

Tráfico

AÑO XIII
Nº 123
Mayo 1997

LA HIPOCRESÍA DEL ALCOHOL

Prohibido en el trabajo,
tolerado al volante

Seguros para
jóvenes:

**A PRECIO
DE ORO**

Modificaciones
en la Ley de
Seguridad
Vial

**Llegó
LA HORA**

Para quien conduzca bebido,
se niegue a la prueba de
alcoholemia o aparque mal
en zona azul



**PREVER: Un plan para
renovar el coche viejo**

1 A veces, cuando circulamos por una carretera, nos preguntamos, más o menos indignados, por qué habrán puesto tal o cual señal -generalmente una prohibición de adelantar o una limitación de velocidad- en un tramo recto y en el que, así nos parece, la visibilidad es perfecta y no existe peligro alguno a la vista... Este sería un buen ejemplo. Es un tramo recto con un doble raya continua que prohíbe el adelantamiento...



2 El por que está oculto en este momento y por ello vemos hasta a tres vehículos haciendo caso omiso de la señalización y adelantando al camión. Un poco más adelante se ve la señal de cruce, lo que justifica la prohibición, ya que apenas se pueden ver los vehículos que puedan estar en ese cruce si se va adelantando.



3 Según confirma la patrulla de helicópteros, la gente que circula por esta carretera suele pasar con frecuencia y conoce "al dedillo" donde están los cruces y saben que no suele haber nadie. Y precisamente esta confianza pueda ser más "traidora", puesto que se saltan la prohibición y, lo que es peor, pueden encontrarse a alguien en esos cruces y provocar un accidente grave.



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

ASÍ LO VÍ
Juan C. Martín
 Martín (Madrid).

"Aún siento escalofríos..."

Realicé el viaje de regreso de las vacaciones el pasado día 15 de agosto de 1996, con salida a las 6 de la mañana, desde El Grove (Pontevedra) hasta Madrid. Lamentablemente, hasta Benavente aún no existe autovía. Digo esto porque pude presenciar una sucesión de graves infracciones, algunas de ellas dignas de figurar en el Libro Guinness de los Records. Concretamente, mientras pasaba por uno de los numerosos pueblos de itinerario (aún no había amanecido), marchando a 50 km/h, en dicha travesía y con raya continua en la calzada, fui adelantado por un vehículo Citroën ZX por la acera de la derecha (era de bordillo muy bajo); es decir, entre mi coche y las fachadas de los edificios situados a mi derecha, casi rozándome, y calculo que a más de 100 km/h (no pude ni ver la matrícula).

Gracias a Dios, no había peatones a esas horas.

Aún siento escalofríos cuando lo recuerdo, a pesar de haber visto mucho durante los largos años que llevo conduciendo.

Ante esa y otras situaciones por las que unos cuantos desafortunados ponen en peligro la vida de muchas personas, en este viaje quedé cautivado por el comportamiento de un conductor que, circulando tras él todo el itinerario hasta casi llegar a Benavente, me demostró que aún existen conductores que saben respetar las normas de tráfico en toda circunstancia (velocidad, señales, etcétera) y circular con gran caballerosidad. Aún cuando este tipo de comportamientos debería ser la norma, desgraciadamente no es así. Lamento no poder felicitar personalmente a ese conductor, pero se lo merece. Igual que se sanciona a los malos conductores, se debería felicitar a los que son excelentes, ante todo por su escasez ("rara avis"). ♦

LEGISLACIÓN

La "hORA" de la Ley

Las infracciones por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas se han endurecido tras la reforma de la Ley de Seguridad Vial, recientemente aprobada. Además se ha incluido como muy grave, la negativa a someterse a la prueba de alcoholemia. Ambas situaciones pueden suponer la retirada del permiso de conducción. También han aumentado las competencias municipales de tráfico. 14

ALCOHOL

Trabajando, no; conduciendo, sí

Beber alcohol es una costumbre muy generalizada en nuestra cultura. Sin embargo, hay una parcela que todos consideramos intocable: nuestro trabajo. Desde el empleado a las empresas o colegios profesionales aceptan o imponen normas que suelen terminar en el despido. En cambio, el alcohol viaja con demasiada frecuencia en nuestros coches sin que crear alarma social. Hemos buscado las causas. 22

SEGUROS

¡Qué precios!

Jóvenes y sin experiencia en la conducción. Este binomio hace casi imposible encontrar quien asegure el vehículo, especialmente si es un modelo potente. "Tráfico" ha recorrido varias aseguradoras y ha constatado los problemas de este colectivo y los precios que se piden por asegurar los coches "juveniles". 35

DOSSIER

Ciclistas seguros

Un repaso a la problemática de los ciclistas en la circulación. Cómo deben marchar y adelantar, por qué vías pueden ir, dónde se producen los accidentes, cuáles son sus causas, qué lesiones se derivan de ellos y consejos para poder evitarlos son algunas de las informaciones que incluimos en esta nueva sección. (Cuadernillo central).

AUTOMÓVILES

La revolución del diesel

En la última feria de Ginebra, varios fabricantes de automóviles se han atribuido la paternidad de un invento que va a revolucionar el motor diesel: la inyección directa mediante un "common rail". Se trata de un sistema que mejora la potencia y reduce el consumo que ya se puede encontrar en algunos coches que se venden en España. 35

FAMOSOS

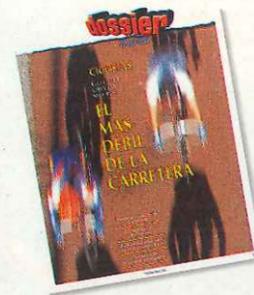
Julietta Serrano: "El tráfico, un asunto de educación"

Con más de cuarenta años como actriz a sus espaldas, Julieta Serrano ha recorrido las carreteras de media España y ha observado cómo han cambiado su estado y su trazado. Tras observar el tráfico, Julieta Serrano ha llegado a la conclusión de que éste es una cuestión de educación que debe empezarse desde el colegio. 44



SECCIONES

La Locura	2
Así lo ví	2
Conducir Mejor	4
El Maletero	6
Editorial	9
El Zoom	10
Asombroso	12
Mi Carril	13
Tráfico Chico (páginas especiales)	
Dossier (suplemento central)	
Banco de Pruebas	38
Noticias del Motor	40
El Cuentakilómetros	42
Famosos en Marcha	44
La Pluma	46
Cartas	47
Vía de Servicio	49
Área de Descanso	51



El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse a finales de junio.

Las claves y los riesgos de la maniobra de adelantamiento

Rodar contra corriente

COORDINA: JOSÉ IGNACIO RODRÍGUEZ
SIMULACION: JOSÉ ANTONIO LOZANO Y CARLOS VERA
INFOGRAFIA: DPI

Las simulaciones de adelantamiento efectuadas con el Sinrat confirman la importancia de hacer un uso adecuado de la caja de cambios, guardar la separación adecuada con el vehículo que nos precede y, sobre todo, saber medir velocidades y distancias para culminar felizmente la maniobra.

El adelantamiento es una de las maniobras más complejas y, de no tener en cuenta una serie de reglas básicas, de las más peligrosas. El primer paso será situarnos a una distancia adecuada tras el vehículo que nos precede: ni muy lejos, porque eso retrasará el tiempo de ejecución de la maniobra ni, por la misma razón, tan cerca que nos im-

pidamos la visión hacia adelante. Por ir muy próximos al camión y carecer de visibilidad, en las dos primeras simulaciones del Sinrat se pierden dos preciosos segundos (40 metros) y eso hará imposible culminar el adelantamiento en los 150 metros libres.

Hay que valorar la velocidad de los vehículos y que nuestro coche, seleccionando la relación de marchas más adecuada, tiene poten-

cia para efectuar la maniobra con holgura dentro del espacio disponible. Esto queda muy claro en los ejemplos de la simulación: si vamos a 70 Km/h en cuarta velocidad y subiendo una pendiente, es imposible lanzar el coche rápidamente, salvo que reduzcamos a tercera y aceleremos con energía.

Antes de lanzarnos a ejecutar la maniobra conviene observar varias veces la progresión, es decir, la velocidad a la que se acercan los vehículos que vienen por detrás y de frente; incluso, cerciorarse de que no hay otro efectuando ya el adelantamiento y al que no vemos por encontrarse en el ángulo muerto de nuestro lateral izquierdo. Si todo está en orden (visibilidad, espacio y potencia suficien-

tes), advertiremos con el intermitente nuestra intención.

Una vez iniciado el adelantamiento, hay que realizarlo con decisión y lo más rápidamente posible, guardando una separación lateral adecuada y, una vez sobrepasado el vehículo que se adelanta, volver de forma gradual al carril derecho. Salvo inminente peligro, una norma práctica es iniciar el regreso cuando a través del espejo retrovisor interior se vea la parte delantera del vehículo adelantado.

Si en las fases iniciales de la maniobra tiene-

El programa SINRAT simula el movimiento de los vehículos (velocidades, trayectorias, etc), teniendo en cuenta las características geométricas y de adherencia de la carretera, las del propio vehículo y las acciones del conductor.

4 A tiempo
En menos de 5 segundos ya se encuentra a la altura del camión y, debido a la aceleración adecuada consigue regresar felizmente a su carril. En la maniobra ha consumido 140 metros y aún le sobran 10.

3 Aprovecha la ventaja
El conductor no sólo ha utilizado bien la caja de cambios para obtener más potencia sino que su mayor velocidad inicial le da ventaja para culminar más rápidamente un adelantamiento en el que le sobran 40 metros.

1 Accidente inevitable
Incluso con un motor potente, el mal uso de la caja de cambios hará que el coche se muestre muy perezoso y no consiga regresar a su carril hasta después de 225 metros, 75 de ellos invadiendo la línea continua. La posibilidad de accidente es muy alta.

2 15 metros prohibidos
Los 40 metros que se perdieron por carecer de visibilidad resultan definitivos a la hora de culminar el adelantamiento, por tanto de los 150 metros libres utilizaremos 165 con lo que invadiremos, peligrosamente, la línea continua durante 15 metros.

COMIENZO DE LA LÍNEA CONTINUA

ADELANTAR EN RAMPA

Nos disponemos a efectuar un adelantamiento a un camión que circula a 70 Km/h. por un tramo ascendente del 5%. Utilizaremos el mismo vehículo (140 CV) pero variando las condiciones iniciales de distancia al camión, y uso de la caja de cambio, teniendo en cuenta que sólo disponemos de 150 metros libres.

En este caso se rueda a 100 Km/h. y a 30 metros del camión, lo que le permite pisar el acelerador a fondo en cuarta y, en menos de tres segundos ponerse a su altura.

Los 30 metros iniciales que le separan del camión le garantizan una buena visibilidad por lo que, incluso antes de comenzar la línea discontinua, reduce a tercera para dar más potencia al motor y acelera para adelantar.

El conductor decide adelantar, pero va muy pegado y necesita dos segundos - en los que recorre 40 metros - para cercionarse de que tiene vía libre; inicia el adelantamiento en la misma marcha a la que iba, en cuarta.

También en este caso pierde dos segundos en la maniobra inicial, aunque hace un buen uso de la caja de cambios: reduce a tercera, acelera fuerte y va cambiando a medida que se lo exige el motor.

FICHA TÉCNICA	70	70	70	100
• Velocidad del vehículo (Km/h)	70	70	70	100
• Distancia al camión (m)	6	6	30	30
• Distancia de adelantamiento (m)	225	165	140	110
• Tiempo de adelantamiento (seg.)	11,7	7,6	6,7	4,6
• Invasión línea continua (m)	75	5	-10	-40

La distancia y tiempo de adelantamiento se cuenta desde el comienzo de la línea discontinua -donde se encuentra la trasera del camión- hasta que el coche regresa a su carril.

mos la duda de poderla culminar con seguridad, es mejor frenar y desistir. No hacerlo, como en el caso de los coches naranja y rojo de la simulación, nos podría situar frente a un hipotético peligro que se acerque desde el otro lado del cambio de rasante.

Por último, recordar que el conductor del vehículo que es adelantado tiene la obligación de facilitar la maniobra del que adelanta, sobre todo no incrementando la velocidad y, en caso de emergencia, reduciéndola o, incluso, frenando y ciñéndose al máximo al borde de la carretera. Aunque la normativa no le obliga, el conductor que se acerca en sentido contrario debe contribuir a evitar el peligro, frenando y, si es necesario, arrojándose al borde de la calzada. ♦

Adelantar es una maniobra intrínsecamente peligrosa que nos sitúa en el carril de otros vehículos y obliga a considerar un elevado número de riesgos añadidos en una situación cambiante. La habilidad sólo se alcanza con la práctica, algo que noveles y/o inseguros pueden adquirir en autovías y autopistas sin el riesgo del tráfico frontal, calculando distancias y estimando el punto de encuentro, siempre que no se moleste a los demás.

En el adelantamiento interesa ocupar el menor tiempo posible el otro carril para lo que necesitamos toda la capacidad de aceleración de nuestro vehículo, que no sólo depende de la potencia sino del uso del cambio de marchas: hay que seleccionar una relación de cambio que sitúe el motor en la zona de régimen de par máximo, que es donde se obtiene la respuesta más inmediata del motor.

En condiciones normales no será necesario cambiar a otra marcha superior durante la maniobra, pero si la ha iniciado en una relación corta (2ª o 3ª), deberá ir cambiando con rapidez y precisión para que el motor no caiga excesivamente de vueltas.

Hablar de solucionar situaciones comprometidas en adelantamientos significa que partimos de que la premisa básica - "a la menor duda es preferible no iniciarlo" - no se ha respetado. En cualquier caso, hay muchas circunstancias desfavorables: de noche resulta difícil realizar los cálculos de velocidad de aproximación de otros vehículos sin equivocarse; con niebla aún se complica más pues hay que contar con la posible presencia

de otros vehículos que circulan delante y que no vemos; si hemos de adelantar con lluvia hay que poner el limpiaparabrisas a la máxima velocidad; un inconveniente más es adelantar a vehículos voluminosos con viento lateral fuerte por la derecha (hay que sujetar el volante con firmeza y corregir con gestos suaves, primero la fuerza de absorción hacia el camión y, luego, una vez superado, la que nos lanzará hacia la izquierda).

Adelantar a un vehículo pesado parece más sencillo pero ¿sabemos si rueda muy próximo a otro que no vemos? ¿hay hueco entre ellos? ¿nos impide ver un cruce o una incorporación por la derecha de otro más rápido? Otras posibles situaciones de riesgo se pueden dar cuando adelantamos próximos a un cruce o incorporación del lado izquierdo de la calzada por donde puede acceder otro conductor al carril que estamos utilizando y no nos ha visto; o si el vehículo que está delante del que vamos a adelantar inicia un cruce a la izquierda.

Ante situaciones extremas todos los conductores de los vehículos implicados deben colaborar sin tratar de imponer preferencias de paso ni castigar a nadie con gestos, ráfagas y pitidos. En esos instantes nos jugamos la vida de muchas personas y hay que ser selectivos en las decisiones. La colaboración, la tolerancia y la ayuda nos diluye la tensión del tráfico y aumenta la calidad de nuestra conducción.

ERNESTO NAVA
Director de la Escuela de Conducción del RACE.

