

LA LOCURA

Cuenta la patrulla de helicopteros que habían observado a la furgoneta blanca realizando un adelantamiento prohibido, por lo que decidieron seguirla. Mientras avisaban a una patrulla de tierra para proceder a identificar al conductor, la furgoneta realizó el adelantamiento que vemos en la fotografía en zona prohibida.



segunda fotografia también se ve a un turismo oscuro, en la parte inferior, que realizará esta misma maniobra de adelantamiento prohibido. La Guardia Civil pudo detener e identificar a los correspondientes conductores, con lo que se pondrá en marcha un

expediente

sancionador.

Además, en la



TRÁFICO, Marzo 1997

Fotografías captadas por los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.



nesar de mi mala memoria, lo recuerdo todo a la perfección. ■Volvíamos a casa por el carril lento de la autopista de Barcelona cuando un coche se incorporó a la carretera v. sin razón alguna, nos deslumbró con sus luces largas v aceleró hasta ponerse a nuestra altura. Su conductor nos increpó y dio un volantazo hacia nosotros que nos sacó de la carretera. Sólo los reflejos y la pericia de mi mujer, que conducía, nos permitió sortear una segura desgracia. Anoté la hora, el

kilómetro, el modelo del coche, su color y su matrícula, y con los datos abandonamos la carretera para dirigirnos a una comisaría de Policía Municipal que conocíamos. A la sinrazón de lo sucedido. añadimos la respuesta de la policía: ellos no podían hacer nada porque esa carretera no era vía urbana. Tras una hora de discusión y cuando perplejos ya nos íbamos, otro policía salió a buscarnos. Habían consultado los reglamentos y aceptaron la denuncia. Han pasado 7 años y no hemos vuelto a saber nada del asunto. De aquel día quedó

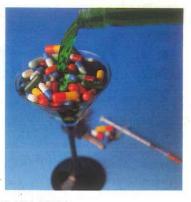
una pareja asustada, una denuncia muerta y, lo peor, un par de locos en la carretera. Estoy seguro de que en estos años habrán encontrado en una de sus fechorías algún conductor con menos pericia.

SUMARIO

ALCOHOL Y FÁRMACOS

DOSIS MORTAL

Un estudio realizado con muestras de los fluidos orgánicos de 285 conductores fallecidos en accidente de circulación confirma la incompatibilidad del coche con determinadas sustancias: seis de cada diez habían ingerido alcohol, solo o mezclado con fármacos y drogas. 12



ALERGIAS



ESTORNUDOS AL VOLANTE

SUPLEMENTO INFANTIL

TRÁFICO CHICO CAMBIA

AUTOVÍAS Y AUTOPISTAS

DIFERENCIAS EN LA ACCIDENTALIDAD

Un estudio realizado por el INSIA para la DGT ha puesto de manifiesto las grandes diferencias en la accidentalidad entre dos vías que parecen similares: autovías y autopistas. El trabajo también estudia la influencia de algunas causas como la climatología o la luminosidad en los siniestros.



SECCIONES

La Locura

El Maletero

Editorial

El Zoom

Asombroso

Motor al Día

La Pluma

Vía de Servicio

Área de Descanso

Cartas

Taller de Opinión

El Cuentakilómetros

Famosos en Marcha

42

44

Conducir Mejor

CRASH-TEST



LOS PEQUEÑOS, MAL

En un "crash-test" realizado por las organizaciones de consumidores europeos bajo la normativa que regirá próximamente en la Unión Europea, los modelos más pequeños han salido bastante mal parados. Sin embargo, los fabricantes han quitado importancia a esta prueba y le han puesto bastantes "pegas"....30

FAMOSOS

RAMÓN GARCÍA: "LAS MULTAS ESTÁN BIEN"

Ramón García es uno de los presentadores de éxito en la televisión nacional y un conductor vocacional. La ponen nervioso las prisas de algunos en los semáforos y cree que las multas, en general, a los imprudentes están bien puestas.

4

BAJADA EN CURVA

Velocidad del vehículo 100 Km/h

(*) En todos los casos al 50% de efectividad

FICHA TÉCNICA

Rodar con los amortiguadores en mal estado

El balanceo crítico

COORDINA: JOSÉ IGNACIO RODRÍGUEZ SIMULACIÓN: JOSÉ ANTONIO LOZANO Y CARLOS VERA Infografía: DPI

Las pruebas realizadas con el SINRAT indican que las anomalías en los amortiguadores alargan la frenada mientras que las transferencias de carga son tal altas que el balanceo puede resultar crítico en una curva o a la hora de realizar una esauiva.

En pleno descenso del 6%, con una curva de 140 m. de radio, resulta

120 Km/h

Amortiquadores (*) MAL ESTADO MAL ESTADO MAL ESTADO MAL ESTADO

imposible mantenerse en el carril, por más que se frene o se de un

volantazo. Sólo la una velocidad moderada se sale airoso

constan de un cuerpo cilíndrico de dos cámaras, separadas por válvulas por cuyo interior circula un fluido o un gas a presión. La mavor o menor resistencia al paso de los mismos es la que caracterizará el tipo de amortiguación, dura o blanda, con la que cada fabricante busca el equilibrio en-

Mantiene la velocidad de 120 Km/h. e

intenta seguir

programa SINRAT simula el movimiento de los vehículos

idades, trayectorias, etc), teniendo en cuenta las

racterísticas géométricas y de adherencia de la carretera,

as del propio vehículo y las acciones del conducto

en el carril

os amortiguadores tre la seguridad y el confort.

Los resultados de las simulaciones efectuadas con el SINRAT son muy significativos. Por un lado se observa que la distancia de frenado se alarga hasta 17 metros cuando se circula a 100 km/h. con los amortiguadores a un 75 por 100 de su capacidad. Asímismo, a la hora de salvar un obstáculo, el vehículo se desplaza lateralmente más de lo que se le indica con la

Cuando el conductor

se da cuenta de que se sale del carril,

frena suavemente y da un volantazo hacia

Aumento de la distancia de frenado en función del deterioro de la amortiguación Deterioro de la Amortiguación Incremento de la distancia de frenado (*) 0% 25% 50% 75% (*) Todas las distancias están en metro

dirección y se hace imposible regresar al carril sin colisionar con un hipotético vehículo que circula en sentido contrario.

Trazar una curva puede resultar imposible a cierta velocidad por más que intentemos reconducir el coche con el volante o apliquemos con fuerza el pie al

freno. Para evitar sustos, conviene revisar los amortiguadores periódicamente (al menos cada 40.000 kilómetros) en un taller especializado.

Por último, otras consecuencias del desgaste son: mayor fatiga del conductor, deslumbramiento por la noche a otros conductores, aumento del desgaste de otras piezas y posibilidad de que el rebote de las ruedas "engañe" al ABS.

Trayectoria controlada

Se origina un pequeño balanceo, pero debido a la velocidad moderada,

mantiene bien la trayectoria.

Los olvidados

os amortiguadores son elementos mecánicos que, frecuentemente, caen en el olvido del conductor. No se ven, van "por ahí dentro escondidos" y no nos ocupamos tanto de ellos como de otros elementos como los frenos. motor, etcétera.

El ser humano tiene una gran capacidad de adaptación a situaciones progresivamente difíciles. pero nadie está exento de verse ante una emergencia en la que necesitaremos que el coche responda con precisión, lo que será imposible si los amortiguadores se encuentran en mal estado.

Asumiendo que el error fundamental va lo hemos cometido, sólo nos cabe ser poco exigentes con lo que le pidamos al coche. En las curvas deberemos ser muy suaves y precisos en los movimientos del volante para que no sea preciso rectificar: cada gesto de volante es un cambio de trayectoria que origina un

Transferencia de cargas

velocidad y el mal funcionamiento de los amortíguadores hacen que la transferencia de cargas sea tan alta

La fuerza centrífuga, el exceso de

que acabe saliéndose de su carril.

nuevo balanceo lateral, produciéndose oscilaciones y rebotes en los apoyos que nos sacarán de nuestro carril.

Las frenadas serán muy progresivas, huyendo de las pisadas intermitentes. siempre poco eficaces, sobre todo en estas condiciones. En las frenadas bruscas notaremos un gran hundimiento del morro v se alcanzará antes el bloqueo de las ruedas v la consiguiente pérdida de dirección. El eje trasero rebotará v la adherencia será menor, pudiéndose producir deslizamientos laterales aun en travectorias poco curvilíneas. En suelos con mal firme, estas situaciones comprometidas aparecerán antes y notaremos rebotes y tirones en el volante.

Finalizaremos diciendo que el "ahorro" que consigamos por no cambiar los amortigudores lo pagaremos con creces en desajustes de otros elementos mecánicos, en el confort y, sobre todo, en seguridad.

Ernesto Nava

(Director de la Escuela de Conducción del RACE)

4 Tampoco el volantazo

La maniobra de girar más el volante hacia el interior de la curva no es efectiva puesto que el vehículo inicia un pequeño derrape en el tren trasero e invade el carril contrario.

TRÁFICO, Marzo 1997

FICHA TÉCNICA

a su carril.

100 Km/h MAL ESTADO (*)

Al realizar la maniobra de esquiva, se desvía de la trayectoria deseada, invadien excesivamente el carril contrario

Se aiusta bien a la maniobra de

esquiva, consiguiendo no chocar con el vehículo contrario

Colisión inevitable

vehículo se cruza ligeramente a causa mal estado de los amortiguadores, udiendo evitar la colisión.

🕕 Consigue regresar

Aunque el volantazo para volver a su carril origina un pequeño derrape hacia el arcén, sale airoso.

6 El frenazo, peor

El frenazo bloqueando las ruedas es aún peor solución puesto que pierde adherencia el coche y sale de la carretera por el carril contrario.



(*) Al 50% de efectividad

Velocidad del vehículo 100 Km/h Amortiguadores

ESQUIVA DE UN OBSTÁCULO

BUEN ESTADO

Dos vehículos se encuentran un obstáculo en un tramo recto

e intentan esquivarlo. Uno lo conseguirá pero el otro, con los amortiguadores deteriorados, no podrá regresar a tiempo



El obstáculo se encuentra demasiado cerca y, en ambos casos, intentan esquivarlo.

TRÁFICO, Marzo 1997

El sucesor de Indurain

En la Unidad de Tráfico de la Policía Local de Mieres se quedaron asustados al revelar esta fotografía tomada por el radar. El ciclista de la fotografía parecía ir a 115 km/h por el Paseo Fluvial de Mieres, conocido por la "ruta del colesterol"

No saben cuál fue el vehículo que activó el cinemómetro, si el turismo o el tren. Porque si hubiera sido el ciclista, habría que localizarlo y acabar con el problema de la retirada de Miguel Indurain. A 115 km/h ni "Miguelón" ni Bjarne Riis ni Tony Rominger podría alcanzarle...



Un cielo más limpio para Madrid

ASETRA (Asociación de Talleres de Madrid) mantuvo una campaña de publicidad recordando la conveniencia de revisar los vehículos para disminuir la contaminación. Bajo el lema "Madrid merece un cielo más limpio" ASETRA utilizó vallas publicitarias en las entradas y salidas de la capital durante dos meses.



CETRAA y las cotas

La asamblea general de CETRAA (Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines), que representa a 45 asociaciones provinciales de talleres, rechazó la actuación de la Dirección General de Seguridad y Calidad Industrial del Ministerio de Industria en el control de cotas de vehículos gravemente accidentados.

CETRAA está de acuerdo con la revisión de estas cotas, pero cree necesario esos datos figuren en la tarjeta ITV de los coches para que los talleres puedan acceder a ellos sin tener que suscribirse a ninguna publicación. Igualmente, exige que esas cotas se comprueben en las revisiones ITV de forma que así se asegure que antes del accidente eran correctas y, que de haber deficiencias, éstas no provienen de una reparación anterior. En opinión de CETRAA, esto encarecerá la ITV y generará conflictos con la Administración y los talleres cuando un automóvil bien reparado sea rechazado por una ITV por la revisión de cotas.

TRÁFICO. Marzo 1997

Mucho fraude en los seguros

Según Iosé Boada (UNESPA), el fraude en los seguros del automóvil supone aproximadamente un 10 por 100 de la recaudación por pólizas; es decir, unos 90.000 millones de pesetas. Boada destacó que es una cifra "preocupante" y que "aunque es una minoría quien recurre a estas prácticas, los afectados son todos los asegurados". Para ello, UNES-PA estudia la posibilidad de crear una oficina de control a nivel europeo.

300 millones para formación del transporte

Trescientos millones de pesetas será los dedicados por el Ministerio de Fomento para ayudas a la formación en el sector del transporte. De ellas pueden beneficiarse personas físicas, asociaciones de transportistas y empresas y entidades públicas y privadas. Las ayudas pueden soli-citarse hasta el 31 de julio, aunque tendrán preferencia las presentadas antes del 28

VI Congreso RECOSEVIAL

La VI edición del Congreso Nacional de Centros de Reconocimiento para la Seguridad Vial, RECO-SEVIAL, "foro científico de debate y actualización del sector de los centros de reconocimiento para conductores y para la tenencia y uso de armas", se celebrará en Sevilla, del 1 al 3 del próximo mes de mayo. El lema será "por la calidad".

El programa científico abordará distintas facetas relacionadas con este campo, normativas, Reglamento General de Conductores, Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial, política de desarrollo y sostenimiento de los centros, entre otros muchos. Participarán importantes expertos en distintas materias. Para cualquier información sobre el congreso, se pueden dirigir al sede la organización, Asociación Española de Centros Médico Psicotécnicos (ASECEMP), Vía Universitas, nº 2, bajos. Tlfno: 976-55 07 56 o al fax 976-56 72 49. 50009 Zaragoza.

de febrero.

La Asociación de la Carretera desarrollará unas jornadas técnicas sobre tráfico y seguridad vial las tres próximas ediciones de TRAFIC (Salón Internacional de la seguridad Vial v Equipamiento para Carreteras), que en 1997 se celebra en Madrid del 21 al 24 de octubre.

El RACE vende en exclusiva en España el distintivo de la tasa general obligatoria impuesta por Austria para los automovilistas extranieros que quieran circular por sus autopistas. Información en las oficinas del RACE o en el teléfono 91/447 32 00.

La campaña publicitaria de prevención de accidentes de tráfico de la DGT es la que mayor impacto produjo (56,3 por 100) en los estudiantes de 1º de Periodismo, según una encuesta realizada por la Universidad San Pablo CEU (Madrid).

Alberto Ruiz Gallardón, Presidente de la Comunidad de Madrid, y Saturnino De la Plaza, Rector de la Universidad Politécnica de Madrid, inauguraron la nueva sede del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA). Este organismo, que dirige Francisco Aparicio, cuenta con 5.000 m² útiles en una parcela de 50.000 m².

El toro de Osborne será declarado monumento del Patrimonio Cultural andaluz. Esta valla va había sido excluida de las restricciones que imponía la Ley de Carreteras.

Las gasolineras de Tailandia regalan preservativos cada vez que se llena el depósito del coche. Las cajas de profilácticos incluyen advertencias sobre el riesgo de conducir sin prudencia.

Los conductores ingleses con menos de dos años de experiencia podrían ver suspendidos sus permisos y verse obligados a examinarse de nuevo si infringen el código durante ese período.

Del 10 al 13 de diciembre se celebró en Brasil la 1ª Conferencia Internacional sobre Seguridad en el Tráfico en América del Sur que trató las directrices para la cooperación



¡Vaya paquete!

La Policía Local de Chiclana nos remite esta fotografía que tomaron mientras realizaban una inspección urbanística en esa localidad gaditana. Sirva de ejemplo -de mal ejemplo- de cómo no se debe llevar nunca a nadie en un ciclomotor. El ciclomotor no admite pasajeros y, aunque lleve casco, el niño va corriendo un grave peligro.

El alcohol sí le afecta

La Audiencia Provincial de Granada ha rechazado el recurso de apelación de un conductor que argumentaba que el alcohol no le afectaba cuando fue detectado en un control de carretera con un índice de alcoholemia de 2,34 grs/l (el máximo autorizado es 0,8 grs/l).

La Audiencia señaló que "si el apelado estima que a él no le afectaba, le correspondía precisamente a él aportar la correspondiente prueba de descargo sobre su receptabilidad al alcohol", lo que no pudo hacer. La única prueba que pudo aportar es la educación que mostró ante los agentes. La sentencia señala que "los ojos brillantes, el olor a alcohol, el habla titubeante, la deambulación vacilante son signos inequívocos de encontrarse bajo los efectos del alcohol, que son perfectamente compatibles con un comportamiento educado".

MENA

Señalización ecológica



Cada día hay más preocupación por la ecología a todos los niveles y se hacen las señales más ecológicas. Y ya lo han notado las cigüeñas, que prefieren las señales de carretera que los campanarios tradicionales para hacer sus nidos. Vean si no la cigüeña que, en Peraleda, fotografió Juan García-Caro.

Tarifas de viajeros congeladas



internacional en Seguridad Vial.

TRÁFICO. Marzo 1997

Nace "Transporte Urgente"

La Revista del Transporte Urgente, una publicación bimestral editada por Omeya, que pretende informar a los usuarios de los servicios de transporte y ayudarles en la elección de los más apropiados, ha iniciado su andadura. Según el director de la revista, Juan Antonio Martínez, "intentaremos informar sobre un sector complejo, pero de forma comprensible y siempre pensando en el lector; nos dirigimos a los directivos de empresas sabiendo que quieren información concisa y correcta".

Un autobús en la alcoba

El conductor había aparcado el autobús escolar en una pendiente y se preparaba, a eso de las siete de la mañana, para hacer su rutina diaria. Algo debió fallar porque, lentamente, comenzó a deslizarse marcha atrás, arrolló a varios vehículos aparcados y se introdujo en la habitación de Ángeles que, a esa hora temprana, aún dormía. "Parecía un sueño", aseguró la joven, que resultó magullada y, en un primer momento, no podía salir de su propia alcoba.

Moción de los escolares murcianos

La Asamblea Regional de Murcia ha debatido una moción elaborada por los escolares murcianos y asumida por un diputado regional sobre los jóvenes y el alcohol. En la moción se insta a prohibir la publicidad de bebidas alcohólicas en centros oficiales, sanitarios, docentes o deportivos, así como la prohibición de la venta de alcohol a partir de las 23 horas en las estaciones de servicio y bares.

España, entre los más robados

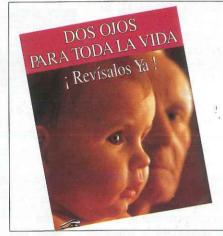
España es el cuarto país mundial por volumen de robos de vehículos, según datos de Dintex, una empresa distribuidora de sistemas de seguridad. Los 100.000 robos anuales realizados en vehículos no hacen, sin embargo, instalar sistemas de seguridad a los españoles: sólo el 8 por 100 de los coches españoles tiene alguno, cifra que en Francia o Alemania llega al 53 por 100.

El valor de los objetos sustraídos en España alcanzó, en 1996, los 6.500 millones de pesetas (38.000 pesetas por automóvil) y la policía recuperó un 70 por 100 de los vehículos robados, aunque apenas se denuncia el 37 por 100 de los delitos. Los ladrones suelen llevar los coches a zonas costeras y los pasan a países africanos, donde se venden con facilidad.

Las ciudades con mayores índices de robos son Milán, Nueva York, Londres y Madrid.

Por no fumar

El taxista, simplemente, no la dejaba fumar en el interior de su vehículo. Ella, contrariada, le agredió y robó; posteriormente propinó un mordisco a uno de los agentes de policía que le detuvieron. El fiscal pide en sus conclusiones un total de cuatro años de prisión y varias penas menores de arresto y multa.



La visión por encima de los 40

La presbicia es el defecto de la vista más común y frecuente a partir de los 40-45 años. Según la asociación de utilidad pública, Campaña de Protección Oçular, un reciente estudio destaca que dentro del grupo de usuarios de gafas y lentes, el segmento de la tercera edad muestra una utilización y consumo de estos productos muy inferior a la media de la población española. Asimismo se señala que hay una dejadez y abandono que no se justifica sólo por motivos económicos y se pierde para estas personas un mejor confort y seguridad visual.

Jueces alemanes, contra el alcohol

El antiguo fiscal general, Kurt Rebmann, presidente de la Academia Alemana para el Estudio del Tráfico, ha pedido, en la inauguración de la 35 Asamblea de los Juzgados de Circulación, que se rebaje a 0,5 por mil la tasa máxima de alcoholemia en la circulación rodada y que establezcan sanciones más fuertes para los conductores que no se pongan el cinturón. El juez Peter Macke, elegido nuevo presidente de la Asamblea de Juzgados de Circulación, también pidió al gobierno federal la rebaja de la tasa de alcoholemia.

Moto taxi

Las prisas son siempre malas consejeras y se llevan rematadamente mal con los atascos. Quizá por eso en París se ha puesto de moda un sistema de transporte original: la moto taxi. Se trata de conseguir que en caso de urgencia, los atascos puedan burlarse de forma más o menos efectiva. Por ejemplo, para llegar a tiempo a una reunión importante o para no perder un avión. Eso sí, el precio es bastante elevado. Una carrera Paris-Aeropuerto Charles de Gaulle le saldrá por unas 22.500 pesetas, y un buen pellizco menos si consigue adivinar el problema y contrata el servicio un día antes. Una idea que, ya lo verán, pronto tendremos en nuestras ciudades.

EDITORIAL

Estornudos y alcohol

n incómodo estornudo a tan sólo 90 kilómetros por hora nos impide durante unos segundos controlar adecuadamente el coche; en ese tiempo, el automóvil recorrerá 25 metros. Multipliquen esta situación por una serie de estornudos, por cierto algo bastante habitual. Es decir, parece un dato anecdótico, pero no lo es tanto. Este problema afecta sobremanera a los alérgicos (más o menos el

15 por 100 de la población), que en los próximos meses lo sufrirán con toda severidad. La solución está claramente en la medicación, pero sólo a medias en lo que a la seguridad en las carreteras se refiere. Nos explicamos: sólo el 25 por 100 de los afectados es tratado por médicos; el resto recurre a las recomendaciones de los amigos, se automedica, etcétera. Todos ellos, sobre todo los que no acuden al médico, se encuentran con otro problema que incide en la seguridad y del que no siempre son conscientes: el tratamiento habitual de las alergias son los antihistamínicos que, como otros muchos fármacos, tienen contraindicaciones para conducir. Somnolencia, depresión, disminución del estado de alerta, retraso en el

tiempo de reacción. Entre otros. Y mucho peor si se mezcla con alcohol, que, aunque las recomendaciones de los laboratorios lo desaconsejen, tampoco es tan inhabitual.

eterminadas sustancias, como el alcohol y los medicamentos, constituyen "drogas blandas", muy presentes en nuestra cultura, vuelven a confirmarse como absolutamente incompatibles con la conducción. Un estudio llevado a cabo en la Universidad de Valladolid con los datos de los análisis de 285 conductores fallecidos en accidentes de

tráfico, revela que el 60 por 100 había bebido alcohol o había consumido drogas o medicamentos; o la mezcla de varias de estas sustancias.

Lógicamente, el mayor número de fallecidos había ingerido alcohol, un 44 por 100, frente a un 10 por 100 que habían consumido drogas y un 9 por 100 medicamentos. Datos que confirman otros estudios y que nos deben concienciar a todos de los enormes riesgos de conducir bajo los efectos de estas sustancias.



AÑO XIII. NÚMERO 122. MARZO 199

Director: Jesús Soria.

Redactores-jefe: Juan M. Menéndez y J. Ignacio Rodríguez. Confección: José Bélamo. Redactores: Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía). Fotografía: Marcos González, Rafael Martín y Luis Peralta (colaboradores).

Secretaria de Redacción: Ana Álvarez.

Colaboran en este número: Antonio Aragüez, Arias, José Luis Aznar, Luis Guijarro, Charo Laiz, Isaías Lafuente, Mena, Ramón y Pablo San José. Infografía: DPI COMUNICACIÓN. Colaboración especial: Miguel Larrea.

Redacción: c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directos: 91/742 83 53 y 741 40 11.

Centralita: 91/393 04 75 (exts. 270 a 276). Fax: 91/742 42 51.

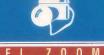
Consejo Editorial: Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, Teresa Bernácer, A. Mónica Colás, Carlos Corbacho, Ventura Hernando, Juan José Jauralde, María Paz López, Juan M. Menéndez, José Pedro Molina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas, Estrella Rivera, José Ignacio Rodríguez, Jesús Soria y Enriqueta Zepeda.

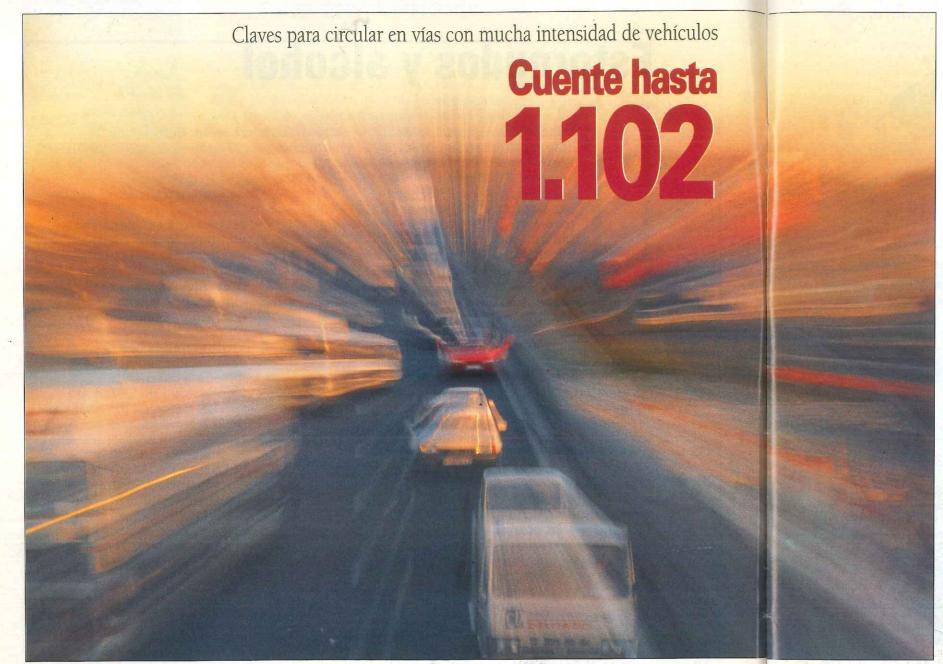
Imprime: ROTOCAYFO. Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 128-97-003-2. Distribución: JARPA. a revista "Tráfico" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de

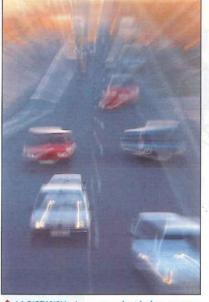
(La revista "Tráfico" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista "Tráfico" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.

Edita: Firección General de Tráfico (Ministerio de Interior).

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.







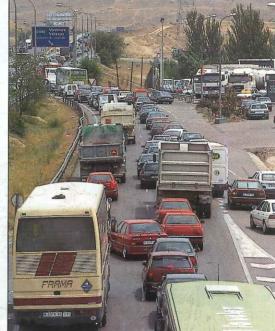
LA DISTANCIA. A mayor velocidad, mayor es la distancia que debe separar a los vehículos.



Conviene estar atento a las indicaciones y maniobras de los demás.

RODEADOS. Con vehículos delante, detrás y a los lados, conviene extremar las pre-cauciones.

JUNTOS. St





cio libre. Un truco bastante fiable para saber si respetamos la distancia de seguridad es buscar una referencia (poste, señal, etcétera) y, justo cuando el coche que nos precede pase por ella, comenzar a contar: "mil ciento uno, mil ciento dos", lo que supone el equivalente a dos segundos. Si al terminar de contar ya hemos pasado por el punto significa que vamos demasiado pegados y que debemos de aumentar la

as carreteras tienen una

capacidad máxima que

oscila entre 1.500 y

2.000 vehículos por ca-

drril y hora. En estas circunstancias, donde los vehículos suelen circular muy juntos, unos tras otros y, cuando hay varios carriles, unos al lado de

los otros, imponen una forma especial de circular y obliga a

Hay que empezar por elegir el

carril adecuado e ir muy atentos a las intenciones, advertencias y maniobras de los demás. El simple frenazo de un vehículo se transmite, caravana atrás, como un efecto dominó hasta

terminar en una retención brusca o, tal vez, en un alcance en cadena. Para evitarlo, hay que adecuar la velocidad a la de los vehículos que nos preceden y, de acuerdo con esta velocidad,

extremar las precauciones.

J. I. R.. Fotos: Luis Peralta

Uno de los aspectos más importantes a tener en cuenta cuando se rueda en medio de una circulación densa es guardar la distancia de seguridad. Equiparar esa distancia (entre nuestro coche y el que nos precede) al tiempo que transcurre al contar "mil ciento uno", "mil ciento dos", puede resultar un margen suficiente.



