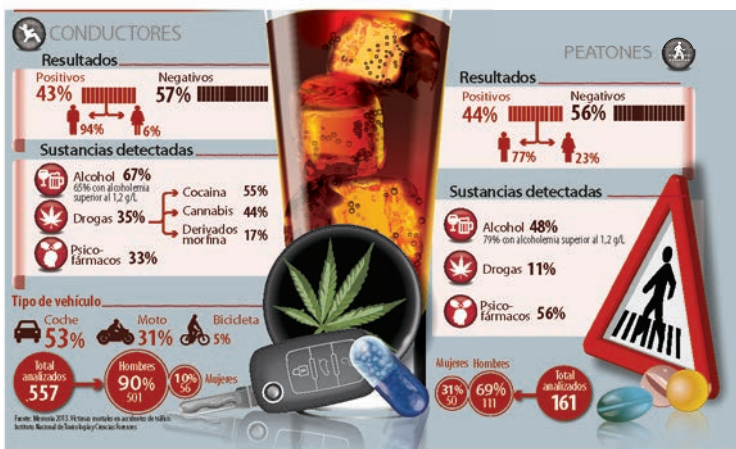


TRÁFICO Y Seguridad Vial

AÑO XXXI | SEPTIEMBRE 2015 | Nº 231



la mejor años de
información



06 Lo mejor de lo mejor

Las mejores portadas, reportajes e infografías que ha publicado la revista durante estos 30 años.

14 Génesis e historia de una revista

Cómo se gestó y puso en marcha "Tráfico", anécdotas, la historia de algunos reportajes, cómo cambió su cabecera...



26 La formación de los conductores

La influencia de alcohol, drogas y medicinas en los conductores. Cómo se forman, qué se les exigen, la accidentalidad...

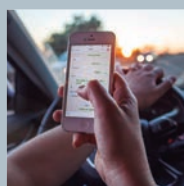


30 Así han evolucionado las normas

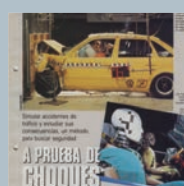
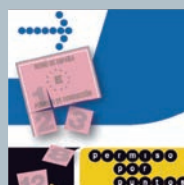
Del Código de la Circulación -vigente en 1985- a la actual Ley de Seguridad Vial (2014) y el Permiso por Puntos.

sumario | nº 231

- 03 Mi Carril: De 0 a 30
- 04 María Seguí: "Tráfico y Seguridad Vial" ¿30 años ya?
- 06 Las mejores Portadas
- 09 Las infografías más destacadas de tres décadas
- 12 30 años de "locuras"
- 14 "Tráfico", historia de una revista (1985-2015)
- 17 José Luis Martín Palacín: "Tiempos de iniciar proyectos"
- 18 Treinta años de elementos de seguridad
- 22 Accidentalidad: así ha evolucionado desde 1985
- 26 Alcohol y conducción: 30 años de lucha
- 29 Los medicamentos
- 30 Drogas: así se combaten desde hace 3 décadas



- 32 Distracciones: del cassette al whatsapp
- 34 Los cambios de los coches en 30 años
- 37 Miguel Muñoz Medina: "Un pilar de la divulgación de la DGT"
- 38 Normativa: Del Código de la Circulación al Permiso por Puntos
- 40 Carreteras: De la carretera nacional a la autovía
- 42 Formación del conductor: 30 años de evolución
- 44 Hacia la Movilidad sostenible
- 45 Carlos Muñoz-Repiso: "La revista sigue teniendo buena salud"
- 46 Tráfico del Motor: 30 años de pruebas de coches





18 Tres décadas de seguridad y automóviles

Los principales cambios en los elementos de seguridad y los vehículos y su influencia en la evolución de la accidentalidad.



40 De la carretera nacional a las autovías

De la peligrosa maniobra de adelantar a las autovías de segunda generación... Toda la evolución de las carreteras en estas tres décadas.

48 Test: 30 años de datos curiosos en "Tráfico"

50 Cartas: la opinión de nuestros lectores

51 Pere Navarro: "Refleja la historia del tráfico y la seguridad vial"

52 Los reportajes de más impactos de estas tres décadas

55 Y llegó Internet

56 Los artículos de las "plumas" más prestigiosas

58 Así éramos, así somos: 1985 frente a 2015

60 Famosos y sus frases

63 Los colaboradores más ilustres

64 Especiales: Normas, niños, veranos, inviernos, permiso por puntos...

66 Treinta años de campañas de la DGT



MI CARRIL

De 0 a 30

Todo un reto. 30 años atrás. Hacer una revista desde cero, sin ninguna referencia, íntegramente de seguridad vial. Con los "peros" de un trabajo 'diferente' en un organismo público. Y acepté el reto.

Con más o menos éxito, hemos conseguido, creo, los objetivos. Rigor, pluralidad, demostrar que el tráfico era más que accidentes o carreteras. Convertirnos en un referente, ser fuente de muchos medios, expertos, ponentes... Ser didácticos, divulgativos, ayudar a entender el complicado mundo del tráfico. Hemos agitado debates, hemos conseguido cambiar alguna legislación con nuestras denuncias, hemos simplificado lo complejo cuidando infografías, fotografías, mapas, "inventando" otra forma de entender el periodismo especializado desde un organismo público. Sacamos a la luz las "locuras", hoy de gran atractivo televisivo y en redes. Hemos pasado de 350.000 ejemplares por número a menos papel pero unas 50.000 visitas semanales (creciendo) en la web y 25.000 suscriptores digitales. Por aquí pasaron los mejores escritores, artistas... Y ahí está la creatividad y talento de mucha gente en 30 años. Desde la conducción sin móviles a los móviles detrás de muchas tragedias. Esperamos no haberles defraudado. Gracias a todos.

• **Jesús Soria**
Director



OPINAN LOS DIRECTORES

“¿30 años ya?”



**MARÍA SEGUÍ
GÓMEZ**

Directora General
de Tráfico (2012-....)

¡No puede ser! Esta sensación de perplejidad por el rápido pasar del tiempo creo que está inherentemente asociada a nuestro propio avanzar en la vida y, aunque me alegro enormemente de que nuestra Revista cumpla ya 30 años, no sé si me alegro tanto de ser testigo en primera persona de una buena parte de ellos...

Mis primeros recuerdos de la revista “Tráfico” se asocian a una infografía, la que comparaba la energía cinética de colisiones a diferentes velocidades con la energía potencial asociada a caer desde lo alto de diferentes edificios universalmente reconocidos. Yo estaba preparando unas clases que tenía que dar en la universidad norteamericana donde entonces trabajaba y la infografía en cuestión (que me encontré casualmente) me pareció extraordinariamente original y pedagógica, así que le hice una foto que transformé en transparencia (por supuesto, reconociendo su origen) y la inserté en mi material docente. Inquirí sobre cómo suscribirme a la revista en cuestión, pero muy amablemente me respondieron que, desafortunadamente, había lista de espera en las suscripciones y que tendría que esperar algún tiempo a que se produjesen suficientes bajas para absorber la lista de espera que me precedía. Si no me falla la memoria, la carta la firmaba Jesús Soria, el director.

La casualidad hizo que, casi un año más tarde, coincidiese en una conferencia con el (entonces)

Director General, Carlos Muñoz-Repiso, y le comenté la anécdota. Algunas semanas más tarde, empecé a recibirla regularmente por correo. ¡Y en cuántas otras clases y presentaciones profesionales he incluido infografías de la Revista desde entonces! Mejor aún ¡quién nos iba a decir a Jesús Soria, a Carlos y a mí misma que, casi 15 años después de ese encuentro en Santiago de Compostela, estaríamos compartiendo espacio en la celebración de este cumpleaños!

En este número, varios de los profesionales que me han precedido en el papel de Director del Organismo ofrecen amablemente retazos del establecimiento y desarrollo (y a veces supervivencia) de esta herramienta de comunicación. Otros han señalado que nunca se ha querido que fuera propagandística e, incluso, cómo se resistieron a ser incluidos incluso en fotografía... El tiempo lo normaliza todo y también el hecho de que el director (o directora) aparezca de vez en cuando en la misma cuando el editor lo ha estimado necesario. Pero si hay algo que todos los directores que aquí escribimos subra-

yamos* es el reconocimiento al valor educativo de la misma, el sincero agradecimiento a la profesionalidad de los componentes del equipo humano que hay detrás de ella y la obstinada defensa de la pervivencia de la misma en los diferentes ciclos de revisión presupuestaria que nos toca vivir.

Aunque no todos los tiempos son iguales. En el que me toca vivir como Directora, el que la revista disminuya su tirada en papel no lo vemos como un problema, sino como la consecuencia directa del mundo en transformación en el que vivimos. Y como una oportunidad de crecer en un nuevo medio que no sólo es un nuevo soporte, sino una nueva manera de hacer las cosas. Nuestra versión digital de la revista llega infinitamente más rápido y más lejos que ninguna tirada que pudiéramos imprimir (y aún así mantenemos una pequeña tirada en papel). A título de ejemplo citaré que, en una semana de ejemplo citaré que, en una semana ‘normal’, recibimos del orden de 8.000 visitas diarias en la web de la revista, pero que hay días concretos (en especial con ciertos artículos) donde el número de visitas ¡supera las 62.000 y semanas de más de 1000.000!

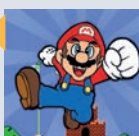
La accesibilidad a la revista en su integridad o a determinados artículos ha facilitado la difusión y redifusión en numerosos otros medios

“
**Cuánto
material de
extraordinaria
calidad
producen,
perfectamente
documentado, y
adaptándose en
cada momento
a las tecnologías
y estilos de
comunicación**”

• La DGT lanza su campaña contra el alcohol en la conducción. El “si bebes, no conduzcas” de Stevie Wonder –que no quiso cobrar– pasa a ser frase común.



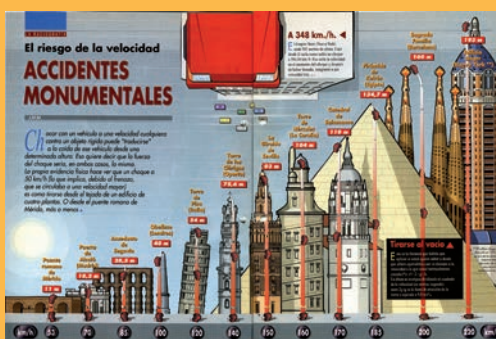
- Hay 1.798 km. de autopista de peaje.
- Gorbachov, presidente de la URSS.
- Nace SuperMario.
- Bubka, salta 6 m. en pértiga.



- Triunfa “Memorias de África”, con Robert Redford.
- Nacen Lewis Hamilton y Cristiano Ronaldo.

- El Ford “Scorpio” ofrece el ABS de serie.
- Llega a España el primer todocamino, el Suzuki “JS”.





-tanto de soporte papel como de soporte digital-. Y la transformación digital no significa solo que ya no imprimamos en papel (o que imprimamos menos), sino que nos ofrece nuevos modos de comunicación: podemos producir reportajes más a menudo, podemos producir más reportajes, podemos establecer 'chats' de comunicación (de los que ya llevamos tres realizados y están teniendo muy buen eco, con hasta 160.000 visitas). Esa transformación digital ha incrementado incluso nuestro ámbito de consulta internacional y a menudo recibimos solicitudes de publicaciones de otros países para replicar los reportajes. Y aunque sigue siendo cierto que algunos de estos otros medios (nacionales o internacionales) no siempre reconocen fielmente el origen de su información, lo cierto es que nada nos satisface más que el ver como el buen trabajo se valora y se reutiliza. Por algo somos servicio público.

Tal y como mencionan algunos antiguos directores, sigue existiendo un Consejo de Redacción, salvo que ahora en él se integra en todas las actividades de Comunicación que se concentran actualmente bajo el propio Gabinete de Dirección. De este modo el gabinete de prensa, redes sociales (Twitter, Facebook, Youtube...), conexiones de radios, la campaña publicitaria y la web se reúne periódicamente para, conociendo el calendario de acciones de novedades de la DGT, programar y coordinar las noticias y reportajes, como también nos coordinamos ante

tiempos de "crisis". Esta coordinación nos permite además aprovechar en múltiples medios los materiales producidos. Por ejemplo, la infografía que produjo la Revista sobre cómo circular en las rotondas la pusimos después en Facebook y, en una semana, se compartió 50.000 veces con 20.00 "me gusta".

Recientemente, la revista "Tráfico y Seguridad Vial", y su reportaje "El desafío de la reincidencia", recibieron el premio periodístico de Línea Directa en su XI edición. Como presidenta del Tribunal, podrán pensar ustedes que tuve algo que ver. Pues no, todos los miembros del jurado son testigos de mi abstención en el proceso de la votación. Como también lo son de mi satisfacción tras escuchar a todos ellos valorar tan positivamente el trabajo realizado por la Revista. Ciertamente es que en años anteriores ha habido otros premios y reconocimientos, como el del RACE. Valoraciones externas que validan la importancia de la tarea acometida desde este rincón de un Organismo que se extiende por toda la geografía española.

Cómo llegaron varios periodistas a la DGT es ahora ya anécdota. Cómo pelearon por crear

cultura periodística en el Organismo es ahora ya historia. Cómo contribuyen día a día al noble esfuerzo de 'formarnos' a lo largo de toda la vida es evidente. Cuánto material de extraordinaria calidad producen adaptándose en cada momento a las tecnologías y estilos de comunicación pertinentes está perfectamente documentado. Cuántos accidentes se han evitado o cuántas muertes se han prevenido con su existencia es, por el contrario, de extraordinaria y compleja cuantificación. Tan compleja que otros dirían que es imposible. Pero desde aquí quiero mostrar mi sincero agradecimiento a todas las personas que componen la Revista y a todos los compañeros de la DGT que, con su tarea, contribuyen a que haya material que comentar y divulgar en la Revista y en el resto de medios porque no tengo ninguna duda que, haciendo su trabajo, y haciéndolo bien como desde la Revista se hace, están "haciendo su parte" en pos de la mejora de la cantidad y calidad de vida de nuestra población.

¡Y que cumpláis muchos más!

* Y no tengo ninguna duda de que los anteriores Directores opinarían lo mismo.

- Atentado islamista en El Descanso: 18 muertos.
- En el monte Oiz (Vizcaya), un Boeing 727 choca y mueren 148 personas.



- Fallecen Víctor Palomo, Yul Brynner, Rock Hudson, Orson Welles...

- Se exige del pago de la tasa de renovación del permiso a los mayores de 60 años.



- La DGT edita el número 1 de la revista "Tráfico".
- Se regulan los Centros de Reconocimiento Médico para conductores.

- Se instala señalización bilingüe o trilingüe en las Áreas de Descanso para facilitar su identificación por portugueses y marroquíes.
- Se extiende a todos los permisos la obligatoriedad del examen psicotécnico (RD 2272/1985)

- Freddie Spencer, primer piloto en ganar dos mundiales (250 y 500 cc) el mismo año.



MEJOR CANCIÓN
We are the World
(Usa for Africa)

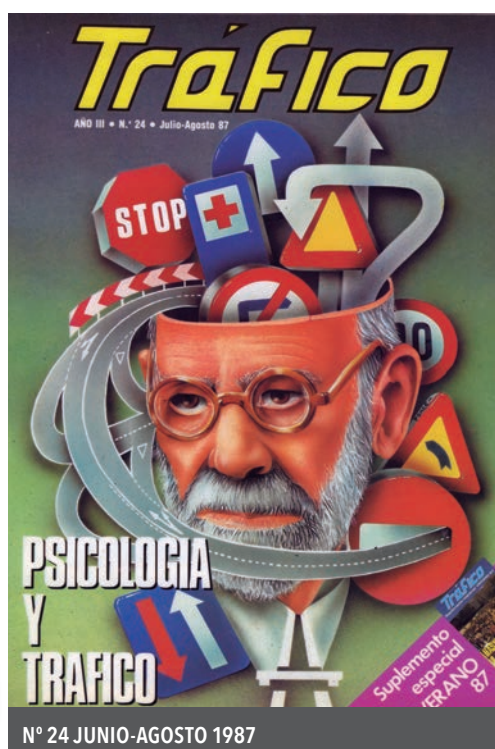


LAS MÁS SIGNIFICATIVAS

Las portadas del tráfico

La revista "Tráfico y Seguridad Vial" ha realizado **231 portadas hasta hoy**. Una auténtica radiografía del mundo del coche y la seguridad vial en imágenes.

Las portadas de la revista "Tráfico", y después "Tráfico y Seguridad Vial", son un fiel reflejo de lo que ha pasado en este país en materia de tráfico, automoción y seguridad vial en los últimos 30 años. Realizadas con la ayuda de fotógrafos, dibujantes, portadistas... algunas han costado semanas para decidirlas, elaborarlas... o cambiarlas una y otra vez. Incluso alguna nunca debería haber salido, pero 'nos pillaba el toro' de la imprenta y las fechas de cierre.



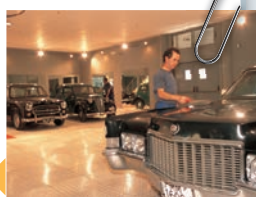
- La tasa de paro alcanza el 21% y el IPC sube un 8%.
- El IVA entra en vigor
- El Sí gana el referendun sobre la OTAN.



- La CEE adopta la bandera europea.
- Hay 677 km. de autovía abiertos.
- España y Portugal ingresan en la CEE.

- La DGT financia (111 millones de pesetas) "Así fue, así lo cuenta", de Paco Costas: 13 capítulos donde famosos cuentan cómo sufrieron un accidente.

- La DGT inicia la actividad del Centro Superior de Educación Vial en Salamanca y pone en marcha el Museo del Automóvil.



- Kasparov derrota a Karpov.
- El programa "Buenos Días", inaugura la televisión matinal.



Siempre con el protagonismo del tema más destacado. Excepcionalmente, hicimos una portada en la que el protagonista fue el rey Juan Carlos I, cuando nos concedió, en julio de 1986, una entrevista exclusiva. O la primera, en la que el arranque, verano de 1985, nos pilló en pleno inicio de la campaña de Stevie Wonder.

Sin olvidar las portadas con foto denuncia, como cuando destapamos la Ruta del Baka-



Nº 187
NOVIEMBRE-
DICIEMBRE
2007



lao o el mal estado de los manómetros de las gasolineras.

Son 231 portadas en las que hay muchas horas de trabajo, mucha creatividad, capacidad de síntesis, muchas horas de 'darle vueltas'. Y muchos ensayos, retoques, matices, nuevas fotos, nuevos dibujos, recursos para hacerlas más atractivas, diferentes, ¡y muchas pruebas tiradas a la papelera! Pero casi siempre satisfechos por el resultado final... ♦

- El transbordador "Challenger" estalla en el despegue. Mueren todos los ocupantes.
- Catástrofe radioactiva de Chernobil.



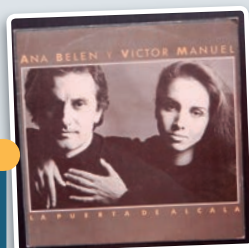
- Se regulan Centros de Reconocimientos médicos, talleres y condiciones psicofísicas de los conductores.
- Se pone en marcha el Centro de Control de accesos de Málaga.
- I Congreso Nacional de Autoescuelas

- Comienza la tercera luz de freno.
- Se instalan cinturones de seguridad de 3 puntos en el asiento trasero central.
- El Centro de Información recibe:
 - 129.111 llamadas.
 - 1.739 peticiones de auxilio de Postes SOS



- Barcelona, elegida sede olímpica.
- Maradona lidera a Argentina y gana el Mundial de Fútbol.

MEJOR CANCIÓN
La puerta de Alcalá
(Ana Belén/Víctor Manuel)





La mejor portada para nuestros lectores

Según una encuesta realizada en nuestra web entre los lectores para saber cuál era la portada que más les gustaba, para el 21% fue la del número 159 (Marzo-abril de 2003), en la que pintamos un cinturón de seguridad a un huevo, mientras el que no lo llevaba quedaba chafado.



- Comienza a emitirse "Así fue, así lo cuenta" y se suprime las bases de ambulancias.
- El parque de turismos supera por primera vez los 10 millones, y el total supera ligeramente los 13.
- Aparece el ASR (Antideslizamiento de la tracción).
- La DGT amplía el Centro de Información (33 líneas), que atiende 158.000 llamadas.

- El Fiscal se querrela contra Lola Flores por delito fiscal.
- Atentado de ETA en Hipercor (Barcelona).
- Sanidad impone la prueba del SIDA para donar sangre.



- Mueren Warhol, Fred Astaire y Gerardo Diego.
- Se estudia incorporar catalizadores en los coches para reducir la contaminación.

- Entra en vigor el nuevo Reglamento de Talleres: se refuerza la seguridad de las reparaciones y los derechos del consumidor.
- Fomento estudia incluir en el Código de la Circulación señales como Visibilidad reducida, Congestión, Pavimento deslizante por hielo u Obstrucción en la calzada.



Más sencillo con infografías

La revista siempre se ha distinguido por su **espíritu divulgativo y didáctico**. Por ello, desde su inicio implantamos los mapas, los dibujos, gráficos, pero lo que nos ha distinguido es el mimo que siempre hemos dado a las infografías.

Pero no fue hasta finales de los 90 cuando descubrimos algo que nos gustó y que ha sido a lo largo de nuestra historia un sello: las infografías. Una forma de presentar e ilustrar determinadas informaciones para hacer muchos temas comprensibles a todos: drogas, alcohol, triángulos. Casi nadie las hacía, nosotros sí. Y hoy son "utilizadas" por muchos medios, en las redes, en presentaciones, en libros...

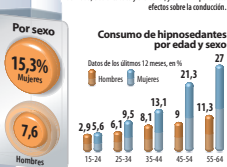
Empezamos con unos jóvenes ilustradores, DPI, y por aquí han pasado diferentes infógrafos aunque, durante más de una década, se ha quedado con nosotros Herminio Ordóñez, cuyo nombre 'comercial' es Dlírios. ♦

Así va el permiso

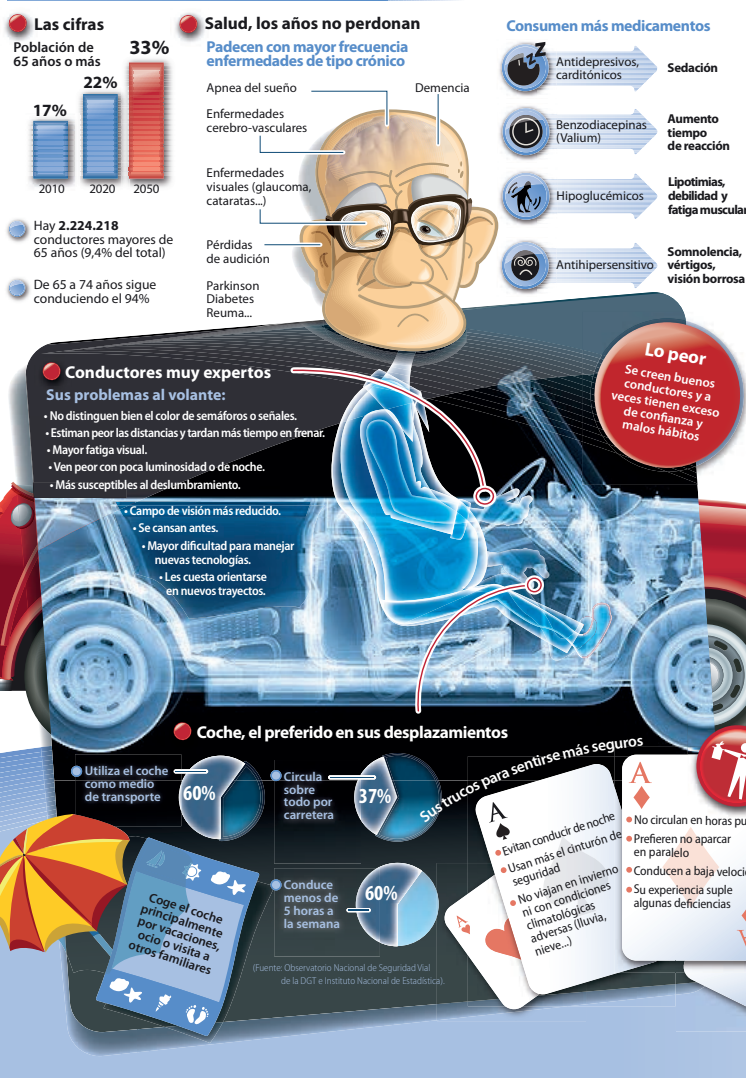


Se duplica el uso de hipnosedantes

El consumo de medicamentos hipnosedantes se ha duplicado desde 2005 a 2011. Estas sustancias se han convertido en la droga más utilizada, tras el tabaco y el alcohol, y tienen importantes efectos sobre la conducción.



Radiografía de los conductores mayores



La incorporación a la CEE hace subir las indemnizaciones por accidente: la incapacidad temporal pasa a 1.600 pesetas/día, como máximo.

El Centro de Control de Madrid (N-II) controla automáticamente 54.847.455 vehículos.

Se mantiene la campaña contra el alcohol en vallas de publicidad.



Se reforma el Código de la Circulación, se agravan determinadas sanciones y se configura la retirada del permiso de conducción.

Comienzan a usarse señales con fondo amarillo para señalización de obras.

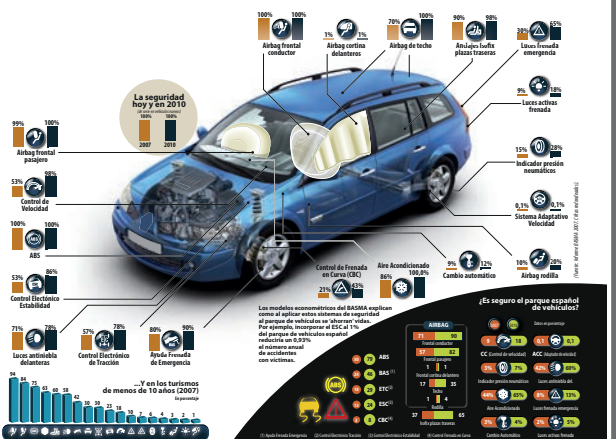
La revista comienza a publicar Psicología y Tráfico: Luis Montoro explica la implicación de los estados anímicos en la conducción.



Se aprueban las ORAs, ordenanzas de regulación de aparcamiento.

MEJOR CANCIÓN
With or without you (U2)

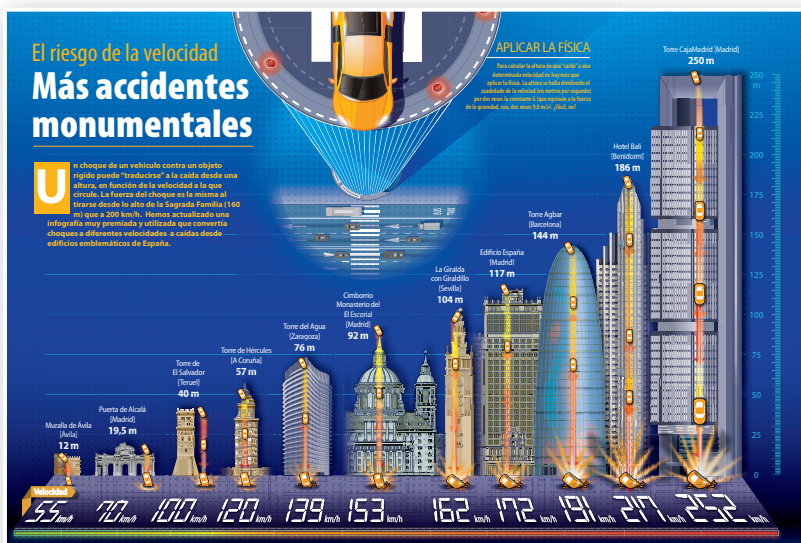
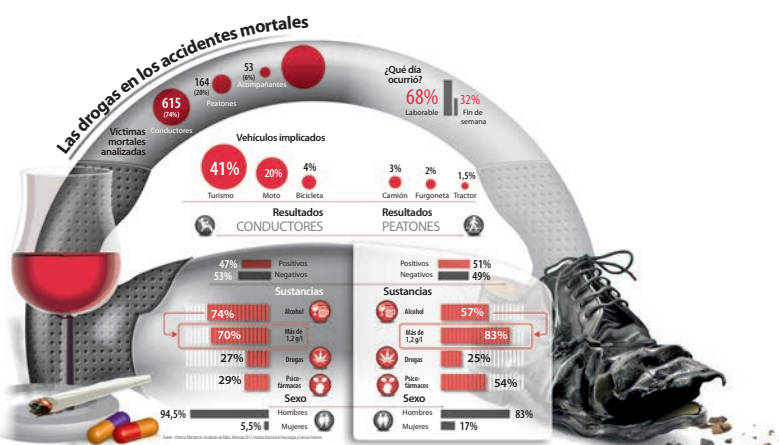




Casi el 9% de los conductores ha consumido alguna sustancia psicoactiva (drogas ilegales, alcohol o medicamentos) antes de conducir, cerca de 3 puntos menos que en 2009, según el último estudio de la DGT.



Cuando el sistema electrónico de estabilidad detecta que se puede perder el control, actúa para evitarlo.



Un día alguien dijo en unas jornadas que chocar a tan solo 70 km/h era como caer desde lo alto de la Puerta de Alcalá. Caer desde unos 20 metros. Y tomamos buena nota. Trasladamos la idea a muchas otras velocidades y a monumentos emblemáticos que reflejaran la altura desde la que 'caerían'. La originalidad en el planteamiento y el diseño tuvo como resultado un galardón muy importante: el premio Molofiej, el más prestigioso a nivel mundial en infografías. Un éxito que está también en las veces que se ha utilizado en otros medios. Precisamente, en el último número de la revista hicimos una adaptación a nuevos edificios o torres significativas.