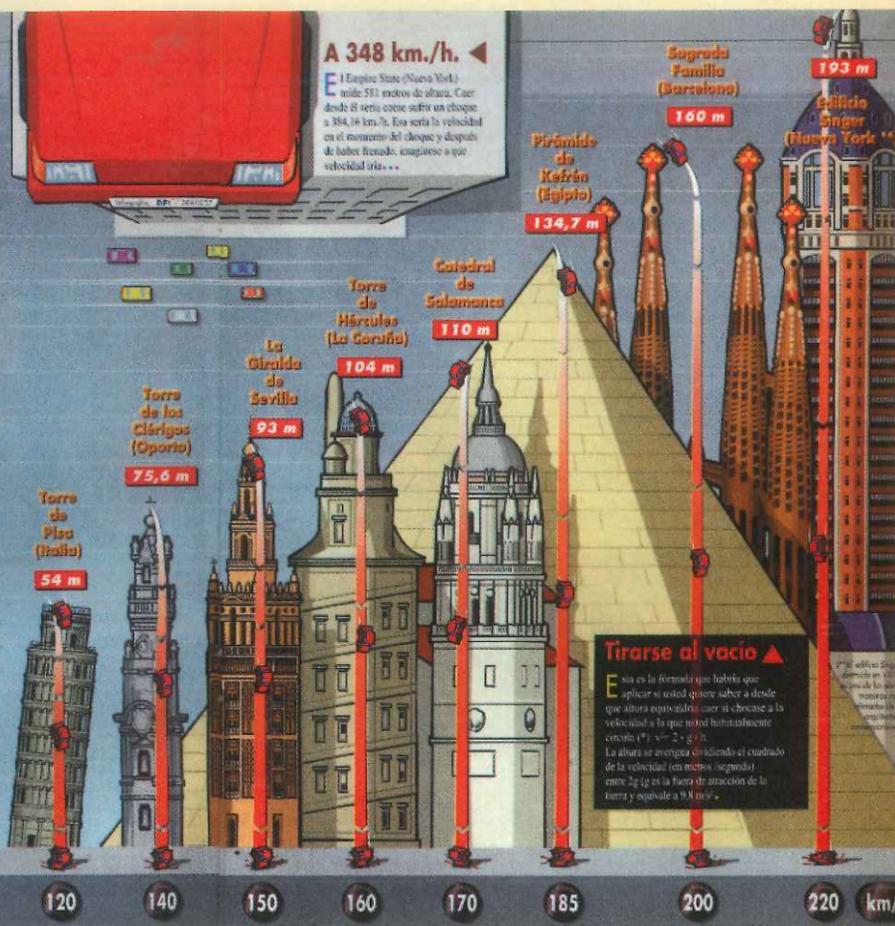
EL ESPECIALISTA

Si duda, no adelante

El riesgo de la velocidad

ACCIDENTES MONUMENTALES

Chocar con un vehículo a una velocidad cualquiera contra un objeto rígido puede "traducirse" a la caída de ese vehículo desde una determinada altura. Eso quiere decir que la fuerza del choque sería, en ambos casos, la misma. La propia evidencia física hace ver que un choque a 50 km/h (lo que implica, debido al frenado, que se circulaba a una velocidad mayor) es como tirarse desde el tejado de un edificio de cuatro plantas. O desde el puente romano de Mérida, más o menos.



Premios internacionales para "Tráfico"

Dos trabajos gráficos publicados por la revista "Tráfico" y realizados por DPI Comunicación, el equipo de infografía que colabora habitualmente con esta publicación, ("Accidentes Monumentales" y "Mapas Climáticos") han sido premiados en la V edición de los Premios Malofiej, los más prestigiosos a nivel mundial en el apartado de infografía. En el primer caso se trata de un premio individual de plata en la categoría Mejor Infográfico Reportajes, mientras que el segundo ha recibido el oro en la categoría Mejor Portafolio de Agencias junto con otros trabajos pre-

Cómo actuar ante el peligro

SITUACIONES COMPROMETIDAS

La conducción en suelos deslizantes provoca situaciones en las que se recurre mucho al freno, con el consiguiente riesgo de bloqueo de ruedas y deslizamientos incontrolados. Ernesto Nava, Director de la Escuela de Perfeccionamiento de la Conducción del RACE, aconseja qué hacer en algunos casos, pero considera que es mejor evitar las situaciones comprometidas, adoptar un estilo de conducción lo más homogéneo posible basado en la serenidad, la concentración, el sentido de la anticipación y la suavidad de gestos.

FRENAR EN RECTA
► CÓMO: Ejerce una presión fuerte pero desahogada, con más fuerza inicial, disminuyendo inmediatamente la presión si nota que se bloquean las ruedas y siendo muy sensible en las frenadas posteriores.

► PISAR PARCIALMENTE SUELO MOJADO: Si frenamos cuando el coche está desequilibrado debido a que un lateral pisa suelo mojado y otro seco, o unas ruedas frenan más que otras por mal mantenimiento, suelte el pedal del freno y gire la dirección hacia donde quiere dirigirse, así se estabiliza. Estas maniobras se repetirán tantas veces como sean necesarias. Con ABS podrá mantener la presión, no habrá bloqueo y el coche no se sale de la trayectoria.

► EN CASO DE FRENAR MÁS: Si frenan más las ruedas delanteras, el coche resbala y se queda sin dirección; si son las traseras, el coche gira. Para solucionarlo, realice las mismas maniobras que con los coches anteriores.

PERDIDA DE LA TRAYECTORIA EN CURVA
► SI SE VA DE ATRÁS (SOBREVIRAR): Hay que conseguir que las ruedas delanteras apunten hacia el lugar al que se quiere ir, lo que se llama contravolante o girar en sentido contrario al que se está desplazando la parte trasera. Esto puede ser un poco complicado si se está en una curva cuando se está en una circunstancia apremiante. Lo más intuitivo es, indolentemente, mover el volante, poniendo



sentados por DPI Comunicación y publicados en otros prestigiosos medios. Es la primera ocasión en que una revista de carácter institucional obtiene un premio de esta categoría, dos en esta edición, entre más de 2.500 trabajos presentados. La empresa que ha realizado los infográficos galardonados, DPI Comunicación, se creó en 1995, fecha desde la que colabora con "Tráfico" para mejorar la comprensión y hacer más atractivos los mensajes de seguridad mediante la síntesis de textos e ilustraciones. El equipo, sin duda uno de los más prestigiosos del país en su campo, está compuesto por Juan Ramos, Javier Ibáñez, Jorge Rodríguez, Ernesto Cristóbal y Roberto Uriel. Trabajan o han trabajado para medios como El País, El Mundo, Muy Interesante, Cosmopolitan, Cinco Días, Muove, Autopista, Coche Actual, etcétera.

LA CIRCULACIÓN, EN EL TELETEXTO

PROV.	LOCALIDAD	CARRETERA	PROV.	PROV.	T
B	Martorell	A7	164	171	1
C	Orizaba de la	10	14	14	1
C	Carachejo	10	14	14	1
M	Madrid	10	14	14	1
SE	El Espinar	10	14	14	1
TO	Ocaña	10	14	14	1

Desde el 19 de marzo, la información de tráfico de la DGT se encuentra en el teletexto de TVE (página 300), en sus dos cadenas. Son 5 páginas de información que, en momentos puntuales, se pueden ampliar a 20. En ellas se localizan las incidencias por carreteras, puntos kilométricos, sentido de circulación y tipo de incidencia (accidente, niebla, lluvia...), así como el estado de la circulación (densa, cortada, fluida...) a través del código de colores que habitualmente usa Tráfico. La DGT negocia ampliar este servicio con otras cadenas privadas.

LA CHISPA

WC MÓVIL

No hay duda de que el hambre agudiza el ingenio. Y otras necesidades también. Prueba de ello es Cliff Conway, un inventor británico que, tras pasar un malísimo rato en la cola de un ferry, atrapado en su coche y sin poder hacer pis, decidió acabar con este inconveniente. Tras largos años de trabajo patentó el "aseo-móvil". Este es, en esencia, un confortable embudo que permite "hacer aguas menores", por citar a los clásicos, sin apearse del automóvil. Según "Colors", una atrevida revista americana que recomienda, anualmente, regalos originales, este objeto cuesta 2.600 pesetas.



Michelin ha editado su Guía Verde de Cataluña, una cuidada panorámica de su historia, patrimonio geográfico, artístico y cultural, sin olvidar folklore y gastronomía.

Se ha convocado el III Premio Pelayo Mutua de Seguros para Juristas de Reconocido Prestigio, dotado con 3 millones de pesetas. La anterior edición fue ganada por Enrique Ruiz Vadillo.

EL TRÁFICO VISTO POR NUESTROS MAYORES

Ya está convocada la VII edición del concurso audiovisual "El Tráfico Visto por Nuestros Mayores". Pueden participar, de forma colectiva, los mayores de 60 años que pertenezcan a clubes y asociaciones de este grupo de población. En la modalidad de video, enviarán trabajos en formato Beta o VHS con una duración entre 8 y 12 minutos; en la de reportaje fotográfico, hasta 25 fotografías (15 x 10), en color o en blanco y negro, con un texto de 40 palabras por foto. Si es un montaje audiovisual de foto-fija, no excederá de 25 diapositivas, con sus textos correspondientes. El plazo de presentación finaliza el 15 de junio y las bases del concurso están en la jefaturas provinciales de tráfico.

LA CONDUCCIÓN EN MOTO

Este libro "no va dirigido a futuros campeones del Mundo de 500 c.c. ni a los que ya lo sane todo", dice la contraportada. Joan Arnella propone una lectura interesante para una conducción más eficaz y segura de la motocicleta en la que vuelca toda su experiencia en la Escuela TAC y como responsable de la Escuela de Conducción BMW Moto en España.

Ana PEREZ

AZNAR, EN LA DGT

El Presidente del Gobierno, José María Aznar, visitó recientemente la Dirección General de Tráfico, interesándose especialmente por el Centro de Control y la atención a los usuarios a través del mismo. El Director General de Tráfico, Carlos Muñoz Repiso, el Subdirector General de Circulación, Fernando Ortega, y el Jefe del Área de Gestión y Control de Tráfico, Federico Fernández, le explicaron detalladamente el funcionamiento práctico y todos los entresijos de este centro coordinador de información y gestión de tráfico.



● El Departamento de Interior del Gobierno Vasco ofrece cursos de reciclado a los conductores que han sido sancionados con la retirada del permiso. También imparte curso a los profesionales del transporte, en especial a los de mercancías peligrosas.

400 SEMANAS ARRANCANDO

El programa radiofónico "Arranque", que dirige Nacho Lewin, cumplió en marzo su emisión número 400 de forma ininterrumpida y entra en su noveno año de programación. El programa se emite los domingos de diez a once de la noche a través de la Cadena SER.



UNA CARRERA EN TAXI

Daniel Hortas, periodista y escritor, acaba de publicar una novela cuya acción transcurre durante el tiempo que dura una carrera en taxi. Este reducido espacio, durante un recorrido no exento de incidentes a causa de exasperantes problemas de circulación, puede ser lugar adecuado para conocer historias que, como ésta, transcurren en amplios y abiertos escenarios.



ATROPELLADO POR SU PROPIO COCHE

El Juzgado número 7 de Primera Instancia y, posteriormente, la Audiencia de Madrid han fallado en contra de una viuda que reclamó una indemnización por la muerte de su marido, atropellado involuntariamente por un empleado del garaje cuando conducía el coche del primero. El seguro sólo cubría daños a terceros. El tribunal razona así: "Que el asegurado o tomador del seguro se transforme en tercero por el hecho de no ser él quien conducía el turismo, llevaría al absurdo de entender que el propio asegurado se debería indemnizar de los daños que ha sufrido, con el consiguiente nacimiento de un derecho de rescaramiento frente a sí mismo".

JESÚS MONCLÚS, PREMIO RACE

El Premio RACE de Periodismo 1996 fue para el periodista del "Heraldo de Aragón" Jesús Monclús, que también trabaja en el Centro de Investigación de Accidentes de Zaragoza. El jurado valoró la difusión de la Seguridad Vial en los artículos publicados por el "Heraldo". El galardonado confesó su sueño de que en un futuro "no muy lejano" se circule por las carreteras con total seguridad.



BAILE DE FOTOS

En el reportaje publicado en el último número y titulado "Los coches pequeños no pasaron la prueba", concretamente en el cuadro con el resultado de cada uno de los modelos analizados por las asociaciones de consumidores, se bailaron por error en la fotomecánica algunas fotografías, aunque los textos de cada uno de los coches corresponden en todos los casos con la cabecera de cada cuadro. Atendiendo las dudas de algunos lectores, aclaramos que las fotos cambiadas son estas: en el cuadro del Opel Corsa aparecía en realidad la fotografía y dibujos de maniqués del Nissan Micra; en el Nissan Micra aparecía la ilustración del Volkswagen Polo; en el Renault Clio aparece el Ford Fiesta; en el Volkswagen Polo se incluía la foto de Renault Clio y en el Ford Fiesta salía el Opel Corsa. Disculpas.

PUEDES SEGUIR. EL DISCO ESTÁ VERDE.

José Miguel Báez, presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, recibió el "Ada de Oro" de manos de Víctor Montes, presidente de la Fundación ADA.

Durante marzo, abril y mayo, VALEO instará a talleres, tiendas especializadas y consumidores de sus productos a colaborar con su campaña de ayuda a Cruz Roja destinada a la región africana de los grandes lagos.



Mejorar la Ley

La reciente reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, va a suponer un cambio importante en algunos aspectos relacionados con el tráfico en las ciudades y con determinadas infracciones. Las quejas de los ayuntamientos, que siempre han considerado que la Ley pensaba menos en el tráfico de las ciudades que en el de las carreteras, han conseguido más competencias y las "Oras" y similares quedan totalmente amparadas y la grúa podrá actuar cuando el coche no tenga autorización de aparcamiento, entre otras. Será una forma de acabar con la indisciplina de los automovilistas de muchas ciudades.

Pero no acaba ahí la reforma de la Ley. Muchas infracciones han sido "retocadas". Con la modificación, ciertas infracciones calificadas antes como graves pasan ahora a ser muy graves, como por ejemplo la ingesta de alcohol o drogas, la omisión de socorro o la conducción temeraria. Igualmente se incluye como infracción grave el arro-

jar a la vía objetos que puedan producir incendios y como muy grave negarse al control de alcoholemia. Se modifican también algunos aspectos administrativos, como conducir sin el permiso o los tiempos de prescripción de las sanciones, que se amplía de dos a tres meses.

Toda una serie de medidas puntuales que actualizan una normativa, que cubre ciertas lagunas y que, en definitiva, buscan una mayor eficacia tanto a nivel municipal como de los responsables de velar por la seguridad en el tráfico en las carreteras. Está claro que quienes no respeten ciertas normas de convivencia que, además, muchas veces tienen una incidencia muy negativa en la seguridad en las carreteras, serán duramente sancionados. A los que cumplen con las normas, que son la mayoría de los conductores, todas estas modificaciones -que deben conocer- no tienen por qué preocuparles. A los infractores, mucho.



AÑO XIII. NÚMERO 123. MAYO 1997

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).

Secretaría de Redacción: Ana Álvarez.

Colaboran en este número: Antonio Aragón, Arias, Gemma Carrasco, Luis Guijarro, Charo Laiz, Andrés Más, Mena, y Pablo San José. Infografía: DPI COMUNICACIÓN. Colaboración especial: Germán Ubillos.

Redacción: c/ General Aranzaz, 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.

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

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

Hablar por teléfono y conducir multiplica por cuatro el riesgo de accidente

"Colgados" al móvil ¡PELIGRO!