POR SU CARRIL. Conviene situarse en el carril adecuado y evitar

SEGUIR LA CO-RIENTE. Con circulación intensa hay que adecuar la velocidad a la de los que nos preceden.

TOME REFEREN CIAS. Cuando el coche que nos precede pase por el árbol de la derecha, cuente: mil ciento uno, mil ciento dos. Si, al terminar, aún no hemos llegado es





Las bandas sonoras, si no se respeta la velocidad, alargan la frenada

"Guardias tumbados"
para los pasos de cebra

J. M. M. Dibujo: Antonio Aragüez

El alcalde de Villafirme de los Brutos estaba preocupado por la seguridad de los peatones en la travesía que cruzaba su localidad. A pesar de tener señalizados varios pasos de cebra, los automóviles que atravesaban la villa no respetaban la prioridad peatonal y se producían más atropellos de los deseados.

¶ l alcalde, Ideario Corto, daba vueltas a la cabeza para encontrar una solución satisfactoria para sus d administrados, pero no la encontraba. Un día, de viaje en la capital, fue a visitar a uno de sus sobrinos, que vivía en una urbanización, en las afueras. Allí observó una especie de joroba, de 15 centímetros de alto, que cruzaba la carretera perpendicularmente y que obligaban a los coches a reducir su velocidad.

Llamó al concejal de obras y le dijo que en la capital había encontrado la solución para el problema: los "guardias tumbados" y que pusiera en marcha la operación para que, cuando el volviera, el lunes, pudiera inaugurar la medida.

Al volver, nada más llegar al pueblo se encontró a todos los policías municipales tumbados en la carretera a lo largo de la

- No es esto, Antolín. Es una especie de joroba de 15 centímetros de altura que atraviesa perpendicularmente la calzada -dijo recitando de memoria lo leído en una revista de la capital-. ¿Has entendi-

Tras unos cuantos intentos, la cosa quedó, más o menos, como en la urbanización de su sobrino. Sin embargo, en Villafirme de los Brutos el problema de los peatones no mejoró: los automóviles no sólo seguían no respetando la prioridad, sino que, además, les costaba más frenar, con lo que el número de atropellos aumentó y

12

los sustos de los peatones, que veían cómo los automóviles se les venían encima, fueron aun mayo-

Llamaron a Romu Sapiens, el niño prodigio del pueblo, para que les aclarara el por qué. Y éste, tras hacer unas pruebas, les comunicó que los "guardias tumbados", al no respetar los coches los límites de velocidad, aumentaban la distancia de frenado.

- Y esta es la causa que provoca los terribles sustos de los viandantes. Quiten los "guardias" o hagan respetar la velo-

Y es que Romu había leído las pruebas realizadas por una revista especializada en temas del motor que había comprobado que un automóvil a 50 km/h, con los amortiguadores en buen estado v sobre el mismo tipo de asfalto necesita 2 metros más para frenar si existen "bandas sonoras" o "guardias tumbados" en la calza-

da. Naturalmente, si se circulara a la velocidad marcada cuando existen estas "bandas", que suele ser 20 ó 30 km/h, este problema no existiría: habría tiempo para frenar ante los pasos para peatones y, además, estas "bandas" no perjudicarían la mecánica de los

CURIOSIDADES

A. ANAGUEZ.

Un golpe a 55 km/h provoca los mismos daños que tirarse al vacío desde un cuarto piso.

A 80 km/h, antes de pisar el freno, se recorren más de 22 metros, debido a los reflejos

Unos amortiguadores en mal estado alargan la frenada un 5 por 100. Es decir, que a 90 km/h alargarían la frenada 13 metros, por lo que se pasaría de 66 a 79

La intensidad media máxima (teórica) para una vía sin cuestas, ni semáforos, ni curvas si vehículos pesados es de 2.000 vehículos/hora.



Jesús SORIA

Los cruces suepuntos negros, un investigador israelí ha puesto en marcha un invento que, basado en una unidad de almacenaje de energía solar, consigue avisar a los coches, mediante una potente luz, de la presencia de otros coches en estas intersecciones. Vamos. como una especie de disco que sólo se activa si hay peligro de colisión. El sistema también es válido para los pasos de peatones. Una buena idea.

¿Sería posible que las pequeñas obras que se realizan a menudo en importantes vías de acceso o de salida de las grandes ciudades se realizaran en horas de poca circulación y no, como es habitual, cuando mayor densidad de tráfico hay. es decir, a primera hora de la mañana?

Aunque eso suponga algún coste, seguro que es menor que los gastos derivados de los atascos. las horas de trabajo perdidas, etcétera.

investigadores de los departamentos de medicina preventiva y estadística de la Universidad de Toronto, en Canadá. conducir y hablar por teléfono multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un accidente, sobre

Si llamas, no conduzcas

upongo que recorda-

rán aquel eslógan-

canción de Stevie

Wonder, el magnifi-

co cantante de color,

"Si bebes, no con-

duzcas", que fue una

de las campañas más

cho más descono-

cidos: los deriva-

populares de la DGT. Cono-

cidos los terribles efectos del

alcohol en la conducción.

ahora nos vienen otros mu-

duce. Se-

gún se ha

conocido

en las úl-

timas se-

manas,

CONDUCIR Y dos del uso de los

HABLAR POR teléfonos móviles

MULTIPLICA POR

DE SUFRIR UN

ACCIDENTE

CUATRO EL RIESGO

todo por autopistas y a cierta velocidad. El estudio se realizó en base a los accidentes de 742 personas que habían sufrido un accidente mientras hablaban por sus móviles o bien pocos instantes después de haber mantenido una conversación telefónica. Los simuladores han detectado que el uso del teléfono disminuye la atención. Es decir, que cuando uno va conduciendo y habla por el

teléfono, deja un poco de lado lo que lleva delante y se distrae con la buena o mala noticia que le cuentan: se le olvida poner el intermitente; no se percata del coche que le está adelantando; se "come" al que va delante porque no ve las luces de freno; se equivoca de desvío... Todos estos y muchos más posibles despistes hacen que el riesgo, según el estudio, sea similar al de un conductor con un nivel de alcohol en sangre cercano a



Crash-test

El resultado de un crash-test realizado con nueve coches utilitarios por distintas asociaciones de consumidores europeas no ha gustado a la industria. Teniendo en cuenta que el informe pone serios reparos a la seguridad de los mismos y que pocos se salvan de la quema, es lógico. Yo no estuve en los ensayos como para decir, como otros, si están realizados con suficiente rigor o no, aunque si se que suelen trabajar con mucha seriedad. Pero tampoco puedo decir que los que hacen los fabricantes sean absolutamente rigurosos, como aseguran otros. ¿Quién confirma que nos ofrecen la verdad y toda la verdad? Sé que las marcas profundizan cada vez más en la seguridad de sus coches, su gran preocupación junto a las ventas, entre otras cosas porque es una demanda cada día más importante de los usuarios. Y también, que las marcas se preparan ya para los cambios que les obligarán a realizar ensus ensayos. ¿Por qué escandalizarnos si los consumidores ponen todos los peros posibles a productos que, obviamente, no son perfectos? Es su papel y el único contrapeso frente a las poderosas marcas. La solución podría estar en que unos y otros, fabricantes y asociaciones, pudieran controlar mutuamente sus estudios. Quizá así saldríamos de dudas, para quien las tenga en un mundo de muchos intereses. No obstante. una cosa está clara: a un informe tan duro es necesario contestar con datos, muchos datos...

están seguros los investigadores si ocurre lo mismo cuando los teléfonos son "manos libres". Al menos en estos casos las dos manos están donde deben estar. Porque, ;me quieren decir cómo se cambia de marcha, se pone el intermitente, se hace un giro o se toca el claxon en un apuro si sólo tenemos una mano libre y la otra con el dichoso móvil?

TRÁFICO, Marzo 1997



Seis de cada diez conductores fallecidos habían ingerido una o más sustancias

José Ignacio RODRÍGUEZ. Fotos: Marcos GONZÁLEZ. Infografia: DPI

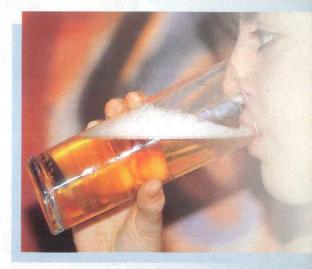
El 60 por 100 de los conductores muertos en accidente de tráfico había ingerido alcohol, drogas o medicamentos e, incluso, una mezcla explosiva de varios de ellos, según un estudio realizado por la Universidad de Valladolid en Valladolid en colaboración con la colaboración con la DGT. La investigación, realizada sobre muestras de los fluidos orgánicos de 285 conductores fallecidos en accidente -más de la mitad había bebido-, corrobora otros corrobora otros estudios anteriores.

14

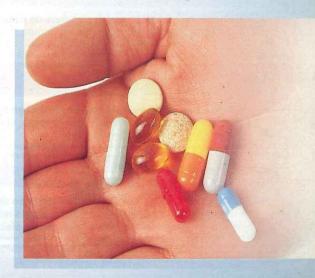




► 10 partes de droga...



► 50 de alcohol y ...



► 9 de fármacos



₹ stá ampliamente demostrado que el consumo de determinados fármacos, de drogas y, sobre todo, de alcohol, altera siempre en mayor o menor grado la capacidad para conducir. De todas estas sustancias, el alcohol es la

que presenta un mayor consumo y, por lo tanto, su relación con los accidentes es mayor. La Universidad de Valladolid, en colaboración con la DGT, ha analizado las muestras procedentes de 285 personas muertas en accidentes de circulación. En cuatro de

cada diez no se detectó ninguna sustancia, pero llama la atención el hecho de que en más de la mitad de ellos se encontrara alcohol v en el 16 por 100 alguna otra sustancia distinta.

Esto confirma los resultados de otros estudios internacionales que indican que, al menos, el 30 por 100 de los accidentes se debe al alcohol. Además, la presencia de fármacos y drogas en los fallecidos (en el caso de las drogas los datos superan los resultados de otras investigaciones) indica un problema real: la incompatibilidad de beber y conducir, de tomar estimulantes y conducir o el conflicto de manejar el volante cuando se ha ingerido algún tipo de droga; incluso más: conducir cuando el cuerpo se ha convertido en una auténtica coctelera de alcohol, medicamentos y drogas.

MENTIRA: Por debajo del límite legal, no hay peligro.

VERDADES Y MENTIRAS SOBRE EL ALCOHOL

VERDAD: La capacidad queda afectada a partir de 0,2 grs./l. de sangre y el riesgo de accidente es manifiesto a partir de 0,4.

MENTIRA: A igual cantidad de alcohol, el índice de alcoholemia es el mismo para todos.

VERDAD: El índice de alcoholemia depende de circunstancias como el hábito de consumo, sexo, peso, tiempo transcurrido y haber ingerido, o no, alimentos.

MENTIRA: Con igual alcoholemia, los efectos son diferentes en cada sujeto.

VERDAD: Con la misma cantidad de alcohol en sangre, los efectos son muy similares y, por lo tanto, el riesgo de accidente es igual.

MENTIRA: Tomar alcohol en la comida y un café elimina los efectos perjudiciales de la bebida.

VERDAD: La comida reduce la velocidad del paso del etanol a la sangre, pero no elimina su efecto; el café retarda la somnolencia, pero no mejora los demás efectos.

MENTIRA: Tras beber unas copas por la noche, basta con dormir unas horas.

VERDAD: Se necesitan más de 5 ó 6 horas para que desaparezcan los efectos.

ALCOHOL EN COMPAÑÍA

En el 44,2 por 100 de los casos sólo habían tomado alcohol; alcohol con fármacos, en el 1,4 por 100; y alcohol con drogas, en el 4,2 por 100. Además, se detectaron otras sustancias, bien solas o con alcohol, en el 15,8 por 100 de los casos: concretamente se hallaron

drogas en el 10,2 por 100 (solas o con alcohol) y fármacos (solos o con alcohol) en el 9,1 por 100.

Por otra parte, el estudio no se limita a detectar la presencia de alcohol y otras sustancias, sino que establece tres niveles: bajo, medio y alto. En el caso del alcohol, el nivel bajo corresponde a una concentración entre 0.01 y 0.49 gramos de etanol por litro de sangre; el medio está comprendido entre 0,5 y 0,99; y el alto, o tóxico, a partir de 1 grs/l. En las otras sustancias, el nivel medio equivaldría a un nivel terapéutico, es decir, la prescripción médica en un paciente.

Si tenemos en cuenta los niveles de alcohol, de los 144 casos en los que se detectó su presencia, el 9,5 por 100 presentaba un nivel bajo, el 9 por 100 me-dio y el 32 por 100 superaba la tasa de 1 grs/l. Pero además se observa que las tasas más altas no son

exclusivas de los

Bajo Medio Alto (0,01-0,49 g/l) (0,5-0,99 g/l) (Más de 1 g/l) % No % Nº % 27 9,5 26 9,1 91 31,9 3,3 3 10,0 Mujer 6.7 16-25 años 10 5 26-45 años Más de 45 16 26,7 Festivo 13 11,5 14 12,4 44 38,9 Laboral 14 8,1 12 7,0 47 27,3 Laboral Niveles de alcohol en sangre Datos sobre 144 conductores muertos en accidente, con algún nivel de alcoholemi

más jóvenes; de hecho, mientras en el rango de edad comprendido entre 16 y 25 años se detectaron 30 casos con niveles tóxicos, en el de 26-45 años había 45 conductores y 16 tenían 47 o más años. En relación al sexo, los porcentajes referidos a los varones son más elevados que para las mujeres en los tres niveles y, sobre todo -34,5 por 100 para varones frente al 10 por 100 para mujeres-, en el tóxico. Además, en todos los grados, el porcentaje de casos es mayor durante los días festivos que los labora-

DROGAS ILEGALES

Opiáceos, cocaína, anfetaminas, cannabis y drogas de diseño son los cinco grupos en los que el estudio clasifica las 46 drogas distintas halladas en los conductores fallecidos en accidente; en algún caso concreto se han llegado a codificar tres drogas diferentes en el mismo individuo

La cocaína fue la droga que apareció en mayor número de casos, en 21 (45,6 por 100), seguida de los opiáceos (14 casos), anfetaminas y cannabis (4 casos), mientras que las denominadas drogas de diseño se detectaron en tres conductores fallecidos. Además, 44 de las 46 drogas se detectaron en muestras procedentes de varones; y, respecto a la edad, la mitad de las drogas habían sido consumidas por el grupo de 16 a 25 años y, el resto, por el de 26 a 45.

Por otro lado, en dos de cada tres casos la detección de drogas ilegales se realizó en accidentes mortales acaecidos durante un día laboral, mientras que el tercio restante correspondió a festivos. No obstante, los cuatro casos de anfetaminas se distribuyen por igual en laborales y festivos, pero los consumidores de éxtasis o drogas de diseño fallecieron en día festivo.

Por lo que se refiere a la cantidad de droga consumida, el estudio refleja que la mayoría de los casos (29) se encontró en el nivel bajo. nueve en el medio (los efectos de la droga ya se hacen sentir) y los ocho restantes -opiáceos y cocaína- en el

TRÁFICO. Marzo 1997

alto o tóxico. Otro objetivo del estudio era la detección de medicamentos. La sustancia que más frecuentemente se ha encontrado en los conductores muertos fue la benzodiacepina -23 de 38 casosun tranquilizante que se utiliza en el tratamiento del estrés, ansiedad e insomnio. Sin embargo, según Javier Álvarez, uno de los autores del estudio, "son los fármacos que más deterioran la capacidad de conducción y, lamentablemente. n más de la mitad de las pruebas realizadas en conductores fallecidos en accidente se detectó alcohol y en el 16 por 100 otras sustancias

TRÁFICO. Marzo 1997

16



FÁRMACOS Y DROGAS EN CONDUCTORES MUERTOS Nivel de intoxicación Sustancia Casos Medio I Alto Bajo 12 3 8 Tranquilizantes 23 1 8 Analgésicos 9 2 1 3 A. respiratorio 1 1 2 Barbitúricos 1 1 Antiepilépticos 24 6 8 38 Total 5 8 Opiáceos 14 5 3 | 13 Cocaína 21 3 4 1 Anfetamina 4 Cannabis 4 -3 3 -De diseño 29 9 8 Total (Nota: Casos positivos entre 285 conductores muertos en accidente de tráfico).

mucha gente los consigue en España sin receta médica".

Aunque en la mayoría de los casos (24) las tasas de

los distintos fármacos de-

tectados corresponden a un

nivel bajo y 6 al medio (te-

rapéutico), se registraron 8

casos con nivel tóxico, to-

dos ellos por benzodiacepi-

nas, lo que equivale a una

intoxicación alcohólica de

más de 1 grs/litro de san-

gre. España es de los países

del mundo con mayor au-

toconsumo de medicinas,

sin ningún tipo de prescrip-

ción o control médico. Y,

sin embargo, se desconoce

que, en muchos casos, los

fármacos deterioran la rapi-

dez con la que una persona

piensa y la velocidad con la

que se ejecutan movimien-

tos reflejos. Es decir, no só-

LA MEZCLA DE LA FELICIDAD

En pocas de las personas sometidas a estudio se encontró una sola sustancia. Puede resultar engañoso el hecho de que la mayoría de los opiáceos hallados se encuentren en un nivel bajo,

ya que todos, salvo dos individuos, tenían otras sustancias: cocaína en

caína en niveles bajos, benzodiacepinas en niveles medios, analgésicos en niveles bajos y alcohol en niveles medios. Probablemente no se puede atribuir a ninguna de esas sustancias el riesgo de accidente, pero la mezcla de todas ellas hacen difícil pensar que sus facultades para conducir no estuvieran seriamente mermadas. Por otra parte, la mayoría de quienes tomaron cocaína tenían niveles altos de alcohol, un recurso

que produce un efecto eu-

forizante; y esnifan cocaína para contrarrestar el posterior efecto depresivo del alcohol.

Algunos individuos experimentan en busca de la mezcla ideal, pero los efectos, según Javier Álvarez, son imprevisibles y siempre dañinos. En cualquier caso, "la mezcla de efectos estimulantes de unas sustancias y otras dejan a la persona en





unas condiciones calamitosas para conducir o realizar un trabajo de preci-

OTRAS EXPERIENCIAS

En España se han realizado otros muchos trabajos para determinar la relación del alcohol y otras sustancias psicoactivas con los-accidentes de circulación. Según los resultados del proyecto Detol, llevado a cabo por el Instituto Catalán de Seguridad Vial, de 176 fallecidos en accidente, más de la mitad presentaba concentraciones de alcohol v. de ellos, más de la tercera parte niveles superiores a la tasa legal de 0,8 g/l. Además, uno de cada diez había tomado otras drogas, la mayor parte mezcladas con el alcohol.

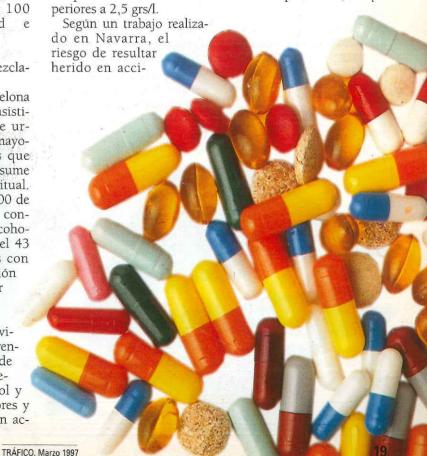
También en el estudio del departamento madrileño del Instituto Nacional de Toxicología sobre 289 conductores víctimas de accidente de tráfico -de los que 250 fueron mortales- más de la mitad presentaba una alcoholemia positiva y, en cuatro de cada diez casos, superaron el límite legal. Además, en el 8 por 100

los casos se detectaron drogas, muchas veces mezcladas con el alcohol.

El realizado en Barcelona sobre 850 pacientes asistidos en un servicio de urgencias indica que la mayoría de los individuos que tiene un accidente consume alcohol de forma habitual. De hecho, el 79 por 100 de los pacientes lo había consumido ese día y la alcoholemia fue positiva en el 43 por 100 de los casos con accidente de circulación así como en el 23 por 100 de los accidentes casuales.

Por su parte, el Servicio de Toxicología Forense de la Universidad de Santiago estudió la determinación de alcohol y drogas entre conductores y peatones implicados en ac-

cidentes mortales en el nodente de tráfico cuando se roeste de España. De 113 conduce con una tasa de alconductores, sólo 26 no coholemia igual o superior presentaban alcohol en sana 0,8 grs/l. es 100 veces gre (sí había bebido el 77 mayor. De los 274 conducpor 100), mientras que sólo tores accidentados, casi uno uno de nueve peatones no de cada tres circulaba con había bebido; y tres de ésuna tasa de alcohol supetos presentaban niveles surior a la permitida, lo que



TRÁFICO. Marzo 1997



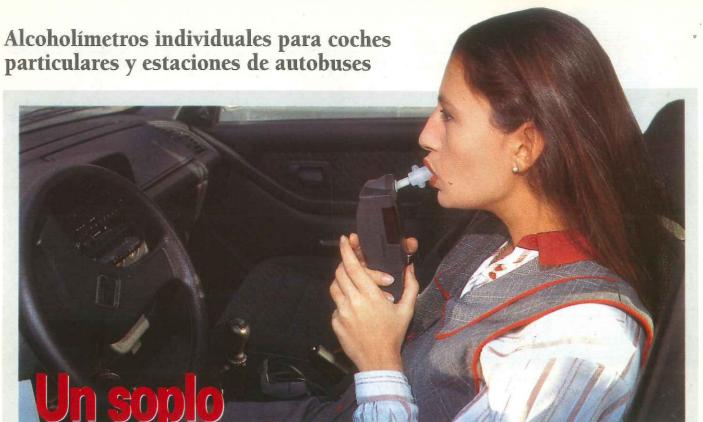
contrasta con el dato obtenido entre 1.256 controles aleatorios: sólo el 0,47 por 100 rebasaba los límites.

EFECTOS ESPECIALES

Ciertamente, el alcohol es el campo más estudiado y todos los expertos coinciden: su ingesta produce efectos claramente negativos en el conductor, tanto en su comportamiento como en la motricidad, en el rendimiento, en los tiempos de reacción y en la percepción visual. Comienza por producir una falsa euforia, excitación y una conducta agresiva, al tiempo que disminuye el sentido de la responsabilidad y la

cometer errores en tareas rutinarias como cambiar de marcha o indicar y realizar las maniobras. Sin aparente motivo, circula muy próximo o exageradamente alejado del coche que le precede y es habitual que se vea obligado a rectificar constantemente la trayectoria. Las respuestas a los estímulos exteriores se hacen muy lentas y aparece antes y con mayor intensidad el cansancio y la somnolencia. Por último, se produce una alteración en la percepción de las velocidades y distancias, puede aparecer la denominada visión doble o borrosa y la imposibilidad de fijar la vista en un punto concreto, resultando difícil seguir y reconocer objetos y señales. Estas alteraciones mendamente perniciosos: los accidentes.





Luis GUIJARRO. Fotos: Marcos GONZÁLEZ

El simple acto de despedir aire por la boca en un alcoholímetro, que hasta ahora siempre realizaban los conductores cuando la autoridad competente consideraba que "se habían pasado de copas", puede salvar muchas vidas. Actualmente varios proyectos harán que el conductor, antes de poner manos al volante, sople en nuevos alcoholímetros para que su seguridad, y la del resto de ciudadanos, no se vea amenazada.

enault desarrolla con Plasto el primer alcoholímetro integrado en un vehículo. Con él, el automovilista que dude si supera el umbral legal de alcohol para conducir, puede medir su tasa de alcoholemia de forma inmediata y fiable. El dispositivo equipará algunos vehículos Renault antes del año 2000. "Hablamos de un proyecto comenta Santiago Acebo, portavoz de Renault-. Es un



PROFESIONALES. Las pruebas a conductores de autobuses serán hechas por profesionales médicos.

INDIVIDUAL. El alcoholímetro dice si se está o no para conducir

saturación de alcohol del conductor. No buscamos adoptar el papel de las fuerzas del orden, por eso, no hemos pensado un dispositivo que inutilice el vehículo, ya que creemos que el conductor debe ser en todo momento cir embriagado. Y negarse a dueño de sus actos".

Los efectos más perniciosos del alcohol son la alteración de la evaluación de riesgos y la disminución de reflejos. En Francia, un 40 por 100 de los conductores responsables de accidentes mortales presenta una tasa de alcoholemia superior a 0,8 grs/litro. En España,

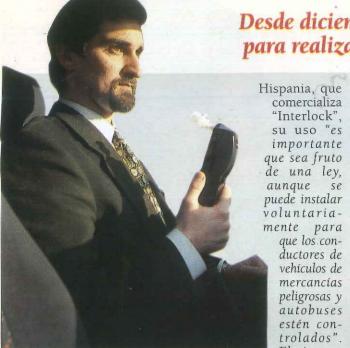
test voluntario que indica la uno de cada tres accidentes es causado por el alcohol. El nuevo Código Penal (art. 379) castiga con arresto de 8 a 12 fines de semana o multa de 3 a 8 meses y privación del Permiso de Conducir de 1 a 4 años condurealizar la prueba de alcoholemia, con 1 año de cárcel.

Si el usuario ha consumido alcohol, el aparato lo detecta en el aire que se insufla mediante un captador semiconductor. La señal se transforma en mensaje electrónico mediante un calculador y, en 11 segundos, aparece el resultado.

PUESTA DE LARGO

"Interlock", aparato avalado por los tribunales de algún país, conectado a cualquier vehículo, obliga al conductor a realizar una prueba de alcoholemia previa al arranque, y evita que se ponga en marcha si el conductor ha bebido. El sistema se usa en Canadá, Australia, Estados Unidos y en Suecia, países donde la lev establece que el conduc-





ANTES del arranque deberá soplar en un alcoholímetro.

tor condenado varias veces anglosajones desde hace por conducir bajo efectos cuatro años. Según sus resdel alcohol instale en su vehículo, a su costa, ese aparato como alternativa a la reeducar al reincidente. Y retirada del Permiso y, cada vez que quiera arrancar o gue -pese a que el reincide forma aleatoria tenga que soplar.

Un estudio realizado en EE.UU. demostró que "Interlock" redujo el riesgo de otras infracciones y que la reincidencia era tres veces inferior frente a los sometidos a la suspensión del per-

Según Eugenio Gómez, de la Asociación Empresarial de Transportes en Cisternas -que incluye mercancías peligrosas-, "todo lo que se refiera a seguridad es bien recibido. Pero el conductor de mercancías peligrosas es suficientemente responsable como para que no se le apremie con nuevos artilugios para contro-lar el alcohol. Se les exige un nivel de alcohol en sangre de 0.3 grs/l y cumplen siempre toda la normativa de tiempos de descanso, distancias de conducción, etcétera. Por esto, absolutamente en ninguno de todos los accidentes en que se han visto involucrados, la causa fue abuso del alco-

Para Julián Gómez, Director de la División de Seguridad Industrial de Dräger un invento que coarta la lialarma en la sociedad"

A IMITAR

comercializa

"Interlock".

su uso "es

importante

que los con-

ductores de

vehículos de

mercancias

peligrosas y

autobuses

estén con-

trolados".

El sistema

funciona

en países

ponsables, el fin último,

además de salvar vidas, es

por los resultados, lo consi-

dente a veces guarda un as

"de copas" en la manga y

hace soplar a quien menos

ha bebido-. Para Juan del

En el terreno empresarial el tema es controvertido. Ni al personal ni a los sindicatos les gustan los controles. Pero con vidas en juego, los directivos no dudan en desetas que cuesta el Alcolest.

El pasado agosto los viajeros obligaron a parar a un conductor de ENATCAR (Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera) al salir de una estación de autobuses de Madrid, al considerar que iba embriagado. ENATCAR (755 empleados y que transporta 2.647.000 viajeros) retiró al trabajador del servicio y, más tarde, le des-

Real, portavoz de la Orga- pidió. Después acordó con nización de Consumidores el Comité de Empresa, al y Usuarios (OCU), "no esta- amparo de la Ley de Premos preparados para encajar vención del Riesgo, recomendar a sus conductores bertad del conductor y ade- someterse a una prueba si más genera situaciones de se ponga en entredicho la seguridad de sus compañeros o de terceros.

Según José Ponce, Director de Recursos Humanos de ENATCAR, "el Comité aceptó desde que se aseguró que el control lo realizaría personal sanitario con competencia técnica, formación y capacidad acreditada. Además, se efectuaría en un lugar sembolsar las 200.000 pe- con privacidad suficiente, al menos durante la medición. Los resultados tampoco serían públicos, ni siquiera en la empresa. Y sólo en casos en los que el control diera un índice que legalmente impida realizar el trabajo, se comunicaría inmediatamente al responsable de la empresa, para adoptar posibles sanciones. Por último, los datos relativos a la vigilancia de la salud de los trabajadores no podrán ser usados con fines discriminatorios ni en su perjuicio".