- Se propone el ECU como moneda común europea.
- ETA secuestra a Emiliano Revilla.
- Irán e Iraq firman la paz.
- Pons gana el Mundial de 250 c.c.



- Perico Delgado gana el Tour.
- Termina la construcción de

- La DGT inserta en los principales periódicos nacionales 1 millón de ejemplares del suplemento de verano de "Tráfico" y 2 millones del mapa del verano.
- Actividad de la DGT
 - Se expiden 816.868 permisos
 - Se matriculan 1,4 millones de
 - Se expiden 210.892 licencias.
 - Se realizan 1.260.684 transfe

Bien protegido

Torso y brazos.

Casaca gruesa de tejido kevlar, imbuida a piel o piel gruesa.

93% 92%

Manos

Guantes de kevlar, imbuidos a piel o piel gruesa.

87% 95%

Parte inferior del cuerpo

Pantalones gruesos de tejido kevlar, imbuidos a piel o piel gruesa.

(1) 96%

Pies

Botas de motociclista.

98% 93%

Factor de protección en accidentes (2).

Factor de protección en motocicletas (3).

(Fuente: ANISOR. Más información en www.anisor.com y www.motociclistas.es.)

Poco protegido

Torso y brazos.

Casaca fina de algodón, vaquera, piel fina o nylon.

73% 69%

Manos

Guantes de lana, vaqueros, piel fina o nylon.

77% 93%

Parte inferior del cuerpo

Pantalones finos de algodón, vaqueros, piel fina.

54% 65%

Pies

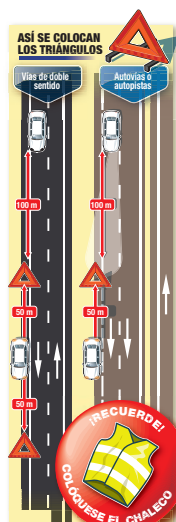
Zapatos de calle normales, deportivos.

46%

(1) Sin evaluar.

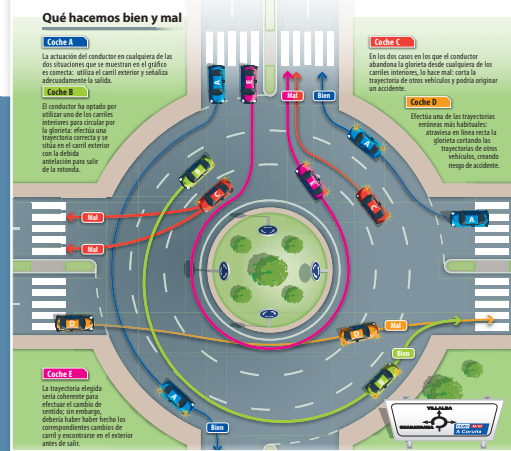
(2) Factor de protección: Porcentaje de accidentes del torso y brazos en los que el conductor llevaba protección personal o vehículo con protección.

(3) Sin evaluar.



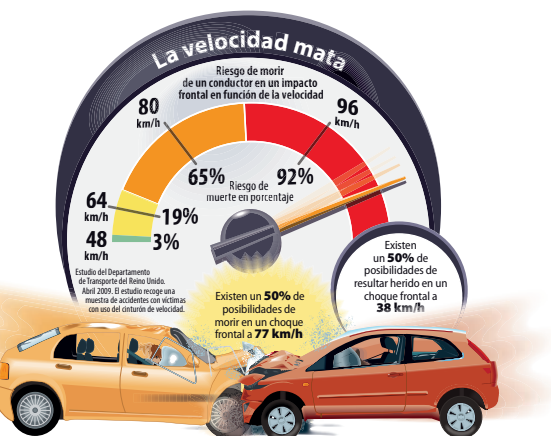
Así se circula en las glorietas

Tenemos que confesar que ha sido una infografía que nos ha costado muchos años sacar adelante. Pero sabíamos desde hace tiempo la demanda de muchos conductores por saber pautas sencillas para circular por ellas, sobre todo ahora que son tan habituales. Y los resultados, una vez publicada, no nos han defraudado: la infografía que da pautas de cómo se circular por las glorietas ha sido todo un éxito. En la primera semana tuvo 96.000 visitas en nuestra web, se compartió por 50.000 usuarios y 26.000 pincharon en "me gusta".

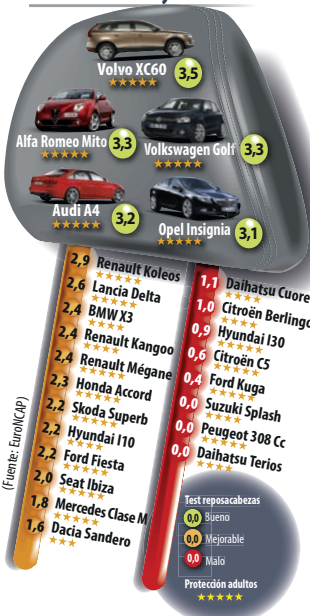


	LO QUE EMBORRACHA CADA COPA								
	VASO DE VINO	CERVEZA (1/3)	CERVEZA (1/3)	COPA BRANDY/VICOR	COMBINADO	MEDIO WHISKY	WHISKY	AGUARDIENTE	
Volúmenes	C.C.	100	200	333	45	70	40	70	45
Grados	Alcohol	12	5	5	40	40	43	43	50
Tasa de alcoholemia (*)	Hombre	0,21	0,18	0,29	0,32	0,49	0,30	0,53	0,40
	Mujer	0,29	0,24	0,40	0,44	0,68	0,42	0,73	0,55

(*) Alcoholemia calculada, respectivamente, para un varón que pese 65 kg y para una mujer de 55 kg. En ambos casos con una única consumición y en ayunas.

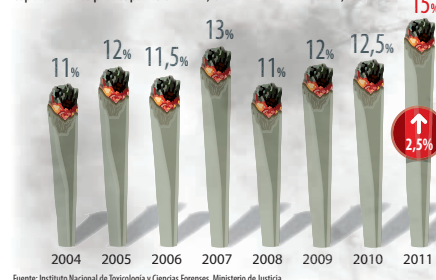


Todos los coches y sus resultados



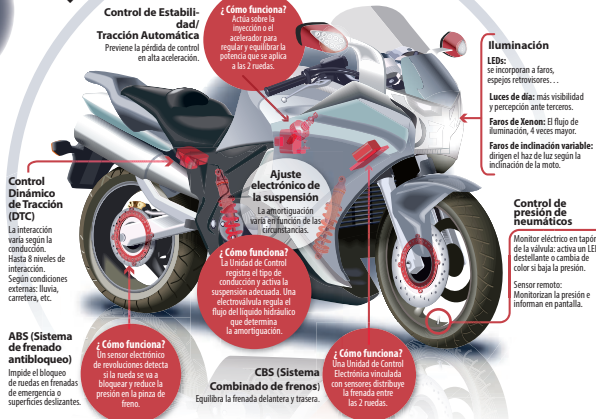
Drogas en los conductores fallecidos

Los datos de conductores fallecidos en los que se ha detectado la presencia de drogas, reflejan una tendencia creciente en los últimos ocho años, especialmente preocupante en 2011, con un incremento del 2,5%.

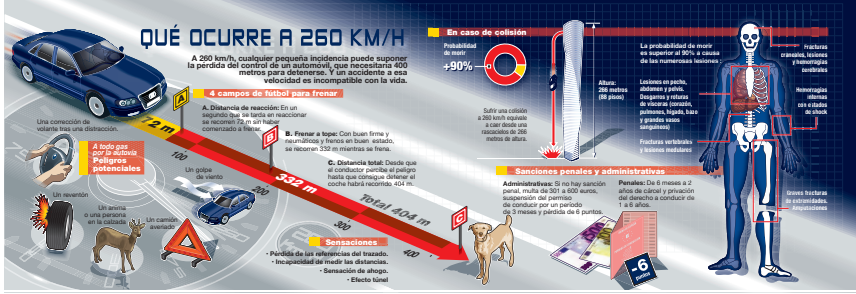


Fuente: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Ministerio de Justicia

La seguridad activa salva vidas



QUÉ OCURRE A 260 KM/H



- Senna campeón de la F-1.
- Renault cumple 100 años. También Bibendum, el muñeco de Michelin.



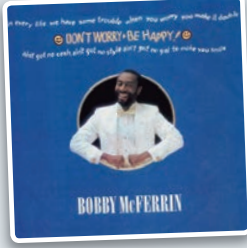
- Una ley prohíbe la publicidad en las carreteras estatales.
- Se actualiza la legislación española para permitir circular a los cuadriciclos ligeros (coches sin carné).
- Francia convierte en delito los grandes excesos de velocidad.

- El 112 funciona en 7 comunidades.
- Cataluña comienza a asumir las competencias en regulación y control de tráfico en carretera. Se comienza en Girona.
- Muere en accidente de helicóptero la directora general de Tráfico, Rosa de Lima Manzano.

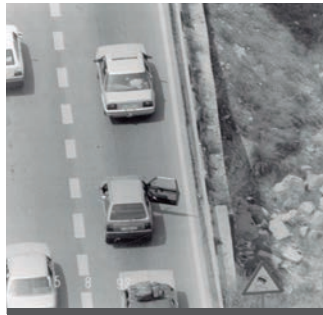


- Se firma el Pacto de Ajuria Enea.

MEJOR CANCIÓN
Don't worry, be happy (Bobby McFerrin)



ADELANTAMIENTOS, GIROS, CHOQUES, VELOCIDAD...



En 1992 pillamos a este coche circulando con la puerta abierta.



Esse camión decide cambiar de sentido aunque para ello deba ocupar totalmente la calzada, poniendo en peligro a todos.

La Locura: de ayer, de hoy... de siempre

De secuencias en papel y en blanco y negro, al color y, posteriormente, a secuencias en vídeo, con la infracción completa.

"La locura" es una de las secciones más seguidas por nuestros lectores por su espectacularidad y ejemplaridad.

• J. M. M.

Desde abril de 1986 (número 10), "La Locura" ha acudido puntualmente a su cita con los lectores y ha sido una de las más llamativas para ellos. Primero, con secuencias de fotografías en blanco y negro y en papel; más adelante, llegó el color y la mejora de las cámaras y la calidad de las imágenes; después el

'salto' al vídeo y a tomas no sólo desde el helicóptero, sino también desde cámaras fijas, que graban la secuencia completa, y donde se pueden apreciar mejor todos los detalles. Y las dos últimas novedades han sido publicar una segunda locura cada número –hemos visto, por

ejemplo, a un camionero romperse los dientes al volante– y que estos vídeos se vean en la web y la revista interactiva.

De 'listillos' que se saltan la cola de una retención para 'colarse' en el último momento a giros en prohibido, circular con la puerta abierta, 'pi-



En 1992, el helicóptero capta este giro tan cercano a un choque.



Sin respeto al atasco y a quienes esperan, y poniendo en peligro a quienes circulan en sentido contrario.



Este 'ladrón' de conos –el video fue viral en Internet– fue multado con 60.000 euros: ¡más caro que comprarlos!

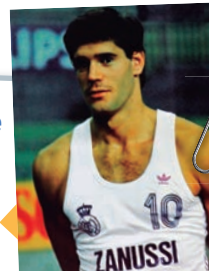


- El peor año para la accidentalidad en el siglo XX: 109.804 accidentes, que produjeron:
 - 9.344 muertos.
 - 52.418 heridos graves.
 - 116.993 heridos leves.

- Muere en accidente de tráfico Fernando Martín, jugador de baloncesto del Real Madrid.

- Se pone en marcha el teléfono de Información gratuita 900-123-505. Sólo en diciembre recibe 44.000 llamadas.

- Se ponen en marcha el Centro de Control de Valencia y Barcelona.
- Se reduce la tasa de alcoholemia a 05 gr./l



- Ceaucescu es ejecutado.
- El Consejo de Ministros aprueba la plena incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas.





2014. Otro vídeo viral en Internet: un giro prohibido que termina en accidente. Y todo por 'ahorrar' unos metros hasta el cambio de sentido...

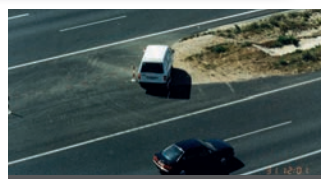


Este motorista iba rápido, metiéndose en el otro sentido y adelantando en prohibido. Al final, tuvo un accidente.



ques'... todas las infracciones han tenido hueco en esta sección. Pero, sin duda, la 'estrella' son los adelantamientos en prohibido y los peligrosos, por ejemplo, por la presencia de alguien circulando en sentido contrario...

Y cómo olvidar al conductor que 'pillaron' robando conos de señalización, al que se le impuso una multa de 60.000 euros. ¡Si le habría salido más barato comprar media docena! La acogida en Internet y redes, la volvió 'viral'. ♦



Los cambios de sentido "donde me viene bien" -ignorando el peligro- se han repetido en "La Locura".

Adelantamiento en prohibido, en una zona señalizada en obras a un vehículo pesado. Un clásico.

Así nació la locura

Tras el caos que supuso la puesta en marcha de la revista, el director, Jesús Soria, estuvo visitando algunos departamentos de la Dirección General de Tráfico para conocer su trabajo y su funcionamiento. Y al visitar la patrulla de helicópteros, vio las fotos expuestas de los vehículos que habían sido fotografiados por los helicópteros y cuyas imágenes se utilizaban para acreditar la infracción. "¿Podemos publicarlas? Sin matrículas, claro". Y La primera secuencia se publicó en el número 10 (abril de 1986).



También los ciclistas cometen infracciones y son sancionados.

- Camilo José Cela, Nobel de Literatura.
- La policía francesa detiene a Josu Ternera.
- El "Exxon Valdez" derrama 37 toneladas de hidrocarburos en Alaska.

- Tras un reportaje de "Tráfico" que destapó su pésimo estado, el Ministerio de Obras Públicas reguló los manómetros de las gasolineras.



- Comienzan los trabajos para el desarrollo de la Ley de Bases sobre el Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.

- Incidente nuclear en Vandellós I.
- Mantanza en China en la plaza de Tiananmen.



- Tercera mayoría absoluta del PSOE.

MEJOR CANCIÓN
Like a prayer
(Madonna)



El “papel” de la seguridad vial

Hemos editado 231 números, 15.000 páginas, más 30.000 folios escritos, unas 35.000 fotos publicadas, miles de infografías, dibujos, mapas, gráficos... más de 4.000 reportajes... Cifras de una revista –primero “Tráfico”, luego “Tráfico y Seguridad Vial”– que ha vivido 30 años con el mismo espíritu –informar, educar, divulgar– y **que se ha convertido en una auténtica referencia en materia de seguridad vial.**

• J.S.H.

El accidente con 148 muertos del Boeing que se estrelló en el monte Oiz en 1985 ‘sonaba’ mucho más en los medios que los 4.900 muertos anuales por accidentes de coche. Teníamos únicamente 1.127 kilómetros de autovía, once millones de coches (hoy más de treinta), apenas se hacían controles de alcoholemia (hoy seis millones), los airbags llevaban pocos años en coches muy elegidos, como el ABS, que no sería obligatorio hasta 2003. Llegaba la tercera luz de freno y la sillita de los niños ‘sonaba’ pero no sería obligatoria hasta 1992. Triunfaban

el Peugeot “205” y “Memorias de África”; nacían Hamilton y Ronaldo. Los móviles apenas existían y mandaban los teléfonos fijos: hoy al revés. IU se gestaba en los despachos. Los viajes a la playa eran interminables, con pésimas carreteras y nadie tenía aire acondicionado. Había mensajeros por todos lados, ahora desterrados por los e-mail. En las gasolineras había empleados que te ponían el combustible. Los ordenadores eran un sueño y hoy los llevamos en el móvil, en el reloj. No sabíamos de comida basura. En muchos hogares todavía no había coche; hoy en muchos hogares hay dos o más. Empezaban los grandes centros co-



De penosas carreteras a autovías, de gasolina con plomo al ‘boom’ del diesel...

Meteduras de pata

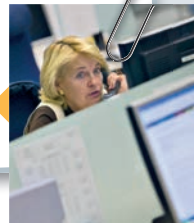
Nos hemos equivocado muchas veces. ¡Normal! Por ejemplo, en una infografía colocamos mal las señales de aviso de Paso a Nivel. Corregimos en el siguiente número y... otra vez mal. A la tercera. En un mapa de Postes SOS ‘trasladamos’ Cartagena hasta la Costa del Sol y en un informe de pruebas de choque de sillitas bailamos algunas fotos con sus textos y ‘la llamamos’... Rectificamos en el siguiente. También inventamos una cabecera del motor “Motor 17”, en lugar de “Motor 16”. Y en la Semana Santa de 2012, en el mapa pusimos las autopistas de peaje como si fueran autovías, gratis.



- Mandela sale de prisión.
- Unificación de Alemania.

- La campaña de divulgación de la DGT (“La vida es el viaje más hermoso”) marca un hito al gastar 900 millones de pesetas: se pasó 666 por televisión, 7.047 por radio, 971 veces en Prensa y en 445 vallas de publicidad.

- Volvo presenta un cinturón de seguridad para sillas infantiles.
- La Guardia Civil de Tráfico realiza 385.232 auxilios en carretera.
- Se aprueba la Ley de Seguridad Vial que desarrolla la Ley de Bases.
- El Centro de Información atiende 345.469 llamadas.



- Iraq invade Kuwait.
- I Congreso Nacional de Talleres.

Algunas revistas denunciaron situaciones 'incómodas' a ciertas instituciones.

Incluso, incómodos...

Hemos sido una revista que a veces ha sido precisamente incómoda para las instituciones. Por ejemplo, en septiembre de 1988, después de unas vacaciones en las que uno tuvo algunos 'incidentes' con los manómetros, publicábamos un informe en el que, tras comprobar los infladores de muchas gasolineras en toda España, descubrimos que el 76% funcionaban mal. Tuvo gran repercusión en todos los medios de comunicación e incomodó en algunos despachos de instituciones. Tres años después, volvimos a la carga: nuevo 'palo' porque otra comprobación reflejó que la situación seguía igual. Al final, la denuncia sirvió para que se regulara su inspección

(empezaron a inspeccionarse en 1993) y que se cambiara la normativa.

Tampoco fue muy agradable para algunos que destapáramos en 1993 la "Ruta del Bakalao", trayectos de jóvenes en fin de semana en busca de la diversión con las drogas de por medio. Un redactor se infiltró, lo contamos, estuvo a punto de rodar alguna 'cabeza', y probablemente ha sido el acontecimiento que más comentarios, reportajes, etc. ha generado a lo largo de nuestra historia. En 1992 eran muy polémicos los autobuses 'piratas'. Nosotros localizamos uno de ellos, hicimos un viaje y contamos qué había detrás de estos transportes ilegales, sus peligros, los riesgos que implicaban para los usuarios...

vía de información para los automovilistas y que también tuvieran

voz. Así nació "Tráfico", con la música de la campaña de Stevie Wonder, "Si bebes no conduzcas". 200.000 ejemplares para suscriptores —que en poco se convirtieron en 350.000, una de las cinco de más tirada del país y con unos dos millones de lectores cada mes!— que salieron por primera vez a la calle justo antes del verano de 1985.

Con los mapas de los trayectos y puntos más conflictivos, pioneros y desde entonces muy utilizados en todos los medios. Y con recomendaciones para el viaje de vacaciones...

Era la primera revista dedicada íntegramente a la seguridad vial.

"Jesús, está muy bien, el problema será sacar la cuarta..." me dijo alguien.

Van 231...

FUENTE DE INFORMACIÓN. "Tráfico" tenía el objetivo de divulgar conocimiento de seguridad vial, normativas, investigaciones, estudios, concienciar, contar lo que pasaba en la industria del automóvil, y de servir de 'documentalistas' —servicio público— de todos los demás medios de comunicación. Algunos de los cuales nos recibieron con muchos

recelos. Hasta a algunos se le debieron poner los pelos de punta cuando la directora, Rosa de Lima, encargó estudiar la salida al kiosco, frustrada por su accidente mortal en un helicóptero de la DGT.

LA REVISTA NACIÓ PARA DEMOSTRAR QUE LA SEGURIDAD VIAL ERA MÁS QUE CIFRAS O BACHES



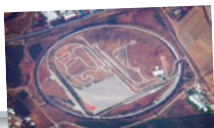
Cuadernillos para colegios

Hemos querido siempre ser plurales, hemos vertido opiniones de todo tipo de expertos y especialistas que no siempre comulgaban con los planteamientos oficiales. A lo largo de estos años, muchos de los temas tratados han sido también 'fuente' para conferencias, debates, programas de televisión, folletos de empresas, institucionales, campañas divulgativas, charlas... y ahora

- A-3 y Tele5 comienzan a emitir.
- El "Póntelo, pónselo" anima a usar el preservativo.



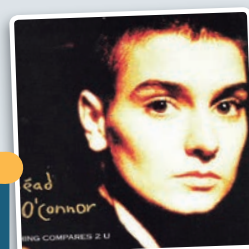
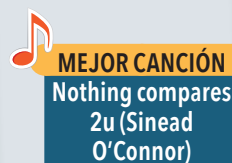
- Comienza el servicio Sanitario de Helicópteros, que atiende a 207 heridos y evacúa a 110 personas.
- Se construye una pista en el INTA para homologar vehículos.

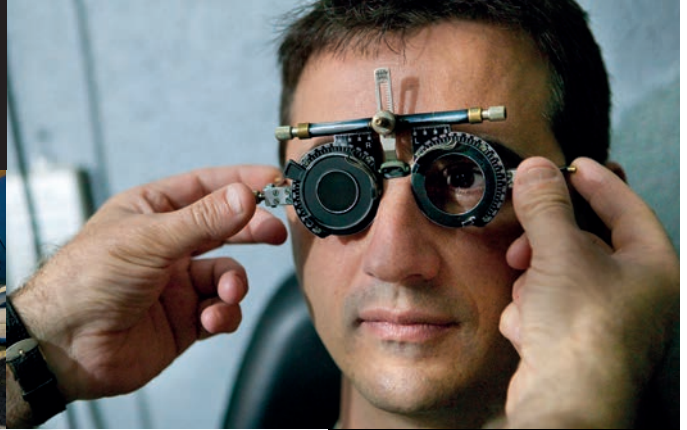


- Nace AESLEME, asociación de ayuda al lesionado medular.
- Finalizan las investigaciones para que los autocares resistan los vuelcos dejando un espacio de seguridad para los ocupantes.
- Se instala una nueva señalización luminosa en los pórticos y la DGT envía una carta a los conductores explicándosela.



- Comienza la liberalización de los precios de los combustibles.





para web, redes, blogs... Objetivo cumplido: hemos llegado a muchos millones de personas directa o indirectamente.

Estamos muy orgullosos de que por aquí hayan pasado los mejores escritores, humoristas, artistas, deportistas, algo sin precedentes en medios de este tipo.

Miles de reportajes, más de medio millón de fotografías gestionadas, miles de ilustraciones, cinco cambios de diseño, cientos de infografías –somos uno de los primeros medios en comenzar a utilizarlas como apoyo divulgativo–. En 1996, por ejemplo, publicábamos la famosa infografía de las "Caídas Monumentales", con premios internacionales, muy copiada incluso hoy, que hemos tenido que actualizar.

Unas infografías ahora reproducidas en las redes sociales, como nuestros mapas. Incluso uno de los mapas de verano se distribuyó un año con los principales periódicos.

CUADERNILLOS Y ¡EL REY! Cuando el tema lo requería, hemos preparado cuadernillos divulgativos sobre normativas de tráfico, y especiales (Dossier) para profundizar en temas, y los de verano, invierno... En 1987 nació un cuadernillo que se dirigía a niños, profesores y colegios.



"La revista cambió mi forma de conducir"

En 1984 se realizó una encuesta sobre la revista a usuarios y medios de comunicación. El 74% afirmaron que su lectura influía en su forma de conducir, y más de la mitad la coleccionaban. El 61% la leían íntegramente. El 72% de los periodistas consultados dijeron que la utilizaban a menudo como "fuente documental" y la puntuaron con un 7,9. Cada revista la veían directamente más de dos millones de personas.



En 2002 vivimos en carne propia la tragedia: nuestro fotógrafo Marcos González era arrollado por un coche cuando volvía en su moto de rematar una reportaje nuestro. Siempre lo recordaré.

En 2006 pasamos a llamarnos "Tráfico y Seguridad Vial". Y en 2011 vino nuestra versión para iPad, estrenamos portal en Internet, y hoy el éxito de nuestra web: ha pasado de 40.000 visitas en enero de 2014 a unas 180.000 mensuales ahora. Vamos deprisa, como pretende el coche autónomo de Google. Muchas cosas que han pasado por esta 'biblioteca' de la seguridad vial. ♦

Conseguimos que en nuestro primer cumpleaños nos atendiera el rey Juan Carlos I y hablara, por primera vez, de seguridad vial. Aquí empezamos a hablar de drogas ("Pinchazo fatal"), 'abrimos la lata' de la psicología del tráfico, cuando conocí a Luis Montoro. Y ya hablábamos, al final de los 80, de las nuevas tecnologías que llegarían para hacer coches mucho más seguros; en 1989 recogíamos los ensayos de navegadores, que pude probar en exclusiva en Munich, justo antes de caer el muro de Berlín. En los

90, hablábamos de las autovías como "La gran ilusión", del primer "pacto social" contra los accidentes, y ya avisábamos de los peligros de las distracciones al volante. Entonces por las vallas publicitarias y hoy por los móviles.

Hemos recorrido muchas carreteras para destapar los puntos negros, denunciarnos los manómetros, contamos el boom de los coches diesel, la llegada de los coches que contaminan y consumen mucho menos, el nacimiento de Facebook, Youtube y del AVE (1992).

Muchas gracias

Citar a todos los compañeros o colaboradores que han pasado por la revista sería interminable. Nuestro agradecimiento a todos, como a los empleados de la DGT que han facilitado nuestro trabajo.



- Se presenta el airbag lateral.
- En España hay 4.958 gasolineras.

- La DGT pone en marcha proyectos de mejora y señalización de los accesos a Madrid, Sevilla y Barcelona, de cara a 1992.

• Carlos Sainz, bicampeón mundial de rallies, protagoniza la campaña de la DGT ("Palabra de campeón. No arriesgue. Saldrá ganando") en la que se invierten 1.000 millones de pesetas.



- Nuestro país cuenta con 1.953 km de autopistas de peaje.
- Sudáfrica acaba con el apartheid.
- Se estrenan "El silencio de los Corderos" y "La bella y la bestia".



- Indurain gana su primer Tour.

“Tiempos de iniciar proyectos”



JOSÉ LUIS
MARTÍN
PALACÍN

Director General
de Tráfico
(1982-1986)

Vivimos la paradoja de tener que pelear por el título: “Tráfico”. Alguien había registrado el nombre y hubo que buscar las vueltas. Un proyecto bien estructurado en un largo período de preparación. Aprendí de un viejo comunista de El Pozo del Tío Raimundo que *“las cosas no se hacen: se organizan”*. Y la revista “Tráfico” fue un ejemplo de algo bien organizado por un reducido pero valioso equipo. Iba a decir que con Jesús Soria al frente, pero Jesús estaba también en la retaguardia y en los flancos; apenas escoltado por Adrián Guerra, José Ignacio Rodríguez y poco más. Eso sí, con el apoyo de toda la DGT.

Eran tiempos de iniciar proyectos. El entusiasmo, la dedicación y la mucha imaginación de los trabajadores de la DGT los hicieron posibles. Y la revista “Tráfico” fue uno de ellos. El complemento adecuado para conectar con los ciudadanos y ponerles ante los ojos algo muy distinto de la propaganda. Había ya dos revistas en el sector, que se debían al criterio de sus editores, y tal vez también a los intereses de lo que publicaban en sus páginas. En las 52 páginas

iniciales de “Tráfico” el reto era no hacer propaganda, sino informar, ‘dar apuntes’ para formar, y ceder la palabra a los lectores. Dejar espacio para la denuncia y las quejas (“Critique, sugiera, censure” era el título de una sección). La única consigna: que no aparecieran fotos ni declaraciones de los directivos de Tráfico. Nada de propaganda. Y los hacedores de la revista cumplieron con su cometido.

Eran 200.000 ejemplares en once números anuales. Eran gratuitos, pero se repartían por suscripción. Al final del primer año hubo que ampliar la tirada a 250.000 ejemplares, y pasó más tarde a los 350.000. Al final se convirtió en un empeño compartido por la Dirección General de Tráfico con un número muy significativo de ciudadanos. Y a pesar de algunos austeros avatares, ahí se mantiene “Tráfico”, con sus lozanos treinta años. Y –aun manteniendo una tirada en papel– con una presencia digital más que digna: 187.000 visitas en junio del presente año.

Tiempo de felicitaciones y agradecimientos: 30 años de vida cargada de profesionalidad y de independencia. Sin concesiones a la “propiedad”, y con un compromiso con la verdad

demostrado desde el principio: recuerdo el estudio que la revista realizó sobre el estado, deplorable entonces, de los manómetros de las gasolineras... O su ‘destape’ sobre la “Ruta del Bakalao”. Sin concesiones: Jesús me pidió una vez un artículo que, como no lo entregué a tiempo, sencillamente no salió.

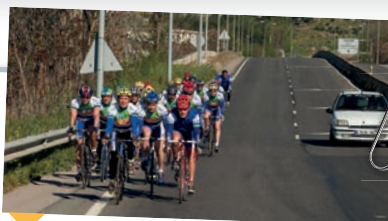
Treinta años con tantos recuerdos, con tantas personas, con tantos esfuerzos e ilusiones, no solo en el quehacer de la revista, sino en todo el ámbito de la DGT. Recuerdo la época del alumbramiento de “Tráfico” como un tiempo creativo, intenso, lleno de muchas ilusiones, de resultados, de mucho trabajo de un equipo amplio y vivo. Y ahora que se me ofrece la ocasión de escribir estas líneas, no quiero dejar que pasen sin agradecer a todas las personas que formaron aquella orquesta de la DGT, que trabajaba bien, que sonaba bien. Y de rendir homenaje a todos los que seguís en la brecha, de la revista y de la DGT.

