toro sólo con la fuerza de sus brazos y la habilidad para situarse sin recibir la cornada- para la novillada con que celebraban, cada quince años, dado que eran misérrimos, sus fiestas patronales. Pero, a pesar de sus economías, a última hora, el concejal encargado del festejo se había fugado con las 146 pesetas que tenían de presupuesto.

Juan M. MENÉNDEZ

El alcalde convocó asamblea popular para debatir el problema y dar soluciones. Eugenio, el "Despabilao" -al que llamaban así por ser el que más lejos había llegado en la escuela y al que todos miraban con respeto porque, con ayuda de un canuto, sabía hacer la "o"-, tuvo la genial ocurrencia.

- ¿Por qué no hacemos nosotros de "forçados" y, además, así nos sale más barato?

El pueblo entero vibró de alegría. La orquesta se arrancó con "España, cañí" y comenzó el baile. Hasta que Lino, el "Atascao" -que era cojo y tenía más mala leche que todas las cabras del pueblo juntos-, se abrió paso hasta el micrófono y les agitó la fiesta:

- ¿Y quién va hacer de cornúpeto?

El baile paró en seco. Todos se imaginaron a sí mismos con la cabeza adornada por un hermoso par de cuernos.

- ¿Hay algún voluntario? -

insistió el "Atascao" con mucho mal café.

Ninguno quiso dar un paso al frente. A todos les dio miedo quedarse, para siempre, con el agradecimiento del pueblo y, como pago por él, con el mote el "Ciervo".

Como siempre, el "Despabilao" dio la solución: "Podemos usar como el toro el coche del Macario".

Sin esperar la orden del alcalde, la banda volvió al "España, cañí" y la idea fue aprobada sólo con dos votos en contra: el de Lino, el "Atascao", y el del Macario, que, sabiendo lo brutos que eran los mozos, no quería exponer su coche a que sufriera daños.

cao", y el del Macario, que, sabiendo lo brutos que eran los mozos, no quería exponer su coche a que sufriera daños.

Cuando ya iba a marcharse derrotado, al "Atascao" -que tenía la cara roja de los esfuerzos por pensar que realizaba- se le ocurrió una última idea para aguar la fiesta. Pidió la palabra y dijo:

- Bien, ¿y cuántos mozos necesitamos para parar al Macario?

Está si que era gorda. Ni tan siquiera el "Despabilao" era capaz de solucionar un problema matemático tan complicado. Pensaron en el maestro del pueblo cercano, pero como había huido al comienzo del curso escolar al conocer, desecharon la idea.

Cuando casi se habían rendido, Casilda, la "Tapia" -a la que llamaban así porque no oía desde que una vaca la mu-

gió al oído-, se enteró de qué iba la película y sugirió que llamaran a Víctor, el "Mariquita". Le llamaban así porque desde pequeño no mostró afición por darse de pedradas con los otros zagales, sino que prefería estudiar, y que había marchado a la capital, donde era ingeniero. Nadie sabía en qué, "pero un ingeniero tiene que saber estas cosas" sentenció Casilda.

Naturalmente, don Víctor les solucionó el problema: si lo graban poner el coche a 120 km./h., necesitarían 1.587 personas para detenerlo.

Para lograr que un vehículo de tipo medio que marcha a 120 km/h. prácticamente se detenga (la fórmula matemática obliga a que se reduzca la velocidad hasta 1 km./h., puesto que si se llegara a 0, se necesitaría un infinito número de personas), sería necesario un peso de casi 120.000 kilogramos. Si contamos personas de tipo medio, de unos 75 kilos de peso, sería necesaria una fila de "forçados" de 1.587.

Una vez dada con la solución, como castigo por ser tan "malage", pusieron de primero en la fila, forzado, a Lino, el "Atascao". El golpe fue tan morrocotudo, que Lino no volvió a abrir la boca en la vida, lo que fue un alivio para todo el pueblo, porque, no sé si ya lo he dicho antes, tenía muy mala leche. ♦

CURIOSIDADES

✓ El primer La Cuadra, que salió en 1899, tenía un cilindro y 4,5 caballos. Hoy se conserva en el Antic Car de Cataluña.

✓ El rey Alfonso XIII cedió su nombre a un automóvil, el modelo T-45 de la marca Hispano-Suiza.

✓ En 1919 se celebró en Barcelona el I Salón Internacional del Automóvil en el Palacio de las Bellas Artes del Parque de la Ciudadela, entre los días 3 y 12 de mayo.

Europa, preocupada por los accidentes de fin de semana de sus jóvenes, en el que destaca un grupo de alto riesgo

Catorce mil jóvenes mueren cada año en las carreteras de la Unión Europea. Con ligeras variantes en su forma de divertirse, la noche del fin de semana es el escenario común en el que se ven inmersos en una mezcla explosiva: alcohol, noche y automóvil se mueven al ritmo de la música. Sus opiniones se asemejan a las del resto de los conductores y, en algunos aspectos, parecen más conscientes. Su estilo de vida, sin embargo, les lleva a comportarse peligrosamente, según los expertos.



EL RITMO DE LA NOCHE

Juana SÁNCHEZ
y Teresa GONZÁLEZ
Fotos: M. GONZÁLEZ

Los accidentes de tráfico son la primera causa de mortalidad entre los jóvenes de 15 a 24 años. De los 55 millones que viven en la Unión Europea -un 15 por 100 del total de la población- más de 14.000 dejan sus vidas cada año en la carretera. Cifra que, si la enfrentamos con el total de las víctimas que quedó en el asfalto europeo -algo más de 52.000 personas-, significa que uno de cada cuatro muertos en accidentes de circulación no había cumplido el cuarto de siglo.

Una situación que ha llevado al Consejo de Ministros comunitario a declarar 1995 como Año Europeo del Conductor Joven, convocando a los 15 países miembros a promover actividades de apoyo: Naciones Unidas ha celebrado recientemente la II Semana de la Seguridad Vial; en junio Francia será la anfitriona de un seminario sobre jóvenes; y, en octubre, coincidiendo con la presidencia española de la Unión, se realizará un segundo encuentro. El objetivo: modificar los comportamientos arriesgados de conducción de este colectivo.

A pesar de que sus costumbres y formas de vida se diferencian en muchos aspectos, los jóvenes europeos se asemejan considerablemente a la hora de divertirse. La noche del fin de semana es el tiempo mágico que la mayoría elige para salir con los amigos, teniendo la música como piedra angular y utilizando a veces el alcohol como compañero inseparable en torno al que reunirse. La distancia hasta sus zonas de diversión, que en algunas ciudades europeas es considerable, hacen que el automóvil forme parte sustancial de ese tiempo de ocio. Según la Federación Europea de Seguridad Vial (entidad privada que agrupa a diversas asociaciones del automóvil), "es evidente que los jóvenes conductores circulan más kilómetros durante las noches del fin de semana que las personas de otros grupos de edad", lo que relaciona en proporción directa los accidentes de tráfico de las madrugadas festivas con los conductores jóvenes.

A esta circunstancia caben añadir otros factores que actúan como agravantes: el bajo poder adquisitivo de los menores de 30 años les obliga a conducir vehículos plenamente ocupados, lo que dispara el número de víctimas cuando se ven implicados en un accidente grave; sus coches suelen ser, además, viejos o prestados y su



Noche, música y alcohol son los elementos que se combinan en la diversión de los jóvenes.

corta experiencia al volante no les permite valorar con precisión las condiciones de la vía por la que circulan; la velocidad inadecuada y unas reacciones incorrectas ante el imprevisto acaban de pintar un panorama de alta siniestralidad.

MAL, PERO MEJOR

Sin embargo, las últimas estadísticas empiezan a mostrar una evolución positiva: la cifra de muertos de 15 a 24 años en Europa registra un ligero descenso desde 1991. En España, el número de víctimas mortales de esa edad ha bajado en casi cinco puntos, pasando del 28,3 por 100 en 1991 al 23,5 por 100 en 1994.

No obstante, en sus opiniones, los jóvenes muestran un grado aceptable de concienciación, equiparable, y a veces superior, a los adultos, según recientes estudios realizados entre los conductores europeos. De hecho, son más sensibles a los daños que causan a los demás que a los propios y les asusta menos la idea de la muerte que las lesiones graves.

La explicación a la divergencia entre la forma de pensar y su comportamiento se sitúa, según Luis Montoro, catedrático de Psicología y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia "en que su actual estilo de vida y la forma de diversión acaba por imponerse a sus opiniones, modificando los comportamientos. No hay que quedarse en las circunstancias (velocidad excesiva,

Los jóvenes son el 15 por 100 de la población y sufren el 26,5 por 100 de muertes en carretera

consumo de alcohol, inexperiencia...), sino analizar los motivos de fondo".

Para Montoro, los jóvenes sienten una necesidad de autoafirmación que les lleva a enfrentarse a las normas y adoptar conductas competitivas y exhibicionistas, especialmente si van en grupo. Además, suelen sobrevalorar su capacidad, realizan maniobras más arriesgadas y minimizan los efectos del alcohol o la importancia del cinturón y casco. En las conclusiones de la Comisión Especial de Juventud del Senado se recogen estas y otras actitudes: creen que el grupo espera de ellos que sean los mejores y lo demuestran afrontando riesgos. No obstan-



Más de la mitad de los jóvenes es bebedor de fin de semana. Sobre todo los varones.

te, son sensibles a los mensajes publicitarios de los fabricantes.

Sin embargo, la visión que los jóvenes europeos dibujan de sí mismos no es la de "locos al volante". Según la Encuesta



En ocasiones, sobre todo en la Europa del norte, la fiesta empieza en casa de los amigos.

ALEMANIA

Población: 80.594.000
Jóvenes (15-24 años) muertos en accidente: 2.868 (1992)

AUSTRIA

Población: 7.882.000
Jóvenes (15-24 años) muertos en accidente: 396 (1992)

BÉLGICA

Población: 10.068.000
Jóvenes (15-24 años) muertos en accidente: 461 (1992)

DINAMARCA

Población: 5.181.000
Jóvenes (15-24 años) muertos en accidente: 145 (1992)

M. GARROTE



Robert Fischert (27 años). Vive en Constanza, junto allago del mismo nombre. Completa en España su formación jurídica.

- ✓ "Por razones prácticas, prefiero la bicicleta para desplazarme; el coche no es un objeto de deseo, sino algo funcional: me lo compré cuando lo iba a necesitar".
- ✓ "Si vamos de fiesta, uno de nosotros, normalmente una chica, no bebe la bebida más habitual es la cerveza".
- ✓ "Ir a discotecas es algo especial; lo habitual son las casas de los amigos; volvemos entre las 12 y la 1 de la madrugada".
- ✓ "Hay mucho control policial, aunque las limitaciones tienen un por qué; en mi círculo somos respetuosos con las normas".

M. GARROTE



Gudrun Swatch (21 años), traductora e intérprete, nació en Linz. Lleva un año en España.

- ✓ "Solemos reunirnos en la casa de un amigo; de bares y discotecas van más los de 30 años".
- ✓ "Utilizamos a menudo la bici y los transportes públicos, incluso en fin de semana; cuando se tiene coche, suele ser pequeño y de segunda mano".
- ✓ "El alcohol que más consumimos es cerveza. Se hacen frecuentes controles de alcoholemia y, algunas ciudades, han creado "taxis de recoger", que los jóvenes utilizan a menudo".
- ✓ "Se hacen campañas para los conductores en general. Mostrar imágenes de accidentes me parece eficaz, aunque cruel".

M. GARROTE



M. GARROTE



Alex Berhard (21 años). Trabaja en Madrid en una empresa danesa como ayudante de oficina.

- ✓ "La bicicleta es la reina de las calles, la usamos para todo: ir a clase, salir con los amigos, ir de compras...".
- ✓ "Nuestros padres no nos dejan el coche para salir de noche".
- ✓ "El tren o el autobús funcionan muy bien y durante toda la noche".
- ✓ "Son frecuentes las fiestas en casa de amigos. Si llevamos coches, damos la llave al anfitrión para que valore si después podemos o no conducir".

M. GARROTE



Philip D'Hebboudt (21 años). Estudia Turismo y Empresariales.

- ✓ "El que tiene coche es el líder, liga más. Cuando lo tenemos, lo usamos para todo".
- ✓ "La cerveza es el núcleo de nuestra diversión -somos el país de la cerveza-, pero el que conduce no bebe; los demás acabamos bastante borrachos".
- ✓ "Las multas por conducir bebido pueden llegar a dos millones de pesetas y retirada del permiso; tampoco se puede correr, porque hay vigilancia cada 500 metros".
- ✓ "Cuando bebo dejo el coche y vuelvo a casa en taxi o transporte público".
- ✓ "Si tenemos coche, suele ser pequeño, potente y nuevo. Lo pagan nuestros padres; nosotros aportamos una cantidad simbólica".

Paneuropea (S.A.R.T.R.E.) - más de 17.000 conductores entrevistados en toda Europa- el 49,2 por 100 de los menores de 25 años cree que conduce igual de deprisa que la media de conductores. Sólo tres de cada diez señala que circula más rápido y un 20 por 100 se califica como un conductor más lento que la media. Comparado el tráfico con otros problemas sociales, al 76,2 por 100 les preocupan más los accidentes que la delincuencia, aunque menos que la contaminación.

Entre las causas que consideran que pueden ocasionar accidentes, los jóvenes piensan que beber antes de conducir o hacerlo cansado son los peligros más importantes, seguidos de circular muy deprisa o demasiado cerca del vehículo que les precede.

La seguridad y la fiabilidad son los dos rasgos que la práctica totalidad destaca como fundamentales en un automóvil. La economía de uso, la baja contaminación y la comodidad también son valorados por una amplia mayoría. No les parece mal -sobre todo en Suecia y Portugal- que los fabricantes resalten la velocidad de los vehículos en sus campañas

publicitarias.

Tres de cada cuatro jóvenes creen que el cinturón de seguridad es necesario aun cuando se conduzca con prudencia y algo más de la mitad es favorable a sanciones severas, aspecto en el que, junto con el anterior, las mujeres se muestran algo más concienciadas que los varones.

Las infracciones que reconocen cometer con más frecuencia son pasar el semáforo en ámbar -sobre todo en España, Holanda e Italia-, pegarse demasiado al vehículo que va delante -especialmente en España-, aparcar en la acera y realizar adelantamientos apurados -más en Dinamarca y Suecia-.

ALCOHOL DE FIN DE SEMANA

La encuesta refleja que el 43 por 100 se decanta por no permitir beber nada de alcohol a los conductores. Siete de cada diez se muestran a favor de los controles de alcoholemia y de fuertes sanciones, frente al 15 por 100 que dice estar en contra.



"Conocen los riesgos del tráfico, pero su estilo de vida les lleva a comportarse peligrosamente".
(Luis Montoro, psicólogo)

Ir de sitio en sitio es una costumbre frecuente en las grandes ciudades de los países mediterráneos.



Esta forma de pensar coincide con la valoración de un informe de la Federación Europea de Seguridad Vial según el cual los jóvenes no sobresalen respecto al resto de los conductores en los accidentes relacionados con el alcohol. Incluso, en comparación con los de más edad, están infrarepresentados, salvo en el caso de los accidentes de fin de semana, donde el alcohol sí parece jugar un papel significativo.

En las respuestas de la Paneuropea, un 86 por 100 de los menores de 25 años piensa que beber antes de conducir puede terminar fatal.

En cuanto a los comportamientos de los jóvenes, el 26 por 100 es bebedor de fin de semana -bebe un día o dos- especialmente los varones, mientras ellas son más ocasionales. De los que beben antes de conducir, un 18,5 por 100 toma 1 ó 2 copas mientras que ocho de cada diez consumen de 3 a 5 copas. Incluso hay un 1 por 100 que confiesa beber de 6 a 8 copas antes de ponerse al volante. En el extremo contrario, tres de cada diez jóvenes conductores dicen no beber nunca.

ESPAÑA



Población: 39.114.000
Jóvenes muertos (15-24 años) en accidente: 1.648 (1993)

FINLANDIA



Población: 5.078.000
Jóvenes (15-24 años) muertos en accidente: 96 (1993)

FRANCIA



Población: 57.527.000
Jóvenes (15-24 años) muertos en accidente: 1.994 (1993)

GRAN BRETAÑA



Población: 56.055.000
Jóvenes muertos (15-24 años) en accidente: 1.138 (1992)

GRECIA



Población: 10.254.156
Jóvenes (15-24 años) muertos en accidente: 509 (1991)

HOLANDA



Población: 15.239.000
Jóvenes muertos (15-24 años) en accidente: 308 (1992)

IRLANDA



Población: 3.560.000
Jóvenes (15-24 años) muertos en accidente: 123 (1992)

ITALIA



Población: 56.933.000
Jóvenes muertos (15-24 años) en accidente: 2.046 (1992)



M. GARROTE

Pilar Montón (23 años) e Isidoro Cano (22) trabajan con jóvenes en la Casa de la Juventud de Alcobendas (Madrid).

- ✓ "Se asocia excesivamente accidente de tráfico con gente joven. Habría que separar ambas cosas".
- ✓ "Los jóvenes no se diferencian de otros conductores; no se les puede valorar en general ni atribuirles una especial agresividad al volante".
- ✓ "El coche es bastante deseado por el joven; quizá porque significa su primera independencia".
- ✓ "Los controles de alcoholemia son eficaces pero no están bien planteados: es fácil eludirlos".
- ✓ "Te acostumbras al coche y no sabes ir a ningún sitio sin él; el transporte público no sirve en los horarios de los jóvenes".

Tonja Tomann (22 años) y Marika Sulo (24 años) trabajan en la Oficina de Turismo Finlandesa en España.

- ✓ "Es obligatorio realizar una prueba en invierno, conduciendo sobre hielo, para obtener el permiso de conducir".
- ✓ "Bebemos bastante el fin de semana por la noche".
- ✓ "Visitamos varias discotecas".
- ✓ "El que conduce no bebe".
- ✓ "No rebasamos ni el nivel de alcohol, ni los límites de velocidad, porque las multas son muy caras y retiran el permiso".

M. GARROTE



Veronique Braun (24 años). Licenciada en Comercio, prepara el doctorado en España.

- ✓ "El sábado por la noche es el momento de la diversión y cuando usamos el coche, normalmente es de nuestros padres".
- ✓ "Quién lleva el coche no es el líder, es el chófer; y, además, no bebe".
- ✓ "Vamos a un solo sitio -pub, discoteca, restaurante, casa de amigos...- y allí nos quedamos todo el tiempo".
- ✓ "Cuando volvemos, nos llamamos por teléfono para saber que hemos llegado bien".

Mark Hopkins (23 años). Es funcionario de la Embajada de su país en Madrid.

- ✓ "El coche no es especialmente valorado por los jóvenes -ocuparía un cuarto puesto entre sus preferencias- y suelen ser de segunda mano".
- ✓ "Somos más conscientes de los riesgos del alcohol que la generación anterior, la de nuestros padres".
- ✓ "Las normas sobre el alcohol y la velocidad son muy estrictas; te pueden quitar el carnet o meterte en la cárcel".
- ✓ "No hay gran diferencia entre los jóvenes británicos y españoles, aunque aquí se mezcla más bebida y conducción, hay menos policía y menos respeto".
- ✓ "Los accidentes de tráfico son un problema. Mis amigos le dan más importancia, pero a mí no me preocupan especialmente".



M. GARROTE



Sofia Stamuli (26 años). Cursó Administración de Empresas y está en España con una beca.

- ✓ "Creo que ahora los jóvenes somos más maduros y pensamos más en la gravedad de los accidentes".
- ✓ "Para ir a clase, está de moda la moto pequeña; por la noche usamos el coche".
- ✓ "Se han endurecido las medidas contra el alcohol; por eso, el que conduce, bebe menos".
- ✓ "En ciudad no se utiliza mucho el cinturón de seguridad, y durante el verano es frecuente ver a los motoristas con el casco en el brazo por el calor".

Elles Verschoor (29 años) es profesora y lleva cinco meses en España.

- ✓ "Los jóvenes se mueven en bicicleta y en tren hasta que comienzan a trabajar y se compran coche, que suele ser barato y viejo".
- ✓ "La diversión suele terminar sobre la 1 de la madrugada; el transporte público funciona toda la noche".
- ✓ "Los lugares de diversión suelen estar cerca de casa y se despiertan andando o en bicicleta, pensando, además, en que van a beber".
- ✓ "Antes de salir se elige un conductor que no beberá, ya que las sanciones por alcoholemia o por exceso de velocidad son muy duras".
- ✓ "Las multas hay que pagarlas en el momento, no se puede hacer después, por banco".
- ✓ "El que tiene coche es el 'amigo' de todos, nunca el líder".

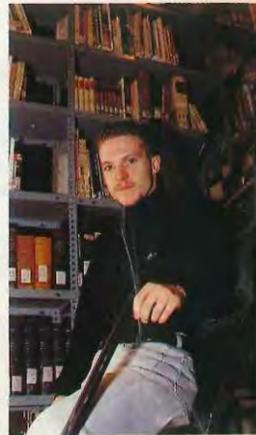


Louise Margaret Harrington (22 años). Estudia Historia del Arte.

- ✓ "Sobre todo, vamos a bares donde charlamos y bebemos mucho en poco tiempo".
- ✓ "Recientemente se ha bajado el límite de alcohol permitido".
- ✓ "Hay mucha diferencia entre la ciudad y el campo; en éste, el coche es más necesario, pues no hay transporte público; las carreteras son peores y sin luces; se bebe más cerveza; hay menos policía. Todo ello provoca más accidentes".
- ✓ "En ciudad, cuando salimos de noche y bebemos, usamos más el taxi: es más cómodo".
- ✓ "Podemos conducir desde los 17 en compañía de un adulto".

Daniele R. Perotto (22 años). Es diseñador industrial en paro y vive en España.

- ✓ "El coche es fundamental para salir de noche. Es un símbolo de status de los muchos que existen en Italia: ropa de marca, teléfono móvil... Se intenta personalizarlo, hacerlo más exclusivo, darle un sello personal".
- ✓ "Son frecuentes la carreras y la velocidad alta, pero esto es general en los conductores de cualquier edad".
- ✓ "Al dato de accidentes durante el fin de semana se le llama Masacre del sábado noche".
- ✓ "En Milán, las discotecas cierran a las 4 de la madrugada. Para continuar la fiesta, muchos hacen 200 kilómetros hasta la costa de la Riviera para seguir bailando o simplemente desayunar".
- ✓ "Además de beber alcohol, está bastante extendido el consumo de droga. Quien conduce bebe menos".



M. GARROTE

Fermina Sánchez, psicóloga de la DGT y representante española en el S.A.R.T.R.E. y otros grupos de expertos, opina que se puede establecer una clara diferencia en relación al alcohol entre los jóvenes del norte de Europa y los de los países mediterráneos: mientras los primeros suelen beber en menos ocasiones e ingieren cantidades importantes, sus "colegas" latinos beben con mayor frecuencia pero en menor cantidad. No obstante, según Carlos López Riaño, delegado del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, en España han cambiado los patrones de consumo, de manera que se practica la abstinencia durante la semana y se bebe intensamente de viernes a domingo.

DEL DICHO AL HECHO

Por países, España, Bélgica y Reino Unido registran la posición de máxima concienciación respecto al alcohol, "lo cual no implica que quienes responden estas opciones asuman una conducta congruente", aclara la psicóloga.

¿Qué factores inciden en las decisiones de los jóvenes para que haya tanta diferencia entre lo que dicen y lo que hacen?

Según Luis Montoro, en el proceso de toma de decisión es donde se enmarca su percepción del riesgo, a la que dan forma tres elementos de distinta dimensión: los de carácter estable (edad y sexo), los situacionales (que dependen del momento y las circunstancias concretas) y los culturales. "Ellos no ven la conducción como una actividad peligrosa y piensan que los demás no conducen bien, pero ellos sí, por lo que es difícil que se vean involucrados en un accidente. Confían mucho en su capacidad de control sobre el vehículo, por lo que se arriesgan más que los adultos". Su solución pasa por una mayor información a los jóvenes que proceda de su entorno. Enfrentarle al coche, al alcohol y a la discoteca sólo provoca rechazo.

La Paneuropea destaca un grupo minoritario de "especial riesgo", donde despuntan los menores de 25 años y los de 25 a 39. Un 8 por 100 de los primeros declara disfrutar asumiendo riesgos al vo-



Carlos López Riaño, Delegado del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas

"Se ha abierto una brecha en la buena imagen del alcohol en nuestra sociedad"

Entre la población juvenil, el alcohol sigue siendo la sustancia más consumida, seguida de los derivados del cannabis, cocaína y los distintos anfetamínicos. Así lo constatan las declaraciones realizadas a "Tráfico" por el Delegado del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, Carlos López Riaño, quien asegura, además, que "si bien el grupo de abstemios aumenta progresivamente, también se ha incrementado el grupo de bebedores pesados; además, se han modificado los patrones de consumo -abstinencia o semiabstinencia entre semana e ingestión rápida e intensa en fin de semana-".



tradicional "buena imagen" de la que gozaba en nuestra sociedad".

De la interacción de las drogas de diseño sobre los accidentes de tráfico, no existen datos, salvo la evidencia justificada "en el propio efecto eufórico psicomotor de estas sustancias al que se añaden horas de vigilia, fatiga acumulada...; todo ello sin contar con el efecto multiplicador de otros consumos concomitantes como el alcohol".

Las drogas de diseño, que "siguen siendo atribuibles a una minoría, encajan fácilmente en los hábitos de consumo". La razón se sitúa en la concentración del ocio en las largas horas del fin de semana. El efecto de euforia que tienen, hace disminuir la fatiga y poder aprovechar al máximo esas horas.

Las campañas informativas y la percepción de las situaciones que se correlacionan con los consumos de alcohol en jóvenes, asegura López Riaño, "han abierto una brecha en la

LUXEMBURGO

Población: 395.000
Jóvenes muertos (15-24 años) en accidente: 18 (1992)

PORTUGAL

Población: 9.368.000
Jóvenes muertos (15-24 años) en accidente: 894 (1991)

SUECIA

Población: 8.745.109
Jóvenes muertos (15-24 años) en accidente: 155 (1992)



Barbara Flammang (26 años). Nació en Luxemburgo, donde trabaja como traductora.

- ✓ "Los jóvenes de más de 18 años, apenas utilizan el autobús; casi todos van en coche".
- ✓ "No se toma alcohol fuerte, a lo sumo 2 ó 3 cervezas y, generalmente, se está en condiciones para conducir".
- ✓ "Nunca he visto un control de alcoholemia, pero me parece una medida útil si se mantiene una tasa de alcohol suficientemente alta para que quien bebe razonablemente no tema ser penalizado".
- ✓ "Los jóvenes imaginan que los accidentes sólo les ocurren a los demás, así que no creo que se preocupen mucho, salvo que algún conocido lo haya sufrido".

María Manuela Jerónimo (24 años) Estudia arquitectura.

- ✓ "En Oporto, la movida empieza el miércoles por la noche hasta el sábado".
- ✓ "Se habla mucho de los accidentes de jóvenes durante la semana del estudiante, en mayo".
- ✓ "Por la noche nos movemos en coche, también para ir a clase".
- ✓ "Primero vamos a cenar; luego, tomamos una copa y terminamos en la discoteca, desde las dos de la madrugada hasta que sale el Sol".
- ✓ "Terminamos bastante alegres".
- ✓ "No uso el cinturón de seguridad porque me resulta incómodo; tal vez no sea conciente del peligro. Cuando voy con otros, me obligan por la posible multa".



Filippa Hultner (25 años) nació en Estocolmo. Vive en Madrid desde hace un año.

- ✓ "Se elige al que va a conducir y ese no toma ni vino en la comida".
- ✓ "Si bebes y quieres conducir, los demás se enfadan mucho. El que no respeta las normas no está bien visto, aunque entre los jóvenes se achaca a la inmadurez".
- ✓ "En Suecia, los peatones son los reyes y la bicicleta es muy utilizada porque haces ejercicio y no tienes problemas de aparcamiento".
- ✓ "Preferimos estar en casa de los amigos y no solemos ir de un lado a otro como aquí; además, no hay tantos sitios: en una calle de Madrid hay tantos bares como en todo Estocolmo".
- ✓ "La publicidad que muestra imágenes de accidentes me parece eficaz por la impresión que causa".

Los jóvenes son conscientes del peligro del alcohol. Más aún que otros grupos de conductores.

La falta de experiencia al volante es uno de los aspectos que incide sobre los accidentes.

No sólo van a discotecas. Salir a cenar o al cine son otras formas de diversión elegidas por muchos jóvenes.



El fin de semana, cuando más salen y más beben, es el punto neurálgico de peligro

lante, mientras que entre los segundos el porcentaje es del 4 por 100.

Los más jóvenes confiesan disfrutar conduciendo deprisa en un 52 por 100 de los casos. Según Fermina Sánchez, este desfase entre el que disfruta conduciendo deprisa y quienes lo hacen asumiendo riesgos "se entendería como que una gran parte de los conductores no son conscientes del riesgo que asumen".

Un 14 por 100 reconoce hacer carreras "a veces". Las mujeres no asumen gran-

des riesgos excepto "pasar el semáforo en ámbar".

Dentro del grupo de riesgo, son los menores de 25 años quienes dicen conducir siempre demasiado cerca del vehículo que les precede y adelantan por la derecha "frecuentemente", mientras que las mujeres de 25 a 29 años realizan más adelantamientos apurados".

Si el análisis de estos comportamientos lo hacemos por países, belgas y españoles sobrepasan los límites de velocidad, pero no disfrutan conduciendo deprisa, lo que puede interpretarse, según Fermina Sánchez, de manera que "el grupo que más arriesga lo hace por razones distintas al placer y sin conciencia de que está asumiendo un gran riesgo". En Dinamarca, por contra, se aunan ambas circunstancias.

Los jóvenes españoles también destacan en "acercarse siempre al vehículo que va delante" y "pasar el semáforo en ámbar". En la antigua Alemania Occidental destacan los adelantamientos apurados y realizados en prohibido; portugueses, austriacos y belgas tienden a no ceder el paso a los vehículos preferentes.

En todo caso, reiterar que este grupo de alto riesgo supone un porcentaje pequeño en el conjunto de los conductores, pero digno de tener en cuenta por la enorme repercusión en la seguridad vial de las conductas arriesgadas que asumen. ♦

La nueva campaña de la DGT muestra las secuelas del accidente en el entorno familiar y social

LAS OTRAS VÍCTIMAS

Hijos, cónyuges, padres, amigos... que sufren importantes trastornos psíquicos desde el fatídico día en el que un ser querido sufrió un accidente de tráfico y falleció, son el centro de la nueva campaña de divulgación de la DGT. Su objetivo es buscar la concienciación a través del daño que podemos hacer, no sólo a nosotros mismos, con una imprudencia en la carretera. "Piénsalo. Las imprudencias no sólo las pagas tú" es el eslogan movilizador.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Buscar la concienciación social y el rechazo a través de la reflexión sobre las consecuencias familiares y sociales que provocan los accidentes es el objetivo de la campaña de divulgación de la seguridad vial que la Dirección General de Tráfico acaba de poner en marcha. Tapsa/NW Ayer, empresa encargada en 1995 de realizar la campaña, indica



Así se rodaron los accidentes. ¡PREPARADOS, LISTOS, YA!

Cámaras, andamios, ... todos en acción. Las últimas ordenes del director. Comentando las incidencias.

que aporta un elemento nuevo respecto a las anteriores: las víctimas inocentes, la familia y amigos del accidentado. Con ello, intenta dimensionar el problema fuera del entorno estrictamente personal del afectado, mostrando su efecto multiplicador y ahondando en las consecuencias de la imprudencia, al tiempo que pone de manifiesto la necesidad y la posibilidad de evitarla.

Para la DGT, es la continuación lógica de la línea iniciada por la campaña de 1992: concienciar a la Sociedad, enfrentándola a la gravedad y dramatismo del accidente de tráfico. En ese primer momento se mostró el dolor inmediato del accidente con el eslogan "Las imprudencias se pagan, cada vez más". Un año más tarde, "Al final las imprudencias se pagan", presentaba los efectos de la lesión cuando aún no había transcurrido demasiado tiempo. En 1994 se reflexionaba sobre las consecuencias irreparables de los accidentes en las personas, mostrando las secuelas del mismo, mediante el relato de la víctima: "Las imprudencias se pagan caras o carísimas".



LAS IMPRUDENCIAS NO SOLO LAS PAGAS TÚ

Luis murió por no descansar durante un viaje.



Ahora el carácter de su hermano es más agresivo

Sara murió por no circular a la velocidad adecuada.



Desde entonces, su marido solo piensa en reunirse con ella.

PIÉNSALO

Este año, sobre un emotivo fondo musical, aparece una secuencia fotográfica de familiares y amigos y las consecuencias personales, físicas o psíquicas, que el accidente les ha dejado. A continuación, la imagen del fallecido y la reproducción, en blanco y negro, del accidente dan paso a una foto de todos juntos y al eslogan "Piénsalo. Las imprudencias no sólo las pagas tú". Todo ello, en un tono que Tapsa/NW Ayer califica como "reflexivo, emocional, directo, duro y movilizador".