Antes existía un jefe de tráfico que atendía a los conductores, entregaba los servicios, documentación, llaves, etcétera, "pero no es un profesional en control de alcoholemia -comenta Ponce-. Tras estudiar el mercado, hemos adoptado el aparato que recomendó la Guardia Civil v. desde noviembre, disponemos de un alcoholímetro por cada oficina importante. También hemos decidido que el mejor momento para que el conductor se someta a la prueba sea cinco minutos antes de salir el coche, en la misma estación, y siempre de forma aleatoria"

Los conductores han recibido la idea con agrado, convirtiéndose en adalides de la seguridad de la que hace gala la empresa, y, desde su responsabilidad, dan ejemplo para garantizar al máximo la confianza que los clientes depositan en ellos. •

Los meses de abril a junio, los peores

J.M.M. Fotos: MARCOS GONZÁLEZ

Durante el tiempo que dura un estornudo, a un velocidad de 90 km/h, un coche recorre cerca de 25 metros sin que el conductor reaccione. Un alérgico, en plena crisis, puede encadenar hasta veinte estornudos seguidos. Si a esto unimos el continuo lagrimeo, el picor de los ojos, conjuntivitis, rinitis, etcétera se observa un panorama prácticamente imposible para la conducción. Es el que espera a los alérgicos que no estén en tratamiento médico en los próximos meses.

El olivo y las gramíneas son quienes mayor número de alergias provocan, en especial en la zona de clima continental de España, aunque está creciendo la alergia a la arizónica, un seto ornamental de zonas residenciales y cuyo polen se esparce los días buenos de febrero. Ahí los meses de mayor incidencia son mayo y junio. "En la zona litoral -cuenta la doctora Consuelo Martínez Cócera, del Servicio de Alergia del Hospital Clínico de Madrid-, la incidencia de las alergias es más baja, pero el período es más largo". Allí la "reina" es la parietaria.

a mayor incidencia de las alergias primaverales se sitúa entre abril y junio, aunque depende de los alergenos", es decir, de aquello a lo que se es alérgico, explica Juan Carlos González, asesor médico de la Dirección General de Tráfico.

de fenómenos respiratorios, nerviosos o eruptivos producidos por la absorción de ciertas sustancias que dan al organismo una sensibilidad especial ante ellas aun en cantidades mínimas. "Es una reacción equivocada, exagerada, del organismo, y puede afectar a cualquier órgano" señala Consuelo Martínez, de la Sociedad Espauna conjuntivitis; a la piel, nariz es un órgano "tonto" y que ante un virus: moqueando, entaponándose, estornumedades".

REACCIÓN EQUIVOCADA

La alergia es un conjunto

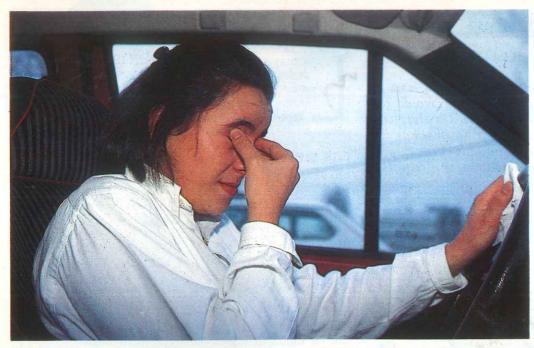


Siempre alerta



Renault desarrolla un sistema para prevenir el adormeci miento al volante durante la noche especialmente dirigido a conductores de vehículos industriales y autobuses. Una cámara de video frente al conductor mide continuamente la apertura de sus párpados y alerta en caso de que ésta, comparada con la referencia en vigilia, disminuya. El sistema sólo funciona con luminosidad débil, se instalará experimentalmente en 1997 y se comercializará en camiones y autocares alrededor del año 2000. Después Renault lo implantará en sus vehículos particulares para disminuir el número de accidentes por pérdida de vigilancia del conductor. En Francia, el sueño es la segunda causa de accidentes de camiones y autocares.

TRÁFICO, Marzo 1997



PELIGROSO El lagrimeo, la conjuntivitis, la fotofobia... Un panorama desolador para la conducción.

gias se confundían frecuentemente con resfriados, debido a que los síntomas son similares. Y, de hecho, podrían ingerirse fármacos antigripales (muchos contienen antihistamínicos y son, por ello, peligrosos para conducir) para combatirlos, aunque sólo reducirían la sintomatología, sin acabar con la alergia

En primavera son frecuentes las alergias debidas a alergenos inhalables (polen). Los cuadros más habituales afectan a los pulmones y la nariz y sus síntomas "suelen estar relacionados con el aparato respiratorio: rinitis, conjuntivitis, estornudos y sintomatología respiratoria (tos, expectoración...), fatiga, mavor o menor deterioro del estado general y un rendimiento y capacidad de concentración reducidos", señala el doctor González.

Todo esto deteriora la capacidad para conducir. "A veces -añade la doctora Martínez- se producen hasta veinte estornudos seguidos, suficientes para despistar a cualquier conductor". Y no sólo despistarle. Durante un estornudo de un segundo de duración, un coche que circule a 90 km/h recorre 25 metros antes de que el conductor reaccione. Y si son veinte seguidos...

Hoy, según datos de la Sociedad Española de Alergo-

24

CONSEJOS PARA ALÉRGICOS AL VOLANTE

- No abrir las ventanillas
- No poner muy fuerte el aire acondicionado
- Limpiar los conductos de ventilación
- No conducir si se está tomando algún antihistamínico que produzca somnolencia
- Si se toma medicación, no beber
- Si tiene que viajar y está en tratamiento, consulte al médico. Quizá pueda variar su medicación o retrasar una

logía, entre el 15 y 18 por 100 de la población nacional es alérgica. La cifra es, según Consuelo Martínez, "muy alta v va en aumento". Según los expertos, en el año 2005, un 30 por 100 de la población padecerá algún tipo de alergia y en diez años la mitad de los europeos serán alérgicos.

EN TRATAMIENTO

El dato, de por sí preocupante, lo es más si se tiene en cuenta que, según la doctora Martínez Cócera, "sólo el 25 por 100 de los alérgicos es diagnosticado y tratado por un médico". El resto se automedica con "lo que les recomienda un amigo. 'Toma estas pastillas, que a mí me han ido muy bien'. Y casi todas suelen İlevar antihistaminicos y sedativos, peligrosos para la conducción, e, incluso, efedrina, que provoca un estado de nerviosismo".

La automedicación ("un deporte nacional" en España) siempre es peligrosa. Y más aún para la conducción, pues se desconocen los efectos secundarios. "Cuando un médico receta algo, el paciente se lee completo el prospecto. Cuando lo "receta" un amigo, ni lo mira, lo toma y en paz", señala Consuelo Martínez.

Según el asesor médico de la DGT, "la alergia en sí no es

peligrosa para la conducción. Pero puede serlo su tratamiento". Pueden surgir problemas de atención (baja la concentración y la resistencia a la fatiga, crece el cansancio y aumenta el tiempo de reacción); o de carácter perceptivo: empeora el tiempo de per-

Sólo el 25 por 100 de los alérgicos es diagnosticado

v tratado por un médico

cepción debido a la conjuntivitis, fotofobia o lagrimeo derivados de la alergia. En general, se produce una disminución de la percepción visual

ADIÓS SUEÑO, ADIÓS

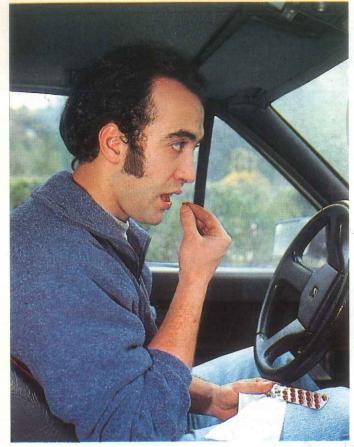
Para el tratamiento, existen dos tipos de antihistamínicos. Los H-1 antagonizan la histamina que libera el proceso alérgico, reduciendo la sintomatología. Un inconveniente es que producían sedación, somnolencia y descenso del rendimiento psicomotor. Su acción sobre el Sistema Nervioso Central produce depresión, disminución del estado de alerta y enlentecimiento del tiempo de reacción y, a veces, visión borrosa, mareos, temblores e insomnio. Por eso, los prospectos advierten que no se conduzca bajo su influencia. Además, tienen mayor interacción con el alcohol.

Desde hace años existen los "nuevos antihistamínicos" (astemizol, tefernadina) que conservan su poder antialérgico y poseen mínimos efectos sédantes, al no acceder al Sistema Nervioso Central. "Tienen un efecto positivo, ya que la situación del alérgico es mejor que si condujera sin medicarse", señala Juan Carlos González.

Pese a la ausencia de riesgo, los nuevos antihistamínicos presentan un grave riesgo al mezclarse con alcohol. "Incluso con dosis bajas de alcohol, con 0,2 gramos de alcohol, que son tres cañas en ayunas -explica el doctor González-, provocan somnolencia e incremento del tiempo

de reacción". La doctora Martínez Cócera también advierte de la interacción con el alcohol: "Aconsejamos que no beban durante el tratamiento, pues puede tener efectos adversos".

La medicación puede tener efectos secundarios si se usan otros fármacos



AUTOMEDICARSE Sólo al 25 por 100 de los alérgicos lo trata un médico.

para tratar complicaciones, u enfermedades, derivadas incluso de la alergia, como el asma o similares. Por eso, siempre es importante advertir al médico de que se conduce, y que lo tenga en cuenta al recetar un tratamiento o aconseje algo para

cuando sea necesario viajar. "La gente -explica Consuelo Martinez- no suele decir que conduce, pues no sabe que los medicamentos producen somnolencia, salvo quien los ha tomado alguna vez. Nosotros advertimos y aconsejamos que, los primeros días de tratamiento, no conduzcan, pues al principio la somnolencia es mayor, aunque luego se atenúa". Según su experiencia, los pacientes hacen caso y preguntan qué pueden hacer si tienen que realizar algún viaje. La doctora Martínez aconseja "consultar al médico: quizá pueda variar su medicación o retrasar la pastilla: así conducirá más seguro".

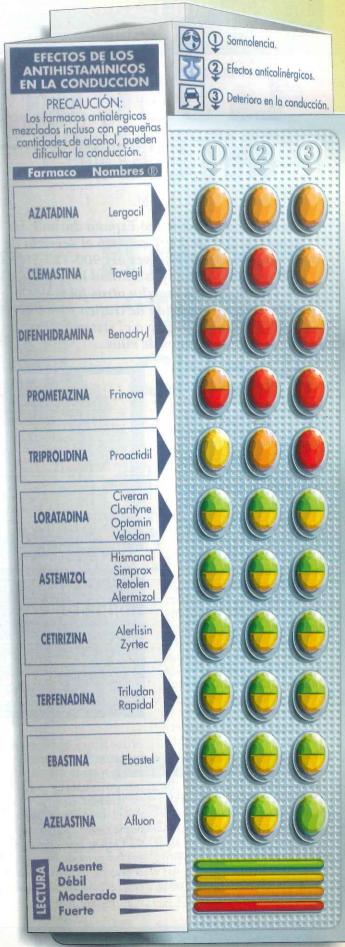
Por último, recientes estudios de conducción simulada han detectado que los nuevos antihistamínicos pueden alterar la capacidad para conducir si se ingieren en dosis mayores a las recomendadas o asociados a sustancias depresoras del Sistema Nervioso Central, como, por ejemplo, el alcohol.

¿Y USTED QUÉ TOMA...?

En España la automedicación es casi un "deporte nacional" y apenas un 25 por 100 de los alérgicos es tratado por un médico. Si es usted alérgico y conductor, lea esta lista y compruebe si el medicamento que toma es peligroso. Hágalo, también, si está en tratamiento médico. Y, si conduce habitualmente, indíqueselo al especialista: quizás pueda recetarle un fármaco que no produzca somnolencia.

En cualquier caso, recuerde: la automedicación siempre es peligrosa. Vaya a un especialista que le marque el tratamiento adecuado y hágale notar que es conductor, para que le recete, si es posible, medicamentos sin efectos nocivos.

(*) Algunos de los efectos anticolinérgicos que afectan a la conducción son, por ejemplo, visión borrosa, sequedad en la boca, visión doble y alteraciones perceptivas.



La DGT, en MITERNET

I.M.M.

Bigg descriptions

State Copy for State Copy for State Copy for State for St La ola de frío que azotó España durante los primeros días de 1997 colapsó el servicio de atención de la DGT a través del 900-123 505. La DGT ya detectó esta posibilidad hace algunos años y ha puesto en marcha otras fórmulas para acceder a la información de tráfico. INTERNET, teletexto, Radio Tráfico o el sistema RDS son algunos de ellos...

urante el año 1996, el teléfono de información gratuita de la Dirección General de Tráfico 900-123 505 recibió 400.000 llamadas diarias (más de 1.600 llamadas cada hora). Además, con la ola de mal tiempo sufrida en España los primeros días de 1997 hubo muchas quejas ante la imposibi-

lidad de atender algunas llamadas que se realizaban. En este sentido, la importante implantación de la telefonía móvil (segundo origen de llamadas, por detrás sólo de la Comunidad de Madrid) tiene bastante que ver en la saturación de este

servicio.

En 1992, la DGT ya detectó el fortísimo incremento de llamadas que se producían a este teléfono, especialmente en las salidas de vacaciones y puentes. Por ello trazó un plan que abarcaba todos los medios por los que la información de tráfico puede llegar al ciudadano (teléfono, radio, televisión, paneles de mensajes variables en carretera y

¿Por qué se llama al 900-123 505?

> ordenador) para tratar de optimizarlos y dar una mayor respuesta a las llamadas por otros cauces.

Accidentes

Otras

2,7%

"Tenemos el mejor sistema de información de tráfico del mundo y, en cuanto a gestión, sólo Japón nos supera y estamos al nivel de Francia. Pero a través de un sistema de emergencia no se puede dar información una a una a to-

das las llamadas", explica Federico Fernández, Jefe de Área de Gestión y Control de Tráfico. "Para eso hay normas que obligan a las emisoras de radio a informar en caso de emergencia; aunque en España no hace falta, pues están encantadas de colaborar. Pero para atender 1.500 llamadas por minuto hacen falta' 1.500 personas y 1.500 líneas de teléfono. Y habría que preguntar si los españoles quieren pagar, vía impuestos, una infraestructura tan enorme que sólo se va a utilizar a

pleno rendimiento en momen-

En el campo de la telefo-

tos muy puntuales".

nía, se pusieron en marcha los servicios de AUDIO-TEX, de atención automática de llamadas, y VIDEO-TEX. En la radiodifusión, la DGT puso en servicio "Radio Tráfico", para dar información a los profesionales de la radio sin necesidad de que desplacen a personal hasta tráfico; y un sistema RDS-TMC para que las radios de los coches encuentren, automáticamente, la información de tráfico cuando se produzca una novedad. Esta tecnología, en pruebas en toda Europa, funciona ya en la zona centro de España y, durante este año, se ampliará a Cataluña y Valencia, aunque la ausencia de aparatos receptores adaptados al sistema dificulta su implantación.

En el campo de la televisión, además de ceder imágenes de los circuitos cerrados de la DGT a las emisoras, está firmado el convenio con TVE, y se encuentra muy avanzada la negoćiación con TV3 y Telemadrid, para dar información de carreteras a través del te-

El último paso ha sido la llegada de la información de tráfico a INTERNET e INFOVÍA. En ambos casos. a través del ordenador personal, desde los domicilios o los trabajos, se puede consultar el estado de las carreteras en tiempo real. así como información sobre normativa e información de carácter general y adminis-

Todos estos servicios sólo van a abrir nuevas vías para acceder a la información del tráfico y descargar un poco el volumen de llamadas del teléfono 900-123 505. Pero en los momentos críticos de mayor número de llamadas se puede seguir saturando. "En caso de emergencia -recuerda Federico Fernández-, el primer medio de conseguir información de tráfico es la radio o, próximamente, el teletexto y, después, otros sistemas".

SUPLEMENTO PARA ALUMNOS Y PROFESORES. Número 91



Coordinación: Celia I. Rodríauez Fichas: **Eugenio Ocio**

alar nto infantii

El nuevo "Tráfico Chico" Título: "Duendi-Tráfico". C.P. Almazaf.

A partir de este mes, este suplemento estará dedicado a los más pequeños y jóvenes de la familia, con multitud de ideas y aportaciones que ellos mismos han ido elaborando. En estas páginas encontraréis humor, pasatiempos, poesías, cuentos, informaciones, preciosos dibujos, juegos y un largo etcétera.

SUMARIO

Los cambios	2
Trafi-poesía	3
Acertijos	3
Adivinanzas	- 3
Área de Matemáticas	4
Área de Educación Física	6
Tablón de Anuncios	8



5° Curso.

Almussafes

(Valencia).















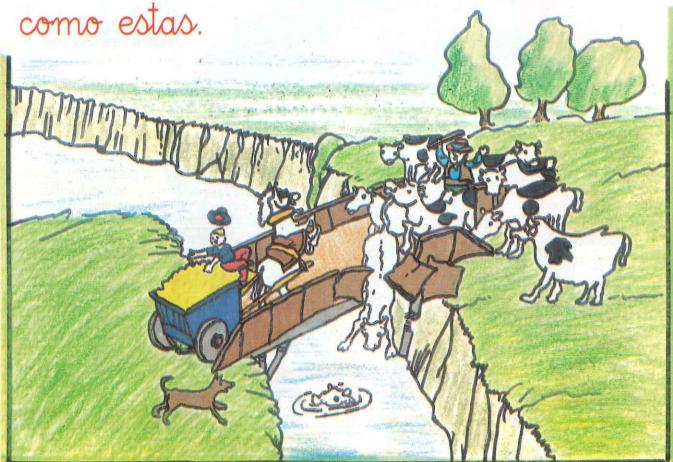
Presentación

Durante años, la Dirección General de Tráfico ha ido organizando concursos anuales de Educación Vial en los que han participado cientos de colegios con miles de buenos trabajos. Estos trabajos -elaborados por los propios niños/as de diferentes edades y dirigidos por un/a profesor/a- son el resultado del esfuerzo que supone conocer, interpretar y dar forma al mundo del tráfico, visto por los propios chicos y chicas, desde una perspectiva seria y, al mismo tiempo, imaginativa.

De cada entrega se podrían extraer muchas

ideas, porque todas tienen algo que aportar, pero, ante la imposibilidad de dar cabida a todas las propuestas, hemos seleccionado aquellas imágenes y planteamientos que destacan, de una u otra forma, valorando el esmero, la creatividad y la forma de exponer los contenidos. De esta manera hemos obtenido valiosos documentos de estudio y estupendos materiales didácticos que deseamos dar a conocer para que los pequeños y no tan pequeños de la familia puedan disfrutar y hacerse, cada día, mejores y más seguros ciudadanos.

Antiguamente, como no había señales, ocurrían cosas



"Trafi-loco", C.P. José Mª Corcuera, 5° Curso, Polán (Toledo).

Cada una de las aportaciones, extraídas de los trabajos, llevará, por norma, el nombre del colegio al que pertenece, así como otros datos de identificación relativos al curso escolar, año que fue presentado, título y localidad de procedencia.



Un semáforo lloraba por el amigo perdido. En aquella tarde loca, cuando la calle cruzaba, un conductor distraído al pequeño atropellaba...

¡Si yo estaba en amarillo e iba a cambiar a rojo!
-Se repetía el semáforopero nadie le entendía,
porque todos como locos
sólo corrían, corrían...

Como soy un pobre hierro, alto delgado y grandón a mí, apenas me hacen caso, pero tengo un corazón que funciona paso a paso y que cambia de color.

Pobre, loco marcapasos, vigilando sin parar... projol pverdel jamarillo! y siempre vuelta a empezar evitando que este tráfico vuelva loca a la ciudad.

Adivinanzas



"Ámbar", C.P. "Juan Carlos I", 5º Curso, Ceuta,

Una señora muy aseñorada armando jaleo va por la calzada. Yo soy medio mujer y soy medio pescado. Canto subida en un coche y a los rufianes espanto. Sin ninguna ceremonia, con el sombrero calado, se sienta delante del Rey, del Papa y del Magistrado

2010CIOUES: La MOTO; La SIFENA; EI COCNETO.



"Luz Verde". Colegio Público Bergatiños. 5º Curso. Carballo (La





Cuando
resbala un
coche, icuál
es la rueda
que gira menos?
ossendes ep p7



































Área de Matemáticas

SITUARSE EN EL ESPACIO

PRESENTACIÓN

TERCER CICLO

Desde el Área de Matemáticas (ya se ha indicado en ocasiones anteriores) es posible abordar el estudio de matetráfico. Partiendo, en construcciones geomé-una primera instancia, tricas. Al final de la etade la recogida y tratamiento de datos al respecto se puede obtener, por ejemplo, información sobre determinados fenómenos y situaciones que nos pueden llevar después a realizar pequeñas investigaciones sobre la accidentalidad y sus causas. En este tercer ciclo, los alumnos también se inician en el análisis crítico de la información.

Paulatinamente, hasta aue los alumnos tenaan capacidad para ello, se puede ir desarrollando con ellos el proceso de rias relacionadas con el la representación de pa, los alumnos realizarán e interpretarán representaciones espaciales (como un plano, el croquis de un itinerario o una maqueta) tomando la referencia de elementos que le sean familiares v estableciendo relaciones entre ellos.

> Ámbitos: Formas geométricas y situación en el espacio. Organización de la información.

OBJETIVOS Y CONTENIDOS

OBJETIVOS:

- Desarrollar y adquirir hábitos de comportamiento correctos en relación con el tráfico orientados a la adquisición del sentido vial.
- ▶ Valorar la importancia que tiene el respeto de las normas y señales de tráfico y conocer su significado.

CONTENIDOS:

- Consolidación de lo tratado en los ciclos primero y segundo.
- Elaboración de planos, mapas y maquetas utilizando y diferenciando los signos convencionales, estableciendo

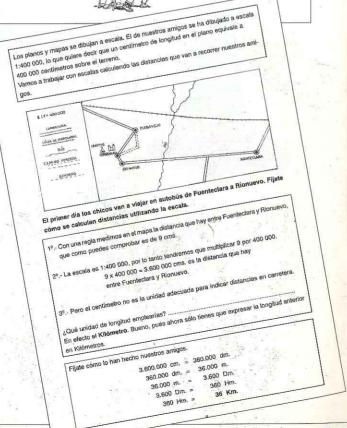
posibles itinerarios para desplazarse por lugares desconocidos.

OBJETIVOS:

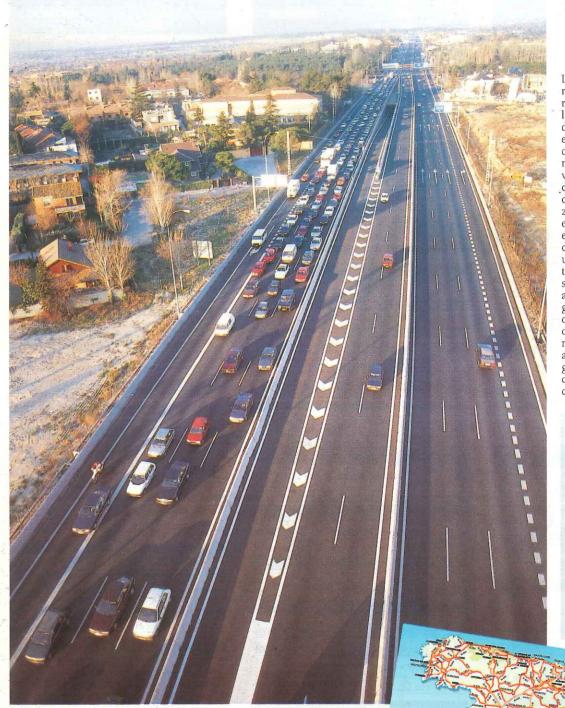
Conocer el entorno físico de la localidad en relación con el tráfico y desarrollar hábitos de conciencia ciudadana referidos a la circula-

CONTENIDOS:

 Iniciación en la realización de investigaciones elementales relacionadas con situaciones de tráfico de diversas fuentes de información (TV, prensa, radio, campañas publicitarias, et-







Comienza el primer gran éxodo del año

La Semana Santa es la primera oportunidad de salir de la rutina para muchos españoles, que aprovecharán para descansar o hacer turismo en el campo, la playa o en otras ciudades. Como inexorablemente habrá que efectuar el viaje de ida y vuelta dentro de un calendario muy apretado, conviene hacer un esfuerzo para escalonar la salida y el regreso. Como es habitual en este cuadernillo especial de ocho páginas, encontrará un mapa con las obras y los tramos más conflictivos, posibles itinerarios alternativos así como las medidas de regulación que la DGT establecerá para esta ocasión especial. Consulte si el posible itinerario que va a seguir tiene algún problema; o mejor, guarde este suplemento en su coche. Le puede ser útil en cualquier momento.

> Mapa de obras, puntos conflictivos y medidas especiales de ordenación. 🄷 Las carreteras más conflictivas. V Las provincias con medidas de regulación, una a una. Posibles retenciones y tráfico intenso, travesías, desvios, semáforos con problemas, accesos...

Una semana Vacaciones











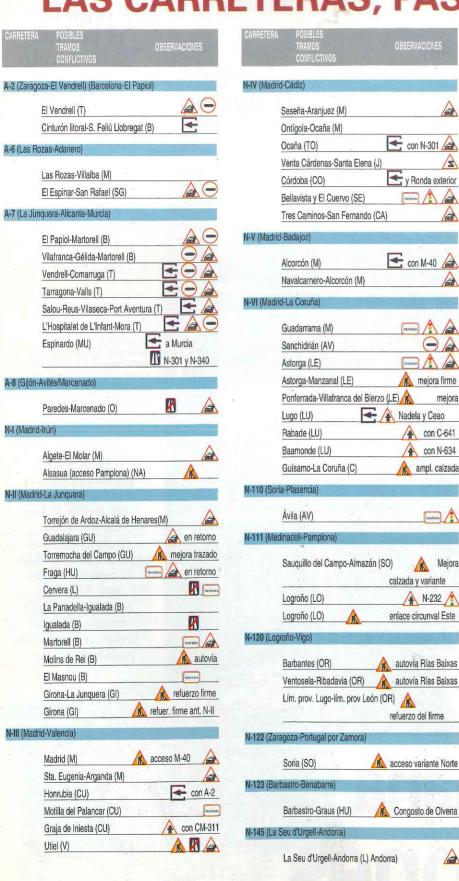






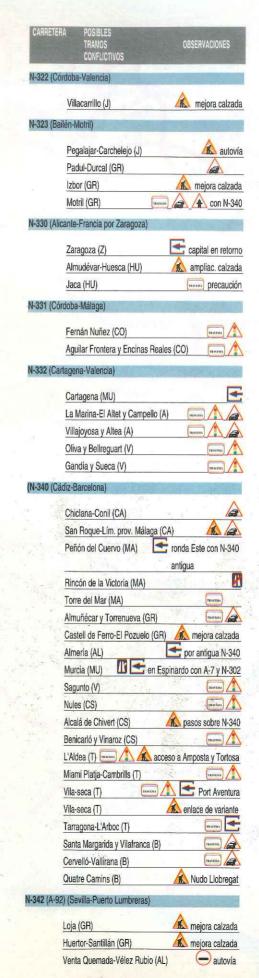


LAS CARRETERAS, PAS



0

CARRET	ERA POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-152 (I	Barcelona-Puigcerdá)	180 = 1000 - 1000
	Mollet del Vallés-La Garriga (B)
	Sant Quirze Besora (B)	
N-211 (Guadalajara-Fraga)	
	Caminreal-Montalbán (TE)	nejora calzac
	Alcorisa y Calanda (TE))	(Ruta del Tambor
	Alcañiz-Lím. prov. Zaragoza	(TE) 🧥 mejora calzad
	Lím. prov. Teruel-Caspe-Med	juinenza (Z) 🏂 mejoi
N-232 (Vinaroz-Santander)	
	Morella-Lím. prov. Teruel (CS	s) 🛦 acondicionamien
	C	(Ruta del Tambor
	Zaragoza (Z)	capital en retornos
	Logroño (LO)	constr. vías servic
	Briones (LO)	S. Vicente Sonsierra días
	7	27 y 28 de marzo
	Cubo de Bureba-Cornudilla (A
	Valdenoceda-Incinillas (BU)	acondicionamien
N-240 (Soneja-Barracas (CS) Tarragona-San Sebastián)	
	Tarragona (T)	capital 2
	-	xxxx
	Vimbodí (T)	acceso y enlac
	Magraners (L)	con N
	Monzón y Huesca (HU)	precaucio
N-260 E	je Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo)
	Olot-Ripoll (GI)	acondic. calzad
	La Seu d'Urgell (L)	TENTEM
	Senterada-Seralló (L)	calza
	Ainsa-Boltaña (HU)	, mejora calza
N-301 (Ocaña-Cartagena)	
	Mota del Cuervo y Las Pedro	nñeras (CLI)
	Albacete (AB)	con N-43
	Tobarra (AB)	TRAC
	Venta del Olivo-Archena (MU	J) autov
	Murcia (MU)	duplicación calzada
	Baños y Mendigo (MU)	a C-3319 a S. Javi
	Cartagena (MU)	
N-321	Úbeda-Málaga)	







Fin autovía

2

(93) 296 60 06

(96) 341 38 33

(952) 31 06 11

(95) 423 93 83

v 423 95 61

Barcelona

Valencia.