“
El reto era
no hacer
propaganda,
sino informar,
“dar apuntes”
para formar, y
ceder la palabra
a los lectores

- Yeltsin presidente de Rusia.



- Aparece el IRTAD, grupo de análisis sobre seguridad vial integrado por 35 países.
- En marcha el plan 1991-1995 para convertir las carreteras en inteligentes: 30.800 millones.
- Francia reduce a 50 km/h el límite genérico de velocidad en ciudad.
- 202 ciclistas muertos en carretera, casi el doble (102)



que en 1985.

- “Nuestros hijos no viajan seguros” denuncia en portada “Tráfico”: ninguna norma regula la seguridad de los dispositivos de seguridad (SRI).
- Expertos de Bosch calculan que aplicar el ABS reduciría un 7% los accidentes.

- Muere Frank Capra.
- 25 Aniversario de DYA



MEJOR CANCIÓN
Losing my religion (REM)



Del 'simple' coche al vehículo 'inteligente'

La tecnología ha dotado a los automóviles de sofisticados sistemas electrónicos que **han disparado sus prestaciones en seguridad**. En tres décadas, hemos pasado de los primeros frenos ABS a los vehículos 'inteligentes' capaces de tomar decisiones.

Las ayudas tecnológicas al conductor han multiplicado los niveles de seguridad.

• Carlos NICOLÁS FRAILE
• Infografía: DLIRIOS

El airbag, los frenos ABS o los reposacabezas, entre otros muchos, elementos exclusivos de los coches de alta gama durante los años setenta y ochenta, son hoy dispositivos básicos en la equipación de cualquier automóvil. Durante las últimas tres décadas, las mejoras del equipamiento de seguridad en los vehículos han sido constantes y han multiplicado sus prestaciones en seguridad. Las diferencias son manifiestas cuando enfrentamos vehículos con veinte años de diferencia. Según un estudio sobre sistemas de seguridad y antigüedad de los vehículos del RACE (2013), las probabilidades de morir en un accidente de tráfico dentro de un vehículo fabricado en los

Tecnología para motoristas

La tecnología también ha revolucionado la seguridad de los motoristas. Actualmente, las motos equipan sistemas electrónicos que controlan la frenada, la estabilidad y la tracción, que previenen la pérdida de control en aceleraciones en situaciones de asfalto mojado o en mal estado. Y, por supuesto, el sistema de protección número uno: el casco, obligatorio desde 1992 en todas las motos y ciclomotores. El airbag llegó a la moto en 2006, en el modelo "Gold Wing" de Honda. Y los frenos ABS, serán obligatorios para motocicletas nuevas a partir de 2016.



AIRBAG. Los airbags fueron instalados por primera vez de serie por Mercedes en 1981. En 2001, el 100% de los automóviles en España disponía de airbags frontales. Actualmente los hay también laterales, de rodilla, de cortina, traseros, central, integrados en el cinturón de seguridad y para amortiguar atropellos de peatones. El airbag frontal reduce hasta un 20% las probabilidades de lesión mortal en un accidente.

noventa son hasta cuatro veces más que dentro de uno moderno. Así, en esta 'escalada' tecnológica por la seguridad, estos han sido algunos de los principales hitos:

CINTURÓN DE SEGURIDAD.

Es el sistema de seguridad pasiva –los que protegen en un

sinistro– que más vidas ha salvado: en caso de accidente, reduce a la mitad el riesgo de lesión mortal. El cinturón de seguridad es obligatorio para todos los ocupantes en turismos desde 1992, y en autobuses, desde 2006.

ABS. Con el sistema antibloqueo de frenos comenzó la era electrónica en el automóvil. El ABS se incluyó en un coche por primera vez en 1974. En 1985, se ofrece de serie, por primera vez, en un modelo de Ford. Actualmente se instala en todos los vehículos, ya que es obligatorio desde 2003.



- El "127" jubila al "600".
- Un litro de gasolina súper cuesta 99 pesetas

- Firma del Tratado de Maastricht.
- Se celebran las Olimpiadas (Barcelona), Expo (Sevilla) y capitalidad cultural (Madrid).
- El Mar Egeo naufraga frente A Coruña y causa un desastre.
- Obligatorios los dispositivos de retención para niños.

- Se hace obligatorio también en ciudad el uso del cinturón de seguridad.
- La DGT invierte 15.000 millones de pesetas en sistemas para el control del tráfico.
- Se amplía el Centro de Control de Barcelona, para la Olimpiada.



- Blanca Fernández Ochoa, bronce a Albertville 92'.
- Juan Pablo II beatifica al fundador del Opus.



Euro NCAP: 20 años a base de 'golpes'

El programa europeo Euro NCAP evalúa la protección que ofrecen los vehículos a sus ocupantes y a los peatones, a través de pruebas de impacto frontal y lateral. En 2009, el programa se completó con una prueba más de colisión, para medir daños en cuello y espalda, y otra para verificar la eficacia del sistema electrónico de estabilidad y del limitador de velocidad. Desde su creación en 1996, el programa Euro NCAP ha puesto a prueba a un total de 620 automóviles, aunque sus resultados han sido válidos para muchos más vehículos, dado que hay modelos similares en marcas distintas. El primer automóvil en conseguir las cinco estrellas Euro NCAP fue el Renault "Laguna", en 2001.



EN 1985 SE OFRECIÓ,
POR PRIMERA VEZ,
EL ABS DE SERIE
EN UN MODELO DE
COCHE. AHORA LO
LLEVAN TODOS

CONTROL DE ESTABILIDAD (ESP). El mayor avance en seguridad activa de los últimos 20 años: corrige pérdidas de control automáticamente. Presentado en 1995, es obligatorio en la UE para todos los turismos desde 2014. Si todos los vehículos lo equipasen, podría evitar 400 muertes anuales en España.

LUCES. La tercera luz de freno, más alta, comienza a utilizarse en 1986. Las lámparas de xenón, que triplican la intensidad lumínica de las lámparas incandescentes, se usan por primera vez en un turismo en 1991. Las luces de

conducción diurna (DRI) son obligatorias para todos los automóviles nuevos en la UE desde 2011: su uso generalizado evitaría 225 muertes al año en España.

SILLITAS-ISOFIX. Los SRI –sistema de retención infantil– son obligatorios desde 1992. En 2003, la UE establece cinco grupos distintos de sillitas, en función de la edad y el peso del niño. En 2004 se introduce el sistema de fijación Isofix, con anclaje a la estructura del coche. Los SRI evitan nueve de cada diez lesiones graves o mortales en accidentes.

Dispositivos de seguridad: 10 fechas clave

La innovación tecnológica y la creación de normativas han disparado los niveles de seguridad de los automóviles en los últimos 30 años.

- 1985** Primer ABS de serie. 
- 1986** Nuevos controles de tracción (ASD y ASR). 
- 1992** Obligatorio cinturón de seguridad para los ocupantes. 
- 1996** Nace Euro NCAP. 
- 1999** Primeros reposacabezas activos. 
- 2001** El 96% de los automóviles dispone de airbags. 
- 2004** Se introduce el sistema de fijación ISOFIX. 
- 2006** Uso obligatorio del cinturón en autobuses. 
- 2011** Luces de conducción diurna obligatorias. 

Tráfico y Seguridad Vial

- Se inaugura el AVE Madrid-Sevilla.
- Deja de publicarse Pravda.



- Se aprueba el Reglamento de Circulación y la DGT envía 14 millones de folletos explicando cambios en las normas.
- Segundo estudio sobre manómetro de la revista: todos siguen mal.

Dos accidentes terribles:

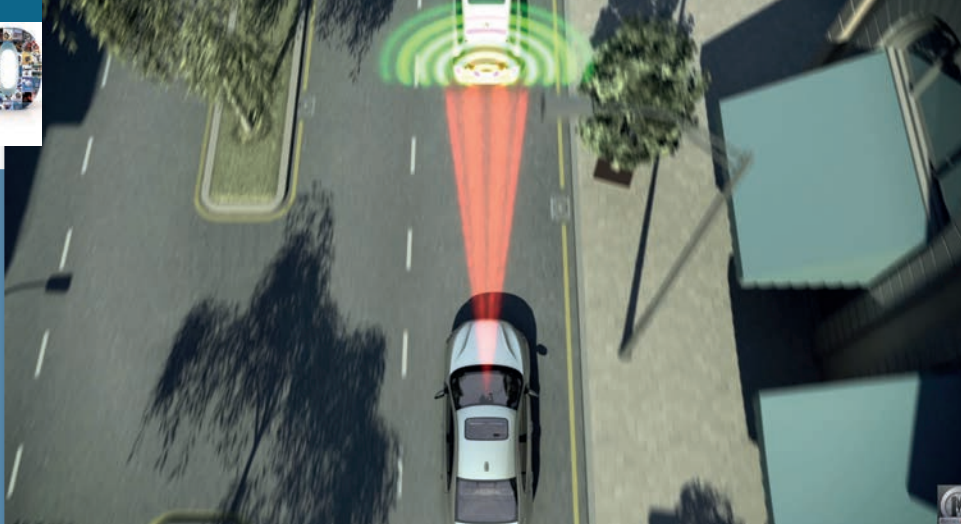
- Juan Gómez, Juanito, muere en carretera al volver de un partido.
- En Torreblanca (Castellón) mueren 47 personas y el conductor del autobús es condenado por imprudencia.



- El FC Barcelona gana su primera Liga de Campeones en Wembley (Londres).

MEJOR CANCIÓN
Smells like teen
spirits (Nirvana)





Y lo último de lo último: sensores, cámaras, láser...

Los asistentes a la conducción aparecieron en los años 90. Desde entonces, han evolucionado y mejorado en sus prestaciones. Estos son los más destacados:

Sistemas anti-colisión:

Ajustan la distancia de seguridad mediante radar o láser, advierten del riesgo de colisión y actúan sobre los frenos si el conductor no reacciona. Reducen la gravedad de lesiones

tipo latigazo cervical. Existen muchas versiones y denominaciones diferentes. La primera generación es de 1992.

Sistemas de mantenimiento del carril:

Avisan al conductor cuando el vehículo se desvía, y son capaces de frenar y manejar el volante para mantener la trayectoria correcta. Evitarían 5.000 muertes anuales en todo el mundo.

Estrenados en 2000 en vehículos pesados.

Detector en ángulos muertos:

Mediante cámaras o radares, detecta la presencia de vehículos en zonas no visibles por los espejos. Evitaría la mitad de los accidentes por cambios de carril indebidos. Lanzado en 2004.

Luces adaptativas:

Adecúan la intensidad y dirección de las luces del vehículo

a las condiciones lumínicas y al trazado de la vía. Podrían evitar el 15% de los accidentes graves en curvas con poca visibilidad. Presentadas en 2002.

Detector de sueño:

Analiza la conducción y las condiciones físicas del conductor y alerta cuando detecta señales de fatiga. Evitaría un tercio de los accidentes debidos al cansancio. Introducido en 2007.

REPOSACABEZAS. Un elemento de confort en sus inicios, disponible solo en coches de lujo, hoy es un elemento de seguridad pasiva presente en vehículos de todas las gamas. Limita el movimiento del cuello y reduce sus lesiones en un 50% evitando el latigazo cervical. En 1999, Saab presenta el primer reposacabezas activo, que acompaña a la cabeza en caso de colisión. Son obligatorios en las plazas delanteras.

ALERTA DE CINTURÓN.

Informa al conductor de cuáles son las plazas ocupadas en las que no se está haciendo uso del cinturón, una tecnología premiada por Euro NCAP en 2011. Podría salvar 900 vidas al año en la Unión Europea.

ALCOLOCK. Dispositivo electrónico conectado al encendido del vehículo que impide arrancar el motor si el conductor ha bebido alcohol. Presentado por Volvo en 2007.

NEUMÁTICOS. Han mejorado radicalmente en seguridad e impacto medioambiental: un neumático de hace veinte años consumía medio litro más de combustible cada 100 km que uno actual, y, a igual velocidad, necesitaba 20 metros más para frenar. Los neumáticos específicos para invierno han sido otro de los grandes avances. La UE hizo obligatorias las etiquetas con sus características en 2012. ♦

OPINIÓN



JOSÉ LUIS LÓPEZ-SCHÜMMER

Presidente de Mercedes-Benz España

"El ABS y el ESP son los asistentes que más han contribuido a la reducción de accidentes"

Sin duda, el sistema antibloqueo de frenos ABS y el control de estabilidad (ESP), son los asistentes a la conducción que más han contribuido a la reducción de accidentes. Otros elementos como el Asistente de Frenado de Emergencia (BAS), los radares y cámaras incorporados para activar los sistemas de asistencia a la conducción, como por ejemplo los controles de cambio de carril, de ángulo muerto, de velocidad y distancia, el sistema automático de suspensión que adapta la amortiguación al estado de la calzada, luces LED adaptativas, visión nocturna o los sistemas de reconocimiento de señales de tráfico, de peatones y de automóviles fuera del alcance de visión del conductor, entre otros, permitirán en un futuro no muy lejano alcanzar el reto de la conducción libre de accidentes.



- Renault "19" y Citroën "ZX", primeros con ABS.
- EE.UU. se retira de Vietnam.

• La campaña "Al final, las imprudencias se pagan" continúa la línea 'dura' en los contenidos.

- El número de accidentes baja un 11% (10.835), un 25% si se cuentan los últimos cuatro años.
- Lleida y Barcelona, pioneras en juicios rápidos por alcohol.



- Felipe González reelegido.
- Checoslovaquia se divide en dos.
- Muere en accidente Petrovic.



MEJOR CANCIÓN
Sin documentos
(Los Rodríguez)



Además de la revista...



Toda la actualidad al día

Reportajes a fondo

Nuevos contenidos

Buscador

Denos su opinión sobre los vídeos más polémicos

Reciba en su correo nuestro Newsletter

...mucho más en nuestra web revista.dgt.es



AUNQUE EL PARQUE DE VEHÍCULOS SE HA TRIPLICADO, LA MORTALIDAD HA DESCENDIDO DRÁSTICAMENTE



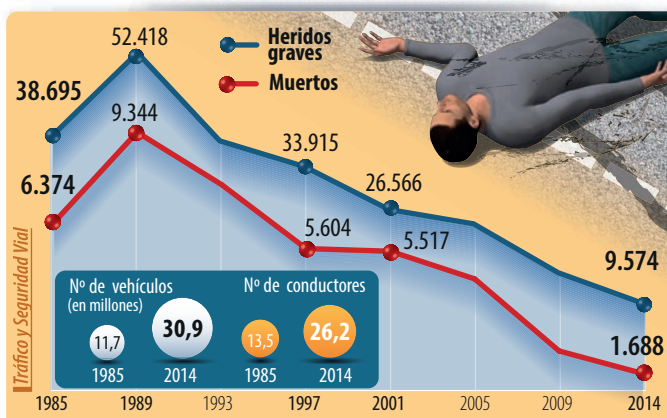
Paul Alan PUTNAM

De 9.000 a 1.600 muertos: Un logro de todos

Gracias al esfuerzo de todos, gobiernos, instituciones, empresas sociedad y víctimas, se ha pasado de **9.344 muertos en carretera en 1989** (el peor año registrado) a **1.668 de 2014**, una espectacular reducción del 82%. En 2014, España fue el sexto país europeo con menor tasa de muertos por millón de habitantes.

• Anabel GUTIÉRREZ
• Infografía: DLIRIOS

30 años reduciendo la mortalidad



De estimaciones a cifras realistas

Hasta 1992 solo se contabilizaban los fallecidos en las 24 horas siguientes al siniestro. Desde esa fecha, se pasó a utilizar la cifra de fallecidos a 30 días aplicando una estimación a partir de la cifra de heridos graves. Desde el 2011 se dejó de aplicar fórmulas matemáticas. Las cifras de víctimas mortales son más reales al cruzar datos de fuentes gubernamentales, como el Instituto Nacional de Estadística o el Ministerio de Sanidad, y datos policiales y hospitalarios.

pesar de que el parque de vehículos casi se ha triplicado (pasa de 12 a 31 millones) y el censo de conductores se ha duplicado (de 13 a 26 millones).

1989: ANNUS HORRIBILIS. Entre 1985, año de nacimiento de la revista "Tráfico y Seguridad Vial", y 1989, que registró el máximo histórico, los muertos en carretera aumentaron casi un 47%. La afluencia de capital extranjero, tras los duros años de la Transición, atraídos por el inminente ingreso en la Comunidad Económica Europea, relanzó la actividad económica y animó

En 30 años España ha reducido los muertos en carretera un 74%. Comparando el dato actual con el peor año de la historia (1989), la reducción ha sido del 82%. Una espectacular cifra que nos sitúa como el sexto país europeo con menor tasa de muertos por millón de habitantes. Y eso, a



• El "Toro de Osborne", puede seguir luciendo en las carreteras.



- Se pone en marcha el Plan Renove para rejuvenecer el parque de vehículos.
- El Centro de Información de tráfico atiende:
 - 464.922 llamadas.
 - 21.679 de Postes SOS.

- Se comienzan a instalar radares móviles en los vehículos de la ATGC.
- Mercedes y BMW presentan los airbags laterales.
- Una Comisión especial del Senado estudia la implicación de los jóvenes en los accidentes de tráfico.

- Ruanda: finaliza la guerra civil.
- El Gobierno interviene la cooperativa PSV.
- Se fuga Luis Roldán.



El teléfono móvil ha facilitado mucho la asistencia rápida a víctimas de accidentes.

Atención a las víctimas

Desde los Postes SOS en carreteras (a partir de 1982) al teléfono móvil, los sistemas de emergencias han evolucionado a pasos agigantados. Gracias a los localizadores GPS y a la telefonía móvil, es muchísimo más rápido localizar a víctimas de accidentes de tráfico y, sobre todo, el envío rápido de asistencia, algo que es vital para la supervivencia de muchos heridos. El futuro, concretamente a partir de 2018, fecha en la que la UE implantará este sistema en todos los turismos, será el e-Call, un sistema automático de llamada de emergencia.

Sin embargo, la lucha contra la violencia vial no ha hecho más que empezar. En solo tres años, en el periodo comprendido entre 1990 y 1993, uno de cada tres muertos en accidente de tráfico es menor de 25 años y casi el 50% de los accidentes de tráfico son ocasionados por menores de 30 años. En la actualidad, el grupo de edad con mayor riesgo de perder la vida en accidente de tráfico es el de mayor de 45 años.

GRACIAS A LA INVERSIÓN EN VÍAS RÁPIDAS DE LOS AÑOS 90 SE REDUJERON LAS COLISIONES FRONTALES MÁS DE UN 60%



el parque automovilístico, que creció, en solo cuatro años, un 27%. Más coches en la carretera, vías muy deficientes y un Código de Circulación del año 1934, se convirtieron en una peligrosa mezcla. La opinión pública, como demostraron los resultados de una encuesta realizada en 1988 por EDIS (Equipo de Investigación Sociológico), consideraba entonces los accidentes de tráfico como algo cotidiano y habitual de nuestra vida, como algo inevitable.

Y en 1989 murieron en total 9.344 personas en accidente de tráfico. Solo durante los meses

de julio y agosto de ese año fallecieron más de 3.000 personas, el doble de víctimas mortales que en todo el 2014.

Este trágico año se despidió, además, con una impactante noticia: Fernando Martín, jugador de baloncesto del Real Madrid, falleció al derrapar su coche en una curva de acceso a la M-30 madrileña.

La década se estrena con la aprobación de la Ley de Tráfico y, dos años más tarde del Regla-

mento de Circulación (que, entre otras medias, imponía el uso de casco a conductores de moto y ciclomotor en ciudad). Desde 1989 a 1993 se consigue reducir el número de fallecidos un 40%.

En 1993, los partidos políticos firmaron el primer Plan Estratégico para la Seguridad Vial. Es en esta época cuando la Dirección General de Tráfico (DGT) apuesta por campañas publicitarias con imágenes impactantes por su dureza.

RUTA DEL BAKALAO. Un ejemplo de esta realidad fue la Ruta del Bakalao. "Tráfico y Seguridad Vial" destapó, el verano de 1993, en un reportaje de investigación, esta práctica que realizaban miles de jóvenes, primero desde Valencia y alrededores, y, después, desde otros puntos de España, y que consistía en desplazarse en coche, los fines de semana, para 'saltar' de discoteca en discoteca, varios días seguidos sin dormir, en muchos casos, bajo los efectos del alcohol y las drogas.



• Muere Senna en Imola.

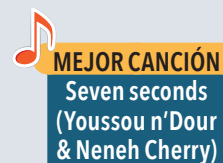
- La DGT produce la obra "El Otro y Yo", para concienciar a los jóvenes.
- Una orden ministerial obliga a verificar los manómetros públicos.
- En marcha el "Plan Puente" que construirá 1.000 km de autovía.
- Se colocan Postes C en los guardarrailes, más seguros

para motoristas.

- La primera ITV, al cuarto año de matriculación.
- El Reglamento de Procedimiento Sancionador da 6 meses de plazo para dictar resolución de multas.
- Reforma del Código Penal: los ciclomotores -igual que los demás vehículos-, a la cárcel si van bebidos



- Muere Kurt Cobain.



ERA DE LAS AUTOVÍAS.

En este período, las vías de alta capacidad aumentan de manera importante (de unos 6.500 kilómetros en 1994 a más de 8.794 en 2003), y el volumen de tráfico en autovías se incrementa un 76%. El efecto de invertir en vías rápidas se percibe al observar la evolución de las colisiones frontales o fronto-laterales (causadas por in-

EN JULIO Y AGOSTO
DE 1989 MURIERON
3.000 PERSONAS,
EL DOBLE
QUE DURANTE
TODO EL 2014

vasiones del carril contrario, en general al adelantar, maniobra muy característica de las vías convencionales). Son los tipos de accidente que han experimentado mayor reducción: de 2001 a 2010, un 64%.

Sin embargo, a pesar de que se apostaba por esta fórmula para impactar positivamente en la siniestralidad, entre 1995 y 2003 no hay una tendencia clara (el número de

fallecidos oscila en un intervalo más o menos del 5%). De hecho, en 1998 se produce un nuevo repunte: 97.570 accidentes (frente a los 86.067 de 1997), una subida superior al 13%.

En 2004, España elabora el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, en el que se compromete a reducir un 40% el número de víctimas mortales. Para ello desarrolla una serie de medidas: el Plan

de Radares (que incrementó no solo los radares fijos y móviles, sino también los efectivos policiales que alcanzaron los 10.000), el Permiso por Puntos (en 2006), la reforma del Código Penal (también en 2006) y

Accidente de autobús en Tornadizos (Ávila).

Tragedias en autobús

- **En 1992** morían 47 personas al despeñarse en Castellón un autocar que iba de Barcelona a Andalucía. El vehículo, en el que viajaban familias enteras con niños, salió despedido al tomar una curva con exceso de velocidad.
- **32 personas** fallecieron en otro accidente muy similar, en 1999 en La Muela (Zaragoza), cuando el autocar en el que viajaban con exceso de velocidad, neumáticos desgastados y sin seguro de viajeros, se salió de la vía.
- **22 adolescentes** que acudían a un campamento de verano y 6 adultos, perdían la vida

en julio del 2000 en Soria, al chocar su autobús contra un camión de ganado que invadió el carril contrario. El conductor del camión perdió el control del vehículo al atender una llamada en su teléfono móvil.

- **También por exceso de velocidad**, 9 personas fallecieron en el accidente de autobús que se produjo en Tornadizos (Ávila) en 2013.
- **5 menores** fallecieron en 2014 cuando el conductor del microbús que transportaba a un equipo de fútbol sala intentó evitar una retroexcavadora en la provincia de Badajoz.



Accidente en un paso a nivel en Valencia en verano de 2004.

Concienciación social

Tras décadas considerando los accidentes de tráfico como una fatalidad inevitable, la prevención de los accidentes empieza a incorporarse como algo cotidiano: se conduce a menor velocidad, se consume menos alcohol, comienza a resultar extraño ver a conductores o pasajeros sin el cinturón de seguridad o el casco. De forma paralela y desde diferentes ámbitos, incluida la sociedad civil, se han llevado a cabo múltiples acciones con objeto de mejorar el entorno y las infraestructuras, así como los elementos de seguridad de los vehículos.



- El sistema operativo Windows 95 sale al mercado.



- Aunque el 14 de noviembre pasa sin un solo accidente mortal, en 1995 repunta la accidentalidad: 83.586 accidentes con víctimas (+5.000) y 5.751 muertos (+145).
- Se publica una nueva Ley del Seguro y el Reglamento de Vehículos Históricos.
- La DGT continúa la línea dura: "Las imprudencias no sólo las pagas tú".
- La DGT quiere ampliar a todas las autovías los Postes SOS.

- Mueren Lola y Antonio Flores.
- El Corte Inglés compra Galerías.
- Indurain gana el quinto Tour.



- Boda de la infanta Elena.
- Se acuerda la creación de la moneda única europea.


MAR COGOLLOS

Directora de Aesleme
(Asociación para el
Estudio de la Lesión
Médula Espinal)

*"Clave, el
empuje de la
sociedad civil"*

Para detener la sangría inaceptable que arrojan las cifras de víctimas en España hasta hace 15 años ha sido fundamental la puesta en marcha del carné por puntos; la creación de la Comisión de Seguridad vial y del consenso conseguido por los partidos; la aparición de la Fiscalía de Seguridad vial así como la integración de esta materia en los programas políticos. Pero tampoco hay que olvidar el empuje de la sociedad civil, no solo como apoyo a la administración pública, sino, en muchos casos, como el de Aesleme, como empuje para educar y concienciar a todo el mundo de que un país civilizado no permite semejante sinsentido.



Perdieron la vida en accidente de tráfico

De izquierda a derecha y de arriba a abajo: **Fernando Martín**, jugador de baloncesto (en Madrid en 1989, a los 27 años, al incorporarse desde la carretera de Barcelona (N-II) a la vía de circunvalación M-30, por exceso de velocidad); **Inma de Santis**, actriz (1989); **Tino Casal**, cantante (en 1991, en Madrid cuando el conductor del vehículo en el que viajaba chocó contra una farola, en el puente de los Franceses, dirección sur a la M-30, siendo el artista, que iba en el asiento del copiloto sin cinturón, la única víctima mortal); **Juanito**, futbolista (1992); **César Manrique**, escultor, pintor y arquitecto (en 1992, fue alcanzado lateralmente por otro vehículo en un cruce); **Antonio Martín Velasco**, ciclista (1994); princesa **Diana de Gales** (en 1997 junto a su compañero Dodi Al-Fayed y el conductor del automóvil, Henry Paul. El único superviviente, el guardaespaldas de Al-Fayed, era el único que llevaba puesto el cinturón); y **Alex Angulo**, actor (2014).

la creación de la Fiscalía de Seguridad Vial (en 2006). Se refuerza la seguridad jurídica del ciudadano, mediante una mejor definición de los supuestos penales, y se reduce la sensación de impunidad de los delitos relacionados con tráfico. El objetivo marcado de reducir la mortalidad un 40% se consigue en 2008, en el plazo establecido.

En las últimas dos décadas, las medidas desarrolladas se dirigen a mejorar los comportamientos relacionados con la velocidad, el alcohol y las drogas y el uso de sistemas de retención.

EL NÚMERO DE NIÑOS FALLECIDOS PASA DE 307 EN 1990 A 35 EN 2014

ENTRE LOS MEJORES. En el caso de la seguridad infantil la mejora ha sido muy importante. El número de fallecidos menores de 14 años ha pasado de 307 en 1990 a 35 en 2014. Jóvenes que perdieron la vida en las carreteras fueron 2.586 en 1990; el año pasado se redujo a 154.

Entre 2003 y 2014 se vuelve a producir un período de descenso en las víctimas mortales del 65%, cuando en el mismo período la población española aumenta un 12% y el parque de vehículos lo hace un 15%.

Así, España ha conseguido convertirse en uno de los países europeos que más ha mejorado la seguridad vial. En 2001, presentaba una tasa de 136 fallecidos por millón de habitantes, cuando la media de la UE estaba en 112. En 2014, España se sitúa entre los seis primeros países con una tasa de 36 muertos por millón de habitantes (la media se sitúa en 51). ♦



- El Parlamento abre una ponencia de seguridad vial de ciclistas, colectivo muy castigado por los accidentes (100 muertes anuales).
- Año Europeo del Conductor Joven.

- Se retiran las 'pinzas' para cinturones de seguridad del mercado por la inseguridad que provocan.
- Se comienzan a estudiar la regulación de la Tercera Luz de Freno.
- El sistema de matriculación cumple 95 años en España.
- Se eliminan 300 puntos negros.



- Se pone en marcha el Parte Amistoso de Accidentes.



MEJOR CANCIÓN Wonder Wall (Oasis)

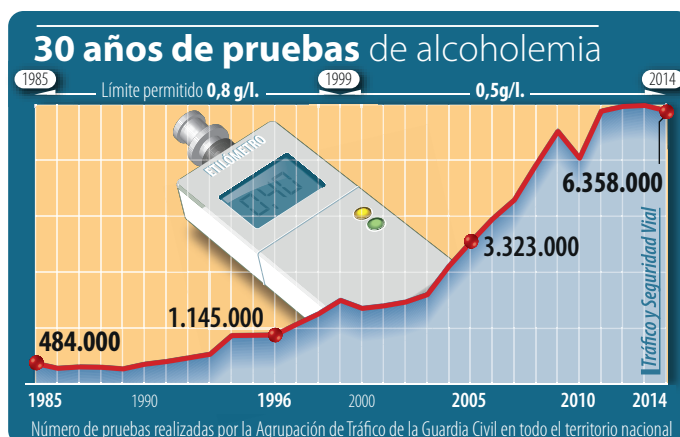
- Se inaugura el tramo Bailén-Jaén de autovía.
- Crece la venta de coches diesel.
- Ecotasa para financiar la recogida de aceite usado.