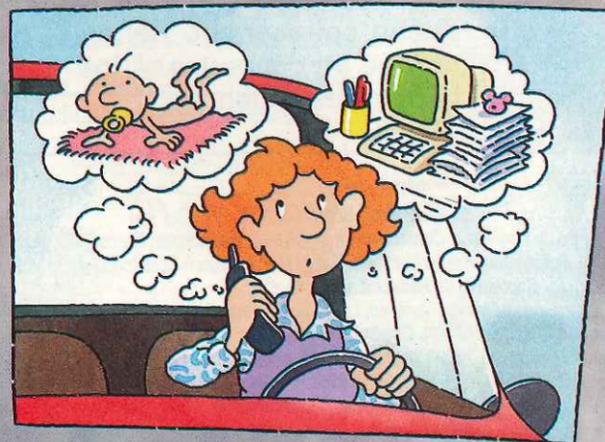
S. H. DIBUJOS: ANTONIO ARAGÜEZ

Un estudio reciente (ver número anterior) realizado en la Universidad de Toronto, Canadá, demuestra que conducir y hablar por teléfono móvil multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un accidente. Por eso les recordamos en estas páginas algunas de las situaciones de riesgo más habituales.

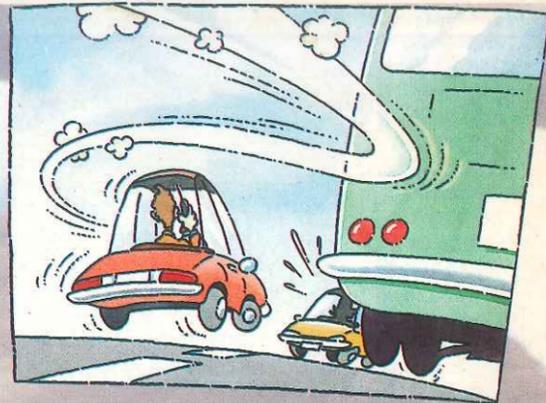
Pero además de los riesgos que conlleva conducir y hablar por estos artilugios modernos, cada día más habituales, hay que tener en cuenta otras cosas. Por ejemplo, el Reglamento General de Circulación prohíbe esta práctica, por lo que, lógicamente, puede ser sancionado con multas que oscilan entre las 15.000 y 50.000 pesetas. El artículo 18, "Otras obligaciones del conductor", dice que "el conductor de un vehículo está obli-

gado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y de los demás usuarios de la vía". También asegura que "queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido".

Por lo que se refiere a las paradas para poder hablar por estos teléfonos si la llamada la debemos efectuar mientras circulamos, el artículo 90 también es claro: "La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas deberá efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de la misma y dejando libre la parte transita-



LA CHARLA. Una conversación puede despertar en el conductor o conductora tanta expectación que se llegue a olvidar de lo que está haciendo y pensar mucho más en el trabajo, el niño o los números rojos del banco. En esas circunstancias puede pasar cualquier cosa...



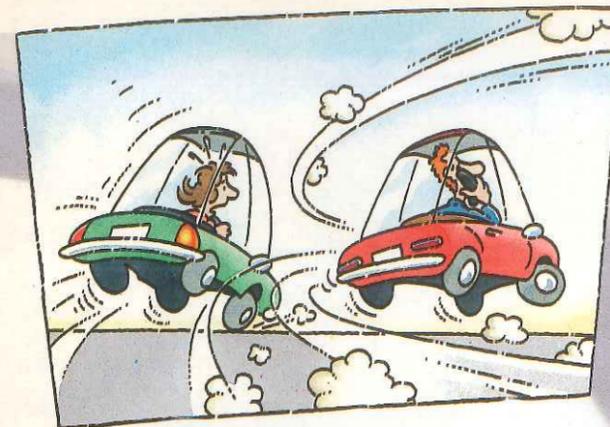
ADELANTAMIENTO. Ir "colgado" al teléfono impide atender convenientemente a la circulación. Si, además, se pretende realizar una maniobra tan peligrosa como el adelantamiento, los riesgos aumentan considerablemente.



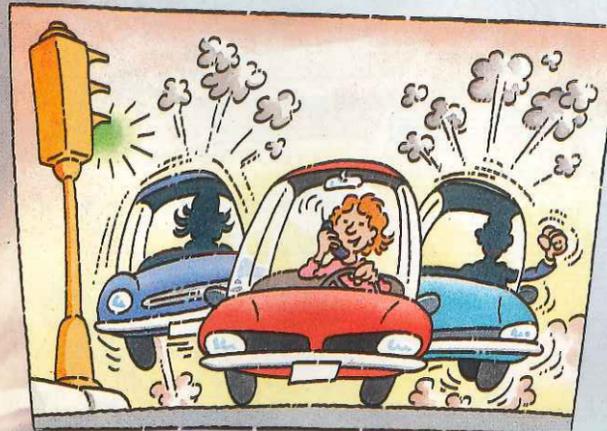
DE BRUCES. También puede ocurrir que el conductor "móvil" vaya tan ensimismado con la conversación que no se percate de que llega a una retención o un disco en rojo y que hay que parar... Y "para" contra el que está delante y "paran" contra él...



A UNA MANO. No es fácil conducir, y menos con una mano. Y eso es lo que hacen todos los "movileros" que no tienen el sistema de "manos libres". ¿Cómo cambian o ponen el intermitente sin dejar el volante? Y si encima encienden un cigarrillo, la cosa se pone "sencillita"...



SIN SEÑALIZAR. Cualquier movimiento con el coche se debe señalar convenientemente para poner en alerta a los demás conductores. No son pocos los que van hablando por teléfono y se olvidan, por ejemplo, de poner el intermitente.



DORMIRSE. Otra posibilidad es aprovechar cualquier semáforo para hacer la llamadita de turno. Y ocurre que, a veces, hasta "se duermen" con la llamada. Y entonces es cuando se pasa a la sonora pita generalizada.



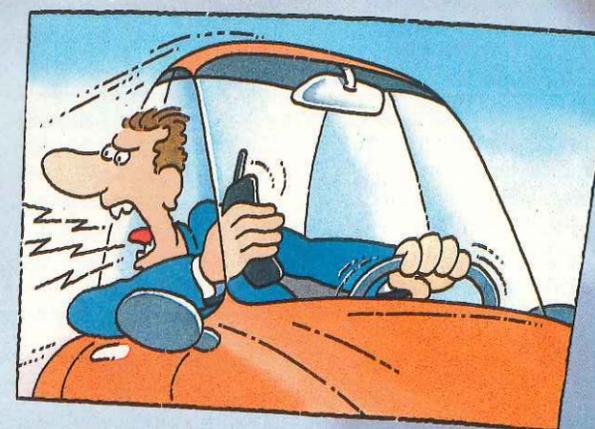
SALIRSE. El despiste por una conversación o un disgusto telefónico puede llegar a consecuencias graves: por ejemplo, salirse de la carretera.



LENTITUD. Una cosa es correr y otra circular a paso excesivamente lento. Es lo que les ocurre, muchas veces sin percatarse, a quienes hablan por teléfono mientras conducen. Están en "otro mundo" y, claro, provocan la retención...



ATROPELLO. Como los hay que también conducen y hablan por teléfono cuando circulan por la ciudad, podemos encontrarnos con un paso de peatones por el que pasa una persona y que nos "comemos" materialmente. ¡Como íbamos pensando en otra cosa!



AGRESIVIDAD. Las noticias que llegan a través de los móviles no siempre son gratas, sin contar con las propias del precio. Hasta el punto que nos pueden sacar de las casillas y ponernos en ese estado de agresividad tan desaconsejable para conducir.

Durante una crisis alérgica, los conductores pueden encadenar hasta 20 estornudos seguidos y perder el control del coche

Seiscientos metros de ¡achisssss...!

J. M. M. DIBUJO: ANTONIO ARAGÜEZ

Los estornudos alérgicos pueden encadenarse hasta dejar al conductor sin control del coche durante distancias muy largas. No es extraño que algunos alérgicos estornuden hasta 20 veces seguidas, que, a 120 km/h, suponen nada menos que 660 metros sin dominar el automóvil. Una medicación adecuada y seguir algunos consejos pueden evitar este peligro.

Angela Jesusa Lér-gica, más conocida en su barrio por A. Chus, era muy alérgica. Sus estornudos tenían fama y eran conocidos por sus vecinos de piso e, incluso, por los del bloque próximo: no sólo eran muy ruidosos, sino que, como los de muchos alérgicos, se encadenaban en largas sucesiones. En estas situaciones, sus padres, que de jóvenes eran bailarines de mambo, cantaban el estribillo aquel de "uno, dos, tres, cuatro... maaaaaam-bó".

Acostumbrada a aquellas bromas, A. Chus no prestaba mayor atención a sus crisis de estornudos. Así, cuando se sacó el Permiso de Conducción, circulaba sin el menor cuidado, y con la ventanilla abierta, incluso en los momentos de mayor concentración de pólenes.

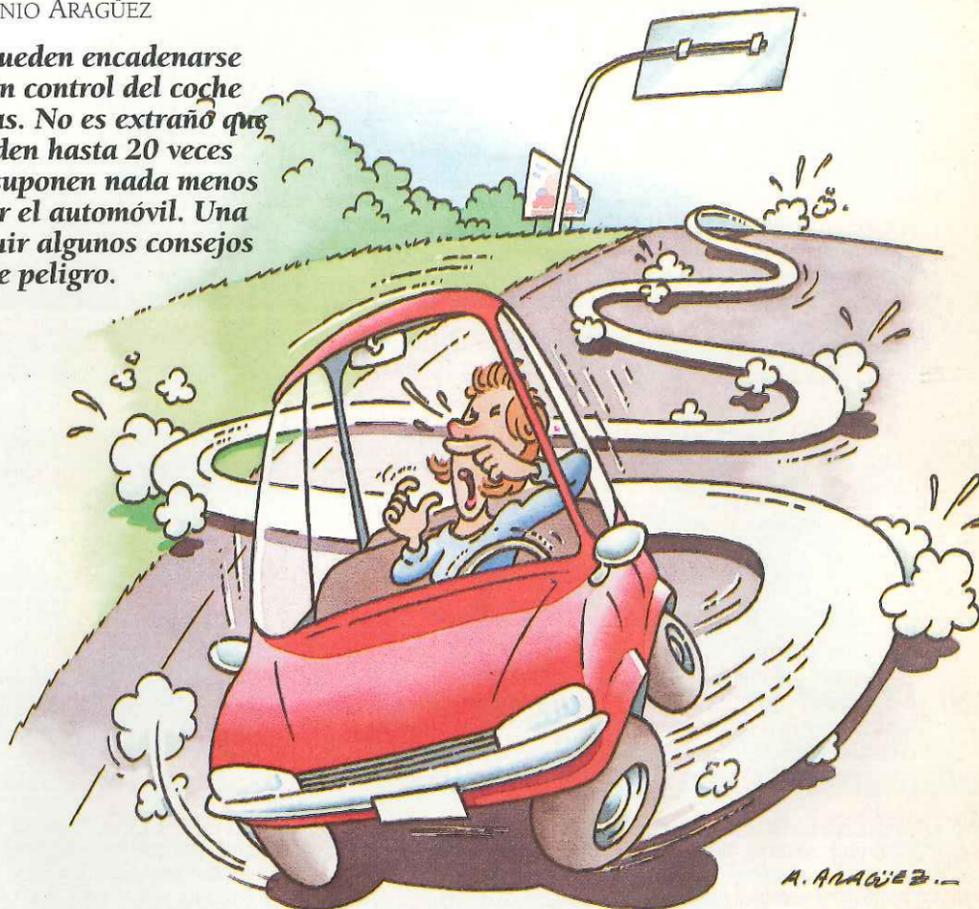
Un día, circulaba por una autovía. Iba al pueblo a pasar las vacaciones. Al llegar al cartel que anunciaba la salida a 500 metros, comenzó a estornudar -con el cachondeo consiguiente del "mambo"- . Esta vez casi batió su récord, pues llegó hasta veinte estornudos seguidos. Cuando volvió a abrir los ojos y recobró el dominio de la situación y del coche (por suerte era en una recta y no había tráfi-

co) no encontró la salida.

- ¿Habrá desaparecido o lo habré soñado?, se preguntaba.

Nada de eso, la explicación es bastante más sencilla. En una sucesión de veinte estornudos, un coche a 120 km/h de velocidad puede recorrer en torno a 660 metros, sin que el alérgico tenga ni los ojos abiertos ni pleno dominio del coche.

Y el peligro es mayor. Durante tantos metros y tanto tiempo (unos 20 segundos, aproximadamente), el coche puede irse fuera de la calzada, chocar con algún vehículo que venga en dirección contraria (si se trata de una carretera convencio-



A. ARAGÜEZ

CURIOSIDADES

- ▶ En 1902, Robert Bosch suministra a Gottlieb Daimler la primera bujía.
- ▶ La primera bujía con núcleo de cobre es fabricada por Bosch en 1941
- ▶ Bosch desarrolla, en 1924, el concepto de "índice de grado térmico", que todos los fabricantes adoptan a partir de 1927.

nal) o sufrir cualquier accidente.

Por este motivo es muy importante que los alérgicos vayan al médico y este les recete un tratamiento adecuado a su enfermedad y a su condición de conductores. Y también es fundamental que sean conscientes de sus limitaciones y sigan consejos como los de no llevar las ventanillas abiertas en épocas de polinización, no conducir si se está tomando algún antihistamínico que produzca somnolencia y no beber alcohol mientras se toman medicinas o, incluso, llevar el automóvil relativamente limpio de polvo, para evitar crisis alérgicas. ♦



EE.UU. se plantea la posibilidad de que sea el propio conductor quien decida si desea o no llevar activado el airbag. Todo, porque algunos estudios parecen demostrar que, en determinadas circunstancias, la bolsa de aire puede ser pernicioso. Una medida difícil de entender cuando los americanos consideran que es una de las mejores medidas de seguridad. Hasta el punto de que será obligatorio en breve. ¿Lo entienden?



Jesús SORIA
Director



Debate sobre la velocidad: ¿Se deben o no modificar los límites actuales? Si tenemos en cuenta que una parte de los conductores va por encima de los límites, ¿dejarán estos de hacerlo con una posible ampliación o le darán un poquito más todavía al acelerador? Y otra pregunta: Los que ahora respetan las normas, ¿estarán realmente preparados para correr un poquito más? Los coches no son, en general, el problema, pero ¿todos los conductores reaccionarán bien a más velocidad en caso de derrape, curva mal peraltada, firme en mal estado...?

CORRER BEBIDO NO ES PRECISAMENTE UN EJERCICIO DE LIBERTAD, SINO DE IRRESPONSABILIDAD

Tacógrafos

Los tacógrafos, esos artilugios que llevan camiones y autobuses y que sirven para controlar los tiempos de conducción, los descansos que realizan, la velocidad y otros aspectos tan importantes para la seguridad, van a ser modificados por la UE. Se quieren endurecer los requisitos técnicos regulados por una normativa vigente desde 1985 -claramente desfasada- y todos parecen estar de acuerdo, salvo en algunos escollos técnicos. Y uno de los puntos clave es adoptar medidas para controlar la competencia desleal que practican algunas empresas de transportes. Algo esencial, por encima de otros planteamientos. Hay conductores que, forzados muchas veces, llevan el coche más tiempo del necesario, con grave riesgo para ellos y los demás usuarios de la vía; hay cambios de un autocar a otro para "saltar" los controles del tacógrafo... Una picaresca que también conviene atajar -en la carretera y en las empresas- y que seguramente, Europa lo sabe bien, no es sólo cuestión de colocar los más sofisticados tacógrafos digitales...