Málaga.

Sevilla.



Asegure el viaje

BARCELONA

N-260

@ GIRO

- ▶ Planifique el viaje con antelación: adónde va a ir y por dónde hacerlo.
- ▶ Ponga el **coche a punto** en aspectos como luces, frenos, niveles de aceite, dirección, amortiguadores, neumáticos...
- Acomode el **equipaje** de manera que se reparta la carga y no dificulte la visibilidad; tenga en cuenta, sobre todo a la hora de adelantar, que el peso hará que su coche se muestre más perezoso.
- ► En los **núcleos urbanos** vigile la posible irrupción en la calzada de niños, otros peatones y vehículos de dos ruedas
- ► En caravana extreme la precaución y la paciencia, mantenga la distancia de seguridad ym en lo posible, evite adelantar.
- ► En los **adelantamientos**, recuerde la regla básica: espejo, intermitente y maniobra.
- ► En vías rápidas inicie los adelantamientos con mayor antelación, vigile la incorporación de otros vehículos y aumente la distancia de seguridad.
- Ante un accidente, desconecte el motor, señalice el peligro y pida auxilio; salvo peligro de incendio, no saque al herido del coche ni lo transporte en su vehículo.
- ▶ Ojo a los factores atmosféricos como la lluvia, el viento o la niebla; no se deje sorprender.
- No conduzca más de tres horas seguidas, descanse un rato y estire las piernas después de aparcar el coche fuera de la carretera.
- Si se ve obligado a comer en el camino, hágalo de forma moderada y sin probar el alcohol; así evitará la somnolencia.
- ► Abróchese el cinturón y adecúe la velocidad a las circunstancias de la circulación y de la carretera.
- La distracción es causa de muchos accidentes; no baje la guardia aunque haya llegado a su destino. Páselo bien y hasta la vuelta.

MEDIDAS ESPECIALES

MADRID

DÍAS Y HORAS PUNTA

- En las carreteras A-6, N-I, N-II, N-III, N-IV, N-V, N-VI, N-401, M-501, M-607 y M-40, tráfico intenso el miércoles 26 de marzo (de 15 a 23 horas), jueves 27 (de 8 a 15), viernes 28 (de 10 a 14), domingo 30 (de 12 a 23) y lunes 31 (de 10 a 23).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

N-I (Madrid-Irún)

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

También en el regreso, para evitar las retenciones en Algete, puede utilizar la M-104, que parte del p.k. 32 de la N-I en San Agustín de Guadalix hacia Colmenar Viejo, y enlazar con la autovía M-607 a Madrid o M-40.

Ambos itinerarios estarán debidamente señalizados.

N-III (Madrid-Valencia)

- A quien regrese por esta carretera, para evitar las retenciones entre Arganda y Santa Eugenia, se recomienda las siguientes alternativas: Una que partiendo del p.k. 21 de la N-III, en Arganda, por M-506 a San Martín de la Vega y por la M-301 a Madrid. Y la otra del p.k. 31 de la N-III y por la antigua N-III en Arganda a la carretera M-208 a Velilla de San Antonio y Mejorada, y por la M-203 a Vicálvaro ó

N-IV (Madrid-Cádiz)

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

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

Estos itinerarios estarán debidamente señalizados.

N-V (Madrid-Badajoz)

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

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

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

c) De la N-V, en Navalcarnero, por la M-404 a Griñón y la N-401 a Madrid o M-40.

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

Todos ellos, debidamente señalizados.

A-6 (Madrid-La Coruña)

Quien regrese por la A-6 desde el p.k. 47 (salida 2: Guadarrama) tomará por la M-600 a El Escorial y, por la M-505, a Las Rozas y Majadahonda, M-503 a Pozuelo de Alarcón y desde aquí tomar la M-40 0 M-500 (Carretera de Castilla) a Madrid. Para quien lo haga por la A-6 se aconseja, igualmente, que acceda a la capital a través de la M-40 o M-500 (Carretera de Castilla) para evitar las retenciones de entrada por la M-30 en Puerta de Hierro.

M-501 (Alcorcón-Plasencia)

- A los vehículos procedentes o con destino a Brunete y San Martín de Valdeiglesias, se les desaconseja el uso de la M-501 en Alcorcón, recomendándoles que circulen por la M-511 hasta Boadilla del Monte y la M-513 para salir a la M-501 en Brunete.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

N-I (Madrid-Irún)

En la salida se instalarán conos en el acceso de S. Sebastián de los Reyes (p.k. 20,500) que posibilitarán la circulación por el arcén hasta Algete (p.k. 23).

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

TRAMO: ALCOBENDAS-JARAMA-EL MOLAR DÍAS: 30 Y 31 TRAMO: INCORPORACIÓN TRAMO: TORRELODONES-TORREJÓN VILLALBA TRAMO: INCORPORACIÓN M-40 A N-III MADRID DÍAS: 26, 27 Y 28 TRAMO: CARRILES CENTRALES ABIERTOS DÍAS: 26, 27, 28, 29, 30 Y 31 TRAMO: MADRID-ARGANDA DÍAS: 26, 27, 30 Y 31 TRAMO: OCAÑA-TRAMO: CASILLA TRAMO: MADRID-N-301 DOLORES NAVALCARNERO DÍAS: 30 Y 31 DÍAS: 26 Y 27 DÍAS: 26, 27, 30 Y 31

TRÁFICO. Marzo 1997

N-II (Madrid-La Junquera)

En la salida se instalarán conos en la incorporación de San Fernando de Henares y Coslada a la N-II, permitiendo la circulación por el arcén entre los p.k. 17 y 21.

En el retorno, se prolongará, mediante conos, el acceso de Torrejón de Ardoz (p.k. 21), lo que facilitará la incorporación a la carretera N-II.

N-III (Madrid-Valencia)

En la salida se prolongará mediante conos la incorporación de la M-40 a la N-III, dejando tres carriles de circulación hasta el p.k. 7,500. También, tanto en la salida como en el retorno, se instalará un carril en sentido contrario, mediante conos, desde el p.k. 7 (Madrid) al p.k. 19 ó p.k. 22 (Arganda), según lo demande el tráfico, sin posibilidad de salidas intermedias.

N-IV (Madrid-Cádiz)

En la salida se anulará el carril de vehículos lentos entre el p.k. 49 y 52 (Casilla de la Dolores), así como se habilitará la circulación por la vía de servicio para facilitar la fluidez en este tramo.

En el retorno se instalarán conos para facilitar la incorporación de la N-301 (Ocaña-Cartagena) a la N-IV en Ocaña (p.k. 62) y se habilitará la circulación por la vía de servicio.

N-V (Madrid-Badajoz)

En la salida, se prolongará mediante conos la incorporación de la M-40 a la N-V para mejorar la fluidez en ese punto y se prolongará, de igual forma, la incorporación de Móstoles en el p.k. 23. También se instalará un carril en sentido contrario entre el p.k. 19 (Móstoles) y 36.

En el retorno, se instalará un carril en sentido contrario mediante conos que partirá del p.k. 29 (Navalcarnero) ó 19 (Móstoles), según lo requiera el tráfico, que conducirá directamente al p.k. 31 de la M-40, sin posibilidad de salidas intermedias.

A-6 (Madrid-La Coruña)

En la salida y entrada, en función de las necesidades del tráfico, se abrirán los carriles centrales de la calzada comprendidos entre el p.k. 7 y 20 para toda clase de vehículos, excepto camiones, vehículos con remolque, articulados, etcétera. También en la salida y el retorno, se habilitará un carril en sentido contrario mediante conos del



p.k. 31 (Torrelodones) al p.k. 42,200 (Villalba) sin posibilidad de salidas intermedias.

Además, en la salida se instalarán conos en la incorporación de M-50 a A-6 en el p.k. 23 y en el retorno, a los vehículos que accedan a la A-6 en el p.k. 39 (Villalba) sentido Madrid procedentes de la M-601 se les reconducirá mediante conos a la vía de servicio de dicha carretera, pudiendo acceder al tronco central en sucesivas incorporaciones.

Esta previsto el funcionamiento de todas las cabinas de peaje en la A-6 para evitar, en lo posible, retenciones.

BARCELONA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

- En las carreteras A-2, A-7, A-16, A-18, A-19, N-II, N-152, N-340, C-246 y C-1411, máxima afluencia el jueves 27 de marzo (de 15 a 22 horas), viernes 28 (de 7 a 12), domingo 30 (de 13 a 22) y lunes 31 (de 9 a 24).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

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

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

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

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

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

A-2/A-7

Carril sentido contrario de Barcelona a Martorell el jueves 27 de marzo v viernes 28 (por la mañana)

Conos para conseguir dos carriles de circulación entre Quatre Camins y el cruce de Corbera el jueves 27 de marzo, por la tarde, y el viernes 28, sábado 29 y domingo 30, por la mañana.

Retorno

A-2/A-7

Se dispondrá un carril en sentido contrario entre El Vendrell v Martorell v dos carriles en sentido contrario entre Martorell y Barcelona el domingo 30 y lunes 31 de marzo.

N-II (Sur)

Se colocarán conos desde la travesía de Jorba al inicio de la autovía, en Igualada, y entre Martorell y Quatre Camins para conseguir dos carriles permanentes, incluida la travesía de Martorell, el domingo 30 y lunes 31 de marzo.

Se instalará un carril adicional mediante conos en el tramo Sitges-Vilanova y Cubelles, así como también un carril en sentido contrario, mediante balizas luminosas, en el tramo Barcelona-Castelldefels el domingo 30 y lunes 31 de marzo.

LLEIDA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

En las carreteras A-2, N-II, N-260 v C-1313, tráfico intenso el miércoles 26 de marzo (de 18 a 24 horas), jueves 27



(de 10 a 24), viernes 28 (de 8 a 12), domingo 30 (de 16 a 24) y lunes 31 (de 8 a 24).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Zona Mediterráneo: Itinerario recomendado por la autopista A-2: la alternativa es la N-II.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN **DEL TRÁFICO**

En el retorno del lunes 31 de marzo, se habilitará, mediante conos, un carril adicional desde el fin de la autovía, en Cervera, hasta Jorba.

GIRONA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

- En la A-7, N-II, C-250 y C-253, el jueves 27 de marzo (de 18 a 22 horas), viernes 28 (de 8 a 14), domingo 30 (de 14 a 22) v lunes 31 (de 14 a 22).

ALTERNATIVOS

ITINERARIOS

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

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRAFICO

- En las salidas y retornos se habilitará un carril adicional mediante conos en las carreteras: C-253 (acceso A-7-Vidreres-Llagostera) y C-250 (Pont D'Alou-Santa Cristina D'Aro) los días 27, 28, 30 v 31 de marzo.

ASTURIAS

DÍAS Y HORAS PUNTA

En las carreteras A-8, A-66, N-630, N-632 y N-634, máxima afluencia el miércoles 26 de marzo (de 18 a 21 horas), jueves 27 (de 11 a 13) y domingo 30 de marzo (de 17 a 24).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS:

N-634

TRAMO: MARCENADO-LA SECADA DÍAS: 26, 27, Y 30



- A-66 (Campomanes-León) o por la N-630 (Puerto Paja-- A-66 v A-8 (Oviedo-Gijón)

o por AS-18 (Oviedo-Gijón) por Lugones-Pruvia. - A-8 (Gijón-Avilés) o por AS-19

(Gijón-Avilés).

N-632 (Llovio-Gijón-Avilés-Luarca) o por N-634 (Llovio-Arriondas-Óviedo-Canero).

- N-634 Travesía de Oviedo o por A-66 (Circunvalación de Oviedo).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DE TRÁFICO

En la salida y retorno, carril adicional, mediante conos, en el tramo La Secada-Marcenado los días 26, 27 y 30 de marzo.

VALENCIA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

- En las carreteras N-III, N-234, N-340, N-332 y N-430, máxima afluencia de vehículos el miércoles 26 de marzo (de 16 a 23 horas), jueves 27 (de 7 a

TRÁFICO, Marzo 1997



21), viernes 28 (de 9 a 14), domingo 30 (de 11 a 21) y lunes 31 (de 7 a

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Itinerarios interprovinciales:

N-340

Para evitar las travesías de esta carretera se recomienda la autopista de peaje A-7.

- Itinerarios provinciales:

N-332

Travesías de Sueca, Gandía, Bellreguart y Oliva: los días punta se recomienda evitarlas y utilizar la autopista de peaje A-7. Además, la travesía de Sueca se puede salvar utilizando los siguientes itinerarios alternativos:

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

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

N-234

Mediante los siguientes itinerarios alternativos:

a) Valencia, por la C-234, a Lliria, Olocaú, Gátova, Altura y N-234 en Segorbe.

b) Valencia, por C-234, a Lliria, Alcublas, Altura y N-234 en Segorbe.

N-340

Travesía de Sagunto. Se recomienda utilizar la autopista de peaje A-7.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN **DEL TRÁFICO**

N-III

Ordenación mediante conos

mienda la autopista A-7. mientras que la TRAMO: VILASECA-PAROUE alternativa es la N-340. DÍAS: 27, 28, 29,30 y 31

TARRAGONA

TRAMO: SAGUNTO-

DÍAS: 27, 28, 30 Y 31

N-340

M TEMÁTICO

N-234

SEGORBE

para aumentar la ca-

pacidad en tramos de

la variante de Utiel los

CASTELLÓN

DE LA PLANA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

10 a 20).

- En las carreteras N-301, N-

322 y N-430, tráfico intenso el

miércoles 26 de marzo (de 16 a

20 horas), jueves 27 (de 10 a

14), viernes 28 (de 12 a 14), sá-

bado 29 (de 12 a 14), domingo

30 (de 10 a 22) y lunes 31 (de

- Tráfico con destino a Ma-

drid por la N-301 a La Roda v por A-31 (Honrubia) y N-III a

Madrid, o por N-301 hasta Oca-

lucía Occidental con destino Va-

lencia y Cataluña, especialmente

el lunes 31 de marzo, de N-IV en

Manzanares por N-310 a Tome-

lloso hasta el cruce de San Cle-

mente y desde aquí por N-301 a

Albacete para coger la carretera

N-322 por Casas-Ibáñez hasta

Requena y N-III a Valencia. Am-

bos itinerarios alternativos que-

darán debidamente señalizados.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN

- Tráfico procedente de Anda-

ña y N-IV a Madrid.

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

N-340

Se instalarán medidas de ordenación mediante conos.

en esta carretera en el tramo Vilaseca-Parque Temático e incorporación a El Vendrell los días de máxima afluencia de vehícu-

CASTELLÓN

- En la A-7, N-232, N-234 y N-340, tráfico intenso el miércoles 26 de marzo (de 15 a 24 horas). jueves 27 (de 8 a 24), viernes 28 (de 8 a 12), domingo 30 (de 15 a 24) y lunes 31 (de 8 a 24).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Con el fin de evitar las retenciones producidas en las travesías de la N-340, se recomien-

CÁDIZ

DÍAS Y HORAS PUNTA:

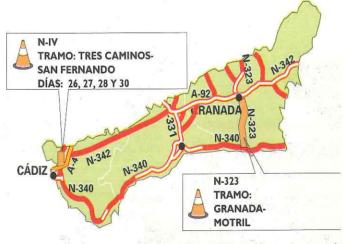
- En las carreteras A-4, N-IV. N-340 y A-382, máxima afluencia el miércoles 26 de marzo (de 17 a 22 horas), jueves 27 (de 11 a 14 y de 17 a 22), viernes 28 (de 11 a 14 v de 17 a 22), sábado 29 (de 11 a 14) y domingo 30 (de 17 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Travecto Sevilla-Campo de Gibraltar o a la inversa: autopista A-4, dejándola en la salida 5 para tomar la A-381 (Jerez-Los

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

Se habilitará un carril adicional mediante conos entre el p.k. 672,2 y el 675 (Tres Caminos-San Fernando) el miércoles 26 (de 17 a 22 horas), jueves 27 (de 10 a 14 y de 17 a 22), viernes 28 (de 10 a 14 y de 17 a 22) y domingo 30 (de 10 a 14 y de 17 a 22).



DEL TRÁFICO

Se habilitará un carril en sentido contrario, mediante conos, en el tramo Albacete y La Roda el domingo 30 de marzo.

TARRAGONA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

En las carreteras A-2, A-7, N-340 y N-240, tráfico intenso el miércoles 26 de marzo (de 18 a 24 horas), jueves 27 (de 10 a 24), sábado 29 (de 10 a 22) y lunes 31 (de 9 a 24).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

- Zona Costa Dorada: Se reco-

da la Autopista del Mediterráneo A-7, que discurre paralela a ella.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN **DEL TRÁFICO**

En la salida del jueves 27 de marzo v viernes 28, se anularán carriles lentos y accesos, mediante conos, entre los p.k. 15 y 20 para aumentar la fluidez del tráfico en el tramo Sagunto-Segorbe. También el domingo 30 y lunes 31, en el retorno, se efectuará la misma ordenación entre los puntos kilométricos 3 y 38.

GRANADA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

- En las N-340, N-323 y A-92, tráfico intenso el miércoles 26 de marzo (de 17 a 21 horas), jueves 27 (de 10 a 14), domingo 30 (de 10 a 14 y de 17 a 22) y lunes 31 (de 10 a 14).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DE TRÁFICO:

N-323

En el retorno se instalará un carril adicional y de sentido contrario mediante conos en el tramo Motril-Granada el domingo 30 de marzo.

CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Desarrollo y adquisición de hábitos de comportamiento correcto en relación con el tráfico, orientados a la adquisición del sentido vial y a la valoración del conocimiento y respeto de las normas y señales de tráfico.

Utilizar las nociones geométricas de simetría, paralelismo, perpendicularidad, perímetro v superficie para describir y comprender situaciones de la vida cotidia-

Con este criterio se quiere saber si el alumno ha desarrollado las capacidades necesarias para realizar e interpretar representaciones geométricas ajustadas, como croquis, planos, maquetas, y dar respuesta en torno a la elección de posibles soluciones a problemas relativos a sus comportamientos viales (elección de itinerarios más seguros, localización de puntos conflictivos, emplazamiento de parada de autobuses, etcétera).

Conocimiento del entorno físico de la localidad en relación con el tráfico y al desarrollo y adquisición de hábitos de conciencia ciudadana referidos a la circulación.

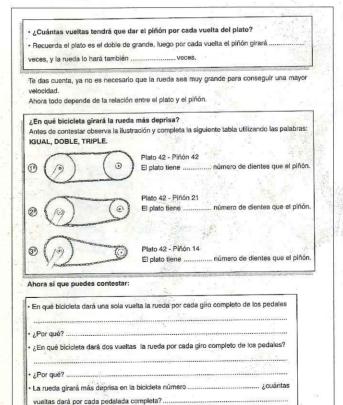
Realizar, leer e interpretar representaciones gráficas de un coniunto de datos relativos al entorno inmediato.

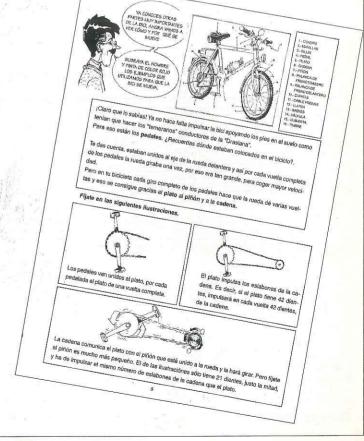
Este criterio de evaluación está dirigido principalmente a comprobar la capacidad de los alumnos y alumnas para utilizar recursos sencillos de representación gráfica (diagramas, bloques de barras, etcétera) y de recoger y reaistrar una información que se pueda cuantificar, tales como el registro de anotación de comportamientos propios y ajenos referidos a distintas conductas peatonales, tráfico de vehículos v mercancías, accidentalidad en su entorno, etcétera.

POSIBLES ACTIVIDADES

Aprovechando alguna excursión, y una vez decidido el itinerario a realizar y los medios de transporte que se utilizarán, se pueden calcular las distancias existentes entre las localidades que se van a visitar. Puede hacerse en un plano, utilizando las nociones básicas de escala.

Por si existe la posibilidad de hacer parte del itinerario en bicicleta, se puede iniciar el estudio de sus principios motrices. En la ilustración se puede localizar el plano, el piñón y los pedales y analizar el principio de transmisión por cadena, centrado en el número de eslabones de la cadena que se impulsan en cada pedalada. Así, los alumnos deducirán en qué bicicleta girará la rueda más deprisa suponiendo que el plato tuviese el mismo, el doble o el triple número de dientes que el piñón.

















TRÁFICO, Marzo 1997











CONTROLAR EL MOVIMIENTO

PRESENTACIÓN

Uno de los objetivos generales este respecto es necesario de la Educación Física en la Educación Primaria hace referencia a que los alumnos utilicen sus capacidades físicas básicas y destrezas motrices para adáptar el movimiento a las circunstancias y condiciones de cada situación. El niño de esta etapa se encuentra en inferioridad de condiciones frente al adulto en situaciones de tráfico tan habituales y aparentemente sencillas como, por ejemplo, cruzar con seguridad una calle.

Aspectos que van desde la afirmación de la lateralidad en el primer ciclo para reconocer la izquierda y derecha propias situando los objetos en relación al propio cuerpo, al reconocimiento, al final de la etapa, de la izquierda y de la derecha de los demás estando en movimiento, están intimamente relacionados con la observación del tráfico que se ha de hacer antes de iniciar un cruce.

Igualmente y en relación con el anterior comportamiento, la orientación espacial y el cálculo de distancias constituirán un proceso que tendrá su origen en el desarrollo de la capacidad de situar los objetos en relación al propio cuerpo apreciando las distancias y sentido de los desplazamientos propios y concluirá con el desarrollo de la orientación espacial en movimiento situando los objetos con relación a otros objetos y a los demás.

Esta apreciación cada vez más exacta de las distancias será la base sobre la que, a lo largo de toda la etapa, se creará la estructuración del tiempo con relación al espacio; es decir, el cálculo de velocidades y trayectorias. A

recordar la utilización por parte de los niños hasta aproximadamente los ocho años de claves erróneas para determinar la velocidad de los vehículos, llegando a juzgar los coches ruidosos y pequeños como más rápidos que los silenciosos y grandes.

Pero el tráfico es un hecho en el que las condiciones no permanecen constantes, obligando al usuario de las vías públicas a adaptar sus comportamientos a diferentes circunstancias y estímulos externos. Éstos puede ser visuales o auditivos, como, por ejemplo, la luz intermitente del semáforo para peatones que indica la finalización del tiempo de cruce o los sonidos provenientes de vehículos que se acercan a gran velocidad. Sin olvidar otras situaciones, que también pueden resultar problemáticas, como cruzar entre coches aparcados que limitan la visión del joven peatón o una limitación ocasional del espacio al circular por la acera.

Esta adaptación al movimiento y a las circunstancias se iniciará en el primer ciclo desarrollando el control del movimiento en espacios conocidos, y adecuándolos a los estímulos externos visuales y auditivos. En el segundo ciclo, se acomodará el movimiento propio a la distancia, sentido y velocidad de los desplazamientos de los demás, proceso que culminará en el tercero, ajustando el movimiento a circunstancias, condiciones y estímulos externos en distintos medios.

Ámbitos: Conocimiento del cuerpo. Habilidades y des-

Maria va a cruzar la calle	
Observa el dibujo y completa las frases	
- Maria tione enfronte el	
- Par su izquierda se acerca un	
- Detrás de Maria hay	
Por la derecha viene una	
Por la calle de Juan y Maria	
encular que	
Pinta de color roja las rehitations par hacia la izquierda. Y de color van hacia la izquierda. Y de color azul los que se dirijan a la derecha	100
agul las que	
OCCUPANT THE PROPERTY OF THE P	-

Con estos capítulos de Matemáticas y Educación Física termina la serie de fichas de Educación Primaria que comenzó en abril de 1996.

OBJETIVOS Y CONTENIDOS

OBJETIVOS:

Desarrollar y adquirir hábitos de comportamiento correcto en relación con el tráfico orientados a la adauisición del sentido vial.

CONTENIDOS:

PRIMER CICLO:

- Reconocimiento de la izquierda v derecha propias situando los objetos con relación al propio cuer-
- Iniciación en la apreciación de distancias respecto a los vehículos ante comportamientos peatonales como el cruce de calles.
- Desarrollo de hábitos correctos en el uso de la acera como peatón (no marchar junto al bordillo, no molestar a los demás peatones, no ir corriendo, empujando y tro-

pezando con las demás personas, etcétera) y en el cruce de calles.

 Utilización del gesto y del movimiento en situaciones de juego y de formas espontáneas, respondiendo a informaciones visuales, sonoras y táctiles que lleguen (nonecesariamente con una intención comunicativa).

SEGUNDO CICLO:

- Consolidación de lo tratado en el primer ciclo, reconociendo la izquierda y la derecha de los de-
- Apreciación de distancias, magnitudes e iniciación en la percepción de la velocidad de los vehículos ante comportamientos peatonales como pueden ser el cruce de calles y de carreteras.
- Progreso de la adaptación del correcto como peatones.

¿Quen cruza bien la plaza?

movimiento a las circunstancias y condiciones de la actividad, controlando los movimientos en diferentes entornos cercanos y conocidos, utilizando formas de desplazarse no habituales, adecuando los movimientos a la distancia, sentido y velocidad de los desplazamientos de los demás.

TERCER CICLO:

- Consolidación de las estructuras trabajadas en los dos primeros ci-
- Creación de estructuras internas, mediante combinación de las conocidas y la estructuración del tiempo con relación al espacio (velocidad y trayectorias).
- Consolidación de lo tratado en los dos primeros ciclos y valoración de las normas de comportamiento

POSIBLES ACTIVIDADES

- Escuchar sonidos suaves y de pronto un sonido aaudo.
- Combinar diversos tipos de marcha conforme a diferentes ritmos y trayectos.
- Cruzar en todas las direcciones sin tocarse.
- ▶ Realizar diversos tipos de carreras.
- Estimular a los alumnos para llevar a cabo posibles combinaciones lento-rápido, lento-detenerse, rápido-detenerse, etcétera.
- Andando en todas las direcciones a una señal acústica o visual, tocar algo que sea de madera, de hierro, azul, rojo, que esté leios, cerca, etcétera.
- Participar en juegos que estimulen la rapidez de reacción como "el pañuelo", "pies quie-tos", "pases con un balón", etcétera.
- Trazar itinerarios a seguir en el cruce de una plaza sobre gráficos e ilustraciones.
- Simular situaciones en las que el peatón cruce en diagonal v vea comprometida su seguridad.

CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Desarrollar y adquirir hábitos de comportamiento correcto en relación con el tráfico orientados a la adquisición del sentido vial.

PRIMER CICLO:

▶ Orientarse en el espacio en relación a uno mismo, utilizando las nociones topológicas básicas (izquierda-derecha, delante-detrás, arriba-abajo, dentro-fuera, cerca-lejos).

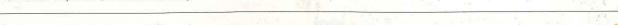
> Reaccionar ante las informaciones auditivas o visuales que llegan del entorno empleando el movimiento o los gestos (patrones motores, movimientos expresivos, gestos, inmovilidad).

SEGUNDO CICLO:

Representar, mediante escenificaciones o imitaciones, a personajes, objetos o acciones cotidianas, utilizado el cuerpo y el movimiento como medios de expresión.

TERCER CICLO:

▶ Aiustar los movimientos corporales a diferentes cambios de las condiciones de una actividad tales como su duración y el espacio donde se realiza.







































TABLÓN DE ANUNCIOS

ANPROSEVI, por la Seguridad Vial

El pasado diciembre, nació la Asociación Nacional en Pro de la Seguridad Vial (ANPROSEVI). La iniciativa surgió de los alumnos asistentes al curso para jóvenes voluntarios en seguridad vial, que anualmente convocan el Instituto de la Juventud y la Dirección General de Tráfico, con el objetivo de formar jóvenes que puedan aproximar la seauridad vial a otros colectivos juveniles. Entre los fínes de la asociación están la educación y formación vial, potenciando actuaciones hacia colectivos de riesgo; la participación en campañas, publicaciones y seminarios; la defensa del Medio Ambiente y el fomento del asociacionismo. Más información, en el teléfono 908-48.79.44 o en la sede de la asociación, en c/ Prior Ayllón, 20, Medina del Campo (Valladolid).