TRES DÉCADAS DESPUÉS, EL ALCOHOL CONTINUA SIENDO UN GRAVE PROBLEMA DE SEGURIDAD



Repetimos: Si bebes, no conduzcas

Han sido tres décadas en las que aumentaron los controles, cambiaron las normas y escuchamos hasta la saciedad el "si bebes, no conduzcas". Después de 30 años, la mayoría de los conductores ha aprendido que el alcohol puede matar. Pero no todos.

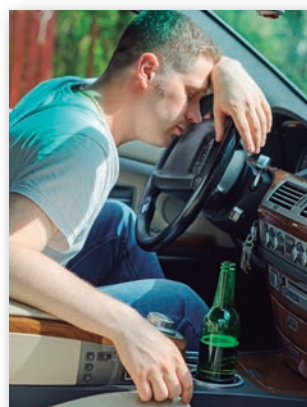


- Carlos NICOLÁS FRAILE
- Infografía: DLIRIOS

El consumo de alcohol ha sido una de las amenazas 'históricas' para la seguridad. Ya en el verano de 1985, esta revista dedicó su primera portada al alcohol y los conductores jóvenes con la famosa campaña de Stevie Wonder y su "si bebes, no conduzcas".

En aquellos años, el alcohol en la conducción constituía —como hoy— un problema de primer orden, aunque mucho menos estudiado y, por tanto, más desconocido.

De hecho, los datos disponibles en 1985, ya entonces calificados de "poco fiables", señalaban que "alrededor del 3% de los muertos son debidos al alcohol". Actualmente se estima que el consumo de alcohol está



relacionado con un 25% de todas las muertes en accidentes de tráfico ocurridas en España.

En cualquier caso —y época—, los efectos del alcohol siguen siendo los mismos: es un depresor del sistema nervioso que afecta a las capacidades necesarias para conducir, desde niveles muy bajos, incluso por debajo de los 0,5 gr/l.

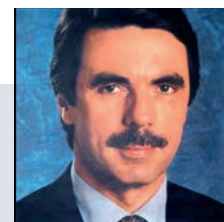
INCOMPATIBLE. Después de tres décadas repitiendo que el alcohol es incompatible con la conducción segura, el mensaje ha ido calando en muchas



- Pérez-Reverte publica "El capitán Alastriste" e inicia la saga.

- La DGT pone en marcha el Centro de Información. Funciona 24 horas al día, da información (9.000 llamadas) en tiempo real, y coordina la asistencia técnica y sanitaria.
- La DGT abandona la línea dura y apela a la responsabilidad para prevenir accidentes ("La solución está en tus manos").

- "Fiesta" y "Escort", modelos más vendidos.
- 'Doblete' del Atlético de Madrid: gana Liga y Copa.
- El salario mínimo son 64.895 ptas.



- Aznar gana las elecciones.
- Secuestro de Ortega Lara y asesinatos de Múgica y Tomás y Valiente.

Legislaciones, controles y concienciación han "retirado" mucho alcohol de las carreteras



1999: recorte en las tasas

Uno de los grandes avances contra el alcohol en la conducción llegó en 1999, cuando las tasas máximas de alcoholemia permitidas fueron rebajadas de 0,8 a 0,5 gr/l de sangre para conductores en general, y a 0,3 gr/l para profesionales y noveles. Así, España pasaba a formar parte del grupo de países europeos con normativas más estrictas sobre alcoholemia. Esta decisión de rebajar la cantidad máxima de alcohol permitida al conductor fue recomendada por un grupo de expertos y estuvo basada en investigaciones que relacionaban accidentes de tráfico con consumo de alcohol, incluso en pequeñas cantidades.

conciencias y modificando ciertas conductas. Hoy existe la percepción social sobre el riesgo que implica beber y conducir ha cambiado. Son muchos los conductores —muchos, pero no todos—, que planifican sus salidas, buscan un transporte o un conductor alternativo cuando saben que van a beber; o no beben en absoluto si saben que van a conducir. Un comportamiento, este, poco probable hace treinta años.

PRIMEROS CONTROLES. Aunque los primeros controles



EL CONSUMO DE ALCOHOL ESTÁ RELACIONADO CON UN 25% DE TODAS LAS MUERTES. EN EL 85 SE CREÍA QUE ERA ALREDEDOR DEL 3%.

de alcoholemia en carretera datan de los años 60, hasta 1983 no comenzaron de forma sistemática. La vigilancia en carretera se ha convertido en una de las armas más efectivas para sacar el alcohol de las vías.

En estas tres décadas, los controles han aumentado sin cesar. En 1985 se realizaron casi medio millón de pruebas de alcoholemia, con un 1% de positivos. En 2014, fueron más de seis millones de pruebas —multiplicando por 13 las realizadas en 1985—, y un porcentaje de positivos que apenas

supera el 1,5% (ver recuadro en la página siguiente).

NUEVAS NORMAS. Junto al aumento de la vigilancia en las carreteras, dos nuevas normas reforzaron la lucha contra la siniestralidad provocada por alcohol durante los años 90: en 1995, la negativa a someterse al etilómetro en una prueba pasa a considerarse como infracción "muy grave" y da lugar a la inmovilización del vehículo. Además, en 1999 se rebajan las tasas máximas de alcoholemia —de 0,8 a 0,5 gr/l— y nues-

- Los talibanes toman Kabul.
- Crisis de las vacas locas.



- Arranca el FIVA, Fichero de Vehículos Asegurados.
- La red de Postes SOS (4.790 km.) recoge 48.000 llamadas.
- Se limita la velocidad de autobuses y camiones matriculados desde 1988.
- Se inicia la inspección de manómetros.

- Se inaugura la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil en Mérida.
- "Tráfico" publica "Accidentes Monumentales", infografía que 'traduce' los accidentes a caídas desde edificios.
- En vigor el Código Penal con arrestos de fin de semana y nuevos delitos (como no someterse a la prueba de alcohol).



- Continental celebra el 125 aniversario.

MEJOR CANCIÓN
El talismán
(Rosana)





Controles: De 500.000 a más de 6.000.000

A comienzos de los 80 la Guardia Civil de Tráfico comienza a realizar pruebas de alcoholemia en carretera de forma sistemática. Desde entonces, su número no paró de crecer año a año: en 1985 fueron casi medio millón de pruebas; en el 95, más de 1.100.000; en 2005, se superaron las 3.300.000; y en 2014, rondamos los 6.500.000. Esta intensificación de la vigilancia redujo la presencia del alcohol en las carreteras a partir de 2000, cuando el número de pruebas positivas se dispara al 5%, el pico más alto en tres décadas. A partir de ahí, el porcentaje de conductores bebidos cae progresivamente: en 2005, baja al 2,55%; en 2010 hasta el 1,8%. Una reducción que continúa en la actualidad, con una cifra de positivos en torno al 1,5%.



OPINIÓN



RAMÓN RUEDA

General de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

"En los 80 se realizó un esfuerzo muy importante en controles de alcoholemia"

En el inicio de los años 80, la Agrupación disponía equipos de precisión así como de alcoholímetros de evaluación simple para las parejas de motoristas, el coloquialmente conocido como 'el globito'. En 1981 fueron adquiridos los primeros alcoholímetros digitales y desde entonces los equipos se han ido actualizando.

Fue en aquella época de los años 80 cuando se intensificó la realización de controles de alcoholemia, realizándose un esfuerzo muy importante durante los fines de semana. Dicho incremento dio lugar a una nueva problemática en la práctica del servicio, la de tener que asistir a juicio al considerarse el atestado una mera denuncia que precisaba su ratificación en el juicio oral. La creación de los juicios rápidos redujo sensiblemente la problemática anterior.

tra normativa pasa a ser de las más estrictas en Europa (ver recuadro).

En 2006, el permiso por puntos penaliza especialmente las infracciones cometidas por conducir con alcohol. Desde 2007, la tasa superior a 0,6 gr/l se considera delito. Y en 2010 se establecen, por primera vez, penas de trabajo en beneficio de la comunidad por delitos de tráfico relacionados con el alcohol.

SENSIBILIZACIÓN. Además, la labor educativa y de sensibilización ha sido constante y fundamental. En estas tres décadas se han puesto en

La "Salud Vial", desde el nº 1

La importancia de la salud en los conductores ya está clara desde el número 1 de "Tráfico", donde se incluían una consulta médica y primeros auxilios. Luego, bajo el nombre de "Salud Vial", ha tocado todos los aspectos médicos que pueden afectar a los conductores: la influencia de enfermedades o alergias, los requisitos exigidos para ponerse al volante, cómo afectan los medicamentos a la capacidad para conducir, influencia de drogas, alcohol, cansancio, fatiga...

marcha cientos de campañas de concienciación con entidades públicas y privadas, Guardia Civil y policías, educadores y escuelas, involucrados en divulgar que el alcohol mata y que el único consumo seguro es el consumo cero. "Todas estas han sido medidas encaminadas a que la población disocie beber y conducir. Pero aún no hemos eliminado el alcohol de la conducción, hay una parte de la población incapaz de disociar. Y ellos causan accidentes mortales", apunta Juan Carlos González, subdirector adjunto de Investigación e Intervención de la DGT. ♦

• ETA asesina a Miguel Ángel Blanco, concejal de Ermua por el PP.



- Se inaugura el Museo Guggenheim en Bilbao.
- Miguel Indurain anuncia el punto final de su carrera.

- Se aprueba el nuevo Reglamento de Conductores.
- La DGT comienza a informar por Internet y telexto en TVE
- Se reforman algunos aspectos de la Ley de Seguridad Vial.



- Nace Dolly la primera oveja clónica.
- España ingresa en la estructura militar de la OTAN.



MAL EMPLEADOS,
LOS MEDICAMENTOS CAUSAN ACCIDENTES VIALES

Siguen siendo 'peligrosos'

Durante 230 números, la revista "Tráfico y Seguridad Vial" ha insistido en que ciertos fármacos **limitan las capacidades del conductor y ponen en riesgo la seguridad** en las vías. Tres décadas después, el problema sigue vigente y de actualidad.

• Carlos NICOLÁS FRAILE

Los efectos de los medicamentos en conductores y peatones también son causa de riesgo en las vías. Se estima que el 25% de los fármacos del mercado producen efectos incompatibles con la conducción segura, como somnolencia, disminución de la atención y de la capacidad de reacción. De hecho, desde 2007 es obligatorio que adviertan de posibles riesgos para la conducción, con un símbolo impreso en cajas y prospectos.

Un problema de siempre agravado por la crisis: un estudio de Attitudes aseguraba en 2009 que un 22% de los



DESDE 2012, LOS
MEDICAMENTOS
INCLUYEN UN
PICTOGRAMA DE
ALERTA

Alergias, puntuales cada año

Las alergias, sus síntomas, los medicamentos para tratarlas y los efectos negativos en el conductor alérgico han sido informaciones puntuales en "Tráfico y Seguridad Vial" cada año al comienzo de la temporada de alergias. Informaciones habitua-

les han sido los consejos médicos para conductores alérgicos, las ventajas de los antihistamínicos de segunda generación, el calendario por especies de árbol y zonas geográficas o los niveles de polen en tiempo real a través de la web.

conductores lo hacía con depresión y un 11%, con ansiedad. Además, otros problemas de salud conllevan consumo de ansiolíticos, antideresivos, tranquilizantes... De hecho, entre 2005 y 2011 se duplicó el consumo de tranquilizantes, que se convirtieron en la droga más usada tras tabaco y alcohol. Otra 'bomba' al volante. Según un estudio del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, uno de cada diez (10,7%) conductores fallecidos en accidente de tráfico en 2014 presentaba psicofármacos en su organismo. ♦

• Lady Di fallece en accidente de tráfico. Un reportaje de "Tráfico" explica qué pasó y si pudo evitarse.



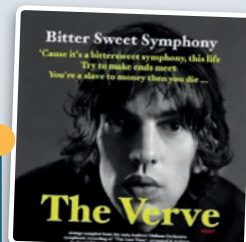
- El Tribunal Constitucional declara legal la prueba de alcoholemia.
- La DGT pone en marcha su página web.
- Las fotocopias de los documentos de tráfico pasan a ser válidas si están compulsadas.
- Aznar visita la DGT.

- Se aprueba la reforma de la Ley de Seguridad Vial: se endurecen las sanciones relacionadas con alcohol y se aprueba la retirada del permiso en infracciones graves.
- Nuevo Reglamento de Conductores: se modifican los exámenes, se añaden requisitos psicofísicos y se prevé un permiso único europeo.



- Primera fase del Programa de Autopistas de Peaje, que prevé 440 km y 769 en la segunda.

MEJOR CANCIÓN
Bitter sweet symphony
(The verve)





EN 1986 SE SOSPECHABA DE SU GRAVEDAD; AHORA SE CONOCE Y SE LUCHA PARA MINIMIZAR SU PRESENCIA

Drogas: ayer desconocidas, hoy bajo control

En los últimos quince años se han multiplicado las iniciativas contra la **conducción bajo la influencia de drogas de abuso**. En ese tiempo, investigaciones, controles y nuevas leyes han ido marcando el objetivo: sacar las drogas de la carretera.

• Carlos NICOLÁS FRAILE
• Infografía: DLIRIOS

El consumo de drogas en España ha cambiado y mucho en los últimos treinta años. Comenzó a crecer a finales de los 70 y la heroína dominó los 80, años en los que causó estragos asociada a situaciones de marginación y a enfermedades mortales. En los 90 los hábitos cam-

bian, surge el consumo más recreativo, de 'fin de semana', que llega a nuestros días, donde cocaína y cannabis ganan protagonismo. En definitiva, un problema social –y de seguridad vial–, que ya requirió la creación de un Plan Nacional sobre Drogas en 1985.

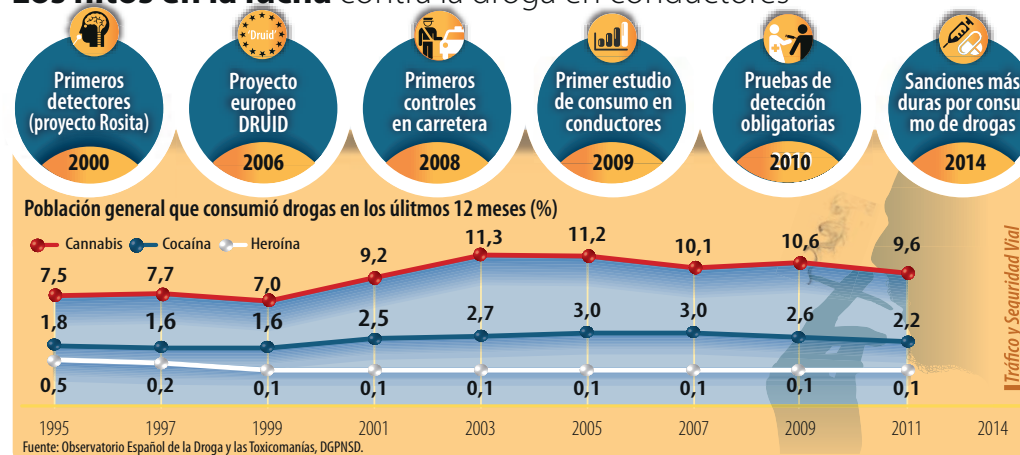
ENEMIGO 'INVISIBLE'. Ha sido, durante mucho años, con los fármacos, un enemigo 'in-

visible', desconocido para la seguridad vial. *"En España, la información estadística de que se dispone resulta demasiado deficitaria"*, reconocía el jefe del secretariado permanente de la antigua Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial, José María Altozano, en 1986. ¿Y sus efectos en la conducción, la seguridad? Pues solo sospechas... Añadía Altozano: *"Se tiene la fundada sospecha de que es un tema grave, pero su medida exacta, hoy por hoy, resulta todavía más difícil de medir"*.

De aquello hace ya casi tres décadas. Hoy sabemos ya que conducir bajo los efectos de las drogas multiplica por siete el riesgo de sufrir un accidente. Y se calcula que, si ningún conductor se drogara, se salvarían 480 vidas cada año.

PRIMEROS PASOS. El conocimiento real del problema de las drogas y los fármacos en la conducción comenzó hace unos quince años. El primer paso se dio en 2000, con el

Los hitos en la lucha contra la droga en conductores



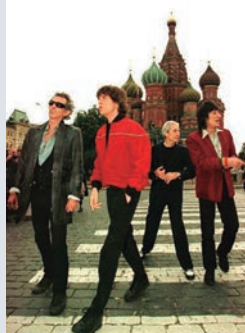
• Muere Frank Sinatra.

- Se aprueba el Reglamento de vehículos.
- En funcionamiento los Centros de Control de Madrid, Barcelona, Sevilla, Málaga, Valencia y Zaragoza.
- Hay Postes SOS en 900 kilómetros de nuestras carreteras.

- Se traspasan las competencias en materia de vigilancia y control del tráfico a Cataluña. La primera provincia es Girona, donde los Mossos D'Esquadra relevan a la ATGC.



- Los Rolling Stones actúan por primera vez en Moscú.
- En Aznalcóllar, se rompe una balsa de residuos muy tóxicos.




GLORIA VALLEJO

Directora del Instituto Nacional de Toxicología

"El 40% de los conductores fallecidos dieron positivo"

El alcohol étílico, los psicofármacos y las drogas de abuso son factores presentes en los accidentes de tráfico que ocasionan mortandad. En 2014, casi el 40% de los conductores fallecidos, mayoritariamente varones, presentaron resultados positivos a alguna de estas sustancias, si bien se observa una tendencia a la baja desde el año 2010. Las drogas de abuso más frecuentes son la cocaína y el cannabis; entre los psicofármacos, las benzodiazepinas. También se refleja una tendencia al policonsumo de sustancias psicoactivas. Además, la presencia del alcohol ha adquirido protagonismo a lo largo de los años, con tasas superiores a 1,2 g/l. en más del 75% de los fallecimientos, tanto en conductores como en atropellados.



EN 2014 SE
REALIZARON
30.000 PRUEBAS
DE DETECCIÓN DE
DROGAS

A CONDUCTORES;
AL FINAL DE 2015
SERÁN 60.000

Ahora se conoce mejor el alcance del problema de las drogas en la conducción.

paña. Y se comprobó la dimensión del problema...

En estas circunstancias, se hicieron necesarios cambios normativos. En 2010, se reforma el Código Penal y las pruebas de detección de drogas en saliva se hacen obligatorias. Por ley se regula un método para verificar la presencia de estupefacientes en el conductor. Y en 2014, la reforma de Ley de Seguridad Vial hace más estricta la sanción al conductor

que consume drogas: la multa pasa de 500 a 1.000 euros y retirada de seis puntos.

Y, conocidos sus efectos en los conductores y sus consecuencias para la seguridad vial, se ha incrementado sustancialmente el número de pruebas de detección realizadas, hasta las 30.000 durante 2014 (¡con un 35% de resultados positivos!). Para 2015 se prevén 60.000 y otras 100.000 para 2016. ♦

'DRUID': una iniciativa pionera

El proyecto europeo DRUID (Driving Under Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) fue una iniciativa pionera que, entre 2006 y 2011, reunió a los más experimentados investigadores de más de 20 países de Europa, con el objetivo de obtener nuevos conocimientos

sobre el deterioro causado por las sustancias psicoactivas -drogas, medicamentos y alcohol- en las habilidades del conductor. Al amparo de DRUID se realizó en España, en 2009, la primera investigación sobre hábitos de consumo en conductores.

Google!

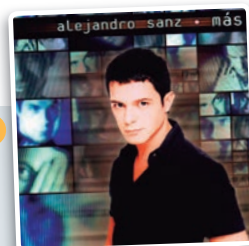
- Se funda Google.
- El Banco Santander lanza una OPA a Banesto.

- Se actualiza la norma española y comienzan a venderse los cuadriciclos, que pueden conducirse con una licencia de ciclomotor
- El 112 funciona en las primeras 7 autonomías
- Se comienza a admitir como prueba en los juzgados la reconstrucción virtual de accidentes

- La UE aprueba la Directiva que fija el fin de la venta de gasolina con plomo en 2000
- La Ley de Hidrocarburos liberaliza el precio de las gasolinas
- La revista tráfico comienza su versión en internet



MEJOR CANCIÓN
Corazón partío
(Alejandro Sanz)



- Pinochet es detenido en Londres.

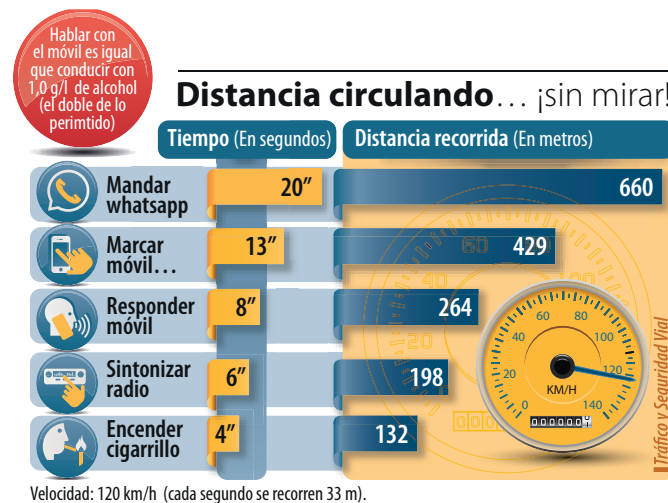
LA PRESENCIA DE DISTRACCIONES EN LOS ACCIDENTES HA PASADO DEL 20 AL 40%

Del radiocasete al whatsapp

Hemos pasado de poner la cinta en el radiocasete del coche, a la barbaridad de mandar un whatsapp o hacernos un 'selfie' con el 'smartphone' mientras conducimos; o nos hemos convertido en un peatón tecnológico, que va caminando mientras escucha la radio o habla por el móvil. **Treinta años de distracciones, que hoy son la causa del 40% de los accidentes (20% en 1985).**

• Mercedes LÓPEZ
• Infografía: DLIRIOS • Foto: Lucía RIVAS

La distracción se define como la acción por la que el conductor desvía parcial o totalmente la atención que presta a la conducción hacia una tarea secundaria, incrementando el riesgo de accidente. A mediados de los 80, la Unidad de Investigación en Seguridad Vial de la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia explicaba que *"existe una gama variada de factores que pueden dar lugar a una atención inadecuada o provocar la aparición de distracciones"* mientras conducimos. Y ponía algunos ejemplos: desde la señalización incorrecta o las vallas publicitarias que se ubicaban en los laterales de las carreteras, a lo



que denominaban "conductas interferentes", como encender un cigarrillo, buscar algo en la guantera o ponerse el cinturón de seguridad en marcha. Acciones que, según los datos estadísticos de la Dirección General de Tráfico, eran la causa del 20% de los accidentes.

En los 90, hablábamos de la distracción como "un cajón de sastre en el que caben accidentes de tráfico generalmente inexplicables", y se ponía especial incidencia en las distracciones emocionales: disgustos, preocupaciones cotidianas, estrés laboral...

Los años corren y las distracciones aumentan. Los coches se llenan de tecnologías de ayuda a la conducción (en las que se incluyen los navegadores), que en algunas ocasiones pueden requerir una atención excesiva por parte del conductor. Los fabricantes se defienden. Así, desde Mercedes Benz se afirmaba: *"Cada botón y cada mando están en el lugar exacto donde se espera encontrarlos y muchos de estos instrumentos funcionan automáticamente"*.

Y LLEGÓ EL MÓVIL. En 2009 las distracciones aparecían ya como factor concurrente en un 38% de los accidentes. La estrella, el teléfono móvil (ver recuadro "El peligro del dígame") ya causaba fu-



• Alex Crivillé se proclama campeón mundial en la categoría de 500 c.c.

• Se hacen obligatorios dos triángulos de pre-señalización de peligro. Se aplaza su exigencia por problemas de abastecimiento del mercado.

• Entran en vigor nuevas tasas de alcoholemia, pasando de 0,8 gr/l a 0,5 gr/l. Para los profesionales y noveles el nivel se sitúa en 0,3 gr/l en vez de en 0,5 gr/l.

• Cesa el Servicio Sanitario de Helicópteros de la DGT, al pasar esta competencia a las comunidades autónomas.

• El mundo de la cultura se viste de luto, este año fallecen: Gonzalo Torrente Ballester, Joaquín Rodrigo, Alfredo Kraus, Juanita Reina y Rafael Alberti.

• Pedro Almodóvar arrasa con su película "Todo sobre mi madre".



En 2013 fueron denunciados más de cien mil conductores por utilizar el teléfono móvil al volante

OPINIÓN



LUIS MONTORO

Catedrático de Seguridad Vial y Presidente de FESVIAL

"Conducimos como vivimos"

En 1988 escribía yo en esta revista (nº 39) un artículo titulado: **"La atención y las distracciones"**. Casi 30 años después, la distracción sigue siendo un problema, pero mucho más grave que entonces. Los datos sobre su implicación en los accidentes son claros: se ha pasado del 20% a más del 40%. En ello tiene mucho que ver el contexto del tráfico: vías más complejas, vehículos con tanta información en sus paneles y tecnologías que inundan peligrosamente los sistemas perceptivo-attentionales del conductor, y, especialmente, un conductor y peatón tecnológico, que tienen en los móviles y aparatos multifunción un peligro equivalente a la velocidad o al alcohol. Mirando el pasado y el presente, se esconde un claro mensaje: conducimos como vivimos y eso hará que la seguridad vial nunca pueda ser algo plenamente resuelto, porque el coche es un imán, un receptor, una caja de resonancia de todo lo que ocurre en el entorno personal y social. Las distracciones amenazan con ser uno de los problemas más graves en el futuro de la seguridad en el tráfico.

En 1990 ya advertíamos del peligro del "dígame"

Corría el año 1990, mientras la Compañía Telefónica -empresa que prestaba en régimen de monopolio este servicio- indicaba que a finales de ese año se llegaría a los 60.000 usuarios de teléfonos móviles (su precio oscilaba entre las 200.000 y el medio millón de pesetas), la revista "Tráfico" ya advertía en un reportaje de que *"uno de los problemas más serios que plantea la utilización de estos teléfonos es el de su uso por parte de un conductor en un vehículo en marcha, y de su influencia negativa en la seguridad vial"*. E indicábamos que era tal la fiebre por los móviles en el coche que era el regalo estrella de los concesionarios.

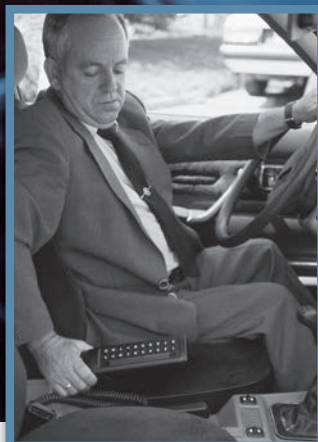
En 2011 existían en España más de 50 millones de líneas móviles, más de la mitad eran 'smartphones'. Los móviles dan múltiples servicios en casi cualquier lugar y tiempo: acceso a Internet, redes sociales, navegadores, juegos, vídeos... Los expertos indican que el riesgo de accidente aumenta entre 4 y 9 veces más cuando se habla por teléfono, y se multiplica por 23 en caso de estar 'whatsapeando', tomando 'selfies' o interactuando en redes sociales.

PEATÓN TECNOLÓGICO

En 2013, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil formuló 126.345 denuncias por utilización del teléfono móvil. Hoy, las distracciones son ya la causa del 40% de los accidentes.

ANTES NOS DISTRAÍAMOS CON VALLAS; AHORA CON LOS WHATSAPP, QUE MULTIPLICAN POR 23 EL RIESGO

Y asistimos a la llegada del peatón tecnológico. Si hace 30 años el peatón tipo, en cuanto a atropellos se refiere, era una persona mayor, vestida de oscuro y circulando por carreteras rurales, hoy el peatón camina 'enchufado' a un móvil, 'chateando', consultando las redes sociales o, incluso, jugando, mientras que la música a través de unos cascos le aísla, todavía más, de su entorno. Un nuevo peligro. ♦



- El 1 de enero en la Unión Europea entra en vigor el EURO como moneda única en 12 estados. Pero habrá que esperar 3 años para que los billetes y monedas se pongan en circulación. Se fija el cambio en 166,386 pesetas.



- Nuevo Centro de Control en Málaga
- Se celebra el Año de la Educación Vial.
- El 27 de julio entra en vigor el nuevo Reglamento de Vehículos.

- Se celebra el 40 aniversario de la DGT. La revista publica un Especial con datos de estos años.

- La DGT sustituye al RACE en la emisión del Permiso Internacional.

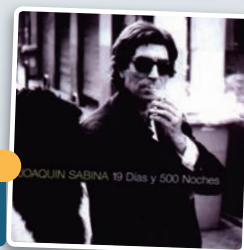
- Los Mossos D'Esquadra asumen las competencias de regulación del tráfico en Lleida.



- El Ford "T" es elegido Coche del Siglo. Se habían vendido 15 millones de unidades.