Con ello han intentado, en palabras de José Luis Ley, coordinador del grupo que realiza el trabajo, "dar un paso más en la línea impactante de los últimos años que tan bien ha funcionado, pero buscando un camino no repetitivo. Incitamos a no ver el lado que podríamos denominar egoísta: no sólo te mueres o te quedas con secuelas tú, existe también un entorno al que haces mucho daño".

LOS ELEGIDOS

Se han realizado siete "spots" diferentes, que cubren las temáticas que la DGT considera como principales fac-



Las consecuencias de un accidente de tráfico no terminan cuando se recogen los restos.

tores de inseguridad vial. En primer lugar, la velocidad inadecuada, resaltando que a mayor velocidad, mayor riesgo y agravamiento progresivo de las consecuencias del accidente. Después, el alcohol -elemento que incrementa progresivamente el riesgo de sufrir un accidente de tráfico, en todas sus variaciones: adultos, jóvenes y fin de semana-; la utilización obligatoria de cintu-

rones de seguridad y casco; y el cansancio y la fatiga, y su consecuencia más común: la salida de la vía, también aparecen representados, además de dos grupos de población cuya accidentalidad ha crecido desproporcionadamente en los últimos años: los peatones (especialmente niños menores de 14 años y, en particular, mayores de 65 años) y ciclistas. ♦

¿Recuerda?

Según una encuesta encargada por la DGT, más del 96 por 100 de la población consultada recuerda la campaña de seguridad vial del año anterior "Las imprudencias se pagan caras o carísimas". En el 76 por 100 de los casos, el recuerdo es espontáneo. Además, destaca que este recuerdo es superior a la media -78 por 100- entre los conductores más jóvenes, los que tienen entre 18 y 25 años. Y otro dato muy significativo: la televisión es, con diferencia, el medio a través del que los entrevistados recuerdan en mayor medida la campaña.

Las situaciones descritas en los anuncios que más impactaron a las personas consultadas fueron las de jóvenes inválidos o personas en silla de ruedas. Por otra parte, las imprudencias más recordadas son: circular a velocidad excesiva, consumir alcohol, no usar casco o cinturón de seguridad y conducir temerariamente. La calificación otorgada a la campaña 1994 fue 7,99, al tiempo que se la califica como real, impactante, comprensible, útil y eficaz para prevenir accidentes. Su impacto también fue importante, sobre todo si tenemos en cuenta que un 58 por 100 de los consultados manifestó haber cambiado, en alguna medida, su actitud ante la conducción después de ver esta campaña.



Las víctimas relataban las secuelas físicas del accidente.



El conjunto coche-remolque requiere otra forma de conducir

El breve período de vacaciones que proporciona la Semana Santa suele ser el pistoletazo de salida de la primera oleada de desplazamientos familiares a bordo de un vehículo singular: la caravana. Un viaje diferente hacia la Naturaleza que puede resultar accidentado si no se tienen en cuenta unas precauciones mínimas.

CARAVANA HACIA LA LIBERTAD

J. Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Caravanas y autocaravanas son vehículos concebidos para su uso en familia. Son versátiles y con una asombrosa capacidad para albergar todo lo que se les eche, desde bicicletas hasta tablas de "wind-surf". Pero esto es falso, puesto que su carga útil (el peso que pueden transportar) suele ser reducida y sobrepasarla con creces, repartida de forma asimétrica, tanto entre la parte delantera y trasera como entre el lado derecho y el izquierdo, puede entrañar graves riesgos. Además, el exceso de carga no sólo infringe las características técnicas del propio vehículo, sino la capacidad de los neumáticos. Comprobaciones realizadas por fa-



bricantes de neumáticos confirman sobrepesos de hasta un 35 por 100 en el eje trasero de autocaravanas en relación a la capacidad de carga máxima de sus neumáticos y de la presión de inflado de los mismos, generalmente inferior a la recomendada.

Estas condiciones de utilización, además de deteriorar el neumático, descargan peligrosamente el eje delantero de la autocaravana, con la consiguiente pérdida de sensibilidad en la dirección, disminución de la eficacia de la frenada, y un trabajo irregular y peligroso del sistema de suspensión. El efecto de un exceso de carga trasera en el caso de las caravanas sería distinto, ya que el eje que quedaría flotando es el trasero del turismo. En ambos casos, se produce un comportamiento anómalo.

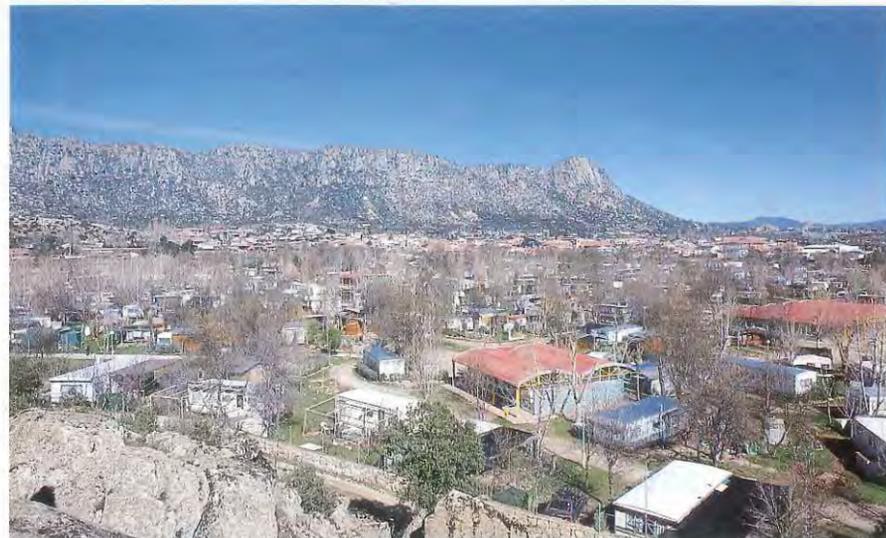
PELIGRO DE REVENTÓN

Si a las malas condiciones de uso se añade que se trata de vehículos aparcados al aire libre, en condiciones climáticas adversas -a las que son especialmente vulnerables los neumáticos- con un mantenimiento poco ortodoxo, el reventón, cuando rueden en carretera, a cierta velocidad y con un exceso y mala distribución de la carga, puede ser algo evidente.

Después de muchos ensayos con diversos modelos de vehículos (diferentes tracciones, combustibles, etcétera) los expertos han llegado a una conclusión: el buen comportamiento general del conjunto vehículo-caravana depende, fundamentalmente, del remolque. La caravana está sometida a grandes esfuerzos laterales como consecuencia del viento lateral y de la fuerza centrífuga; de ahí la importancia de contar con los mejores neumáticos y la presión adecuada.

En cuanto al reparto de la carga, el fabricante suele dar sus propias recomendaciones, pero, como norma general, el peso sobre el enganche del coche debe ser del orden del 5 al 8 por 100 del peso total remolcado. En todo caso, el peso debe recaer fundamentalmente sobre el eje de la propia caravana, y perfectamente alineado en el sentido longitudinal.

La velocidad máxima a la que pueden rodar las caravanas es de 80 km./h., tan-



Antes de desplazarse a un camping o a cualquier otro lugar, ponga a punto su caravana.



Mantenga en perfectas condiciones de uso los elementos de unión del turismo y la caravana.



Antes de ponerse en marcha, compruebe siempre la presión de los neumáticos.

to en autopistas y autovías como en vías rápidas y convencionales, mientras que en el resto de las vías es de 70 km./h.. La estabilidad del conjunto caravana-turismo es especialmente sensible a la velocidad, de tal manera que aquella disminuye cuando aumenta ésta. Algunos modelos pueden comenzar a "lancear" (dar bandazos) a 120 km./h., pero una suspensión en mal estado o una distribución deficiente de la carga puede adelantar ese fenómeno. En este sentido, además de no superar las velocidades autorizadas, resulta muy útil instalar unos estabilizadores.

Los expertos aseguran que las situaciones más difíciles aparecen en las bajadas y cambios de rasante. Por eso, es preferible realizar los descensos en una velocidad más corta, e incluso, algunos fabricantes recomiendan hacerlo en la misma marcha con la que se subió el puerto.

MANEJAR LAS MARCHAS

El buen manejo del cambio de marchas es fundamental para salir airosos en cualquier emergencia. Si se ha entrado en una



Las largas exposiciones a la intemperie deterioran la goma de los neumáticos.

Recuerde que cualquier maniobra será mucho más lenta. Tome precauciones.

Equilibre adecuadamente la carga.



tario con mucha cilindrada podría tirar perfectamente del remolque, pero sería muy inestable.

Otro aspecto fundamental a tener en cuenta es la lentitud del conjunto y el gran espacio que necesita. En un adelantamiento, el peso y la resistencia al aire del conjunto originan que el tiempo y el espacio necesario para efectuar con seguridad la maniobra, sean por lo menos el doble. ♦

Decálogo del buen caravanista

✓ Distribuya el peso en el centro y lo más bajo posible; no sobrecargue la caravana.



✓ Compruebe la presión de los neumáticos en frío.

✓ Coloque el cable de seguridad en la bola del enganche.

✓ Compruebe el funcionamiento de las luces de señalización.



✓ Verifique la correcta posición de los retrovisores, por los que conviene controlar a menudo la circulación que se acerca por detrás.

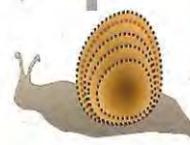
✓ Recuerde que no se puede viajar en el interior de la caravana.

✓ Conduzca alerta, sin movimientos bruscos de volante y recuerde que la velocidad máxima es de 80 km./h.

✓ Evite los adelantamientos, sobre todo en bajada, y no frene en curva o cuando cabecee la caravana; por el contrario, reduzca de marcha y acelere.



✓ Atención a las ráfagas de viento cuando salga de un túnel, en los descensos y cuando se cruce con un vehículo voluminoso.



✓ Tenga siempre en cuenta que conduce un vehículo muy lento, por lo que necesitará más del doble del tiempo y espacio para adelantar y regresar a su carril.

La Administración y las concesionarias firman acuerdos para rebajar los peajes en la A-1 y A-19

MÁS SEGURO Y MÁS BARATO



El Ministerio de Obras Públicas ha iniciado un cambio en la política de peajes de las autopistas, impulsando una rebaja en los precios que propicie un mayor flujo de tráfico en estas vías. Ya hay acuerdos para rebajar los peajes de la A-1 y A-19. Una rebaja que, en algún caso, supone hasta un 50 por 100 de descuento.

Juana SÁNCHEZ

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) ha firmado recientemente sendos acuerdos con dos de las principales empresas concesionarias de autopistas de España, Eurovías y Acesa, para rebajar sensiblemente el peaje que se cobra a los usuarios. El objetivo de la Administración, que mantiene negociaciones con una tercera empresa -Aumar-, es incrementar el tráfico de vehículos por estas autopistas de pago, des congestionando, así, los itinerarios alternativos que transcurren cercanos a ellas. "Se trata de captar tráfico hacia la autopista, que muchas veces está infrutilizada, para equilibrar el flujo con respecto a la carretera alternativa -indica Antonio Illana, subdelegado del gobierno en las socie-

dades concesionarias de autopistas nacionales de peaje-. En el caso de los camiones, bajando los peajes se está consiguiendo que utilicen más estas vías, y eso es positivo para su seguridad y la del resto de los conductores". La aplicación de los nuevos peajes es distinta en función de la autopista y del vehículo que se conduzca. En la A-1 (Miranda de Ebro-Burgos), que explota Eurovías, el recorte supone, por un lado, igualar el precio del peaje de los camiones al de los vehículos ligeros -turismos y motos-, excluyendo autocares y autobuses. Además, los ligeros pueden beneficiarse de un descuento de tarifas en función de la frecuencia de uso

de la vía. La justificación de esta medida queda reflejada en el propio Real Decreto que publicaba el acuerdo con la empresa concesionaria. Este expresa que "la autopista absorbe un porcentaje muy pequeño del tráfico de camiones del corredor, lo que produce que el itinerario alternativo, la N-I, se encuentre excesivamente sobrecargado de este tipo de vehículos". El recorte de precios, según Felipe Carretero, Director de Explotación de Eurovías, es un éxito. En los cuatro primeros meses de rebaja de precios, el tráfico pesado de la A-1 ha aumentado un 76,5 por 100, lo que, paralelamente, significa una disminución de circulación de estos vehículos en la carretera nacional. "Esperamos que, a lo largo del tiempo de concesión, se establezca el equilibrio entre ambas vías -afirma Carretero- que es uno de los objetivos finales". Por otra parte, el mismo Decreto reco-



El aumento de vehículos pesados en autopistas mejorará la seguridad vial de las carreteras alternativas.

Los camiones pagan el mismo peaje que los turismos en la A-1.

noce la necesidad de favorecer el tráfico por la autopista de quienes viven en poblaciones cercanas a ésta y, por tanto, la utilizan frecuentemente. En este aspecto, se establece una tabla de descuentos que pueden llegar hasta el 50 por 100. También en Cataluña los conductores pagan menos por circular por la A-19 (Montgat-Mataró-Malgrat): cuando se inauguró el último tramo (Mataró-Palafox) las tarifas de todo el recorrido se redujeron en un 50 por 100 lo que, según la concesionaria, ha influido positivamente para aumentar el número de vehículos.

NIVEL EUROPEO

Según Antonio Illana, con la rebaja en el peaje, esas autopistas quedan a un nivel de precios similar a las del resto de Europa. Las asociaciones profesionales y sindicales del sector ven con buenos ojos la actual política de rebaja de precios, aunque algunos la consideran insuficiente. Para Jaime Mariné (UGT) es preferible rebajar los peajes aun cuando haya que pagarlos durante más tiempo: "La reducción de peajes siempre es positiva para el usuario y para la seguridad vial, por lo que supone de mayor utilización de las autopistas. Lo ideal es que no hubiera peajes, pero, mientras eso ocurre, deberían generalizarse los 'peajes blandos'".



Otros van más allá y exigen la gratuidad de estas vías para quienes transportan mercancías por carretera. Jesús Martínez, Presidente de la Asociación Nacional de Conductores de Transporte de Mercancías, asegura que "el camión ya paga suficientes impuestos como para añadirle los peajes de las autopistas. Siempre que el vehículo vaya lleno, debería excluirse de estos pagos, porque el transporte de mercancías por carretera es una necesidad que genera riqueza para el país". Sin embargo, en su opinión, el coste de la autopista no es el único aspecto que el conductor de mercancías valora para elegir

El tiempo es lo importante

Luis Rey lleva "toda la vida" transportando mercancías. Primero al volante de un camión y ahora como empresario, coordinando los viajes de quienes trabajan con él. Asegura que el tiempo es primordial para el camionero porque la mercancía está condicionada por su carácter perecedero y en el destino cada uno tiene su hora de descarga. Por eso, la autopista es utilizada cuando acorta el trayecto. Rey confiesa que el peaje y la seguridad vial se tienen en cuenta, pero menos. "Aunque la autopista de Burgos es insustituible en verano cuando bajan los portugueses y marroquíes por la Nacional. Lo mismo ocurriría en Barcelona cuando no estaba la autovía". No obstante, cree que abaratando los costes las autopistas se cogerían más.

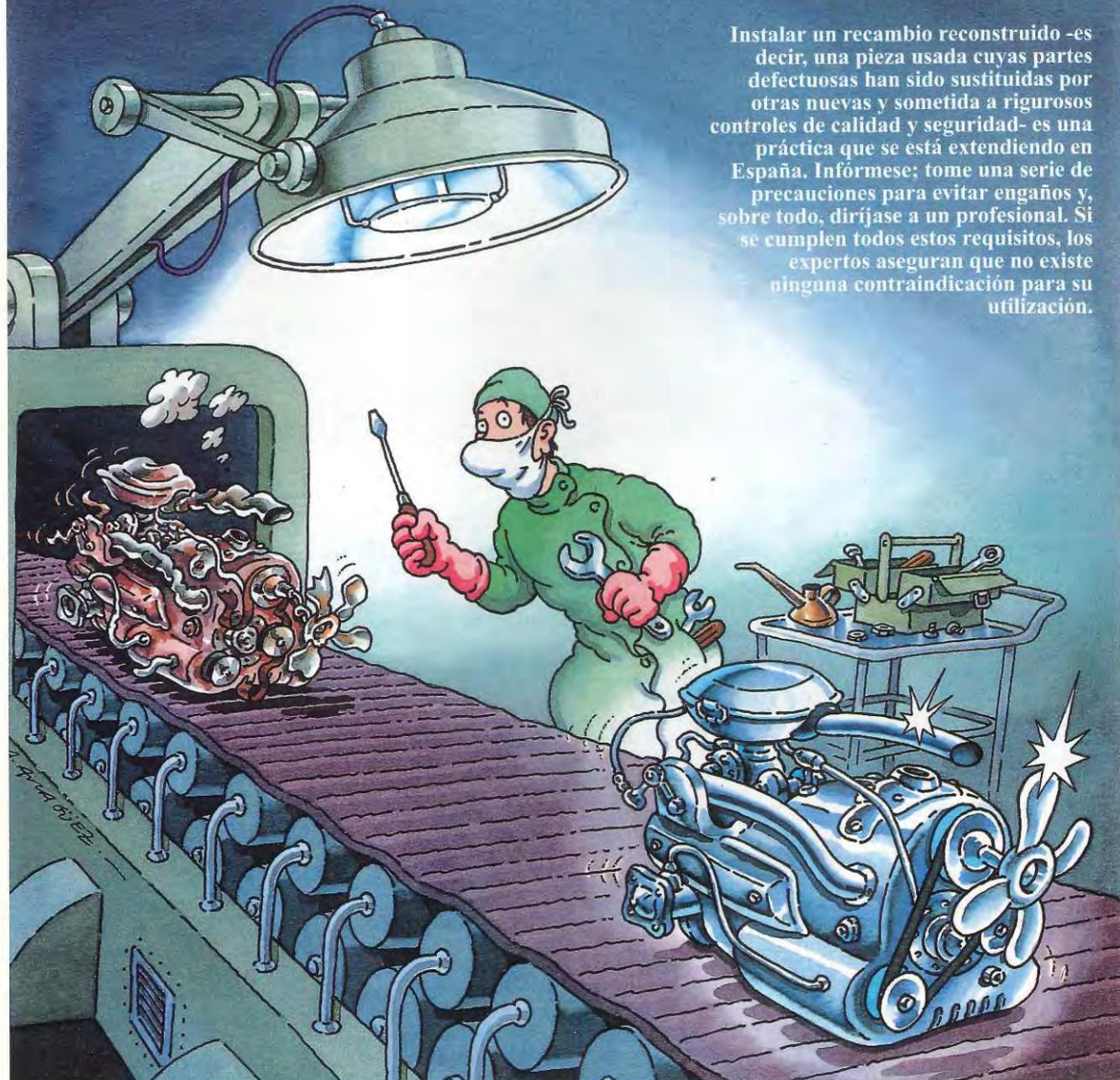
Carlos Llorente viaja en camión con frecuencia desde Segovia a Francia. Su jefe decide si ha de ir por la autopista. "Como en el tramo Burgos-Miranda han reducido el peaje, merece la pena aunque más allá la alternativa es una buena autovía y es preferible salirse". En su opinión, la carretera en este tramo es muy peligrosa, sobre todo durante la noche y cuando llueve, así que cada vez entran más camiones en la autopista. "Es un tema de conversación a través de nuestras radios. Deberían bajar todos los peajes que, en general, suelen ser altos".

el itinerario a seguir, aunque la seguridad y comodidad que ofrecen estas vías es importante. "Ganar tiempo, con arreglo a la ley -precisa-, es la máxima prioridad para el transportista, así que siempre busca el camino más corto, incluso cuando el coste económico sea mayor". Para Eladio San Román, de la Federación de Transportes de Madrid de Comisiones Obreras, cualquier rebaja en los peajes es positiva en cuanto incide en los costes finales, pero, "a veces, se trabaja con márgenes tan ajustados en el sector que es probable que, incluso con la rebaja de los peajes, el conductor de mercancías -sobre todo en el caso de los autónomos- prefiera la alternativa gratuita".

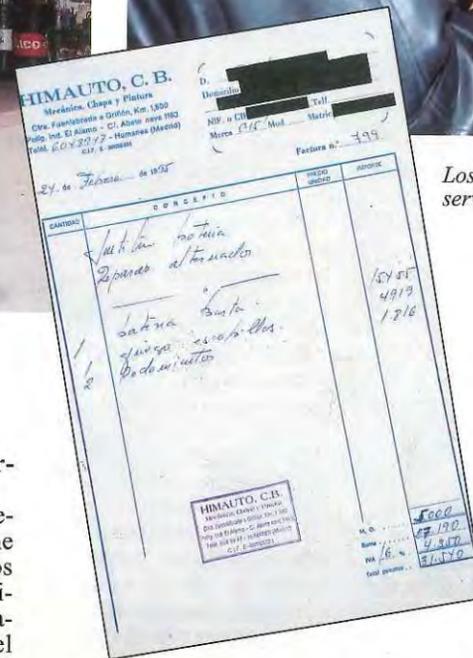
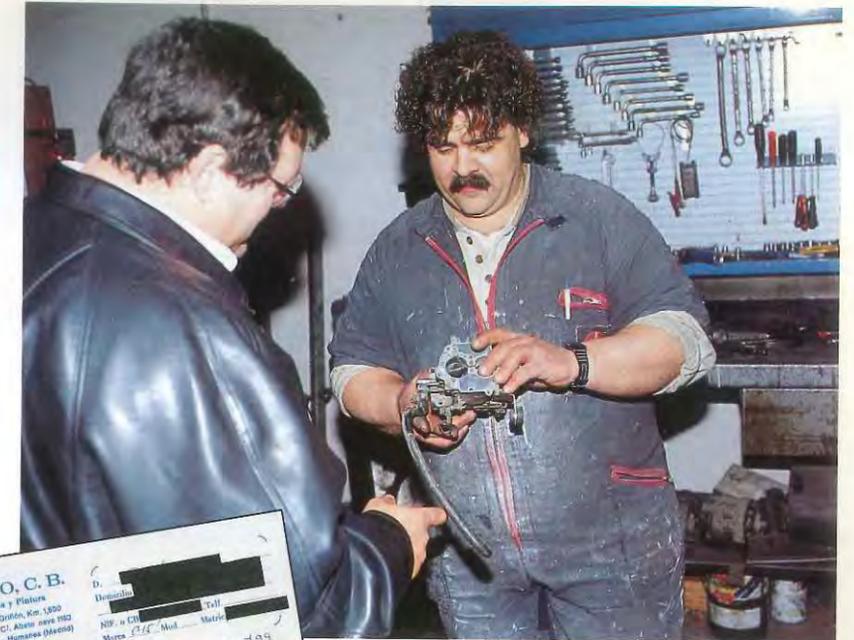
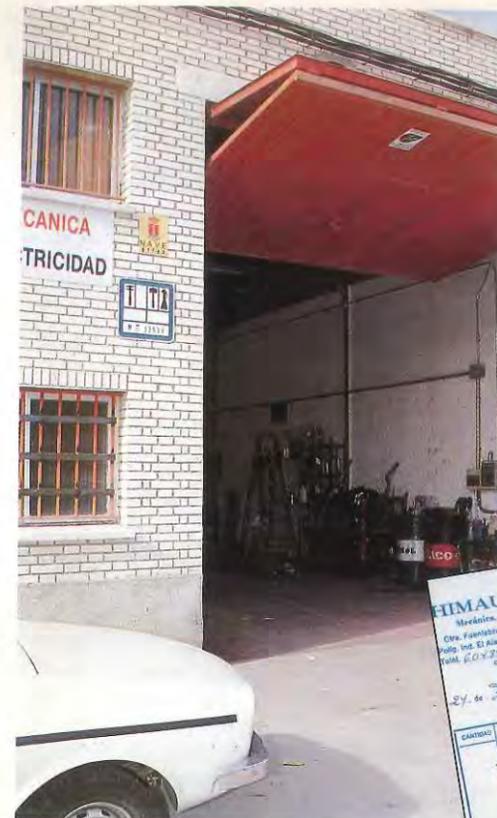
En todo caso, todos coinciden en que la seguridad vial de los conductores, tanto de turismos como de camiones, aumentará considerablemente en las carreteras alternativas a la autopista si se consigue el equilibrio perseguido entre ambas. Según Antonio Illana, el aumento de camiones en la autopista mejora la seguridad de éstos sin reducir la del resto de los vehículos, "porque la capacidad de la autopista es suficientemente alta". ♦

Su menor precio e igual garantía, hacen que las ventas de recambios reconstruidos estén incrementándose vertiginosamente

CAMBIO DEL RECAMBIO



Instalar un recambio reconstruido -es decir, una pieza usada cuyas partes defectuosas han sido sustituidas por otras nuevas y sometida a rigurosos controles de calidad y seguridad- es una práctica que se está extendiendo en España. Infórmese; tome una serie de precauciones para evitar engaños y, sobre todo, diríjase a un profesional. Si se cumplen todos estos requisitos, los expertos aseguran que no existe ninguna contraindicación para su utilización.



Los profesionales creen que es una buena opción de servicio para su cliente.

Sólo los talleres autorizados ofrecen la garantía suficiente.

cer, sino que se empleará en un porcentaje menor".

La experiencia en otros países europeos, donde este tipo de recambio se viene utilizando prácticamente para todos los componentes del vehículo (embrague, dirección, motores, cajas de cambio, radiadores...), así lo demuestra. Destaca el caso de Gran Bretaña, donde las ventas de éstas gamas llegan al 98 por 100 del total del mercado.

SU SEGURIDAD

La fabricación de piezas reconstruidas (en estos momentos se trabaja en motores de arranque, alternadores, motores, cajas de cambio, transmisiones, direcciones, turbo compresores y embragues) está sometida a pruebas muy exigentes y a rigurosos controles de calidad; exactamente igual que si se tratara de productos originales. Así, alguno de los principales fabricantes de piezas reconstruidas, como Renault o Bosch, que ofrecen esta posibilidad bajo la denominación de "Cambio Standard" o "Programa Intercambio" respectivamente, aseguran que ofrecen la misma fiabilidad que las piezas nuevas.

La legislación (Orden de 17 de julio de 1987 del Ministerio de Industria y Energía) regula la actividad de fabricación de motores reconstruidos, definiéndola como "la producción de motores en serie utilizando elementos en condiciones técnicas adecuadas procedentes de mo-

no existir equivalente en gama intercambiable".

Pese a la divergencia de los datos, todos coinciden en que es un mercado en clara evolución. Desde Robert Bosch España se indica que en la actualidad se tiende a realizar "una diagnosis de la avería y una sustitución por un aparato reconstruido, pero sin que esto quiera decir que el aparato nuevo vaya a desapare-

Valeo, estas cifras son más altas y afirma que la cuota de este mercado se sitúa alrededor del 85 por 100, ya que "en la actualidad, la práctica totalidad del mercado español ha basculado hacia la gama intercambiable, puesto que, con un precio inferior (del 25 al 50 por 100 menos), ofrece las mismas prestaciones que el aparato nuevo, utilizándose únicamente la máquina nueva en caso de

tores usados de las mismas características para que, a través de los correspondientes circuitos de comercialización, puedan ser adquiridos para su posterior instalación en vehículos de idéntica marca y modelo".

Además, los motores reconstruidos llevarán una placa adosada donde figurará el número de Registro Especial de Fabricantes de Partes, Piezas y Equipos para Vehículos Automóviles, precedido de la letra "R", como indicación de reconstruido. Asimismo, deberá ir acompañado de un certificado de garantía, en ningún caso inferior a tres meses a contar desde la fecha de su instalación en el vehículo y que fácilmente alcanza el año, como las piezas que ofrecen Valeo o Renault.

Para instalar recambios reconstruidos, es imprescindible la previa conformidad escrita del cliente (Real Decreto de 10 de enero de 1986, que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes).

LAS PIEZAS, CON GARANTÍA

Una práctica que tanto fabricantes como profesionales de talleres intentan evitar es el pirateo: la instalación de piezas reconstruidas como si fueran nuevas. Para acabar con ella, es primordial conseguir que los usuarios estén bien informados. ANCERA enumera una serie de precauciones que deben tomar los clientes, indicando que siempre deben recurrir a "establecimientos profesionales, pedir garantía de las piezas que se coloquen al automóvil y exigir que, en las facturas, se especifique la fecha y características del recambio colocado. Además, en último extremo, siempre pueden acudir

Tenga muy en cuenta

- Acuda a un taller autorizado, allí encontrará verdaderos especialistas.
- Siempre debe autorizar por escrito la instalación de un recambio reconstruido.
- Compruebe que la pieza instalada tiene la correspondiente etiqueta identificativa, con el número de referencia y la indicación de reconstruida.
- Verifique que la factura se especifica fecha y características del recambio instalado y pida la garantía legalmente establecida (mínimo 3 meses, aunque algún fabricante llega al año).
- Si entrega la pieza usada para que sea reconstruida, no olvide que el taller debe descontar una cantidad del montante total de su factura.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Miguel GARROTE

El mercado del recambio reconstruido (que no de segunda mano) supone el 10 por 100 de las ventas de piezas de recambio, según datos de la Asociación Nacional de Distribuidores del Recambio Libre (ANCE-RA). Para José Rojo, Jefe de producto de



El mercado del recambio reconstruido experimenta un incremento muy importante en España.

a la Oficina del Consumidor para realizar cualquier reclamación". Desde la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA) se recomienda no entrar en "talleres que no tengan la placa de Industria y encargar los trabajos de su especialidad preferentemente".

Por su parte, Robert Bosch España indica que hay que comprar "productos que tengan garantía de calidad y seguridad. Estas garantías sólo las puede ofrecer un fabricante líder y una marca identificada como fabricante de seguridad que tenga una importante red comercial y de asistencia técnica".

SIN CONTRAINDICACIONES

Valeo afirma que el usuario tiene gran dificultad en la identificación; al presentar un aspecto exterior inmejorable, la única posibilidad es exigir que "la unidad instalada esté dotada de la correspondiente etiqueta que, de forma

indeleble, hace constar si se trata de una unidad nueva o refabricada".

¿Cuándo deben utilizarse recambios reconstruidos? Una vez que se han tomado las precauciones oportunas, no existe ninguna contraindicación para su instalación. Con su uso se consigue un ahorro de dinero y de materias primas y, además, según José Rojo, "se contribuye a la conservación del entorno por la reutilización de materiales, cada vez más escasos".

La otra parte implicada, los profesionales de los talleres aseguran que no se tiene ningún perjuicio en montar este tipo de elementos porque "todo lo que sea abaratar la reparación o manutención del vehículo de cara a nuestros clientes es bueno. Lógicamente, nosotros somos facturadores de horas y, generalmente, se pasan las mismas con un recambio que con otro". Incluso CETRAA cree que es "una buena opción de servicio para el usuario, garantizando un coche en óptimas condiciones de seguridad a menor coste". ♦

ASÍ SE HACE

El proceso de refabricación comienza con la preselección en la fábrica de las piezas que son válidas para su posterior refabricación. En primer lugar se procede a la clasificación por marca y tipo, apartando y destruyendo los aparatos que estén excesivamente oxidados, presenten alguna fisura o hayan sufrido otros procesos de renovación, ya que esto puede hacer que los componentes estén excesivamente gastados.

Posteriormente, las piezas seleccionadas pasan al almacén hasta que comienza el proceso. La primera operación que se realiza es la de lavado del conjunto completo, mediante detergentes y vapor. A continuación se procede al desmontaje, por medio de máquinas neumáticas, procediendo a la clasificación de los subconjuntos y componentes, para realizar una nueva limpieza. Es, en ese momento, cuando realmente comienza el proceso de renovación.



José Antonio Rojo*

Todos los componentes de desgaste (rodamientos, escobillas, muelles, casquillos...) son sistemáticamente cambiados, independientemente de su estado. El resto

de las piezas son renovadas o cambiadas por piezas originales - según los cuadernos de carga del aparato suministrado en primer equipo, verificando todos los parámetros, tanto mecánicos (medidas y centrado) como eléctricos (continuidad, aislamiento o resistencia). Igualmente, se verifica visualmente el aspecto de las piezas, desechando las que presentan corrosión o están golpeadas. Seguidamente, comienza el montaje como si de una máquina nueva se tratara, excepto las operaciones de control que se realizan unitariamente. Una vez completo el aparato, se procede a su verificación final, comprobando, igualmente, que los parámetros definidos por el cliente (constructor del vehículo) en el cuaderno de cargas se ajuste a las medidas obtenidas en el banco de pruebas.

Sólo las piezas que se ajustan a estos parámetros pasan a la siguiente fase, en la que se marca de forma indeleble tanto la marca del refabricador como la fecha en la que se ha refabricado. A continuación se etiquetan y embalan en cajas, especificando, según su destino, "recambio constructor" o "recambio independiente". Para refabricar 100 unidades se necesitan como media 125 unidades averiadas.

*Jefe de Producto de Valeo

A simple vista ofrecen el mismo aspecto, pero una etiqueta indica claramente cuál es el recambio reconstruido.