Los escolares de Estepona (Málaga), más de 3.000 sólo en primer ciclo de Primaria, podrán poner en práctica sus conocimientos en el parque infantil de educación vial, inaugurado recientemente en la localidad, único en la Costa del Sol. En las situaciones simuladas de tráfico que permite el circuito, los futuros conductores aprende-



Los escolares de Primaria "estrenaron" el Parque Infantil de Educación Vial.

rán los riesgos a que están expuestos como peatones y ciclistas mientras practican al volante de karts y bicicletas. Previamente, los escolares reciben clases teóricas impartidas por agentes de la policía lo-

Cursos para policías

Dirigido conjuntamente a la Poli-cía Foral de Navarra y a las Policías Locales de varios ayuntamientos de esa comunidad (Pamplona, Alsasua, Estella, Berriozar, Burlada, Tafalla y Tudela), en enero se desarrolló un curso de seguridad vial, que fue propuesto por la Escuela de Seguridad para la formación de los agentes.

También Talavera de la Reina (Toledo) ha sido la sede de un curso para policías locales de esta población y representantes de otros ayuntamientos cercanos. Al curso, de 20 horas de duración, asistieron agentes que tienen previsto desarrollar actividades de educación vial dirigidas a distintos

vial en los colegios

Los escolares de

Los alumnos del C.P. "Manuel Bartolomé

Cossio", de Madrid, pusieron fin a sus actividades de aducación vial con una finate de

dades de educación vial con una fiesta de

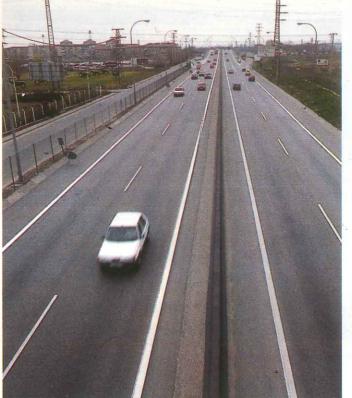
carnaval organizada por el centro, en la que muchos de ellos se disfrazaron de ele-

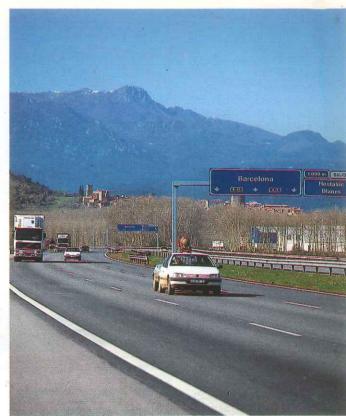
que muchos de ellos se distrazaron de ele-mentos relacionados con el tráfico. Clases mentos relacionados con el tráfico Municipal, teóricas impartidas por la Policía Municipal, teóricas impartidas por la Policía Municipal, murales en las paredes del colegio que re-murales en las paredes de los escolares y la cogían los trabajos de los escolares y la práctica en el parane de tráfico instalado práctica en el parane de tráfico instalado

cogian los trabajos de los escolares y la práctica en el parque de tráfico instalado práctica en el parque de trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo previo en el patio del colegio fue el trabajo en el patio el trabajo en el patio
en el patio del colegio fue el trabajo previo que los chicos llevaron a cabo. Al final, arque los chicos llevaron a cabo. Al final, arque los chicos llevaron a catulinas y tijeras, la mados con papeles, cartulinas y tijeras, la mados con papeles, cartulinas y tijeras, la mados can paperación del disfraz había alterado a preparación del preparación y mayores. Es un esfuerzo añadipequeños y mayores. Es un esfuerzo añadipequeños y mayores la pena si con ello consecuto.

ao que, segun Filar Gamao, alrectora del centro, "merece la pena si con ello conseguimos rebajar la cifra de accidentes".

Educación Infantil, Primaria y Secundaria de Melilla contarán este curso con el material de Educación Vial editado por la DGT y distribuido por la Jefatura de Tráfico. Serán los profesores tutores de curso quienes impartan esta materia, enmarcada en la educación ciudadana. Inculcar comportamientos correctos a los escolares para formar mejores ciudadanos y evitar los problemas que plantea el tráfico en las ciudades es el objetivo que pretende conseguir esta campaña.





IGUALES PERO DISTINTAS. Parecen similares, pero los accidentes que se producen en autovias y autopistas son muy diferentes.

Un estudio comparativo revela que se dan distintos accidentes en autovías que en autopistas

Vías no tan paralelas L



ás de 10.000 vehículos se vieron implicados en los 6.853 accidentes ocurridos en las autovías y autopistas españolas en 1993. Las circunstancias particulares que concurrieron en cada uno, en función de si se produjeron en una vía o en otra, han sido analizadas en un informe realizado por el Instituto Universitario de Seguridad del Automóvil (INSIA).

El estudio pretendía, en primer lugar, conocer si existe una relación directa entre determinados tipos de accidente y las vías en las que ocurrieron. Además, se planteaba otras cuestiones como si son más graves los accidentes ocurridos en autopista que los de autovía, Juana SÁNCHEZ

Aunque autovías y autopistas parecen similares y en la distribución de las víctimas de ambas no existen grandes diferencias, un reciente estudio destaca que cada una de ellas determina un tipo distinto de accidente. También influyen de diferente forma factores como el tipo de trazado, la falta de adherencia o la distracción y el cansancio del conductor.

si los factores ajenos al tipo de vía (distracción, inexperiencia o cansancio del conductor, alcohol, etcétera) condicionan el tipo de accidente y su gravedad y, por último, si circular por una u otra vía determina las infracciones cometidas y, a su vez, el accidente ocurrido.

La distribución de las víctimas de los accidentes, en función de su gravedad y del tipo de vía en que se produjeron, fue muy similar en autovías y autopistas, según el informe.

En cuanto al tipo de accidente ocurrido en cada vía, sin embargo, se plantean significativas diferencias: la colisión con alcance y múltiple de vehículos en marcha se produce con mayor frecuencia en autovía que en autopista, mientras que la colisión del vehículo contra un obstáculo en la

calzada es casi cinco veces superior en autopista: el tipo de vía determina el tipo de accidente.

DISTINTAS CAUSAS

Para Luis Martínez Sáez, investigador del INSIA, comportamientos como no mantener la distancia de seguridad justificarían el mayor número de accidentes por alcance en autovía, mientras que una conducción más relajada y distraída podría ser la causa principal del tipo de accidente. mayoritario en autopista.

En cuanto a la influencia del trazado, los accidentes producidos en curvas fuertes señalizadas y con límite de velocidad ocurren más del doble de veces en auto-









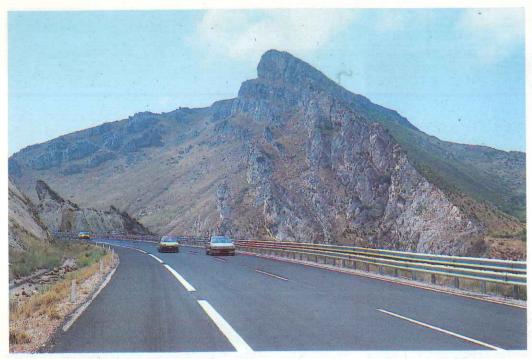












LÍNEA RECTA. En los tramos rectos y de curvas suaves de las autopistas se producen más accidentes que en los de autovía.

vía que en autopista, mientras que en éstas aumentan, con respecto a la autovía, los accidentes en tramos rectos.

FALTA DE ADHERENCIA

La adherencia de la calzada también presenta distinta influencia en la accidentalidad según analicemos autovía o autopista: el número de siniestros producidos en la primera es un 11 por 100 mayor cuando la calzada presenta falta de adherencia. Por el contrario, en la luminosidad o la meteorología adversa, aun con distintas proporciones de accidentes, no existen diferencias significativas para señalar una relación de dependencia entre estos factores y el tipo de vía. El informe analiza catorce

factores que, en opinión del agente de tráfico que instruvó el atestado, pudieron influir en el accidente. Se pretende comprobar su efecto sobre él en función de la vía. La distracción del conductor, que estuvo presente en el 43 por 100 de los accidentes ocurridos en ambas vías, se dio sobre todo en autopista. Igual que el cansancio o sueño del conductor, cuya probabilidad de causar accidentes también es considerablemente mayor en autopista. Por el contrario, en cuanto a las infracciones cometidas, en opinión del agente se incumplen más las normas en las autovías, aunque no con una diferencia muy significativa. En todo caso, las infracciones tuvieron que ver con el accidente en más del 14 por 100 de los siniestros ocurridos en ambas vías

Otros factores como inexperiencia del conductor, consumo de alcohol y drogas, velocidad o estado de la vía y señalización y existencia de obras no plantearon diferencias según los accidentes sucedieran en autovía o autopista.

Distintos accidentes, distintas víctimas

Los accidentes que se producen con mayor frecuencia en autovías no son los que habitualmente suceden más en autopistas. Las colisiones con alcance y múltiple de vehículos ocurren más del doble de veces en autovía que en autopista, mientras que la colisión de un vehículo contra un obstáculo existente en la calzada es casi cinco veces superior en autopista que en autovía.

También existen diferencias en cuanto al número de víctimas mortales que cada tipo de accidente arroja. En accidentes fruto de una colisión frontal de vehículos, la proporción de muertos en autopista duplica a la de autovía. Paralelamente, también es mayor en autopista el número de muertos ocurri-dos en colisiones de vehículos en marcha con alcance y múltiples. Por el contrario, se producen más muertos en autovía que en autopista si se analizan los accidentes cuyas causas ueron la colisión frontolateral entre vehículos, el atropello o la salida de la calzada por la derecha con choque.

TIPOS DE ACCIDENTE

Si se analiza la distribución de víctimas en los accidentes ocurridos en autovías y autopistas, como ya se ha dicho, los porcentajes son bastante similares. Sin embargo, si ese análisis se lleva al número de víctimas mortales según el tipo de accidente ocurrido y la vía en que sucedió, las diferencias son notables: en autopista, resultan más peligrosas las colisiones frontales o de vehículos en marcha, mientras que en autovía el

peligro mayor se muestra en la colisión frontolateral o la salida de la vía.

El estado de la superficie de la calzada también condiciona el tipo de accidente según se circule por autovía o autopista. En ambas, con falta de adherencia o escaso grado de luminosidad, el accidente más frecuente es la colisión por alcance y múltiple, pero existen diferencias en otros tipos de accidentes: si el pavimento está mojado, la probabilidad de salida por la derecha con choque es mayor en la autopista, mientras que salirse por la izquierda lo es en la autovía.

Por último, reseñar en este apartado que, en opinión del agente que instruyó el atestado, factores como la distracción del conductor, el cansancio, la velocidad inadecuada o la infracción a

Deprisa, deprisa

Entre las circunstancias sobre el accidente que considera el agente de tráfico que instruye el atestado, la posible velocidad inadecuada del vehículo y su influencia en el siniestro es uno de los datos que se recogen. Partiendo de esta información, se pretendía analizar si existen diferencias apreciables entre los accidentes ocurridos en autopista y autovía cruzando esta variable con las condiciones climatológicas, superficie de la calzada y luminosi-

En relación a los factores atmosféricos, se observó que del casi 20 por 100 de los casos en que la velocidad inadecuada fue una circunstancia influyente en el accidente, el 70 por 100 ocurrió en autovia frente al 30 por 100 en autopista. Por otra parte, respecto a la posible infracción sobre velocidad por parte del conductor, el estudio afirma que el tipo de vía condicionó el tipo de infracción que, a su vez; condicionó el tipo de accidente sufrido. El número de infracciones por velocidad en autovía fue mayor que en autopista.

MÁXIMO RIESGO LA MÁS PELIGROSA Tipo de accidentes Autovía (más del doble que en autopista) Colisión con alcance y múltiple Autopista (casi 5 veces superior a la autovía) Colisión vehículo-obstáculo en la calzada Víctimas mortales Colisiones frontolaterales y salidas vía Autovía Autopista Trazado Curvas fuertes con señalización Autovía (más del doble que en autopista) Tramos rectos y curvas suaves Falta de adherencia Autovía (11 por 100 más que en autopista) Salidas de la vía por la izquierda Autopista Luminosidad v meteorología adversa Similar comportamiento de ambas vías Factores externos a la vía Distracción del conductor Autopista (46 por 100 de los casos) Cansancio, sueño o enfermedad del conductor Infracciones Autovía (4 por 100 más que en autopista) Inexperiencia del conductor Similar comportamiento de ambas vías Alcohol, drogas Similar comportamiento de ambas vías Estado de la vía Similar comportamiento de ambas vías Conductores Particulares en accidentes de colisiones contra Autopista obstáculos en la calzada Profesionales por cuenta ajena en salidas por la Autopista izquierda sin choque

las normas de circulación influyeron en el tipo de accidente que se produjo mientras que otros aspectos como la inexperiencia del conductor, el consumo de alcohol, el estado de la vía o la presencia de obras no condicionaron que sucediera un siniestro u otro.

RECTAS Y CURVAS

Otro objetivo era saber si el tipo de tramo en que se produjo el accidente -recta, curva suave, curva fuerte sin señalizar, señalizada y con o sin límite de velocidad- influyó en el número de siniestros ocurridos y si, en este sentido, existían diferencias significativas entre autovía v autopista. Las conclusiones señalaban que, en una y otra vía, factores como la velocidad inadecuada del vehículo, la climatología adversa o el es-



MUCHA O POCA LUZ. La luminosidad y la meteorología adversa no muestran diferencias en los accidentes en función del tipo de vía.

tado de la superficie de la calzada influyeron en el número de accidentes, aunque presentaron diferencias en los mismos tramos de distintas vías. En las curvas

fuertes y señalizadas, su influencia negativa era mayor en las autovías mientras que en los tramos de curvas suaves, la balanza desfavorable se inclinaba ligeramente hacia la autopista

La luminosidad, por el contrario, no tuvo influencia en el número de accidentes en función del tipo de tramos ni en autopista ni en autovía.

En un último apartado, el informe estudia la posible influencia sobre el accidente de las características del vehículo y del conductor. En cuanto al primero, se concluye que no existe una relación entre la antigüedad del vehículo siniestrado y el tipo de vía en que ocurrió el accidente. Sin embargo. en cuanto al tipo de vehículo implicado, sí se da una dependencia con respecto al tipo de vía: según recoge el estudio, "ciertos tipos de vehículo son más susceptibles de tener accidentes según la vía en la que estén". También se afirma que el tipo de vehículo condiciona el tipo de accidente sufrido.

Respecto al conductor, al que se dividió en 6 categorías -particular, profesional por cuenta propia o ajena, de vehículo militar o alquilado, entre otras-, los datos reflejan que el tipo de conductor implicado en un siniestro condiciona el tipo de accidente sufrido. De hecho, los conductores particulares protagonizaron mayor número de colisiones del vehículo contra un obstáculo en la calzada en autopistas que en autovías, mientras que, en autopistas, los profesionales por cuenta propia sufrieron más accidentes del tipo "salida por la izquierda sin choque". Por otra parte, también influyeron en el tipo de accidente factores como la edad, condiciones psicofísicas o número de horas ininterrumpidas que el conductor llevaba al volante.

En el apartado que compara las infracciones cometidas, según en qué vía circularan los vehículos. El porcentaje de infractores fue de más del 62 por 100, superando en un 4 por 100 las cifras de autovía a las de autopista. En todo caso, se desprende que el tipo de vía condicionó el tipo de infracción cometida.

El CRASH-TEST de nueve modelos revela importantes problemas de seguridad

Los vehículos pequeños son poco seguros. Es la principal conclusión de un estudio llevado a cabo por distintas organizaciones de consumidores europeas con los nueve utilitarios más vendidos en el viejo continente. Sólo se salvan los modelos Ford Fiesta, Mazda 121 y Volkswagen Polo. Todos los modelos han sido sometidos a un choque frontal y otro lateral; también se han analizado los atropellos y las sillitas infantiles. Los fabricantes han descalificado el estudio.

Los coches pequeños 100 103 Sal Con la prueba

esde hace varios años, distintas organizaciones de consumidores de la UE vienen denunciando "la permisividad de las normas europeas que los fabricantes tienen que cumplir en las pruebas de colisión", los populares crashtest. A su juicio, "estas normas tienen más de 25 años y están completamente desfasadas. Tras una larga campaña de presión en el ámbito europeo, los consumidores, por fin, han sido escuchados: a partir de 1998, una directiva impondrá progresivamente a los fabricantes normas más estrictas que los automóviles

tendrán que superar en los crash-test", aseguran fuentes de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU). Precisamente en ese marco, un grupo de organizaciones de consumidores europeos, entre ellas la española OCU, han realizado con los modelos utilitarios más vendidos en Europa

pruebas de choque o crashtest similares "a los que serán obligatorios a partir del año próximo". ¿Superarían los coches de ahora las pruebas de mañana? Pues a tenor de los resultados de estos ensayos, no. A juicio de estas organizaciones, está claro "el largo camino que los fabricantes les queda por recorrer en el campo de la seguridad. De los nueve coches analizados, sólo dos, los gemelos Ford Fiesta y Mazda 121 y el Volkswagen Polo, siguen en el camino trazado por la directiva; los demás vehículos, Fiat Punto, Nissan Micra, Opel Corsa, Peugeot 106 y Renault Clio, tienen que ser revisados en serio; el último puesto de la clasificación lo ocupa el Rover 100, que ha quedado anticuado", asegura OCU

Los coches han sido sometidos a pruebas que recogen las nuevas normas. Por ejemplo, a una colisión frontal contra una barrera deformable (y no contra un bloque de hormigón, como hasta ahora, que no representa a un vehículo) a una velocidad de 56 km/h y no a 50 km/h como hasta ahora. El golpe tampoco se realizó totalmente de frente, como se hace todavía. También se sometió a los coches a un choque lateral, esta vez a 50 km/h y a 30 centímetros del suelo. Y dentro de los coches, maniquíes con sensores dispuestos en

El estudio

ha sido

realizado por

distintas

asociaciones

consumidores

de Europa.

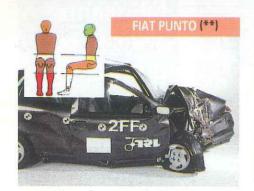
entre ellas

OCU, de

Esvaña

distintos puntos que señalan dónde se producen las lesiones. Los resultados "han sido interpretados por especialistas en materia de seguridad de estas organizaciones sobre la base que se puedan producir lesiones graves o mortales", reconociendo que "hemos puesto el listón muy alto, ya que la seguridad es la princi-

LAS CONSECUENCIAS, COCHE A COCHE



Choque frontal: El volante y el salpicadero penetran mucho en el habitáculo y el volante se deforma. Las rodillas son las que más sufren y la tibia entra en contacto con el pedal de freno violentamente.

Choque lateral: Las costillas son las que resultan más dañadas. El riesgo para cabeza y vientre es escaso.



Choque frontal: El conductor está mejor protegido que el pasajero ante posibles lesiones de cabeza. La cabeza del copiloto golpea el salpicadero. Las rodillas de los ocupantes golpean elementos rígidos.

Choque lateral: El vientre sufre daños por la fuerza de la colisión.



Choque frontal: La cabeza está protegida por el airbag, incluso si el volante se mueve hacia arriba. Es el modelo en el que el salpicadero penetra menos a la altura del tórax. La parte alta de las piernas están bien protegidas, pero en el momento de la colisión los pies y los tobillos golpean violentamente el pedal del freno.

Choque lateral: Las costillas superiores son las que sufren más riesgo de salir dañadas, probablemente por una estructura rígida a la altura de la ventanilla.



Choque frontal: El volante penetra en el habitáculo. Se pueden producir lesiones de tórax y en el vientre al desplazarse el salpicadero debido a que la puerta se abre durante el choque y el habitáculo se deforma bastante. Parte alta de las piernas y rodillas golpean elementos rígidos. Tobillos y pies están protegidos.

Choque lateral: Costillas superiores y vientre resultan los más afectados.



Choque frontal: El tórax está amenazado por el salpicadero, que en caso de choque se desplaza al interior. La parte baja de las piernas de conductor y pasajero quedan desprotegidas. La tibia y tobillo están especialmente expuestos.

Choque lateral: La zona del vientre puede resultar lastimada por los apoyabrazos, demasiado duros. En el resto del cuerpo los riesgos son mínimos.



Choque frontal: La estructura frontal penetra bastante en el habitáculo, las rodillas están bastante bien protegidas y el mal resultado en el pie y tobillo se explica por un movimiento lateral del pedal de freno.

Choque lateral: Las costillas superiores están sometidas a una fuerte presión.



Choque frontal: El volante penetra peligrosamente en el habitáculo, la cabeza no queda bien sujeta por el airbag y golpea el montante del parabrisas. El tórax también está muy expuesto; la parte alta y baja de las piernas golpean violentamente el salpicadero, la columna de dirección y otras estructuras rígidas. El pedal del freno penetra 44 centímetros hacia el espacio reservado a los pies...

Choque lateral: Las costillas superiores y el vientre están sometidos a una presión muy elevada.



Choque frontal: El salpicadero golpea violentamente en el habitáculo, que queda completamente deformado. La parte alta de las piernas y las rodillas sufren golpes muy fuertes contra estructuras rígidas. El pedal del freno causa heridas graves en pies y tobillos.

Choque lateral: Las costillas son las más perjudicadas. El apoyabrazos se destroza y puede producir lesiones en el vientre, tanto externas como internas.

CÓDIGO DE COLORES



Choque frontal



(Los textos sobre las posibles lesiones en cada uno de los modelos están extraídos textualmente del informe elaborado por OCU). pal prioridad de la mayoría de los automovilistas. Ha llegado el momento de que a los fabricantes se les exija el cumplimiento de las normas más estrictas". Las propias organizaciones aseguran que "somos bastantes más exigentes que los fabricantes o administraciones en el momento de interpretar los datos" y aseguran que "ellos sólo tienen en cuenta las informaciones captadas por los maniquíes y las interpretan siguiendo unos mínimos demasiado permisivos y sin ningún matiz". Y ponen un ejemplo: "Si, en un caso de colisión, un conductor de cada dos sobrevive sin romperse las costillas ni sufrir lesiones internas, se considera que el coche es seguro en un 50 por 100; nosotros, sin embargo, situamos el límite de forma que solamente el 5 por 100 de los involucrados en el golpe frontal sufrirían lesiones severas, es decir, una posible víctima de cada 20 conductores en las condiciones descritas para el golpe".

ATROPELLOS Y SILLITAS

En el mismo estudio se han analizado otros dos aspectos, también importantes: qué ocurre con los impactos sobre peatones, ciclistas, etcétera y las consecuencias para un niño pequeño, ubicado en una sillita.

En la actualidad no hay ninguna norma dirigida a proteger a los usuarios más débiles, aunque está en marcha una directiva que obligará a los automóviles a pasar esta prueba. Estas asociaciones, no obstante, han querido realizar un ensayo simulando atropellos de elementos del cuerpo. Y los resultados tampoco son muy esperanzadores, aunque se reconoce "que no es fácil diseñar un automóvil seguro tanto para los ocupantes como para los peatones, aunque eso no debe servir de excusa para cerrar los ojos". Las lesiones más habituales afectan fundamentalmente a la cabeza, tanto en adultos como en niños; la pelvis



FORD, BIEN. El Ford Fiesta, el mejor valorado.

Quién participó

El estudio comparativo sobre la seguridad de nueve modelos de coches, los nueve utilitarios más vendidos en Europa, ha sido realizado por el International Research and Testing Limited (IT), que es un consorcio de asociaciones de consumidores independientes dedicadas a la edición de revistas de análisis comparativos de bienes de consumo v que reúne a más de 28 asociaciones e instituciones de veinte países, entre ellos España, con la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) como representación. El coste del mismo ha sido de unos 135 millones de pesetas. Con estas organizaciones han colaborado los ministerios de transportes británico y sueco, la European Experimental Vehicles Commitee (ÉEVC), una organización que encabeza a varios laboratorios especializados en seguridad pasiva y la Federación Internacional del Automóvil. También se ofreció a los fabricantes dar su opinión sobre los métodos utilizados para el análisis.

y las piernas en los mayores son también zonas más expuestas. Respecto a los modelos, el Opel Corsa "limita un poco los riesgos de producir lesiones craneales", y Nissan Micra y Rover 100 son "algo mejores" que los demás en caso de atropello.

Por lo que respecta a las sillitas de los niños, se ha comprobado que, en general, el sistema de fijación en el vehículo falla en estabilidad, "lo cual provoca importantes movimientos tanto del asiento como del niño". El estudio resalta que "ninguno

de los asientos ha resultado satisfactorio en las pruebas de choque frontal: la cabeza del niño sale proyectada en exceso tanto hacia atrás como hacia adelante". En la colisión lateral, "sólo el asiento del Volkswagen Polo ofrece alguna protección. Los demás se vuelcan hacia el lado, donde resulta golpeado con el vehículo, lo cual es muy peligroso para la cabeza". Los fabricantes pudieron elegir las sillitas y OCU ironiza: "A ver si los fabricantes nos dejan también a nosotros participar..."

EE.UU.: "Los grandes, más seguros"

Los americanos que utilizan coches grandes y de uso familiar tienen menor índice de mortalidad en accidentes que los usuarios de vehículos pequeños y deportivos. Así lo revela un informe del Instituto para la Seguridad en la Autopistas de EE.UU., que asegura que hay una gran ventaja en materia de seguridad para las grandes berlinas. Los modelos Saab 9.000, Chevrolet Caprice Wagon y Mazda 626 están a la cabeza de los más seguros. El mismo informe asegura textualmente que "los conductores de modelos pequeños tienen más posibilidades de morir en siniestros".

Los fabricantes critican con dureza estos ensayos

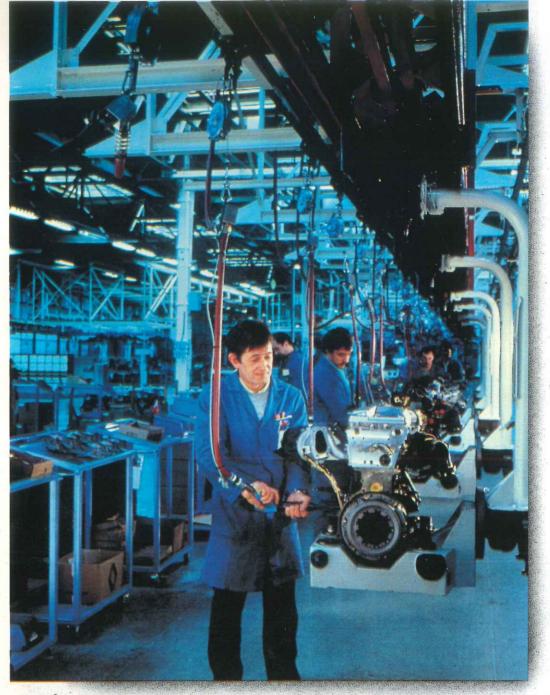
La Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles, ANFAC, ha criticado con dureza el informe realizado por las asociaciones de consumidores. "Objetivamente no se pueden hacer las cosas con tanta ligereza; al usuario, en vez de protegerle, le están desorientando", aseguró a esta revista Carlos Mataix, Director Técnico de ANFAC.

Para el portavoz de la asociación que agrupa a los fabricantes españoles, el informe es "pobre, temerario, arrios muy subjetivos". Para él, el estudio se basa en hacer "un ensayo de una sola variante, cuando el mismo coche tiene multitud de variantes en número de puertas, motorizaciones, etcétera y, por lo tanto, los ensayos entre unos y otros modelos pueden varias sustancial mente; sin embargo, ellos hacen dos ensayos y se extraen consecuencias, cuando los fabricantes hacen cientos de ensavos para analizar sus coches" asequró Carlos Mataix.

Otros aspectos criticados por los fabricantes es que "el estudio se hace en base a una normativa que no está en vigor, lo que es bastante arbitrario" que los "ensayos para analizar las consecuencias de los atropellos solo los conocen ellos" o que "no se ha mirado el accidente ocurrido entre coches que es lo normal y todos se han realizado contra elementos fijos".

Las distintas marcas han criticado también el informe, al que han descalificado por distintas razones, y han mostrado su preocupación por plantearse solamente en el mismo el aspecto de la seguridad pasiva.

TRÁFICO DEL MOTOR



BUEN AÑO. La venta de turismos aumentó más de lo esperado en 1996.