MEJOR CANCIÓN
19 días y 500 noches
(Joaquín Sabina)



SIN IVA, SIN ITV OBLIGATORIA, CON GASOLINA CON PLOMO



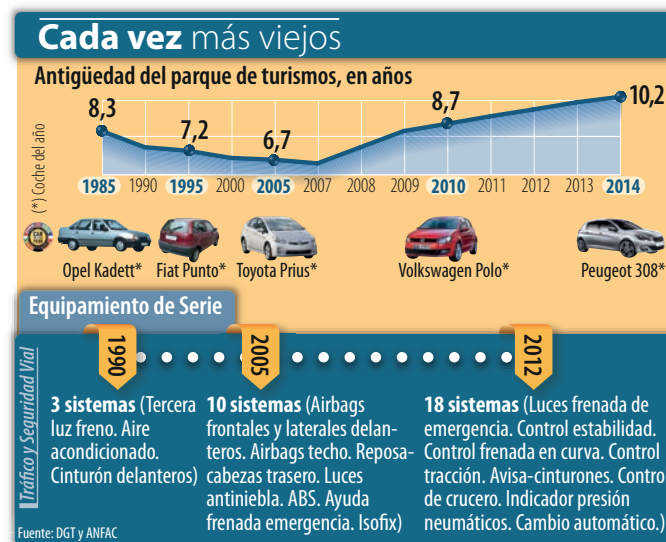
Y ahora, eléctricos, ¡sin manos y...!

Si en 1985 el Renault "11" fue el número 1 de ventas, en 30 años hemos asistido a la llegada de los monovolúmenes, de los diesel, los todoterrenos urbanos, de los coches 'verdes', para terminar conduciendo 'sin pies ni manos'. Mientras, el envejecimiento del parque continúa siendo una gran preocupación.

- Mercedes LÓPEZ
- Infografía: DLIRIOS

En 1985 la antigüedad media del parque de turismos español superaba los 8 años, los fabricantes anunciaban una subida en los precios de los coches del 4%, el precio del litro de gasolina estaba en 48,70 ptas (0,29 €), y el Renault "11" era el coche más vendido, y su precio superaba el millón de pesetas, exactamente 1.375.613 (8.267,60 €).

El 1 de enero de 1986, fecha de ingreso en la CEE (Comunidad Económica Europea), llegó cargado de cambios para la industria del automóvil. El primero fue la entrada en vigor del IVA (Impuesto del valor Añadido) al 33%, que sustituía al ITE (Impuesto sobre el Tráfico de Empre-



sas), un 12,5%, y al Impuesto de Lujo (24%), que eran los que gravaban la compra de vehículos.

Ese mismo año, se hizo obligatoria la ITV para los turismos con más de 5 años de antigüedad. Pasarla costaba

1.265 ptas (7,60 €), hoy cinco o seis veces más. En 1987 se hace el primer balance: dirección y frenos fueron los sistemas en los que se detectaron más fallos. Además, se hablaba de que los seguros "subirían por las nubes" (alrededor

En 2012, en Nevada (EE.UU.) se matriculó el primer vehículo autónomo.

de un 10%); y, a partir de ese momento, los españoles podrían adquirir un coche en cualquier país de la CEE.

NUEVO SEGMENTO. En noviembre de 1986, Renault pone en el mercado español un nuevo modelo, el "Espace", e inaugura en nuestro país un segmento, el de los monovolúmenes, cuya evolución fue sorprendente, tanto que en 1999 supusieron el 4,3% de la cuota de mercado, y se vendieron más de 60.000 unidades. Dignos representantes eran el



- Muere Schulz, creador de Snoopy.

- Finaliza el proceso de transferencias a Cataluña en materia de tráfico.

- Llega a Europa el primer turismo híbrido: el Toyota "Prius" con motor eléctrico y gasolina.

- Se abren las oficinas locales de Tráfico de Arrecife (Lanzarote) y Santa Cruz (La Palma).



- En Soria, mueren 28 personas al chocar un autobús contra un camión. La razón, el móvil del conductor recibió una llamada segundos antes del choque...



- Michael Schumacher gana su tercer mundial de F-1 con Ferrari.



Planes antiedad

Reducir la antigüedad del parque automovilístico ha sido una constante en estos 30 años. Y para incentivar la compra de un coche nuevo, los planes de ayudas de la Administración se han ido sucediendo:

- 1.- Plan Renove (1994-1995)
- 2.- Plan Prever (1997-2007)
- 3.- Plan Vive (2007- 2008)
- 4.- Plan 2000E (2009- 2010)
- 5.- Plan Pive, vamos por la 8ª edición (2012-2015)

En todos los casos ha sido necesario dar de baja un vehículo con una antigüedad mínima de entre 7 a 15 años. La subvención bien se ha descontado directamente del precio de compra, o era una deducción de los intereses de financiación. Alguno de los Planes también han incluido la compra de coches usados.

EN 1986 NACÍA EL PRIMER MONOVOLUMEN, AHORA, LOS COCHES AUTÓNOMOS



Chrysler "Voyager", el Seat "Alhambra", el Ford "Galaxy"...

Paralelamente, se suceden hechos históricos que marcan a la industria del automóvil: el 2 de agosto de 1990, una fuerza de coalición liderada por EE.UU. invadía Irak: había comenzado la Guerra del Golfo. El precio del petróleo se disparaba, llegando a alcanzar los 21 dólares (hoy el barril ronda los 58 dólares), y con él la crisis y la inestabilidad en el mundo del motor. La posible falta del petróleo y la creciente contaminación hace que en 1992 la protección del

medio ambiente y los recursos naturales pase de ser una preocupación a convertirse en una necesidad.

NOS HACEMOS VERDES.

En España se aprueba el Plan Nacional de Residuos Urbanos, que introduce un programa sobre recuperación y reciclaje de vehículos usados. Actualmente, cada año se dan de baja alrededor de 700.000 vehículos, y solo el 12% de un coche termina en el vertedero,

el resto o se reutiliza (motores, retrovisores...) o se recicla para darle otro uso (césped artificial, asfalto...).

Al mismo tiempo, los fabricantes investigan, además, incentivados por las normativas que la CEE no deja de aprobar en combustibles alternativos: gas natural, hidrógeno, energía eléctrica, biocombustibles... Y también, en la optimización de los motores de combustión y en la reducción del peso,

porque saben que son directamente proporcionales al consumo y la emisiones contaminantes.

Y los modelos que llegan al mercado son un fiel reflejo: en 1998 nace el "Smart", con solo 2,5 metros de longitud y dos plazas, que presume de ser el coche más pequeño. Dos años más tarde, llega el Toyota "Prius", el primer híbrido (equipa un motor eléctrico y otro de combustión convencional) producido de serie. La carrera por la reducción de consumo y emisiones da sus frutos.

Según ANFAC (la patronal de los fabricantes de automóviles), en 2002, si hablamos de motores de gasolina, las emisiones medias de CO2 eran de 171,2 g/km y el consumo medio 7,2 l/100 km. Diez años más tarde, las emisiones se habían reducido a 136 g/km y el consumo bajado a los 5,7 l/100 km.

- Bill Gates lanza el Windows 2000.



- Primera edición de "La Carretera Te Pide Sin".
- Nace ATTITUDES, la iniciativa social de Audi.

• La DGT pone en marcha la obtención de información (estado de las carreteras, trámites administrativos...) a través de móvil y SMS. Pero se pone de relieve que su uso al volante incrementa entre 4 y 9 veces el riesgo de sufrir accidentes.



- El PP obtiene mayoría absoluta en las elecciones.
- No se producen los fallos previstos en los ordenadores por el efecto 2000.
- Enfrentamientos racistas en El Ejido (Almería).

- En Madrid se inaugura Arco.



MEJOR CANCIÓN
La raja de tu falda (Estopa)



Seat "Ibiza", otro treintañero

Es el modelo más exitoso de Seat, el que año tras año ha estado y está entre los más vendidos, y también ha cumplido 30 años. Es el "Ibiza". Su trayectoria comenzó en el Salón del Automóvil de París, de 1984, donde fue presentado. Sus ventas han superado los 5 millones de unidades.

1ª generación (1984-1993): Sus motores iban desde los 44 a los 100 CV en la versión gasolina. Fue el coche oficial de los Juegos Olímpicos de Barcelona en 1992. Su precio medio rondaba las 825.000 pesetas (4.950 €), equivalentes a 15.260 € actuales.

2ª generación (1993-2002): Además de nuevos motores (por primera vez en su categoría un TDI de 90 CV), una clara apuesta por un cambio de estética.

3ª generación (2002-2008): Llegó a contar con una gama de 18 versiones (11 motores y 5 acabados). Consiguió unas emisiones de solo 99 gr/km de CO₂.

4ª generación (2008-actualidad): Alcanza las 5 estrellas en las pruebas EuroNCAP. Su equipamiento de serie es muy amplio. Su precio, a partir de los 12.720 €.

Paralelamente, en 2003 asistimos a la irrupción inexplicable de los todoterrenos como vehículo urbano. Se vendieron, según ANFAC, casi 83.000 unidades. El preferido, el Nissan "Terrano".

LLEGAN LOS ENCHUFADOS. Los expertos tienen claro que el futuro será eléctrico. Aunque saben que el camino es largo. Primero, porque el motor de combustión tiene todavía un largo recorrido; segundo, porque existen soluciones como GLP (Gas Licuado del Petróleo) e híbridos (enchufables o no) con gran potencial; y por el precio: son caros y exigen un tiempo de recarga muy largo y necesitan infraestructuras que aún distan mucho de estar pre-

LA GUERRA DEL GOLFO (1990) OBLIGÓ A BUSCAR NUEVAS ENERGÍAS. VINIERON LOS HÍBRIDOS, ELÉCTRICOS...

paradas. Pero ahí están: Nissan "Leaf", Renault "Fluence" y "Zoé", Volkswagen "e-Golf"...

LOS AUTÓNOMOS. Y lo último, aunque hace 30 años era ciencia ficción: ya es posible conducir 'sin manos y sin pies'. Radares, sensores, cámaras, GPS... son las herramientas que se utilizan para conseguir 'coches autónomos'. En Nevada, EE.UU, en el

2012 se matriculó el primer coche sin conductor, un Toyota "Prius" que llevaba matrícula roja para distinguirlo. Google presentó su propio prototipo el año pasado. Sin volante ni pedales. Es eléctrico, lleva un botón de encendido y una pantalla que muestra la ruta que seguirá el vehículo. Pensado para la ciudad, tiene limitada la velocidad a 40 km/h. Pero aún quedan años de ajustes y negociaciones antes de ver un coche autónomo en la autopista o en nuestro barrio. Pero el futuro ya está aquí.

Mientras, el envejecimiento del parque automovilístico español sigue siendo una gran preocupación: la media de edad de los turismos en 2014 fue de 10,2 años. ♦

OPINIÓN



MIKEL PALOMERA

Director General de Seat España

"Los consumos se han reducido un 50%"

Desde los años 80 hasta la actualidad, el mundo del automóvil ha evolucionado de manera sustancial. Las mejoras en materia de seguridad activa y pasiva –el ESP, por ejemplo, ya es obligatorio desde hace años en todos los automóviles–, tecnología, equipamientos, diseño, confort de conducción y eficiencia de los motores –los consumos se han reducido en torno a un 50%– han sido una constante y cada nuevo modelo que lanzamos al mercado supone una destacada evolución respecto a su predecesor.

Por tanto, no solo en estos 30 años sino a lo largo de la historia, el automóvil siempre ha estado y estará en constante evolución, lo que demuestra la vitalidad y fuerza de un sector fundamental en el desarrollo económico de cualquier país.



• Carlos Muñoz-Repiso pone la primera piedra de la que será futura sede de la DGT (c/ Josefa Valcárcel, 44). Junto a un ejemplar de la revista "Tráfico" y varios periódicos del día y algunas monedas.

• La Comisión Europea se fija como meta reducir a la mitad el número de víctimas mortales en las carreteras para el año 2010 (Libro Blanco del Transporte).

- El príncipe Felipe anuncia su ruptura con Eva Sannum.
- Javier Bardem, primer actor español en ser candidato al Oscar por "Antes de que Anochezca".
- En España se empieza a retirar de las gasolineras la gasolina súper, único que aún tiene plomo.

- Oscar Freire, campeón mundial.



“La revista Tráfico, un pilar de la seguridad vial”



MIGUEL
MARÍA
MUÑOZ
MEDINA

Director
General
de Tráfico
(1988-1996)

Ya sé que lo que voy a defender a continuación no está soportado por ningún estudio científico ni por ninguna investigación universitaria; lo bueno es que quien pretenda sostener lo contrario tampoco dispondrá de apoyos semejantes. En todo caso, me siento legitimado –desde mis casi 50 años de estudiar, trabajar, leer y escribir sobre la seguridad vial– para afirmar con rotundidad que la más eficaz arma en la lucha contra esa pandemia que son los accidentes de tráfico es la comunicación. Mi hipotético lector podrá argumentar inmediatamente, por ejemplo, que en el primer año de vigencia del permiso por puntos se ahorraron 500 vidas. Y ello no es que sea ni cierto ni falso, pero sí es un hecho irrefutable –recordemos aquello de que las opiniones se discuten y los datos se contrastan– que también fueron quinientas las muertes que se evitaron durante los doce meses anteriores, cuando el permiso por puntos no era más que un proyecto que se cernía sobre las cabezas de los infractores. Y sustancialmente lo mismo había ocurrido en 1990 con la entrada en vigor de la Ley de Seguridad Vial y en 1992 con el Reglamento General de Circulación. En todos los casos que he evocado la difusión previa de las medidas legislativas fue exhaustiva, constante... y extremadamente agresiva, pero esa es otra cuestión, que diría Kipling.

Dentro de la complejidad del análisis de la etiología de los accidentes, la explicación de la suprema trascendencia de la comunicación es bastante simple: si hoy día nadie discute la primacía del factor humano –lo que no ocurría hace treinta años–, es claro que de lo que se trata primordialmente es de persuadir, de convencer y

ello solo se logra a través de la comunicación, la cual se sustenta sobre tres pilares: campañas de divulgación –craso error llamarlas de publicidad–, presencia frecuente y convincente –y convencida, añadido– de los máximos responsables de la seguridad vial ante los medios de comunicación y, en España en concreto, la revista “Tráfico”.

Cuando la revista arrancó –yo era a la sazón el subdirector encargado de la seguridad vial– pensamos que su quehacer debía basarse en tres principios: en primer lugar, la profesionalidad, rigor e independencia del equipo redactor con su director a la cabeza –querido Jesús: muchas felicidades por el ‘cumpleaños’–. En segundo lugar, que había que combinar el rigor informativo con la amenidad y la originalidad. Y, finalmente, que la revista no podía convertirse en la ‘hoja parroquial’ de la DGT; que nunca debería ser, como otras publicaciones oficiales, algo a la mayor gloria del director general de turno. Tan clara tuve esta última idea, que en los ocho años que fui director general no apareció ni una sola foto mía –creo que ni de mi nombramiento– y, además, solo escribí un artículo, y fue para refutar de forma apasionada y vehemente las declaraciones a la revista por parte de un juez, en las que trataba de defender la intolerable lenidad de una sentencia suya contra uno de aquellos mal llamados kamikazes.

La vida de la revista no ha sido fácil, ya que en varios momentos de su devenir ha tenido que

plegarse a diferentes grados de austeridad, seguramente porque los políticos nunca supieron calibrar su importancia en las Políticas de Seguridad Vial y se creían lo de la ‘hoja parroquial’. Igualmente ha tenido una evolución pareja a la de tantos medios de comunicación en papel. En definitiva, la razón de la importancia capital de la revista “Tráfico” radica, a mi juicio, no solo en su difusión –quiero decir en su potencialidad para convencer a sus lectores directos–, sino funda-

mentalmente en que, ya desde los primeros números, quedó clara su capacidad para crear doctrina, para dar información y opinión de la que pudieran servirse los medios generalistas e incluso la sedicente prensa especializada. Era un bonito ejercicio de observación comprobar como unos días después de salir cada número, sus noticias e informaciones eran reflejadas por los demás medios. Unos citaban la procedencia y otros no, pero eso era algo que ni a Jesús Soria ni a sus chicos les importaba lo más mínimo; siempre tuvieron

muy clara su vocación de servicio público y todo ello sin que nadie tuviese que guiar su mano al escribir.

Yo creo que es un espléndido ejemplo de democracia, de entender el valor de la información desde un medio público, esta forma de proteger los derechos a la vida y la integridad física de los ciudadanos –que es el núcleo de la política de seguridad vial– desde la libertad de expresión.

“
Era un bonito
ejercicio ver
cómo con cada
número sus
contenidos
eran reflejados
por los demás
medios



- Atentado del 11 S: extremistas islamistas estrellan aviones secuestrados contra las Torres Gemelas (Nueva York) y el Pentágono (Washington). El balance es de 2.700 muertos.
- Gasol, tercero en el draft NBA.
- Apple lanza el iPod.

- Se comercializan los primeros reguladores de velocidad.
- Primer crash-test de sillas



- Estalla el escándalo Gescartera.

MEJOR CANCIÓN
Me gustas tú
(Manu Chao)



CAMBIOS NORMATIVOS

Códigos, leyes, reglamentos... y

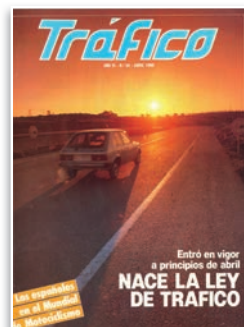
Desde su nacimiento, "Tráfico" ha seguido puntualmente la aparición de nuevas normas. Y ha tratado de divulgarlas, incluso publicando suplementos especiales con los cambios y novedades de reglamentos de circulación y conductores, leyes de Seguridad Vial o de Permiso por Puntos.

• J. M. MENÉNDEZ

• Infografía: DLIRIOS

En 1985 aún existía el Código de la Circulación, vigente desde 1934. El primer gran cambio fue la aprobación (1989) de la Ley de Bases que habilitaba al Gobierno para que, en 1990, aprobara el Texto Articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, a la que dedicamos un suplemento de 30 páginas con el texto completo. Esta, aunque remitía al desarrollo en reglamentos de los aspectos más prácticos, sí 'desmontaba' el sistema basado en el Código.

Y el primer paso fue aprobar un Reglamento de Circulación (1992) que introdujo la limitación a 50 km/h en ciudad, casco obligatorio para ciclomotores (ciudad y carreteras) o de los cinturones de seguridad en las plazas traseras y la fijación de 1,5 m. de distancia lateral para adelantar a bicicletas. La revista recordaba que "la cuantía de las sanciones se establece en función de la gravedad" de la infracción. Así, las leves llegaban a 15.000 pesetas (60€) y las muy graves,



EN 1985 SEGUÍA EN VIGOR EL CÓDIGO DE 1934; HOY, LA LEY DE SEGURIDAD VIAL Y EL PERMISO POR PUNTOS

hasta 100.000 (600€). Y la obligación del titular del vehículo de facilitar los datos de la persona que conducía en el momento de la infracción.

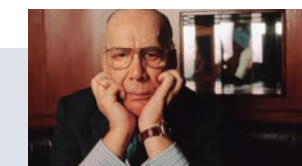
Durante estos años, la Ley de Seguridad Vial suma ligeros

cambios de tipo técnico, y que afectan poco a los conductores.

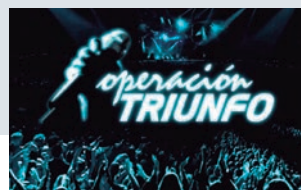
Tras un año de estudio en el Senado, se aprueba la Ley de Adaptación de las Normas de Circulación a la práctica del ciclismo (1999), en respuesta a 1.500 accidentes en 10 años. Esta Ley autoriza al ciclista a circular en paralelo, regula su marcha por autovías y obliga a usar el casco y a someterse al control de alcoholemia.

En 2003 se aprueba el vigente Reglamento de Circulación, adaptado a la Ley de Seguridad Vial, pero que solo desarrolla lo anunciado en ella.

LLEGAN LOS PUNTOS. En 2005 se aprueba una ley que marca un antes y después: la del permiso por puntos. Entra en vigor el 1 de julio de 2006, y todos los conductores par-



- Cela y Marsillach fallecen.
- Lula da Silva, presidente en Brasil.
- Terremoto en Turquía: 44 muertes.



- La DGT continúa con la sustitución de la red de teleproceso para implantar servicios basados en Internet.
- La DGT organiza en Madrid el IX Congreso Mundial de la Prévention Routière Internationale.
- En vigor la nueva Ley de Seguridad Vial.
- España prohíbe la venta de gasolina con plomo.



- Ford desarrolla un capó activo: en caso de atropello se eleva y protege al peatón.
- Entra en vigor el euro y desaparecen las pesetas.
- Se acaba la mili obligatoria.

- "Operación Triunfo" causa furor en TVE y su ganadora, Rosa, participa y fracasa en Eurovisión.
- El "Prestige" vierte 77.000 Tm de chapapote en Galicia.

Del Código de la Circulación al Permiso por Puntos y la Ley de Seguridad, 30 años de cambios para los conductores.

OPINIÓN



JAVIER VILLALBA

Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT

"Normativa: el éxito son las víctimas que se evitan"

El principal indicador de éxito o fracaso de las reformas de las normas de seguridad vial es el número de víctimas que contribuye a evitar. En las tres últimas décadas hay que hablar de tres hitos: en primer lugar, la Ley de Seguridad Vial de 1990, que fue un instrumento clave para reducir la siniestralidad en los peores años; en segundo lugar, la **Ley del Permiso por puntos**, en 2006, que contribuyó al cambio de comportamiento de los conductores españoles; y, en tercer lugar, la reforma del Código Penal en materia de delitos de seguridad vial, en 2007, que equiparó a nuestro país con los países de nuestro entorno en lo que se refiere a las conductas más peligrosas. Y lo más importante es que los conductores han asimilado que las normas de tráfico son un conjunto de derechos y obligaciones que contribuyen a garantizar su seguridad.

CODIGO DE LA CIRCULACION

Colección "TRAFICO"

CONTIENE:

Las últimas disposiciones dictadas. Normas unificadas. Cuadro de multas. Señales de Circulación. Programa para examen de conductores. Interesantes Apéndices sobre la materia. Índice por capítulos y artículos.



EDICIONES
"CETA"
MADRID - LUGO
1969

Una norma eficaz

Desde que comenzó a aplicarse el Permiso por Puntos, en julio de 2006, se ha mostrado como una medida eficaz. Así, el número de muertos en 2005 era de 4.442 (a 30 días); en 2013, el número de muertes había descendido hasta 1.680, un descenso superior al 60%! Y eso sin afectar a demasiados conductores: en los nueve años de funcionamiento, el 73% de los conductores (23 millones) no han sido sancionados por infracciones que detraigan puntos y menos del 1% de los conductores han perdido su permiso por agotar su saldo de puntos.

penal más europea. Conducir a más de 110 km/h en ciudad y a 200 en autovía o con más de 1,2 gramos de alcohol en sangre se convierte en delito. También la conducción temeraria, sin permiso o habiendo perdido todos los puntos.

Estas tres décadas terminan con otra modificación de la Ley de Seguridad Vial (2014), cuya novedad fundamental es separar la regulación administrativa y penal de la conducción con drogas y alcohol. Aparte de castigar con multas de 1.000 € y pérdida de 6 puntos cuando la tasa de alcohol duplique la permitida o la conducción con drogas, se apuesta por dispositivos de detección en saliva, seguros técnica y legalmente, entre otras novedades. ♦

Vamos a conducir mejor.

permiso
por
puntos

ten con un saldo de 12 puntos –los noveles solo 8– que se van perdiendo al cometer infracciones, o aumentar hasta 15 tras 6 años sin cometerlas. Incluso publicamos un 'especial' con los detalles. Y da resultado: de 3.652 muertos en carretera en 2005 se pasan, en 3 años, a 2.466 en 2008.

En 2007 se reformaron el Código Penal y la Ley de Seguridad Vial para concretar los delitos de velocidad y de alcohol, que se podía castigar –además de la multa y los trabajos sociales– hasta con 6 meses de cárcel, en una respuesta



- Ibarretxe presenta su plan en el Parlamento vasco y en el Congreso, que lo rechaza.
- Crisis de Peregil con Marruecos.

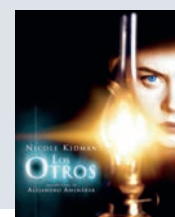
- En marzo se inaugura el Centro de Gestión de Tráfico del Noroeste (sexto en España de estas características) y los centros de gestión de Valladolid y Albacete.

- España comienza a probar dispositivos para comprobar el consumo de drogas al volante (proyecto Rosita).
- Opel lanza las luces inteligente.

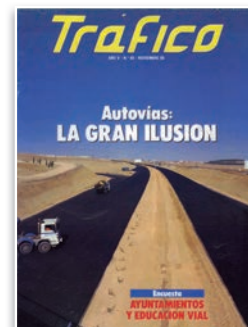
- Se plantea sustituir la 'pareja' de la Guardia Civil por patrullas unipersonales con sofisticados equipos.



MEJOR CANCIÓN Sin ti no soy nada (Amaral)



- "Los Otros", de Amenábar triunfan en los Goya, con ocho estatuillas.

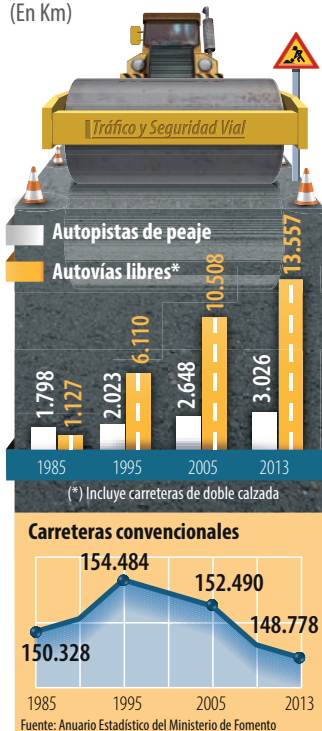


Carretera nacional, carretera inteligente

En 1985 lo habitual era circular por carreteras nacionales. No había calzadas separadas para cada sentido, por lo que adelantar era una maniobra muy frecuente. Como frecuentes eran colisiones frontales, atascos, largas colas detrás de un vehículo lento... En 30 años, **las vías rápidas han pasado de representar el 2 al 10% de la red**, contribuyendo a la mejora de la seguridad vial.

• Anabel GUTIÉRREZ
• Infografía: DLIRIOS

El 'boom' de las autovías
(En Km)



Los primeros años del mandato de Felipe González se vieron afectados por una crisis económica y un ajuste presupuestario. Hasta 1984, un año antes de que naciera "Tráfico", el gobierno no dispuso de recursos para acometer las inversiones necesarias en infraestructuras. Las carreteras requerían una acción urgente, con notables deficiencias en cantidad y calidad, y las autovías y autopistas representaban apenas el 2% de la red.

PLAN DE AUTOVÍAS. El I Plan General de Carreteras (1984-1991) tuvo como novedad su clara apuesta por las autovías, en lugar de auto-

pistas de peaje. Concluyó con la construcción de 3.250 kilómetros de autovía, duplicando siempre que fue posible la calzada de las carreteras nacionales existentes.

A pesar de la financiación adicional de Fondos Estructurales de la Comunidad Europea (desde 1986), el proyecto halló dificultades: falta de información previa, retrasos, desviaciones presupuestarias, un imprevisto crecimiento del tráfico y una opinión pública contrariada por su manifiesta mala calidad (autovías construidas mediante desdoblamiento de nacionales).

INVERSIÓN MILLONARIA. A consecuencia de estos problemas, se modifica el Plan de Carreteras, pasando de 800.000 millones a 1,47 billones de pesetas,



• Durante el 1 de julio no se registra ningún accidente mortal. Hacía 8 años que no ocurría, desde el 14 de noviembre de 1995.

• Se realizan dos millones de controles preventivos de alcohol. De ellos, el 4,2% fueron positivos.

• Entren en servicio los centros locales de gestión de Tráfico de Polanco (Cantabria) y de Albacete, el Centro Territorial de Valladolid y las jefaturas locales de Vigo y Santiago.



• El concierto de los Rolling Stones en Madrid reúne a 50.000 personas.

• Don Felipe se compromete con Letizia Ortiz.

• Mueren 62 militares al estrellarse el avión en el que viajaban, el Yak-42.

• El Supremo condena por estafa a los Albertos.

• Pascual Maragall y Esperanza Aguirre, elegidos presidentes en sus Comunidades Autónomas.

• Beckham, ficha por el Madrid.



Rutas analizadas kilómetro a kilómetro

Sea como "Kilómetro a kilómetro", "El cuentakilómetros" o "Las rutas del tráfico" –de las tres formas se llamó la sección–, con apenas media docena de ausencias, recorrimos carreteras de España contando, al detalle, dónde había problemas, curvas peligrosas, pendientes, tramos conflictivos... Y también lugares que visitar y platos típicos... En total recorrimos más de 28.000 kilómetros. La enorme ampliación de la red de autovías hizo innecesarios los 'viajes' a partir del número 191 (verano de 2008).

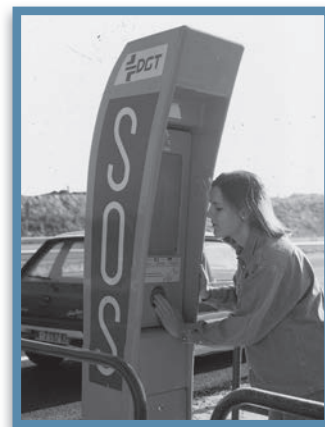


... aumentando con ello la calidad de las autovías. Entre el primer Plan de 1991 y el segundo, que comenzó en 1993, hubo un plan de transición que supuso la rea-

lización para 1.000 kilómetros más de autovías. El Plan de Infraestructuras (1993-1997) sumó otros 4.900 kilómetros más.

Con el nuevo gobierno del PP, las autovías pasan a un segundo plano y las autopistas de peaje toman protagonismo. El llamado sistema alemán de financiación o 'peaje en sombra', y la ampliación de concesiones a las empresas a cambio de mejorar las vías y reducir los peajes son algunas medidas.