Medicina preventiva

Como escribió Ovidio, "remedia al principio". Y nada para ello como la prevención. Por eso, me parece una magnífica medida el Plan PRE-VER (Programa Es-

tructural para la Renovación de Vehículos) puesto en marcha hace unas semanas por el Gobierno. Lo venía solicitando el sector desde hace tiempo tras el éxito del anterior Plan Renove, y como vía necesaria para salir de la crisis. Pero está claro, sobre todo, que nuestro parque de automóviles es demasiado viejo, lo que afecta a aspectos tan importantes como la seguridad y el medio ambiente. Es decir, renovarse o morir. Muchos se piensan dos veces el cambio de coche,

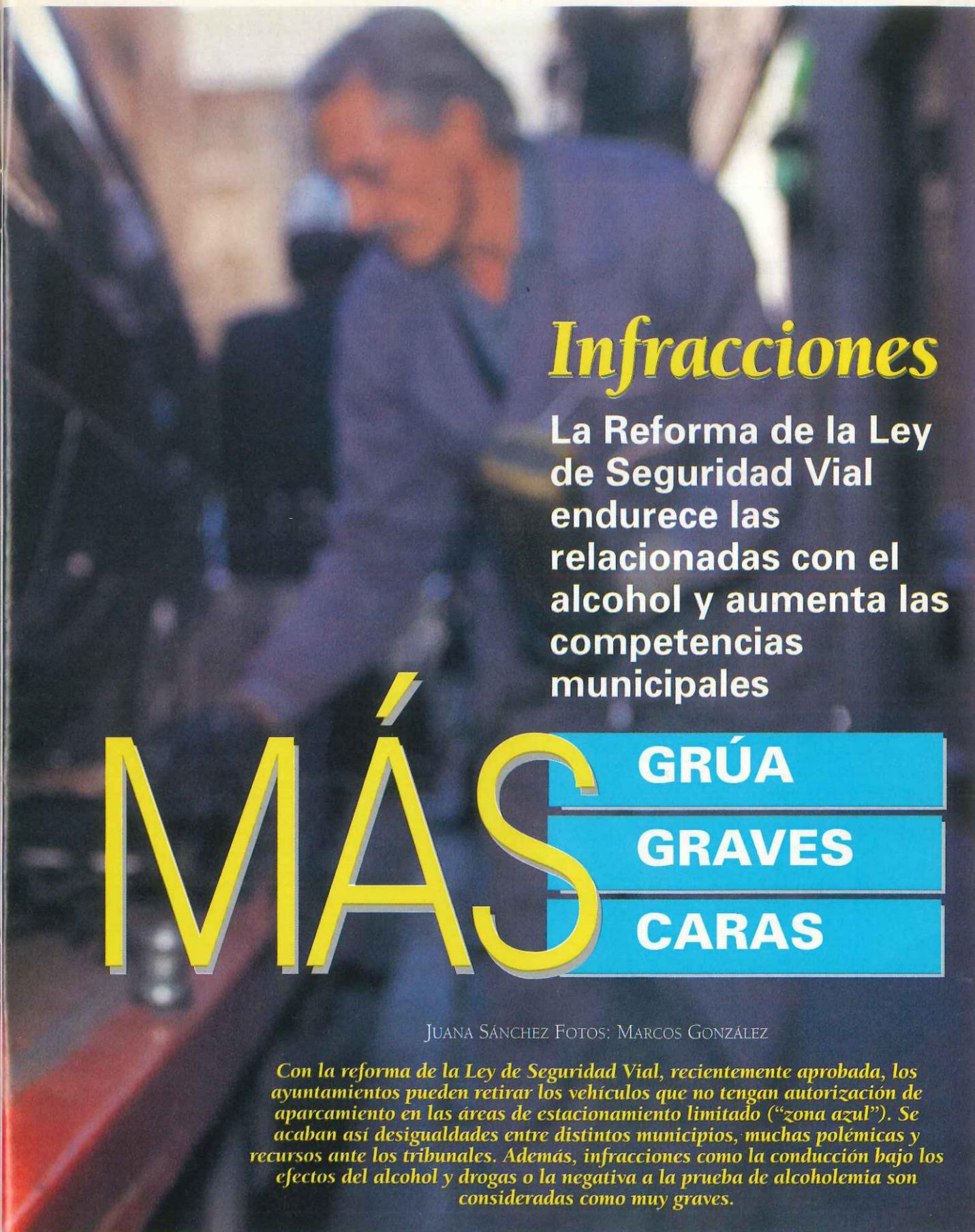
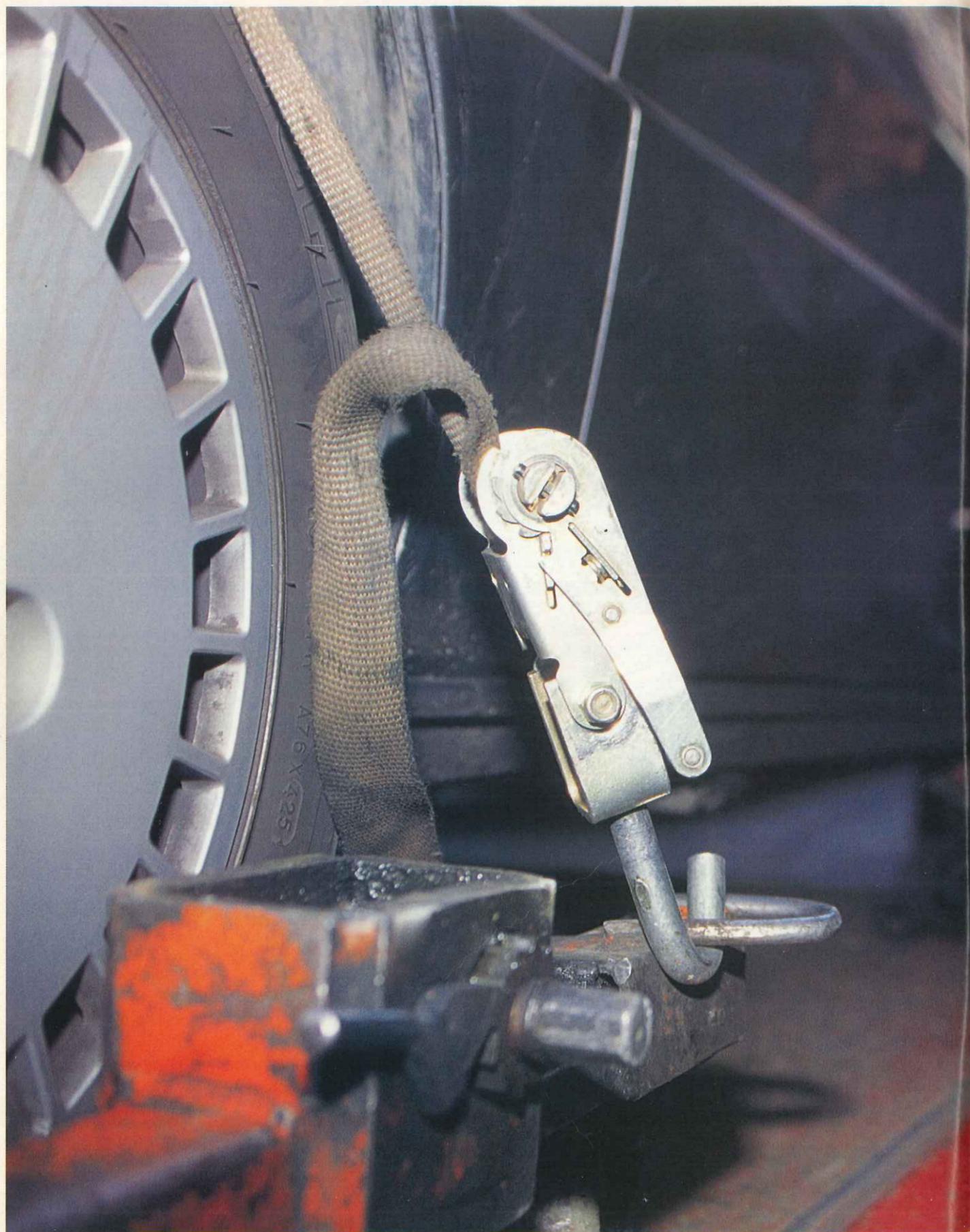
pero las 80.000 pesetas de ayuda que se podrán recuperar por cambiar ese viejo cacharro por otro nuevo harán cambiar a muchos. Y no es que los coches con diez o doce años tengan que ser necesariamente inseguros; sin embargo, estarán conmigo en que la tecnología ha evolucionado tanto en los últimos años como para poder afirmar que, sin lugar a dudas, los de ahora son mucho más seguros. Y sin "goteras". Lo dice el Diccionario cuando buscamos la palabra pre-
ver: "Ver con anticipación; conocer, conjeturar por algunas señales o indicios los que ha de suceder; disponer o preparar medios contra futuras contingencias". Tomen nota.

Lo mismo podría aplicarse para el alcohol, causante de no pocos accidentes e innumerables muertes en la carretera. Como decía Cervantes, "la figura de la muerte, en cualquier traje que venga, es espantosa". Y correr bebido

no es precisamente un ejercicio de libertad, sino de irresponsabilidad, de injusticia frente a víctimas inocentes. Pero la sociedad, que ha cambiado mucho últimamente sus planteamientos frente a este fenómeno, no acaba de tomar la medida exacta del problema. Por eso hablamos en esta revista de la Hipocresía del Alcohol. Todavía se ponen pocos reparos a quienes conducen con una o varias copas encima, mientras que en los trabajos está prohibido, castigado y hasta puede costar el puesto



de trabajo. Denunciaríamos a cualquier piloto de avión o cirujano que "oliera" una gota de alcohol antes de su trabajo, y permitimos, toleramos, hasta se aplaude que multitud de conductores conduzcan al borde del coma etílico. Y ya lo dijo Langland: "La moderación es medicina". O Sieyes, que apuntó acertadamente: "Quieren ser libres y no saben ser justos". ♦



Infracciones

La Reforma de la Ley de Seguridad Vial endurece las relacionadas con el alcohol y aumenta las competencias municipales

MÁS

- GRÚA
- GRAVES
- CARAS

JUANA SÁNCHEZ FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

Con la reforma de la Ley de Seguridad Vial, recientemente aprobada, los ayuntamientos pueden retirar los vehículos que no tengan autorización de aparcamiento en las áreas de estacionamiento limitado ("zona azul"). Se acaban así desigualdades entre distintos municipios, muchas polémicas y recursos ante los tribunales. Además, infracciones como la conducción bajo los efectos del alcohol y drogas o la negativa a la prueba de alcoholemia son consideradas como muy graves.

Aparcar el coche gratis en el centro de las ciudades ya es tarea casi imposible. Hasta ahora, algunos conductores sancionados por aparcar en zonas de estacionamiento limitado sin el ticket correspondiente se ahorran la multa presentando un recurso ante los Tribunales de Justicia que resolvían, en muchos casos, a su favor. Por eso, estos aparcamientos restringidos eran legales en unas ciudades e ilegales en otras. Ante esta situación, los ayuntamientos, a través de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), han conseguido que el Parlamento aprobara recientemente una reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, que refuerza las competencias municipales en materia de ordenación de tráfico.

Las zonas de aparcamiento regulado (ORA y similares) ya son legales. Se acaba así con años de protestas y recursos



Los ayuntamientos se quejaban de que la Ley se había hecho pensando más en carreteras y autovías que en los problemas de las ciudades, pero con la actual reforma los consistorios contarán con amplios poderes para el ordenamiento de la circulación en las vías urbanas, la definición de zonas de aparcamiento con horario limi-



Los cambios de la Ley



INFRACCIONES MUY GRAVES: Conducción bajo los efectos de alcohol o drogas, negativa a la prueba de alcoholemia o control de drogas, conducción temeraria, omisión de socorro y carreras no autorizadas entre vehículos. Llevan aparejada la retirada del permiso de conducción. Ante la negativa a la prueba de alcoholemia, además, se puede inmovilizar el vehículo.

INFRACCIONES GRAVES: Conducción negligente, arrojar a la vía objetos que puedan provocar incendios, incumplir las normas en cuanto a tiempos de conducción, limitación de velocidad, prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y circulación en sentido contrario, las paradas y estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculicen el tráfico, circular sin alumbrado o produciendo deslumbramientos y la realización de obras en la vía sin permiso.



RETIRADA DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN: Además de la sanción económica, en las infracciones graves podrá retirarse el permiso de conducción por un período máximo de tres meses; en las muy graves, esta retirada del permiso se impondrá siempre.

INFRACCIONES DE TIPO ADMINISTRATIVO:

Serán sancionadas con 15.000 a 250.000 pesetas. Conducir sin permiso, circular sin matrícula o sin las autorizaciones correspondientes, sin haber solicitado la transferencia a su favor o con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que garantizan la seguridad vial, no pasar la ITV, y el incumplimiento de las normas reguladoras de los centros de reconocimiento o de enseñanza de conductores. Estas infracciones pueden suponer, además, la suspensión de hasta un año de la correspondiente autorización o su cancelación.



tado y la inmovilización o la retirada -con la grúa- de los vehículos que, aun estando correctamente aparcados, no dispongan de la autorización correspondiente o rebasen el tiempo contemplado en ella.

Además del respaldo legal a las actuaciones de los municipios, la reforma recalifica algunas infracciones que pasan a considerarse muy graves y detalla otras que se estiman como graves (ver recuadro). Entre otras novedades, la negativa a la prueba de alcoholemia, ya contemplada como delito en el Código Penal, puede ser causa de inmovilización del vehículo y ahora se incluye en el grupo de infracciones muy graves. Éstas llevan aparejada una multa de hasta 100.000 pesetas y la retirada del permiso de conducción hasta tres meses.

Por su parte, las infracciones graves pueden ser sancionadas con multa de hasta 50.000 pesetas y la posible suspensión del permiso hasta tres meses. Si la falta cometida no está castigada en las leyes penales ni va acompañada de la suspensión de permiso, puede obtenerse un 20 por 100 de descuento en su importe si se hace efectivo en los 20 días siguientes al del hecho denunciado.

HASTA 250.000 PESETAS

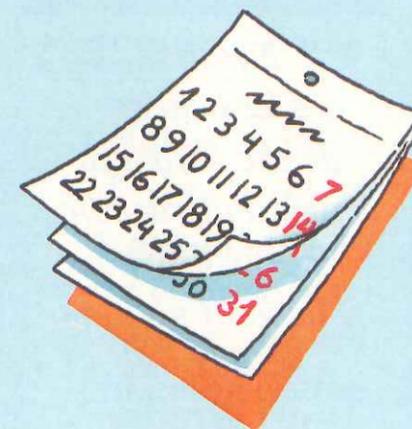
Por otro lado, el texto legal reformado enumera una serie de infracciones de tipo administrativo (ver recuadro) sancionadas con multas de 15.000 a 250.000 pesetas, que pueden conllevar la suspensión de la autorización correspondiente. Así, en las sanciones con multa de hasta 50.000 pesetas, la autorización puede quedar suspendida hasta tres meses, hasta seis en las de hasta 100.000 pesetas y



GRÚA: En zona de estacionamiento limitado, la grúa podrá retirar el vehículo cuando no tenga autorización de aparcamiento, cuando rebase el doble del tiempo estipulado o cuando el estacionamiento se efectúe en carriles o partes de la vía destinadas a otros vehículos.



INMOVILIZACIÓN DEL VEHÍCULO: Puede inmovilizarse cuando de su utilización pueda derivarse un riesgo grave. Esta medida será levantada cuando las causas que la motivaron desaparezcan. También se puede inmovilizar cuando el vehículo esté estacionado en zona limitada sin la autorización correspondiente, hasta que se identifique a su conductor.