Luis GUIJARRO

La venta de turismos el año pasado superó la previsión inicial del 4 por 100 de incremento y llegó al 9,2 por 100, sobre todo con el fuerte tirón de diciembre -casi 87.000 matriculaciones-. En 1997 se espera mantener fuera de la UVI a la automoción, un sector que aporta el 22 por 100 de los ingresos del Estado. Sin embargo, la previsión para 1997 no es para lanzar las campanas al vuelo: por un lado, la guerra comercial desconcierta a los clientes, por otro, se discute si es mejor un nuevo Plan Renove o una renovación permanente del mercado.

El mercado de turismos en 1996 superó con creces las previsiones

biensiones de bi

tomóviles (ANFAC), "1996 ha terminado mejor de lo que se esperaba: ha superado la previsión inicial del 4 para llegar al 9,2 por 100 en el crecimiento de turismos. Es un porcentaje muy atractivo, aunque parte de cifras muy malas en referencia a las matriculaciones de 1995". Los datos de diciembre siguen la evolución del año: reducción del mercado de alquiladores y aumento del resto, creciendo las matriculaciones un 15,6 por 100 respecto al mismo mes de 1995.

egún Luis Valero, Di-

rector General de la

Asociación Nacional

de Fabricantes de Au-

El año empezó con una buena noticia: el recorte en 5 puntos del Impuesto de Matriculación a turismos de gasolina hasta 1.600 c.c. y diesel hasta 2.000: Desde mediados de año aumentó moderadamente la venta a particulares, bajando las adquisiciones de compañías de alquiler. "Destaca la importancia para los concesionarios del aumento de la demanda del particular: además de ser el verdadero indicador económico de la situación del mercado, genera para los distribuidores ingresos adicionales en servicios postventa", comenta José Ruiz Mata, Presidente de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (GAN-VAM).

El buen comportamiento del mercado respondió a la mayor confianza de las economías familiares, la bajada paulatina de los tipos de interés y las ofertas de los fabricantes. Esto proporciona a las familias mayor disponibilidad para gastos, los créditos han bajado un 30 por 100, hay más dinero disponible y se produce un aumento de los bienes de consumo duraderos.

BONANZA ECONÓMICA

"El Banco de España premió el desarrollo favorable del mercado reduciendo el tipo de interés 3,5 puntos, por lo que podría terminar el año a un interés del 5 por 100. Y eso, en un país donde el 80 por 100 de las ventas se realiza mediante financiación, es muy importante", comenta Blas Vives, Secretario General de la Federación de Asociaciones de Concesionarios de Automóviles (FACONAU-TO)

El mercado potencial en España es de 1.200.00 vehículos v su antigüedad media de 7,5 años, mientras que en Alemania es de 4,5 y 5,5 en Francia y Reino Unido. Por ello, la tasa de motorización, inferior a la media comunitaria, se debe cubrir. La red comercial española cuenta con capacidad para vender 1.300.000 coches nuevos anuales y el parque actual es de 14 millones de vehículos, con posibilidad, con esa red, para atender a 25 millones de unidades.

CANIBALISMO

Según los expertos, el mercado español no está maduro. Las grandes marcas aún apuestan por España. Por eso hacen ofertas continuas y constantes. En 1996, marcas v concesionarios invirtieron 100.000 millones de pesetas en descuentos y ofertas, aproximadamente 109.000 pesetas por turismo vendido en España; y es muy difícil que en 1997 se reduzcan. La política comercial de ofertas ha llevado al canibalismo de los concesionarios, incluso de la mis-



GUERRA CANIBAL. La guerra de descuentos seguirá hasta que el mercado madure.

Las marcas más	vendidas
1- Renault:	121.006
2- Ford:	110.974
3- Opel:	101.761
4- Seat:	98.173
5- Peugeot:	96.806
6- Citroën:	90.562
7- Volkswagen:	62.581
8- Fiat:	49.606
9- Audi:	23.273
10- Nissan:	21.822
Total 10 marcas	776.564
Resto marcas	134.553
Total mercado	911.117

ma marca, llegando estos a ofrecer, de su beneficio, to-do lo que pueden para llevarse al cliente. Pero eso no consigue el objetivo final de la marca (fidelizar al com-

prador), que siempre duda si regateó lo suficiente.

Todas las operaciones se hacen con grandes descuentos y, pese al aumento de ventas, el margen comercial no es grande. "La situación es difícil de mantener si no se produce un crecimiento del mercado, pero la guerra comercial seguirá mientras el mercado no madure. El precio influye en el 80 por 100 de las decisiones de compra. Todos los que ganan cuota de mercado lo hacen por precio, y el que no invierte, pierde", comentan en FACONAUTO.

El futuro es prometedor. FACONAUTO estima un crecimiento del 6 por 100 (970.000 unidades vendidas) en 1997. Para ANFAC, será sólo del 3 ó 4 por 100 respecto a 1996. Pero un factor puede quebrar las previsiones: la confianza del consumidor se rompería si

ridad en el empleo. Pero si todos los sectores sociales implicados en mantener el empleo lo consolidan, no habrá problemas. "ANFAC sigue con cuidado la reforma laboral y creemos que no se producirán cifras espectaculares de producción de empleo. Necesitamos un marco laboral más flexible con todo tipo de contratos para períodos estacionales; por eso el automóvil, en el futuro, no generará empleo y se descarta la instalación de nuevas plantas de producción en España, ya que la inversión irá encaminada a mantener las actuales v a su modernización para mejorar la competitividad", comenta Luis Valero (ANFAC).

se produce insegu-

GANVAM ve 1997 con moderado optimismo: el parque de vehículos está envejeciendo y necesita una urgente renova-

ción. José Ruiz afirma que "las matriculaciones se mantendrán muy por debajo de lo deseable. El sector automoción aporta un 22 por 100 de ingresos a las arcas del Estado. Esta cifra, unida al gran número de empleos dependientes, debe sensibilizar al Ejecutivo que considera al automóvil como mero objeto recaudatorio, como lo demuestran las nuevas cargas sobre seguros y carburantes. Creemos que la eliminación del Impuesto de Matriculación tendría una repercusión muy positiva en el relanzamiento de la demanda, junto con la baja de los tipos de interés y la implantación de nuevos planes Renove, que demostraron su eficacia mientras estuvieron vigentes". AN-FAC pidió al Gobierno mejor tratamiento fiscal para incentivar el consumo interior. Por ejemplo, el precio de un coche nuevo en EuroEn 1996, las ventas de turismos crecieron un 9,2 por 100

pa, con su IVA correspondiente, es inferior al de España. "Pedimos ser parecidos fiscalmente a los vecinos más próximos. Nos sentimos discriminados respecto a los países de nuestro en torno", comenta Valero.

RENOVE PERMANENTE

FACONAUTO propuso al

Ministerio de Economía e

Industria un Plan de Reju-

venecimiento del Parque que disminuiría su edad media y cebaría la demanda. Según Vives, "en distintas experiencias del Renove hemos comprobado importantes desfases en la demanda, al principio y final de cada programa. Un plan permanente, con un goteo que retire el coche viejo por el nuevo, será más positivo que un Renove que sólo abarca un período". Lo más novedoso es que la ayuda se obtendría cuando se cambien también coches viejos por usados. Así no se discrimina al comprador y puede cambiar de coche aunque este sea viejo y no disponga de mucho dinero. "El plan de rejuvenecimiento permanente para todos los vehículos reducirá su edad media y aumentará la seguridad, retirando vehículos viejos en malas condiciones que, además, contaminan. Los seminuevos se repararán, con lo que aumentará la asistencia. Además, si no se tiene dinero. se podrá acudir al seminuevo. Y al ser permanente, no producirá las oscilaciones de planes anteriores", comentan desde FACONAUTO.

El mercado de las dos ruedas está en su peor momen-

to. Con el mercado interno al 50 por 100 de su capacidad media en motos y al 70 por 100 en ciclomotores, en 1996 se matricularon 30.604 motos, con un descenso del 10,7 por 100 respecto a 1995. La contracción se produjo pese al aumento del 13,2 por 100 habido en diciembre respecto al ese mes del ejercicio anterior (1.686 unidades).

Las 180.000 unidades vendidas (+17 por 100 respecto a 1995) siguieron la recuperación iniciada el año anterior. José Franqueira, Secretario General de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR), señala, entre las causas, "la reducción del consumo y poder adquisitivo del potencial cliente y los elevados impuestos que se aplican a la compra del vehículo que retraen fuertemente la demanda".

MEDIDAS A MEDIDA

ANESDOR solicitó medidas al Gobierno para reactivar el mercado, adaptándolas a las características de los "dos ruedas", igual que los dos planes Renove para turismos y el industrial y la reducción del Impuesto de Matriculación a los turismos hasta 1.600 c.c. El sector pide que las aseguradoras no consideren las motos como "hermanas pobres", ya que en algún caso estos vehículos no se quieren asegurar, y, cuando se permite, es a precios muy elevados.

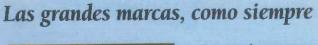
El mercado no termina de tocar fondo. Sin embargo, la grave situación se va salvando gracias a la exportación. Los últimos datos de 1995 confirman que ese año se fabricaron en España 262.201 ciclomotores y 18.740 motos, con un incremento global del 37,2 por 100

respecto

1994, exportán-

dose fundamen-

talmente a la UE.





Ford Escort



Citroën 7X



Opel Corsa



Renault Clio



Peugeot 306

Las grandes marcas se repartieron los diez primeros puestos de modelos más vendidos. El Seat Ibiza encabeza la lista con 49.782 unidades; le siguen Ford Escort y Fiesta, Citröen ZX, Opel Corsa, Renault Clio y Megane, Peugeot 306 y Volkswagen Polo. En diciembre, el mayor aumento llegó con el Renault Megane (3.869 unidades).

Los españoles en general se decantaron por Renault, Ford y Opel al elegir marca; sin embargo, por unidades matriculadas, se lleva la palma Seat con su Ibiza (49.782 unidades y 5,4 por 100 del total). seguido de cerca por el Ford Escort (44.917 v 4,9 por 100 del total). Los japoneses ocupan el segundo lugar en motos (20,6 por 100 del total), ya que el primero y tercero lugar lo ocupan los italianos de Piaggio, sin olvidar los tres primeros puestos en todo terreno, encabezados por japoneses con 31.064 unidades y un 51,9 por 100 del total.



¿La revancha de Crivillé?







pos no tienen todos los pa-

La lucha por el título en

esta categoría debe dirimir-

se entre Honda, cuyo punta

de lanza será Max Biaggi,

que deja Aprilia, y precisa-

mente esta marca italiana.

cuyas motos están en ma-

nos de Harada y Loris Capi-

rossi, el primero procedente

de Yamaha y el segundo de

En 125 c.c., el incombus-

tible Jorge Martínez "As-

par", en cuyo equipo milita

Ángel Nieto 'junior', seguirá

luchando por el título con

Aprilia contra los japoneses

e italianos Manako, Ueda,

Sakata, Rossi, Cecchinello,

Goi, Locatelli y un etcétera

larguísimo. Otros españoles

con posibilidades son Josep

Sardá, enrolado en el equi-

po de Raudies y Juan Enri-

que Maturana (Yamaha ofi-

cial). Ya lo saben, la prime-

ra cita es el día 13 de abril.

Valdrá la pena madrugar y

ponerse frente al televisor,

ya que seguro que no ¡van a

salir defraudados!

la categoría de 500.

trocinios cerrados.

Michael Doohan y Alex Crivillé volverán a protagonizar los duelos más emocionantes en la categoría reina del Mundial de Motociclismo.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

El día 13 de abril comienza en Shah Alam (Malasia) el Campeonato del Mundo de Motociclismo. Todas las miradas se centran en dos hombres: el Campeón del Mundo de 500 c.c., el australiano Mick Doohan, y el que durante la temporada pasada le obligó a sudar el mono de cuero, el español Alex Crivillé.

odos recordamos los duelos entre los dos "primeros espadas" del equipo Repsol Honda. Si a la postre el australiano fue el vencedor, ello no impide resaltar el enorme avance que Crivillé tuvo con respecto al año anterior. En 1995 el de Seva apenas se acercó al de Brisbane, pero en 1996 estuvo muchas veces por delante de aquél e incluso en dos ocasiones lo doblegó. Si Crivillé sigue en

su línea de progreso, 1997 puede ser memorable.

Otro español que se distinguió en 500 c.c. fue Carlos Checa, que aplastó a sus rivales en el GP de Cataluña. En los entrenamientos invernales, el de Sant Fructuós del Bages está demostrando un progreso impresionante, lo que le puede

llevar a ser aspirante al triunfo en cada Gran Premio. Con Alberto Puig, piloto bravo donde los haya, la incógnita está en si, por fin, su pierna va no le impide pilotar como él sabe. Si es así, y todo apunta hacia ello por las operaciones quirúrgicas a las que se ha sometido, tenemos otro candidato a la victoria.

Quedan aún dos españoles más en la categoría: Juan Bautista Borja y Sete Gibernau. El alicantino depende de las virtudes de su moto,

LAS FECHAS DE LAS CARRERAS

Fecha	Circuito	País
13 abril	Shah Alam	Malasia
20 abril	Suzuka	Japón
4 mayo	Jerez	España
18 mayo	Mugello	Italia
1 junio	A1 Ring	Austria
8 junio	Paul Ricard	Francia
28 junio	Assen	Holanda
6 julio	Imola	Italia
20 julio	Nurburgring	Alemania
3 agosto		China,
	Arge	entina o Brasil
17 agosto	Donington	Inglaterra
31 agosto	Brno	Rep. Checa
14 septiembre	Cataluña	Cataluña
28 septiembre	Sentul	Indonesia
5 octubre	Phillip Island	Australia



Checa puede ser la revelación.

la Elf 500, mientras el catalán, enrolado en el equipo oficial Yamaha de Wayne Rainey, debe aprender, pero no es por casualidad estar dónde está. Entre los pilotos capaces de luchar por la victoria, resaltar a Luca Cadalora v Norifume Abe (Yamaha), Daryl Beattie (Suzuki) y Tadayuki Okada (Honda, también oficial).

En 250 c.c. nuestro hombre punta ha de ser Luis D'Antín (Yamaha oficial junto a José Luis Cardoso). Mientras, Emilio Alzamora descubrirá los secretos de una Honda también oficial. El brillar más o menos es cuestión de presupuesto y

ambos equi-

TRÁFICO, Marzo 1997

Fórmula-1

¿Podrá Schumacher con los Williams?

como para

seguir de cer-

ca tan exci-

tante depor-

te. Una últi-

ma salvedad: este año se ha

l alemán Michael Schumacher es quién, en la actualidad, goza de un mayor carisma, a pesar de que, desde que es piloto de Ferrari, no puede luchar asiduamente por la victoria. En él, sin embargo, convergen todas las miradas, ya que tanto su renombre como el de su "montura" merecen estar en lo más alto del podio. Todo dependerá de su nuevo Ferrari F310B, cuyo motor, sin embargo, sigue dando quebraderos de cabeza a sus inge-

Más tranquilo está el equipo Williams, el Campeón del Mundo. Aunque quien se alzó con la corona, Damon Hill, se marchó a Arrows, Williams tiene al que seguramente será la próxima gran estrella de la Fórmula-1, Jacques Villeneuve, y cuenta, además, con un excelente monoplaza: el Williams Renault. El tercer equipo en discordia es el Benetton Renault, con Gerhard Berger y Jean Alesi. En buena lógica, estos dos pilotos y Schumacher han de ser quienes luchen con

Villeneuve por el título. Otra escudería que no puede dejarse de lado es McLaren Mercedes, que ha perdido a su patrocinador ya legendario, Marlboro. Por ello ha

CALENDARIO MUNDIAL Fecha País (Circuito) Melbourne (Australia) 9 marzo 30 marzo Brasil (San Paulo) 13 abril Argentina (Buenos Aires) San Marino (Imola) 27 abril Mónaco (Mónaco) 11 mayo España (Barcelona) 25 mayo Canadá (Montreal) 15 junio Francia (Magny-Cours) 29 junio Gran Bretaña (Silverstone) 13 julio 27 julio Alemania (Hockenheim) Hungría (Hungaroring) 10 agosto Bélgica (Spa-Francochamps) 24 agosto Italia (Monza) 7 septiembre 28 septiembre Austria (A1 Ring) 28 septiembre Luxemburgo (Nürburgring) 12 octubre Japón (Suzuka) 26 octubre Portugal (Estoril o Jerez)

vuelto a lucir el amarillo que instauró en 1968, pero podría pasar a vestirse de color plata: el de Mercedes, su proveedor de motores. que, así, se involucraría mucho más en el equipo con todo lo que ello repre-

Entre los citados están, salvo sorpresas, el equipo del Campeón del Mundo y los máximos candidatos a conseguir victorias, aunque en la parrilla de salida habrá suficientes coches v pilotos interesantes

Mobil



Villeneuve (Williams) será la gran estrella del futuro



Si el Ferrari responde, Schumacher será campeón.



36

TRÁFICO Marzo 1997

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera, Cilindros: Seis. Cilindrada: 2.996 c.c. Alimentación: Invección. Carburante: Gasóleo. Depósito: 65 litros. Potencia máxima: 136 CV a 5.000 r.p.m. TRANSMISIÓN

Tracción: Trasera. Caia de cambios: Manual, de 5 marchas. Embraque: Monodisco en seco. FRENOS: Discos delante y detrás: circuito servoasistido. SUSPENSIÓN:

Independiente a las cuatro ruedas, DIRECCIÓN: Tipo: Cremallera servoasistida. Diámetro giro: 11,3 metros. RUEDAS: Llantas: 7 x 15. Neumáticos: 105/65. Peso: 1.560 kgs. Longitud: 4,79 mts.

Altura: 1,43 mts. Maletero: 520 litros. Consumo: En ciclo urbano, 10 litros, En carretera, 5.3 litros. Precio final: 6.765.000 pesetas.

Anchura: 1,79 mts.

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera transversal. Cilindros: Cuatro, en línea. Cilindrada: 1.994 c.c. Alimentación: Inyección diesel directa, Carburante: Gasoil. Depósito: 60 litros. Potencia máxima: 82 CV a 4.300 r.p.m. Tracción: Delantera, Caia de cambios: Manual, de 5

marchas. Embrague: Monodisco en seco. FRENOS: Discos ventilados delante; tambores detrás. **SUSPENSIÓN:** Delantera independiente MacPherson y trasera independiente Multilink, DIRECCIÓN: Tipo: De cremallera. Diámetro giro: 10,65 metros. RUEDAS: Llantas: 5 1/2 JJ x 14. Neumáticos: 185/70 R14 88 T. Peso: 1.350 kgs. Longitud: 4,47mts. Anchura: 170 mts Altura: 1.42 mts. Maletero: 500 litros.

Consumo: En ciclo

2.936,000 ptas.

urbano, 6 litros. A 120

km/h. 5 l. Precio final:

38

MERCEDES E 300 DIESEL



► Calidad de acabado

► Consumo reducido

▶ Confort de marcha

Ouinta marcha muy larga

GGPR 350

este modelo.

► Precio alto

Frenos: 8, Dirección: 8. Ruedas: 7 Luces: 9,

▶ Cambio lento

Estética: 8.5. Acabado: 9. Habitabilidad: 8.5. Maletero: 7.5.

Confort: 8,5. Instrumentación: 8. Equipamiento: 8. Potencia: 7,5.

Elasticidad: 7,5. Cambio: 7. Velocidad punta: 8. Aceleración: 7,5.

Consumo: 8,5. SEGURIDAD: Estabilidad: 7,5. Suspensión: 8,5

NOTA MEDIA: 8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8

► Consumos bajos

► Equipamiento completo

▶ Recuperaciones lentas

► Suspensiones blandas

Estética: 8. Acabado: 8. Habitabilidad: 7. Maletero: 7.5. Confort: 7

Instrumentación: 7. Equipamiento: 8. Potencia: 6,5. Elasticidad: 6,5

Cambio: 7,5. Velocidad punta: 6,5. Aceleración: 6,5. Consumo: 8,5.

SEGURIDAD: Estabilidad: 7,5. Suspensión: 6,5 Frenos: 7,5.

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

COMENTARIO.- Mercedes ha demostrado, una vez más, su extraordinaria capacidad para fabricar modelos de lujo con motor diesel. En el caso del Clase E 300 Diesel, su

ciudad como en carretera, con un gasto medio de 7.76 litros cada 100 kilómetros. Un aspecto que debería haberse mejorado es la falta de rapidez para mover la palanca del cambio y no haber dispuesto de una relación tan larga para la quinta velocidad.

La seguridad y el aplomo son las características más destacadas del comportamiento dinámico, que siempre v acompañado de un rodar muy có-

la sobresaliente presentación marcan el tipo de vehículo. Si a esto se une un equipamiento de su categoría, el resultado final es un modelo que roza la máxima puntuación. Sólo el precio, más alto que el de todos sus rivales, desmotiva.

AUTOPISTA

OPEL VECTRA 2.0 DI

COMENTARIO.-La principal nove-

dad que aportan las nuevas versiones

turbodiesel del Opel Vectra se cen-

tran, precisamente, en su motor.

Esta nueva generación de motores

cuenta con turbocompresor, invec-

ción directa, culata multiválvula v ad-

misión variable. Entre sus ventajas y

puntos más destacados, hay que reseñar

su bajísimo consumo, pocas vibraciones y

una sonoridad muy contenida. La versión 2 li-

tros que comentamos anuncia una potencia máxi-

ma de 82 CV, con lo que en este apartado -y en el

de las prestaciones- se queda un tanto descolgado

del resto de sus principales rivales pero, a cambio,

Además de los nuevos motores diesel, aportan

novedades estéticas en el interior y exterior de los

Vectra: tapicerías de nuevo diseño, regulación del

volante en altura, nuevo espejo retrovisor exte-

rior... En definitiva pequeños cambios, pero impor-

tantes en algunos casos, destinados a modernizar

El Vectra turbodiesel es un buen vehículo para

realizar viajes largos con un buen grado de confort

v. sobre todo, con unos consumos muy bajos, .

ofrece una suavidad de funcionamiento muy alta.

AUTOREVISTA

HOMON

propulsor atmosférico de tres litros v 24 válvulas destaca por su suavidad v progresividad de funcionamiento. Las prestaciones que ofrece son notables v. además, consume muy poco gasóleo tanto en

modo con el que parece que no existen los baches.

En el interior, la calidad el excelente acabado y

SLR 650

COMENTARIO.- La Honda SLR es un modelo realmente polivalente. Apta para todo uso, es una trail muy especial que posee una orientación muy asfáltica y se muestra ideal para ser usada a diario por ciudad, aunque también ofrece la posibilidad de aventu-

MOTOCICLISMO

rarse por caminos de tierra. Utilizando como punto de partida la base del motor de la popular Dominator, en Honda han desarrollado un nuevo modelo con una idea muy clara: la sencillez. Con su propulsor monocilíndrico de 644 c.c. y 40 CV, esta Honda fabricada en las instalaciones que la marca japonesa tiene en España, destaca especialmente por su sobriedad y facilidad de conducción, además de ofrecernos un mantenimiento y unos consumos muy contenidos. En las carreteras de montaña con muchas curvas y ciudad destaca especialmente su manejabilidad y agilidad.



- **▶** Consumos
- **▶** Precios
- **▶** Comportamiento



- ▶ Potencia escasa
- ➤ Equipamiento mejorable
- ▶ Estética discreta

Estética: 6. Acabado: 7. Posición conducción: 7,5. Pasajero: 7. Instrumentación: 6. Equipamiento: 7. Motor: 7. Cambio: 8. Velocidad punta: 7. Aceleración: 6. Consumo: 7. SEGURIDAD: Chasis: 8. Suspensión delantera: 6. Suspensión trasera: 6. Frenos: 6. Estabilidad: 7. Luces: 8. Ciudad: 7. Carretera: 6. Autopista: 6

NOTA MEDIA: 7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7.6

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Monocilíndrico refrigerado.

Cilindrada: 644 c.c.

Diámetro:

Por carrera: 100 x 82 mm. Arrangue: Eléctrico.

Encendido: Electrónico transistorizado.

Depósito: 13 litros. Chasis: Simple cuna

desdoblado en tubo de acero de sección rectangular.

TRANSMISIÓN: Cambios:

Monoblock con engranaje de toma constante, de 5

velocidades. Embraque: Multidisco en baño de aceite.

FRENOS: Delantero,

monodisco hidráulico;

trasero, de disco hidráulico.

SUSPENSIÓN: Delantera, horquilla telescópica; trasera,

Pro-Likn.

RUEDAS: Neumáticos:

Delantero, 100/90-19 54 S ZR 17: trasero, 120/90-17 64 S.

Peso: 161 kgs. Longitud: 2,18 mts. Altura asiento: 0,845 mts. Precio final: 865.000 ptas.

MOTOR 16

SEAT ISIZA TO

COMENTARIO. - Las siglas TDi han robado protagonismo en los últimos meses a las ya históricas GTi, y es que la evolución de las mecánicas turbodiesel ha sido mucho más rápida que la de sus hermanas las movidas con gasolina. El Ibiza ha tenido el honor de heredar de sus primos de Volks-

wagen este motor turbodiesel de inyección directa de 1.896 c.c. con turbo de geometría constante, intercooler e inyección de gestión electrónica que desarrolla una potencia de 90 caballos a 4.000 r.p.m. Un motor brillante y económico que permite al Seat gozar de unas prestaciones más que buenas sin que el consumo suponga un quebradero de cabeza a su propietario. Menos de 7 litros cada 100 kms. en ciudad, poco más de 4 litros a 90 km/h y una aquilatada cifra de 6 litros (según los datos proporcionados por nuestro ordenador de consumo) a una velocidad de 140 km/h. son cifras que hablan por sí solas de la excelente relación prestaciones-consumos del coche. A esto hay que unirle un excelente comportamiento y una habitabilidad superior a los utilitarios de sus segmento. En el otro lado de la balanza nos encontramos con una sonoridad en frío bastante elevada, común a todas las mecánicas diesel. Es una alternativa válida aunque no se recorran muchos kilómetros al año.





▶ Prestaciones y consumos

► Calidad de acabado

▶ Comportamiento



Sonoridad en frío

► Guantera con airbag

Estética: 7. Acabado: 8 Habitabilidad: 8 Maletero: 7. Confort: 8. Instrumentación: 7. Equipamiento: 6. Potencia: 9. Elasticidad: 9 Cambio: 7. Velocidad punta: 8. Aceleración: 8. Consumo: 9. SE-GURIDAD: Estabilidad: 9, Suspensión: 9 Frenos: 8, Dirección: 8 Ruedas: 7, Luces: 8

NOTA MEDIA: 7,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,2

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera transversal.

Cilindros: Cuatro, en línea. Cilindrada: 1.896 c.c. Alimentación:

Turbocompresor de invección directa. Carburante: Gasóleo. Depósito: 45 litros. Potencia máxima: 90 CV a 4.000 r.p.m. TRANSMISIÓN Tracción: Delantera. Caja de

cambios: Manual, de 5 marchas. Embrague: Monodisco en seco FRENOS: Discos ventilados

delante; tambores detrás; circuito cruzado v

servoasistido.
SUSPENSIÓN: Delantera independiente, tipo MacPherson; y trasera, de brazos longitudinales con eje direccional. DIRECCIÓN: Tipo: Piñón y cremallera asistida. Diámetro giro: 10,4 metros. RUEDAS: Llantas: 6,0J x 14". Neumáticos: kgs. Longitud: 3,85 mts.

185/60 R14 86 H. Peso: 1.050 Anchura: 1,64 mts. Altura: 1,42 mts. Maletero: 270/802 litros. Consumo: En ciclo urbano, 6,9 litros. En carretera, 4,0 l. Precio final: desde 2.185.000 ptas.

TRÁFICO, Marzo 1997

Dirección: 7,5, Ruedas: 7,5, Luces: 7,5,

Mercedes incorpora un nuevo dispositivo a su sistema de frenado

Ayuda de emergencia

Mercedes acaba de poner a punto un sistema electrónico para acortar la distancia de frenado en situaciones de emergencia, su nombre es Brake-Assist (BAS). Desde diciembre del pasado año va incorporado de serie en sus modelos S y SL, y a partir del mes que viene en el resto de los modelos de la gama Mercedes.

Las investigaciones de accidentes llevadas a cabo demostraron que en casos de emergencia, el conductor, aunque pisa el freno con rapidez, no lo hace con la suficiente fuerza. Los tests realizados con el simulador Daimler-Benz, confirmaron que más del 90 por 100 de los participantes en las pruebas accionaron el freno de modo poco decidido con cierto retraso o reaccionaron de manera incorrecta. EL BAS, está integrado en el servofreno y consigue una presión má-

xima de frenado, al mismo tiempo que las ruedas no se bloquean porque el ABS continúa dosificando con precisión la fuerza de frenado hasta el límite de adherencia. Cuando el conductor levanta el pie del pedal, un interruptor especial desactiva de inmediato la asistencia automática.