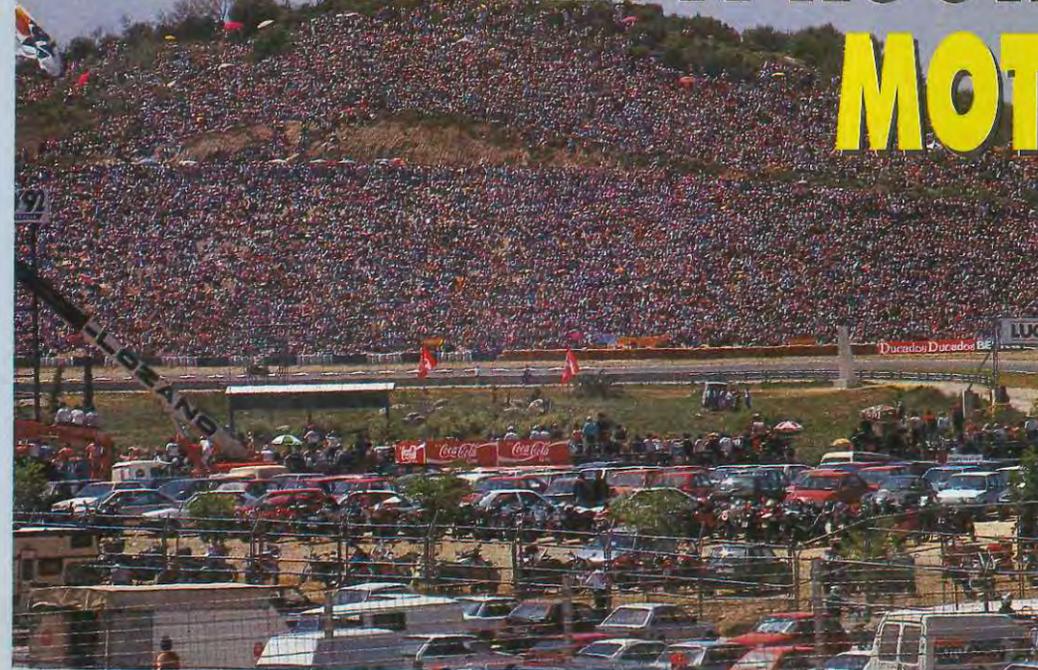
Tráfico del MOTOR



Mundial de Motociclismo y Fórmula-1

Si los motores de los coches del Mundial de Rallyes empezaron a rodar ya en el mes de enero con la disputa del mítico Rallye de Montecarlo y el brillante triunfo de Carlos Sainz, los de la Fórmula-1 y las motos mundialistas comenzaron a rodar el pasado

EMPIEZAN A RUGIR LOS MOTORES



fin de semana. Y lo hicieron con muchas e interesantes novedades, tanto en el mundo de las dos como de las cuatro ruedas. Aunque, sin duda, los mayores cambios correspondieron a la Fórmula-1.

Carlos CANCELA

EMPIEZAN A RUGIR LOS MOTORES

Las últimas temporadas han sido un verdadero suplicio por la sequía de títulos y de victorias españolas en el Mundial de Motociclismo. Tras la retirada de "Sito" Pons, los buenos resultados y las alegrías de los pilotos españoles a la afición han sido pocas y muy circunstanciales, una afición siempre volcada con nuestros pilotos. Sin embargo, 1995 se presenta bien, en teoría, para nuestros hombres. Sobre todo en la máxima categoría, los 500 centímetros cúbicos, sin duda la categoría "reina" del motociclismo.

Durante años, los pilotos españoles triunfaban en el Mundial de Motociclismo en las categorías pequeñas. Primero en 50c.c.; más tarde, en 125 c.c. Sólo "Sito" Pons logró vencer y dominar el 250 c.c. Pero en 500 c.c. nunca ningún español ha llegado con posibilidades de vencer y de hacerse con un título. Por ello, los aficionados tienen un poco mitificada la categoría del "medio litro".

Sin embargo, esta temporada puede ser la del éxito español en el medio litro. Alberto Puig y Alex Crivillé se han tomado muy en serio la temporada, están trabajando muy duro durante las jornadas de test previos al Mundial y parten con muchas posibilidades de obtener buenos resultados. Además, sus motos serán de primer nivel, pudiendo aspirar a rodar siempre entre los primeros en cada carrera.

No olvidemos que en la pasada temporada, Alberto Puig terminó quinto, tras algunas geniales actuaciones que le sirvieron para estar siempre entre los hombres de cabeza. Además, en la pretemporada, ha logrado registros magníficos, que hacen pensar en que será habitual visitante del podium en las catorce carreras de que está compuesto el calendario. Además, tiene resuelto definitivamente el problema de sus antebrazos que, la pasada temporada, le impidió luchar por la victoria en varias carreras. Alberto saldrá a la pista a los mandos de una Honda que prepara la escudería de "Sito" Pons.

Para Crivillé, ésta es una temporada muy importante en su carrera deportiva. Es el quinto año que participa en la máxima categoría del motociclismo a nivel mundial, y por segundo año cuenta con apoyo de la escudería oficial Honda. Por ello,



Doohan, favorito en 500 c.c.



Crivillé, con posibilidades en 500 c.c.

Alex tiene que ir a luchar en cada carrera, y también, si la suerte le acompaña, debería ser asiduo en los podios.

Por supuesto, dentro de la categoría de 500 c.c. no podemos olvidar nombres como Michel Doohan, compañero de equipo de Crivillé, Kevin Schwantz, piloto americano del equipo Suzuki, o Luca Cadalora, el italiano de Yamaha. Los grandes ausentes serán el equipo Cagiva y el espectacular John Kocinski.

En 250 c.c., el campeonato se muestra aún más abierto. Como favorito estará, sin duda, Max Biaggi, que contará con una moto "cañonera", como la Aprilia. Los japoneses tampoco se han quedado atrás, y habrá que seguir con atención a Harada (Yamaha), Waldmann, Okada y Romboni (Honda) y a los españoles D'Antin y Checa. Sin olvidar a Cardoso, Maurel, Riba y Lavilla, pilotos españoles que disputarán esta categoría del "cuatro de litro".

Por último, en 125 c.c., habrá una



"Aspar" quiere ganar un nuevo título.

buena representación española formada por tres hombres que darán mucho que hablar durante todo el año: el tetracampeón Jorge Martínez "Aspar" (Yamaha), que tendrá como aliados y rivales, al mismo tiempo, al vasco Herri Torrontegui y al catalán Emilio Alzamora, ambos sobre sendas Hondas. La favorita, sin embargo, será la Aprilia del japonés Kazuto Sakata, que ya la pasada temporada marchó rapidísimo.

El calendario está formado por 14 pruebas, estando prevista la española en el trazado de Jerez de la Frontera (Cádiz) el próximo día 7 de mayo. ♦



Mansell retorna a la F-1 con McLaren.



Fórmula-1

CAMBIO DE PAREJA



Williams aspira a recuperar el Mundial con Damon Hill ante los Benetton.

La pasada temporada se vio marcada por los graves accidentes ocurridos a comienzos del Campeonato en los que perdieron la vida el brasileño Ayrton Senna y el austriaco Harald Ratzenberger, mientras Karl Wendlinger estuvo en coma diez días como consecuencia de otro grave accidente. Este año, el Campeonato comienza con importantes cambios de equipos, motores y, en menor medida, de pilotos.

En 1994, el ganador del título fue el alemán Michael Schumacher, con un Benetton, equipado con motor Ford. Por su parte, Williams, con motores Renault, luchó hasta la última carrera y Damon Hill (primer piloto tras el accidente de Senna) fue segundo del campeonato.

Benetton decidió dejar a su "motorista" Ford, pese al buen resultado, y cambiar a Renault. De esta forma, el duelo entre dos fabricantes de motores -Ford y Renault- por la victoria quedaba en suspenso, ya que los equipos con máximas aspiraciones para conseguir el campeonato -Williams y Benetton- montarían en 1995 el mismo propulsor.

Peugeot, el tercer fabricante de motores, sufrió una situación muy delicada

cuando, al final de la temporada pasada, McLaren, al que teóricamente deberían suministrar motores, anuló su contrato. Ron Dennis, patrón de la escudería, quería otro. Y el sustituto iba a ser Mercedes-Benz. Esa fue una carta que Dennis guardó en su manga hasta el último momento cuando desveló los planes deportivos de la marca de la estrella.

Después de todo este baile, Williams era el único equipo que mantenía su suministrador de motores para 1995: Renault. Benetton pasaba de Ford, que tan buen resultado le había brindado, a Renault. McLaren dejaba Peugeot en favor de Mercedes-Benz. El equipo beneficiado del abandono de McLaren era el modesto Jordan, quien, para la temporada 95, tendría el pro-

pulsor Peugeot que "no quería" Ron Dennis. Y para completar este "cambio de parejas", los Sauber, que siempre han montado motor Mercedes, esta temporada se decidían por Ford. Por su parte, Tyrrel lleva el propulsor Yamaha.

Si en lo que a motores se refiere ha habido importantes cambios antes de comenzar el Campeonato, en los pilotos no han sido demasiado importantes. En Benetton, como primer piloto continúa el alemán Schumacher, que lucirá toda la temporada el número 1 que le acredita como Campeón del Mundo de la temporada 94, mientras como segundo seguirá el británico Johnny Herbert. En Williams tampoco hay cambios: tras la trágica desaparición de Senna continúan Damon Hill y David Coulthard. Esta temporada lo tendrán mucho más difícil por la igualdad de motor con su rival, Benetton.

Ron Dennis, patrón de McLaren, ha dado que hablar en los últimos meses. Primero, por anular el contrato con Peugeot como suministrador de motores y fichar a Mercedes como nueva marca motorista; y, segundo, por recuperar al emblemático británico Nigel Mansell como primer piloto. Mansell, que venció en la temporada 93 en el Campeonato Indy americano y en 1992 en F-1, retorna de forma completa a los circuitos tras sólo disputar algunas carreras el pasado año. Mansell tiene muchas ganas de demostrar su valía en el 95, aunque también son muchos años, y la juventud viene pisando muy fuerte. Su compañero será el finlandés Mika Hakkinen.

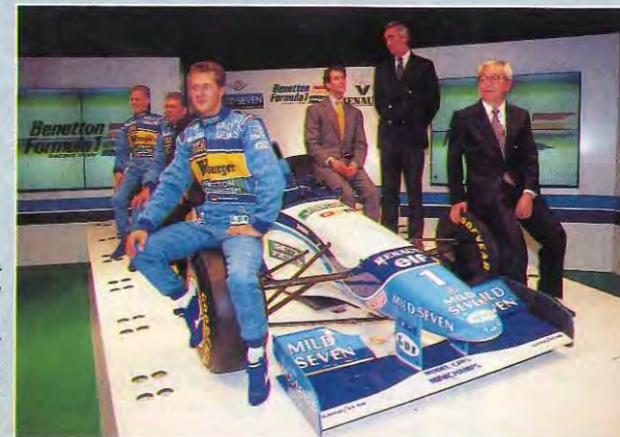
En Ferrari no hay cambios destacables para la temporada. Sus motores siguen siendo fabricados por ellos mismos, y como pilotos continúan el austriaco Gerhard Berger y el francés Jean Alesi.

El último equipo que aspira al título en 1995 es Jordan. Gracias a la "movida" de McLaren y Mercedes, cuenta con motores Peugeot en exclusiva. Sus pilotos son Eddie Irvine y el brasileño, auténtica revelación en 1994, Rubens Barrichello. En los últimos entrenamientos de Estoril (Portugal) a comienzos de marzo, Irvine fue 3 décimas de segundo más lento que Schumacher, pero más rápido que Hill, tercero en discordia. Esto demuestra que Jordan este año puede estar arriba.

La temporada de F-1 está más abierta que nunca. Hay cuatro equipos con ganas y dispuestos a luchar por la victoria en cada carrera. Además, el cambio de motores y pilotos hace que existan incógnitas sobre dónde estará cada uno en la salida del primer Gran Premio. ♦

El mítico Ferrari no cuenta entre los favoritos en 1995.

Schumacher es el campeón actual y favorito para el próximo título de F-1.



AUDI A4 1.8



NOTA MEDIA:
7,2

NOTA MEDIA
SEGURIDAD:
7,6

auto

Estética	9
Acabado	9
Habitabilidad	8
Maletero	8
Confort	9
Instrumentación	7
Equipamiento	7
Potencia	7
Elasticidad	6
Cambio	9
Velocidad punta	8
Aceleración	7
Consumo	8

SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	8
Frenos	8
Dirección	6
Ruedas	7
Luces	9

NOTA MEDIA: 7,8
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,7

Comentario.— La versión básica de la nueva gama A4 de Audi se caracteriza por su equilibrio en todos los aspectos. Se trata de un modelo con todos los distintivos de una berlina media de alto nivel: carrocería grande, pero manejable en el tráfico urbano; motor con la suficiente potencia como para mover con dinamismo a un conjunto que pesa algo más de 1.300 kilogramos; y un interior que ofrece un excelente acabado. Su precio final -3.250.000 pesetas- se sitúa ligeramente por debajo del de sus rivales naturales, el BMW 318i y el Mercedes C180.

El motor, un 1.800 que rinde 125 caballos de potencia, muestra el típico comportamiento de los multiválvulas, esto es, pere-

zoso en los regímenes bajos, agradable en los medios y muy brioso en los altos. Las cifras finales de consumo son correctas: no sobresalen ni a favor ni en contra.

Si destaca el A4 1.8 por la suavidad y precisión de su caja de cambios, así como por el silencio de marcha que ofrece a sus ocupantes. Como punto negativo, es obligado reseñar la excesiva sensibilidad de la dirección. También es criticable el comportamiento en carreteras sinuosas con firmes bacheados; el confort se mantiene, pero la estabilidad empeora.

- LO BUENO**
- Caja de cambios suave y precisa.
 - Silencio de marcha.
 - Acabado interior.

- LO MALO**
- Comportamiento en firme bacheado.
 - Dirección sensible.
 - Opciones caras.

Motor 16

Estética	7
Acabado	9
Habitabilidad	6
Maletero	7
Confort	8
Instrumentación	7
Equipamiento	6
Potencia	6
Elasticidad	7
Cambio	7
Velocidad punta	7
Aceleración	4
Consumo	8

SEGURIDAD	
Estabilidad	8
Suspensión	8
Frenos	7
Dirección	7
Ruedas	7
Luces	7

NOTA MEDIA: 6,8
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,3

Comentario.— Más alto, más ancho, más rápido, más económico, mejor aerodinámica, peso reducido, maletero más grande... El Audi A4 tiene poco que ver con el 80, al que sustituye, salvo en una cosa: mantiene el mismo espacio para las piernas en las plazas traseras. Por lo demás, el coche ha ganado enteros en todos los aspectos. En el apartado mecánico, se utiliza un nuevo motor con culata de 5 válvulas por cilindro que desarrolla más potencia y mejor par. La suspensión delantera se ha renovado por completo incorporando ahora un sistema multibrazo y el peso, a pesar de que la carrocería es más rígida, se ha reducido hasta en 45 kilogramos en algunos modelos. Para redondear el asunto, los precios se han mantenido e,

incluso, reducido en algunos casos, con lo que la oferta no puede ser más aconsejable. El motor de esta versión con 1,8 litros de cilindrada y 125 caballos de potencia no es un prodigio de potencia o aceleración, pero consume lo justo y resulta muy equilibrada a cualquier régimen de giro gracias a su elevado par. Aunque el aire acondicionado es opcional, lo cierto es que el equipamiento no se puede tachar de incompleto. Sin duda resulta un punto de partida aconsejable para el que pueda invertir algo más de tres millones de pesetas.

- LO BUENO**
- Comportamiento seguro.
 - Confort de marcha.
 - Consumos contenidos.

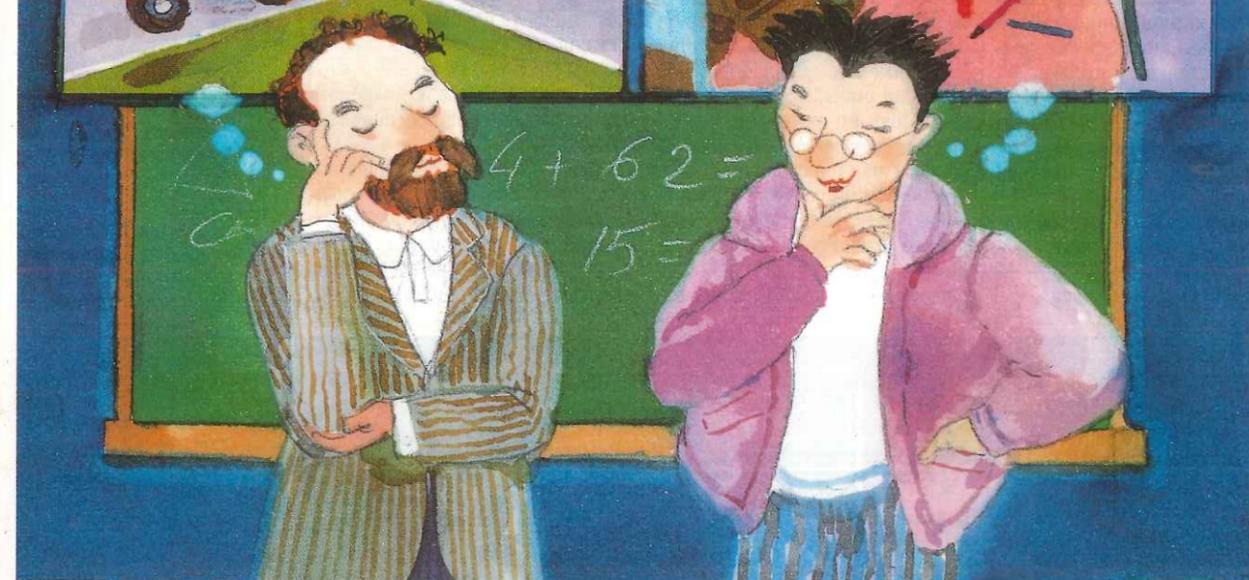
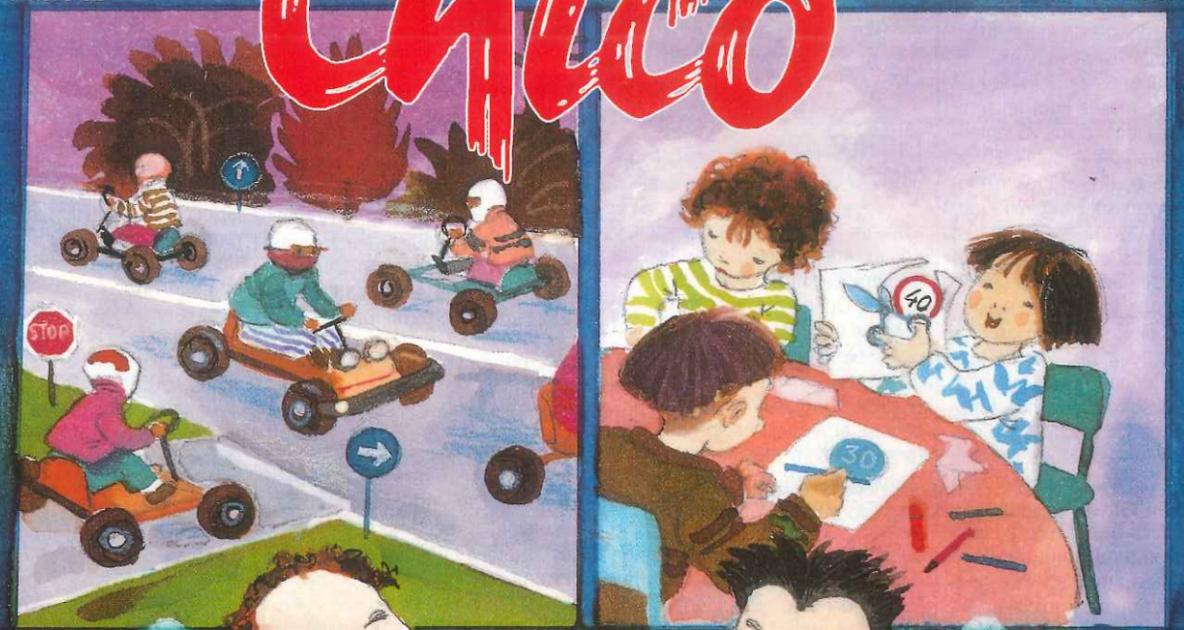
- LO MALO**
- Climatizador opcional.
 - Aceleraciones pobres.
 - Habitabilidad trasera justa.

SUPLEMENTO PARA
ALUMNOS Y
PROFESORES
Número 82

Chico

Tráfico

Este suplemento infantil
corresponde a la revista
TRÁFICO nº 105,
de abril de 1995



LO IMPORTANTE NO ES SÓLO PARTICIPAR

*¡Atención! Si el
suelo está mojado,
circula con
precaución.*



SUMARIO

Chico test	Pág. III
Baile de señales	Pág. VI
La cometa	Pág. VII
Max Chapas en Carnaval	Pág. VIII

El esfuerzo se ha visto recompensado con un sustancioso premio para nueve colegios de nuestro país, cuyos profesores presentaron sus trabajos al Concurso de Educación Vial. Otros tantos consiguieron una mención. La cuantía de los premios ha sido, en esta ocasión, un buen aliciente para los maestros de los sesenta y dos trabajos presentados. Gracias a ellos, los escolares se beneficiarán por partida doble. (Págs. IV y V).

RESPECTO A LOS CICLISTAS

Aunque no soy profesional del ciclismo, llevo cientos de kilómetros soportando los elementos y otros "elementos" que se creen superiores por llevar motor. Hace meses sufrí un accidente sin tener culpa yo; entonces comprobé la debilidad de la carne contra el mal. Reflexión: ¿van por nosotros? Creo que, la mayoría de las veces, el ciclista es la víctima inocente de los "señores del asfalto". Sí, de los que dicen que las dos ruedas molestan, que no tendrían que ir por las calles. ¡Desde luego! Hay un humo (el suyo) que atufa. Además, tenemos a los "16 ruedas", que nos sueltan la adrenalina con los golpes de aire. No sé cómo los padres compran "juguetes" de 18 velocidades al niño y luego ya tenemos al "Indurain" por las aceras molestando al peatón. ¡Por favor, la bicicleta es un vehículo más y como tal se debe manejar y respetar! En otros países sí tienen esa conciencia. En España, vale más tirarse al monte con la BTT ("mountain bike" me suena hortera) integrándose en él, lejos de los elementos... -Joaquín Alberto Gabas.- Huesca.

DICHOSAS MOTOS

Soy un joven conductor de moto y coche; además, me gano la vida encima de una máquina de dos ruedas. Quería expresar mi opinión sobre la accidentalidad de los jóvenes motoristas. Cuando se habla de este tema, más bien debiéramos analizar si un joven de 18 años que obtiene el A-2, que sólo ha cogido la moto de la autoescuela (una Vespa 125), que se sabe de memoria el circuito de examen, que no ha pasado de 20 por hora y que, a lo sumo, ha conducido un ciclomotor, está capacitado para llevar una YZF 750 (125 CV, 255 km./h. de velocidad punta, de 0 a 100 en 3 segundos). En mi opinión, no. No se puede comparar la sensación de conducir una moto potente con la de conducir un coche también potente. Considero que el futuro examen de aptitud para las motos debería ser, como el de coche, de conducción por la calle. Y, por su-

puesto, nada de una vespa "cutre" de 125 c.c.: como mínimo una 400-500 de carretera. Porque un Porsche no está al alcance de todos, pero una YZF 750 nueva es más barata y rápida que un Clio Williams. Conviene no olvidarlo. -David Colmenero.-Barcelona.

¿DERECHA O IZQUIERDA?

Todos sabemos que los niños son unos peatones especialmente vulnerables. Durante campamentos, excursiones, etcétera, hay ocasiones en que es necesario el tránsito por una carretera (aunque los monitores tendemos siempre a evitarlo), y, entonces, debemos extremar las preocupaciones con nuestros grupos.

El artículo 122 del Reglamento General de Circulación, que regula la circulación de peatones por la calzada o arcén, señala, en su apartado 4, que "deberá circular siempre por su derecha (...) todo

grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo".

Sin embargo, está comúnmente extendido que la circulación en carretera es más segura por la izquierda, pues se ve de frente el sentido de circulación contiguo a la marcha de peatones.

¿Por qué se establece lo contrario en el Reglamento de la Circulación? ¿Debemos circular por la derecha con nuestros grupos de chavales? -Ignacio Calvache Muñoz.- Fuenlabrada (Madrid)

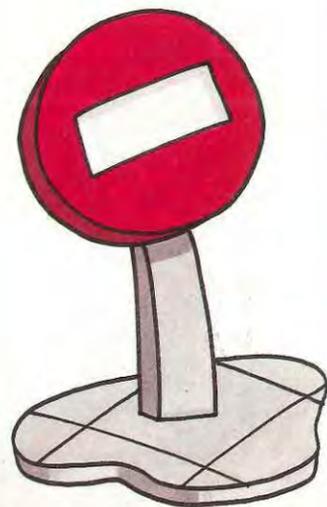
Respuesta: El artículo 122 del Reglamento General de Circulación se ha limitado a transponer a nuestra normativa lo que establece el artículo 20.5 del Convenio de Viena que señala que deberán circular por la derecha los grupos de peatones conducidos por un monitor o que formen un cortejo.

Esta página servirá 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

Nuestro buzón

Revista TRAFICO
Josefa Valcárcel, 28
28071 MADRID (España)

Recuerda que si circulas en bicicleta también debes respetar las señales



No podemos estar unos trabajando en educación vial y otros sacando publicidades de este tipo, comenta Manuel Jesús García, de Galaroza (Huelva), el lector que nos remite esta foto.

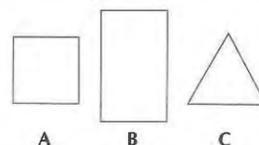
CHICO - TEST

1 Esta señal prohíbe...



- a) Estacionar.
b) Pararse.
c) Detenerse.

2 ¿Cuál de estas formas indica peligro?

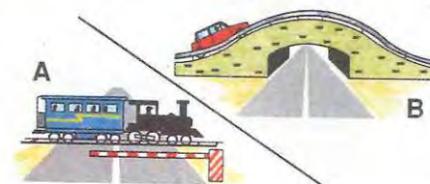


- a) La A.
b) La B.
c) La C.

3 La parte de la vía utilizada, generalmente, para la circulación de vehículos se llama:

- a) autopista.
b) calzada.
c) arcén.

4 ¿En qué figura hay un paso a nivel?



- a) En la A.
b) En la B.
c) En las dos.

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

5 Antes de cruzar una calle de dos sentidos, como norma general, tenemos que mirar:

- a) a la derecha y después a la izquierda.
b) a la izquierda.
c) a la izquierda, a la derecha, y otra vez a la izquierda.

6 ¿Cuándo se deben señalar con el brazo los giros, tanto a la derecha como a la izquierda?

- a) Antes de iniciar el giro.
b) Al iniciar el giro.
c) Al finalizar el giro.

7 Esta señal se encuentra normalmente:



- a) en carreteras con dos carriles.
b) donde se estrecha la carretera.
c) donde se ensancha la carretera.

8 Cuando encontramos una señal de STOP como en este caso. ¿Dónde debemos detenernos?



- a) Antes de llegar al STOP.
b) Encima del STOP.
c) Ante la línea transversal de detención sin rebasarla.

9 Como norma general, en una plaza debemos circular dejando el centro de la misma:

- a) a la derecha.
b) a la derecha o izquierda indistintamente.
c) a la izquierda.

FUE NOTICIA

ACTIVIDADES

■ Olvida por un momento el importante número de víctimas que produce un suceso de estas características y detente ahora en sus consecuencias económicas y sociales. Coméntalo con tus compañeros y profesores.
■ Habrás visto fotos sobre cómo el terremoto destruyó un moderno "scalextric" en el centro de Kobe. Averigua

qué protección tienen estas obras de ingeniería contra las catástrofes naturales.

■ También el famoso "tren bala" japonés quedó afectado por el seísmo. Los expertos creen que tardará 2 ó 3 meses en funcionar de nuevo, ya que se han derrumbado nueve pilares de apoyo. ¿Qué importancia crees que tiene este medio de transporte?

■ Además de la paralización de las industrias siniestradas, otras se ven afectadas al quedar parado el transporte de materias primas y manufacturadas. ¿Qué actividades piensas que están en este grupo?

■ A finales de enero se produjeron importantes inundaciones en algunos países de Europa y miles de personas hubieron de ser evacuadas. Busca información sobre cómo se organizó dicha evacuación masiva.

Terremoto de Japón:
Los expertos consideran que hasta dentro de un año no estará recuperada la región afectada

Más de cinco mil víctimas, entre muertos y desaparecidos, es el balance producido por el violento terremoto que sacudió la ciudad japonesa de Kobe el pasado mes de enero. Diez mil edificios han quedado reducidos a escombros a causa del seísmo, que alcanzó 7,2 en la escala Richter. Autopistas urbanas, puentes, ferrocarriles, oficinas, hospitales y viviendas quedaron en ruinas mientras que la ruptura de los gaseoductos dio lugar a incendios en centenares de focos.

RENOVARSE O MORIR

El Concurso Nacional de Educación Vial, convocado anualmente por la DGT, cambió de cara en su décimo aniversario. Los periódicos escolares, donde los niños analizaban el tráfico o de su entorno, han dado paso a proyectos, programaciones y memorias de actividades realizadas por los profesores y el resto de la comunidad educativa. La adaptación a la LOGSE ha sido uno de los motivos del cambio.

Juana SANCHEZ

La experiencia docente de los últimos años llevó a los profesores del colegio "Eugenio Isasi" (Burgos) a una conclusión radical: si querían conseguir algún avance "académico" de sus alumnos, debían arrinconar los libros de texto y "enganchar" el interés de los chicos con actividades fundamentalmente prácticas, renunciando a las programaciones tipo que habitualmente siguen los centros escolares. La creación de talleres se perfilaba como lo más eficaz para su alumnado, cincuenta y tres niños gitanos que, por influencia familiar y social, estaban muy poco interesados en aprender la teoría que llena el calendario escolar, pero que se volcaban cuando se trataba de manejar un video-juego o conducir un vehículo. Ambos intereses fueron aprovechados: los coches eran lo que más llamaba su atención, ya que, según sus profesores, a partir de los ocho años, prácticamente todos sus alumnos había circulado en ciclomotor o conducido un automóvil, iniciados por sus familiares. **"Los resultados con estos niños se ven a muy largo plazo -asegura Juan González, director del proyecto-, pero estamos seguros de que para ellos es muy útil, mucho más que las materias tradicionales de la escuela".**

Esta particular situación recoge el trabajo que el equipo de profesores del "Eugenio Isasi" presentó a la X edición del Concurso Nacional de Educa-

La educación vial también interesa a los más pequeños. En la foto, los preescolares del C.P. "Virgen de la Fuensanta", de Alcaudete (Jaén).



En el centro "Montserrat Montero" de Granollers (Barcelona) llevan una década incluyendo la educación vial en su programa.

ción Vial, fallado a finales del pasado curso y en el que resultaron premiados. Un concurso -la XI edición ya está en marcha- que pretende potenciar la implantación de la educación vial en los centros escolares mediante proyectos, programaciones y memorias de activida-

des realizadas en los colegios, tanto públicos como privados, de Educación Infantil, Primaria y Secundaria.

ILUSIÓN Y DINERO

De la situación del colegio de Burqos nada sabían en el C.P.

de Preescolar "Virgen de la Fuensanta" de Alcaudete (Jaén). Para enterarse, entre otras cosas, les ha servido el concurso a los maestros, que califican la experiencia como **"muy enriquecedora"**. Nunca habían participado en el concurso y el motivo fue mucho más pragmático: el colegio necesitaba dinero y los premios eran sustanciosos. Además, la educación vial se trabajaba desde hacía tiempo y la asociación de padres estaba muy implicada: los coches que los niños, de 4 y 5 años, usaban en sus simulaciones habían sido previamente fabricados en cartón por sus progenitores. **"Contamos con una gran participación de las familias, que colaboran en los talleres y salidas, y refuerzan el aprendizaje practicando en situaciones reales"** asegura María Ángeles Ortega, directora del equipo de trabajo. El resultado fue un tercer premio -**"que nos animó mucho"**- y la posibilidad de contactar con

Cantidad y calidad

Alumnos de primaria y secundaria, benjamines de preescolar, niños de educación especial o escolares marginados han sido algunos protagonistas del Concurso de Educación Vial en su décima edición. No han sido, es verdad, protagonistas directos, porque el concurso pasó de premiar el trabajo práctico de los escolares a implicar a los profesores en la elaboración de programas y memorias de educación vial. Pero, en todo caso, estaban en la mente de sus maestros cuando planificaban los proyectos con que luego concursaron y que estaban adaptados a sus características particulares.

Sesenta y dos trabajos presentados en las tres categorías suponen una participación amplia, según los organizadores. El trabajo en equipo de los proyectos fue un rasgo práctico que incidió en su calidad **"superando en muchos casos las previsiones -según Violeta Manso, pedagoga del Centro Superior de Educación Vial- sobre todo porque los concursantes no tenían ninguna referencia anterior en la que apoyarse"**.



Los alumnos del C.P. "Eugenio Isasi", de Burgos, pintaron su propio parque infantil de tráfico.

otros profesores que trabajan en la misma línea.