LA PRESCRIPCIÓN: El plazo de prescripción de las infracciones se amplía de dos a tres meses, contados desde el día en que se cometieron los hechos. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio.

A FAVOR ...



■ **MANUEL SECO (PP):** "Creo que la reforma servirá para paliar, al menos en parte, los problemas de tráfico en las ciudades. Pero serán los ayuntamientos quienes tienen que "vender" sus bondades".



■ **ÁLVARO CUESTA (PSOE):** "Esperamos que los ayuntamientos hagan un uso responsable de estas competencias. Sería defraudar el espíritu de la Ley si ahora regulan sólo con mentalidad recaudadora".



■ **MARGARITA URÍA (PNV):** "La negativa a la prueba de alcoholemia debería ser recogida sólo en esta Ley y no en el Código Penal. A la gente, lo que más le duele es una multa y quedarse sin permiso de conducir".



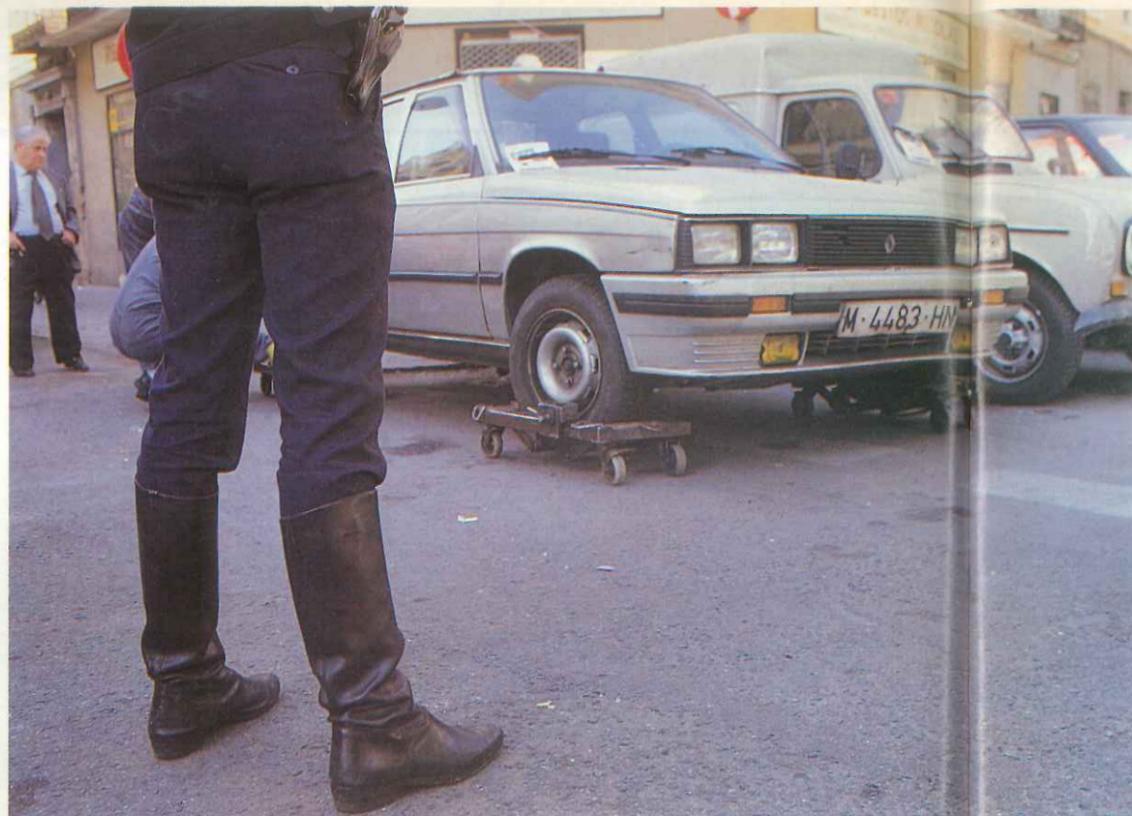
■ **WILLY MEYER (IU):** "Es positivo reforzar la autoridad municipal en materia de seguridad vial. La negativa a la prueba de alcoholemia, aunque esté incluida como infracción, siempre quedará por debajo al delito recogido en el Código Penal".



■ **JOSÉ IGNACIO ECHEVERRÍA (Ayuntamiento Madrid):** "Se podrá sancionar a quien utilice la calle como si fuera un garaje, aunque esté bien aparcado".



■ **PATXI BELOQUI (Ayuntamiento de San Sebastián):** "El conductor debe saber que se van a cumplir las ordenanzas de forma seria en todas las ciudades".



RETIRADA. Aparcar sin la autorización correspondiente puede salirle caro si a su coche se lo lleva la grúa.

hasta un año o la cancelación en las sanciones con multa de hasta 250.000 pesetas.

También se recogen entre las modificaciones los lugares concretos en donde queda prohibido parar y estacionar. Entre los primeros, además de los que ya deta-

llaba con anterioridad la Ley, se añaden los carriles reservados para bicicletas o transporte público y las zonas de estacionamiento y parada exclusivas para este tipo de transporte.

En cuanto a la prohibición de estacionamiento (que la Ley hasta ahora sólo fijaba para los vehículos en doble fila), se añaden los

lugares habilitados por las autoridades municipales como de aparcamiento con limitación horaria (salvo con el "ticket" correspondiente y sin que sobrepase el tiempo), las zonas de carga y descarga, las de uso

exclusivo de minusválidos, aceras, paseos y pasos de peatones, y delante de los vados señalizados.

Los ayuntamientos se muestran muy satisfechos con las modificaciones aprobadas, aunque sus reivindicaciones añadían más aspectos de los recogidos en esta reforma. También los parlamentarios que han debatido estas modificaciones, tanto del Congreso como del Senado, destacan el consenso conseguido. Solamente la inclusión de la negativa a la prueba de alcoholemia como falta muy grave -ya contemplada como delito en el Código Penal- llevó a presentar enmiendas a algunos grupos políticos.

Para Margarita Uría, diputada del Partido Nacionalista Vasco (PNV), lo lógico es que esta negativa se contemple exclusivamente como una falta administrativa "porque a la gente lo que realmente le duele es pagar una multa y que le retiren el carnet, no quedar marcado con antecedentes penales". Para Izquierda Unida (IU), también es incompati-



GRÚAS. Incluso aunque estén bien estacionados, los ayuntamientos utilizarán la grúa para retirar los coches sin autorización de aparcamiento.



NEGATIVA. No someterse a la prueba de alcoholemia, una infracción muy grave, lleva aparejada la retirada del permiso de conducción.

ble que esta situación esté recogida en ambos sitios. Willy Meyer, diputado de IU, cree que de no modificarse el Código Penal, en la práctica, esta conducta no será sancionada como infracción de tráfico, porque, "como nadie puede ser castigado en dos procedimientos por los mismos hechos, siempre prevalecerá el cauce penal".

CALLES COMO GARAJES

Conseguido el consenso de parlamentarios y municipales, falta ahora la "aprobación" del tercer colectivo implicado, el de los conductores, algo que parece

más complicado. La posibilidad de los ayuntamientos de utilizar la grúa para retirar vehículos correctamente aparcados, pero sin el correspondiente "ticket" de autorización, se ha convertido en la manzana de la discordia y ha levantado voces de protesta de las asociaciones de conductores. Así, éstas defienden que la grúa sólo debe responder a una situación de urgencia y no formar parte de una sanción, porque que la inclusión de esta medida

Las asociaciones de conductores se quejan de que la grúa pueda retirar coches sin autorización de aparcamiento



■ **ÁNGEL MUÑOZ (Ayuntamiento de Toledo):** "La reforma de la Ley va a frenar el abuso de aparcamiento. Así disuadimos a los conductores de entrar a la ciudad con su coche".



■ **JULIO S. GÓMEZ RIVAS (Ayuntamiento de Gijón):** "Se borrará cualquier sombra de duda sobre la aplicación de las normas por parte de los ayuntamientos. Debería valorarse más nuestra importancia en cuestiones relacionadas con el tráfico".

... Y EN CONTRA



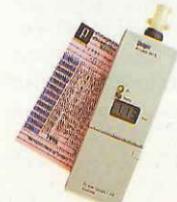
● **FERNANDO FALCO (RACE):** "La grúa es una medida de urgencia cuando se entorpece el tráfico y el cepto "inmoviliza" el problema. El fin no justifica los medios".



● **EUGENIO DE DOBRYNINE (CEA):** "Estas medidas van a conseguir una mayor recaudación y una mayor saturación del tráfico porque se fuerza a los conductores a mover sus vehículos".



● **JOSÉ MARÍA FERNÁNDEZ CUEVAS (ADA):** "Hay que tender a sancionar duramente lo que afecta a la seguridad vial y no confundirlo con las infracciones meramente administrativas".





SIN TICKET. La legalidad de las sanciones por aparcar sin autorización estaba en entredicho. Tras la reforma de la Ley, no existe duda.



INCENDIOS. Arrojar a la vía objetos que puedan producir incendios se considera infracción grave.



CONDUCTORES. Para las asociaciones de conductores, las nuevas medidas sólo aumentarán la recaudación municipal.

obstaculicen la circulación. Entre los parlamentarios, Manuel Seco, diputado del Partido Popular (PP), cree que la reforma es positiva y que será una labor de los ayuntamientos convencer a los ciudadanos de ello. En su opinión, "el espacio de aparcamiento de las ciudades es limitado y rotarlos, al final, es bueno para todos los conductores". Álvaro Cuesta, diputado del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), es consciente de que estas medidas son mal recibidas entre los conductores: "Esperamos que los municipios hagan un uso responsable, racional y proporcionado de estas nuevas competencias. Lo contrario sería impopular y no servirá para concienciar a los ciudadanos".

Por su parte, Patxi Beloqui, Concejal de Vías Públicas y Seguridad Ciudadana del Ayuntamiento de San Sebastián, considera que los ayuntamientos podrán ahora unificar sus criterios y el conductor sabrá

que se van a hacer cumplir las ordenanzas de forma seria y uniforme en todas las ciudades.

Ángel Muñoz, responsable en materia de tráfico del Ayuntamiento de Toledo, reconoce su pretensión de disuadir así a los ciudadanos de entrar en coche a la ciudad. "Por las mañanas, llegan 20.000 vehículos al casco histórico de Toledo y los coches, más que aparcados, están "tirados" en las calles, con la dificultad de paso que suponen para los



VIGILANTES. Los policías municipales tendrán que seguir refrendando las denuncias de los vigilantes, que siguen sin autoridad.

La grúa, manzana de la discordia

Las asociaciones de conductores se quejan de que, con la reforma de la Ley, la grúa se utilice como medida de sanción y critican que esta fórmula propicie notablemente una mayor recaudación de los ayuntamientos. Para Fernando Falcó, Presidente del Real Automóvil Club de España (RACE), la grúa "sólo es una medida de urgencia cuando un vehículo entorpece el tráfico; no debe servir para retirar los que están bien aparcados". Eugenio de Dobrynine, Jefe de la Asesoría Jurídica del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA), coincide en esta afirmación y considera que las medidas aprobadas "aportarán pocas soluciones al tráfico urbano, pero supondrán un considerable incremento de los ingresos municipales", que entrarán por partida triple: el precio del "ticket" o la autorización, la sanción por aparcamiento fuera de horario y las tasas que se cobran por la retirada del vehículo.

Alcaldes y concejales desmienten rotundamente esta idea. Aseguran que el precio de la grúa sólo cubre el coste del servicio y su cometido es únicamente la ordenación del tráfico. Sin embargo, para José María Fernández Cuevas, Director de Seguridad Vial de Ayuda del Automovilista (ADA), utilizar la grúa para la zona de ORA "es excesivo y contribuye a darle mala imagen y no respetar su actuación". En su opinión, los policías municipales deberán ser selectivos en la imposición de sanciones para no perder autoridad.



NO APARCAR. En el texto reformado se detalla donde está prohibido aparcar, como las zonas de carga y descarga.

ne muchas virtudes".

La inmovilización del vehículo, algo que también desata las iras de los conductores, es otra posibilidad que se otorga ahora a los ayuntamientos. Sin embargo, salvo para identificar al conductor infractor, ningún concejal consultado muestra grandes simpatías por esta medida que "inmoviliza" y no soluciona el problema, según sus críticos.

SIN AUTORIDAD

Otra demanda que planteó la FEMP fue la de otorgar autoridad a los vigilantes que denuncian a los vehículos aparcados sin autorización o con ella fuera de horario. Esta petición, sin embargo, no es recogida en el texto legal aprobado, lo que obliga a las respectivas policías locales, como hasta ahora, a refrendar dichas denuncias. Según Margarita Uría (PNV), los propios consistorios deberán crear una figura específica con autoridad, como ya existe en otras áreas. Para José Ignacio Echeverría, concejal

madrileño, el proyecto de implantación de parquímetros en la capital terminará en parte con ese problema.

En todo caso, los ayuntamientos no se dan por vencidos y confían en conseguir ésta y otras reivindicaciones ahora rechazadas, como que los alcaldes puedan retirar

el permiso de conducción o de circulación a los conductores morosos, en futuras reformas legales. ♦



La sociedad no tolera el alcohol en ninguna profesión, pero no lo considera grave para conducir



MERCEDES LÓPEZ

Conducir y beber es un binomio muy peligroso con el que la sociedad se muestra muy tolerante. Sin embargo, cuando beber se une al ejercicio de una profesión, sea cual fuere, no nos mostramos tan tolerantes. Los propios colectivos o empresas establecen sanciones que pueden llegar al despido ¿Las razones? Los estudiosos hablan de desconocimiento de los riesgos y de conducta muy generalizada, entre otras, para explicar las causas que hacen que el alcohol se sienta tan a menudo y con tanta impunidad al volante.

La gran hipocresía del alcohol

NORMAS. Tanto las empresas como los colectivos profesionales tienen muy claro que mientras se está trabajando no se bebe y está recogido en todos los reglamentos laborales.

Estamos cenando con unos amigos. En la mesa de al lado, un grupo celebra un cumpleaños. Además de vino corre generosamente el cava. La "alegría" les invade. Al levantarse, todos echan mano de la llave del coche. Nadie encuentra alarmante la escena, ni siquiera sorprendente. Horas antes, en otro escenario, un empleado de unos grandes almacenes atiende

a unos clientes. Inmediatamente han pedido ver al encargado para interponer la correspondiente queja: el empleado estaba demasiado "eufórico". Si el profesional hubiera sido un médico, el conductor del autobús, un bombero o el empleado que viene a arreglar la lavadora ¿qué hubiera pasado? A todos nos "suenan" estas dos situaciones. Está asumido que en el trabajo no se bebe y las normas de

las empresas recogen esta prohibición, con sanciones que llegan al despido. Pero cuando se trata de coger un volante, ya no existe, de forma tan clara, esa conciencia. La pregunta que se plantea es muy sencilla: ¿Por qué?

CRIMEN FOLKLÓRICO

Para Luis Montoro, Catedrático de Psicología y Seguridad Vial y Director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de Valencia (INTRAS), varias causas determinan esta acti-

FUTBOLISTAS Expediente y sanción



José L. Pérez Caminero

Como todos los jugadores de fútbol, José Luis Pérez Caminero, está sometido a las normas establecidas en el Reglamento de Régimen Interno de su club., en este caso el Atlético de Madrid. Fuentes del mismo señalan que, más que hablar de prohibiciones, es una cuestión de sentido común. Ellos serían los mayores perjudicados, porque su rendimiento disminuiría y se reflejaría inmediatamente en su trayectoria profesional. Si algún jugador bebiera, el Atlético de Madrid le abriría un expediente y la correspondiente investigación, imponiéndole la sanción a que diera lugar.