CAPITALES CONECTADAS. El ambicioso Plan de Infraestructuras (2000-2007) elabora la segunda fase del Programa de Autopistas de Peaje que se ejecutará hasta 2010 y asciende a más de 19 billones de pesetas. El objetivo para 2020 era conectar todas las capitales españolas a una red de alta capacidad. Y ya en la época de Rodríguez Zapatero, España se sitúa a en el ranking de paí-



ses con más kilómetros de autopista y autovía, tras EE.UU. y China.

CARRETERAS INTELIGENTES. Estos 30 años se cierran, al igual que al comienzo, con crisis económica y política de austeridad. Ana Pastor, actual ministra, marca actuaciones di-

**HACE 30 AÑOS
LAS VÍAS RÁPIDAS
ERAN EL 2% DE LA
RED; HOY SOMOS
DE LOS PAÍSES CON
MÁS AUTOVÍAS**

rigidas a racionalizar la inversión y mejorar la red, en especial los estándares de las vías convencionales. Pero cuando concluya 2015, según los planes del Ejecutivo de Rajoy, se podrá dar la vuelta a España en autovía, comunicando territorios periféricos entre sí y evitando pasar por Madrid.

Además, hoy manda la tecnología: sistemas de visión artificial para gestión del tráfico, carreteras que se iluminan al paso de vehículos, etc. ♦

OPINIÓN



JACOBO DÍAZ

Director general de la Asociación Española de la Carretera (AEC)

"Vías de gran capacidad, el gran salto en la Seguridad Vial"

Atendiendo a la infraestructura, el salto cualitativo y cuantitativo de la seguridad vial en estos 30 años se ha dado en dos frentes. Por un lado, gracias a la construcción de vías de gran capacidad que eliminan la posibilidad de choque frontal y choque fronto-lateral, los que más riesgos entrañan para los usuarios. Estas vías absorben hoy día el 50% del tráfico rodado en España, sin embargo, registran un índice de peligrosidad un 50% inferior al resto de la red. Por otro lado, han resultado muy significativas las mejoras introducidas por las Comunidades Autónomas a partir de la transferencia de competencias en materia de carreteras.

- Un litro de gasolina súper cuesta entre 0,798 y 0,807 euros. El de gasoil va de los 0,692 a los 0,699 euros.

- Fernando Alonso gana en Hungría su primer gran premio en F-1.



- El ABS es obligatorio de serie en todos los vehículos europeos nuevos.

- La DGT distribuye un folleto a 15 millones de hogares con las principales novedades de la reforma del nuevo Reglamento General de Circulación.



- La DGT pone en marcha una campaña de sensibilización y control del uso del móvil al volante.



MEJOR CANCIÓN

La casa por el tejado (Fito y Fitipladis)



- Aznar, Bush y Blair, posan en Las Azores poco antes de declarar la guerra a Irak.

MÁS EDUCACIÓN, MÁS FORMACIÓN,
MÁS SEGURIDAD VIAL

Y seguimos aprendiendo...

Durante los últimos treinta años, la DGT ha desarrollado una labor continua en la educación y la formación de todos los usuarios de las vías, desde conductores a peatones y escolares. Además, los años nos han llevado del todo en papel a exámenes, por ejemplo, en el ordenador.

• Carlos NICOLÁS FRAILE

El aprendizaje de la conducción ha cambiado con los tiempos y el nivel de exigencia en las vías ha ido aumentando en las tres últimas décadas. A mediados de los 80 se producen varios hechos clave para la Formación y la Educación Vial en España. En aquellos años nace el Centro Superior de Educación Vial de Salamanca, centro de referencia en la Educación Vial dedicado a investigar, diseñar programas didácticos y formar. Además, la DGT convoca, por primera vez, exámenes para profesores de formación vial con contenidos reglados. Respecto a los centros de reconocimiento, se produce una importante novedad: se amplían las exigencias y se hace obligatoria una prueba psicotécnica (reflejos, coordinación, habilidad...) para todos

Exámenes: del papel al ordenador

Desde que la DGT comenzó a elaborar sus primeros cuestionarios de examen teórico, a finales de los 60, todo en ellos ha ido mejorando. Una de las grandes innovaciones llegó en los 90: las pruebas adaptadas para personas sordas y los video-cuestionarios para personas con dificultades de comprensión lectora.

El mayor cambio llegó en 2008, cuando la tradicional prueba 'tipo test' en papel se convierten en exámenes personalizados en pantallas de ordenador. También se creó una base con más de 16.000 preguntas con textos simplificados, para facilitar la comprensión de todas las materias (normas, señales, seguridad vial, peatones...).



Las pruebas prácticas se han hecho más completas.

los permisos de conducir y para ciclomotores. El precio del certificado médico entonces —año 1986— era de 2.200 pesetas; hoy cuesta una media de 54 euros (8.985 pesetas).

EXÁMENES. También las pruebas para la obtención del permiso de conducir han evolucionado con los años. Durante la década de los 80, los itinerarios de la prueba práctica se amplían progresivamente a zonas interurbanas, con la oposición inicial de algunos funcionarios, que aseguraban "pasar miedo" dentro del coche. Años después, en 2013, la prueba mejora de nuevo, con la inclusión

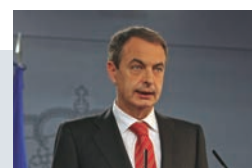


• Zaragoza es designada sede de la Expo de 2008.

• Se crea la Comisión de Seguridad Vial en el Congreso de los Diputados, que llegará a adquirir el rango de permanente.
• Se abre la oficina Local de Santiago de Compostela.

• El ministro del Interior, José Antonio Alonso, anuncia la puesta en marcha del Permiso por Puntos.
• La DGT aprueba que los conductores con permiso B y tres años de experiencia puedan conducir motos de menos de 125 c.c.

• Se inaugura en Barcelona el Fórum de las Culturas.
• El príncipe Felipe se casa con Letizia Ortiz.



• El PSOE gana las elecciones. José Luis Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno.
• A la venta la Nintendo DS.



Educación para todos

A mediados de los años 80 la Educación Vial toma impulso en la DGT con la creación de un departamento específico de Educación Vial, del Centro Superior de Educación Vial en Salamanca y de los Coordinadores de Educación Vial en las Jefaturas Provinciales de Tráfico. Desde entonces todos ellos han trabajado en proyectos educativos de todo tipo, para toda la sociedad, muy especialmente para los usuarios más vulnerables: niños, mayores y personas con discapacidad.

Además, han sido elaborados materiales didácticos, desde folletos a aplicaciones digitales interactivas en la web. Y se han puesto en marcha multitud de iniciativas: concursos escolares, de teatro para personas con discapacidad, proyectos educativos con reclusos, caminos escolares...



EN 1986, UN
CERTIFICADO
MÉDICO

COSTABA 2.200

**PESETAS, HOY VALE
54 € (8.985 PESETAS)**



de un tramo de conducción autónoma, sin instrucciones intermedias para el aspirante, y una parte de conocimientos de mecánica básica. En la teórica, los tradicionales exámenes tipo test también evolucionan,

en formato y contenidos. (ver recuadro).

PERMISOS. Y no solo los exámenes han cambiado durante estos 30 años, también lo han hecho los propios permisos.

En 2008 se hicieron obligatorias las pruebas teórica y de destreza para el permiso AM, de conducción de ciclomotores. Hasta ese momento solo se exigía pasar un curso de 20 horas en la autoescuela. Además, dos años después se elevó la edad mínima para poder obtenerlo, de los 14 a los 15 años. Las autorizaciones para conducir motos también han sufrido cambios: en 2009 apareció un nuevo permiso, el A2, necesario para conducir motos de más de 125 c.c. Con él se pretendió hacer progresivo el acceso a la motocicletas en función de la potencia del vehículo y la experiencia del conductor. ♦

Aprender a conducir mejor

Desde sus primeros números, "Tráfico" –en su sección "Conducir Mejor"– ha explicado técnicas para adelantar, girar, colocar bien las manos al volante, la distancia

al volante... Sin olvidar nuestro mayor éxito ("Cómo circular en glorietas"), con cientos de miles de visitas en nuestra página web, <http://revista.dgt.es>.

• **Atentados del 11 M en Madrid:** 191 personas muertas al explotar 13 mochilas-bomba en cuatro trenes que se dirigían a Atocha. La policía detiene a cuatro sospechosos y pocos días después siete terroristas se suicidan en un piso en Leganés.



• **La nueva web de la DGT permite descargar impresos oficiales.**

• **El casco es obligatorio para ciclistas en carretera.**

• **Se crea el Observatorio de Seguridad Vial de la DGT.**



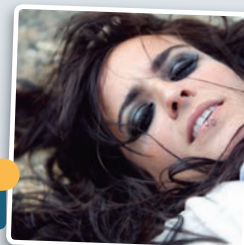
• **Córdoba, Oviedo y Gijón** comienzan a expedir permisos de conducción en tarjeta de plástico.

• **Se pone en marcha en España** el DNI electrónico.

• **Schumacher gana** su séptimo y último título en F-1.



MEJOR CANCIÓN
Malo (Bebe)



OPINIÓN



JOSÉ MIGUEL BÁEZ

Presidente de la
Confederación Nacional
de Autoescuelas (CNAE)

*"Antes se
inculcaban
normas y señales;
hoy se hace
hincapié en la
seguridad vial"*

Hace años, la enseñanza se centraba más en inculcar las normas y las señales y en explicar aspectos de la mecánica del vehículo; hoy se hace más hincapié en la seguridad vial. Las normas tienen un porqué y debe ser razonado; de lo contrario, el conductor tiende a olvidarlas e incumplirlas. Respecto a la formación práctica, la adopción del protocolo de calidad para la prueba de circulación de los permisos ha tenido un efecto beneficioso. Se trata de que el aspirante a conductor sepa moverse en el complejo tráfico del hoy con plena autonomía, seguridad y eficiencia. Actualmente muere mucha menos gente que hace 30 años y los conductores noveles son quienes menos accidentes graves sufren. Alguna influencia habrán tenido los centros de formación vial.



Camino del tráfico calmado

En 30 años la bicicleta ha pasado de ser considerada un juguete o un vehículo deportivo a estar presente, como alternativa al transporte motorizado, en los planes de movilidad en la mayoría de las ciudades españolas. Partíamos de cero, pero **ya hay 2,5 millones de españoles que la usan de manera habitual.**

• Anabel GUTIÉRREZ

El desarrollo industrial y urbano de los años 60 introduce el automóvil de manera masiva en nuestro país. La bicicleta, como medio de transporte, está condenada a una posición marginal.

ESPACIO PÚBLICO. Los primeros pasos para recuperar el espacio público del impacto del tráfico, curiosamente, no parten en España de una mentalidad medioambiental, sino de un intento de recuperar centros históricos, por su valor turístico o para su revitalización comercial. Así se inician las primeras peatonalizaciones.

A mediados de los 90 el impulso procede de redes como Ciudades Sostenibles (1995) o Ciudades sin Coches (1996). Vitoria-Gasteiz, por ejemplo, en el marco de la Agenda 21 (proyecto para potenciar el medio ambiente), consigue vertebrar

la ciudad de una red de sendas peatonales y ciclistas.

A pesar de ello, y según datos de la Comisión Europea en 1999, 24 kilómetros por habitante y año es lo que se recorre en bicicleta en España, 40 veces menos que Holanda (1.019 km.) o Dinamarca (958 km.).

BICI URBANA. Con el cambio de siglo, se multiplican las ciudades que tienen en cuenta la bicicleta en la planificación de la movilidad. Según el Barómetro de 2011: 15,5 millones de españoles declara usar la bici con alguna frecuencia



DE CONSIDERARSE UN JUGUETE A VENDERSE EN 2013 MÁS BICICLETAS QUE COCHES

"Pocos, cortos y dispersos"

Este es el título del reportaje de portada, que se publicó en nuestra revista número 155 en 2002, en referencia a los carriles bici. En aquella época se postulaban como una solución a la siniestralidad de ciclistas, pero se denunciaba su escasa cantidad, longitud y desconexión. Curiosamente es uno de los pocos documentos que existe que hace referencia al número total de kilómetros de carril bici: 950 km. Y a día de hoy, no existen datos actualizados.



y 2,5 millones asegura hacerlo de manera habitual.

En San Sebastián el uso de la bicicleta aumentó un 121% en los últimos 10 años. En Vitoria-Gasteiz se realizan más de 19.000 desplazamientos diarios (lo que representa un 3,27% del total, cuando la media nacional está en un 2%). Sevilla y Barcelona, según el estudio Copenhagenize Index, se sitúan entre las 15 ciudades mejor acondicionadas del mundo para usar la bicicleta. En 2013, se vendieron más bicis que coches (780.000 frente a 700.000 automóviles). Y el año pasado, había en funcionamiento 65 sistemas municipales de bicicleta pública. ♦

• Comienza la instalación de radares fijos en tramos peligrosos.

• Ya son 256 los coches camuflados que tiene la ATGC para detectar y denunciar infracciones en movimiento.

• Por primera vez, la Memoria de la Fiscalía General del Estado aborda los delitos de tráfico.



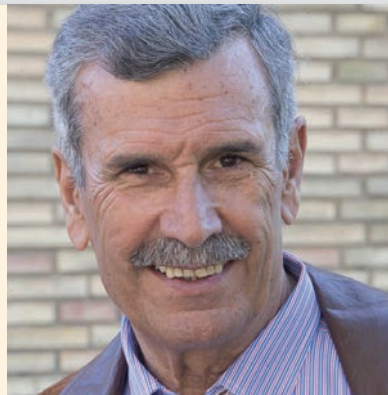
• Nace la primera hija de los Príncipes de Asturias, Leonor de Borbón.

• Fernando Alonso, se proclama campeón del mundo de F-1. Es el primer español que lo consigue.

• Entra en vigor el Protocolo de Kyoto, convenio universal para reducción de emisiones de gases causantes de efecto invernadero.



“La revista sigue teniendo buena salud”



CARLOS MUÑOZ-REPISO IZAGUIRRE
Director General de Tráfico (1996-2004)

Han pasado treinta años, efectivamente, desde aquel día en el que José Luis Martín Palacín, nuestro Director General, nos anunciara que, aprovechando que se disolvían los Medios de Comunicación del Estado y la correspondiente distribución de sus efectivos entre los distintos Ministerios y Organismos, nos iban a ser asignados algunos periodistas a la Dirección General de Tráfico.

Acogí la idea, desde el principio, con el entusiasmo de un creyente en la comunicación escrita, que lo he sido durante toda mi vida, y me incorporé al Consejo de Redacción de la revista “Tráfico” aportando ideas, señalando lo mejorable y sintiéndome satisfecho de colaborar, aunque fuera mínimamente, en la buena marcha de una publicación que desde sus inicios apuntó muy alto en el mundo de la divulgación en el complejo mundo de la seguridad de la circulación de automóviles.

Desde los distintos puestos directivos que fui ocupando en el organigrama de la Dirección General de Tráfico siempre impulsé y apoyé a nuestra revista, convencido de su eficacia como instrumento para llegar a peatones, usuarios y conductores con un mensaje permanente de mejora de la seguridad en un fenómeno potencialmente peligroso como es

la circulación. Además, esta tarea me resultó fácil y grata, porque el personal asignado a la revista respondía. Se tecnicaba. Formaban un equipo compacto con dedicación exclusiva a su tarea y conseguían en cada nuevo número mejorar su calidad.

Con la aparición de la primera revista, en julio de 1985 establecimos, como técnica de trabajo, reunir al Consejo de Redacción para comentar, criticar y analizar el número anterior, además de trazar las líneas y contenido del siguiente. El sistema dio resultado y así lo mantuvimos al menos hasta el año 2004, que me desvinculé de la revista.

Muchas han sido las vicisitudes que durante los diecinueve años que pertenecí al Consejo de Redacción han ocurrido en relación con la revista “Tráfico”, pero quiero recordar especialmente algo anecdótico pero trascendente: ocupaba yo el puesto de Director General del Organismo y con ocasión de uno de esos achuchones que desde Hacienda reciben todos los organismos de la Administración, en su intento permanente de reducción del gasto público en el momento de preparar los presupuestos del ejercicio siguiente, la Subsecretaria de Interior, de quien dependía directamente, me sugirió la supresión de la revista para disminuir el importante costo que su impresión y distribución

suponía. Ante mi actitud renuente a seguir su indicación, me espetó que para continuar editando la revista le tenía que demostrar cuántos muertos se evitaban con su publicación. In-



Desde sus inicios, apuntó muy alto en el mundo de la divulgación. Nos sentimos muy orgullosos

mediatamente le respondí que lo haría tan pronto ella me demostrase cuantos atentados se evitaban con las entonces tan numerosas escoltas policiales a personalidades. Así quedó la cosa y no volvimos a hablar del tema, pero unos días después, con motivo de alguna reunión informal entre personas de confianza, y al tratarse casualmente el tema de la revista “Tráfico”, la Subsecretaria, sin acritud pero señalándome, dijo a los presentes:

“Delante de éste ni se os ocurra decir nada negativo de la revista, porque os saltará a la yugular de forma inmediata”. El caso es que se salvó la difícil situación presupuestaria y seguimos contando con dotación suficiente para continuar la estupenda labor realizada por nuestra ya veterana publicación.

Hoy, la revista sigue teniendo buena salud, y los que la hemos visto nacer y crecer nos sentimos muy orgullosos cada vez que llega a nuestra casa. La leemos con fruición y siempre aprendemos de sus bien dosificadas enseñanzas.

- El 7 de julio atentado terrorista en Londres, 56 muertos y 700 heridos.



- Se aprueba la Ley 28/2005, la llamada Ley Antitabaco.



- Se aprueba la Ley 17/2005 que regula el Permiso por Puntos y se modifica la Ley de Seguridad Vial y el Reglamento de Conductores.
- Plan de Radares que comienza con 309 unidades.

- Vehículos matriculados
 - Turismos: 1.676.707.
 - Motocicletas: 220.424.
 - Camiones y furgonetas: 391.295.
 - Autobuses: 4.175
 - Otros: 26.989.
- TOTAL: 2.319.590**

- Ante la mayor nevada de las dos últimas décadas Madrid se colapsa.



MEJOR CANCIÓN
Zapatillas
(El canto del Loco)



La información más útil para el conductor



Desde el nº 2 esta revista incluyó la sección denominada "Tráfico del Motor". En ella hemos analizado **los grandes temas relacionados con el mundo del automóvil**: seguros, combustibles, nuevas tecnologías, las novedades del mercado...

• Mercedes LÓPEZ

Deportes sobre ruedas

Desde sus inicios, "Tráfico del Motor" dedicó muchas páginas a la información de los deportes del motor. Seguimos los últimos pasos de Ángel Nieto (que ya pensaba en retirarse), los triunfos de "Aspar", "Sito" Pons, Carlos Cardús o Alex Crivillé. Viajamos por el desierto con el Dakar. Acompañamos a Carlos Sainz, el primer piloto español que corría el Mundial de Rallies; y las triunfales trayectorias de Fernando Alonso, Dani Pedrosa, Jorge Lorenzo y Marc Márquez. También analizamos las medidas de seguridad que rodean a estos campeones, en las motos o el monoplaza, el casco, el volante... y como sus avanzadas tecnologías pasaban después a los modelos de serie. Casi siempre de la mano de periodistas que se movían como pez en el agua en los circuitos: Luis Garrido, Claudio Boet, Ángel Marco y Edu Parellada.



Esta sección nos acompaña desde el nº 2 de la revista. El primer reportaje "El automóvil ante la CEE", abordaba la situación del automóvil, ante la incorporación de nuestro país al mercado común. En el nº 18 llega "Mecánica Fácil": sustituir las baterías, los filtros, eliminar la humedad del delco, los niveles de aceite... También admiramos la belleza y conocimos la historia de los coches de la mano de Juan A. De la Rica, en "Viejas Glorias".



- La selección española de baloncesto gana el Mundial.

- Se crea la figura del Fiscal especializado en delitos contra la seguridad vial. Se nombra a Bartolomé Vargas.
- Se modifica el Reglamento de Circulación.

- Se hace obligatorio la instalación de tacógrafos digitales.
- Todos los autocares fabricados a partir de este año deben incorporar cinturones de seguridad.



- TVE cumple 50 años.
- ETA pone una bomba en el aeropuerto de Barajas. Dos muertos y 19 heridos.
- Muere Rocío Durcal.
- Accidente en el metro de Valencia, mueren 43 personas.





Pero sobre todo, con esta sección nos propusimos ser útiles al conductor e informarle de todos los temas relacionados con el mundo del automóvil: seguros, novedades del mercado, normativa aplicable (el catalizador obligatorio –“Mejores humos”, 1993–, llega la gasolina sin plomo –“La hora de las gasolinas”, 1990–, la etiqueta de los neumáticos...), nuevas energías (del hidrógeno al combustible a partir de algas –“Algas, el nuevo combustible”, 2007), comprar un coche usado, modas (monovolúmenes, todoterreno –“Gigantes en la ciudad”, 2006–...), últimas tecnologías, los verdes (eléctricos, híbridos –“Eléctricos, solo les falta autonomía”, 2014–...).

Muchos colaboradores que nos han ayudado, pero apunte especial para nuestro colaborador Andrés Más, hoy subdirector de Motor 16, que comenzó casi con nosotros y sigue. ♦

NUESTRO “BANCO DE PRUEBAS”

Los coches, a examen

En la segunda revista, en agosto de 1985, nació “Así ven...”, hoy “Ila mado”- Banco de Pruebas”, una sección con un objetivo muy claro: que los expertos de los principales medios del motor analizaran el comportamiento y funcionamiento de los nuevos modelos. En febrero de 1987, se incluyó un apartado especial dedicado a valorar la seguridad –fuimos los primeros– en el que se puntuaba la estabilidad, suspensión, frenos, dirección, ruedas y luces.

En total se han analizado 552 modelos, recién llegados al mercado. Hasta 1995 solo un coche por número, desde esa fecha, y hasta marzo de 1997, dos; y, a partir de ese momento, son cuatro los coches que pasan el examen cada número.

La colaboración de las mejores publicaciones del motor ha sido esencial. Desde el inicio nos acompañan Autopista y Motor 16.



Después se incorporaron Coche Actual, Solo Moto, Motociclismo, y la más reciente –llega el mundo digital– Coches.net. También he colaborado con nosotros Autorevista, El Periódico de Cataluña, La Voz de Galicia, El País, Top Auto

y Velocidad. Si importantes son los medios, más lo son las personas. Pero nombrarlos a todos –no siempre los mismos– sería interminable. Grandes profesionales que en cada número nos hacen llegar sus expertos comentarios.

LOS MÁS SEGUROS

Estos son los ocho coches que, a lo largo de 30 años de pruebas, han obtenido la máxima puntuación en seguridad. Todos han ‘sacado’ un 9. Ningún modelo ha llegado al 10.

MERCEDES CLASE C320	2000
BMW 320 d	2005
SEAT LEÓN 2.0 TFSI	2006
RENAULT MEGANE 2.0 dci 150 CV	2006
AUDI A6 3.0 TDI 245 CV	2011
PEUGEOT 308 1.6 HDi 92 CV	2013
AUDI A3 SEDÁN 2.0 TDI	2014
MERCEDES C 220 BLUETEC	2014

EL PROTAGONISTA

El Volkswagen “Passat” ha sido el modelo que más veces ha pasado por nuestras páginas, en total en 10 ocasiones. El Seat “Ibiza”, con 9, es su principal competidor.



- La Unión Astronómica Internacional excluye a Plutón como planeta.
- Lexus incorpora un sensor que activa el reposacabezas en caso de colisión trasera.
- Muere la primera víctima de gripe aviar en Turquía.



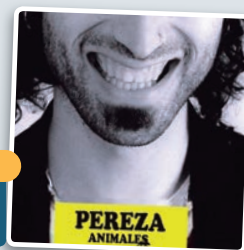
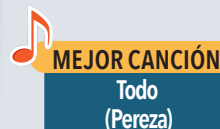
- El 1 de julio se pone en marcha el Permiso por Puntos.
- El año se cierra con 467 muertos menos.
- Sólo el 14% de los órganos para trasplante



proviene de los accidentes de tráfico.

- Tráfico y Seguridad Vial realiza un cuadernillo especial con toda la información para los conductores.
- La DGT recibe el Premio Ondas de publicidad en radio.

- El 7 veces campeón de F-1, M. Schumacher se retira.
- Muere el rey del soul James Brown.



PONGA A PRUEBA SUS CONOCIMIENTOS

Test: 30 años de datos curiosos en "Tráfico"

1 ¿Qué actor español dijo: "Mucha gente tiene miedo a volar. Yo no. Mi mayor pesadilla es morir en un accidente de circulación. Por eso nunca me he sentido al volante de un coche. Sólo en las películas..."

- a.- Javier Bardem
- b.- Fernando Tejero
- c.- Mario Casas



2 En 2007, el Vaticano hizo pública una versión de los 10 mandamientos para el conductor. El segundo era terminante: "La carretera debe ser un espacio de comunicación no de daño mortal". ¿Verdadero o falso?

- a.- Verdadero
- b.- Falso



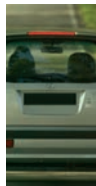
3 Una difícil. Al menos el 87% de los conductores, según FESVIAL, falla cuando se le plantea qué significa esta señal.

- a.- Lluvia intensa
- b.- Visibilidad reducida
- c.- Objetos volando por el fuerte viento



4 Ahora, una fácil. ¿Cuándo cambió de nombre la revista y pasó de "Tráfico" a "Tráfico y Seguridad Vial"?

- a.- En 2006
- b.- Nunca
- c.- En 1992



5 ¿En qué año comenzó a usarse la tercera luz de freno?

- a.- 1986
- b.- 1999
- c.- 2005



6 ¿Qué famoso escritor contó, en un artículo para esta revista, sus experiencias como aprendiz en un taller mecánico?

- a.- Camilo José Cela
- b.- Arturo Pérez Reverte
- c.- José Saramago



7 ¿Y quién dijo a "Tráfico", en 1994: "Me preocupa mucho la gente que sale a divertirse y, sin darse cuenta, bebe en exceso"?

- a.- Farruquito
- b.- José Ortega Cano
- c.- Melendi

8 En algún reportaje sobre las ventajas de uso de la bici como vehículo urbano, pu-



blicamos el dato de cuántas personas pasarían, cada hora, en bicicleta por una calle de 3,5 metros de ancho. ¿Sabe cuántas? (Una pista: si fuera en coche pasarían 2.000).

- a.- 9.000
- b.- 14.000
- c.- 22.000

9 ¿Cuándo publicó la revista "Tráfico" su primer 'desnudo'?

- a.- En 2011, con motivo de una manifestación de ciclistas frente al Congreso
- b.- Nunca
- c.- En 1987, que era época del "destape"



10 Si ha leído los reportajes que hemos publicado sobre dummies, será fácil responder. ¿Qué altura tiene el dummy



• La Guardia Civil prueba las PDA para realizar denuncias.

• Peor año de accidentes 'moteros': en carretera mueren 423 pilotos. El parque es de 2,3 millones de motos.



• Farruquito ingresa en prisión por atropellar a un peatón en Sevilla.

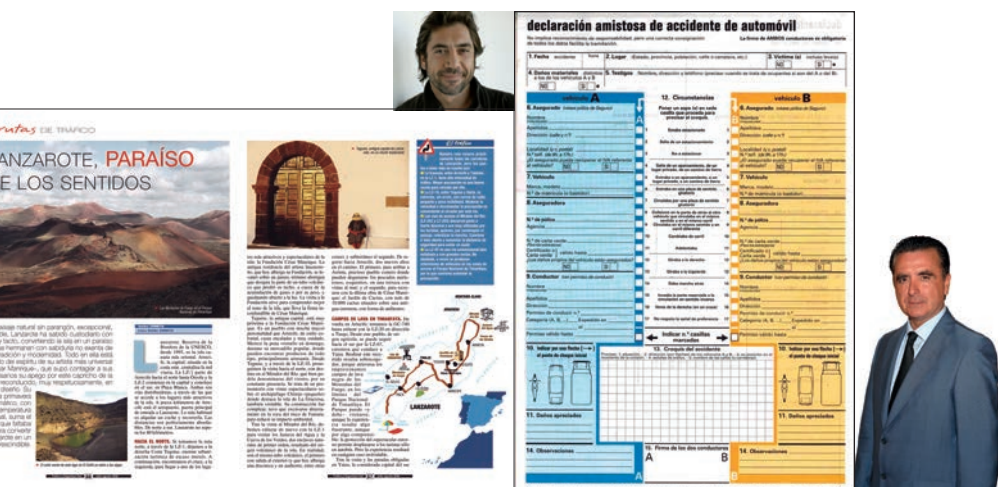
• Isabel Coixet rueda para la DGT la campaña sobre cinturón y casco.

- Fin del alto el fuego de ETA: mueren dos personas en Barajas.
- Contador gana el Tour.
- Sarkozy, presidente en Francia y Gordon Brown sustituye a Blair.



- J. K. Rowling publica "Harry Potter y las reliquias de la muerte".
- Graves inundaciones en Alcázar de San Juan y apagón en Barcelona.
- Rumanía y Bulgaria entran en la UE.





que representa al adulto medio en las pruebas de choque?

- a.- 1.65 metros
- b.- 1.79 metros
- c.- 1.85 metros



11 ¿Qué escritor español, entrevistado por esta revista, dijo que "al día siguiente de obtener el permiso hice el trayecto Zamora-Burgos y decidí que no volvería a conducir".

- a.- José Luis Sampedro
- b.- Miguel Delibes
- c.- Juan Manuel de Prada

12 ¿En qué año se puso en marcha en España el Parte Amistoso de accidentes?