Ese mismo ánimo y una dilatada experiencia, la de la profesora Fernanda Vaquero, fue el impulso inicial que movió al equipo de maestros del C.P. "San Miguel Arcángel", de Plasencia (Cáceres), ganador de dos de las tres categorías a las que se podía optar. Fernanda Vaquero participa en el concurso desde sus inicios y valora como positiva las nuevas modalidades estrenadas en esta edición, **"porque hace más reflexivo el trabajo del profesorado"**. Para ella, la educación vial es fundamental en la escuela. Coincide con su compañera, Juana Muñoz, en que lo importante es fomentar en los niños actitudes de respeto y que el nuevo enfoque que da la Ley es muy válido, porque permite tratarlo desde todas las disciplinas.



Jugar a simular la realidad resultó muy atractivo para los escolares del "San Miguel Arcángel", de Plasencia (Cáceres).

TRABAJAR EN EQUIPO

El trabajo en equipo y la participación de entidades al margen de la propia escuela han sido variables analizadas por los organizadores para evaluar los proyectos y memorias presentados. Dos aspectos especialmente destacados en el trabajo del Centro de Pedagogía Terapéutica "Montserrat Montero" de Granollers (Barcelona), un colegio de educación especial al que asisten 120 disminuidos psíquicos de 3 a 18 años y donde colabora la Guardia Urbana desde hace una década. **"El concurso nos ha obligado a trabajar conjuntamente, que es uno de los aspectos más difíciles, porque hay que aunar las mentalidades de los profesores y del policía que viene al colegio, que son distintas"**, comenta Nuria López, directora del centro, para quien también es positivo haberse "medido" con el resto de colegios -**"la educación especial siempre está aparte"**- . Por el contrario, la participación de los padres, que están informados y de acuerdo con las actividades pero no colaboran, es, reconoce, la asignatura pendiente.

Llum Clavero, jefa de estudios del Colegio Jardí, también de Granollers y ganador de un 2º premio, coincide en valorar como muy importante el trabajo en equipo del profesorado: **"No hay ningún área en la que no se pueda tratar algún aspecto de educación vial. Nosotros lo hacemos: depende de la imaginación del maestro y de su coordinación con el resto de profesores"** ♦

CUADRO DE PREMIADOS

	OPCIÓN A	OPCIÓN B	OPCIÓN C
1º PREMIO	C.P. "San Miguel Arcángel" Plasencia (Cáceres)	C.P. "San Miguel Arcángel" Plasencia (Cáceres)	C.P. "Eugenio Isasi" Burgos
2º PREMIO	C.P. "Eugenio Isasi" Burgos	C. Pedag. Terapéutica "Montserrat Montero" Granollers (Barcelona)	Colegio "Jardí" Granollers (Barcelona)
3º PREMIO	C.P. "Virgen de la Fuensanta" Alcaudete (Jaén)	C.P. Municipal "Benimaclet" Benimaclet (Valencia)	Colegio "Claret" Segovia
1ª MENCIÓN	C.P. "San Rafael" Villaviciosa (Asturias)	I.E.S. "Francisco Ayala" Granada	CRIET Alcorisa (Teruel)
2ª MENCIÓN	C. "Sagrados Corazones" Talavera de la Reina (Toledo)	C.P. "Lizarrá" Estella-Lizarrá (Navarra)	C. "Amor Misericordioso" Alfaro (La Rioja)
3ª MENCIÓN	C.P. "Asturamérica" Cudillero (Asturias)	C. "San José" San Sebastián (Guipúzcoa)	C.P. "S. Juan Evangelista" Massamagrell (Valencia)

¡Qué curioso!

El primer rally largo fue patrocinado por el diario parisiense "Le Matin" en 1.907, de Pekín a París, con una distancia de 12.000 kilómetros. El más largo fue el Londres-Sydney, con 31.107 kilómetros, que se celebró en el verano de 1.977. El más largo anual es el "Safary Rally" que en su 17 edición -de 1971- llegó a 6.234 km. El corredor madrileño Carlos Sainz ha conquistado dos veces el Campeonato del Mundo de Rallyes.

OPINIÓN

Colaborar es cosa de todos

La educación vial en los colegios es cosa de todos los que los componemos en un sentido literal: padres, alumnos, profesores y demás integrantes. Soy un agente de la Guardia Civil de Tráfico destinado en Alicante. Como la mayoría de los ciudadanos, tengo un hijo que va al colegio.

En una conversación con una madre que tiene un hijo en el mismo colegio que el mío, me preguntó si yo tendría algún inconveniente en dar a los chavales clases de seguridad vial, a lo que yo acepté. Así que hablamos con los profesores del colegio, dejando esta labor a mi cuenta, lo que llevo a cabo desde el inicio del curso 93/94 en el C.P. Ramón Llull, de Alicante capital.

Todo esto lo hago en mis ratos libres o pidiendo a mis superiores que me cambien el horario para que me coincidan con las clases programadas en el colegio, cosa que, hasta el momento, va muy bien, ya que todos comprenden la labor para la que se hacen dichos cambios. Como agente de tráfico creo que merece la pena

todo este sacrificio, ya que estoy viendo que los chavales muestran un gran interés por este tema, tanto en la realización de trabajos como en aprender lo referente a lo que ellos les afectan como peatones, conductores de bicicleta y ciclomotores.

Lo más importante de todo es el fin a conseguir: con una buena educación vial desde pequeños el día de mañana se podrá evitar algunos accidentes de tráfico que en el presente se producen en las carreteras, ya que, como dice el refrán, el que siembra, recoge. Pienso que enseñando desde pequeños a que respeten las señales y normas de circulación y tráfico cuando sean mayores habrán tenido una buena formación y se evitarán muchos accidentes. Con mi colaboración quiero también que estos pequeños vean a los agentes de la Guardia Civil de Tráfico como lo que realmente somos: no sólo estamos para denunciar a los infractores, sino también para ayudar a todas las personas y usuarios de las carreteras que lo soliciten.

Manuel CALATRAVA
Guardia Civil de Alicante



A



B



C



D



E



F



G



H



I



J



K



L



M



N



O

SOLUCIONES: A, F, H, J, M, N, O

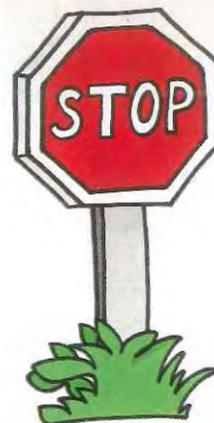
BAILE DE DISFRACES

El carnaval es una fiesta celebrada en muchos rincones de nuestro país y las señales de tráfico no se han resistido a disfrazarse, como véis en esta página.

De las quince señales que figuran a la izquierda, sólo cinco son correctas. Adivina de cuáles se trata y averigua algunos datos sobre ellas: su denominación, significado y en qué tipos de calle o de situaciones suelen encontrarse habitualmente.

NOTICIAS

DE ALTOS VUELOS



Ante la señal de STOP siempre hay que pararse.

JAÉN: Curso de profesores

El Centro de Profesores (CEP) de Jaén ha sido la sede de un curso de educación vial dirigido a maestros de EGB. Cuarenta profesores de preescolar, educación infantil y primaria analizaron a lo largo de 30 horas lo que supone el tráfico en la vida cotidiana, el problema de los accidentes de circulación, la justificación de la educación vial en la escuela o su incidencia en el medio ambiente. Paralelamente se estableció un debate sobre la forma más adecuada de introducir esta materia en los programas escolares y algunos de los ponentes mostraron su experiencia anterior en este ámbito.

FUENLABRADA (Madrid): Taller de primeros auxilios

Desde el pasado mes de enero y hasta abril, cuarenta alumnos del Instituto "José Luis López Aranguren", de Fuenlabrada (Madrid), participan en un taller de educación vial e iniciación a primeros auxilios con el que se pretende que conozcan las normas básicas de socorrismo y que desarrollen hábitos adecuados de comportamiento ante un accidente de tráfico. Para llevar a cabo la actividad, los chicos disponen tanto de material audiovisual como de elementos específicos de primeros auxilios (collarines, vendas, etcétera). Como colofón del taller, está previsto que los alumnos visiten el Centro de Paraplégicos de Toledo y una asociación de lesionados medulares. Un periódico de educación vial cierra la actividad.



Los alumnos de Fuenlabrada aprenderán cómo actuar ante un accidente

MADRID: Educación vial en Torrejón y Mejorada

La localidad madrileña de Torrejón de Ardoz celebrará sus II Jornadas Nacionales de Educación Vial y Municipios del día 4 al 7 de abril. Bajo el lema "La educación vial en un concepto integral de seguridad en el municipio" se abordará este aspecto desde distintas perspectivas: ayuntamientos de pequeñas y grandes ciudades y comunidades autónomas, por un lado; centros escolares y autoescuelas, por otro; y, por último, la perspectiva del ciudadano y el mundo de la empresa.

Por otra parte, y por quinto año consecuti-

vo, un millar de escolares del municipio madrileño de Mejorada del Campo participa en las clases de seguridad vial que imparte la policía municipal en los colegios. Los alumnos, que cursan 6º, 7º y 8º de EGB, reciben durante varias horas cada semana clases teóricas y desarrollan juegos de rol en los que aprenden, por ejemplo, a cruzar un paso para peatones o la correcta actuación en caso de accidente. Para buscar una continuidad de estas actividades en el ámbito familiar se ha requerido la colaboración de las asociaciones de padres.

GUADALAJARA: Campaña para escolares

Por cuarto año consecutivo, a Policía Local y la Jefatura de Tráfico llevan a cabo la campaña de educación vial dirigida a escolares de 3º a 8º de EGB. Constan de clases teóricas y prácticas adecuadas a las edades y necesidades de los alumnos. Las prácticas se realizan en los aparcamientos de la piscina municipal. Además, los miércoles acuden al colegio "La Aneja", donde también participan los escolares de Educación Infantil con canciones y láminas que colorean con pinturas de dedos.

BREVES

La DGT ha publicado un programa de educación vial dirigido al mundo rural donde se recoge el material pedagógico existente que puede ser utilizado en este ámbito y se ofrecen, clasificadas por edades, distintas alternativas de trabajo con los alumnos. Para mayor información, dirigirse a las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

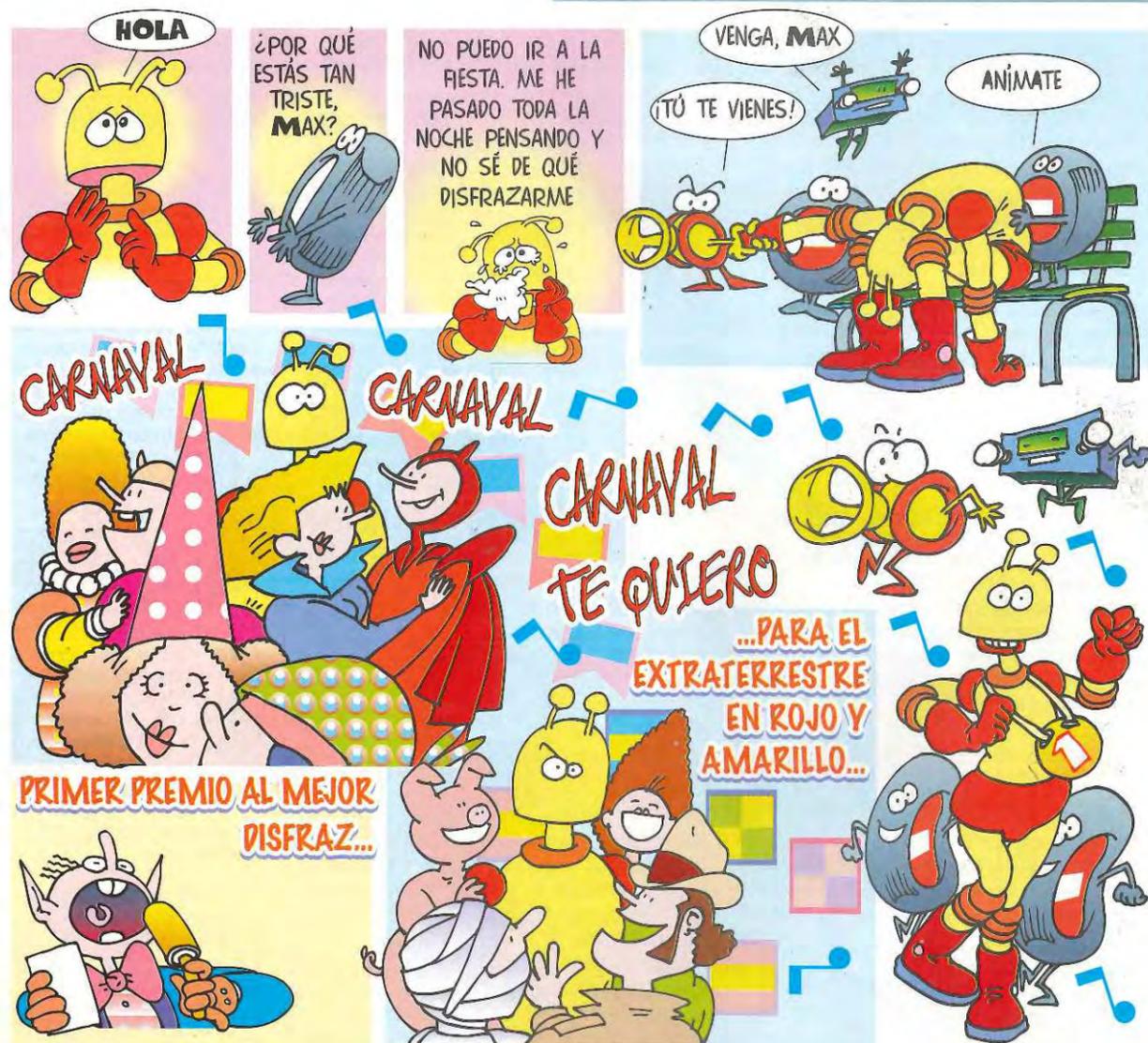
El accidente de tráfico se trata desde varios puntos de vista en una cinta de vídeo, también editada por la DGT, en la que el testimonio de los protagonistas de la última campaña se une al análisis de expertos de diferentes ámbitos. El objetivo es servir de base a debates en torno a la accidentalidad en carretera y está dirigida a conductores en general, con especial valor para jóvenes y adolescentes.

Del 1 al 17 de febrero, la Escuela de Animación y Educación Juvenil de la Comunidad de Madrid celebró el "III Curso de Educación Vial en el Tiempo Libre", en colaboración con la DGT. El curso iba destinado a monitores, miembros de asociaciones juveniles y educadores en general que realizarán actividades con niños.

Las Aventuras de MAX CHAPAS

Autolisto y Cia.

MI PRIMER CARNAVAL



Coordinación: Juana SÁNCHEZ. Asesoras pedagógicas: Carmen BAJO y M^a Cruz GARCÍA EGIDO. Dibujos: Gerardo AMEHAZURRA (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.
Cilindros: Cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.781 c.c.
Alimentación: Inyección electrónica.
Carburante: Gasolina sin plomo.
Depósito: 62 litros.
Potencia máxima: 125 CV a 5.800 r.p.m.

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

FRENOS
 Delanteros y traseros de disco

SUSPENSIÓN
 Delantera independiente. Trasera independiente de ruedas tiradas por brazos longitudinales.

DIRECCIÓN
Tipo: Por cremallera asistida.
Diámetro giro: 11,1 metros.

RUEDAS
Llantas: 6J x 15.
Neumáticos: 195/65 R 15.
Peso: 1.225 Kgs.
Longitud: 4,47 mts.
Anchura: 1,73 mts.
Altura: 1,41 mts.
Maletero: 440 litros.

Precio final: 3.250.000 ptas.

autopista

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

Comentario.— El sustituto del Audi 80 tiene en su estética moderna y atractiva una de sus principales bazas. El A4 1.8 representa la oferta más básica de este modelo en España (existe un 1.6, pero no está previsto traerlo), pero no por ello deja de ser una opción interesante. Bajo su capó delantero se encuentra un motor de 4 cilindros y 5 válvulas por cilindro -3 de admisión y 2 de escape- que rinde 125 CV. Las prestaciones que ofrece esta versión son más que suficientes para realizar viajes largos sin ningún problema.

El interior del nuevo A4 también ha sido completamente renovado, y han sido modificados algunos de los puntos que se criticaban en el Audi 80. Los asientos delanteros, el volante regulable en altura

y una disposición ergonómica de todos sus mandos consiguen que el conductor encuentre la postura más cómoda y adecuada a su gusto. Al tratarse de la versión básica, el equipamiento de serie no es muy extenso, pero cuenta con elementos como el "airbag" para el conductor, cierre centralizado, elevalunas eléctricos y servodirección.

LO BUENO

- Acabado y terminación.
- Comportamiento.
- Confort interior.

LO MALO

- Habitabilidad algo justa.
- Ubicación mando de los elevalunas.

COCHE actual

Estética	8,5
Acabado	8
Habitabilidad	6,5
Maletero	7
Confort	6,5
Instrumentación	7
Equipamiento	7
Potencia	6,5
Elasticidad	6
Cambio	8
Velocidad punta	7
Aceleración	7,5
Consumo	7
SEGURIDAD	
Estabilidad	7,5
Suspensión	7
Frenos	8,5
Dirección	8
Ruedas	8
Luces	7,5
NOTA MEDIA:	7,1
NOTA MEDIA DE SEGURIDAD:	7,8

Comentario.— La primera sensación que nos transmite el A4 es la de ser un vehículo compacto, ágil y bien rematado en todos sus apartados. Al conducirlo, esta grata sensación se queda empuñada ante el placer que representa pilotar esta berlina. La suavidad de todos sus mandos, junto al bajo nivel sonoro que se percibe en el interior, que, dicho sea de paso, muestra una buena terminación, y la correcta ventilación permiten conseguir un ambiente agradable en el interior del habitáculo. Una de las pocas pegas que podemos achacar al A4 es su reducida habitabilidad para las plazas traseras.

A los largos recorridos de las suspensiones hay que sumar unos tarados blandos. El cambio

de esquema en la suspensión delantera -ahora es multibrazo- y un desplazamiento hacia atrás de la mecánica ha permitido subsanar el carácter subvirador que mostraba el Audi 80.

El empleo de 5 válvulas por cilindro supone sacar mayor rendimiento a la mecánica y conseguir una disminución de las emisiones contaminantes.

LO BUENO

- Motor brillante.
- Facilidad de conducción.
- Buen acabado general.

LO MALO

- Espacio plazas traseras.
- Difícil acceso maletero.
- Recuperaciones algo escasas.

LOS BMW A TODO GAS

Antes de finalizar 1995, BMW comercializará vehículos propulsados por gas natural, con la puesta en el mercado alemán del 316i Compact y 518i Touring, versiones que aparecerán progresivamente en el resto de Europa y EE.UU. Las razones por las que BMW se decanta por el gas natural se centran, en primer lugar, en no



EL MONOVOLUMEN DE VOLKSWAGEN

La presentación del "Sharan" supone la entrada de Volkswagen en el mercado de los vehículos monovolumenes. El lanzamiento ha tenido lugar en el Salón del Automóvil de Ginebra, donde se dió a conocer la motorización 2.8 l. y 174 C.V., aunque en el mercado estarán disponibles también los motores 2.0 l. de 115 C.V. y TDI 1.9 l. de 90 C.V. A simple vista, es más alto y ancho que un turismo, pero con diseño de berlina, en el que capó y parabrisas conforman una sola línea en forma aerodinámica, siguiendo el concepto "one box". Pueden viajar hasta 7 personas, con una capacidad de carga de más de 700 kgs. en régimen de marcha y posibilidad para remolcar sin freno hasta 1.585 kgs., ampliables a 2.000 kgs.

EL "KA" PARA VALENCIA

La planta de montaje que Ford tiene en Almussafes (Valencia) ha sido seleccionada para fabricar el nuevo vehículo de la marca azul. Denominado "Ka" y situado en la clase sub-B, se añadirá a la gama de vehículos pequeños. En esta planta se fabrica en la actualidad el "Fiesta" y el "Escort". Está previsto que la producción del "Ka" comience el tercer trimestre de 1996, supondrá una inversión de 201 millones de dólares y se esperan conseguir 200.000 unidades/año. "Ka" es un vehículo de poco consumo, adaptado a la conducción urbana y dirigido en especial al mercado de jóvenes y mujeres. Estas últimas representan el 26 por 100 en la compra de vehículos y se prevé que alcancen el 49 por 100 en los próximos años.

derivar de la industria petroquímica, tener gran compatibilidad ecológica y, finalmente, por la adecuada distribución geográfica de los grandes yacimientos. El único inconveniente es la disminución en un 15 por 100 de la potencia. Exteriormente son idénticos a los modelos de los que derivan y, si se desea, su funcionamiento pasa a ser de gasolina mediante un pulsador. Los componentes auxiliares para la propulsión mediante gas, están incorporados dentro del vano motor.



COCHES A REVISIÓN

Los fabricantes andan un poco revueltos debido a pequeños fallos -que hasta ahora no han tenido consecuencias importantes- detectados en algunos modelos muy populares. Para ello, se están poniendo en contacto con sus clientes para proceder a pequeñas revisiones gratuitas que subsanen los errores. El primero ha sido Opel, que ha llamado a los propietarios de los

"Astra" para montar en sus concesionarios una pieza de metal conductora adicional en el conducto de llenado de combustible; su objetivo es prevenir cualquier posibilidad de carga de energía electro-estática en ese conducto al repostar. En España no se ha producido ningún incidente, pero en otros países sí se han dado varios casos aislados en los que en vehículos de diferentes marcas se ha producido una pequeña llamarada en la zona del conducto de llenado durante el repostaje.

Igualmente Opel ha pedido a los propietarios de sus turismos equipados con "air bag" que pasen por el concesionario para verificar la posición correcta de un conector eléctrico.

Por su parte, Volkswagen está aplicando una campaña de control preventivo en sus "Golf" y "Jetta" 1.6 y 1.8 litros fabricados entre 1983 y 1989, para proceder a la revisión gratuita del sistema de refrigeración. El motivo es que, en algunos casos, si el nivel de refrigerante no se mantiene en el límite exigido por el fabricante, el recalentamiento del circuito de refrigeración provoca roturas en el radiador, con la consiguiente pérdida de líquido y riesgo de calentamiento del motor. El número de vehículos que pueden acogerse a este control gratuito es de casi dos millones en toda Europa; en España la cifra asciende a 10.000 unidades.

Renault también está revisando "Espace Turbodiesel" para solucionar un problema con los precalentadores de arranque, aunque parece que este problema sólo afecta a las unidades vendidas en Gran Bretaña.

UN LUJO DE NISSAN

Acaba de aparecer en el mercado el "Maxima QX", un Nissan para el segmento de las berlinas de lujo y que se configura como el buque insignia en la cúspide de la gama del fabricante nipón. Busca un estilo europeo y está disponible en dos versiones -2.0 y 3.0- con motores V6 de aleación ligera, cuatro árboles de levas y



24 válvulas. El confort en su amplio sentido es su máxima prioridad. A destacar las novedosas suspensiones.

CUMPLEAÑOS FELIZ

Maserati, después de una etapa difícil en la que peligró su existencia, ha cambiado de propietarios y está dispuesta a celebrar su octogésimo aniversario. La nueva era la marca la presentación del "Maserati Quattroporte", modelo dirigido a una clientela de élite. El motor elegido es un V6 a 90° de aluminio, con dos turbos, dos intercoolers y cuatro válvulas por cilindro, capacidad de 2.8 litros y una potencia máxima de 284 CV a 6.000 rpm. El equipamiento standar es muy completo.



MODERACIÓN EN LAS VENTAS

La venta de coches en España creció un 4 por 100 durante el pasado febrero sobre el mismo mes de 1994, según los datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC). En total, han sido vendidas 64.477 unidades, frente a las 61.962 matriculaciones registradas en febrero de 1994. Desglosando las principales marcas, Citroën vendió 6.396 vehículos (28,1 por 100 más); Peugeot, 6.475 (10,53 por 100 menos); Renault, 11.206 (un crecimiento del 24,54 por 100); Ford, 8.436 (un descenso del 8,22 por 100); Opel, 6.771 (también baja un 10,45 por 100); Seat, 7.216 (1,53 por 100 menos); Volkswagen, 4.169 (31,56 por 100 positivo); y Audi, 4.169 (con un crecimiento del 2,29 por 100).

ANFAC ha realizado una valoración negativa de los datos al apuntar que "el mercado está experimentando cierta desaceleración en la tendencia de recuperación que mostraba meses atrás, puesto que el crecimiento de los dos primeros meses del año sólo ha sido del 1,6 por 100". Asimismo, aseguran que, si sólo se consideran las ventas a particulares, sus estimaciones apuntan a que la demanda en el primer bimestre de 1995, está unas décimas por debajo de los niveles de pasado año.

Tras los japoneses, llegan los coreanos FIEBRE AMARILLA

Primero fueron los japoneses, ahora son los coreanos los que han lanzado un pulso a la industria automovilística occidental. Y para ganarlo apuestan muy fuerte utilizando como armas precios muy competitivos y equipamientos bastante completos, además de períodos de garantía que cubren hasta 3 años o 100.000 kilómetros.

El primer fabricante coreano es HYUNDAI. En España, su estrella es el "Accent", disponible en 11 versiones. En estos momentos acaba de dar a conocer el "HCD-III", al que definen como un híbrido que desempeña las funciones de un "todo terreno" y las de un deportivo y se presenta como un 2+2 plazas, con motor de 2.0 litros, cuatro cilindros en línea y 16 válvulas, dotado de turbocompresor y capaz de alcanzar una potencia de 240 CV a 6.100 rpm. Va equipado con "air bag" para conductor y acompañante y un sofisticado ABS de 4 canales.

En mayo de 1992 se instalaba el primer importador de SSANGYONG, cuarto grupo coreano por su cuota de actividad -que se diversifica en sectores tan estratégicos y variados como el cemento, el carbón, la informática o la industria del papel, entre otros-. En 1991 se asoció con Mercedes Benz; de esta colaboración nació el recién aparecido "Musso", un familiar de gran tamaño que intenta captar el interés de los enamorados de la conducción "todo terreno". Equipado con motor diesel de 5 cilindros OM 602 Mercedes Benz de 2,9 litros, desarrolla holgadamente una potencia de 95 CV a 4.000 rpm. Su precio ronda los 4 millones de pesetas (3.996.720 pesetas).

DEWOO, un holding formado por 22 compañías distintas, 72 oficinas, 100.000 empleados y 30 fábricas repartidas en todos los continentes, desembarcó en España hace diez meses, convirtiéndose en el primer escenario de su lanzamiento en Europa. Se presentan con dos modelos. El "Nexia", comercializado en dos estilos de carrocería y dos tipos de motorización, la GL de 1.5 y cuatro cilindros que rinde 78 CV a 5.400 rpm y las GLX y GTX, con motor de 16 válvulas y 91 CV a 4.800 rpm, además de un completo equipamiento de serie. El "Aranos" es su baza en el segmento medio alto, disponible en tres versiones, 1.8 CD, 2.0 CD y 2.0 CDX, con motores de 1.8 y 2 litros con 95 y 110 CV respectivamente, y altísimo grado de equipamiento de serie. Los Daewoo salen al mercado entre 1.468.000 y 2.348.000 pesetas.

El último en llegar es KIA, que se presentan como el segundo fabricante de Corea tras Hyundai, con un nivel de

producción previsto para finales del 95 de un millón de automóviles y unos objetivos de expansión muy ambiciosos, que incluyen introducir en el mercado, en su primer año, una gama de 5 modelos con variadas versiones. Por el momento, se inicia con el "Sportage", un polivalente "todo terreno", con motor de gasolina de 2.0 litros y 5 puertas (en agosto estará disponible el 3 puertas) y versiones SOHC y DOCH. Desde 2.695.000 a 2.795.000 pesetas es su precio de salida. Muy pronto incorporará dos nuevos modelos: el "Sephia" y el "Leo".



MCD-III (Hyundai)



Musso (Ssangyong)



Aranos (Daewoo)



Sportage (Kia)

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincia	Matriculas concedidas			Total vehiculos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matriculas diciembre-94	Últimas matriculas enero-95	Últimas matriculas febrero-95			
Álava (VI)	7030-P	7765-P	8540-P	1.510	1.069	87
Albacete (AB)	2815-O	3331-O	3853-O	1.038	1.294	300
Alicante (A)	8969-CP	1746-CS	5152-CS	6.183	5.190	1.519
Almería (L)	6187-W	7011-W	7939-W	1.752	3.386	498
Asturias (O)	9032-BM	0463-BN	2165-BN	3.133	1.831	321
Ávila (AV)	6167-G	6370-G	6622-G	455	555	46
Badajoz (BA)	9410-V	0116-W	0815-W	1.405	2.165	395
Baleares (PM)	2086-BY	3897-BY	6914-BY	4.828	2.699	816
Barcelona (B)	3114-PH	3043-PJ	5065-PK	21.951	16.150	3.445
Burgos (BU)	4200-T	4699-T	5342-T	1.142	1.234	46
Cáceres (CC)	6155-N	6627-N	7121-N	966	1.251	152
Cádiz (CA)	6581-AW	7810-AW	9165-AW	2.584	3.701	1.618
Cantabria (S)	5076-AD	5851-AD	6749-AD	1.673	1.927	270
Castellón (CS)	1714-AG	2749-AG	3963-AG	2.249	1.568	477
Ciudad Real (CR)	1945-T	2538-T	3138-T	1.193	1.683	281
Córdoba (CO)	5535-AJ	6541-AJ	7679-AJ	2.144	2.258	667
Coruña, La (C)	3940-BK	5672-BK	7541-BK	3.601	6.244	560
Cuenca (CU)	9352-H	9800-H	9914-H	562	616	66
Girona (GI)	7892-AX	9122-AX	0613-AY	2.721	2.276	586
Granada (GR)	4833-AH	5830-AH	7056-AH	2.223	3.344	880
Guadalajara (GU)	4844-G	5061-G	5292-G	448	423	78
Guipúzcoa (SS)	2100-AU	3161-AU	4480-AU	2.380	2.347	272
Huelva (H)	3808-T	4317-T	4921-T	1.113	1.163	446
Huesca (HU)	6364-L	6753-L	7148-L	784	655	95
Jaén (J)	8323-V	9001-V	9771-V	1.448	1.810	395
León (LE)	9271-Y	9939-Y	0774-Z	1.503	1.582	116
Lleida (L)	3685-Y	4320-Y	5113-Y	1.428	1.132	137
Lugo (LU)	9576-P	0040-S	0554-S	978	1.097	159
Madrid (M)	2362-SB	4944-SC	1806-SF	19.544	18.718	1.505
Málaga (MA)	8630-BP	0600-BS	3264-BS	4.634	4.679	1.294
Murcia (MU)	3391-BG	5204-BG	7158-BG	3.767	3.914	1.444
Navarra (NA)	9848-AL	1042-AM	2410-AM	2.562	1.641	147
Orense (OR)	2865-P	3419-P	3960-P	1.095	1.279	124
Palencia (P)	2151-I	2376-I	2645-I	494	560	25
Palmas, Las (GC)	9014-BG	0919-BH	3210-BH	4.196	2.625	625
Pontevedra (PO)	3276-AX	4868-AX	6484-AX	3.208	3.133	617
Rioja, La (LO)	5525-N	0040-S	6437-N	912	974	103
Salamanca (SA)	8817-O	9279-O	9787-O	970	1.097	87
Sta. Cruz Tnrie, (TF)	9591-BB	1642-BC	3364-BC	3.773	2.493	483
Segovia (SG)	0619-H	0837-H	1054-H	435	489	35
Sevilla (SE)	8083-CJ	0288-CK	2690-CK	4.607	5.167	1.672
Soria (SO)	7433-E	7586-E	7728-E	295	276	25
Tarragona	6532-AM	7669-AM	8950-AM	2.418	2.117	528
Teruel (TE)	4517-G	4691-G	4878-G	361	328	57
Toledo (TO)	3394-W	4119-W	4944-W	1.550	1.576	254
Valencia (V)	7985-EX	1892-EY	6149-EY	8.164	8.037	2.113
Valladolid (VA)	0166-AB	0929-AB	1828-AB	1.662	1.880	122
Vizcaya (BI)	6405-BW	8037-BW	9918-BW	3.513	2.946	236
Zamora (ZA)	3807-I	4064-I	4377-I	570	632	43
Zaragoza (Z)	4409-AX	5746-AX	7289-AX	2.880	2.517	261
Ceuta (CE)	2909-F	3062-F	3222-F	313	224	58
Melilla (ML)	6207-D	6359-D	6492-D	285	244	70
TOTALES				145.603	138.194	26.665