SU OPINIÓN: "Beber alcohol en España es un hábito adquirido tiempo atrás, que, poco a poco, se va corrigiendo. Hoy la juventud es consciente de lo peligroso que es beber y conducir y no debemos creer que los jóvenes son uno de los colectivos más afectados. Aconsejaría que, antes de sentarse al volante, intentaran ser prácticos y, como hacen en Europa, que uno de ellos no beba para poder llevarles a casa luego".



BOMBEROS Tipificada como falta muy grave



Rafael Bueno Heras

El Reglamento del Cuerpo de Bomberos del Ayuntamiento de Madrid es el que regula la vida profesional de Rafael Bueno Heras, conductor desde hace 8 años del mencionado servicio. En el mismo, se considera especialmente perjudicial para el normal funcionamiento del servicio consumir o ingerir productos que generen estados de intoxicación en el organismo. Las sanciones serán acordes con los perjuicios causados y están tipificadas en el Régimen Disciplinario de los Funcionarios de la Administración Local como faltas muy graves.

SU OPINIÓN: "Para nosotros, que siempre vamos con prisas y que tenemos que desenvolvemos en medio de un tráfico caótico y estar pendiente no sólo de nuestras reacciones, sino de las de los demás conductores, es impensable beber. En la gran mayoría de los accidentes a los que tenemos que acudir por la noche, se percibe un característico olor en el ambiente".

tud. En primer lugar, señala que, a pesar de las notables diferencias entre sociedades, en casi todas hay una fuerte tolerancia hacia el conductor que comete una infracción y va bebido. Incluso, puntualiza, "se ha llegado a acuñar en el mundo científico el término de "crimen folklórico" para referirse al accidente que una persona causa bajo los efectos del alcohol".

Manuel Dolz, Fiscal Jefe de Lleida

DEPORTISTAS. Ellos saben que en su profesión es de sentido común no beber.

POLICÍAS NACIONALES Suspensión del servicio de 3 a 6 años o separación



Juan M. Jiménez y Fernando Montero

Para los policías Juan Miguel Jiménez y Fernando Montero, con 15 y 19 años en servicio activo, respectivamente, su Reglamento de Régimen Disciplinario del Cuerpo Nacional de Policía, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, establece como falta muy grave el embriagarse durante el servicio o con habitualidad. Las sanciones por esta falta pueden suponer la suspensión de funciones de 3 a 6 años o la separación del servicio.

SU OPINIÓN: "Nosotros debemos dar más ejemplo que cualquiera. ¿Qué pasaría si fuéramos bebidos, cuando nuestro deber es proteger y auxiliar a las personas? Por nuestra experiencia en el servicio, vemos que la edad es un factor muy importante, ya que en la mayoría de los accidentes están implicados jóvenes. Muchos parece que si no salen de copas no se sienten jóvenes".

Se considera que conducir es más fácil que trabajar

durante los años 93 y 94, época en la que se inició la experiencia procesal de los "juicios rápidos" en delitos con alcoholemia, asegura que "somos más permisivos porque en España aún no se ha aplicado la recomendación del Consejo de Europa de considerar delito cuando se demuestre la ineptitud del conductor o cuando éste conduzca con una determinada tasa obje-

TELEFONISTAS

Telefónica: campañas de concienciación entre sus empleados



Luis PERALTA
Carmen Anguiano Nogueira

Carmen Anguiano Nogueira lleva más de 30 años detrás de unos auriculares del servicio de información de TELEFÓNICA, empresa que no tiene unas normas específicas que sancionen la embriaguez, sino que se basa en lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores, pero la compañía sí adopta una actitud ante ciertas situaciones: cuando un trabajador se presenta con síntomas de embriaguez en el puesto de trabajo, si es algo puntual, le manda a casa con cargo a un día de vacaciones; si el trabajador se encuentra en casa de un cliente y mantiene una conducta incorrecta, hay una sanción disciplinaria, en consonancia con la gravedad de los hechos. Si esta actitud se repite frecuentemente, sin llegar al alcoholismo, se acumulan las faltas disciplinarias y se puede llegar al despido. Cuando se detecta la adicción, se le considera enfermo y como tal es tratado. Si no hay posibilidad de rehabilitación y su conducta se vuelve incompatible con el trabajo, se termina en el despido. Telefónica realiza campañas periódicas de sensibilización entre sus empleados.

SU OPINIÓN: "Está muy claro que si bebes te despiden, pero fuera ya no se tiene esa idea. Vas de viaje, te paras en un restaurante y ves un señor bebiendo, ¡pero bien! Luego, coge a sus niñitos y, tranquilamente, se pone al volante del coche. Es una situación que estamos hartos de verla todos. La sociedad es muy permisiva. No debemos olvidar que el alcohol mata".

CIRUJANOS

Prohibido ejercer la medicina



Marcos GONZÁLEZ

Miguel Á. Delgado Millán

Los Estatutos de la organización Médica Colegial de España son los que regulan la actividad profesional de Miguel Ángel Delgado Millán, cirujano general del Hospital de Getafe (Madrid). Todos los médicos tienen prohibido "ejercer la medicina cuando se evidencien manifestaciones alteraciones orgánicas, psíquicas o hábitos tóxicos que le incapaciten para su actividad, previo el reconocimiento médico pertinente". El Código de Ética y Deontología recoge que, cuando la capacidad intelectual y manual del médico esté perturbada por efecto del alcohol, el médico debe abstenerse de actuar y "propondrá que se recurra a otro compañero competente en la materia".

SU OPINIÓN: "El alcoholismo no es un problema que nos preocupe dentro de nuestro colectivo, pero sí está presente frecuentemente en nuestro trabajo. Un gran porcentaje de los heridos por accidente de tráfico da positivo en las pruebas de alcoholemia. He visto como un joven de 18 años se destrozaba la mano contra una pared del hospital al enterarse de que no habíamos podido hacer nada para salvar la vida de su hermana; era el conductor del coche en el que viajaban y sabía que iba bebido".

ABOGADOS

El hábito se sanciona con la suspensión de hasta 2 años



Luis PERALTA

Jaime Cabrero García

Jaime Cabrero García es el Presidente del Grupo de Abogados Jóvenes del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid, y es el Estatuto General de la Abogacía el que recoge y tipifica las sanciones en caso de embriaguez de estos profesionales. Es falta grave la embriaguez con ocasión del ejercicio profesional y puede conllevar la suspensión del ejercicio de la abogacía por un plazo no superior a 3 meses. Si se convierte en hábito y afecta gravemente al ejercicio de la profesión, la suspensión es por un plazo superior a 3 meses sin exceder de 2 años

SU OPINIÓN: "Somos una sociedad muy hipócrita. Aquí todo el mundo bebe, sin importar edad ni disponibilidad económica. Conducir y beber es un delito recogido en el Código Penal. Si alguien te ve que vas a robar te dicen joye, eso no lo hagas, es un delito! Si estás bebido y vas a coger el coche, nadie de los que están a tu alrededor te dice ¡estás cometiendo un delito".

tiva de alcoholemia". En España aún no se ha hecho, lo que, en su opinión, limita su eficacia.

La mayor permisividad puede deberse a que en España se consume alcohol de forma habitual a lo largo de toda la semana. Además, el alcohol forma parte de la vida social y muchos entienden que conducir es también un acto social, mientras que el ejercicio de una profesión no se considera como tal.

Otra causa destacada es el convencimiento que se tiene de que la "tarea del profe-

sional requiere mucha precisión" (pensemos en un cirujano o en el piloto de avión), mientras que en los casos en los que la tarea, en principio, parece más sencilla, su incumplimiento se enmarca como falta de respeto hacia los demás (el caso de los dependientes o empleados públicos, por poner dos ejemplos), pero no se tiene tan claro que conducir requiera esa precisión. Esta diferenciación viene dada por el hecho de que conducir es una tarea habitual (lo que le resta importancia) y generalizada (al ser realizada por tantos, se considera simple o sencilla).

A MÍ NO ME AFECTA

La idea más difundida es la de que el alcohol "a mí no me afecta" o "yo con lo que he bebido controlo". Así lo pone de manifiesto el Jefe de la Unidad de Investigación y Prevención de Accidentes de la Policía Municipal de Madrid, Eugenio Rosell, al enumerar las excusas más normales que oyen cuando realizan pruebas de alcoholemia; incluso hay quien asegura que conduce mejor con dos copas que cuando está sobrio.

Sin embargo, Rosell apunta que las reacciones más interesantes se dan cuando el conductor, una vez sereno, se encuentra en el calabozo con su propia conciencia. Hay quien se quiere suicidar o quien vuelve, días más tarde, con un ramo de flores para los agentes por haber evitado que tuviera un accidente. Aunque a algunos el destino les depara alguna sorpresa. Como al joven que pidió asistencia del abogado de turno de oficio y, cuando llegó, era su padre. Al final, además, le cayó el "chaparrón" paternal.

En este mismo sentido, el fiscal Dolz considera que la sociedad es consciente del delito que se está cometiendo, pero "lo que no es consciente es del peligro del alcohol en la conducción". El conductor que bebe -asegura- "piensa que

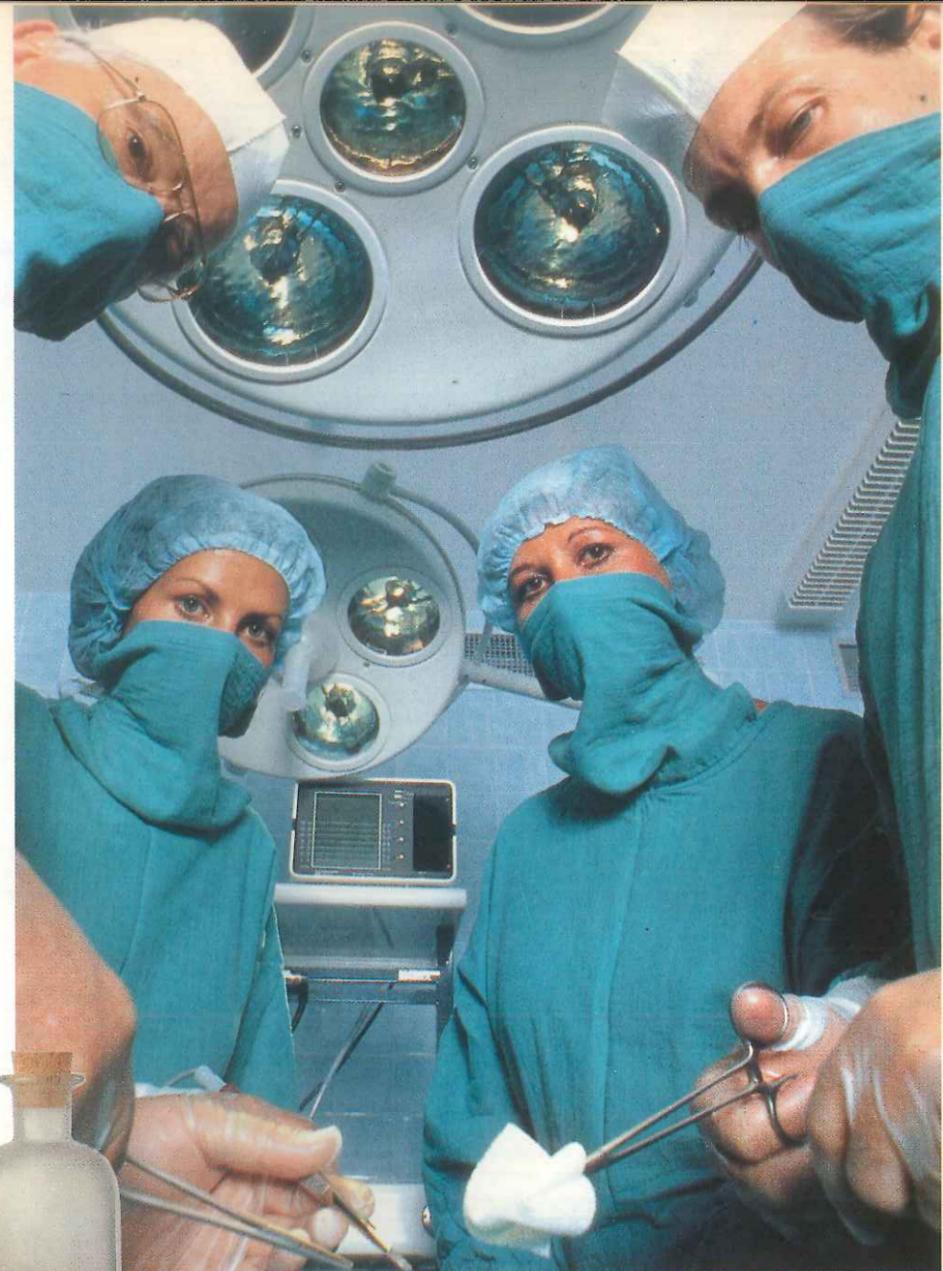


Image BANK



Las sanciones pueden llegar al despido

no es para tanto, que puede controlar sus actos, que no hay peligro y, justamente, en ese pensar que no existe peligro es donde está el peligro". Por lo tanto, el des-

EN SUS MANOS. Cuando la vida está en juego las exigencias hacia esos profesionales se multiplican.

conocimiento generalizado que se tiene de los riesgos del alcohol, es una de las barreras a derribar.

FORMAR E INFORMAR

Luis Montoro asegura que hay que realizar un gran esfuerzo para que se concrete la información que se tiene sobre el alcohol, cómo afecta a la percepción visual, a la capacidad de reacción, a la coordinación de movimientos, las diferencias entre hombres y mujeres, o, lo que es lo mismo, saber cómo modifica el comportamiento y

su relación directa con el accidente.

La palabra formación es clave. Eugenio Rosell está de acuerdo e indica se debe empezar a cambiar desde la escuela, primando las clases de seguridad vial en el sistema educativo, "porque estamos descubriendo que, poco a poco, el ciudadano está perdiendo el respeto a las normas".

Hay otro aspecto que no se debe olvidar: no existe la convicción de que conducir con dos copas sea delito. Luis Montoro lo explica de la siguiente forma: muchas personas han bebido alguna vez y después han conduci-



EMERGENCIAS. ¿Cómo podrían ayudar si llevaran dos copas encima?

Los porqués

■ BEBEDORES HABITUALES

La mayor permisividad se debe a que en España se consume alcohol de forma habitual a lo largo de toda la semana. Forma parte de la vida social y muchas personas entienden que conducir es también un acto social.

■ ES FACILITO

No está claro que conducir sea una tarea que requiera precisión. Al ser una tarea habitual (se le resta importancia) y generalizada (al ser realizada por tantos, se considera simple o sencilla).

■ YO CONTROLLO

La idea más extendida es la de que el alcohol "a mí no me afecta" y "yo, con lo que he bebido, controlo". Hay un desconocimiento generalizado de cómo modifica el comportamiento y su relación directa con el accidente.

■ PECADO DE MUCHOS...

Muchas personas han bebido alguna vez y después se han puesto delante de un volante y no ha pasado nada. Se crea el denominado sentimiento de complicidad psicológica; justificando al otro te justificas a tí.

■ ESTABA ESCRITO

Existe la creencia de que en el accidente hay una cierta intervención del destino, que era inevitable y que un comportamiento más responsable por parte del conductor no lo hubiera evitado.