- a.- 1995
- b.- 1986
- c.- 2000

13 Fue una de las secciones mejor valorada por los



lectores, pero desapareció cuando la conversión de carreteras en autovías le hizo perder parte de su sentido. ¿En qué número y año dejó de publicarse la sección "Kilómetro de kilómetro"?

- a.- 191 (2008)
- b.- 50 (1989)
- c.- 220 (2013)

14 ¿Cuándo comenzó la versión en Internet de la revista?

- a.- En 2000
- b.- En 1998
- c.- En 1992

15 ¿Quién presentaba el conocido programa de televisión, producido por la DGT, "Así fue, así lo cuenta" en el que famosos contaban sus accidentes?

- a.- Antonio Mercero
- b.- Paco Costas
- c.- Joaquín Prat

- Juan Carlos I a Chávez: "¿Por qué no te callas?"
- El Sevilla gana su segunda Copa de la UEFA.
- Se inauguran los AVE a Valladolid y Málaga.
- Muere el tenor Pavarotti.



- Primeros controles DGT-Fiscalía para detectar drogas: 6% de positivos.
- Reforma del Código Penal: conducir sin permiso o con alta tasa de alcohol, delito.
- Todos los buses nuevos, con cinturón.

- Se inaugura el Centro de Control de la DGT que coordina la zona centro de España.
- "Tráfico" vuelve a comprobar los manómetros de las gasolineras: solo un 10% pasa controles y el 63% mide mal.



- Se pone en marcha la Ley de Dependencia.
- Barcelona: comienza el Bicing.



MEJOR CANCIÓN
Zapatillas
(El canto del Loco)

16.- a.; 17.=a.; 18.=b.; 19.=a.; 20.=c.
11.=c.; 12.=b.; 13.=a.; 14.=b.; 15.=b.;
5=a.; 6=b.; 7.=b.; 8.=a.; 9.=a.; 10.=b.;
Respuesta: 1.=a.; 2.=a.; 3.=b.; 4.=a.

16 Fray Perico y su borrico, famosos personajes de cuentos infantiles, aparecieron en la revista. ¿Sí o no?

- a.- Verdadero, en un especial de "Tráfico Chico"
- b.- Falso

17 ¿En qué año denunció "Tráfico", por primera vez, el mal funcionamiento de infladores y medidores de presión de los neumáticos en las gasolineras?

- a.- En mayo de 1996 (número 115)
- b.- En septiembre de 1986 (número 36)
- c.- En 2009 (número 198)

18 Muy fácil. ¿En qué número contamos cómo se realizó el famoso spot con Stevie Wonder y su archirepetido "Si bebes, no conducassss...?"

- a.- Número 1
- b.- Número 100
- c.- Número 70

19 ¿En qué provincia comenzaron a asumir los Mossos D'Esquadra competencias en regulación y control de tráfico

- a.- Barcelona
- b.- Girona
- c.- Tarragona

20 En 2006 se puso en marcha el Permiso por Puntos. ¿Cuántos puntos se dieron a cada conductor al comienzo?

- a.- 14
- b.- 10
- c.- 12



CASI 3.000 CARTAS
HAN SIDO PUBLICADAS

La opinión del lector: de la carta al e-mail o las redes

La opinión de los lectores —en forma primero de cartas postales y más adelante a través de correo electrónico y comentarios en redes sociales, en los tiempos más recientes— ha sido una preocupación permanente en la revista. Casi tres mil cartas publicadas —de las incontables que se han recibido— muestran la importancia de esta opinión.

Ya en el número 1 aparecieron preguntas y comentarios de nuestros lectores. Eran tiempos de cartas escritas a máquina y enviadas por correo postal. Hubo momentos en que se recibían hasta 200

Las bolas de remolque y la validez de las fotocopias

Las dos cuestiones que probablemente más espacio han ocupado a nuestros lectores han sido las molestias que causan las bolas de remolque —y su posible ilegalidad— y la validez de las fotocopias del Permiso de Conducir y de Circulación y quién podía y debía realizar su compulsa. También la falta de uso de los intermitentes —hubo algún lector que, irónicamente, propuso que se eliminaran de los coches— ha dado para muchas cartas, acusado a 'los otros', siempre a los otros, de su falta de uso.

cartas cada mes, de las que había que elegir 10 o 12 para cada número... Poco a poco, la sección fue tomando cuerpo y fue una vía para solucionar las dudas de los lectores y donde volcar sus preocupaciones y quejas con las carreteras, con los demás conductores, con la señalización...

A la vez, fueron ampliándose las vías de comunicación con los lectores: primero correos electrónicos; luego, comentarios a través de las redes sociales y mañana, ¿quién sabe? ♦

- Nuevos exámenes para motos, que se acompañan de cambios en los permisos y licencias.
- En León, se inaugura el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (330.000 hasta junio).
- Se pone en marcha la notificación de multas por e-mail
- Comienzan a imponerse sanciones con PDA.
- La Guardia Civil de Tráfico 'moderniza' su uniforme.



- Muere Paul Newman.
- Un litro de gasolina cuesta 1,234 € y el de gasoil 1,3 €.

- Raúl Castro sucede a Fidel.
- Zapatero reelegido.
- España gana (1-0) la Eurocopa de Fútbol. Gol de Torres.



“Refleja la historia del tráfico y la seguridad vial”



PERE NAVARRO OLIVELLA
Director General de Tráfico (2005-2011)

El año 2009 se celebró el 50 aniversario de la DGT que nos dejó un espléndido libro, un vídeo entrañable, una medalla conmemorativa y unas fotos para el recuerdo. Este año se celebra el 30 aniversario de la revista “Tráfico y Seguridad Vial”, una buena oportunidad para mirar atrás y poner en valor nuestra revista.

En unos tiempos en que todo es efímero, 30 años es mucho tiempo y confirma el acierto de su creación. Hay quien dice que lo que no queda escrito no existe. La vida de la revista refleja la historia del tráfico y de la seguridad vial en España. Es la decana de todas las revistas sobre seguridad vial en nuestro país y en sus contenidos podemos ver reflejada la evolución de la DGT, de la Agrupación de Tráfico, de las iniciativas normativas, del parque de vehículos, de las infraestructuras y, sobre todo, del cambio de hábitos y comportamientos de nuestros ciudadanos/conductores.

Ha sido y es una gran herramienta de divulgación en un ámbito en el que concienciar, convencer, formar y explicar es básico y fundamental. En un tema como el tráfico en el que todo el mundo opina, los datos, los reportajes en profundidad, las entrevistas a los expertos y la información que ha ido ofreciendo la revista ha ayudado a elevar el nivel del debate en nuestro país.

Recuerdo con cariño aquellas reuniones del Comité de Dirección de la revista que periódicamente reunía a los responsables de las diversas áreas de la DGT y en el que se todos exponíamos nuestros proyectos, inquietudes y experiencias y que, luego, salían reflejadas en los números publicados. Siempre era una agradable sorpresa ver ordenada y bien escrita aquella idea, aquel tema y aquel proyecto que habíamos expuesto.

A destacar el debate sobre el cambio de denominación de la revista. Siempre había sido la revista del tráfico y siempre se había referido al tráfico, pero poco a poco se había ido abriendo paso la importancia de la seguridad vial en la política y la gestión del tráfico y es por ello que se decidió reflejarlo en la cabecera que pasó denominarse Seguridad Vial en letras grandes y Tráfico en letra más pequeña. La revista, una vez más, era un buen reflejo de las prioridades.

Un hito a destacar en la historia de la revista fue el paso de la edición en papel a la edición digital. Antes todo era en papel y llegó un momento en que no se podían editar más ejemplares por razones presupuestarias. No podíamos aceptar nuevos suscriptores y la situación era inadmisible en una administración con voluntad de servicio. La solución fue

el pase a la edición digital porque la tecnología nos brindaba la oportunidad. No fue fácil ni rápido, pero fue posible y hoy contamos con más de 25.000 suscriptores y una base de consulta envidiable. Los tiempos cambian y la revista también.

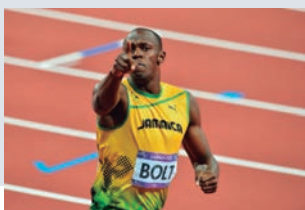
Otra decisión estratégica fue la de abrir la revista a lo que pasaba fuera. España se había internacionalizado, la política de seguridad vial era europea, en el mundo estaban pasando muchas cosas, participábamos en foros multilaterales y en Latinoamérica nos pedían información y así surgió el apartado de Internacional en la revista que abría una ventana al mundo y a lo que estaba ocurriendo. La revista había

roto fronteras. Otro acierto visto con la perspectiva que da el tiempo.

Para finalizar un recuerdo especial para todos los que nos precedieron en tiempos menos fáciles y nos abrieron al camino. Un agradecimiento especial a todos los que han hecho posible esta historia que hoy cumple 30 años. Una felicitación al equipo de la revista que ha conseguido que muchos esperen con interés el nuevo número. Y mis mejores deseos para el futuro de la revista.

“
La información que ha ido ofreciendo la revista ha ayudado a elevar el nivel del debate en nuestro país

- Usáin Bolt bate el record del mundo (9.69) de los 100 metros en la Olimpiada de Pekín



- Se hacen pruebas para el futuro examen mediante ordenador.
- Se repenaliza la conducción sin permiso y se señalizan 776 puntos 'negros'.
- Mortalidad en 2008: TOTAL 3.082 (En carretera, 2.466; Zona urbana, 616).

- Antena 3 lanza la iniciativa Ponle Freno.

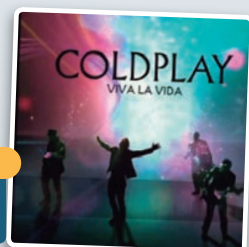
- Se aprueba la reforma del Reglamento de Conductores.
- Se instalan los primeros pasos adelantados para motos en semáforos en Madrid y Barcelona.
- Tras dos años de funcionamiento, el permiso por puntos 'salva' 1.339 vidas.



- Versión 3 del navegador FireFox
- Obama gana las elecciones



MEJOR CANCIÓN
Viva la vida (Coldplay)



CUATRO MIL REPORTAJES PUBLICADOS

Más de **30.000 folios escritos** sobre seguridad vial, alrededor de **4.000 reportajes**, muchos miles de fotos e infografías acompañando los mismos... La vida en las carreteras, los coches, los peatones en las tres últimas décadas están reflejados aquí.



Miles de informaciones “seguras”

• J. S. H.

Habíamos ‘puesto el ojo’, como tema central del primero número, julio de 1985, en el peligro del binomio jóvenes-alcohol. Pero en el último instante se ‘cazó’ a Stevie Wonder para la campaña de la DGT y nos obligó a improvisar un nuevo reportaje, “Así se consiguió el si bebes, no conduzcas”. También hicimos el primer especial vacaciones con recomendaciones, riesgos y sacamos el primer análisis de un tramo de carretera, Málaga-Estepona. Y el primer Conducir Mejor (Distancia de seguridad). Y el pri-



HEMOS PATEADO CARRETERAS, E HICIMOS LAS PRIMERAS CUENTAS DEL COSTE REAL DE LOS ACCIDENTES

mer análisis comparativo de coches...

Después empezamos a profundizar con reportajes en los temas más candentes en la seguridad vial, como el cinturón de seguridad como seguro, analizamos cómo serían los exámenes psicotécnicos, y, justo un año después, tuvimos la osadía de plantear a la Casa Real una entrevista “sobre seguridad”, al Rey Juan Carlos. Y accedieron y nos contestó a una batería de preguntas: “Me encantan los coches y las motos”.

MANÓMETROS. Luego dimos paso a una serie de reportaje analizando a los profesionales del volante, con magníficas ilustraciones del dibujante Navas, y ya hablábamos de la importancia de las nuevas tecnologías que venían en materia de tráfico. Unas vacaciones me hicieron ver que los manómetros, varios, no funciona-

- Penélope Cruz consigue el Oscar.
- Igual que en 1959, el FC Barcelona gana Liga y Copa y añade la Liga de Campeones (la tercera). Triplete.



- Se aprueba el Plan 2000E de ayudas a la compra de coches.
- Se reforma el Procedimiento sancionador.
- Alfredo Pérez Rubalcaba prevé que el año acabará con 2.000 muertos menos.
- Sanciones: Pueden ser notificadas por correo electrónico SMS.
- Se crea el TESTRA (Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico) donde quedan reflejadas todas las multas.



- Barack Obama se convierte en el 44 presidente de EE.UU.
- El centro de Italia sufre un terremoto. Casi 300 muertos.



ban. Hicimos una visita a muchas gasolineras con un aparato de medición de toda fiabilidad y el dato fue significativo: "La mayoría no son fiables". Con el tiempo, se ordenó la revisión de todos los manómetros y la denuncia fué el origen de un cambio legislativo para mejorar su mantenimiento...

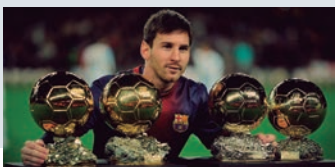
carretera, y hacíamos las primeras cuentas sobre el coste real en el país de los accidentes de tráfico ("Drama de un billón") que ha sido la referencia durante muchos años después. Y dábamos las primeras informaciones sobre la "relación im-

OJO, DISTRACCIONES. En 1989 poníamos el debate —entonces muy latente— sobre las diferencias hombres-mujeres en manos de famosas como Carmen Rico-Godoy, Lina Morgan, Ángeles Caso, Rosa Montero, etc. En 1990 ya hablábamos en un reportaje del peligro de las distracciones, visitábamos el Centro de Paraplégicos de Toledo para ver la crudeza de quienes estaban allí por algún accidente en la

Avanzamos el coche del futuro

En los 90 hacíamos futurología, un reportaje sobre cómo serían los coches del futuro. Y la verdad es que nos apuntamos muchos aciertos: decíamos que "el coche podrá circular solo, tendrán sensores de distancia, búsqueda de aparcamiento, sistema de navegación, visión nocturna, se impondrán los monovolúmenes, se impondrán los eléctricos e híbridos..."

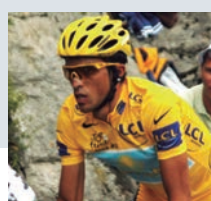
- Un avión de Air France desaparece en el Océano Atlántico.
- Messi gana el Balón de Oro.



- Fomento e Interior invierten 1.200 millones para acabar con los puntos negros (que pasan a llamarse Tramos de Concentración de Accidentes-TCA).
- La DGT cumple 50 años y la revista "Tráfico" lo conmemora con un Especial que repasa esta historia.
- La DGT estudia qué carreteras usan más los ciclistas.

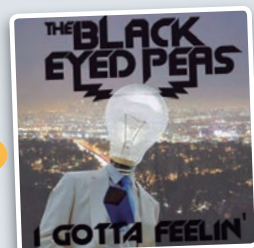
FIN TRAMO DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES

- La OMS declara que la gripe porcina es una pandemia.
- Muere Michael Jackson
- España gana el Eurobasket y Contador, el Tour.



- Apple lanza el iPhone 3GS

MEJOR CANCIÓN
I got a felling
(Black Eyes peas)



Los sistemas de detección y frenado automático podrán reducir un 50% las muertes de peatones

TECNOLOGÍAS ANTIATROPELLOS

Elaborar casi la mitad de las muertes de peatones o reducir la velocidad de atropello y con ello la gravedad de las lesiones de peatones, según una investigación conjunta de los institutos de investigación de la DGT, el IDIAP y el IDIAP, la Asociación de fabricantes de vehículos para el coche. Al mismo tiempo, se ha elaborado la base de datos sobre accidentes más completa de la Unión Europea.

UN 15% DE LOS FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO EN 2007 SON CARRETERA Y UN 40% DE LAS VÍCTIMAS EN ZONA URBANA FUERON PEATONES

Los sistemas de detección y frenado automático (AEB) son capaces de detectar a un peatón que cruza la carretera y frenar automáticamente el coche para evitar el atropello. Este sistema se encuentra ya en algunos modelos de coches, pero se espera que se extienda a la mayoría de los vehículos en los próximos años.

El sistema AEB funciona mediante sensores que detectan la presencia de un peatón en la vía. Cuando se detecta, el sistema activa automáticamente los frenos, reduciendo la velocidad del coche y evitando así el accidente.

Según los datos de la DGT, en 2007 se produjeron 1.000 accidentes de tráfico en España, de los cuales 150 fueron fatales. De estos, casi la mitad (450) ocurrieron en zonas urbanas, donde los peatones representan el 40% de las víctimas.

La implementación de tecnologías como el AEB puede reducir significativamente el número de accidentes y salvar vidas.

20 "Claves" para un viaje seguro

En estos meses veraniegos se producen mayor número de desplazamientos en coche que en los meses de invierno. Esto supone un mayor riesgo de accidentes, especialmente en zonas de alta velocidad y en carreteras concurridas.

Las autoridades de tráfico recomiendan seguir una serie de consejos para garantizar un viaje seguro:

- 1. Mantener siempre el coche en perfecto estado.
- 2. Evitar conducir bajo la influencia del alcohol o drogas.
- 3. Usar siempre el cinturón de seguridad.
- 4. Evitar el uso del teléfono móvil mientras se conduce.
- 5. Mantener una distancia de seguridad adecuada.
- 6. Evitar adelantamientos indebidos.
- 7. Respetar los límites de velocidad.
- 8. Evitar conducir por fatiga.
- 9. Evitar conducir por estrés o nerviosismo.
- 10. Evitar conducir por mal tiempo.
- 11. Evitar conducir por mala visibilidad.
- 12. Evitar conducir por mala adherencia.
- 13. Evitar conducir por mala maniobrabilidad.
- 14. Evitar conducir por mala estabilidad.
- 15. Evitar conducir por mala dirección.
- 16. Evitar conducir por mala frenada.
- 17. Evitar conducir por mala aceleración.
- 18. Evitar conducir por mala potencia.
- 19. Evitar conducir por mala elasticidad.
- 20. Evitar conducir por mala resistencia.

Seguir estas claves puede salvar vidas y evitar lesiones graves.

posible de drogas y volante", y hasta nos tomábamos muy en serio el tráfico invitando a los mejores humoristas a la seguridad vial: Chumi-Chúmez, Máximo, Forges, El Perich, Gallego&Rey, Peridis, Cebrián, Ramón, Pablo...

En el 93 destapábamos la "Ruta del Bakalao", ruta cargada de drogas en la que nos metimos un fin de semana para contarla desde dentro. Dió lugar a un enorme "boom" informativo en radios, televisiones, revistas, periódicos...

¿DIESEL O GASOLINA?

En el 99 hacíamos un reportaje sobre la influencia del alcohol en la mortalidad en la carretera, "Un trago de 4.000 muertos" con un montaje impactante. Nos planteábamos si ¿diesel o gasolina? a la hora de comprar coche. Lo mismo que en 2000 ya hablábamos de las "conversaciones peligrosas" en el coche, que los móviles tenían su parte positiva: permitían avisar a las urgencias con rapidez y en 2001 ya contábamos que los expertos pedían la obligatoriedad del chaleco: ¡y fue obligatorio en 2004!

Lo que seguía en el 'aire' era la falta de seguridad de los niños, aunque no la seguridad con el anuncio de llegada del Permiso por Puntos, que llegaba en julio de 2006.

ANTI-ATROPELLOS.

Luego venían los reportajes sobre los peligros de las carreteras convencionales, las 20 claves para hacer un viaje seguro, la llegada de las tecnologías anti-atropellos, la posibilidad de

¿Dónde colocó el GPS?

El navegador puede convertirse en un obstáculo para la vista dentro del coche. Colocar el GPS en un lugar que no obstruya la visibilidad es fundamental para la seguridad.

Los fabricantes recomiendan colocar el navegador en un lugar que no obstruya la visibilidad, como el salpicadero o el lateral del coche.

Evitar colocar el GPS en el parabrisas o en el interior del coche, ya que puede distraer al conductor y causar accidentes.

La huella ecológica del automóvil

El coche es uno de los principales responsables de la contaminación ambiental. Reducir la huella ecológica del coche puede contribuir a combatir el cambio climático.

Se recomienda utilizar vehículos más eficientes, reducir el consumo de combustible y optar por modos de transporte más sostenibles.

- La revista "Tráfico y Seguridad Vial" deja de ser gratuita en papel.
- Comienzan en Barcelona y Asturias las pruebas para el pago de tasas con tarjeta.
- Los Centros de Reconocimiento pueden tramitar la renovación de permiso, sin que el interesado acuda a la jefatura.
- La Carretera te Pide Sin, cumple 10 años.
- Nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial, con cambios en las sanciones por velocidad y actualización de las infracciones y del Procedimiento Sancionador. La revista dedica un Especial detallando los cambios.

Nuevos tiempos, nuevas reglas

La Ley de Tráfico introduce cambios para mejorar la seguridad. Estos cambios afectan a las sanciones, los procedimientos sancionadores y la gestión de los permisos.

- El IVA del automóvil sube al 16%.
- Los terremotos de Haití y Chile dejan miles de muertos.
- España gana el Mundial de Fútbol, con gol de Iniesta a Holanda.





NUESTRO ACTUAL PORTAL HA RECIBIDO 2,5 MILLONES DE VISITAS

Y desde 1998, en la web

Desde los comienzos de internet en la DGT, en 1998, la revista "Tráfico" sintió una clara vocación de volcarse en la web. **Esta es la evolución de la revista en papel al Portal actual.**

Nada más poner en marcha su web la DGT, subimos una versión de "Tráfico" para Internet. Era el verano de 1998, y solo incluía los reportajes y el suplemento veraniego. En 2001 se remodeló el sitio y se añadieron las secciones y la posibilidad de bajar la revista en pdf. Y entre las secciones, una de las de mayor éxito: un test para practicar, unos para preparar el examen y otros, su puesta al día.

En 2005, en diciembre, nueva remodelación, y dos novedades: infografías animadas para explicar paso a paso qué sucede al ocupante si no lleva el cinturón o cómo funciona el ESP y la conversión de los test en au-

to-correctibles, de forma que, al finalizar, pulsaban un botón y aparecía qué respuestas estaban equivocadas y cuál era la correcta de forma muy visual.

Seguimos incluyendo mejoras hasta que en 2010 se añade la versión interactiva con contenidos adicionales –videos, sonidos e información adicional (más características de los

coches, un informe completo en el que se basa el reportaje...) y direcciones para más información–.

El último gran cambio, en octubre de 2013, nos convirtió en un portal de seguridad vial y, además de los contenidos del papel, elaboramos contenidos para la web. El primer mes hubo 33.000 visitas –mil al día–; hoy, cada mes nos visitan 180.000 personas, multiplicando por 5,5 la cifra del comienzo. De hecho, desde el comienzo del Portal hasta hoy 2,5 millones de personas nos han visitado. ♦

Veinticinco mil suscriptores electrónicos

Más de 25.000 personas reciben desde hace 6 años, en su correo electrónico, un aviso gratuito de que la revista ha sido publicada –y subida a la web–, que incluye un resumen de los principales contenidos y un enlace para poder ver la revista y descargarla, si así lo desea.



- Márquez gana el Mundial de 125 cc.
- Llega la TDT y se produce el apagón analógico.

- Entra en vigor el Reglamento de Vehículos.
- Irlanda rebaja a 0,5 g/l el límite de alcoholemia.
- Deja de ser obligatorio llevar respuesto de lámparas.

- Comienzan a pintarse 'chevrons' en las carreteras para disminuir la velocidad.
- La edad mínima para obtener el permiso de ciclomotor sube a 15 años.
- En vigor la reforma del Código Penal: se permite el decomiso de vehículos y se flexibilizan las penas.



- ETA anuncia el fin de la lucha armada.
- Escándalo Wikileaks.

MEJOR CANCIÓN
Waka waka (Shakira)



Grandes firmas al volante

Muchos de los grandes escritores y periodistas de este país han pasado por esta revista. Y todos han demostrado siempre una gran sensibilidad con los problemas de la seguridad vial.

• S. H.

Desde el número uno de la revista tuvimos claro que era necesario abrir la revista a otras opiniones, otras formas de ver las cosas, opiniones autorizadas, incluso críticas, firmas que aportaran otro punto de vista sobre la circulación, la siniestralidad en las carreteras, los peatones, los conductores... ¿Quién mejor que los mejores escritores y periodistas de este país? Pues a lo largo de este año nosotros y los lectores han tenido el placer de disfrutar de muchos de los grandes. Alguno, se negó por temas económicos; un filósofo famoso trató de 'colarnos' un artículo ya publicado, otros nos hicieron sufrir con unos textos que no llegaban nunca, como Caro Baroja: se perdió su artículo en el correo y ¡volvía a escribirnos otro! Alguno vino a cobrar directamente a cambio de entregar sus textos... Un famoso poeta tuvo un acci-

dente de tráfico. Fuimos a verle al hospital y nos contó su accidente. Y le pedimos una poesía. La escribió, pero perdió nuestra señas y acabó publicándose en un prestigioso diario... Una pequeña muestra de algunos textos: Pasen y lean.

SOLEDAD PUÉRTOLAS. *"Como cualquier conductor, me desespero en los atascos y sueño con un lugar en el que no se necesitaran los coches".*

FERNANDO DELGADO. *"Los seres violentos se pasan con frecuencia en coche por las ciudades, ignoran que el automóvil no vuela, pretenden que los demás lo hagan volar por sus prisas y, enfadados, hacen del coche una máquina de estrés".*

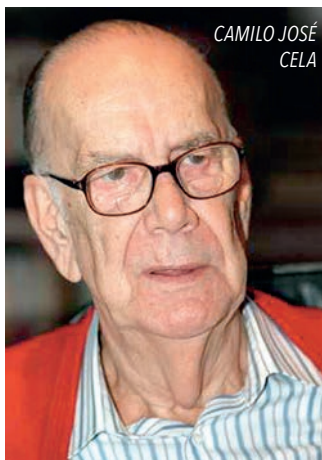
CAMILO JOSÉ CELA. *"Etapas ni cortas ni largas. Una legua y una hora de descanso. Sobre el terreno, todos estos proyectos son papel mojado y las cosas salen por donde pueden".*

JOSÉ SARAMAGO. *"Hace sesenta años que yo debería saber conducir un automóvil. Conocía bien, en aquellos remotos tiem-*

FERNANDO DELGADO



CAMILO JOSÉ CELA



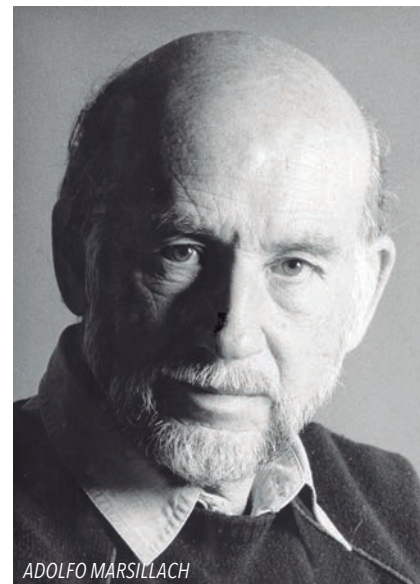
pos, el funcionamiento de tan generosas máquinas de trabajo y de peso, desmontaba y montaba motores, limpiaba carburadores, afinaba válvulas, investigaba diferencias y cajas de cambio".

ADOLFO MARSILLACH. *"Nada. Tú compras el coche con el bide incorporado, lo pones a mi nombre y luego Dios dirá. A los 30 días mi amiga se fugó con el concesionario de España del modelo objeto de este artículo..."*

ANTONIO MUÑOZ MOLINA. *"Pertenezco a la última genera-*



JOSÉ SARAMAGO



ADOLFO MARSILLACH



ANTONIO MUÑOZ MOLINA

ción española que puede recordar un tiempo en el que los coches aún no dominaban las ciudades".

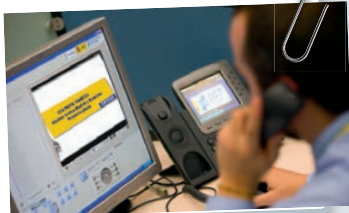
FRANCISCO NIEVA. *"Para qué vamos a decir lo contrario, el coche es la libertad del siglo XX, no concibo la libertad sin coche".*

- Se eliminan todos los Postes SOS.
- El teléfono de información de la DGT pasa a ser 011.



- LA REVISTA "TRAFICO" lanza su versión para iPad y iPhone.
- Durante 6 meses se rebaja a 110 km/h el límite de velocidad en autovía.

- La REVISTA "TRÁFICO" comienza a solicitar la opinión de los lectores y a publicar sus resultados.



- El Barça gana su cuarta Champions.
- Mercedes y Bosch cumplen 125 años.

- Se aprueba el Plan Nacional de Calidad del Aire.
- Según el IV Barómetro de la Bicicleta, 3 millones de españoles usan la bici a diario.



FRANCISCO NIEVA



JULIA NAVARRO



LUIS CARANDELL



ESPIDO FREIRE



ANTONIO BUERO VALLEJO



ALMUDENA GRANDES



SOLEDAD PUÉRTOLAS



FEDERICO
MAYOR ZARAGOZA

Y otros muchos...

Lorenzo Silva, José Luis Sampedro, Nativel Preciado, José María Brunet, Joaquín Araujo, Joaquín Estefanía, Álex Grijelmo, Julia Navarro, Vallejo Nájera, Carmen Conde, Juan Manuel de Prada, Fernando Díaz-Plaja, José Antonio Goyti-

solo, José María Guelbenzu, Jesús Hermida, Fernando Lázaro Carreter, Manuel Leguineche, Vicente Molina Foix, Javier Moro, Baltasar Porcel, Manuel Rivas, Jesús Torbado... Y muchos más. Gracias a todos por tanta sabiduría.