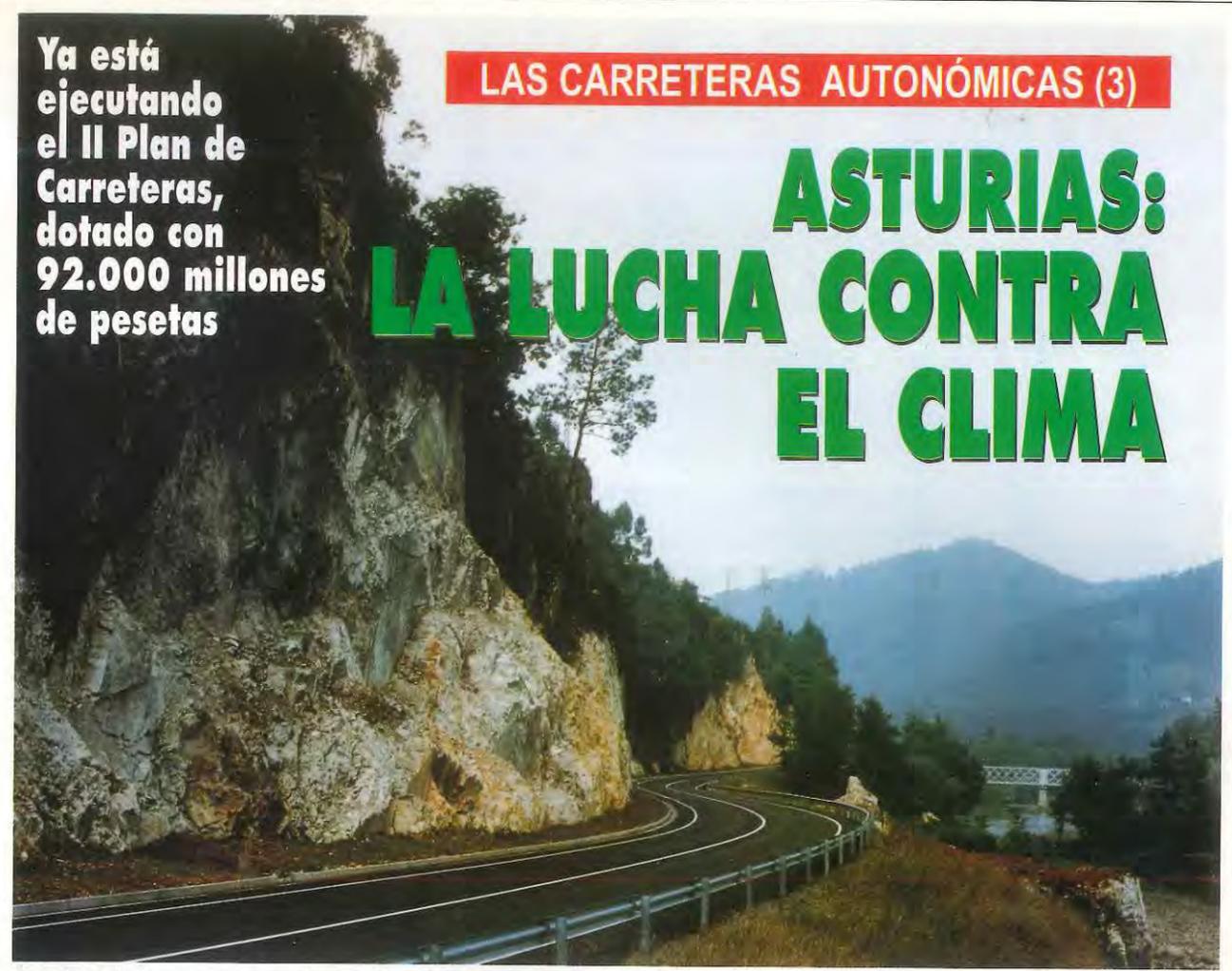
EN ABRIL, REVISION

Provincia	de	hasta
Alava	2952-M	3611-M
Albacete	1449-L	2306-L
Alicante	9459-BW	2840-BX
Almería	6681-P	7917-P
Asturias	2860-AZ	5440-AZ
Ávila	2169-F	2555-F
Badajoz	3396-P	4662-P
Baleares	4174-BH	6845-BH
Barcelona	9022-MD	5248-MG
Burgos	7505-N	8362-N
Cáceres	3102-K	3946-K
Cádiz	8537-AK	0984-AL
Cantabria	3168-X	4544-X
Castellón	2356-Y	3789-Y
Ciudad Real	4890-N	6021-N
Córdoba	6960-Z	8819-Z
Coruña, La	3914-AW	6464-AW
Cuenca	2299-G	2745-G
Girona	0186-AN	2134-AN
Granada	8614-X	0654-Y
Guadalajara	0126-F	0510-F
Guipúzcoa	4100-AK	5812-AK
Huelva	7730-N	8784-N
Huesca	4167-J	4702-J
Jaén	9467-O	0774-P
León	1686-U	2873-U
Lleida	0816-U	1926-U
Lugo	6420-M	7283-M
Madrid	0115-MB	2456-MD
Málaga	0227-BB	3273-BB
Murcia	8853-AT	1704-AU
Navarra	6738-AC	8494-AC
Orense	9264-L	9989-L
Palencia	5595-G	5975-G
Palmas, Las	4722-AU	6626-AU
Pontevedra	5684-AL	7621-AL
Rioja, La	8944-K	9614-K
Salamanca	8547-L	9267-L
Sta. Cruz Tenerife	5122-AP	7997-AP
Segovia	5592-F	5991-F
Sevilla	4708-BN	8953-BN
Soria	8128-D	8349-D
Tarragona	7825-AD	9536-AD
Teruel	1615-F	1917-F
Toledo	5114-P	6458-O
Valencia	7363-DT	3788-DU
Valladolid	2346-V	3480-V
Vizcaya	3103-BH	6052-BH
Zamora	5746-G	6178-G
Zaragoza	7706-AL	9989-AL
Ceuta	3414-E	3635-E
Melilla	7886-C	8118-C

Estas matrículas corresponden a los turismos y motocicletas que tienen que pasar la ITV por primera vez en 1995.

Ya está ejecutando el II Plan de Carreteras, dotado con 92.000 millones de pesetas

ASTURIAS: LA LUCHA CONTRA EL CLIMA



La climatología provoca un rápido deterioro de las carreteras.

El húmedo clima norteño y la sinuosa orografía hacen de Asturias un lugar privilegiado, aunque circulatoriamente complicado. Dependen del Principado más de 4.000 kilómetros de carretera, suficientes para sus 10.565 kilómetros de extensión; lo difícil es mantenerlos en buen estado con una meteorología tan adversa.

Teresa GONZÁLEZ

La conformación orográfica de Asturias, enmarcada por la montaña y el mar, obliga a que sus vías terrestres tengan trazados sinuosos, con continuas curvas serpenteando entre obstáculos naturales. Al mismo tiempo, el clima -húmedo durante todo el año y frío en invierno- provoca una mayor peligrosidad al conducir. Durante el invierno, muchos pueblos permanecen amplios periodos incomunicados debido a las fuertes nevadas que dejan inaccesibles las carreteras. Los puer-

tos que con más asiduidad presentan problemas son San Glorio, El Pontón, Pajares y La Espina. Afortunadamente, y pese a la adversa climatología, la cifra de accidentes está en línea con la media nacional: 0,14 por kilómetro de red. En 1993 hubo 591 percances -62 muertes, y 1.018 heridos-. Estos condicionantes naturales encuentra el organismo encargado de gestionar los 7.217 kilómetros de vías que surcan sus montañas y valles. La mayoría -58 por 100- son competencia del Principado de Asturias, mientras sólo el 9 por 100 es de titularidad estatal; el resto

-33 por 100- son locales o de otros organismos.

Dentro del contexto nacional, Asturias, con una extensión de 10.565 km², es una región periférica, con fuerte concentración de población y actividad en su zona central (Avelés, Oviedo y Gijón). A nivel viario, sus relaciones con el exterior se producen, casi en exclusiva, por los pasos de Pajares (4.000 vehículos de Intensidad Media Diaria -IMD-) y la autopista de El Huerna (4.500 vehículos de IMD), así como, por la costa, mediante la N-634 que, a su paso por el Puente de los Santos y Unquera, mantiene una IMD en cada sentido cercana a 5.000 vehículos.

La situación, a juicio del Viceconsejero de Infraestructuras, Pablo Santamaría, es que "Asturias tiene una red excesivamente amplia y que se deteriora con ra-

pidez debido a la orografía y a la lluvia". Efectivamente, figura a la cabeza de autonomías con una media de 39 kms. de carretera de titularidad autonómica por cada 100 km².

DENOMINACIÓN DE ORIGEN

Asturias finalizó en 1993 su I Plan Regional iniciado en 1986, en el que ha invertido cerca de 57.000 millones. Con ellos, construyó 41 kilómetros de nuevas carreteras, acondicionó 471 y reforzó el firme en 1.160. Los puntos neurálgicos sobre los que actuó, en cuanto a nuevas vías, son el primer tramo de la circunvalación de Gijón, el tramo Pravia-Cornellana (AS-16) y la carretera de Riaño a Olloniego. En cuanto a conservación y mejora, destacar las obras del Eje del Narcea y los tramos

Guía de I.T.V. de España

Municipio (Provincia)	Teléfono	Municipio (Provincia)	Teléfono	Municipio (Provincia)	Teléfono	Municipio (Provincia)	Teléfono				
ANDALUCÍA											
Huércal de Almería (AL)	950/14 02 29	Huesca (HU)	974/21 14 76	Tortosa (T)	977/59 70 66	Puentollano (CR)	926/41 08 14				
Albox (AL)	950/12 09 02	Sabiñánigo (HU)	974/48 19 19	Mora la Nova (T)	977/40 27 77	Cuenca (CU)	969/21 35 63				
Puerto de Sta. María (CA)	956/87 18 00	Monzón (HU)	974/40 30 06	Tremp (L)	973/65 01 29	Motilla del Palancar (CU)	969/33 39 99				
San Fernando (CA)	956/88 35 20	Baños (HU)	974/31 41 54	Lleida (L)	973/20 03 70	Guadalajara (GU)	949/22 49 86				
Puerto Real (CA)	956/59 06 24	Fraga (HU)	974/47 22 58	Montferri (L)	973/35 16 54	Alcolea del Pinar (GU)	949/30 03 80				
Algeciras (CA)	956/57 28 17	Teruel (TE)	978/60 29 64	Granyanella (L)	973/53 22 25	Toledo (TO)	925/23 00 63				
Villamartin (CA)	En construcción	Alcañiz (TE)	978/83 18 55	Solsona (L)	973/48 16 69	Talavera de la Reina (TO)	925/60 19 90				
Córdoba (CO)	957/20 25 77	ASTURIAS						Ocaña (TO)	925/13 14 02		
Córdoba (CO)	957/29 11 50	Llanera (O)	98/526 33 17	Blanes (GI)	972/35 31 33	Los Yébenes (TO)	925/32 10 02				
Locena (CO)	957/50 27 72	Mieres (O)	98/545 18 15	Calra (GI)	972/49 28 88	CASTILLA Y LEÓN					
Pozoblanco (CO)	957/13 05 17	Gijón (O)	98/530 01 03	Vilamilla (GI)	972/52 51 28	Burgos (BU)	947/20 96 88				
Granada (GR)	958/27 26 21	Jarrio (O)	98/547 38 38	Olot (GI)	972/26 95 76	Miranda de Ebro (BU)	947/32 59 52				
Albolote (GR)	958/46 69 26	BALEARES						Aranda de Duero (BU)	947/50 73 99		
Motril (GR)	958/60 06 71	Palma de Mallorca (PM)	971/26 50 12	Agüimes (GC)	928/18 20 20	Burgos (BU)	947/48 16 80				
Baza (GR)	958/34 20 98	Palma de Mallorca (PM)	971/75 75 57	Las Palmas (GC)	928/26 06 39	Membranos (LE)	987/32 00 60				
Huelva (H)	959/24 51 86	Manacor (PM)	971/55 51 00	Lanzarote (GC)	928/81 14 73	Onzonilla (LE)	987/25 40 99				
San Juan del Puerto (H)	959/36 70 56	Inca (PM)	971/50 58 12	Sanja María de Guía (GC)	928/55 01 53	Ponferrada (LE)	987/41 84 51				
Tharais (H)	959/24 51 86	Mahón (PM)	971/35 45 02	Araio (TF)	922/50 17 00	Béjar (SA)	923/45 15 00				
La Palma del Condado (H)	En construcción	Ciudadela (PM)	971/48 00 44	La Palma (TF)	922/48 59 52	Carbayosa Sagrada (SA)	923/21 91 69				
Jaén (J)	953/22 07 62	Santa Gertrudis (PM)	971/31 59 70	El Rosario (TF)	922/61 93 22	Castellano Moriscos (SA)	923/36 14 35				
Guarnamón (J)	953/67 19 00	CATALUÑA						Burgo de Osma (SO)	975/36 02 17		
Ubeda (J)	953/75 80 70	Barcelona (B)	900/10 10 20	Los Realejos (TF)	922/34 53 59	Soria (SO)	975/22 71 40				
Beas de Segura (J)	95/255 08 62	Barcelona (B)	900/27 27 27	San Miguel Abona (TF)	922/78 64 04	Tordesillas (VA)	983/77 11 51				
Málaga (MA)	95/223 50 02	Barcelona (B)	900/10 10 20	CANTABRIA				Valladolid (VA)	983/47 23 54		
Estepona (MA)	95/280 35 50	Barcelona (B)	900/27 27 27	Ojaiz (S)	942/33 95 06	Valladolid (VA)	983/29 28 11				
Gelves (SE)	95/5418 27 82	Barcelona (B)	900/27 27 27	Maliño (S)	942/36 90 44	Benavente (ZA)	980/63 67 99				
La riocondada (SE)	95/579 71 61	Vilanova i La Geltrú (B)	93/814 42 22	Corrales de Buelna (S)	942/83 12 80	Morales del Vino (ZA)	980/57 00 85				
Osuna (SE)	95/582 07 83	San Joan Despi (B)	900/10 10 20	CASTILLA-LA MANCHA				Cervera de Pisuerga (P)	978/87 07 77		
Utrera (SE)	95/586 32 32	San Just Desvern (B)	900/10 10 20	Albácar (AB)	967/21 59 73	Palencia (P)	979/72 75 08				
Carmona (SE)	95/419 13 00	Mantresna (B)	93/874 51 11	Almansa (AB)	967/30 51 10	Cuellar (SG)	921/14 24 29				
ARAGÓN								Avila (AV)	920/22 11 12	Segovia (SG)	921/49 00 23
Zaragoza (Z)	976/57 08 18	Viladecavalls (B)	93/780 75 55	Castilla-La Mancha		Arévalo (AV)	920/30 33 58				
Calatayud (Z)	976/88 53 72	Argenteña (B)	93/799 42 11	Extremadura		EXTREMADURA					
Uleibo (Z)	976/78 54 74	Badalona (B)	900/27 27 27	Badajoz (BA)	924/27 11 02	Badajoz (BA)	924/27 11 02				
Tarazona (Z)	976/64 40 50	Vic (B)	93/886 10 33	Mérida (BA)	924/37 20 73	Mérida (BA)	924/37 20 73				
Egea de los Caballeros (Z)	976/66 44 51	Olerdola (B)	93/892 33 11	Villanueva de la Serena (BA)	924/84 33 50	Villanueva de la Serena (BA)	924/84 33 50				
		Cornellá (B)	900/10 10 20	Zafra (BA)	924/55 44 41	Zafra (BA)	924/55 44 41				
		Igualada (B)	93/805 24 44	Cáceres (CC)	927/21 25 77	Cáceres (CC)	927/21 25 77				
		Berga (B)	93/822 20 11								
		Reus (T)	977/09 14 14								

Sama-El Entrego, Cangas de Onís-Panes y Posada de Llanes-Robellada.

En paralelo a las obras se jerarquizó la red, dividiéndola en regional (590 kms.), comarcal (1.238 kms.) y local de primer (624 kms.) y segundo orden (1.628 kms.). En total, 4.080 kilómetros de titularidad autonómica. También se cambió la denominación, adoptando las iniciales AS.

Como es habitual, las vías que soportan flujos de mayor intensidad circulatoria son las de titularidad estatal, destacando la autopista de Oviedo a Serín, que supera los 50.000 vehículos diarios en el tramo más próximo a la capital asturiana. El punto álgido se encuentra en el triángulo formado por las carreteras que unen las populosas ciudades de Oviedo, Gijón y Avilés, donde se superan los 20.000 vehículos de IMD; también el tramo Oviedo-Lugones y el Corredor del Nalón superan los 15.000, y el tramo Mieres-Figaredo, los 10.000 vehículos.

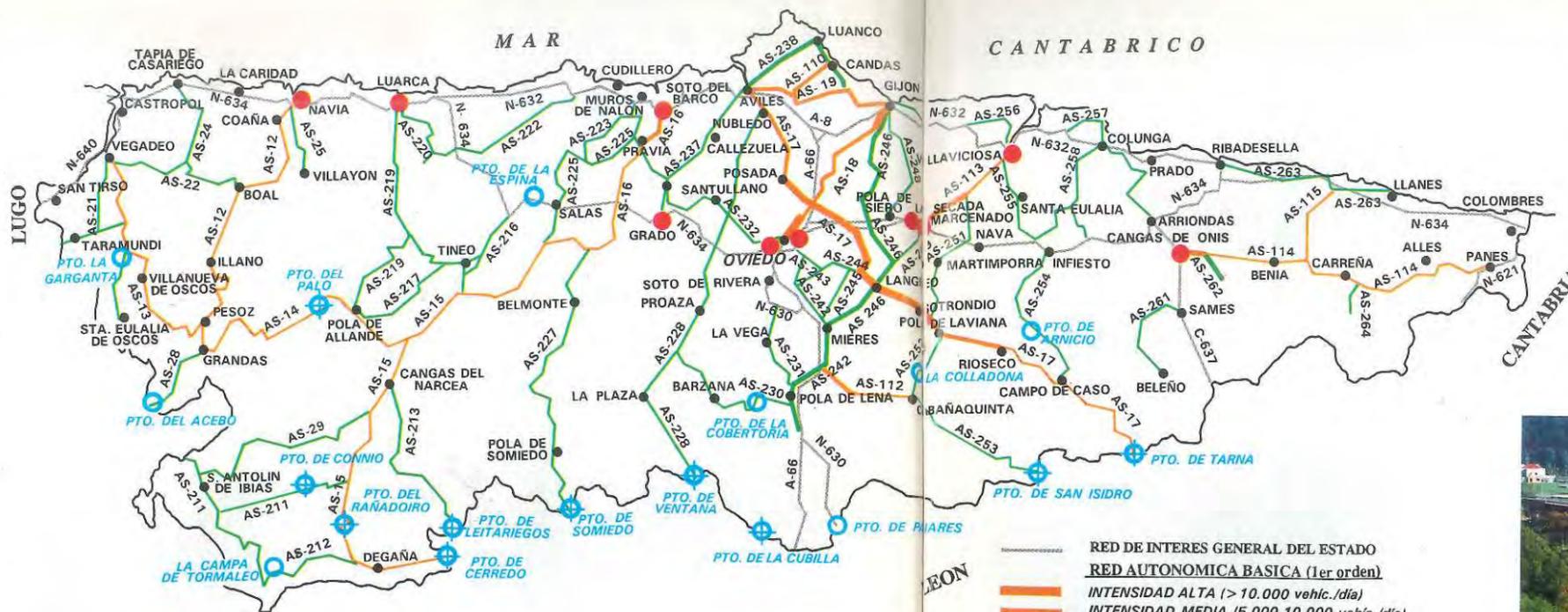
El nivel de intensidad decae fuertemente a medida que se produce un alejamiento del área central y, sobre todo en la parte occidental, la mayor parte de las carreteras no llegan a una IMD de 500 automóviles.

La atractiva combinación de playas, montaña, clima agradable y paisaje con que la Naturaleza dotó a esta zona de la Península hace que sea elegida muy frecuentemente como enclave de vacaciones. De hecho, los aforos, en julio y agosto, registran incrementos de hasta el 58 por 100 en las vías más transitadas.

FIRME ACEPTABLE, SEÑALES DEFICIENTES

Los resultados del análisis que periódicamente realiza la Asociación Española de la Carretera califican como aceptable el estado del firme; es decir, que sus defectos no superan el 25 por 100 de la longitud del firme. La evolución desde 1985, no obstante, ha sido positiva, pues en aquel momento el estado era deficiente, con problemas que, en algún caso, llegaban hasta el 40 por 100 de la superficie.

Más negativa es la valoración



DISTRIBUCIÓN DE LA INVERSIÓN DEL II PLAN CARRETERAS (1994-2001)

Nuevas carreteras	28,7 kms.	11.480 millones
Variantes población	15,0 kms.	4.800 millones
Acondicionamientos	432,5 kms.	31.264 millones
Refuerzo firme	1.000 kms.	26.000 millones
Seguridad vial, gestión y conservación		8.456 millones
TOTAL		92.000 millones

OBRAS QUE SE REALIZARÁN EN BREVE

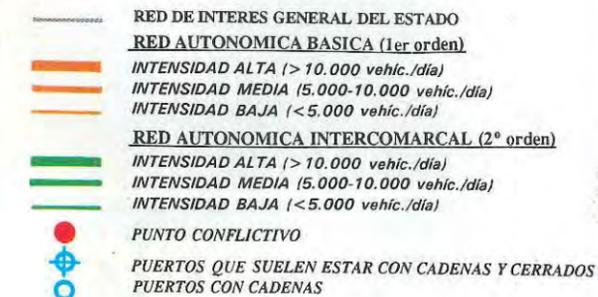
Carretera	Tramo	Tipo de actuación
AS-17	Posada de Llanera-Lugones	Duplicación de calzada
AS-17	El Entrego-Pola de Laviana	Sustitución de trazado
AS-18	Porceyo-Gijón	Duplicación de calzada
AS-13	Pesoz-San Martín de Oscos	Acondicionamiento general
AS-112	Cabañaquinta-Moreda	Acondicionamiento general
AS-216	Tineo-La Espina	Acondicionamiento general
AS-227	Puente de S. Martín-Belmonte	Acondicionamiento general
		Variantes de Pravia, Luanco, Moreda y Cangas de Onís

PUERTOS DE MONTAÑA

Puertos provinciales e interprovinciales que más frecuentemente presentan problemas para la circulación al permanecer cerrados o necesitarse cadenas para atravesarlos:

CERRADOS		CADENAS	
Interprovinciales	Provinciales	Interprovinciales	Provinciales
La Cubilla	Connio	El Acebo	Arnicio
Ventana	Rañadoiro	La Garganta	
Leitariegos	El Palo		La Colladona
San Isidro	Las Martas		La Cobertoria
Tarna	Pozo de las Mujeres Muertas		Campa de Tormaleo
Somiedo			
Cerredo			

ción de la señalización. Tanto la vertical como la horizontal merecen un suspenso, aunque la vertical está más cerca del aprobado (4,77) que la horizontal (3,84). Pese a ello, la trayectoria en los últimos años ha sido de mejora: en 1986 las calificaciones eran 3,15 y 2,91 para la señalización vertical y ho-

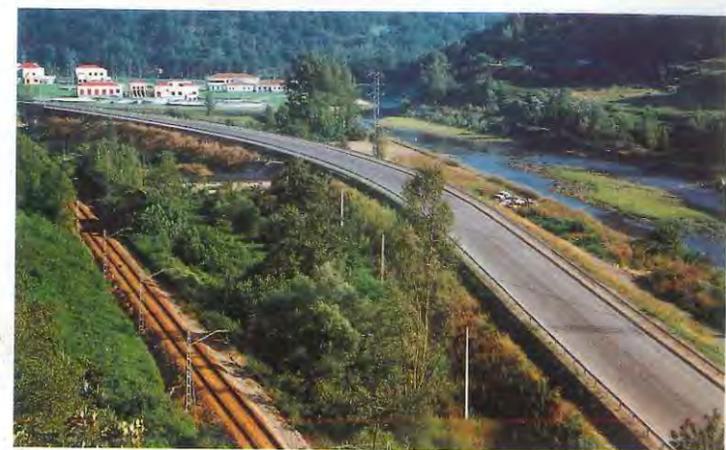


PUNTOS CONFLICTIVOS

- **A-8:** Marcenado.
- **N-634:** Entrada y travesía de Oviedo. Travesías de Grado, Luanco y Navia. Tramo La Secada-Marcenado.
- **N-632:** Travesía Soto del Barco y cruce con AS-16. Travesía de Villaviciosa y cruce con AS-113 y AS-255.
- **N-625:** Travesía de Cangas de Onís y cruce con AS-114.

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Al tramo Campomanes-León de la A-66, la Autopista del Huerna o por N-630 (Puerto de Pajares)
- Al tramo Oviedo Gijón de la A-66 y A-8, la AS-18 (Oviedo-Lugones-Pravia-Gijón)
- Al tramo Oviedo-Avilés de la A-66 y A-8, la AS-18 de Oviedo a Lugones y la AS-17 de Lugones a Avilés
- De Oviedo a Marcenado (A-66 y A-8), por N-634 (Oviedo- El Berrón- Pola de Siero)
- Al tramo Gijón-Avilés de la A-8, por AS-19 (Gijón-La Calzada-Veriña-Avilés)
- Para los conductores que se desplacen entre Llovia y Luanco (N-632), la N-634; para el tramo desde Oviedo a la zona oriental, la A-66 (tramo Oviedo-Paredes) o N-634.
- Para evitar la variante de Avilés, se pueden usar la N-632 por Raíces-travesía de Avilés y enlace.



Mientras que la señalización se califica con un suspenso, el estado del firme merece la puntuación de aceptable.

UN PLAN HASTA EL SIGLO XXI

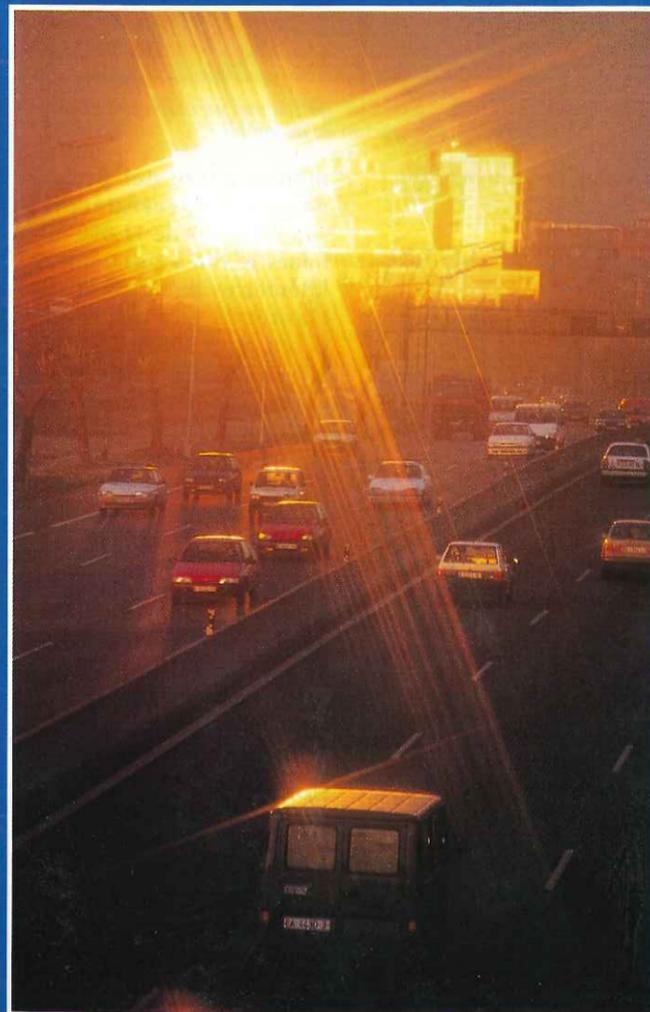
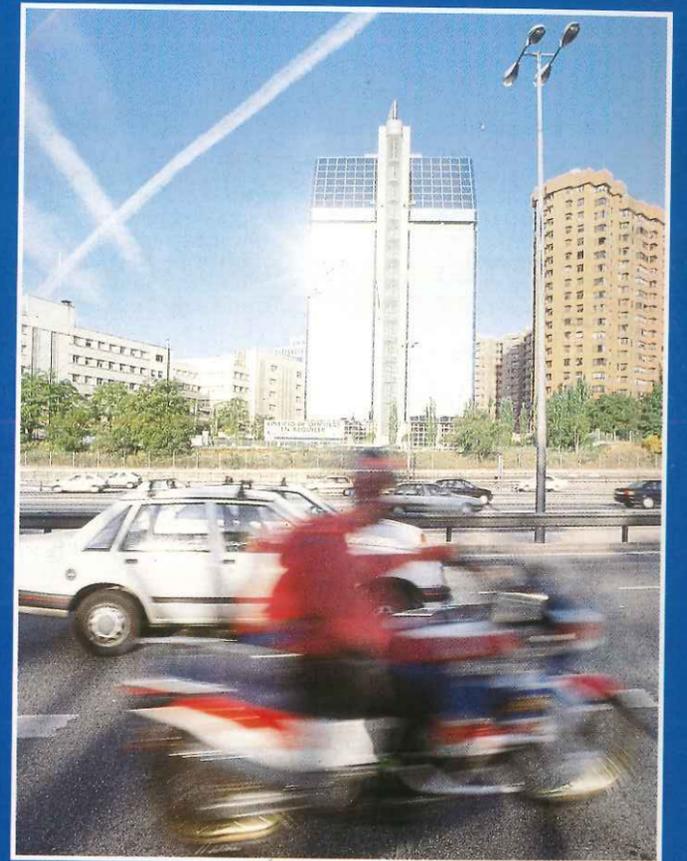
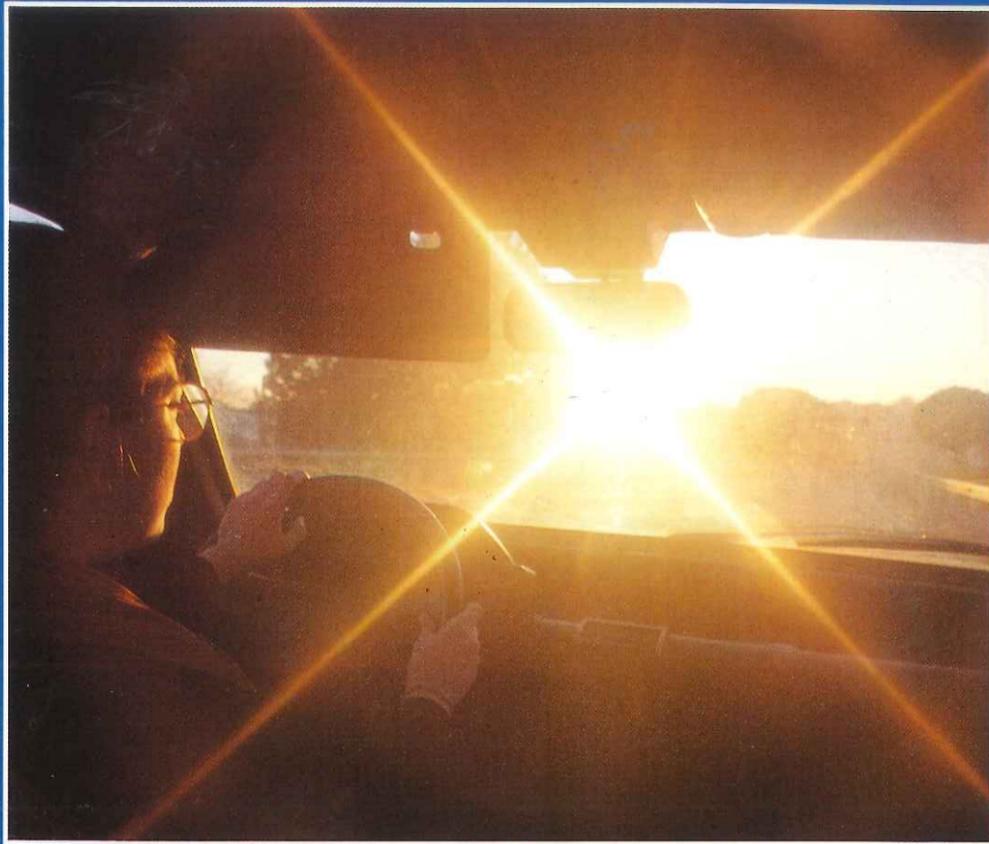
En el año 1994 empezó a ejecutarse el II Plan Regional de Carreteras. Nace con un periodo de vigencia de 8 años y una inversión prevista de 92.000 millones -el 24 por 100 anual del total del Principado y el 83 por 100 de las destinadas a infraestructura-. Con estas perspectivas aumentará en 2.000 millones anuales la cifra destinada a mejora de carreteras.

Cerca de 26.000 millones se destinarán a conservación y firme (1.000 kilómetros); 17.000 millones, a acondicionamientos parciales (308 kms.); mientras que 14.000 millones de pesetas irán a acondicionamiento general (125 kms.). A obras de nueva construcción, según explica el responsable asturiano de carreteras, Pablo Santamaría, "se va a destinar la

menor parte del presupuesto. Concretamente, con algo más de 11.000 millones se van a construir 29 kilómetros nuevos, y a variantes se han destinado cerca de 5.000". Las vías AS-17 (Avilés a Puerto de Tarna), AS-18 (Oviedo-Gijón) y las variantes de Cangas de Onís, Pravia, Luanco y Moreda, entra otras, serán las destinatarias de la citada cantidad de dinero.