VENEDORES

Es falta grave emborracharse fuera de la tienda vistiendo el uniforme



José María Bordons Álvarez

Jose M^a Bordons Álvarez es responsable del Departamento de electrónica de NO-RAUTO, un establecimiento dedicado a la venta de accesorios del automóvil. Sus empleados están sometidos a una normativa interna basada en la Ordenanza Laboral del Comercio. Tienen prohibido la introducción y consumo de bebidas alcohólicas en los locales de la empresa, así como estar en el puesto de trabajo en estado de embriaguez; e incluso se considera falta grave emborracharse fuera del acto de servicio vistiendo el uniforme de la empresa. Las sanciones van desde la suspensión de empleo y sueldo de 3 a 60 días, al despido con pérdida de todos sus derechos en la empresa

SU OPINIÓN: "Como profesional, a mí me parece impensable beber. Además de vender un producto, yo vendo una imagen. La gente se va a tomar unas copas y no sabe que lo que tiene entre manos es una máquina que depende sólo de él. Aunque me gusta subrayar que la bebida no es un problema de juventud, sino de falta de personalidad. No hace falta emborracharse para pasárselo bien, pero a los 20 años te vas a comer el mundo y por beber piensas que eres más grande que los demás".

PILOTOS

No consumirán alcohol 12 horas antes del vuelo



Cosme Álvarez Cabañes

Cosme Álvarez Cabañes, comandante de IBERIA, para obtener su licencia tuvo que someterse al Real Decreto que regula la obtención del título o licencia aeronáutica civil y en el que se especifica que el aspirante "no tendrá historia clínica comprobada de alcoholismo". La licencia debe ser renovada periódicamente y pasar un reconocimiento médico cada año si tienen menos de 40 años y, cada 6 meses, cuando se supera esta edad. La normativa europea señala que "la tripulación no consumirá alcohol al menos ocho horas antes de la presentación al vuelo; ni comenzará un vuelo con un nivel de alcohol en sangre de 0,2 por mil; no consumirá alcohol durante el vuelo ni mientras esté de imaginaria".

IBERIA, además, en su Manual Básico de Operaciones, estipula que las tripulaciones "no consumirán alcohol durante las doce horas precedentes al vuelo, aunque recomienda que dicho período se extienda a 24 horas".

SU OPINIÓN: "La cultura latina admite la copa en cuanto que ayuda en las relaciones humanas, rompe barreras, evita tabúes y nos hace más abiertos. Hay que incidir en la educación, que cambiará la forma de vivir y de pensar".

do y no ha pasado nada, creándose así un sentimiento de complicidad psicológica. "Justificando al otro te justificas a tí". Sin embargo, muy pocas personas han robado y, en este caso, no se da esa identificación.

Por otro lado, la creencia de que en el accidente hay una cierta intervención del destino, del "sería su sino", el pensar que era inevitable, propio de las culturas del sur, impide pensar que se hubiera evitado con un comportamiento más responsable.

NO TIENE EDAD

Otro de los planteamientos más generalizados es el de pensar que el colectivo de los más jóvenes es el más afectado. La experiencia de médicos y

A veces, la abstinencia es obligatoria incluso fuera del horario y del lugar de trabajo



policías indica que los conductores entre 18 y 25 años y las noches de los fines de semana concentran el ma-

yor número de infractores y siniestros. Aunque también son los fines de semana cuando más controles se realizan. Además, desde hace un par de años se está poniendo de moda, entre los grupos de jóvenes, el que uno de ellos no beba para poder llevar el coche.

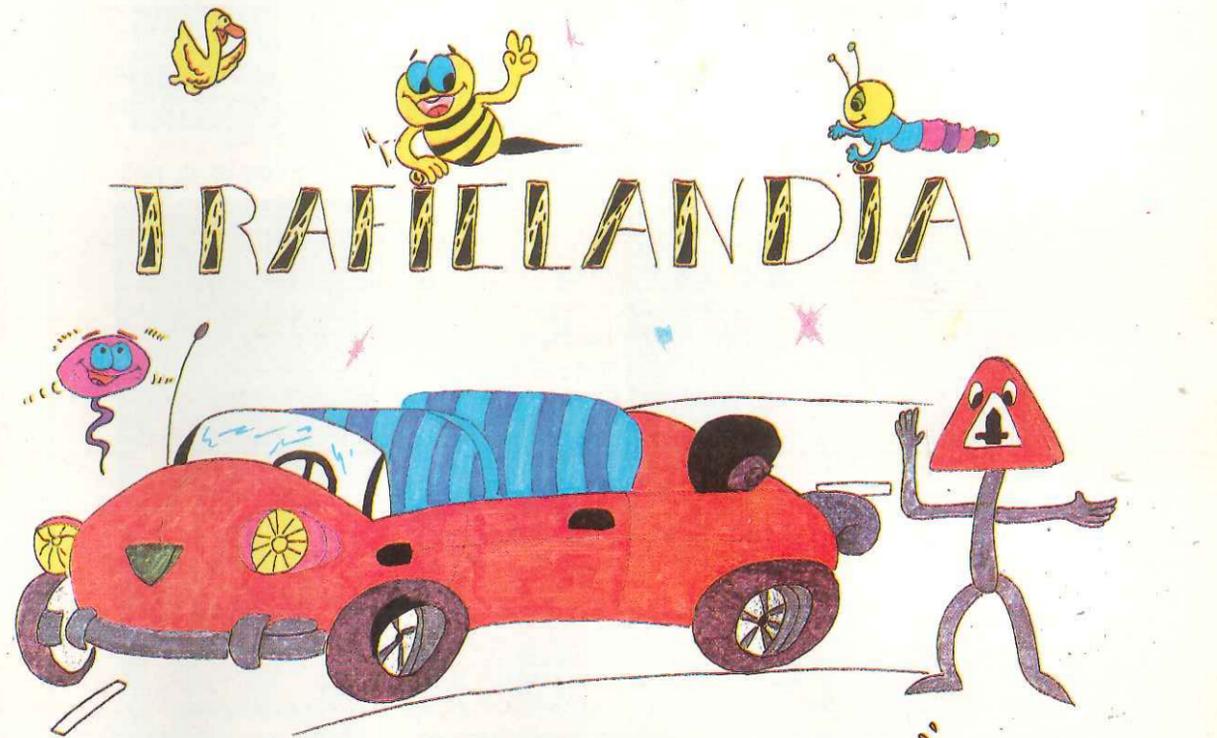
Por otra parte, los estudiosos afirman que, conforme se incrementa la edad, se justifica menos este tipo de accidentes. Para Luis Montoro la razón es clara: los mayores beben menos y, por tanto, lo justifican peor; sin embargo, aceptan mejor sus consecuencias, al tener ellos mismos el final más cerca; es decir, la tolerancia hacia la enfermedad y la muerte es mayor. Los jóvenes, como beben más, son más tolerantes, pero aceptan peor la idea de la muerte. ♦

Chico Tráfico

SUPLEMENTO DE LOS NIÑOS PARA LOS NIÑOS. Número 92

Coordina: Celia Isabel Rodríguez

Este suplemento infantil corresponde a la revista TRÁFICO nº 123, de mayo de 1997



Carta de los niños:

Papá, ten prudencia

(Página 2)

Título: "Traficlandia". C.P. San Vicente de Paul. 8º Curso. 1993. Benavente (Zamora).

SUMARIO

Composición alegórica	pág. 3
Comic	págs. 4 y 5
Humor	pág. 6
Pasatiempos	pág. 7
Noticias	pág. 8



Historia de Jaimito



CICLISTAS

GUÍA PARA CIRCULAR SEGUROS

EL MÁS DÉBIL DE LA CARRETERA

Dónde se producen los accidentes

Las lesiones más frecuentes

Recomendaciones para ciclistas y conductores

Dispositivos de seguridad aconsejables





LA CIRCULACIÓN EN BICICLETA:

DEPORTE Y PROBLEMA

Más de un millón de ciclistas salen a carretera los fines de semana de buen tiempo.

Con más de un millón de personas practicando el ciclismo cada fin de semana por carretera y 82 ciclistas muertos y 980 heridos mientras lo hacían, la accidentalidad de la bicicleta se ha convertido en un problema social. Además, la muerte de profesionales como Antonio Martín y Mariano Rojas dieron más relieve a la cuestión. Hasta el punto de que el Congreso y Senado trataron de buscar soluciones.

Cada fin de semana, especialmente los de buen tiempo, entre 1 y 1,2 millones de personas, según la Federación Española de Ciclismo, coge una bicicleta y practica este deporte. Para la encuesta del Consejo Superior de Deportes sobre Intereses y Hábitos Deportivos de los Españoles (1995), "el ciclismo se ha convertido en el tercer deporte más practicado de forma regular" y "ha superado claramente a baloncesto o tenis". Y estas cifras consideran sólo a quienes practican habitualmente y no a quien sólo coge un fin de semana la bici. De hecho, en 1995 el 66 por 100 de las casas españolas tenía una bicicleta de adulto.

En 1996, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), en España 2.810 bicicletas se vieron implicadas en accidentes con víctimas. Hubo 102 muertos y 980 heridos (458 graves y 522, leves). Hay que sumar, ade-

más, 112 peatones atropellados mientras sostenían una bicicleta (18 muertos, 42 heridos graves y 75 leves).

La cifra de ciclistas accidentados y muertos se mantiene estable a la baja en los últimos años, rondando los cien casos. Las muertes, mientras entrenaban, de Antonio Martín (el profesional con más

proyección de España) y Mariano Rojas, y la de José A. Espinosa en una prueba (el casco le hubiera salvado) dieron trascendencia popular a este problema.

Así, el Congreso formó una comisión para estudiar los accidentes y circulación de los ciclistas. Tras entrevistar a expertos, ciclistas, federaciones, DGT, periodistas, etcétera, hizo 23 propuestas para mejorar su circulación ("Tráfico" nº 113). Destacaba una educación vial más acorde a la realidad del tráfico, su inclusión como materia transversal para escolares y una

PARA TODOS LOS GUSTOS

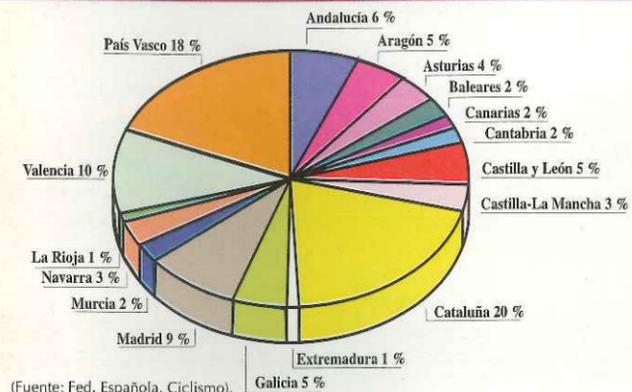


Los principales tipos de bicicleta son las de carretera y de montaña, pero también existen de paseo, tandem, etc. La de carretera tiene menor peso, llantas más estrechas, ruedas más grandes, menor número de desarrollos y manillar en forma de cuernos de cabra. La de montaña tiene llantas más anchas, con una suela con "tacos", para agarrarse mejor al suelo; mayor número de desarrollos (tres platos), cuadro más robusto y manillar plano. En cuanto al número, la Federación de Ciclismo calcula entre 1,5 y 2 millones. Y que en los últimos años, la venta de bicis de montaña triplica a la de modelos de carretera.

POR DÓNDE CIRCULAR...

El artículo 15.1 de la Ley de Seguridad Vial y el 36 del Reglamento de Circulación señalan que el conductor de una bici "en el caso de que no exista vía o parte de la misma que le esté especialmente destinada, circulará por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, utilizará la parte imprescindible de la calzada". Además, el artículo 18 de la Ley (38 del Reglamento) dice: "Se prohíbe circular por las autopistas con vehículos de tracción animal, ciclos, ciclomotores y vehículos de minúsculos".

LICENCIAS DE CICLISTAS POR AUTONOMÍAS



(Fuente: Fed. Española. Ciclismo).

instrucción complementaria para el uso de bicicletas.

La DGT dedica un gran esfuerzo y presupuesto a esto con animadores de educación vial en cada jefatura provincial; 22 parques infantiles de tráfico; material audiovisual, didáctico e informático para colegios; solicitando que la Confederación Nacional de AutoEscuelas refuerce el conocimiento de los ciclistas y sus derechos en el tráfico; e incluyendo preguntas específicas en las pruebas para obtener permisos. También destinó 2.100 millones a la divulgación de seguridad vial y 1.250 millones a campañas en Prensa.

El Reglamento de Usos Excepcionales de las Vías Públicas que regulará pruebas deportivas y salidas en grupo, podría autorizar a circular en paralelo en pruebas deportivas y por el arcén o fuera de la calzada. Y modificando la Ley de Seguridad Vial, la DGT quiere que los menores de 12 años sólo circulen acompañados de un mayor responsable y que el casco sea obligatorio fuera de ciudad y de competición.

Pero es difícil aumentar a 2,5 metros la separación para adelantar: habría que ampliar las carreteras. Por últi-



mo, no desea imponer la prohibición de circular de noche o la obligatoriedad de una indumentaria, seguro o ficha federativa, y preferiría que fueran adoptadas voluntariamente por los ciclistas. ♦



LA MEJOR ALTERNATIVA

Todos los expertos -incluidas las recomendaciones del Congreso-, creen que el carril-bici segregado es la mejor alternativa para la circulación de ciclistas. Esta alternativa funciona en varios lugares (Talavera, en Toledo, Vitoria, Palma de Mallorca o Majadahonda, en Madrid, etcétera) y es la mejor a nivel de seguridad, aunque presenta el problema de la infraestructura y su coste. Algunas autonomías planean realizar carriles-bici en viejos trazados ferroviarios, completamente separados del tráfico restante.

En su comparecencia ante la Comisión del Senado que estudia adecuar la normativa a las recomendaciones que realizó el Congreso, Carlos Muñoz Repiso, Director General de Tráfico, señaló la carencia de vías segregadas, la falta de arcén en las vías secundarias y la difícil orografía como elementos importantes del problema. Además, dió instrucciones a los jefes provinciales para que preparen itinerarios alternativos para ciclistas los fines de semana,

tratando de evitar la entrada a grandes ciudades, ya que esas vías pueden colapsarse.

Para Luis Román, Jefe de Prensa de la Federación Española de Ciclismo, los carriles-bici señalizados en el lateral de las carreteras son "muy positivos. Pero deben ser, también, seguros. Un problema es que los que existen no van a ninguna parte. La gente quiere "ver mundo", porque de lo contrario se aburre. Así, tal y como están, no son suficientes".

Por último, no por circular por un carril-bici puede uno despreocuparse de todo: peatones o, incluso, otro vehículo pueden dar un susto al cruzarse en el camino.



Si adelantas, deja una distancia de 1,5 metros y hazlo por la izquierda.



Señaliza las maniobras de giro con el brazo izquierdo.



De noche, lleva elementos luminosos y luces en bici y ropa.



Si circulas en grupo hazlo siempre en fila india.



Respetar la señalización.



Circula por carreteras convencionales o autopistas.