Para que el BAS reconozca sin error situaciones de emergencia, incorpora un sensor que reconoce y memoriza la forma de frenar del conductor, por lo que es capaz de reconocer inmediatamente si la velocidad de accionamiento del pedal de freno supera la normal. En las pruebas con BAS, sobre suelo seco y a 100 km/h se necesitaban 40 metros para parar el coche, frente a los 73 metros cuando no se incorpora este nuevo sistema, lo que supone una reducción del 45 por 100.

Por el buen camino

"Las emisiones de los gases emitidos por las automóviles han mejorado en un 80 por 100 en relación a las de los vehículos de hace 10 años v este porcentaje se reducirá en un 50 por 100 en los próximos años", según ha afirmado Luis Zapatero, director adjunto de Citroën Hispania. Asimismo, ha declarado que el "empleo del catalizador ha supuesto un incremento del 10 por 100 del consumo del combustible. Pero otras mejoras realizadas en la combustión han permitido una reducción de cerca del 40 por 100 v que el 90 por 100 de las niezas de los últimos modelos son reciclables". Sin embargo, señaló, que "la densidad del automóvil en las concentraciones urbanas hace conveniente estudiar nuevas soluciones dirigidas a mejorar los resultados en las ciudades".

Centro de investigación Hvundai

HYUNDAI ha inaugurado recientemente su nuevo Centro de Investigación y Desarrollo de Namyang. Entre las novedades que aporta el centro destacan las cámaras de frío y calor para probar las prestaciones del motor a temperaturas extremas, cámaras de radio frecuencia para la evaluación de ruidos, simulador de carretera para analizar la suspensión del vehículo y el túnel de viento para comprobar la eficacia aerodinámica de los modelos. En el área de pruebas se cuenta con 26 tipos de carreteras, para poder efectuar test hasta en 68 condiciones diferentes y una longitud total de 60 km.

> Otro Peugeot 106

Dirigido funda-

mentalmente ha-

cia una clientela

joven. Peugeot

lanza al mercado

1.658.000 pesetas.

Camión del año

Faros a pleno rendimiento



Opel acaba de aportar una importante novedad al mercado del automóvil. Se trata de los faros principales que incorpora su nuevo Vectra y que incrementan en un 15 por 100 la potencia de iluminación sobre su modelo anterior, utilizando ópticas parabólicas además de lámparas H7. Asimismo, los proyectores independientes permiten que las luces "largas" (de carretera) funcionen a la vez que las "cortas" (de

algún modelo,

cruce), lo que supone más profundidad y amplitud La importancia de los

faros v su mantenimiento quedan patente en los siguientes datos. Aunque depende del modelo, se puede señalar que la luz de los faros principales de los vehículos iluminan como media unos 100 metros de largo, mientras que los faros sucios, pueden llegar sólo a 70 metros. Considerando esta reducción de visión, en relación al espacio de frenada necesario a 100 km/h, a menudo menos de 50 metros en carreteras mojadas, el riesgo que representa llevar los faros sucios es evidente.

Volkswagen Passat Variant, próxima presentación

El Volkswagen Passat Variant, que se comercializará en Europa a partir del próximo verano, se presentará en los próximos días en el Salón Internacional de Ginebra. El nuevo Passat hereda las líneas elegantes de la berlina y ofrece un alto estandar de seguridad con airbags de gran medida para conductor y pasajero, airbags laterales para los asientos delanteros, pretensores para los cinturones tanto de las plazas delanteras como las posteriores y antibloqueo de frenos, como equipamiento de serie. Como en la berlina, existe una amplia gama de motores -cinco de gasolina y dos turbodiesel-. En este caso, además, en función del motor, cabe la posibilidad de equipar con caja de cambios automá-

Más versiones del Daewoo Aranos

Para sustituir al GLX y CDX 2.0, Daewoo comercializa dos nuevas versiones del Aranos, denominadas Quorum y Abaco. El Quorum, con un motor de 16 válvulas y 95 CV de potencia añade aire acondicionado a un equipamiento que incluye dirección asistida, airbag para el conductor, reglaje eléctrico de faros desde el interior y barras de protección lateral, entre otros. Su precio es de 2.049.305 pesetas. Por otra parte, el modelo más alto de la gama será el Aranos Abaco 2.0i que in-

corpora unas llantas de aleación deportivas que mejoran su comportamiento dinámico. Su precio: 2.513.854 pesetas.

de la ciudad

"Parque Elletra" de Fiat

Fiat Auto ha inaugurado un

programa experimental, "Parque

Elletra", en la ciudad italiana de

Turín. Se trata de un servicio que

ofrece a los conductores la posi-

bilidad de aparcar sus propios

vehículos y alquilar uno eléctrico

para los desplazamientos dentro



El Toyota Carina,

Desde el pasado 1 de fe-

Nissan Renting: nueva fórmula comercial

Dirigido tanto a particulares como a profesionales autónomos o empresas, Nissan lanza una formula comercial similar a un contrato de alquiler a largo plazo. Con este sistema, la empresa de renting adquiere el vehículo elegido por el cliente, que pasa a estar a su disposición por un número predeterminado de meses (entre 18 y 60). A cambio de una cuota mensual fija, el arrendador corre con todos los gastos de los servicios de mantenimiento contratados



más barato

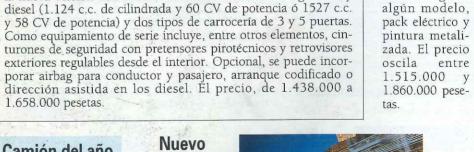
brero, Toyota ha empezado una bajada de precios generalizada para toda la gama de turismos y parte de los todo terreno que se comercializan en España. Una reducción de precios que va del 6 al 9 por 100 y que en el caso del Tovota Carina, el de más aceptación del mercado de esta marca, supone una disminución del 7,5 por 100.

Nuevo Nissan Primera

la nueva versión 106 Sketch con dos motorizaciones gasolina y

En el mes de marzo se pone a la venta un nuevo Nissan Primera GT, el modelo más de-

portivo de la gama, con elevadas prestaciones y 150 CV de potencia, obtenidos gracias a una moderna tecnología aplicada al propulsor de aleación ligera y cuatro cilindros 16 válvulas. Estará disponible en carrocería de cinco puertas. El equipo de serie incluye frenos de disco a las cuatro ruedas, ventilados los delanteros, junto con un sistema ABS de última generación.



El último Corsa de Opel

Renault Clio "Campus"

Renault ha empezado a comercializar un nueva serie li-

mitada del Clio, el denominado "Campus". Sustituye a los RL, incorporando nuevos elementos de equipamiento co-

mo alarma de olvido de luces en las puertas delanteras,

sistema anti-arranque, cinturones de seguridad traseros,

espejos retrovisores exteriores regulables desde el interior

y tercera luz de freno. Como opciones, se puede incorpo-

rar el airbag de conductor y pasajero, dirección asistida en

En el Salón de Ginebra, Opel presenta una nueva generación de su modelo Corsa, que incorpora un motor de tres cilindros y cuatro válvulas (un miembro más de la generación de motores Opel ECO-TEC); igualmente ha renovado el chasis y el estilo. Con el nuevo motor, más ligero, consigue una potencia máxima de 55 CV (40 kW) a 5.600 rpm, capaz de mejorar significativamente su consumo, logrando los 5,8 litros a los 100 km.

Podrá escogerse entre 3 y 5 puertas e incorpora dobles airbags de gran tamaño, tensores en los cinturones de seguridad delanteros y dobles barras de portección lateral.

El Mercedes-Benz

Actros ha ganado el premio "Truck of year 1997" (Camión del año). El principal criterio para adjudicar este galardón ha sido su contribución a la eficacia del transporte de mercancías por carretera. El jurado se ha basado para ello en los conceptos de economía, seguridad y confort.

TRÁFICO. Marzo 1997

TRÁFICO, Marzo 1997

Málaga-Granada: Desde la Costa del Sol hasta La Alhambra

Sol, nieve y arte

Nono HIDALGO

El camino de Málaga a Granada ha sido y es uno de los más transitados de Andalucía. Las más afamadas localidades de la ruta, además de ambas capitales, se corresponden con los asentamientos más antiguos, históricamente importantes y artísticamente más ricos de la comunidad, Archidona, Loja, Alhama, Montefrío... guardan vestigios del paso de íberos, romanos, visigodos y musulmanes.

dalucía.

Trabuco. Allí nos desviamos

hacia la capital de la comarca

del Guadalhorce: Archidona,

una de las ciudades más be-

llas v monumentales de An-

Extendida en la falda de la

Sierra de Gracia y conocida

como la "Villa Blanca", Archi-

dona tiene visitas obligadas

como la del Castillo de la Vir-

gen de Gracia, una subida

que impresiona: el panorama

MÁLAGA

e Málaga, cuna de Picasso, a la de García Lorca: de la Alcazaba y el Castillo de Gibralfaro a La Alhambra y El Generalife; de las playas de la Costa del Sol a las nieves de Sierra Nevada. La antigüedad Málaga se ci-

fra en treinta siglos. Al parecer, fueron los fenicios los primeros en erigir una colonia. Sea como fuere, no deje Málaga sin visitar La Alcazaba, en la parte baja de la ciudad, y el Castillo de Gibralfaro, en la colina, pasee junto al puerto, recorra su alameda, entre en sus viejas tabernas, saboree sus típicos vinos...

La salida de Málaga se realiza por la carretera de Antequera, hoy autovía, cuyo tramo inicial es común para las N-321, 331 y 334. Dejando atrás las barriadas de La Rosaleda y Ciudad Jardín, un fenómeno geográfico: el Agujero de Guadalmedina. Desde el Pantano del Agujero, la carretera hace quiebros al río en su travesía por los Montes de Málaga, cuajados de viñedos.

En Casabermeja el principal atractivo es, curiosamente, el cementerio. Dejamos el cauce del río Guadalmedina y pasamos al pie de Villanueva de Cauche, a la altura del Puerto de Las Pedrizas. La carretera se bifurca hacia Antequera, Sevilla y Córdoba o hacia Sa-

Tomamos la carretera local hacia Villanueva del Rosario, situada al pie del Cerro de la Cruz, y, tras cruzar el río Guadalhorce, Villanueva del

carreteras

El trayecto entre Málaga y Granada por la autovía es de fácil recorrido. Son 125 kilómetros desdoblados que hacen la delicia de los conductores, pese a que en Loja permanece un carril cortado y se circula en doble dirección, con las colas que eso acarrea, especialmente entre semana.

Nuestra ruta discurre por carreteras comarcales, con poco tránsito. La C-335, desde la A-92 a Montefrío e Illora bordea la Sierra de Parapanda, una carretera de montaña: kilómetros que cansan, pero que, al fin y al cabo, merecen la pena si se dispone de tiempo. En general, son carreteras estrechas v a veces con firme en no muy buen estado, por lo que conviene ser prudentes.

merece la pena. Y en la villa baja, declarada conjunto histórico-artístico, destaca su Plaza Ochavada, construida a finales del siglo XVIII.

De Archidona salimos hacia Granada bordeando la Sierra de Gracia para alcanzar el límite provincial en Salinas, desde donde continuamos hacia Loja por la A-92.

Dejamos atrás Cuesta de la Palma y paramos en Riofrío para ver el Museo de Carruajes y el criadero natural de truchas, plato que, naturalmente, se encuentra en su oferta culinaria.

Cinco kilómetros más adelante, Loja, que históricamente ha servido de punto medio en las comunicaciones entre Málaga y Granada. Entre sus monumentos, La Alcazaba, circundada de murallas y torreones y declarada monumento nacional al igual que la Iglesia de San Gabriel (renacentista), el Convento de Santa Clara (s. XVI) y la Iglesia de la Encarnación. Además, en su vega está la "Cola de Caballo", cascada que forma el río Manzanil al precipitarse sobre el Genil. Por último, citar la fama repostera lojeña: sus célebres Roscos hacen la parada obligatoria.

Salimos de Loja y abandonamos la A-92. Por la C-335, se llega a Salar, que, según la tradición, tiene su origen en una fortaleza musulmana conquistada por Pérez del Pulgar.

La carretera bordea las estribaciones de la Sierra de Loia. Tras una curva, se halla Alhama de Granada, enclavada sobre un profundo y abrupto tajo abierto por el río Alhama. Levantada por los romanos, los musulmanes la bautizaron "al-hama", el baño, por sus aguas termales y mineromedicinales que aún se explotan. Las termas árabes (s.

Alternativas

Granada no es sólo La Alhambra, pero es esencia importante de su monumentalidad. Por tanto, su visita es obligada si se está en las inmediaciones de la capital granadina.

Desde la Costa del Sol malagueña, el camino recomendable es la autovía Málaga-Granada, apenas 125 kilómetros. Sin embargo, si dispone de tiempo, puede ir por la antigua carretera que salía de Málaga por la Cuesta de la Reina para llegar a Loja por Colmenar. También puede ir por la N-340, por la costa, pasando por Torre del Mar, desviándose hacia Vélez-Málaga (C-335) y hacia Alhama por la C-340. Una última posibilidad es, siguiendo casi en todo momento la autovía, a través de Casabermeja, Loja y Santa Fe y haciendo desvíos por carreteras secundarias para ver Archidona, Alhama, Montefrío o Illora, que es la que proponemos.

XII) se conservan en el Balneario, situado a 3 kilómetros de la localidad. Y tan famoso como el Balneario es el vino del terreno.

Volvemos hacia el norte. Atravesamos Santa Cruz del Comercio y Moraleda de Zafavona Buscando Montefrío. la C-335 cruza sobre la A-92. salva el cauce del Genil cerca de Brácana y cruza la línea férrea en Tocón. Doce zigza-

Montefrio

ILLORA

LA ESTACIÓN

VALDERRUBIO

gueantes kilómetros por la los Gitanos.

Rodeando la cara norte del pico Parapanda (1.608 metros), la carretera se abre paso entre esta serranía y Sierra Pelada camino de Illora, donde pasearemos por sus típicas

Granada, La Alhambra

Sierra de Parapanda hasta que aparece la blanca imagen tólicos en 1491 sobre el camde Montefrío a través de un hueco abierto por la Naturaleza en la masa de escarpados montes. En los alrededores la Encarnación y el Ayuntavisitaremos los yacimientos miento. Allí firmaron dos doarqueológicos de la Peña de cumentos fundamentales para España: las Capitulaciones con Boadbil para la entrega

> su viaje a las Indias. Provéase de "piononos", exauisitos dulces típicos que toman el nombre del papa Pío IX. Los once kilómetros de Santa Fe a Granada por la vega se hacen por la A-92, presididos por la silueta de La Alhambra recortada sobre el impresionante fondo de Sierra Nevada.

calles y plazas.

rrubio.

Por la carretera de Granada,

pasamos bajo el monumental

acueducto del Molino del

Rev, junto al Arroyo de la Ca-

ñada. Dejamos atrás La Esta-

ción, y vamos hacia dos loca-

lidades ligadas a la memoria

del poeta Federico García

Lorca. Este nació el 5 de ju-

nio de 1898 en el número 4

de la calle Trinidad de la

Fuente de Fuente Vagueros,

casa que está abierta como

museo del poeta, y pasó los

años de su infancia en Valde-

Volvemos a la A-92. Dos ki-

lómetros más adelante. Santa

Fe, fundada por los Reves Ca-

pamento militar desde el que

asediaban Granada. Destacan

su Plaza Mayor, la Iglesia de

de Granada y las Capitulacio-

nes con Cristóbal Colón para

La Alhambra, uno de los monumentos más visitados de España y de los primeros de Europa, fue construido entre los siglos XIII y XV por el último sultanato islámico de la Península. El recinto amurallado encierra una auténtica ciudadela compuesta por una fortaleza militar, una medina, cinco palacios nazaritas, uno cristiano y extensos jardines donde destaca El Generalife. Entre las edificaciones palaciegas, la popular Torre de la Vela, privilegiado mirador sobre la ciudad, la el Genil y Sierra Nevada.

Ni La Alhambra ni El Generalife pueden entenderse aislados de su contexto ciudadano. Por ello, visite el Albayzín y el Sacromonte, junto a monumentos como la Catedral. la Capilla Real, San Jerónimo, La Cartuja o el Corral del Carbón, un buen final para llevarse un recuerdo de taracea granadina.







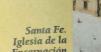


FUENTE VAQUEROS

CHAUCHINA



MONTEFRÍO



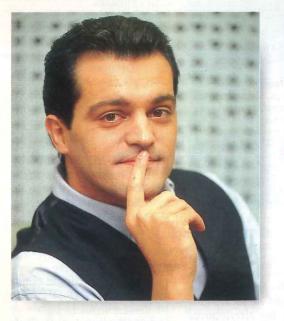
MEDITERRÁNEO

Málaga vista desde Gibralfaro RIOFRÍO CUESTA DE ARCHIDONA VILLANUEVA **DEL TRABUCO** VILLANUEVA DEL ROSARIO VILLANUEVA DE CAUCHE Málaga. Casa natal de Picasso CASABERMEJA AGUJERO DE GUADALMEDINA

MAR

TRÁFICO, Marzo 1997

TRÁFICO. Marzo 1997



RAMON GARCIA
"Las infracciones graves están bien sancionadas"

saparecería en ochenta por ciento de los accidentes. Sería

GEMMA CARRASCO. FOTOS: RAFAEL MARTÍN

Asegura que nunca podría concursar en "¿Qué apostamos?" porque carece de habilidades. Sin embargo, Ramón García ha conseguido un logro casi impensable para un presentador de concursos: no ser blanco de críticas negativas. Si en lo profesional apenas tiene "sanciones", en carretera el récord es aún más impresionante: en diecisiete años como conductor sólo ha acumulado tres multas.

"Dos de ellas en el mismo día v la tercera en la misma semana" -añade. ¿La causa...? Ramón confiesa que iba con "demasiada prisa", al tiempo que se muestra convencido de que se debería permitir mayor velocidad. "No se trata de correr por correr. En España hay cada vez más carreteras en buenas condiciones, por lo que podría ampliarse el límite. Yo multaría antes a los que van a sesenta por una autovía que a los que van a ciento cuarenta".

- ¿Cree que las multas se ajustan a las faltas que se producen?

- Sí, sobre todo las infracciones graves. Están bien sancionadas.

- ¿Oué es lo que más le molesta mientras conduce?

- Especialmente en ciudad, et ruido del claxon. Cuando se pone el semáforo en verde y ya tienes al de atrás "pí, pí, pí"... Les arrancaría la bocina.

muevo en automóvil.

Ramón García tiene muy clara una de las fórmulas

para reducir la siniestralidad en carretera. Rotundo, nos dice: "Quitar las carreteras de doble dirección. en las que se producen muchisimas muertes por choques frontales. Si evitas los adelantamientos en los que te puedes ju-

gar la vida, de-

- ¿Es usted buen conduc-

- Creo que sí. De lo que estoy seguro es de que me encanta conducir. Lo considero uno de mis "hobbies". Ir en coche me relaja. Siempre que puedo, en vez de viajar en avión, me

No se trata de correr por correr. En España hay cada vez más carreteras en buenas

BUENA TELEVISIÓN

la solución perfecta".

- De las apuestas que llevan a su programa, ¿ha habido alguna que le haya impresionado de forma especial?

- Me sorprenden cada día. Pero recuerdo una de dos niños de diez y doce años que, en quince minutos, tenían que montar el motor de un "Corvette" de 5.700 centímetros cúbicos, 300 caballos y 8 cilindros en "V". Un motor que funcionara, claro.

- ¿Qué apuesta propondría usted?

- Ninguna. Soy muy ceporro, no tendría habilidad para ponerla en escena. De momento, me limito a presentar.

- En nuestro país, ¿hay mucha telebasura?

- En fin, si la gente viera lo que se hace por ahí fuera... La tele que se hace en España es de las meiores.

- ¿Agobiado por la guerra de audiencias?

- No, lo llevo muy bien porque no entro en ella. Hay que estar pendiente, porque hoy en día los programas se rigen por la audiencia. Me preocupo por las cifras, me entero de cómo van, pero lo importante es hacer bien mi trabaio. - ¡Y las críticas? ¿También las lee? con usted. - Por supuesto. Ciertamente

en España hay críticos de tele-

visión que se meten más

con las personas que con

el trabajo de uno. Y eso es

muy duro, porque no se

dan cuenta de que al

fin y al cabo son

compañeros. Esta

es la única profe-

sión en la que se

critica desde den-

tro. Pero. bueno.

la tele parece uno

de los males de este

- No se queje, no

se ceban mucho

país, ¿no?

- Es cierto. Gracias a Dios. los compañeros de Prensa me tratan muy bien.

- Y eso que usted se dedica. sobre todo. a los programas de entretenimiento, que suelen ser "carne de cañón"...

- Supongo que por ello tiene más mérito. Al concurso siempre se le ha tra-

tado si no con cierto desprecio, sí como a un género menor. Y pienso que es un género con una entidad propia que nace a la par que la tele. Además, es un tipo de programa difícil de llevar a buen puerto. Los críticos se limitan a ver la televisión y deberían conocerla un poco más por dentro. Y quizás después vean a un Ramón normal v trabajador.

"GUSTO A MAYORES Y PEQUEÑOS"

Normal y trabajador. De lo segundo, aún para los que no le conocen, no hay duda: pasa miles de horas en televisión, algo que lleva "con resignación... Siempre he trabajado mucho. De crío ya ayudaba a la familia los días que no tenía 'cole'. Mis primeras vacaciones fueron con 25 años y mi primer fin de semana libre, con 27". En definitiva, una imagen de chico "bueno" que le ha convertido en uno de los yernos más

TRÁFICO, Marzo 1997

Ir en coche me relaja. Siempre que

puedo, en vez

de viajar en avión, me

muevo en

automóvil.

das las que puedo..." y, a modo de reproche, bromea "¡con la cantidad de años que he estado soltero!". Su popularidad no es menor entre los niños. "Es curioso. Los más pequeños deben ver algo en mí... No sé, tal vez a un hermano mayor. Pero los niños siempre dicen la verdad. Mi éxito está en los extremos: la gente mayor y los

deseados del

país. Lamenta-

blemente para

muchas señoras que hubieran

deseado con-

vertirse en su

suegra, Ramón

García se en-

cuentra va sóli-

damente empa-

rejado. "Con to-

- La popularidad, ¿la soporta, le gusta o la sufre?

críos".

- Va con el sueldo. Pero la llevo bien. Te tratan con cariño v es agradable que te reconozcan por tu trabaio.

- ¿Va con el sueldo que la popularidad le haga a uno salir en las revistas del cora-

- Las tres veces que he salido eran fotos robadas con un teleobjetivo. Siempre he hecho respetar mi vida privada. Casi toda la Prensa me ha respetado porque lo entiende.

- En las ocasiones en que le han "pillado", ¿cuál ha sido su reacción?

- Me 'cabreo' bastante. Yo he dejado bien claro que en ese juego no entro. Que la Prensa juegue con los personajes que juegan a eso.

TRÁFICO, Marzo 1997

condiciones.

Mi caída del caballo

o me quiero comparar con Saulo, pero mi Damasco particular ha sido Miami. Ahí se produjo mi caída de ese caballo contemporáneo que es el automóvil. Lo intentaré explicar. A San Pablo, entonces Saulo, un rayo le cegó cuando llegaba a Damasco para reprimir a los cristianos y le provocó la famosa caída del caballo, sirviéndole para convencerse de que existía otra forma de entender la vida y convertirse al cristianismo. Desde entonces, cuando alguien comprueba en sí mismo lo equivocado de su situación y la existencia de una alternativa, se suele decir que "se ha caído del caballo".

Procuraré transmitírselo al lector. Hace unas pocas semanas, conducía por una de las circunvalaciones que anillan Madrid, a velocidad moderada, cuando me asaltó la idea: ¿y si ellos tenían razón? Ellos, los estadounidenses que caminan repito, caminan- por sus autopistas sin que se les altere lo más mínimo el pulso, que viajan comiendo y bebiendo -té, café- haciendo del conducir un deporte tranquilo casi un paseo. Había estado recientemente en Miami, habíamos hecho bastantes millas por aquellas tierras y sufrido por el ritmo exasperadamente lento que te imprimen los avisos de 35, 45 y 55 millas que jalonan intermitentemente sus carreteras y la presencia constante y amenazante de las patrullas de policía. Como es casi obvio, para un europeo, conducir exclusivamente a 50, 70 o como mucho a 105 kilómetros por hora, exige que te lo tomes con muchísima filosofía.

Un viaje a un lugar situado a 230 kilómetros de distancia que por autopista en España supone invertir dos horas, se convierte allí a poco que te pares una vez a tomar un tentempié o a poner gasolina, en casi cuatro. Y como conduces tan despacio, (para nuestra mentalidad) te llegas a cansar más. Además, como el automóvil que has alquilado es automático, todavía puede resultar más monótono y dado que tus acompañantes acaban por entregarse al sueño, el viaje puede resultar exasperante, casi patético... A no ser que te lo tomes con mucha calma y empieces a reflexionar.

Siempre he sido partidario del modelo alemán, de conducir con escasas limitaciones en las autopistas. Me he sumado mil veces a la teoría de que puede resultar más peligroso el conducir despacio que rápido en un buen vehículo. Tengo un amigo que sostiene la teoría de que conduciendo muy deprisa vas mucho

más atento que cuando lo haces despacio, tus reflejos actúan mucho mejor y, en definitiva, tienes mayor capacidad de reacción que si lo haces monótonamente. Yo reconozco que me desespero cuando existe una retención en una carretera de doble sentido o cuando te tienes que tragar a un camión muy pesado o a un utilitario demasiado ligero

"En Miami se produ-

io mi caída de ese

caballo

contem-

poráneo

que es el

automóvil."

en una carretera complicada. Tengo, creo, todos los defectos de un conductor varón que mira con desconfianza a las mujeres al volante, con honrosas excepciones. Me encanta la velocidad a bordo de un buen automóvil... Y, sin embargo...

Sin embargo, me he descubierto a mi mismo unos días después de mi regreso del viaje

a Florida pensando que quizás estoy equivocado, que todas las teorías que he defendido hasta este momento se me han venido abajo. Cuando compruebas que en los periódicos de Florida sigue siendo noticia lo que aquí ya no lo es, es decir, que un accidente de carretera recibe bastante atención en los medios de comunicación, cosa que normalmente aquí va no sucede a no ser que el accidente sea espectacular o reúna algunas condicionantes de muertos, morbo, espectacularidad, entonces es cuando tienes la visión de Pablo. ¡No estaremos equivocados? ¡No estaremos jugando con nuestras vidas innecesariamente durante demasiado tiempo y con demasiada frecuencia? ¿No habrá que ir pensando en límites racionales de velocidad en nuestras carreteras y autopistas? ¿No habrá que cambiar de veloci-

Miguel LARREA

dad por confort, prisa por seguridad?

Como verá el lector, esa duda que me embarga últimamente no es producto de una reflexión seria sobre el tema sino simplemente es la comprobación de que las cosas pueden tener otra forma de verlas. Claro, que si aplicamos este criterio de serena reflexión, lo mismo podríamos

decir de otras cosas. Por ejemplo, en lo relativo al tabaco. Pero el tabaco no es tema que nos ocupa aquí. Un servidor de ustedes al menos de momento no se ha sentido compelido a dejar de fumar y quienes me rodean llevan con resignación mis puros y espero que lo hagan durante mucho tiempo.

Entiendo perfectamente que no se vea

con los mismos ojos comprensivos que pueda conducir en ocasiones a alta velocidad a pesar de "comprender" también mi temprana y persistente obsesión por los automóviles que espero no termine nunca. Mi teoría es simple: hay que tener en la vida el mayor número de vicios (legales) pero eso sí, si solo se pueden tener pocos, al menos que sean de los caros. Es obvio que el peligro de un señor imprudente al volante es inconmensurable. Los lectores de esta revista no necesitan mavores explicaciones. De ahí, que además de ser necesarios todos los mecanismos de seguridad que se puedan conseguir, hace falta aplicarles la dosis necesaria de sentido común, que es muchas veces lo que menos tenemos.

Concluyo: podrá parecer sacrílega la comparación que hacía al comienzo de este artículo con la caída de Saulo del caballo, pero han pasado ya varias semanas desde que regresé del viaje a los Estados Unidos y compruebo que estoy conduciendo con mucha mayor prudencia, que corro menos riesgos, que me estoy tomando con más tranquilidad lo de viajar, que no está ya en mis prioridades el batir records propios en los mismos recorridos, que he dejado casi de estar obsesionado por la presencia de la guardia civil de tráfico o por captar a los coches camuflados dotados de radar y que quizás así, pueda contribuir a poner mi granito de arena a esa modalidad de convivencia, tan difícil y necesaria, que es la de los automovilistas en su salsa: la temible, útil e imprescindible carretera.