Cuando, recién iniciado el siglo XXI, concluya su II Plan de Carreteras, Asturias habrá actuado en el 92 por 100 de las vías regionales o de primer orden y en el 35 por 100 de las comarcales; sin embargo, prácticamente no habrá tocado la red local -sólo el 1 por 100-. El balance, tomando la totalidad de kilómetros de red, representará un 24 por 100. ♦

Próximo capítulo: **BALEARES y CANARIAS**

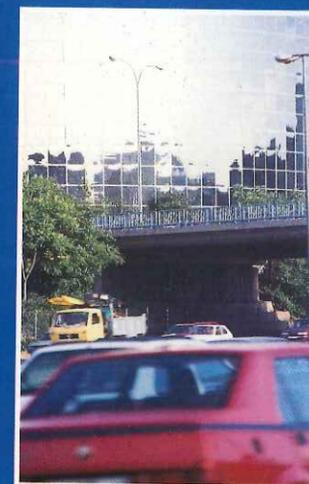
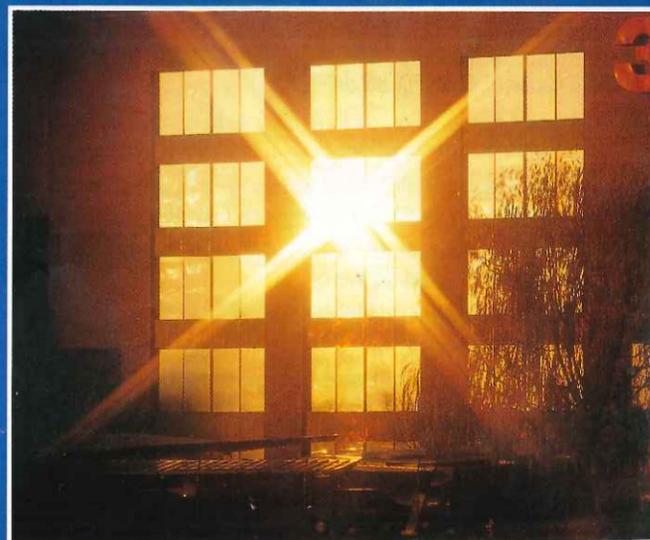


EL RESPLANDOR

J.M.M.
Fotos: Miguel GARROTE

No es que vayan a caer derribados del caballo como Pablo en el camino de Tarso, pero el peligro es evidente. Sus ojos son heridos y cegados por los rayos del Sol reflejados por los más modernos edificios de la

gran ciudad: aquellos que, para que el Sol no caliente en exceso su interior, tienen sus cristales teñidos con sustancias que lo refractan (por cierto, sustancias tan caras como las doradas), y las reacciones, imprevisibles. Algunos frenan bruscamente; otros esquivan; unos se desvían hacia la derecha y otros hacia la izquierda.



Pero nadie puede adivinar qué harán.

Aunque parezca paradójico, estos reflejos no son sólo un fenómeno veraniego. En invierno, por estar el Sol más bajo en su recorrido, los reflejos, en los días claros, son más frecuentes. Sobre todo, porque el resplandor coincide con las horas de entrada (y a veces de salida) al trabajo de miles de ciudadanos que acuden a la ciudad en su coche; especialmente en aquellas carreteras que tienen una orientación este-oeste.

El reflejo es instantáneo y cegador. Dura sólo unos segundos, pero, por inesperado, es tanto más desconcertante. Y peligroso, porque la reacción del conductor es absolutamente inopinada: lo mismo puede frenar bruscamente, que esquivar un inexistente objeto, que...

Y aunque no hay, como tal, ningún accidente registrado por deslumbramiento solar, la Guardia Civil sí tiene constancia de que el fenómeno ocurre y donde. Lo que ocurre es que la solución es difícil, porque ¿a quién se puede multar? ¿Quién es el culpable: el Sol o el edificio?





Salvo determinados aspectos exclusivos de los pesados, la inspección tiene el mismo rigor en todos los vehículos.

Uno de cada cuatro vehículos pesados presenta fallos graves, mientras que más de 900.000 no acuden a la ITV

EL PESO DE LA INSPECCIÓN

La inspección de los vehículos constituye un filtro eficaz para detectar anomalías graves en sus principales sistemas mecánicos. A uno de cada cuatro vehículos pesados se le diagnostica una

"enfermedad" grave que ha de convalecer en un taller; lo preocupante es esa otra tercera parte que no acude al chequeo y sigue rodando por las carreteras en unas condiciones dudosas de seguridad.

J. Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Rafa MARTÍN

El transporte de viajeros y de mercancías en autocar y camión, respectivamente, son más seguros que en el resto de los vehículos. Pero, en medio de la frialdad de las estadísticas, surgen ocasionalmente tragedias tan elocuentes que provocan la "alarma social", alimentada por las propias características físicas del tamaño y peso descomunales de estos vehículos.

No hace mucho, centenares de turistas - muchos de ellos españoles- contemplaban horrorizados como un camión de matrícula francesa se precipitaba sin control por la calle principal de Andorra y

ocasionaba nueve muertos y decenas de heridos; otro camión, también sin frenos y cargado con 24 toneladas de hierro, embistió a un autobús en la propia capital de España. Se comprobó que no había pasado la revisión obligatoria en la ITV.

LOS QUE NO PASAN

Y son muchos los que no acuden a su cita periódica: alrededor de uno de cada tres camiones, el 28 por 100 de los autocares y el 26 por 100 de los turismos. Al menos, esos son los datos que se desprenden de las informaciones procedentes de las Comunidades Autónomas y de las propias estaciones ITV. Si estos datos son fiables y todos los propietarios que dan de baja su vehículo lo han comunica-

do, como es su obligación, estaríamos hablando de 900.000 camiones y algo más de 13.000 autocares que, en 1993, no acudieron a revisar sus vehículos. Aunque pudieron haberlo hecho posteriormente, fuera de plazo.

No obstante, el filtro de seguridad de la ITV permite, año tras año, mandar al taller de reparación a casi uno de cada cuatro vehículos pesados (más de 400.000), mientras que ese porcentaje, en los turismos, es ligeramente inferior: uno de cada cinco. Ciertamente, se trata de vehículos sometidos a una intensa actividad, con muchos kilómetros al año sobre sus ruedas.

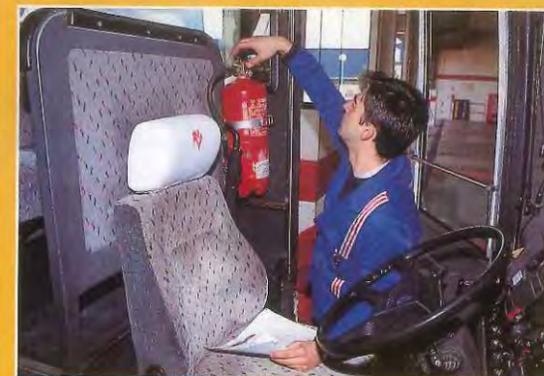
En contrapartida, hay que señalar que en muchos casos se trata de vehículos pertenecientes a grandes flotas de empre-



Después de entregar la documentación del vehículo se verifica que los datos coinciden con los del vehículo.



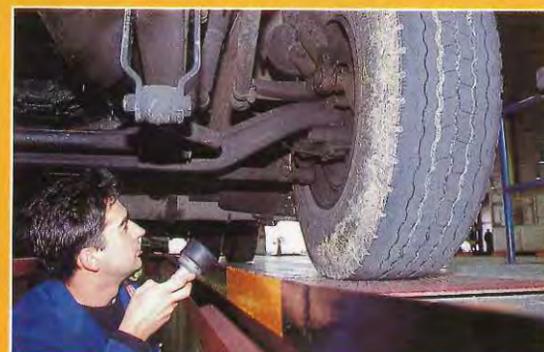
Comprobación del correcto funcionamiento de los sistemas de alumbrado y de señalización.



Inspección visual del acondicionamiento exterior e interior y de la existencia de determinados elementos obligatorios.



Prueba de frenos y comprobación de alineación de ejes.



Ya en el foso, se procede a detectar posibles holguras y a inspeccionar elementos como la caja de la dirección, suspensión, chasis, etcétera.

La ITV se pone al día

Salvo en los equipos electrónicos, la tecnología de las ITV ha sido importada de Alemania. De las primeras inspecciones, de carácter eminentemente visual, se ha pasado a revisiones más rigurosas, auxiliadas con una tecnología que ha corrido pareja a los avances del mundo del automóvil:

- "Frenómetros" (electrónicos para turismos y motos).

- "Alineadora al paso", para detectar desviaciones en los ejes.

- Equipos de control de emisión de gases (se están sustituyendo los antiguos por analizadores de cuatro gases).

- "Regloscopios" para verificar la correcta posición de las luces.

- "Sonómetros" para el control de la emisión de ruidos.

- "Bancos de suspensión" para verificar los amortiguadores (opcional).

- "Bancadas" para las cotas de vehículos accidentados (en proceso de instalación).

sas que cuentan con sus propios talleres de mantenimiento; además, los plazos de revisión en la ITV son muy frecuentes: una vez al año hasta que cumplen los 10 de antigüedad, momento en el que comienzan a hacerlo semestralmente.

Según han señalado a "Tráfico" fuentes del Ministerio de Industria, así como del sector de las ITV, el rigor y la metodología de la inspección es prácticamente la misma en toda clase de vehículos, si bien en el caso de los pesados es más exhaustiva al contar con más elementos de revisión.

Por otra parte, diversas investigaciones realizadas sobre los accidentes de estos vehículos, en algunas de las cuales ha participado la Escuela Técnica Superior

de Ingenieros Industriales de Madrid, detectaron algunas anomalías en los neumáticos y transmisión, transformaciones inadecuadas, etcétera, que hicieron que el camión o el autocar no tuviera un comportamiento adecuado ante una situación de riesgo.

DETECTAR FALLOS

A pesar del corto período mencionado entre las revisiones obligatorias, el desgaste intenso al que están sometidos estos mecanismos propicia los desajustes. Desajustes que pueden ser prevenidos o detectados con un correcto mantenimiento, o cuando se acude a la ITV; o tristemente, se constatan cuando se ha producido el accidente.

Por sí mismas, las ITV detectan y obligan a corregir una gran cantidad de defectos graves que afectan a los sistemas de seguridad. Así, teniendo en cuenta que un mismo vehículo puede tener varios fallos graves, el 51 por 100 de los mismos se localizan en el sistema de frenos, seguido de la suspensión y los ejes (38 por 100). Alumbrado y señalización ocupan una banda similar, en torno al 23 por 100, mientras que el 17 por 100 de los defectos graves tienen que ver con la dirección.

Son datos que hablan por sí solos de la importancia que, desde el punto de vista de la seguridad, tiene el cumplimiento de la inspección obligatoria de los vehículos. ♦

La afición por los patines se extiende en las ciudades

¿PASEAS O PATINAS?

Cada vez hay más patinadores en los centros urbanos. Por eso, algunos ayuntamientos han decidido poner coto a los que se mezclen con el tráfico de vehículos o supongan un peligro para los demás peatones. En Barcelona, el año pasado se pusieron más de un centenar de denuncias, que se tradujeron en multas de hasta quince mil pesetas para quienes circulan con temeridad.

Juana SÁNCHEZ

Desplazarse con patines es cada vez más frecuente en las ciudades. Se trata de una costumbre en alza que hasta ahora se limitaba a jóvenes y adolescentes,

pero que en ciudades como Barcelona se está extendiendo a personas de más edad y empieza a practicarse "en familia", especialmente las noches del fin de semana. Por eso, algunos ayuntamientos han empezado a regularlo en sus calles - como el caso de la Ciudad Condal o de algunos municipios del área metropolitana de Madrid-. La Ley de Seguridad Vial los conceptúa como peatones, pero ellos, en ocasiones, ceden a la tentación de compartir la calzada con los vehículos. En Barcelona, donde se estima que unas 30.000 personas practican de forma habitual este deporte, se ha creado la "Comisión Cívica del Patín", donde están representados los distintos sectores implicados -entre ellos, funcionarios municipales y asociaciones de patinadores- y se han dado instrucciones a la Guardia Urbana para que sancione las actitudes peligrosas como circular por la calzada, patinar a mucha velocidad por zonas peatonales o realizar acrobacias en sitios no adecuados. Según Francisco Narváez, Concejal Adjunto de Vía Pública del Ayuntamiento y presidente de la Comisión Cívica, "es frecuente ver patinar a padres con sus hijos de diez o doce años. Por eso, hemos regulado el uso de patín, fomentándolo como deporte

LO MÁS IMPORTANTE

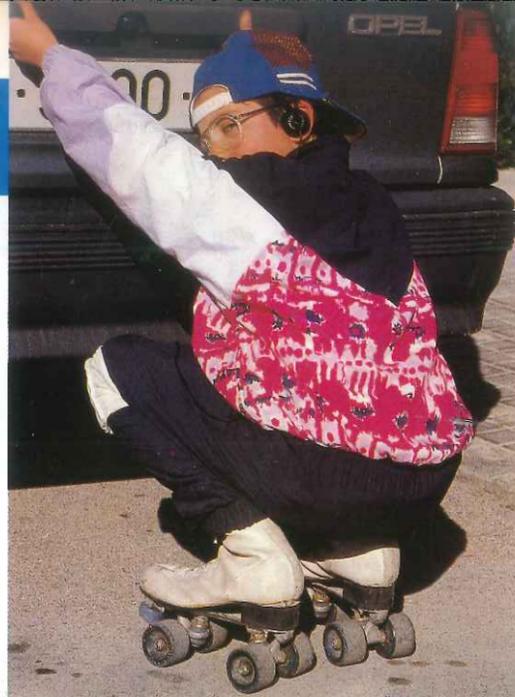
Al comprar unos patines en Barcelona, los compradores reciben un tríptico con las recomendaciones más importantes:

1. Utiliza protecciones: coderas, rodilleras y casco.

2. Permanece alerta y se siempre respetuoso.
3. Patina por la derecha de la acera; nunca por la calzada.
4. Adelanta por la izquierda anunciando siempre las

intenciones.
5. Controla la velocidad.
6. No patines en superficies mullidas y con manchas de aceite.
7. Respeta las normas de circulación.
8. Mantente

alejado de las áreas con tráfico intenso.
9. Da preferencia siempre a los peatones.
10. Antes de ponerte en marcha, practica los giros y la frenada.

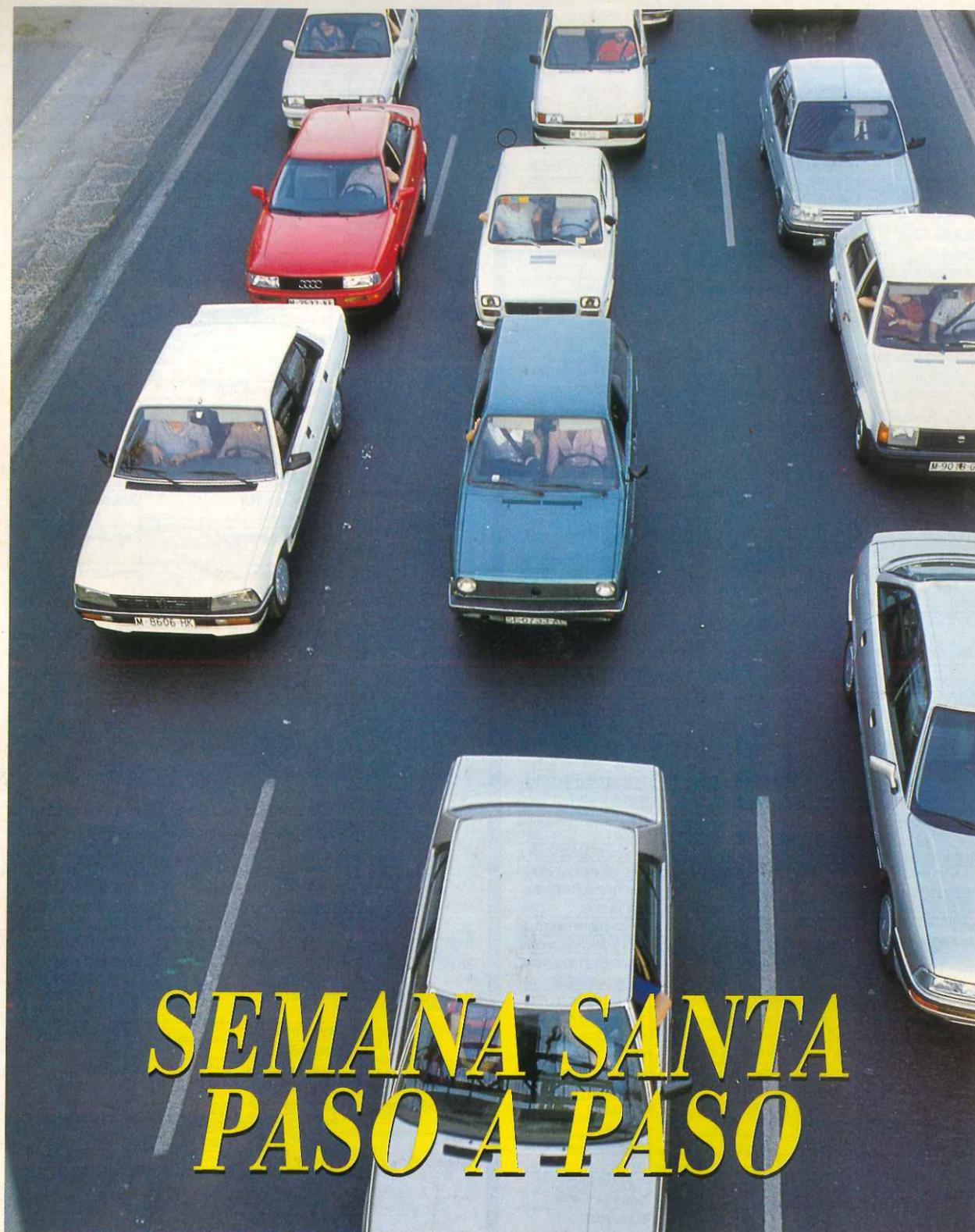


Circular con patines de forma temeraria, además de peligroso, puede traducirse en una multa.

urbano, pero excluyendo a los gamberros".

Durante el año pasado, la Guardia Urbana de Barcelona puso más de un centenar de sanciones a patinadores. Las causas más comunes son las acrobacias que algunos gustan de hacer en cualquier espacio y que pueden costarle al infractor 5.000 pesetas, al igual que patinar por la calzada o por aceras con mucho tránsito de peatones. Si la infracción es más grave, como patinar agarrado a un vehículo que está circulando, la multa es de 15.000 pesetas. En opinión de Narváez, los patinadores conviven sin ningún inconveniente con conductores y peatones y sólo algunos adolescentes de 14 a 16 años han causado algún problema. Aun así, está prevista la emisión de un bando que se recordará las normas fundamentales. En otras ciudades, como Girona, también recuerdan haber impuesto alguna sanción, aunque la afición no está tan generalizada. En la localidad madrileña de Torrejón de Ardoz, donde hace tiempo que una ordenanza municipal les prohíbe circular por zonas peatonales si su velocidad es mayor que la de una persona andando, cometer una infracción sobre patines también se traduce en una multa. ♦

Primera salida masiva del año



Como siempre, la Semana Santa, con sus días de descanso, representa la primera salida masiva del año. Y, aunque el buen tiempo pueda llevarnos a las playas, no debemos olvidar que la lluvia, el hielo, la niebla e, incluso, la nieve, puede llegar de forma inesperada complicando nuestro viaje, especialmente en algunas zonas. Paso a paso, sepa dónde puede encontrar estos obstáculos. Evítelos y, por favor, regrese.

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-2 (Zaragoza-El Vendrell) (Barcelona-El Papiol)	Zaragoza (Z) El Vendrell (T) Cinturón litoral-S. Feliú Llobregat (B)	Obras puntuales conservac. Peaje y retenciones Incorporaciones e intensidad tráfico
A-6 (Las Rozas-Adanero)	El Espinar-San Rafael (SG)	Peaje, retenciones
A-7 (La Junquera-Alicante/ Murcia)	El Papiol-Martorell (B) Martorell-Gelida-Vilafranca (B) Comarruga (T) Tarragona (T) L'Hospitalet de L'Infant (T) Murcia (MU)	Peaje, retenciones Intensidad tráfico, retención Peaje, accesos, retenciones Peaje, accesos, retenciones Peaje, accesos, retenciones Accesos y enlace N-340
A-8 (S. Sebastián-Bilbao/ Santander)	Colindres (S) Paredes-Marcenado (O)	Obras viaducto, estrechamiento calzada Fin autovía, retenciones
A-18 (Barcelona-Manresa)	Barcelona-Cerdanyola del Vallés (B)	Intensidad tráfico
A-19 (Barcelona-Mataró)	Badalona-Montgat (B)	Intensidad tráfico
A-49 (Sevilla-Huelva)	Sevilla (SE)	Obras ampliación carriles
A-67 (Santander-Torrelavega)	Santa Cruz Bezana (S)	Obras enlace. Reduc. veloc.
N-I (Madrid-Irún)	Algete (M) Algete-El Molar (M) Alsasua (acceso Pamplona) (NA)	Enlace M-100. Retenciones Intensidad tráfico. Retenciones Intensidad tráfico
N-II (Madrid-La Junquera)	Torrejón-Alcalá de Henares (M) Guadalajara-Tarazona (GU) Zaragoza (Z) Fraga (HU)	Intensidad tráfico. Retenciones Retención sentido Madrid Obras puntuales conservac. Obras travesía, estrechamiento. Retenciones
	Alcarrás (L) Lleida (L) Lleida-Els Alams (L) Cervera (L) La Panadella-Igualada (B) Igualada (B) Martorell (B) El Masnou (B) Mataró, Arenys de Mar y Calella (B) San Julià de Ramis (GI)	Obras ampliación calzada Obras iluminación travesía Intensidad tráfico. Retenciones Travesía. Retenciones Intensidad tráfico Final autovía. Retenciones Travesía Cruce ctra. Alella Travesías Obras mejora trazado curva
N-III (Madrid-Valencia)	M-40-Santa Eugenia (M) Santa Eugenia-Arganda (M) Honrubia (CU) Honrubia-Motilla del Palancar (CU) Motilla del Palancar (CU) Graja de Iniesta (CU) Lím. prov. Cuenca-Requena (V) Requena (V)	Accesos. Retenciones Intensidad tráfico. Retenciones Travesía. Enlace A-31 Obras refuerzo firme Travesía Intersección CU-812 Intens. tráfico. entrada Valencia Obras variante. Retenciones salida Valencia
N-IV (Madrid-Cádiz)	Seseña-Aranjuez (M) Ocaña (TO) Córdoba (CO)	Intensidad tráfico. Retenciones Enlace N-301. Retenciones Accesos. Obras paso inferior Desvíos provisionales
	Bellavista, Los Palacios y El Cuervo (SE) El Puerto de Santa. María (CA) Puerto Real (CA) Tres Caminos-San Fernando (CA)	Travesías, semáforos, reten. Travesía. Obras mejora calz. Travesía. Obras mejora calz. Intensidad tráfico
N-V (Madrid-Badajoz)	Alcorcón-Navalcamero (M) Almaraz-Jaraicejo (CC) Majadas-lím. prov. Badajoz (CC) Badajoz (BA)	Retenciones. Acceso M-40 Obras autovía Obras autovía Obras autovía
N-VI (Madrid-La Coruña)	Villalba (M) Guadarrama (M) Benavente (ZA) Manzanal (LE) Lugo (LU) Beamonde-Montesalguero (LU)	Enlace A-6 Travesía Fin autovía. Retenciones Obras refuerzo firme Acceso capital. Cruces Nadela y Ceao Obras autovía.
	Cóirós-Guisamo (C) Arcones-Segovia (SG)	Cortes calzada voladuras Obras autovía. Ampl. calzada Obras ensanche y mejora calzada
N-110 (Soria-Plasencia)	Ávila (AV) Jerte y Cabezuola del Valle (CC)	Travesías, semáforos Obras en puentes
N-111 (Medinaceli-Pamplona)	Viguera (LO)- Logroño (LO)	Obras túnel con desvío prov. Intersecc. N-232. Accesos.

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-120 (Logroño-Vigo)	Alto de San Antón (LO) Azofra (LO) Sto. Domingo Calzada (LO) Virgen del Camino (LE) El Pino (OR) Orense-lím. prov. Pontevedra (OR) Melón-Quines (OR) O Burgo (OR) Ponteareas (PO) Mendivil-Campanas (NA)	Obras mejora trazado. No afecta circulación. Obras mejora trazado. No afecta circulación. Acceso Ezcaray. Retención. Obras desdoblamiento calzada Travesía (inaug. variante) Obras refuerzo firme Travesías Obras autovía. Cruce maquinaria calzada Travesía. Retenciones Obras mejora calzada
N-121 (Tarazona-Francia por Dancharinea)	Ostiz-Olagüe (NA) Túnel de Velate (NA)	Obras mejora calzada Obras. Cruce maquinaria en calzada.
N-121-A (Pamplona-Behovia)	Almandoz-Zozaya (NA) Soria (SO)	Obras mejora calzada Obras acceso. Enlace N-234 Retenciones
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)	Calatañazor (SO) Zuzones-Vadocondes (BU) La Cisterniga (VA) Valladolid (VA) Muelas del Pan-Ricobayo (ZA) Barbastro-Graus (HU)	Obras mejora trazado Obras acondición. calzada Travesía, semáforos. Retención Obras acceso capital Desdoblamiento calzada Obras enlace. Variantes Obras mejora calzada
N-123 (Barbastro-Benabarre)	La Seu d'Urgell-Andorra (L)	Retenciones
N-145 (Seo de Urgel-Andorra)	Mollet del Vallés-La Garriga (B)	Intensidad tráfico
N-152 (Barcelona-Puigcerdá)	Caminreal-Montalbán (TE) Montalbán-Calanda (TE) Alcorisa y Calanda (TE) Alcañiz (TE)-Caspe (Z) Mequinensa (Z)-Fraga (HU) Valencia (V)	Obras mejora calzada Obras mejora calzada Travesías, retenciones Obras mejora calzada Obras mejora calzada Obras acceso. Refuerzo de firme
N-122 (Valencia-Puzol)	Vinaroz-Chert (CS) Morella-La Pobleta (CS) Alcañiz e Híjar (TE) Zaragoza (Z) Rincón de Soto (LO) Logroño (LO)	Obras acondicionamiento Obras acondicionamiento Travesía. Retenciones Acceso capital Obras intersecc. LR-115 Obras acceso. Enlace N-120 Retenciones
N-232 (Vinaroz-Santander)	Cubo de Bureba-Comudilla (BU) Soncillo-Cabañas de Virtus (BU) Cenicero (LO) Oña (BU) Tramo Soneja-Barracas (CS) Salas Infantes-Mambrillas (BU) Tarragona (T) Montblanc (T)	Obras. Desvío alternativo Obras acondicionamiento Obras de variante Obras en travesía Intensidad tráfico Obras acondición. calzada Acceso capital, semáforos Travesía, semáforos, intersección con C-240
N-234 (Sagunto-Burgos)	Monzón (HU) Monzón-Barbastro (HU) Figuera-Besalú (GI) La Seu d'Urgell (L) Ainsa-Boltaña (HU) Biescas-Carriana/Sabiñánigo (HU) Mota del Cuervo y Las Pedroñeras (CU) Molina de Segura (MU) Murcia (Espinardo) (MU) Baños y Mendigo (MU) Venta de la Virgen (MU) Cartagena (MU)	Travesía. Retenciones Obras mejora calzada Obras en variantes y calzada Travesía, retenciones Obras mejora calzada Obras mejora calzada Travesías Travesía Acceso capital. Circunvalac. Travesía Acceso a San Javier Accesos a N-332 y La Manga
N-240 (Tarragona-San Sebastián)	Motilla del Palancar-Almódovar Pinar (CU)	Obras mejora firme
N-260 (Eje Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo)	Motilla del Palancar-Almódovar Pinar (CU)	Obras mejora firme
N-301 (Ocaña-Cartagena)	Motilla del Palancar-Almódovar Pinar (CU)	Obras mejora firme
N-320 (Albacete-Guadalajara- Burgos)	Bailén-lím. prov. Granada (J)	Obras autovía. Cruce maquinaria obra
N-323 (Bailén-Motril)	Lím. prov. Jaén-Arenales (GR)	Obras autovía con desvío pk 81-89 (Campotesar) (J)
	Dúrcal (GR)	Travesía

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Béznar (GR)	Intersección con C-333 (Alpujarras) Obras mejora calzada
N-324 (Córdoba-Almería)	Cambil-Lím. prov. Granada (J)	Obras mejora calzada
N-330 (Alicante-Francia por Zaragoza)	Alicante (A) Zaragoza (Z)	Acceso a capital, semáforos, retenciones Acceso a capital
N-331 (Córdoba-Málaga)	Fernán Núñez (CO) Aguilar Frontera y Encinas Reales (CO) Benamejí (CO)	Travesía, semáforos Travesías, semáforos Obras
N-332 (Cartagena-Valencia)	Los Alcázares (MU) San Javier y San Pedro del Pinatar (MU) La Marina, El Allet y Campello (A) Villajoyosa y Altea (A) Oliva, Bellreguart y Gandía (V) Sueca-Sollana (V)	Obras de variante Travesías Retenciones, semáforos Retenciones, semáforos Travesías, semáforos Intensidad de tráfico y semáforos
N-340 (Cádiz-Barcelona)	Tahivilla-Facinas-Algeciras (CA) San Roque-Guadiaro (CA) Ronda Oeste Málaga (MA) Peñón del Cuervo (MA) Rincón de la Victoria (MA) Torre del Mar (MA) Almuñécar y Torrenueva (GR) Calahonda (GR) Venta El Viso (AL) Aguadulce (AL) Puerto Lumbreras (MU) Espinardo (MU) Murcia (MU) Sagunto (V) Nules (CS) Castellón (CS) Benicassim y Oropesa (CS) Benicarló y Vinaroz (CS) Recorrido prov. Tarragona L'Aldea (T) L'Ametlla de Mar (T) Miami Playa (T) Cámbils y Vilaseca (T) Tarragona-L'Arboc (T) Santa Margarida i Els Monjos (B) Cervelló y Vallirana (B) Alcalá de Guadaíra-lím. prov. Málaga (SE) Baza (GR) Lím. pr. Almería-Puerto Lumbreras (MU) Puerto Lumbreras (MU) Molina de Segura (MU) Jumilla (MU)	Obras puntuales mejora calz. Obras mejora calzada Obras ampliación calzada Punto conflictivo Intersecc. Ronda Este Málaga con N-340 Final variante Travesía, retenciones Travesías Obras acceso y vía servicio Obras enlace autovía. Punto conflictivo Cruce AL-410 y AL-411 Travesía Enlaces N-301 y A-7 Acceso a capital Travesía, semáforos Travesía, semáforos Enlace variante Obras mejora trazado Travesía, semáforos Obras puntuales refuerzo firme Travesía, semáforos Obras de enlace Obras enlace, travesía, semáforos Travesías, semáforos Intensidad de tráfico, travesías Travesía, retenciones Travesías, retenciones Obras refuerzo firme Obras autovía Obras
N-334/N-342 (A-92) (Sevilla-Puerto Lumbreras)	Alcalá de Guadaíra-lím. prov. Málaga (SE) Baza (GR) Lím. pr. Almería-Puerto Lumbreras (MU)	Obras refuerzo firme Obras autovía Obras
N-344 (Almería-Valencia por Yecla)	Molina de Segura (MU) Jumilla (MU)	Travesía, enlace con N-301 Travesía
N-401 (Madrid-Ciudad Real por Toledo)	Madrid (M) Getafe-Parla (M) Toledo (TO) Fernancaballero (CR)	Obras acceso, ampliación carriles Intensidad de tráfico, retenciones Obras variante Nudo Sur y en travesía Obras variante
N-403 (Toledo-Adanero)	Torrijos (TO) Maqueda (TO) Escalona (TO)	Obras en travesía Obras en glorietas Obras acceso
N-420 (Córdoba-Tarragona por Cuenca)	Cardena-límite Ciudad Real (CO) La Almaracha-Olivares del Júcar (CU) Cuenca-Pajaroncillo (CU) Teruel-Mezquita de Jarque (TE) Reus (T)	Obras en calzada Obras acondicionamiento Obras acondicionamiento Obras acondicionamiento Obras acceso
N-430 (Badajoz-Valencia por Almansa)	Ruidera (CR) Lím. prov. Albacete-Vallada	Obras mejora trazado Obras autovía
N-431 (Sevilla-Portugal por Huelva)	Gibraleón (H) Cartaya (H)	Obras intersección H-414 Travesía
N-432 (Badajoz-Granada)	Badajoz (BA) Tramo Peñarroya-Bélmex (CO)	Obras mejora acceso Obras acondicionamiento calzada

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Córdoba (CO) Pinos Puente y Cuesta Velillos (GR)	Acceso a capital. Retenciones Obras constr. variante
N-433 (Sevilla-Lisboa por Aracena)	Aracena-Cortegana (H)	Obras acondicionamiento
N-435 (Badajoz-Zafra-Huelva)	Jerez de los Caballeros-Fregenal de la Sierra (BA) Valverde-Calaña (H)	Obras. Cortada al tráfico entre pk 79 y 93. Desvío provisional Obras acondicionamiento
N-521 (Trujillo-Portugal por Valencia de Alcántara)	Cáceres (CC)	Obras acceso capital
N-525 (Zamora-Santiago)	Verín-Pazos (OR) Xinzo de Limia y Sandiás (OR)	Travesía, semáforos, retenciones Travesía, semáforos, retenciones
	Alto de Taboadela (OR) Orense (OR) Coles (OR)	Punto conflictivo: intersección Obras acceso. Enlace Obras en calzada
N-541 (Orense-Pontevedra)	Lím. prov. Orense-Pontevedra (PO)	Obras mejora trazado y firme
N-550 (La Coruña-Tuy)	La Coruña (C) Altamira (C) Órdenes-Boisaca (C) Milladoiro (C) Pontecesures-Caldas de Reis (PO) Caldas de Reis (PO)	Acceso a capital, retenciones Obras autovía, variante Obras mejora trazado y ampl. Retenciones. Pto. conflictivo Obras en calzada Travesía, retenciones, intersección N-640
N-556 (Vigo-Aeropuerto)	Vigo-aeropuerto de Peinador (PO)	Obras mejora trazado y firme
N-601 (Adanero-León por Valladolid)	San Cristóbal de la Vega (SG) Mojados (VA)	Obras variante Obras puente. Desvío.
N-603 (San Rafael-Segovia)	San Rafael (SG)	Enlace con A-6. Peaje, retenciones
N-610 (Palencia-Benavente)	Villarramiel (P) Villanueva del Campo (ZA)	Obras intersección acceso Obras en travesía
N-611 (Palencia-Santander)	Peñacastillo-Igollo (S)	Obras acondicionamiento
N-620 (Burgos-Portugal por Salamanca)	Valladolid (VA)	Obras en travesías. Desvíos
N-621 (León-Santander por Potes)	Cistierna-Riaño (LE) Boca Huérgano-lím. prov. Santander (LE) Potes-Castro Cillorigo (S)	Obras mejora trazado y variant Obras mejora plataforma Obras ensanche, mejora firme
N-623 (Burgos-Santander)	Vargas-Las Presas (S) Las Presas (S)	Obras variante y mejora platf. Obras enlace con desvío prov.
N-625 (León-Santander por Cangas de Onís)	Sahechores de Rueda-Cistierna (LE) Sellaño-Cangas de Onís (O) Cangas de Onís-Arriodas (O)	Obras Obras ampliación y mejora calz. Obras con cortes por voladuras. Días laborables
N-629 (Burgos-Santoria)	Oña-Nofuentes (BU)	Obras acondicionamiento
N-630 (Gijón-Sevilla)	Guijuelo-Nava de Béjar (SA) Nava de Béjar-Fresnedoso (SA) Puerto Vallejera-Vallejera (SA) Lím. prov. Salamanca-Cáceres (CC) Almendralejo (BA) Puebla de Sancho Pérez (BA) Las Pajanosas (SE)	Obras mejora trazado. Desvíos Obras mejora trazado. Desvíos Obras mejora trazado. Desvíos Obras mejora trazado Travesía, semáforos Intersección con N-432 Travesía, retenciones
N-632 (Ribadesella-Luarca)	Soto del Barco (O) Novellana-Cadavedo (O)	Travesía, semáforos, retenciones Obras mejora trazado
N-634 (San Sebastián-Santiago)	Pámanes-Castañeda (S) Puente San Miguel (S) San Vicente de la Barquera (S) Quintanal-Lieres (O) Lieres-Pola de Siero (O) La Secada-Marcenado (O) Oviedo (O) Grado (O) Luarca (O)	Obras ensanche y mejora plat. Travesía, intersecc. S-480 Travesía, semáforos Intensidad tráfico. Retenciones Obras autovía Intensidad tráfico Acceso capital, retenciones Travesías, semáforos Obras variante. Travesía semáforos, retenciones
N-640 (Vegadeo-Villagarcía de Arosa)	Chapa-La Estrada (PO)	Obras mejora calzada
N-651 (Betanzos-El Ferrol)	Betanzos-El Ferrol (C) Pontedeume (C) Fene (C)	Obras mejora firme Semáforos Semáforos

Esta información ha sido elaborada por la Subdirección General de Seguridad Vial con datos proporcionados por las Jefaturas Provinciales de Tráfico de toda España.