ESPIDO FREIRE. "He renunciado al coche, dependo de los taxis. Todos me dan la razón, me llaman sensata y prudente y yo me enorgullezco".

FEDERICO MAYOR ZARAGOZA. "Al ponernos al volante, pensemos en el valor de la vida, la propia, la ajena sobre todo. Y si hemos bebido, si estamos cansados... no debemos aventurarnos a conducir".

ALMUDENA GRANDES. "No contábamos con la irreparable imbecilidad de unos padres que al parecer son capaces de arriesgar la vida de sus hijos y la de los demás en aras del dudoso prestigio social expresado por el número de motores de explosión que sea ca-

paz de albergar su garaje, siempre, por supuesto, en relación con el garaje del vecino".

LUIS CARANDELL. "A diferencia de lo que sucede con el tránsito, el viaje no es ver, sino mirar; no es oír, sino escuchar; no es pasar, sino considerar".

JULIO CARO BAROJA. "Vivimos en la época de la velocidad con mayúsculas, de tráfico y de tráfico: es un hecho, no es un Bien o un Mal absoluto".

ARTURO PÉREZ-REVERTE. "Allí —se refería a Sarajevo— por supuesto, no había direcciones prohibidas, stops, pasos de cebra ni ceda al paso. Pasábamos unos y otros a toda velocidad, quitándonos el miedo, para oír las bombas, con canciones de Sinead O'Connor a toda marcha en el radiocasete de nuestro vehículo".

JOSÉ LUIS ARANGUREN. "Pensemos en la cantidad de accidentes mortales que se produ-

cen cada fin de semana... Es bochornoso que eso ocurra y aunque las causas son varias... creo que se impone una limitación drástica y efectiva de la velocidad máxima".

JOSÉ MANUEL CABALLERO BONALD. "Debería existir algún sistema idóneo para corregir los desatinos de estos necios competidores del volante".

JOSÉ ANTONIO MARINA. "La responsabilidad es el gran antídoto para los comportamientos de riesgo, por lo que la educación sirve para prevenir conductas peligrosas en la carretera".

JOSÉ A. VALLEJO NÁJERA. "Una buena medida de higiene mental sería la educación cívica del conductor, adiestrarle al buen temple, al respeto a los demás, incluso a la cortesía que mantiene en otras ocasiones y pierde el volante". ♦

- Se lanza la red social Google+.



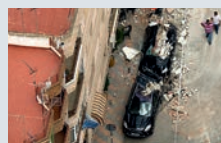
- Ortega Cano provoca una colisión frontal, en la que muere el conductor del vehículo contrario. El torero terminará ingresando en prisión.

- La REVISTA "Tráfico" estrena portal en Internet.

- Comienza en Asturias y Alcorcón la implantación de la Cita Previa.



- Primer crash-test entre vehículos eléctricos.
- ESP obligatorio en todos los turismos nuevos.
- Terremoto de Lorca.



- Terremoto en Japón y accidente en la central nuclear de Fukushima.



MEJOR CANCIÓN
Someone like you
(Adele)



1985 ASÍ ÉRAMOS ASÍ SOMOS 2015

81.234	Accidentes	91.570 ⁽²⁾
6.374	Mue-tos	1.688 ⁽²⁾
13,43	Media fallecidos día	4,6 ⁽²⁾
38.695	Heridos graves	9.574 ⁽²⁾
20%	Accidentes por distracción	40%
745.896	Vehículos matriculados	1.146.196 ⁽²⁾
480.772	Nuevos conductores	596.196 ⁽²⁾
13.547.407	Censo conductores	26.401.660
484.000	Controles de alcoholemia	6.538.000 ⁽²⁾
4.000	Controles de droga	60.000 ⁽⁶⁾
1.127 km	Kilómetros autovía	13.557 ⁽⁵⁾
1.798 km	Kilómetros autopista	3.026 ⁽⁵⁾



• Jorge Lorenzo gana el Mundial de MotoGP.

- La REVISTA "Tráfico" incluye un código BIDI para el acceso desde dispositivos móviles.
- Se da un punto extra a 16 millones de conductores que no han cometido infracciones en seis años.



- Juan Carlos I visita la DGT.
- La DGT anuncia tolerancia 0 con las drogas al volante.

- Fomento plantea invertir 52.400 millones en carreteras de 2012 a 2024.
- 150 aniversario de Opel.
- España gana su segunda Eurocopa de Fútbol.
- Todos los vehículos nuevos deben equipar ISOFIX.



- Comienzan pruebas de señalización variable de velocidad en AP-7, AP-2 y B-23.
- Se abre al tráfico el nuevo paso por Despeñaperros (A-4).
- Obligatorio el etiquetado ecológico de los neumáticos.
- La prima de riesgo española alcanza máximos históricos.

- Se ponen en marcha las Unidades de Atención a las Víctimas.
- Se conectan telemáticamente las primeras ITV para hacer llegar los resultados de las inspecciones.



- 39 estados prohíben enviar mensajes por móvil mientras se conduce en EE. UU.
- La DGT deja de aplicar índices correctores a la contabilidad sobre víctimas de accidentes y realiza un seguimiento individual de los heridos.



- Microsoft lanza Windows 8 y Halo.
- Se hunde el Costa Concordia.



MEJOR CANCIÓN
Te he echado de menos
(Pablo Alborán)



150.328 km	Carretera convencional (km)	148.778 (5)
11716.339 u.	Parque de vehículos	30.916.836
8,3 años	Antigüedad del parque	10,2 años
973.824	Venta veh. usados (transferencias)	3.095.592 (2)
825.000 ptas	Precio Seat "Ibiza"	12.720 €
48,70 ptas	Precio litro gasolina	1,29€ (3)
1.265 ptas (l)	Precio ITV	33 € (4)
950 ptas	Tasa duplicado permiso	20,00 €
1.850 ptas	Tasa transferencia vehículo	53,40 €

(1) En 1986 (2) 2014 (3) Agosto 2015 (4) En Andalucía, turismo de gasolina, 2015 (5) en 2013 (6) Previstos en 2015
(Fuente: Anuario DGT, BOE, Anuario Fomento, Seat...)



Fuente:Ofertalia.com

Famosos al volante



• S. H.

Nos han contado su vida, sus éxitos y fracasos a lo largo de estos años. Hemos hablado de educación al volante, de velocidad, de miedos y placeres en carretera. De multas y del cinturón de seguridad. Todos se pusieron a “conducir” con nosotros...

Empezamos con Norma Duval, en el 85 estrella del espectáculo y televisión: “Conducir me relaja”. Después han pasado por nuestro papel muchos y de todos los ámbitos. 230 entrevistas entre las que se incluyen la del Rey Don Juan Carlos, en julio de 1996, en la que, por primera vez, habló de su vida ‘al volante’ y, comparándose con los miembros de la Casa Real,

Artistas, escritores, presentadores, cocineros, investigadores, deportistas, diseñadores, humoristas... **Más de 200 famosos han pasado por la revista, todos muy sensatos al volante.**



dijo: “La experiencia juega a mi favor”.

Antoñete aseguró que “*tiene que ser horrible morir en la carretera, a mí que me mate*



un toro”. El seleccionador español de fútbol y ex entrenador del Real Madrid, Miguel Muñoz, tuvo una grave accidente de circulación: “La carretera

siempre me pareció muy peligrosa”. Fernando Martín, que falleció en un accidente en la M-30 madrileña, pedía aquí dinero para las carreteras mientras Miguel Delibes apuntaba como causa de los accidentes “la velocidad excesiva y la torpeza”, y Joaquín Prat: “El mal estado de las carreteras y la mala educación”.

“HACER EL INDIO”. Concha Velasco nos confesó que “al volante no soy tan artista”, y Maribel Verdú dijo que “una cosa es correr y otra hacer el indio”. Alfredo Landa nos confesó que antes de un viaje le rondaba cierta preocupación. “Sí, la carretera me da miedo”, y hasta se lo contó al director general de Tráfico, Miguel Muñoz.



• 110 aniversario de Harley Davidson.

- Juan Carlos I visita la fábrica de Renault en Valladolid.
- Nuevo Plan de Calidad del Aire 2013-2016.
- Muere Paul Walker (Fast & Furious) en accidente de tráfico.
- Muere Hugo Chávez. Le sucede Nicolás Maduro.
- Atentado en el maratón de Boston.

- Ortega Cano es condenado a 2 años y 6 meses de cárcel por el accidente que provocó.
- Comienzan a volar los primeros Pegasus (radares en helicópteros).



• Francisco I, nuevo Papa, tras renunciar Benedicto XVI.



PAU GASOL:
"METER EN LA CÁRCEL POR CONducIR EBRIO ES UNA MEDIDA DRÁSTICA, PERO NECESARIA"

JOSÉ ANTONIO MARINA:
"¿PERMISO POR PUNTOS? ALGO ASÍ PARA EL COLEGIO..."



MIGUEL DELIBES:
"LA CAUSA DE LOS ACCIDENTES SON LA EXCESIVA VELOCIDAD Y LA TORPEZA"



El escritor Arturo Pérez-Reverte fue tajante en la entrevista que le hicimos: *"A quienes conducen embriagados deberían retirarles el permiso de conducir para el resto de la vida"*. Otro escritor, Antonio Gala, reflexionó: *"La accidentalidad está en manos de quien conduce"*. Gonzalo Torrente Ballester apuntó a futuro: *"Hay demasiados coches, habrá que pensar en otro medio de locomoción"*, y Soledad Puértolas fue firme: *"Por encima de los 120 el coche no se puede controlar"*. Javier Sardá insistió en el tema: *"¿Velocidad? No hay que aumentar los límites. El problema del tráfico*

es atroz y lo peor es que nos estamos acostumbrando". También nos atendió el 'sabio' José Luis Sampedro, que apostilló: *"Conducir no es una asignatura, es educación"*.



"PARAR, TEMPLAR..."
 Caso curioso fue el torero Ortega Cano, luego implicado en un accidente que le llevó a la cárcel. Nos dijo: *"Para conducir hay que parar, templar y mandar"*. Antonio Banderas reflexionó: *"La carretera no se puede tomar a broma"*.

El cardiólogo Valentín Fuster fue tajante en nuestra entrevista: *"Hay enfermos que no deben conducir"*. El psiquiatra Rojas Marcos dijo que *"al volante*

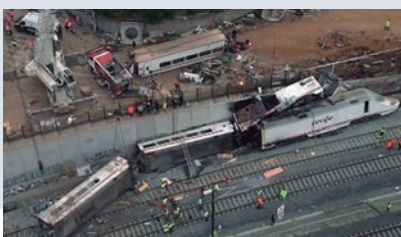
nos gusta demostrar nuestra superioridad"; el científico Bernat Soria (no había llegado a ser ministro) explicó que *"me pongo el cinturón hasta para ir a la esquina"*. El filósofo José Antonio Marina se planteó: *"¿Permiso por puntos? Tendríamos que pensar algo así para el colegio"*.

Tampoco nos ha faltado humor. Cruz y Raya, Francisco Ibáñez (*"Mortadelo y Filemón conducen peor que yo"*), Javier Coronas, (*"O conduzco o hablo; soy hombre"*) Y Tricicle: *"Debería haber revisiones para ver si la gente conduce bien"*.

Muchos presentadores famosos como Iñaki Gabilondo,

ANTONIO BANDERAS:
"LA CARRETERA NO SE PUEDE TOMAR A BROMA"

- 79 personas mueren en el accidente del tren Alvia en Santiago de Compostela.



- La DGT lanza su app para móviles.
- La DGT aprueba su Plan de Investigación 2013-2016, con 1,6 millones de subvenciones.
- Avanza la Administración Electrónica: se implanta la Cita Previa, la Tarjeta ITV electrónica y el pago telemático de las tasas.

- Cambio en la web de la revista "Tráfico": se convierte en portal y comienza a incluir noticias de seguridad vial.
- 9 muertos y 5 heridos graves en un accidente de autobús en Ávila.
- Se empiezan a incluir mensajes de seguridad vial en la notificación de multas.



- Sony lanza la PS4.



MEJOR CANCIÓN
 Get lucky
 (Daft punk)





JUAN CARLOS I: *“¿QUIÉN CONDUCE MEJOR EN LA CASA REAL? LA EXPERENCIA JUEGA A MI FAVOR”*

Lo que dijeron grandes cocineros

Alberto Chicote: “La carretera no es para ir haciendo el cabra”.
Jordi Cruz: “La moto no te da licencia para hacer el idiota”.
Juan Mari Arzak: “El conductor que va a conducir no debe beber”.
Karlos Arguiñano: “Cocina y seguridad vial son las grandes olvidadas de la educación”.
Martín Berasategui: “Mi mujer y mi hija se salvaron por llevar cinturón”.
Carmen Ruscalleda: “Todos piensan que no les va a tocar”.
Elena Arzak: “Se ha interiorizado el peligro de conducir después de beber”.
Sergi Arola: “No creo que sea bueno conducir después de comer”.



SUSANA GRISO:
“MANTENGO TODOS LOS PUNTOS”



(“Al volante lo que falta es civismo”), Susana Griso (“Mantengo todos los puntos”), Juan Ramón Bonet (“Soy una abuela conduciendo”), o Pablo Motos, que aseguró que “no llevar el cinturón es jugar a la ruleta rusa”. Pedro Piqueras opinaba que “las multas se deben poner en función del poder adquisitivo” y Mamen Mendizábal aseguró que “cuando salimos, el que conduce no bebe”.

Incluso, entrevistamos a Custo Dalmau o Purificación García. Y Pau Gasol (“Meter en la cárcel por conducir ebrio es una medida drástica, pero necesaria”), o Fernando Alonso (“Conducir en circuito y carretera es muy diferente”), e ilustres motoristas, Marc, Pedrosa... O una María de Villota a la que entrevistamos después de la tragedia: “Vi que que había algo más importante en la vida que ser piloto de Fórmula 1”.

Y Ana Belén, Ana Rosa Quintana, Rosa Villacastín, Juan Luis Arsuaga, Gloria Estefan, Margarita Salas, Miguel Ríos, Luis Piedrahita, Paloma San Basilio, Indurain, Belén Rueda, Leo Harlen y muchos más. Famosos y sensatos. ♦



Muchas entrevistas que no fueron...

Muchas entrevistas publicadas a lo largo de tres décadas y muchísimas más que se gestionaron y nunca llegaron a realizarse. Algunas han tardado meses en poder realizarse; otras, después de mucha espera se quedaron en nada... Otras cuyos retrasos provocaron algún ‘ataque de nervios’, y no faltaron ‘peros’ y condiciones para realizar las fotos –no todo el mundo se pone delante de un fotógrafo a cualquier hora, en cualquier mo-

mento del día-, algún que otro plante y, sobre todo, muchos intentos –seguramente más del triple de los que cuajaron– con personajes que al final quedaron en nada después de numerosas gestiones, promesas incumplidas, retrasos inasumibles. Muchas entrevistas con gente muy importante que han realizado en distintas etapas Pedro Pablo San Martín, Gemma Carrasco, Luis Nieto, Álvaro Ponce, Ana Jiménez, Emmanuel Zoco...



• Muere García Márquez.

- Google presenta su coche autónomo.
- El semáforo cumple 100 años.
- Escocia baja su tasa de alcoholemia.
- Se funda PODEMOS.



- El sistema de Cita Previa queda implantado en todas las jefaturas de tráfico.
- Se aprueba la Ley de Seguridad Vial, con aumento de las multas por alcohol y drogas.
- Entra en vigor una nueva norma de señalización vertical.

- El Código Electrónico de Tráfico y Seguridad Vial reúne y actualiza la normativa de tráfico y seguridad vial en Internet.
- Se elimina el pago en efectivo en la jefaturas de tráfico.



CAMPEONES DEL MUNDO DEL MOTOR, PROFESORES,
Y HUMORISTAS TUVIERON SECCIÓN PROPIA

Ilustres colaboradores

Desde los **circuitos** (Carlos Sainz, "Sito" Pons, Luis Pérez Sala...), desde las **aulas de la Universidad** (Luis Montoro) o desde las **mesas de dibujo** de los mejores humoristas (Mena, Pablo San José...), en estos años hemos contado y disfrutado con **la experiencia y profesionalidad de sus ilustres colaboraciones.**



• M.L.A.

A lo largo de estos años, 'conductores' de la talla de Antonio Zanini (campeón de Europa de rallies), Carlos Sainz, (dos veces campeón del mundo en el mismo deporte), "Sito" Pons (bicampeón mundial en 250 cc) o Luis Pérez Sala (piloto de Fórmula-1); o expertos en conducción como los hermanos Arnella, Juan y Pedro, directores de la Escuela de perfeccionamiento de la Conducción TAC, nos dieron "Lecciones de un campeón" y sus consejos más valiosos para afrontar situaciones compli-

Humor contra los accidentes

El humor ha tenido, durante largos años, un hueco fijo en las páginas de "Tráfico". Ramón, Mena, Pablo San José y Quique tuvieron un espacio mensual, pero no podemos olvidar el "especial" que, en nuestro número 6 (1985) reunió a Cerbián, Peridis, Juan Ballesta, Gallego y Rey, Martín Morales, Forges, Percih, Pablo, Chummy Chumez, Ramón y Máximo. ¡Los grandes del humor en ese momento!

cadadas al volante: conducir bajo la lluvia, el peligro del acuplanning, la importancia del casco, si se produce un reventón en la rueda...

PSICOLOGÍA Y TRÁFICO. Además, y aún no habíamos cumplido dos años cuando alguien nos habló de unos psicólogos que iniciaban su actividad relacionando la psicología con el tráfico, la accidentalidad... Luis Montoro, junto a

José Soler y Francisco Tortosa formaban el equipo. El primer reportaje, "Psicología y Tráfico" que nos encantó y fue el germen de una sección que duró años. Sobre todo Luis Montoro, ha sido desde entonces habitual colaborador en estas páginas -de los pocos que nos han acompañado a lo largo de estos 30 años- y con los años se ha convertido en una indudable referencia en esta materia en nuestro país. ♦

- Volvo presenta un SRI hinchable.
- Crimea se separa de Ucrania y se une a Rusia.
- Desaparece el avión de Malasia Airlines con 239 pasajeros.
- El Real Madrid gana la décima Copa de Europa.



- La DGT publica en su web los principales datos de seguridad vial de todos los ayuntamientos.
- La revista "TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL" publica cómo circular en glorietas y su web obtiene más de 96.000 visitas en una semana, reproducido por EL PAÍS, VERNE, Huffington Post...



- Juan Carlos I abdica. Felipe VI nuevo rey de España.

MEJOR CANCIÓN
Happy
(Pharrell Williams)



VERANO, INVIERNO, CAMBIOS LEGISLATIVOS,
PARA NIÑOS Y PROFESORES...

Cuadernillos especiales para saber más



Información práctica para conducir sin 'patinajes' en el invierno

Los cuadernillos especiales han formado parte de la historia de la revista. En especial los dedicados a divulgar **cambios legislativos**, conducción en **verano**, en **invierno** o los dirigidos para los **escolares y profesorado**.

• J. S. H.

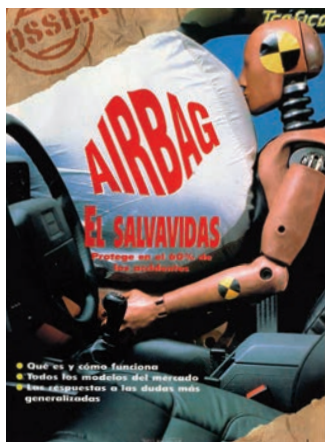
Desde nuestro arranque, la revista hizo cuadernillos especiales, entre los que destacan los dedicados a los viajes durante

el verano y el invierno. Guías de dieciséis páginas, cada año diferentes, que siempre han dado pistas útiles sobre la conducción en determinadas circunstancias, la importancia de la puesta a punto del coche,

cómo viajar con niños, de todo lo que tiene que ver con su seguridad... En ellos nacieron los mapas de tráfico, de puntos conflictivos, zonas de posibles atascos, de puertos con problemas, que ahora hacen muchos



La seguridad de los niños, en nuestro dossier



Dossier para desmenuzarlo todo sobre los airbag



La lucha europea contra los accidentes, otro cuadernillo



Los mapas fueron una importante aportación desde el inicio



- Felipe VI visita la DGT.
- Se aprueba el plan PIVE 8.

- Se pone en marcha el Distintivo Ambiental en España.
- Inglaterra prohíbe fumar en el interior de coches en los que viajen niños.
- Elecciones locales y autonómicas, con irrupción de Podemos y Ciudadanos.

- Se retrasa a 2018 la obligatoriedad del e-Call en los vehículos nuevos.
- Se aprueba nuevo Baremo de Indemnizaciones para accidentes de automóvil.



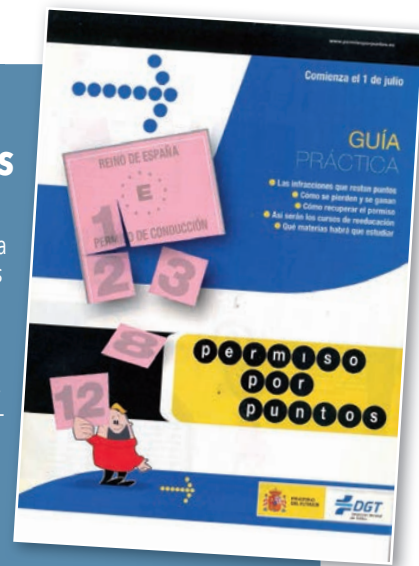
- El Barça gana su quinta Champions y el Sevilla, su cuarta Europa League.
- Apple lanza su SmartWatch.



Para no 'perders', una de nuestras últimas portadas de verano



Portada en plastilina de uno de los cuadernillos de verano



medios. Incluso algunos han usado directamente nuestros mapas, sobre todo en verano. Una información gráfica que ahora ha saltado también a las web, televisiones, redes...

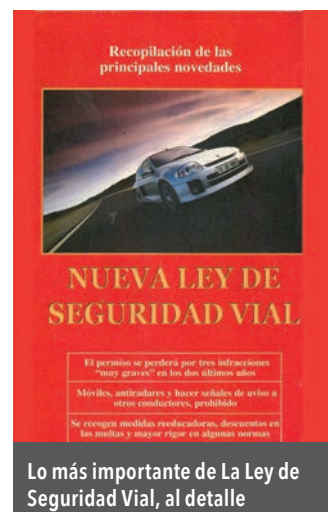
"TRÁFICO" PARA NIÑOS. La revista "Tráfico" también dio a luz, en 1987, un cuadernillo dedicado especialmente a los niños, padres y profesores: "Tráfico Chico". A lo largo de su vida, tuvo dife-

rentes enfoques, pero siempre buscó ser apoyo a iniciativas y actividades de educación vial en los colegios, ofrecer material didáctico para los niños—incluso para padres—, y herramienta de trabajo para los profesores. En ciertos acontecimientos, nuestras mascotas daban 'lecciones' de seguridad vial en el Camino de Santiago o las Olimpiadas.

Por aquí pasaron dibujantes y guionistas como Carmen

Delgado, Gerardo Amechazurra o Teo Puebla, entre otros.

NUESTROS DOSSIER. Durante una larga etapa de la revista, se publicaron también cuadernillos especiales sobre temas en los que queríamos profundizar: Los neumáticos, airbag, cascos de motoristas, el 'esqueleto' de los coches, las luces y hasta la 'vida' de los dummies con los que se hacen las pruebas de choque. ♦



Lo más importante de La Ley de Seguridad Vial, al detalle



La Semana Santa también nos ocupó en muchos especiales



Cuadernillo dirigido a niños y profesores



El 50 aniversario de la DGT, mereció un número especial.



Llamativa portada de un especial de conducción invernal

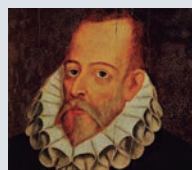
• Se estrella el avión de Germanwings en los Alpes: 150 muertos.



- La DGT publica la ubicación de los radares.
- La DGT unifica en todo el territorio un límite de tolerancia con el que actúan los radares.
- Interior y Justicia acuerdan la remisión telemática de información sobre los delitos contra la seguridad vial
- Kilometraje y vigencia de ITV se incluyen en el Permiso de Circulación.



- Atentado de Charlie Hebdo.
- Se encuentran los restos de Cervantes.



- Alexis Tsipras, elegido primer ministro en Grecia.
- 23 muertos en el ataque terrorista contra el Museo del Bardo (Túnez).

Campañas, reflejo de la evolución social

Del "Si bebes, no conduzcas" de Stevie Wonder de 1985, a "Las gafas más caras del mundo", de 2015, las campañas divulgativas de la DGT se han convertido en todo un fenómeno mediático. De la línea amable a la dura, todas pasaron por aquí. **El objetivo siempre el mismo: reducir los accidentes.**

• M. LÓPEZ

En 1985, Stevie Wonder y su inolvidable frase "Si bebes, no conduzcas" protagonizan una de las campañas que más éxito divulgativo ha tenido y con la que arrancó "Tráfico". En 1989, una simpática ardilla y su "Te lo dice un amigo", pedía en tono amable moderación con la velocidad o el alcohol. En la década de los 90 el número de víctimas superaba los 7.000 fallecidos y las campañas buscan nuevas vías. Así, en 1992, llega la línea dura: "Las imprudencias se pagan", en la que se muestra con total realismo los accidentes y sus consecuencias. Las cam-

pañas de la DGT se convierten en un acontecimiento mediático que se esperan igual que las de la Lotería Nacional.

VIVE. Al finalizar los 90, se da otra vuelta de tuerca y se lanza un mensaje positivo, con el lema "VIVE". En 2001, las nuevas tecnologías se convierten en las protagonistas, llega la primera campaña contra el uso del móvil en carretera. En 2003, "Abrochate a la vida", busca la complicidad y responsabilidad de los conductores.

Responsabilidad a la que se sigue apelando en las campañas posteriores: 2005, "No podemos conducir por ti", porque el conductor es el que tiene la

última palabra. En 2008, las motos son las protagonistas: "Si pensamos en las motos todo irá mejor".

Llega 2012 y "A tu lado vamos todos". La sociedad debe involucrarse. En abril de 2014 llega "Haz tu parte", en la que todos los usuarios de la vía también son responsables, porque sus comportamientos tienen consecuencias sobre los demás. Y 2015, "Las gafas, la música... más caras del mundo", o la importancia de prestar atención a la conducción en todo momento. ♦



De Stevie Wonder (1985) al "Ponte el casco" (2009), de la línea dura en 2008 con el riesgo de no llevar a los niños en SRI a las "Gafas más caras del mundo" (2015).



...Para saberlo todo sobre tráfico y seguridad vial...

SÍGUENOS...

...¡TE VAS A ENTERAR!



- La mejor información
- Lo último en legislación
- Lo más novedoso en movilidad
- Todas las investigaciones
- Los mejores especialistas
- Amena, útil, para todos...

SUSCRÍBETE

SOLO **8,25 €** AL AÑO
(Seis números)

**Editada
por la DGT**

Por teléfono: 91 339 62 75. Por fax: 91 339 63 39
Por e-mail: suscriptorestrafico@tpiedita.es
Por correo: TPI Edita. Avda. Manoteras, 26. 3ª plta. 28050. Madrid

AÑO XXXI / NÚMERO 231 / 2015

Director:
JESÚS SORIA (jsoria@dgt.es)

Coordinadora General:
Mercedes López (mlopez@dgt.es)

Redactor-jefe:
Juan M. Menéndez -edición-
(jmmenendez@dgt.es)

Maquetación:
Agencia2

Redactores:
Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es) y
Anabel Gutiérrez (aigutierrez@dgt.es)

Fotografía:
Lucía Rivas y Alberto Espada
(colaboradores).

Secretaría de Redacción:
Francisca Robles (frobles@dgt.es)

Infografía: Dliros.

Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 44.
28027 Madrid.
Tfno. directo: 91 301 84 25.
<http://revista.dgt.es/>

Impresión, distribución y fotomecánica:
TPI edita.

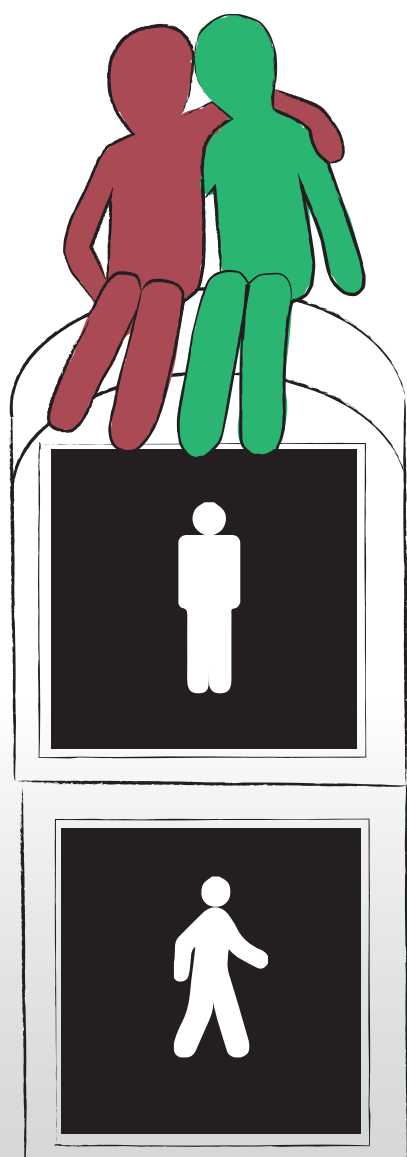
Depósito legal: M-25.988-1985.
N.I.P.O.: 128-15-001-5.
ISSN: 1886-3558.

(La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores).

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Edita:





CELEBRANDO
30 AÑOS
JUNTOS

En la revista Tráfico y Seguridad Vial
estamos de cumpleaños.
Y todo, gracias a vosotros.