ARCENES LIMPIOS

Es frecuente ver en los arcenes de las carreteras en obras, cuando no circula maquinaria pesada, señales como la de la foto. Todo este tipo de obstáculos son un peligro para los ciclistas, que tenemos, según la normativa, obligación de circular por el arcén.

Por este motivo, circulando en bici por el arcén de la N-630, en el Puerto de Vallejera, cerca del pueblo del mismo nombre, mi cabeza, protegida por el reglamentario casco, chocó contra una señal apoyada en un poste situada en mitad del arcén. El casco me salvó de posibles lesiones en la cabeza, pero la caída me produjo rozaduras y múltiples heridas en mi cuerpo, así como la rotura de la ropa. Tuve suerte de que no pasara ningún coche en aquel momento, porque, si no, el accidente podría haber tenido trágicas consecuencias.

Los cicloturistas somos objetos de críticas por parte de los automovilistas por no circular bien y, sobre todo cuando vamos en grupo, alguna razón no les falta. También es cierto que los cicloturistas padecemos el mal estado de los arcenes por la gravilla y algún que otro neumático destrozado, teniéndonos que desviar hacia la parte central de la calzada con riesgo de ser

atropellados. El problema se agrava si encontramos dentro de los arcenes señales de obras que debieran de estar colocadas al borde de los mismos o, incluso, retiradas los domingos, cuando los trabajos están parados.

Reclamo mayor atención y control a estas cuestiones por parte de los

responsables de las mismas y, al mismo tiempo, animo a los cicloturistas a circular mejor para que entre todos podamos disfrutar más seguros de la Naturaleza.- Lorenzo Conde García. Vitoria-Gasteiz (Álava).

PELIGRO: BIFURCACIÓN

Deseo alertar sobre el peligro que se presenta ante ciertas bifurcaciones de los carriles de alta velocidad, por ejemplo, por columnas de puentes que atraviesan la carretera. Con demasiada frecuencia veo conductores que dudan y cambian de uno a otro carril con brusquedad en el último momento, provocando situaciones de alto riesgo

para sí mismos y otros vehículos

Cuando los carriles vuelven a unirse, este problema podría evitarse colocando en el mismo vértice de la bifurcación una señal que indicara que ambos carriles se vuel-

ven a encontrar, siendo indiferente tomar uno u otro. Por ejemplo, un par de flechas en "V" o flechas divergentes en su base y convergentes en sus puntas...

Una señal así, unida a las existentes (que la experiencia demuestra que son a veces insuficientes) evitaría muchos sustos, no pocos accidentes e, incluso, algunas vidas. -M. S. Capdevila. Madrid.

CURVA CON OBSTÁCULO

En Santiago de Compostela (La Coruña), en las proximidades a una curva de reducida visibilidad existe este obstáculo. El emplazamiento de una cabina telefónica y una marquesina. donde se refugian numerosas personas que también esperan allí a los autobuses, hacen que resulte un verdadero peligro. La suerte, o la pericia de los conductores, ha hecho que, hasta la fecha, no haya habido ninguna desgracia. Esperemos que no tenga que ocurrir nada para que subsanen el fallo. No sé cuánto tiempo lleva esta calle en este estado. Como mínimo tres años, que es el tiempo que llevo esquivando el obstáculo. -Manuel Ángel Bermúdez González. Santiago de

¿OVEJA

Coruña).

Compostela (La

El colectivo automovilístico que es objeto de más presión y más críticas por muchos sectores es, como siempre, la motocicleta. Es proporcionalmente más caro en adquisición; también lo es, como es sabido, en repuestos. De

los costos fijos, qué vamos a decir; en los seguros, cuando se encuentra una compañía, las tarifas, compradas con las de los vehículos de cuatro ruedas, están por las nubes; y de los impuestos... Hasta el régimen es distinto: en vez de caballos, se rigen por cilindrada con costes, como es lógico, más al-

En fin, quien opta por estas suele saber donde se mete. Pero en el tema de seguridad no. Estamos desgraciadamente acostumbrados a los conductores de vehículos de cuatro ruedas ignoren, circulando, a las motocicletas, a pesar de que tenemos quizás más obligaciones, pero los mismos derechos

Pero la Administración ¡no!. Tanto la Local como la Autonómica y Central, en los semáforos, se olvidan de que existen motos. En las autovías o carreteras, para una mejor circulación y regulación del tráfico, se instalan sensores bajo el piso para que se active el cambio semafórico. Pues bien, las mo-

ACUSE DE RECIBO

Necesitamos el carril derecho de las autovías

Trabajo como conductor y, por ello, día a día me doy cuenta de que el carril izquierdo de las autopistas y autovías es el más utilizado. Parece increíble como esos señores que presumen de vehículo, pues son de gran cilindrada y potencia, infringen todos los preceptos del Real Decreto de enero de 1992. Debe ser porque al comprar el vehículo se les extiende un vale para que siempre se desplacen por ese carril, ya que, finalizado el adelantamiento, siempre continúan en él sin importarles que otros vehículos no puedan adelantar, se les dificulte la maniobra y se entorpezca su normal funcionamiento. ¿Para qué sirve lo que aprendemos en las autoescuelas? ¿Para qué sirve toda la legislación sobre tráfico? Igual que se realizan "spots" publicitarios sobre la velocidad, sobre las drogas, alcohol, etcétera, etcétera, se debería realizar alguno sobre esto, que también es causa de diferentes accidentes. O, por qué no, ¡suprimir el carril derecho! -Ángel Mª Pérez Troya. Madrid.



quien corresponda que coloquen sensores alternativos que funcionen con menos masa férrica en beneficio de todos. -Javier M. De Lucas Almedia. El Puerto de Santa María (Cádiz).

RECICLAR CONDUCTORES

Parece imposible ver como tantos expertos de indudable renombre coincidan y hablen sólo de dos de los tres factores (conductor, vehículo y vía) más importantes que intervienen en la seguridad vial.

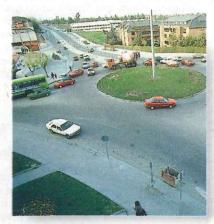
Por el hecho de tener mejores vías y mejores automóviles, estamos pensando aumentar los límites de velocidad. Estamos pensando muy a la ligera, ya que para los vehículos antiguos existe la ITV para revisar, sobre todo, los órganos de seguridad del automóvil. Lo veo correcto, como vería correcto el reciclaje de conductores y que cuando todos los conductores sepan lo que recorre un vehículo en un segundo, o durante el tiempo de reacción de diferentes conductores, qué es la distancia de seguridad, la parada técnica, la distancia de frenado, etcétera, se podría pensar en aumentos de velocidad. -Luis Mario Pérez Zuya. El Centenillo (Jaén).

CONTRA EL HIELO

Se hace preciso eliminar de nuestras costumbres, por muy europea que sea, la de dispersar por nuestras carreteras, autovías y autopistas materia inorgánica (sal) como elemento de fundición y ruptor químico de los enlaces que forman el peligroso hielo.. Va en ello nuestra seguridad, al atacar la disolución de sal en agua (popular salitre marino) de manera inmisericorde los elementos mecánicos y, a la postre, de seguridad de nuestros vehículos. Debe investigarse químicamente, aún siendo pioneros, en la consecución de algún compuesto orgánico, acabado en "ol" (por ejemplo, alcohol) que no sólo cumpla a la perfección su



cometido sin dañar las carrocerías ni al Medio Ambiente y que, además, sea razonablemente económico, sino que. asimismo, no perjudique a la forma, color, aspecto y textura de nuestro macadán en conjunción con el aglomerado asfáltico, pues buena parte del daño que sufren nuestras vías y, por tanto, del aumento del coste de mantenimiento, viene determinado no sólo por el exceso de tonelaje respecto a la unidad de tiempo que se soporta, ni por los cambios bruscos de temperatura ambiente, sino especialmente por la acción agresivo-erosiva de compuestos ajenos al medio.- Isidro Sánchez Hernández. Puebla de Azaba (Salamanca).



GLORIETAS

¿Cómo se circula en las rotondas que tienen tres carriles para la circulación? Según el Código de la Circulación, quien va hacia la izquierda circulará por el carril de la izquierda; el del centro, por el del centro; y quien vaya a la derecha, por el de la derecha. Consulté a un profesor de autoescuela y me dijo que yo siempre deberé circular por el carril de la derecha. -Juana Pedrogosa Alonso. Salamanca.

Respuesta: Aunque no hay ninguna norma específica que regula la circulación

Ojo vago

Mi hermano tiene un ojo vago. Desde los 18 años viene renovando el Permiso de Conducir cada dos años. Un conocido con el mismo problema lo renueva cada cinco, porque, al decirle el médico que le correspondía hacerlo cada dos años, él replicó que no iba a estar a cada paso renovándolo y que o se lo hacía por un período más largo o se iba a otro centro médico psicotécnico a sacárselo.

Desconozco el contenido de los informes psicotécnicos y si la validez de los Permisos de Conducir está vinculada a los mismos, pero supongo que existirá un criterio uniforme que obligue a todos por igual y que evite situaciones como ésta. -Florencio Antonio Salvador Revilla. Alar del Rev (Palencia).

Respuesta: El popularmente denominado "ojo vago" comprende distintas situaciones visuales que se corresponden con diferentes condiciones para la obtención o renovación de los permisos de conducción. En concreto, un permiso para turismos puede tener un período de validez de cinco años en el caso de que la agudeza visual del ojo con peor visión esté comprendida entre 1/2 y 1/10, mientras que será de dos años en caso de tratarse de una visión monocular o si la agudeza es menor o igual a 1/10.

El informe médico-oftalmológico efectuado por los Centros de Reconocimiento de Conductores es el que establece la agudeza visual y, por lo tanto, es, en definitiva, lo que determina las condiciones de obtención o revisión de los permisos de conducción.

por ellas, estimamos que las glorietas consisten en un acondicionamiento "sui generis" de la calzada para circular y cambiar la dirección en caso necesario. Por ello pensamos que son aplicables las normas del artículo 75 c del RGC sobre "ejecución de la maniobra de cambio de dirección". En consecuencia, hay que circular, como dice nuestro comunicante, preseleccionando con la antelación necesaria el carril adecuado a la dirección que se vaya a tomar al salir de la glorieta.

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

REVISTA "TRÁFICO". General Aranaz, 86. Sección CARTAS. 28027 MADRID.

VÍA DE SERVICIO



TOVITION	uc	Huota	Hasta
Álava	9732-N	0311-0	0852-0
Albacete	9316-M	0962-M	0550-N
Alicante	6513-CG	0089-CH	3006-CH
Almería	3154-U	4150-U	5105-U
Asturias	1147-BH	3273-BH	5477-BH
Ávila	0065-G	0350-G	0624-G
Badajoz	0786-U	1754-U	2685-U
Baleares	3811-BP	6898-BP	9237-BP
Barcelona	2293-NY	7171-NZ	9687-OE
Burgos	7508-P	8254-P	8986-P
Cáceres	2099-M	2852-M	3545-M
Cádiz	0212-AT	1891-AT	3470-AT
Cantabria	2515-AB	3585-AB	4599-AB
Castellón	4417-AC	5475-AC	6687-AC
Diudad Real	7017-P	7701-P	8330-P
Córdoba	7085-AF	8486-AF	9811-AF
Coruña, La	3795-BD	5986-BD	7974-BD
Pullia, La	2062-H	2360-BD	2681-H
Cuenca Girona	2937-AU	4446-AU	6028-AU
		4249-AD	
Granada	2771-AD		5732-AD
Guadalajara	8520-F	8803-F	9124-F
Guipúzcoa	1177-AP	2463-AP	3648-AP
luelva	8231-P	8914-P	9563-P
Juesca	6353-K	6758-K	7147-K
aén	7602-T	8687-T	9589-T
.eón	7478-W	8435-W	9389-W
.leida	4865-W	5759-W	6641-W
ugo	4619-0	5296-O	5950-O
Madrid	5472-OF	7316-OH	4759-OK
//álaga	9848-BH	2316-BJ	4608-BJ
/lurcia	8146-AZ	0099-BB	2210-BB
Vavarra	7015-AH	8614-AH	0077-AJ
Orense	7083-N	7734-N	8374-N
Palencia	4882-H	5186-H	5498-H
Palmas, Las	6129-AZ	7551-AZ	9175-AZ
Pontevedra	3711-AT	5493-AT	7086-AT
Rioja, La	3758-M	4287-M	4797-M
Salamanca	4747-N	5433-N	6082-N
Sta. C. Tenerife	4742-AW	6088-AW	7459-AV
Segovia	3894-G	4205-G	4497-G
Sevilla	3591-CB	6775-CB	9516-CB
Soria	3266-E	3465-E	3654-E
arragona	5642-AJ	6987-AJ	8118-AJ
eruel	8849-F	9120-F	9355-F
oledo	3135-U	4136-U	5080-U
/alencia	3322-EK	8190-EK	2812-EL
/alladol	8146-X	9187-X	0073-Y
/izcaya	5176-BP	7496-BP	9629-BP
Zamora	5472-H	5815-H	6202-H
Zaragoza	6349-AT	8132-AT	9886-AT
Ceuta	8821-E	9014-E	9206-E
/lelilla	2511-D	2664-D	2838-D

EN MARZO Y ABRIL, REVISIÓN

Provincia

Estas matrículas corresponden a los turismos que tienen que pasar la ITV por primera vez en 1997.

Renovación del Permiso de Conducción

si su Permiso de Conducir está próximo a cumplir el plazo de validez, debe acudir a un Centro de Reconocimiento de Conductores para obtener el certificado médico que permite solicitar, posteriormente, la renovación en la Jefatura Provincial de Tráfico (IPT).

Con el certificado médico, pida en la ventanilla de Información de la Jefatura Provincial de Tráfico el impreso de renovación. Una vez relleno, abone la tasa correspondiente (2.450 pesetas) en Caja.

Cumplimentado esto, en la

ventanilla de Revisiones entregue la solicitud, el certificado médico, fotocopia del DNI en vigor, el Permiso de Conducción que caduca y dos fotos tamaño carné.

Allí le entregarán un resguardo que permite conducir durante un mes. En ese plazo se le enviará el nuevo permiso a su domicilio (si dejó un sobre franqueado con su dirección) o podrá recogerlo en la JPT donde solicita la renovación.

(*) Los mayores de 70 años que no tengan su permiso caducado por más de 30 días no abonarán la tasa.

LO QUE HACE FALTA

► Certificado Médico

Impreso de

Renovación en JPT

Tasa de
Renovación (2.450

ptas.)

Fotocopia DNI

en vigor
Permiso de
Conducir

➤ 2 fotografías tamaño carné

Y POR CORREC

Si el interesado ha recibido por correo un aviso de revisión del Permiso de Conducción, podrá realizar ese trámite sin ir a la Jefatura Provincial de Tráfico

Para ello envíe por correo a la JPT la documentación que se solicita (certrificado médico, fotocopia del DNI, dos fotos y el permiso a renovar), un sobre franqueado y con el nombre y domicilio del interesado (para remitirle el permiso tras su renovación) y, mediante giro postal, la tasa (2.450 ptas.). En poder del interesado queda una autorización temporal para conducir durante 90 días, válida si se acompaña de un documento identificativo del titular y del resguardo del giro postal.

Obtención y revisión de los permisos A1, A2, B1 y LCC	3.659
Obtención de los permisos B2, C1, C2, D y E	5.183
Revisión de los permisos B2, C1, C2, D y E	4.420
Revisión de permisos cuyo titular tenga la obligación de hacerlo anualmente	868

ORDEN Mº Presidencia de 23 de septiembre de 1996

Mayores de 70

De acuerdo con el borrador del Reglamento de

Conductores, los mayores de 70 dejarán de renovar el permiso de conducir anualmente y lo harán cada dos años, en cuyo caso el importe de la tarifa reducida que actualmente pagan -868 Ptas. - pasará a ser el doble.

			Matrículas	concedidas						León (LE)	0668-AC	1570-AC	902	814	43
		Provincia	Últimas	Últimas	Total	Total	Licencias			Lleida (L)	4546-AB	5515-AB	417	533	84
0-0			matrículas	matrículas	vehículos	permisos	de			Lugo (LU)	5098-T	5740-T	642	816	86
	S		diciembre-96	enero-97	matriculados	expedidos	conducción		S	Madrid (M)	1247-UF	7277-UG	16.030	10.374	750
092:		Álava (VI)	7595-T	8438-T	843	580	59	14.761	4	Málaga (MA)	3187-CB	6349-BC	3.162	1.968	646
Madrid		Albacete (AB)	6351-P	7073-P	722	585	166		_	Murcia (MU)	8837-BM	1576-BN	2.739	2.167	854
(capital)	-	Alicante (A)	3788-DC	7833-DC	4.045	3.440	823			Navarra (NA)	7014-AS	8932-AS	1.918	1.228	102
061:		Almería (AL)	3669-Z	4919-Z	1.250	1.167	316			Orense (OR	8524-S	9225-S	701	772	74
Andalucía,		Asturias (O)	6143-BU	8050-BU	1.907	1.890	167		\supset	Palencia (P)	9466-1	9794-1	328	396	25
Baleares,		Ávila (AV)	2196-H	2470-H	274	280	21	1	-	Palmas, Las (GC)	8667-BP	1266-BS	2.599	1.408	546
Canarias,	C	Badajoz (BA)	8436-X	9402-X	966	1.209	208	E.,	ပ	Pontevedra (PO)	7615-BC	9653-BC	2.038	2.264	410
Cataluña y		Baleares (PM)	2625-CL	5603-CL	2.978	1.631	485			Rioja, La (LO)	9886-O	0552-P	666	525	47
Madrid		Barcelona (B)	7804-SV	0751-SX	12.947	7.757	1.753			Salamanca (SA)	2243-S	2880-S	637	706	41
	1	Burgos (BU)	1410-V	2251-V	841	623	30		Œ	S. Cruz Tenerife (TF)	9422-BJ	1893-BK	2.471	1.476	403
088:		Cáceres (CC)	9893-0	0522-P	629	666	94		_	Segovia (SG)	7112-H	7364-H	252	262	27
País Vasco y		Cádiz (CA)	6832-BB	8764-BB	1.932	2.014	968			Sevilla (SE)	9463-CT	2745-CU	3.282	2.810	893
Navarra	4	Cantabria (S)	0149-AH	1257-AH	1.108	1.042	146		d	Soria (SO)	1596-F	1807-F	211	122	15
006:		Castellón (CS)	4272-AK	5639-AK	1.367	794	226			Tarragona	2665-AT	4302-AT	1.637	1.130	375
Asturias y	Σ	Cludad Real (CR)	7879-U	8687-U	808	773	170		⋝	Teruel (TE)	0119-H	0390-H	271	172	42
Ciudad Real		Córdoba (CO)	4690-AM	6178-AM	1.488	1.147	368		_	Toledo (TO)	3800-Y	4791-Y	991	955	117
		Coruña, La (C)	8532-BS	1064-BT	2,482	3.293	357	1		Valencia (V)	8782-FM	4237-FN	5.455	3.898	954
085:	1	Cuenca (CU)	6495-1	6841-1	346	312	31		S	Valladolid (VA)	2776-AD	3780-AD	1.004	962	67
Valencia	S	Girona (GI)	8735-BC	0583-BD	1.798	1.013	270	1	9	Vizcaya (BI)	7792-CC	9834-CC	2.042	1,692	133
000 444 222	4	Granada (GR)	7947-AL	9377-AL	1.430	2.415	340		d	Zamora (ZA)	1768-J	2025-J	257	327	23
y 061:		Guadalajara (GU)	1198-H	1479-H	281	261	38			Zaragoza (Z)	5397-BC	7228-BS	1831	1.447	133
Galicia		Guipúzcoa (SS)	5814-AX	7281-AX	1.467	1.364	138			Ceuta (CE)	7235-F	7801-F	566	-132	29
		Huelva (H)	1341-V	2170-V	829	665	249	100		Melilla (ML)	0309-E	0542-E	233	109	46
335 45 45:		Huesca (HU)	7592-M	8127-M	535	400	52 227			TOTALES	-		97.576	76.075	14.667
Cruz Roja		Jaén (J)	8612-X	9633-X	1.021	1,282	221		100	1011120					

Nota: Estos datos incluyen las rematriculaciones de vehículos usados en nuevas provincias.

Cambios de domicilio Revista "TRÁFICO"

Los suscriptores que hayan cambiado de domicilio, o que quieran que se les envíe la revista "Tráfico" a otro lugar, distinto al habitual, deben enviarnos todos los datos completos; es decir, nombre y apellidos, antiguo domicilio y nuevo. O bien, cumplimentar el siguiente boletín:

Los envíos deben realizarse a: Revista "TRÁFICO",.c/ General Aranaz, 86. 28027 MADRID. También pueden enviarse al fax número (91) 742 42 51.

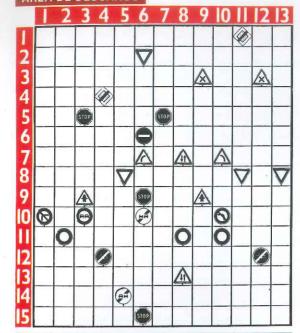
El cambio efectivo de la domiciliación de la revista puede tardar varios meses. Mientras esto ocurre, se sique recibiendo en el domicilio antiquo. No se facilita información por teléfono sobre la situación del cambio de domicilio

solicitado por los suscriptores. (Si no caben los datos en los espacios reservados utilice abreviaturas. Por ejemplo: Gral, por General o Sta. por Santa).

50



AREA DE DESCANSO



HORIZONTALES.- 1: Dícese del esclavo libertado. Existe.- 2: Hidrocarburo formado por carbono e hidrógeno. Perseguiré con insistencia.- 3: Golpe que da el tapón de una botella de líquido espumoso al destaparla. Símbolo químico del americio. Consonante - 4: En este lugar, Manantial de agua - 5: Nota musical. Río italiano que desemboca en el Po. Monedas de plata de los antiguos griegos.- 6: Acetona que se extrae de la raíz del lirio de Florencia. Aconseja.- 7: Costosos. Consonante. Consonante. Sacerdote español consejero de Palafox en la defensa de Zaragoza.- 8: Percibid un aroma. Nutria del mar Pacífico. Consonante.- 9: Conozco. Prefijo negativo o privativo. Símbolo químico del galio. Dueñas.- 10: Consonante. Matrícula española. Ánade de gran tamaño. Ponga la carne al fuego.-11: Consonante. Hombre gallardo y bien parecido. Consonante. Río de Cataluña.- 12: Rece. Mujer que tiene manchas lívidas alrededor de los ojos. Vocal.- 13: Relativas a los perros. Anticuado, cubren de rocio. - 14: Individuo de un pueblo primitivo del centro de Asia. Traigo a la memoria.- 15: Río francés afluente del Ródano. Cúranos.

VERTICALES.-1: Que son de metal o relativos a él. Irreflexivas, disparatadas o imprudentes.- 2. Acometiérales, embistiérales. Extraña, poco común. - 3: En germanía, nalga. Hable en público. Índole, carácter o inclinación natural de uno. - 4: Cierto número. Sosa, insípida. Átomo dotado de una carga eléctrica, positiva o negativa.- 5: Discos de metal acuñado que se emplean como dinero. Río de Asturias. Vocal.- 6: Letra numeral romana. Dueña, señora. Consonante. Deslucir, deteriorar. - 7: Vasija pequeña con asa. Naturales de cierta región española.- 8: Efigies portátiles veneradas entre los rusos. Onomatopeya con que se representa el ruido de ciertos movimientos acompasados. Consonante. Matrícula española.- 9: Nota musical. Insecto himenóptero que produce cera y miel. Lleven el ganado de una a otra parte.- 10: Atrevidos. Matrícula española. Harina más gruesa del trigo.- 11: Quiéralos. Quitaron la vida.- 12: Terminación verbal. Cubriérase de rocio. Juguete infantil. - 13: Semejantes o parecidos a la seda. Claros, despejados de nubes.

Qué indica la señal?

a) Circulación prohibida. b) Entrada prohibida.

c) Prohibición de pasar sin detenerse.

Esta señal le obliga a circular con...

a) La luz de largo alcance o carretera. b) La luz de corto alcance o de cruce.

c) Un alumbrado encendido, cualquiera que sea.

En la glorieta del gráfico no existe señal que regule la preferencia de paso. ¿Qué pasará primero?

a) El vehículo rojo. b) El vehículo azul. c) El vehículo amarillo.



Qué le indica la

a) Prohibición de circular a velocidad superior a la indicada a la señal. b) Fin de prohibición de

circular a velocidad superior a la indicada en la señal. c) Fin de la velocidad máxima aconsejada.

Pasatiempos: ARIAS. Test: DGT



6 La señal le indica peligro por la proximidad de.

a) Un paso a nivel con o sin barreras. b) Un paso a nivel con

harreras c) Un puente móvil.



6 ¿Cuándo finaliza la prohibición de circular a una velocidad superior a la indicada en la señal?

a) Cuando se encuentra otra señal de fin de limitación de velocidad. b) Cuando se encuentre otra señal de velocidad máxima. c) Cuando termine el

peligro expresado en la señal triangular.



a) El vehículo rojo. b) El vehículo blanco.

c) El vehículo azul.

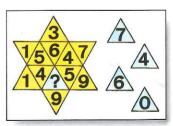
PRUEBA DE OBSERVACIÓN



Para cada uno de los 13 nombres que figuran hemos indicado, en la columna A, el número de letras con el nombre que debe descubrir, y en la columna B, el número de letras que están bien colocadas. ¿Cuál es el nombre oculto?

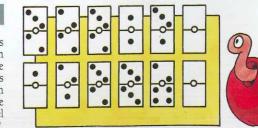
COMECOCOS

Trate de descubrir las relaciones lógicas que existen entre los números de la estrella v. a continuación, coloque en su lugar lógico, escogiendo de los triángulos azules, el que falta para completar debidamente la figura.



INGENIOSIS

Sabiendo que estas fichas de dominó siguen una secuencia lógica, ¿se atrevería a dibujar los puntos que deben figurar en las dos que están en blanco en el dibujo?.



SOLUCIONES

TEST: 1.- c); 2.- b); 3.- b); 4.- c); 5.-c); 6.- c); 7.- a); 8.- b); 9.- c); 10.- a); PRUEBA DE OBSERVACIÓN:: Pedro. UNO. La de abajo: UNO-CINCO

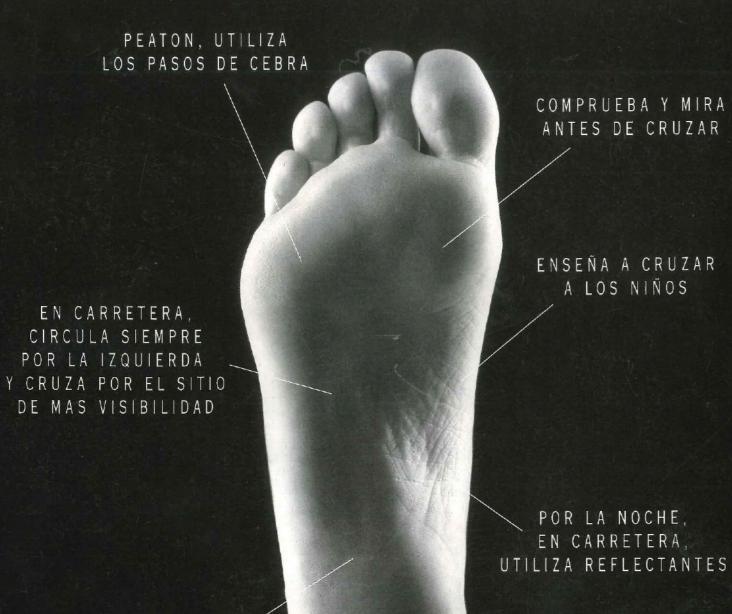
INCENIOSIS: La de arriba: BLANCA des romas de las puntas tomadas el resultado será el mismo que el obtenido con la suma de los dos dígitos que completan los

do, suma tos numeros de dos puntas opuestas,

dígitos del centro, es decir, 30. Si, por otro la

que da el mismo resultado que la suma de los ma los numeros de las seis puntas compre COMECOCOS: Se trata del número 6, Si suтетного. - 15; Ѕаопа. Ѕапапоs.

Ojerosa, E.- 13: Caninas, Roran.- 14: Ario. Re-Sas.- 8: Oled, Latz, R.- 9; Se. In, Ga. Amas.- 10; S. Na. Oca, Ase.- 11: L. Galán, J. Ter.- 12: Ore Ada. Óbolos.- 6: Irona. Asesora.- 7: Caros. R. J. : Manumitido, Еs.- 2: Еtano, Acosare.- 3: Та-oonazo, Am. D.- 4; Acá. Етапаdero.- 5: La. CHAN CRUCIGRAMA: (Solo horizoni



RESPETA LOS SEMAFOROS

Dirección Gral. de Tráfico
Ministerio del Interior