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



N-340 TRAMO: TRES CAMINOS-SAN FERNANDO DIAS: 13, 14 Y 15

N-III TRAMOS EN: CORTIERAS Y REQUENA DIAS: 16 Y 17

A-6 TRAMO: CARRILES CENTRALES ABIERTOS DIAS: 12, 13, 14, 15 Y 16

N-I TRAMO: ALCOBENDAS-JARAMA-EL MOLAR DIAS: 16 Y 17

N-II TRAMO: INCORPORACION TORREJON DIAS: 16 Y 17

N-III TRAMO: INCORPORACION M-40 A N-II DIAS: 12, 13 Y 14

N-III TRAMO: INCORPORACION M-40 A N-IV DIAS: 12, 13 Y 14

N-IV TRAMO: CASILLA DOLOROS DIAS: 12 Y 13

N-IV TRAMO: MADRID-MOSTOLES DIAS: 16 Y 17

N-IV TRAMO: OCAÑA-N-301 DIAS: 16 Y 17

N-634 TRAMO: MARCENADO-LA SECADA DIAS: 12, 13 Y 16

C-246 TRAMO: SITGES DIAS: 16 Y 17

N-II (SU-1) TRAMO: MARTORELL-CUATRE CAMINS DIAS: 12, 13, 14, 15 Y 17

A-18 TRAMO: PLAZA LES GLORIES-PELJE VII ASSAR DIAS: 12, 13, 16 Y 17

N-II (NORTE) TRAMO: MONGAT-CRUC ALELLA DIAS: 12, 13, 14, 15, 16 Y 17

A-26.7 TRAMO: BARCELONA-MARTORELL DIAS: 12, 13, 14, 16 Y 17

N-340 TRAMO: CUATRE CAMINS-CORRERA DIAS: 12, 13, 14, 15 Y 16

N-II (SU-1) TRAMO: MARTORELL-CUATRE CAMINS DIAS: 12, 13, 14, 15 Y 17

C-263 TRAMO: ACCESO A A-7 DIAS: 13, 14 Y 17



Medidas especiales de Semana Santa 1995

MADRID

Días y horas punta:

En las carreteras A-6, N-I, N-II, N-III, N-IV, N-V, N-VI, N-401, M-501 y M-607, tráfico intenso el miércoles 12 de abril (de 15 a 23 horas), jueves 13 (de 8 a 15), viernes 14 (de 10 a 14), domingo 16 (de 12 a 23) y lunes 17 (de 14 a 23).

Itinerarios alternativos:

N-I (Madrid-Irún)

● A quien regrese a Madrid por esa carretera, para evitar las retenciones de la zona de El Molar (p.k. 40), se le recomienda tomar la carretera M-608 en el p.k. 50 de la N-I, en Venturada, dirigiéndose hacia Guadalix de la Sierra, Soto del Real y Colmenar Viejo, por la autovía de Colmenar (M-607) hacia Madrid.

También en el regreso, para evitar las retenciones en Algete, puede utilizar la M-104, que parte del p.k. 32 de la N-I en San Agustín de Guadalix hacia Colmenar Viejo, y enlazar con la autovía M-607 a Madrid.

Ambos itinerarios estarán debidamente señalizados.

N-III (Madrid-Valencia)

● A quien regrese por esta carretera, para evitar las retenciones entre Arganda y Santa Eu-

genia, se recomienda la siguiente alternativa: parte del p.k. 21 de la N-III en Arganda, por M-506, a San Martín de la Vega y por la M-301 a Madrid.

N-IV (Madrid-Cádiz)

● En la salida, para evitar retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del p.k. 23 (Pinto) y por la M-506, o bien del p.k. 30 (Ciempozuelos) y por la M-404 se dirijan a la N-401, Toledo y Malagón, y por la CR-212 a Daimiel y N-430 a Manzanares (N-IV).

Tanto en la salida como en el retorno, para evitar retenciones entre Aranjuez y Ocaña, los vehículos con destino Andalucía pueden tomar el itinerario que, desde el p.k. 49 de la N-IV, va hacia Yepes y Ocaña (N-IV) y viceversa.

Estos itinerarios estarán debidamente señalizados

N-V (Madrid-Badajoz)

● A quien regrese a Madrid por la N-V, se recomienda que utilice los siguientes itinerarios debidamente señalizados para evitar posibles retenciones entre Navalcarnero y Alcorcón:

a) Partiendo de la N-V en Talavera de la Reina, dirección C-502, por La Puebla de Montalbán hasta Toledo, para tomar la N-401 (Madrid-Toledo) con dirección Madrid.

b) De la N-V, en Maqueda, por la N-403 a Bargas y Ollas del Rey, para tomar la N-401.

c) De la N-V, en Navalcarnero, por la M-404 a Griñón y N-401 a Madrid.

d) De la N-V en el p.k. 25, por la M-413 a Arroyomolinos y Fuenlabrada y N-401 a Madrid.

Todos ellos, debidamente señalizados.

A-6 (Madrid-La Coruña)

● Quien regrese por la A-6, desde el p.k. 47 (salida 2, Guadarrama) tomará la M-600 a El Escorial y por la M-505 a Las Rozas y Majadahonda, M-503 a Pozuelo de Alarcón y M-500 (carretera de Castilla) a Madrid. Para quien lo haga por la A-6 se aconseja, igualmente, que accedan a la capital a través de la M-500 (carretera de Castilla) y M-30, para evitar las retenciones de entrada debidas a las obras en Moncloa.

M-501 (Alcorcón-Plasencia)

● A los vehículos procedentes o con destino a Brunete y San Martín de Valdeiglesias se les desaconseja el uso de la M-501 en Alcorcón, recomendándose que circulen por la MP-5111 hasta Boadilla del Monte, y M-511 para salir a la M-501 en Brunete.

Medidas de ordenación del tráfico:

● N-I (Madrid-Irún). En la salida se instalarán conos en el acceso de San Sebastián de los Reyes (p.k. 20,500) para facilitar su incorporación a la N-I.

En el retorno se prolongará mediante conos la incorporación de la M-100 a la N-I en Algete. También se habilitará un carril adicional mediante conos que, partiendo del p.k. 44 (El Molar) o 28 (Jarama), según la intensidad de tráfico, conducirá directamente al p.k. 16 (Alcobendas), sin posibilidad de salidas intermedias.

● N-II (Madrid-La Junquera). En la salida se instalarán conos en la incorporación de San Fernando de Henares-Coslada a la N-II.

● N-III (Madrid-Valencia). En la salida se prolongará mediante conos la incorporación de la M-40 a la N-III dejando 3 carriles de circulación hasta el p.k. 7,500. También se anulará mediante conos el carril lento del p.k. 29 al 33 para facilitar la fluidez del tráfico.

● N-IV (Madrid-Cádiz). En la salida se anulará el carril de vehículos lentos en el p.k. 52 (Casilla de la Dolores) para facilitar la fluidez en este tramo. En el retorno, se instalarán conos para facilitar la incorporación de la N-301 (Ocaña-Cartagena) a la N-IV en Ocaña (p.k. 62).

● N-V (Madrid-Badajoz). En la salida, se prolongará mediante conos la incorporación de la M-40 a la N-V para mejorar la fluidez del tráfico en ese punto. En el retorno, se instalará un carril adicional mediante conos que partirá del p.k. 18 (Móstoles) y conducirá directamente al p.k. 31 de la M-40, sin posibilidad de salidas intermedias.

● A-6/N-VI (Madrid-La Coruña). En la salida y entrada, en función de las necesidades del tráfico, se abrirán los carriles centrales de la calzada comprendidos entre el p.k. 7 y 20 para toda clase de vehículos, excepto camiones, vehículos con remolque, etcétera.

En el retorno, a los vehículos procedentes de la N-601 (Navacerrada) con destino a la capital, se les podrá prohibir el acceso a

la N-VI, debiendo hacerlo por la M-607 (autovía de Colmenar).

En la entrada y en salida, para evitar en lo posible las retenciones, se prevé el funcionamiento de todas las cabinas de peaje en la autopista A-6.

BARCELONA

Días y horas punta:

En las carreteras A-2, A-7, A-16, A-18, A-19, N-II, N-152, N-340, C-246 y C-1411, máxima afluencia el jueves 13 de abril (de 15 a 22 horas), viernes 14 (de 7 a 12) y lunes 17 (de 13 a 22).

Itinerarios alternativos:

● Zona Costa Brava. Se recomienda circular por la A-7, y se ofrece como alternativa la N-II, GE-600 y C-251.

● Zona Costa Dorada. Se recomienda la A-7, mientras que la alternativa es la N-340.

● Zona de Sitges, Vilanova i La Geltrú y Cubelles. El itinerario recomendado es por la C-246 y la A-16, y el alternativo, la A-7.

● Itinerario del tráfico Tarragona-Girona-Francia: A-7 por el Tercer Cinturón (El Papirol-Mollet del Vallés) sin entrar en la ciudad de Barcelona.

Medidas de ordenación del tráfico:

Salida:

● N-II (Norte). Se colocarán conos entre Mongat y el cruce de Alella para habilitar carriles permanentes los días 12 (miércoles) por la tarde, y 13 (jueves), 14 (viernes), 15 (sábado) y 16 (domingo) por la mañana.

● A-2/A-7: Carril adicional de Barcelona a Martorell el miércoles 12 (por la tarde), jueves 13 y viernes 14 (por la mañana).

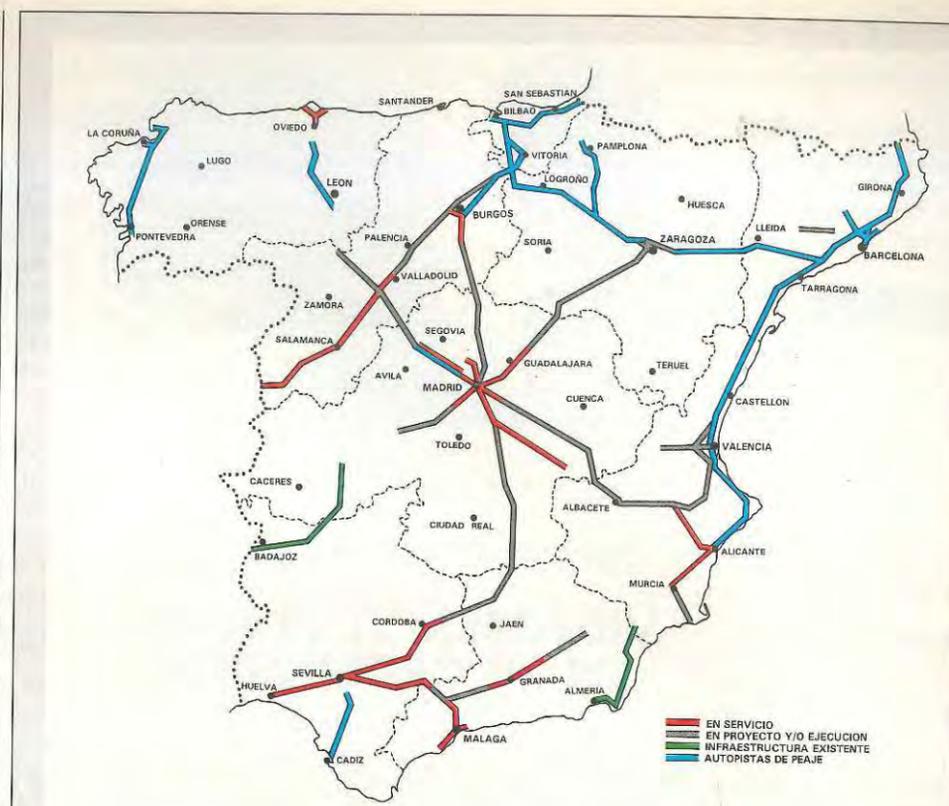
● N-II (Sur): Conos entre Quatre Camins y Martorell para conseguir dos carriles permanentes el miércoles 12 y jueves 13 por la tarde y viernes 14 por la mañana.

● N-340: Conos para conseguir dos carriles de circulación entre Quatre Camins y el cruce de Corbera el miércoles 12 y jueves 13, por la tarde, y viernes 14, sábado 15 y domingo 16 por la mañana.

● A-19: Se colocarán conos entre la Plaza de Les Glories y el peaje de Vilassar, el miércoles y jueves por la tarde

Retorno:

● A-2/A-7. Se dispondrá un carril entre Vilafranca y Bar-



Las autopistas de peaje también los tienen instalados

TODOS LOS POSTES SOS

En el pasado número de la revista "Tráfico", publicamos un reportaje sobre cómo funcionan los Postes SOS, así como un mapa con las carreteras en las que, en la actualidad, están instalados y en funcionamiento, así como las previsiones de próximas puestas en marcha. Aunque en el texto si quedaba reflejado, en el mapa citado no aparecían los Postes SOS instalados en las autopistas de peaje y atendidos por las empresas concesionarias de estas vías. Estos Postes SOS, que se encuentran en todas las autopistas de peaje, funcionan de manera similar y cumplen las mismas funciones que los instalados en las carreteras convencionales y atendidos por la DGT, ya explicados en el reportaje anterior. Es decir, que pueden ser utilizados para comunicar accidentes y pedir auxilio, así como para avisar de averías y solicitar ayuda

celona el domingo, 16, y lunes 17.

● N-II (Norte). Conos para conseguir dos carriles entre el cruce de Alella y Montgat el domingo 16 y lunes 17.

● A-19. Se instalarán conos entre el peaje de Vilassar y la Plaza de les Glories el domingo 16 y lunes 17.

● C-246. Se instalarán conos en Sitges el domingo 16 y lunes 17.

● N-II (Sur): Se colocarán conos desde la travesía de Jorba al inicio de la autovía, en Igualada, y entre Martorell y Quatre Camins para conseguir dos carriles permanentes, incluida la travesía de Martorell el domingo 16 y lunes 17.

VALENCIA

Días y horas punta:

Máxima afluencia de vehículos el miércoles 12 de abril (de 15 a 24 horas), jueves 13 (de 8 a 24), viernes 14 (de 8 a 14), domingo 16 (de 15 a 22) y lunes 17 (de 8 a 24).

Itinerarios alternativos:

● Itinerarios interprovinciales:

- Para el tráfico desde Valencia con destino a Andalucía Oriental se recomienda seguir el itinerario Valencia-Alicante por la autopista de peaje A-7, Alicante-Murcia por la autovía libre de peaje A-7, Murcia hacia el Sur por N-340, con des-

vío a Granada en Puerto Lumbreras por la N-342.

Itinerarios provinciales:

- N-332, travesías de Sueca, Sollana, Gandía y Oliva: los días punta se recomienda evitarlas y utilizar la autopista de peaje A-7 o los siguientes itinerarios:

a) N-332 por tramo antiguo de la travesía de Silla hasta la C-3320 hacia Benifayó, Algemés y Alzira y por la C-3322 de nuevo a la N-332.

b) N-332, por la N-340 hasta L'Alcudia y por C-3322 hacia la N-332.

● Tráfico con destino a Madrid: Valencia, Almansa, Albacete, La Roda y Honrubia, por la N-332, N-340, N-430,

Medidas de ordenación del tráfico:

En el retorno, ordenación mediante conos para aumentar la capacidad de la carretera N-III en tramos de Contreras y Requena.

CÁDIZ

Días y horas punta:

En las carreteras A-4, N-IV, N-340 y N-342, máxima afluencia el miércoles 12 de abril (de 17 a 22 horas), jueves 13 (de 11 a 14 y 17 a 22), viernes 14 (de 11 a 14 y 17 a 22), sábado 15 (de 11 a 14), domingo 16 (de 17 a 22) y lunes 17 (de 11 a 14).

Itinerarios alternativos:

- Trayecto Sevilla-Campo de Gibraltar o a la inversa: autopista A-4, dejándola en la salida 5 para tomar la C-440 (Jerez-Los Barrios).
- Trayecto Sevilla-Costa del Sol Occidental o a la inversa: A-473 (carretera C-339 San Pedro de Alcántara-Morón, si bien al llegar a la N-342 se debe tomar la CA-441 hacia Sevilla).
- Trayecto Sevilla-Cádiz y viceversa: autopista A-4 para eludir la travesía de El Puerto de Santa María.

Medidas de ordenación del tráfico:

● N-IV: Se habilitará un carril adicional mediante conos entre el p.k. 672,2 y el 675 (Tres Caminos-San Fernando) el jueves 13 de abril (de 10 a 14 y de 17 a 22), viernes 14 (de 10 a 14 y de 17 a 22) y domingo 16 (de 10 a 14 y de 17 a 22).

GIRONA

Días y horas punta:

En la A-7, N-II y C-253, el jueves 13 de abril (de 18 a 22), viernes 14 (de 8 a 14), domingo 16 (de 14 a 22) y lunes 17 (de 14 a 22).

Itinerarios alternativos:

● Zona Costa Brava: recomendado el itinerario por la A-7; alternativos la N-II, GE-600 y C-251.

Medidas de ordenación de tráfico:

Se habilitará un carril adicional mediante conos en la C-253, acceso a la A-7 (pe-



El videotex permite conocer la situación del tráfico desde cualquier ordenador personal conectado a este servicio.

**Nuevo servicio de información al ciudadano
VIDEOTEX: EL TRÁFICO EN SU ORDENADOR**

Informar al usuario sobre el estado del tráfico en las carreteras, los servicios (gasolineras, talleres de reparación...) más próximos a una localidad o vía, el trayecto más rápido entre dos puntos, los trámites administrativos necesarios para una gestión, etcétera, es uno de los objetivos prioritarios que la DGT se marcó hace tiempo. Hasta ahora, este servicio se prestaba, principalmente, mediante un llamada telefónica, sin coste para el ciudadano al 900 123.505. El año pasado este número atendió 646.922 llamadas, un 2,88 por 100 más que en 1993 (628.823 llamadas recibidas).

Desde principios de febrero, además, cualquier conductor puede acceder a toda esta información directamente desde su domicilio usando el servicio Videotex de Telefónica. Sólo necesita un ordenador personal con módem y conectarlo a la red telefónica o a un terminal de videotex. Mediante una llamada telefónica, el monitor del ordenador despliega el menú disponible (información administrativa, incidencias en carretera, itinerarios, asistencia en ruta o información del ministerio); se selecciona lo que interese, pudiendo teleimprimir o grabar en el disco duro los datos solicitados.

En un futuro próximo, sería muy interesante que en puntos estratégicos para el conductor, como gasolineras o áreas de descanso, éstos encuentren y tengan acceso a estos terminales.

aje de Massanet de la Selva) en las salidas y retornos por esta vía.

ASTURIAS

Días y horas punta:

Máxima afluencia el miércoles 12 de abril (de 18 a 21 horas), jueves 13 (de 11 a 13 horas) y domingo 16 de abril (de 18 a 22).

Itinerarios alternativos:

● A-66 (Campomanes-León) o N-630 (Puerto

Pajares).
● A-66 y A-8 (Oviedo-Gijón) o AS-18 (Oviedo-Gijón).
● A-8 (Gijón-Avilés) o AS-19 (Gijón-Avilés).
● N-632 (Llovio-Gijón-Avilés-Luarca) o por N-634 (Llovio-Arriondas-Oviedo-Canero).

Medidas de ordenación del tráfico

En la salida y retorno, carril adicional, mediante conos, en La Secada-Marcena (N-634).

Siga el consejo de la seguridad

Si va a viajar durante Semana Santa, ya sabe: debe hacer una mínima puesta a punto del vehículo; y, durante el viaje, seguir unas normas -que le recordamos- para extremar la seguridad.

✓ Antes y durante el viaje, infórmese en el teléfono de la DGT (900.123.505) sobre el estado de las carreteras y la circulación. También puede reclamar asistencia mecánica y sanitaria.

✓ Ponga a punto su coche y preste atención al desgaste de los neumáticos y a su presión.

✓ Prepare adecuadamente el equipaje para que no dificulte la conducción; ajústense el cinturón de seguridad y procure llenar el depósito antes de salir. Si va en moto, recuerde: el casco es obligatorio.

✓ Los desplazamientos masivos de estas fechas le pueden obligar a circular en caravana. Extreme la precaución, mantenga la distancia de seguridad y, en lo posible, evite adelantar.

✓ Para adelantar, recuerde: espejo, intermitente, maniobra.

✓ En autopistas, y vías rápidas en general, aumente la distancia de seguridad e inicie el adelantamiento con mayor antelación.

✓ En núcleos urbanos, tenga especial precaución por la sorpresiva irrupción en la calzada de niños u otros peatones, bicicletas y ciclomotores.

✓ Adecúe la velocidad a las condiciones de la vía, características del tráfico y factores climáticos. La nieve o el hielo aún podrían aparecer en algunas carreteras.

✓ Si sufre una avería o accidente, retire, si es posible, el vehículo de la calzada.

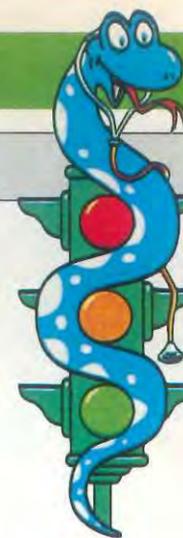
✓ Recuerde: lo importante es llegar; no tenga prisa e incremente la prudencia.

✓ Por favor: regrese sano y salvo.

Medicina de TRÁFICO

Dr. Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE
Dirección General de Tráfico

Dr. F. Javier ÁLVAREZ
Universidad de Valladolid



Alcohol al volante (II)

El consumo de alcohol y la conducción de vehículos es un tema recurrente en "Tráfico". Y está plenamente justificado: es el factor más relevante implicado en el accidente de tráfico y, a la vez, un problema de salud pública de primera magnitud en España.

¿Qué sucede con el alcohol ingerido?

Tras ingerirse, el alcohol (etanol) presente en las bebidas pasa rápidamente a la sangre a través de las paredes del estómago e intestino. Este proceso corresponde a la denominada "fase de absorción del alcohol". Desde que se termina de beber hasta que se alcanza la mayor cantidad de alcohol en sangre, habitualmente transcurren de 30 a 90 minutos. Una vez en la sangre, el etanol se distribuye por todos los tejidos y líquidos corporales. El hígado es el principal encargado de metabolizar -transformar- el etanol en componentes que son reutilizados o eliminados de forma sencilla por el organismo. No obstante, del 2 al 10 por 100 del etanol ingerido se elimina sin metabolizar a través de la orina y los pulmones (aire espirado). La velocidad de metabolización depende de la edad, sexo y hábito de bebida. Un varón adulto, de 70 kilos de peso, con una alcoholemia de 1 gr./l. tarda en eliminar totalmente el alcohol de su sangre unas 5 horas. Estar "de copas" un domingo hasta las 2 ó 3 de la madrugada supone, muy probablemente, seguir bajo los efectos del alcohol el lunes a primera hora. La "fa-

se de eliminación del alcohol" se extiende desde el nivel máximo de alcohol hasta su desaparición de la sangre.

¿Qué es la alcoholemia? ¿Qué es un etilómetro?

Alcoholemia significa alcohol en sangre. Se mide como la cantidad de alcohol (en unidades de peso, por ejemplo gramos) por cantidad de sangre (en unidades de volumen, por ejemplo litro). Básicamente, la alcoholemia depende de la cantidad de alcohol ingerido, de la cantidad absorbida por estómago e intestino y de la cantidad metabolizada por el organismo.

Parte del alcohol ingerido se elimina del organismo sin metabolizar. Un lugar por donde se elimina es por el aire espirado (el aliento). Entre el alcohol en sangre y el alcohol en el aliento

existe un equilibrio. Como en los vasos comunicantes, si aumenta la cantidad de alcohol en la sangre, también aumenta (en igual proporción) la del aire espirado. Por eso, la medición del etanol en el aliento (mediante etilómetros normalizados y homologados) se utiliza con garantía para la medición de la cantidad de alcohol que existe en el organismo.

¿Qué efectos tiene el alcohol en el comportamiento al volante?

Depende de la cantidad que exista en la sangre, es decir, de la alcoholemia. El alcohol se comporta de manera semejante a los anestésicos inhalatorios clásicos. Como tal, el efecto se inicia de un modo paradójico: induciendo excitación, euforia, optimismo y desinhibición generalizada. Ese momento es especialmente delicado para conducir. Aunque la conducción en situaciones circulatorias "normales" puede continuar siendo aceptablemente segura, ante una circunstancia imprevista, una situación compleja (con necesidad de mantener la atención en diversos aspectos a la vez) o un estado psicofísico no óptimo (cansancio, fatiga, deterioro de las capacidades), el juicio que realice el conductor ante la realidad circulatoria del momento no será suficientemente objetivo y, por tanto, la respuesta probablemente será inadecuada.

A medida que la cantidad de alcohol en sangre aumenta, afecta distintos estratos cerebrales; las manifestaciones se hacen más patentes progresivamente. Los aspectos más trascendentes para la conducción se muestran en el gráfico. ♦



El conductor europeo, según Europcar

Roland Moens, director general de EUROPCAR para España y Portugal, presentó el estudio sobre los conductores Europeos de 1994. Este informe se basa en 11.415 entrevistas realizadas en 13 países (España, Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Holanda, Portugal, Suiza e Inglaterra).

Este trabajo valora cuestiones como los factores de elección de un coche nuevo, el kilometraje que se realiza, el mantenimiento del vehículo, la utilización del teléfono y el uso de otros medios de transporte. A la presentación de estudio acudieron, además, Jesús Izarzugaza, de la DGT, y Pablo Antoñanzas (RACE).

Guía para el buen comer y mejor dormir

Fiel a su cita anual, ya ha salido la edición de 1995 de la Guía Roja de Michelin. Sus expertos realizan cada año una selección de hoteles y restaurantes al objeto de encaminar al viajero al lugar más adecuado según precio y calidad.

Además de incluir información de 3.215 hoteles y 2.641 restaurantes, se realizan clasificaciones especiales como establecimientos "especialmente agradables", en cuanto a gastronomía, "estrellas de la buena mesa", "buenas comidas a precios moderados" o, en Madrid, "restaurantes especializados". También se incluyen planos de ciudades,

así como datos tanto de carácter turístico como de interés general. Su precio, 3.400 pesetas.



Precaución: camellos sueltos ...

Las peculiaridades geográficas del archipiélago canario, hacen posible que en la localidad de Arrecife de Lanzarote, en Las Palmas, se pueda contemplar esta señal que advierte del peligro que pueden representar los camellos sueltos. La foto nos la envía Susana Rodríguez desde esa localidad.

... y hasta camaleones

También en Arenas (Málaga) se han instalado 10 señales para advertir a los que circulen por sus vías de la posible presencia de camaleones, especie en peligro de extinción. La medida se ha puesto en marcha ante el atropello de continuado de ellos, que alcanza su culmen en verano cuando perecen arrollados hasta 50 camaleones cada año.

Ambas medidas recuerdan a los conductores que no son

Algo para recordar



Nunca está de más reiterar la importancia de realizar correctamente la transferencia de un vehículo cuando se vende o se compra de segunda mano: de lo contrario, el vendedor seguirá considerándose titular del mismo y, como tal, se le obliga a pagar tanto las sanciones como el Impuesto Municipal sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

"Tráfico" ya dió información de los trámites necesarios, en su número 95 (enero de 1994); no obstante, en la Jefaturas Provinciales de Tráfico puede encontrar la información precisa que requiera.

Retrovisor sin ángulo muerto

Los nuevos retrovisores electrónicos eliminan el ángulo muerto de visibilidad que existe con los tradicionales espejos retrovisores y que se muestra especialmente peligroso en adelantamientos y cambios de carril.

Es un sistema compuesto por dos sensores instalados en los bloques de luces traseros y, mediante luz infrarroja, captan la presencia de vehículos en ese tramo que, normalmente, queda fuera de la visión del conductor. El conductor recibe la información mediante señales luminosas situadas bien en el retrovisor o en el interior del automóvil.

El mecanismo funciona cada vez que se ponen los intermitentes de giro y capta cualquier objeto situado en una distancia de hasta 3,5 metros.

El invento ha sido ideado conjuntamente por las compañías Autosense, Denver CO y Siemens.



Primera piedra para el Instituto del Automóvil

En el verano de 1993 se creó, por Real Decreto, el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA) cuyo propósito, como su propio nombre indica, es ofrecer a las empresas su infraestructura tecnológica para mejorar su capacidad y competitividad.

El pasado mes de marzo se dió un paso más con la colocación de la primera primera de lo que será su futura sede. Estará en el Campus Sur de la Universidad de Madrid. Para la construcción del edificio se cuenta con el patrocinio de la Comunidad de Madrid, Ministerio de Industria y Energía y DGT, cuyos representantes, junto al Director del INSIA, Francisco Aparicio, estuvieron presentes en el acto.

Nuevas matrículas para vehículos especiales

El aumento del parque de vehículos especiales (dedicados a las tareas agrícolas y obras públicas) ha hecho necesario modificar las placas de matrícula, modificando así una normativa que databa de 1975.

Básicamente las características son similares; la única modificación ha sido añadir un dígito más, pasando de 5 a 6, por lo cual, y al ser idénticas las dimensiones, la separación entre las cifras cuando sean 6 los caracteres será de 4 milímetros.



Finge atropello para que le paguen un televisor

Aunque el titular parezca ilógico, es real y con sentido. El hecho ocurrió en la localidad vizcaína de Sestao, donde un ciudadano simuló haber sido atropellado por un vehículo cuando iba a cruzar la Gran Vía de esa localidad y portaba un televisor averiado.

El supuesto atropellado denunció incluso el hecho a la Policía Municipal, alegando que le había dejado caer al suelo y que reclamaba al conductor el pago de la reparación del televisor o en su defecto uno nuevo.

Una vez que la Policía Municipal se presentó en el lugar, ¡oh sorpresa!, pudo comprobar que no había existido tal atropello, y que la única intención del denunciante fue lograr un televisor nuevo.

Multa de 70.000 pesetas y retirada del permiso

Las autoridades británicas han sancionado con multa de 70.000 pesetas y retirada del permiso de conducir durante una semana al subcampeón de Fórmula-1, Damon Hill, por conducir a más de 150 kilómetros por hora.

Habrà que recordarle al piloto que en los circuitos gana el



Adiós a las pinzas

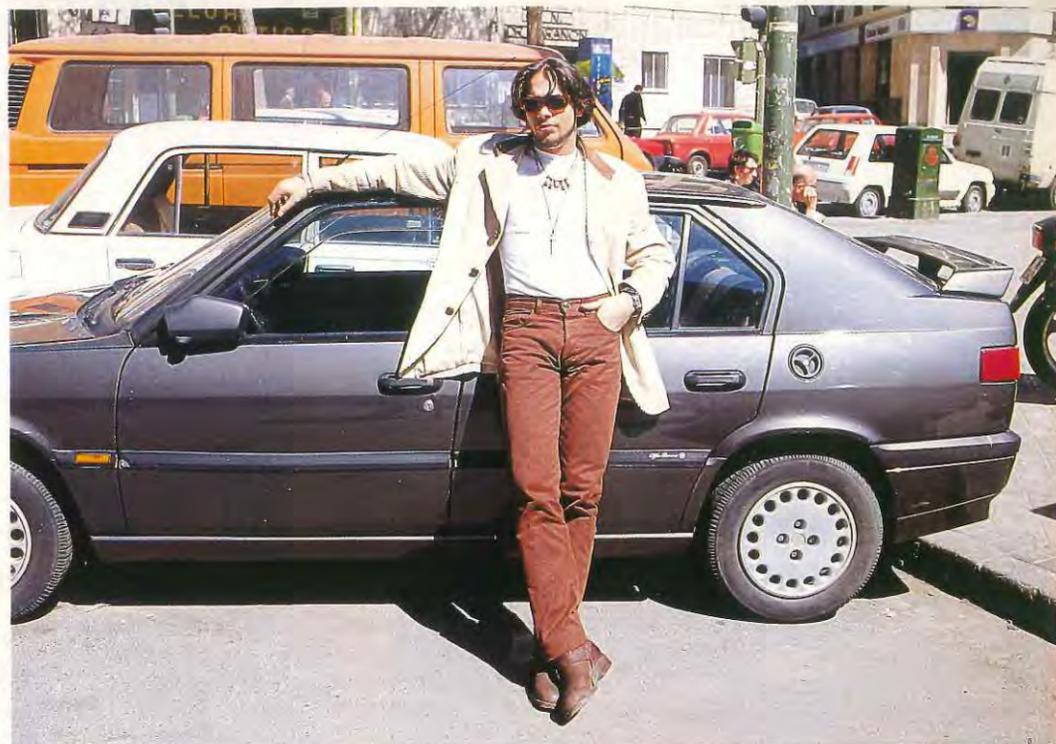
La Comunidad de Madrid será la primera en retirar las pinzas que muchos conductores y pasajeros usan para evitar que les apriete el cinturón de seguridad.

Esta decisión se toma tras la consulta realizada por la Subdirección General de Protección al Consumidor de dicha comunidad al Instituto de Técnica Aeroespacial (INTA). La respuesta es clara: cualquier modificación o cambio en la estructura, geometría o componentes del cinturón, anula la validez de la homologación.

La pinza hace que el cinturón quede holgado, y en el momento del impacto impide que el cuerpo quede retenido desde el primer instante.

El INTA, tras esta justificación, recomienda retirarlas del mercado y penalizar su venta. Al tiempo, sugiere vigilancia para otros accesorios como volantes de dirección, pastillas de frenos, teléfonos celulares y sus soportes y, de manera especial, para los paragolpes, accesorios de los 4x4 que, en caso de atropello, se convierten en cuchillas para peatones o ciclistas.

JOAQUÍN CORTÉS



"El arte del baile español hecho figura" es una frase que hemos escuchado con frecuencia en boca de quienes han sido testigos de la maestría y buen hacer de Joaquín Cortés. De continente en continente, este joven gitano ha dejado los últimos años una impresionante estela, cautivando a miles y miles de personas que ven en él a uno de los máximos exponentes de nuestro más genuino arte.

"Ser peatón es un sufrimiento"

Joaquín Cortés ocupa hoy una de las primeras plazas en el ámbito mundial de la danza, aclamado por el más entendido público. Con sólo 23 años, este gitano ha cumplido el sueño de contar con su propia compañía. Una meta, según cuenta, fruto de una larga trayectoria car-

gada de intensas vivencias y mucho sacrificio. "...Que nadie piense que todo esto me ha caído del cielo. Bastante me lo he 'currado'. Desde que, a los 12 años, empecé en este 'mundillo' de la mano de mi tío Cristóbal Reyes-bailarín, coreógrafo y director de baile- hasta que

monté mi propia compañía en 1992 ha llovido mucho. Entrar con 13 años en la Escuela de Ballet Nacional y conseguir a los 15 la categoría de solista y bailar como primera figura requiere mucha lucha. La gente sólo conoce la parte bonita de la historia".

- ¿Estuvo alguna vez seguro de llegar a la cima?

- Todos los artistas sueñan con ese momento y muy pocos, desgraciadamente, llegan a vivirlo. Por supuesto, yo también me planteé poder disfrutar de ese sueño que hoy es realidad.

IMPULSO FLAMENCO

- ¿De qué se enorgullece más: del triunfo o de la labor como impulsor del flamenco?

- Sobre todo, soy una persona que ha luchado por llegar con su trabajo a todo tipo de público. La prueba es que soy bastante popular, lo

cual no ocurre cuando se trabaja para una minoría.

- ¿Ve cumplido el objetivo de popularizar un arte restringido, hasta hace poco, a una minoría?

- Estoy convencido de que hoy se baila para una gran mayoría de público que demanda este espectáculo. En ese sentido, me siento muy realizado. A Joaquín Cortés le conoce muy bien una gran parte del público español. Y es importante, pues, a través de mí, se está viviendo más de cerca que nunca a nivel popular el arte del flamenco.

- ¿Se considera innovador?

- No se trata de que esté revolucionando algo que ya está hecho. Más bien considero que hago una labor que, de alguna manera, tiene una gran aceptación gracias al toque personal que apporto. Cada uno cuenta la historia a su manera; y yo lo hago a la mía.

- ¿Radica ahí la clave de su éxito?

- Creo que sí. Cuando tienes personalidad propia, la gente lo valora mucho; más que cuando eres un simple imitador o sigues la monotonía de siempre.

CONducIR: PASIÓN FRUSTRADA

Fuera de esa "rutina" profesional, a este bailarín una actitud le empuja a ir contrarriente en otras facetas de la vida. La falta de tiempo disponible, por ejemplo, es lo que alega para no disponer del tan imprescindible para todos Permiso de Conducción. "Tenga en cuenta que llevo trabajando desde niño. Tanto viaje y ensayos no me han permitido sacarme el "carné". Y me hubiese encantado, ya que siento una gran pasión por la conducción".

- ¿La misma que por el baile?

- ¡Hombre, no es para tanto! Me gusta mucho conducir, pero, evidentemente, lo que siento por mi carrera, que, al fin y al cabo, es mi vida, no se puede comparar con un simple "hobby".

No obstante, siempre que sus compromisos laborales lo permitan, Joaquín Cortés confiesa su intención de entrar en breve a formar parte del amplio gremio de automovilistas que día tras día abarrotan con sus vehículos la vía pública.

- ¿Tiene quejas, como peatón, del conductor español?

- Observo que hay mucho despistado. Una cosa es conducir bien y otra ir como locos. Y si a eso le sumamos que mucha gente es muy torpe al volante, imagínese lo que sufrimos los peatones por la calle en ciudades como Madrid y Barcelona.

- ¿Cuál es el mayor defecto que les encuentra?

- Yo dividiría por zonas. En Madrid, por ejemplo, se conduce muy a lo loco. En Barcelona, se conduce también muy rápido, pero mucho mejor. En Andalucía la gente es muy lenta. Fácilmente te encuentras con el típico tranquilo que se para en un semáforo, se le va el tiempo y no se entera. Y eso,

"Tanto viaje y ensayos no me han permitido sacarme el "carné". Y me hubiese encantado, ya que siento gran pasión por la conducción."

"Siempre me desnudo ante el público a mi manera; es decir, como yo concibo el mundo de la danza."

aunque nació en Córdoba y soy andaluz, tengo que reconocerlo.

- ¿Cómo se imagina usted mismo al volante?

- Yo vivo muy deprisa; soy muy nervioso. Y dado que conduciendo se refleja la personalidad de uno, creo que voy a tener algún que otro problema.

FLAMENCO VANGUARDISTA

- No es fácil encasillar su estilo profesional. ¿Se atrevería a definirlo?

- Es un flamenco vanguardista: tiene de todo un poco. No es un flamenco tradicional o puro, lo cual es muy relativo, porque yo soy muy puro conmigo mismo. Siempre me desnudo ante el público a mi manera; es decir, como yo concibo el mundo de la danza. Por eso mi estilo es muy especial. Desde muy pequeño tuve la suerte de cultivarme con todo tipo de danza: ballet clá-

sico, danza moderna, danza española, etcétera, prevaleciendo siempre ese flamenco que he mamado desde pequeño, pues que nadie se olvide de que soy gitano...

- ¿Cómo ve el presente y el futuro del baile español?

- La nueva generación nos estamos "poniendo las pilas". Las escuelas de danza cuentan cada vez con más alumnos. Hay más interés. España está ahora en un lugar muy importante a nivel mundial. Precisamente, mi compañía trabaja en los mejores teatros del mundo, donde quizás no llegaron grandes como Antonio Gades o Antonio "el Bailarín". Ante esto, me siento orgulloso de ser gitano y español, y de que el flamenco, en concreto, se esté llevando por todo el mundo. Estamos dejando el listón muy alto.

- ¿Satisfecho con las ayudas gubernamentales que se reciben por estos quehaceres?

- Al respecto no puedo hablar, porque a mí, en su momento, no me apoyó nadie.

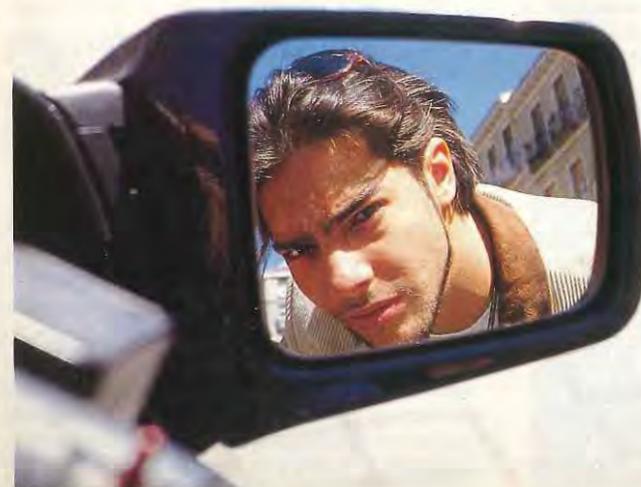
- ¿Le queda en ese sentido una espinita clavada?

- De alguna manera, sí. Ahora no tanto, pero hasta hace muy poco, en este país la juventud no ha tenido derecho a triunfar. No como en otros países, donde los jóvenes siempre han recibido un apoyo basado en subvenciones. Aquí, al revés: el respaldo sólo lo recibía gente que ya llevaba 40 años en esto y que ofrecía un estilo desfasado. El resto éramos considerados unos "niñatos" sin derecho a nada.

- Hoy por hoy, ¿cuáles son sus objetivos a nivel profesional?

- Tengo una obsesión tremenda por conseguir que el día de mañana ni nombre figure en los libros de texto junto a los grandes, como Antonio "el Bailarín" y Gades, que ya figuran como tales y a quienes admiro. Son mitos vivos a nivel mundial que han dejado una gran riqueza exponiendo nuestra cultura por todo el mundo. ♦

Álvaro PONCE
Fotos: Marcos GONZÁLEZ



EL PELIGRO ESTÁ EN EL AGUA

Durante los días de lluvia, es un peligro el agua que lanzan las ruedas, principalmente las traseras, ya que restan gran visibilidad. Es conveniente y quizás debería ser obligatorio, que todos los coches, igual que los camiones, fuesen dotados, en las ruedas traseras, de vierteaguas de goma. Está demostrado que evitan que se lance esa nube de agua sobre los parabrisas y que hacen que, en carretera, la conducción sea menos peligrosa.- **Fernando Puente Torta. Madrid.**

VADO, NO APARCAMIENTO

Ante un vado permanente del que soy propietario, ¿puedo aparcar mi vehículo sin cometer una infracción? Por otro lado, ¿a qué edad puede sentarse un niño en el asiento delantero (acompañante) de un coche? - **Antonio Navarro García. Velilla de San Antonio (Madrid).**

Respuesta: Estimamos que no puede aparcar, porque está prohibido. El vado está pensado para no impedir la entrada de vehículos y, en ningún caso, se puede considerar como una reserva de estacionamiento.

En cuanto a la edad, tenga en cuenta lo dispuesto en el artículo 120 del RGC, según el cual está prohibido circular con menores de 12 años situados en los asientos delanteros, salvo que utilicen asientos de seguridad para menores u otros dispositivos concebidos específicamente para ello y convenientemente homologados.

GLORIETA Y PREFERENCIA

Se ha inaugurado, en el barrio donde vivo, una plazuela con una fuente en el centro. Tiene cinco calles de entrada y dos de salida. ¿Quién tiene preferencia de paso: quien sale por la derecha o quien ya está dentro de la plazuela? Observo que a la mayoría le pasa lo que a mí: no saben quién tiene preferencia de paso.- **Ángel Martín Macías. Salamanca.**

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

Respuesta: Como norma general, en glorietas no señalizadas tiene preferencia el vehículo que se halla dentro de la vía circular sobre los que pretenden acceder a ella, independientemente de que accedan por la derecha. No obstante, con su carta no podemos determinar si la vía a la que se refiere es o no una glorieta. Para mayor precisión, debería haberlos acompañado un croquis.

CAMBIO DE SENTIDO Y PASO A NIVEL

¿Está permitido cambiar el sentido de la marcha en las proximidades de un paso a nivel? ¿Qué posición ocuparemos en la calzada para efectuar un cambio de dirección a la izquierda en una vía de doble sentido de circulación con tres carriles que no están sepa-

rados por ninguna línea discontinua?

¿Cuál será el límite máximo de velocidad genérico en una carretera sin arcén y con tres carriles separados por líneas discontinuas y de doble sentido de circulación? - **Carles Peralta i Castelló (Auto-escuela San Juan). Lleida.**

Respuesta: Entendemos que está permitido, puesto que el artículo 79 del Reglamento General de Circulación sólo prohíbe cambiar el sentido en los pasos a nivel y no en sus proximidades.

Por lo que respecta a la posición a ocupar en la calzada para cambiar de dirección a la izquierda en vías de doble sentido y tres carriles sin delimitar, hay que tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 75.1.B del RGC. La colocación correcta es en el centro de la calzada sin rebasar el eje, ya que, al no estar separados los carriles por líneas longitudinales discontinuas, debe aplicarse el criterio previsto para los cambios de dirección a la izquierda cuando no existan marcas separadoras de sentido pintadas en la calzada.

Por lo que al límite de velocidad se refiere, hay que estar a lo dispuesto en el apartado 1.1.c) del artículo 48 del RGC.

SALTOS EN MATRÍCULAS

Siento curiosidad por conocer los criterios conforme a los cuales se evitan ciertas letras

del abecedario a la hora de confeccionar las matrículas de los vehículos españoles. Por otra parte, próximo el momento en que provincias, como Madrid, agoten el modelo vigente, ¿se tiene previsto cuál ha de ser el que lo sustituya? - **Eduardo Fuentes Valencia. San Sebastián de los Reyes (Madrid).**

Respuesta: La letra "r" se suprimió por ser indicativa de las matrículas de remolque. La "ñ" y la "q", por ser fácilmente confundibles con la "n" y la "o". También la "ch" y la "ll", por entrar ya en las combinaciones de las demás letras. Se prescindió de las vocales "a", "e", "i" y "o" como segunda letra porque, en las placas de matrícula ordinaria alta, el distintivo provincial y la combinación de letras sólo aparecen separadas por un guión y, caso de permitirse, hubieran formado palabras, como CA-BO, incluso malsonantes, como "CA-CA". Sin embargo, la "u" se permitió como segunda letra, ya que existe pocos sustantivos que acaben en esta letra.

El nuevo sistema de matriculación se determinará en el Reglamento de Vehículos que está próximo a aprobarse.

ORACIÓN DEL CONDUCTOR

En un reciente viaje a León, un conocido me proporcionó una oración compuesta por él mismo. Se trata de un agricultor y ganadero que tiene 72 años. Se llama José García Riega, de Llánaves de la Reina (León). Es la siguiente:

"Dame, Dios mío, mano firme y mirada vigilante para que a mi paso no cause daño a nadie. A tí, Señor, que das la vida y la conservas, suplico humildemente guardes hoy la mía. Libra, Señor, a quienes me acompañan de todo mal, enfermedad, incendio o accidente. Enséñame a hacer uso de mi coche para remedio de las necesidades ajenas. Haz, en fin, Señor, que no me arrastre el vértigo de la velocidad, y que, admirando las bellezas de este mundo, logre seguir y finalizar felizmente mi camino. Te lo pido, Señor, por los méritos de tu Santísima Madre, la

Virgen del Camino, y por la intercesión de San Cristóbal, especial protector de los conductores". - **Cipriano Serrano Serrano. Irún (Guipúzcoa).**

MARCAR EL KILOMETRAJE

Por motivos de trabajo, soy asiduo usuario de la N-342 (Antequera-Baza). Casi todos los carteles anunciadores de ciudades y pueblos que encuentro a lo largo de la autovía se ven incompletos, pues no ponen los kilómetros que faltan al destino que anuncian. Teniendo en cuenta que, a mi juicio, el costo de completar el pintado de esta señalización no sería excesivo, ¿no deberían pintar esas distancias para ayudar a los usuarios? - **José R. Plaza Velasco. Cartagena (Murcia).**

ALCOHOL AL BORDE DE LA CARRETERA

Llevamos un año viendo, a través de la televisión, la campaña de Tráfico que pretende evitar los terribles accidentes de carretera que tantos miles de heridos y cientos de muertos producen. A través de ella, insisten en la idea, una y otra vez, de que el alcohol es el causante de muchos de estos accidentes.

Si esto es así, ¿por qué se consiente que junto a cada gasolinera haya un pequeño supermercado donde gran parte de la mercancía es puro alcohol: whisky, ginebra, ron, licores...? Me parecería más coherente que, en estos lugares, no se pudiera vender ningún producto alcohólico, aunque se perdiera con ello un poco de dinero. - **Amparo Martínez-Cañavate. Madrid.**

PINTURA ANTIDESLIZANTE

Sugiero a los fabricantes de pinturas que se usan en las calles, sobre todo en los pasos de cebra, que añadan algún antideslizante. En cuanto riegan o llueve, patinas que da gusto; además, yo mismo he sufrido alguna caída por este motivo, además de presenciar otras. Las personas mayores deben

Buzón especial

¿Qué escondemos los profesores?

Soy profesional de la enseñanza del conducir y, de verdad, la fama de los examinadores llega a ser trágica y triste a la vez, porque difícilmente se ajusta a la verdad de los hechos. Esa fama corre de boca en boca y los comentarios, generalmente despreciativos hacia el comportamiento y la persona del examinador, son tan comunes que si dices lo contrario parece que eres tú quien dice la barbaridad.

Nosotros, los profesionales, lo reconozcamos o no -y sálvese quien pueda-, contribuímos al desprestigio de la supuesta mala labor del examinador. El aspirante -pobre ingenuo e ignorante!- se esconde de su fracaso culpando y exagerando la calificación del examinador. Pero... ¿y los profesionales? ¿Por qué contribuímos a ese desprestigio? ¿De qué huimos? ¿Qué escondemos? ¿Será acaso nuestra mala gestión, nuestra pésima enseñanza?

Miremos cara a cara a la realidad. Sabemos que el examinador no viene predispuesto a suspender, ni trae de antemano un cupo máximo de aptos; es una persona que, simplemente, observa de qué es capaz el aspirante ante un volante. Y, si puede, seguro que, además, le va a orientar y ayudar (pocos aprobarían si no fuera por la ayuda que prestan). Ya está bien de echarnos porquería encima: divulguemos la verdad; seguro que no nos cuesta nada. - **Juan Manuel Galán Cavadas (Profesor de Formación Vial). Málaga.**



pasar con cuidado de pisar sobre esta pintura y mirar de reojo por si les vienen encima algún vehículo, ya que no pocas veces estos pasos no son respetados. - **Pedro Oliván Herce. Valladolid.**

DE PASTORIZA A RIORTORTO

Quiero instar a las autoridades de la Diputación Provincial de Lugo para que echen un vistazo al estado de la ca-

rretera local que une A Pastoriza y Riortorto (Lugo). Está dejada de la mano de Dios: hay socavones de varios centímetros de profundidad, las cunetas no están suficientemente limpias y, cuando llueve, el agua circula por toda la calzada haciendo muy difícil la conducción, y, en ciertos sitios, no existen señales que avisen del peligro. - **Gabriel Trietas López. Santa Marta de Meilán. Riortorto (Lugo).**

ARCENES IMPRACTICABLES

La polémica ciclistas-automovilistas no va a terminar así, por las buenas. Todos sabemos que los ciclistas no debemos circular de dos en dos, que no podemos ir fuera del arcén, que no debemos ir haciendo regates ni circular a horas con poca luz o poca visibilidad, nieblas, etcétera. Pero, ¿y la parte que le toca al Estado?

En los arcnos encontramos de todo -piedras, trozos de goma y madera, cristales rotos...-. Y todo esto durante meses. Y no digamos cómo dejan los arcnos cuando siegan la hierba en las autovías. ¿No hay forma de evitar que salten tantos alambres, piedras, maderas, etcétera? ¿Es que el personal de servicio no ve cómo están los arcnos? ¿O es que, como es para las bicicletas, da lo mismo? ¿Se figuran si los automóviles tuvieran que ir pisando piedras tan grandes como el ancho de un neumático o esquivarlas haciendo esos...?

Para terminar, recomendar a los ciclistas que, aunque no sea obligatorio, utilicen el casco. Es un poco molesto, pero protege bastante en caso de accidente. - **Julio Camarasa Recio. Guadalajara.**

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. TRÁFICO se reserva el derecho a extraerlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas.

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



Fernando LÁZARO CARRETER

Es fantástica invención: vas conduciendo, chocas de frente, y en lugar de romper con el cráneo el parabrisas, o el volante con las costillas, eres

acogido por un piadoso cuadrante o almohadoncillo que ha surgido súbitamente ante tí, y se ha inflado en menos que dura un ¡zas!.

El milagro llamado "airbag" por sus inventores, es decir, "saco o bolsa de aire". Sabiendo eso o no, todos empleamos ya el vocablo con la misma soltura que un neoyorkino. La bombardeante publicidad de la automoción ha difundido el objeto y su nombre, y pocas marcas de semovientes mecánicos dejan de ofrecer entre sus ventajas el colchoncillo. Mejor dicho, los colchoncillos, porque tales dispositivos suelen colocarse ante ambos asientos delanteros: dos por el precio de uno. Y así, llevar o no "airbag" posee intenso valor distintivo para los "gourmets" del motor: decide el aprecio o la desestima que merecemos los cohehábientes.

Ignoro cuánta es la eficacia del ingenioso arbitrio. En cualquier caso, me abstengo de él por temor a que se me dispare cuando, al entrar en mi plaza de garaje, me topo todos los días con la pared como último freno:

"Airbag"

no estoy psicológicamente preparado para afrontar semejantes inflamientos a diario.

Tal vez siga empleándose en el futuro esa cosa; tal vez la sustituya otro artificio aún más sutil. Pero el nombre "airbag" habita por ahora entre nosotros, sin que el ramo automovilístico haya intentado hispanizarlo. Menos aún el publicitario, donde se sabe que una cosa nueva con el nombre inglés resulta irresistible. "Airbag" (que muchos pronuncian algo así como "ahí va", inducidos quizá por lo instantáneo y asombroso de su engorde) ha gustado una barbaridad, y, sin mirarle el caletre, lleva camino de quedarse como término necesario para nombrar algo antes desconocido.

¿No convendría, sin embargo, fijar un cierto límite, cuando se puede, a la ávida capacidad hispana para absorber lo lejano? No se trata de oponer un purismo estéril al torrente de novedades, procedentes en su mayoría del área anglosajona. Pero sí de actuar con una cierta inventiva en el nombre que damos a ciertas cosas, ya que no las inventamos. Así se piensa, sin ir más lejos, en Cataluña, donde por el organismo lingüístico competente se ha propuesto sustituir "airbag" por "coixi" (es decir, cojín) de seguret, que calca casi exactamente el término inglés, y hace buen juego idiomático con el cinturón de seguridad ("cinyell de seguret"). Se trata de una buena solución, fácilmente adoptable por el castellano: es, en efecto, un cojín de

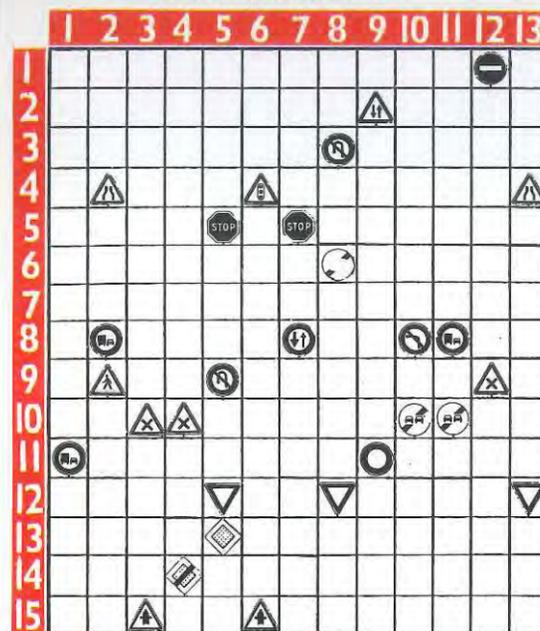
aire lo que acoge al sobrevenir el morrazo. Y sería bueno que, en la adopción de tecnicismos y, en general, de neologismos, todas las lenguas de España anduvieran acordadas; las ayudaría a convivir. ¿Cuánto convendría que de esa coincidencia participara el español de Ultramar!

Si en ello tuviera yo voz, no me opondría al cojín, pero pensando que el destino del "airbag" es el pecho, y que poseemos el "peto", antiguo protector de tal parte del cuerpo, es ese el nombre que me atrevería a proponer en la hipotética mesa de los acuerdos: "peto" de seguridad. Designaba esa palabra, todos lo sabemos, la parte o pieza de la armadura destinada a evitarle al tórax lanzadas de moro o de cristiano. ¿Qué otra cosa hace el "airbag"? Sin embargo, considerando la cosa así, otro término podría servir también: "escudo de aire", quizá más descriptivo aún que el anterior.

Permítaseme que me gusten tales invenciones. "Cojín" parece muy bien, más que en castellano en catalán, donde no existe la paronomasia (o parecido fónico de dos apalabras) capaz de producirme sonrojo al contar en casa que, otra vez, al chocar en el garaje, se me han hinchado esas cosas.

Pero de un modo u otro el idioma sigue creciendo, lo cual importa como señal de que los hablantes tenemos más necesidades comunicativas.

GRAN CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.— 1: Vómito de sangre. Consonante. 2: Atriviéramos. Planta herbácea anual de cuya corteza se extraen fibras textiles. 3: Cuerpos simples, sólidos conductores del calor y la electricidad. Ciertas figuras geométricas. 4: Vocal. En este lugar. Región española. 5: Pecado capital. Vocal. Secas, estériles. 6: Museo de vinos. Señale límites en una propiedad. 7: Famoso rey de Níve, anterior en seis siglos a Jesucristo. 8: Vocal. Municipio de la provincia de Teruel. Matrícula española. Abreviatura de señor. 9: Vocal. Siglas comerciales. Percibirán un perfume. Preposición. 10: Nota musical. Manceba o concubina. Símbolo químico del manganeso. 11: Reposará en la cama. Que niega la existencia de Dios. 12: Mamífero astado que se emplea para la lidia. Matrícula española. Río de la provincia de Santander. 13: Cierta número. Dícese de las que padecen empobrecimiento de la sangre. 14: Mujer acusada de un delito. Afirmada, asegurada convenientemente. 15: Vocal repetida. Dirigirse a un lugar determinado. Curases de una enfermedad.

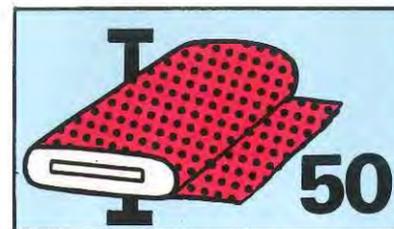
VERTICALES.— 1: Relativas a un mismo género. Libro de la ley de los judíos. 2: Nombre de letra. Que no está dividida en sí misma, entera. La que tiene aptitud para una cosa. 3: Planta ranunculácea venenosa de flores azules. Cetáceo muy parecido a la ballena. 4: Municipio del Brasil, en el estado de Sao Paulo. Desmenuza con los dientes. Vocal. 5: Corta árboles por su pie. Repetición del sonido. Símbolo químico del americio. Terminación verbal. 6: Nombre de letra. Parcas en el gasto. 7: Río francés que desemboca en el Mar del Norte. Partícula inseparable privativa o negativa. Mamíferos roedores que duermen todo el invierno. 8: Existe. Divinidad egipcia. Letra griega. La primera mujer. 9: Consonante. Familiarmente, persona descarada y cinica. A más, además. 10: Falto de razonamiento. Vocal. Cogerá. 11: Concilios eclesiásticos. Consonante. Prendas con que las monjas se cubren la cabeza. 12: No nacidos naturalmente. Cada una de ciertas sacerdotisas de Baco. 13: Llamada internacional de auxilio. Relativo a las sierras. Consejero de Palafox en las defensas de Zaragoza.

JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

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



JEROGLIFICO



¿En qué parte del barco?

SOLUCIONES

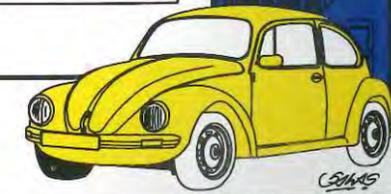
AL GRAN CRUCIGRAMA: Sólo horizontales: 1: Vómito de sangre. Consonante. 2: Atriviéramos. Planta herbácea anual de cuya corteza se extraen fibras textiles. 3: Cuerpos simples, sólidos conductores del calor y la electricidad. Ciertas figuras geométricas. 4: Vocal. En este lugar. Región española. 5: Pecado capital. Vocal. Secas, estériles. 6: Museo de vinos. Señale límites en una propiedad. 7: Famoso rey de Níve, anterior en seis siglos a Jesucristo. 8: Vocal. Municipio de la provincia de Teruel. Matrícula española. Abreviatura de señor. 9: Vocal. Siglas comerciales. Percibirán un perfume. Preposición. 10: Nota musical. Manceba o concubina. Símbolo químico del manganeso. 11: Reposará en la cama. Que niega la existencia de Dios. 12: Mamífero astado que se emplea para la lidia. Matrícula española. Río de la provincia de Santander. 13: Cierta número. Dícese de las que padecen empobrecimiento de la sangre. 14: Mujer acusada de un delito. Afirmada, asegurada convenientemente. 15: Vocal repetida. Dirigirse a un lugar determinado. Curases de una enfermedad.

O	C	C	A	D	Z	A	M	W	P	I
O	L	R	O	V	E	R	M	A	S	H
E	A	S	N	M	T	B	T	D	I	S
M	T	R	I	A	P	A	I	N	T	I
O	O	T	E	D	I	G	K	O	P	B
R	Y	S	L	F	U	B	U	H	E	U
A	O	E	V	U	Z	A	Z	D	U	S
F	T	P	K	S	A	U	U	R	G	T
L	M	Y	E	D	N	N	S	O	E	I
A	L	S	G	L	D	Y	E	F	O	M
M	P	P	O	V	L	O	V	R	T	J



SOPA DE LETRAS

En el recuadro se encuentran los nombres de DIECISEIS marcas de automóviles. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más nombres.



EL MEJOR TELEFONO.

900-123 505

En cualquier desplazamiento, en vacaciones, durante el fin de semana, puede surgirle algún problema mecánico o sanitario; también es posible que la carretera pueda presentar alguna dificultad, atascos, retenciones...

Si quiere estar bien informado llámenos. Asimismo le podemos orientar en los trámites administrativos relativos a Vd. como conductor y a su vehículo.

Un teléfono gratuito donde se le atenderá personalmente durante las 24 horas del día.

No lo olvide.

 **Dirección Gral. de Tráfico**



Ministerio de Justicia e Interior