1 No revisar la bicicleta antes de salir.



2 Salir sin casco ni ropa adecuada. Por seguridad y para que te vean.



3 Ir por la calzada, existiendo arcén o carril-bici, y por el centro.



4 Ir haciendo eses, zigzags o maniobras extrañas.



5 Circular por autopistas. Si entras por error sal inmediatamente.

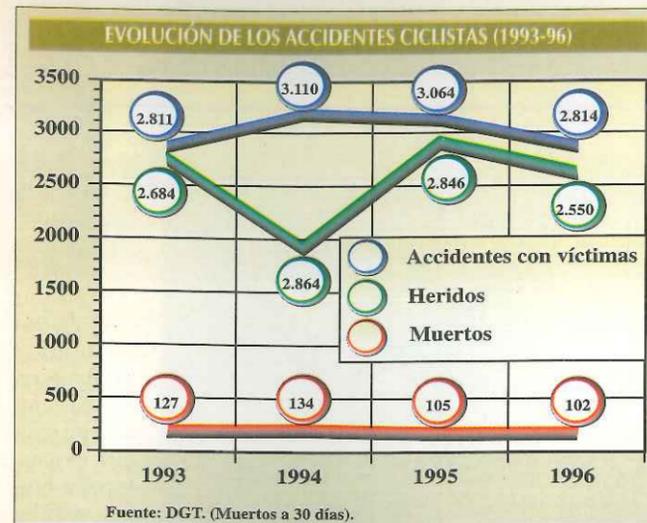


Los tramos rectos de las carreteras convencionales con un ancho mayor de 7 metros es el escenario más habitual de los accidentes entre vehículos ligeros y biciletas. Además, suelen producirse en tramos rectos -los que existen en mayor número-, aunque el mayor peligro está en los cruces y las curvas.

LAS VÍAS DEL PELIGRO				
Vía	Accidentes	Muertos	Heridos	HG
Autopista	5	0	5	4
Autovía	65	9	70	28
Vía rápida	18	0	21	8
Vía convencional con carril lento	27	2	25	14
Vía convencional	1.093	65	1.181	497
Camino vecinal	78	5	85	40
Vía de servicio	12	0	13	6
Ramal de enlace	24	0	27	8
Otros	1.412	11	1.561	333
TOTAL	2.734	92	2.988	938

(Fuente: DGT. 1996).

El escenario más habitual de los accidentes de ciclistas son las carreteras convencionales (40 por 100 de los casos), seguido de los caminos vecinales (2,8 por 100) y autovías (2,4 por 100). La razón es clara: estas vías es por dónde suelen circular los aficionados. Las autopistas reúnen el 0,2 por 100 de los accidentes. También tiene una explicación: salvo por una urgencia -y obligadas a abandonar la vía por la salida más próxima-, las biciletas no pueden circular por ellas. Lógicamente, el mayor número de muertos (70,6 por 100) y heridos

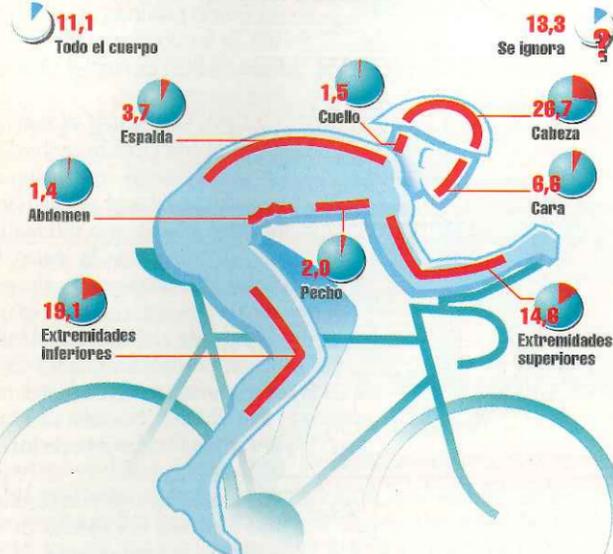


(39,5 por 100) sucede en carreteras convencionales. Sin embargo, es significativo que, pese a la escasa accidentalidad en autovía (2,4 por 100), el número de muertos es el 10 por 100 del total, hecho que podría explicarse

(460); por último quedan las curvas suaves (163) y fuertes (101). Como la inmensa mayoría de los tramos de carretera son rectos, los realmente peligrosos son curvas y cruces, donde la visibilidad es menor y la fragilidad de los

LESIONES MÁS FRECUENTES DE LOS CICLISTAS

Cifras en % sobre el total de ciclistas accidentados



por la mayor velocidad de los vehículos que circulan y, por ello, la mayor gravedad de los accidentes.

La mayoría de los accidentes de ciclistas proviene de choques contra un vehículo ligero (1.711). Lejos quedan los accidentes con un peatón (186), una motocicleta (181) o vehículo pesado (81). Igualmente, el mayor número ocurrió, en 1996, en tramos rectos (1.074 casos), seguidos de cruces en "T" o "Y" (517) y en "+" o "x"

ciclistas se ve más comprometida.

No parece que la causa de los accidentes se deba a los ciclistas. La gran mayoría (80 por 100) circula en condiciones psicofísicas normales, sin que apenas incidan cansancio (0,5 por 100), alcohol (0,7 por 100), drogas o sueño. Tampoco presentan defectos físicos ni los ciclistas (el 98 por 100 no tiene ninguno y sólo el 1 por 100 de los accidentados tenía problemas de visión), ni la bici-

LAS INFRACCIONES MÁS HABITUALES DE LOS CICLISTAS VÍCTIMAS

Infracción	Casos
Distracción	269
Girar incorrectamente	131
Velocidad inadecuada	121
No respetar prioridad	110
No respetar stop	104
Circular por sentido contrario	94
No respetar semáforo	86
Circular fuera arcén	81
Invadir parcialmente sentido contrario	73
No respetar Ceda el Paso	55
Circular en paralelo	28
Sobrepasar velocidad	2
Marcha lenta	3
Ninguna	1.022
Total	2.810

(Fuente: DGT. 1996).

cleta (90 por 100), siendo los defectos más corrientes luces o frenos en malas condiciones (0,9 y 1,2 por 100). Y la gran mayoría no comete infracciones. El número de quienes no comete ninguna infracción duplica al de la infracción más habitual (distracción). Un estudio de la DGT sobre los accidentes ciclistas en la Comunidad de Madrid revela que sólo en el 37 por 100 de los casos su causa desencadenante fue el ciclista.

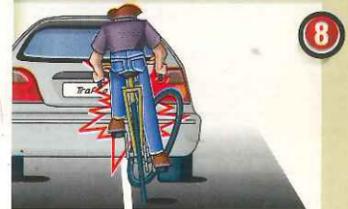
Los varones sufren diez veces más accidentes que las mujeres (suparticipación es baja: 547 licencias federativas). Los tramos de edad más peligrosos son de 10 a 14 años (373 víctimas) y de 15 a 17 (355), siempre con más víctimas entre los hombres. Un tercio de los ciclistas heridos tiene entre 15 y 24 años y el 30 por 100 de las licencias se expiden entre los 15 y 22 años. Esto confirma que a estas edades es cuando más se practica. Sin embargo, el uso del casco es minoritario: sólo el 6,6 por 100 de los ciclistas muertos en accidente en 1994 lo utilizaba. ♦



6 Adelantar por la derecha es muy peligroso: si abren una puerta...



7 Llevar auriculares o cualquier elemento que aisle del ruido.



8 No dejar la distancia de seguridad. Ante una frenada no podrás parar.



9 Maniobrar sin avisar puede dar lugar a atropellos y accidentes.



10 Circular en pelotón o en paralelo.



11 Dejar menos de 1,5 metros al adelantar. Puede llevar a un golpe.



Si adelantas, deja 1,5 metros de distancia lateral.



Respetar la distancia de seguridad.



Avisa con antelación al ciclista cuando vaya a adelantarle.



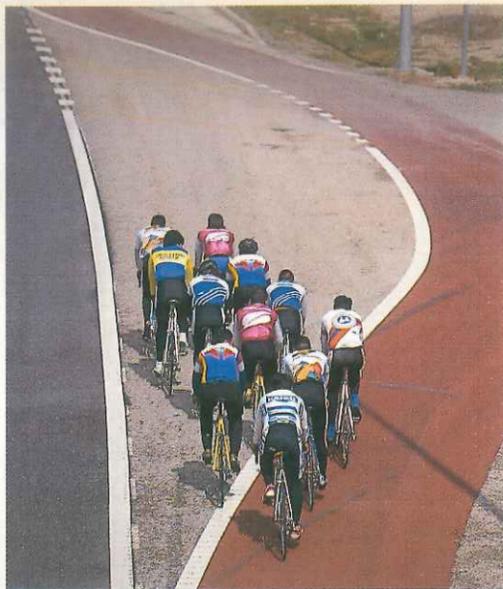
Respetar el carril-bici.



En presencia de ciclistas, circula con precaución.

LAS BICICLETAS SON PARA EL VERANO

Un estudio de la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la DGT analizó los accidentes de ciclistas sucedidos en Madrid entre 1993 y septiembre de 1996, entrevistando a las víctimas. La mayoría se produce por choques contra un turismo conducido por un varón de edad superior a 37 años, propietario y con más de 8 años de antigüedad en el permiso. La mayoría de



los ciclistas, además, posee permiso de conducción (75 por 100), por lo que se deduce que conocen las normas de circulación.

El 75 por 100 de los accidentes se produce en intersecciones, especialmente en enlaces o cruces en "T" o "Y". El accidente ocurre en domingo

(38 por 100), sábado (25 por 100), víspera de festivo (18 por 100) o viernes (13 por 100), entre 7 de la mañana y 3 del mediodía (54 por 100), lo que da idea del uso que se da a este vehículo: el 71 por 100 usa la bici por deporte, caso en el que se suele utilizar equipo de colores brillantes y casco. Esto lo confirma que el 92 por 100 de los accidentes sucede con buen tiempo, cuando el uso de la bicicleta es mayor.

Los porcentajes más altos de accidentes con ciclistas se produce en las carreteras con anchos de calzada mayores: el 54 por 100 se produce en vías cuya calzada tiene 7 metros o más. Es lógico: los ciclistas transitan por las vías más anchas por seguridad y a mayor número de ciclistas circulando, mayor posibilidad estadística de que se produzcan accidentes.

Por último, el estudio estima el factor desencadenante de los accidentes estudiados. En el 79 por 100 la contribución más significativa proviene del conductor del vehículo, mientras que el ciclista es el desencadenante en el 37,5 por 100 de los accidentes. La vía, sola o relacionada con otros factores, está implicada casi en el 40 por 100 de los casos. ♦

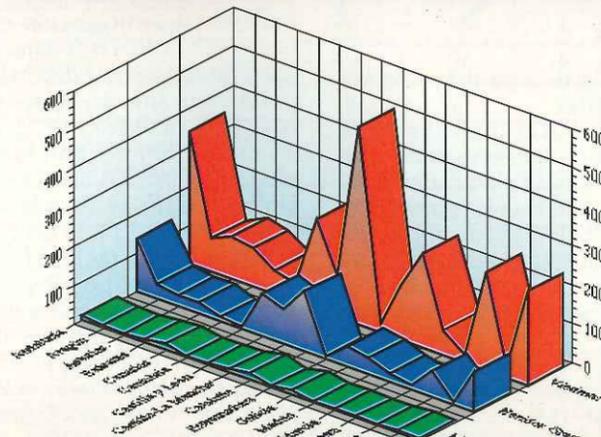
¿DÓNDE SE PRODUCEN LOS ACCIDENTES?

	RECTA	CURVA SUAVE	CURVA FUERTE	T o Y	+ o X	OTROS
BICICLETA CONTRA... BICICLETA	11	2	1	1	2	2
" " MOTO	91	7	4	22	40	7
" " VEHICULO LIGERO	619	90	69	427	367	139
" " VEHICULO PESADO	41	5	2	17	13	3
" " OTRO	5	2	1	1	1	1
" " OBSTACULO CALZADA	13	1	1	0	0	0
" " ARBOL FUERA CALZADA	23	18	4	3	0	0
" " PEATON	127	10	1	19	24	5
" " ANIMAL	10	2	0	0	0	0
" " CALZADA	194	26	18	17	13	6
TOTAL	1.074	163	101	517	469	163



Fuente: DGT (accidentes con víctimas en carretera y zona urbana, 1996)

CICLISTAS VÍCTIMAS POR AUTONOMÍAS



(Fuente: DGT, 1996)



MÉTETELO EN LA CABEZA

El uso generalizado del casco no sólo lo recomienda la Comisión Especial del Congreso sobre Ciclismo: la Unión Ciclista Internacional lo impone en sus pruebas y la DGT quiere que sea obligatorio cuando se circule fuera de pruebas deportivas. La razón es evidente: la cabeza es donde más lesiones se producen los ciclistas involucrados en accidentes. En España, durante 1996, el 26,7 por 100 de los ciclistas que sufrieron accidentes se produjo una lesión en la cabeza. Sin embargo, sólo el 6,6 por 100 de los ciclistas fallecidos en

1994 en España utilizaba el casco. La cabeza queda bien protegida con el casco actual. Este únicamente no cubre de los golpes laterales o en la parte posterior de la cabeza. Según Andrés Blázquez (AENOR), el casco "protege hasta 30 ó 40 km/h en una utilización normal de la bicicleta" y recuerda que casos como el de José A. Espinosa, que murió en un criterium por no llevar casco, no hubieran sucedido. No obstante, el Comité Europeo de Normalización (CEN), preparó una norma para la

construcción y diseño de cascos ciclistas que mejora la Directiva de Equipos de Protección Individual. Según ésta, el casco, además de proteger adecuadamente, debe tener menos peso, estar ventilado, ser fácil de poner y quitar, compatible con el uso de gafas y no interferir significativamente en la audición de ruidos del tráfico. Pero, como señala Andrés Blázquez, "la norma condiciona el diseño del casco. La diversidad de modelos que existe en el mercado hace pensar que algunos no respetan esa norma". ♦

CIRCULACIÓN EN PARALELO

La Ley de Seguridad Vial (art. 15.2) y el Reglamento de Circulación (art. 36.2) prohíben circular en paralelo a ciclistas y lo califican como infracción grave (multa de hasta 50.000 ptas). Una Comisión del Congreso elaboró en 1996 la posible inclusión en la Ley de Seguridad Vial de una instrucción complementaria que tratase ampliamente la circulación de bicicletas e incluía la posibilidad de que grupos ciclistas reducidos circulasen en paralelo para, así, obligar a los automóviles a reducir su velocidad al alcanzarlos. Un dato apoya la tesis: el 80 por 100 de los ciclistas fallecidos en accidente circulaba en solitario mientras que, en grupo, el número es del 20 por 100. Ahora, el Senado estudia la trasposición de estas sugerencias a la normativa legal. La Dirección General de Tráfico podría acoger esta posibilidad, pero cree que debe limitarse, cuando no se trate de pruebas deportivas, a que tenga lugar en el arcén o fuera de las calzadas para automóviles.

CÓMO GIRAR

Advertir las maniobras es esencial. Previamente, siempre observaremos si el tráfico permite realizar la maniobra. Para girar a la izquierda, el ciclista extenderá, de forma paralela a la carretera y a la altura del hombro, el brazo izquierdo, con la mano abierta. Y hacia la derecha, desde el carril derecho de la calzada y lo más cerca posible de su borde, formará un ángulo de 90 grados con el brazo izquierdo, doblando el codo hacia arriba y con la mano abierta. Donde no exista un carril especialmente acondicionado para el giro a la izquierda, los ciclistas, según el Reglamento de Circulación (art. 76), "deberán situarse a la derecha, fuera de la calzada siempre que sea posible, e iniciarlo desde ese lugar".



ADELANTAMIENTOS

El Reglamento de Circulación (art. 85.4 y 5) establece que "cuando se adelante, fuera de poblado a peatones, animales o vehículos de dos ruedas o de tracción animal, la separación lateral que deberá dejar el conductor que se proponga adelantar será de 1,5 metros como mínimo". La misma distancia debe dejar el ciclista si adelanta a otro vehículo. La Comisión de Congreso que estudió los accidentes de ciclistas propuso ampliar la distancia hasta 2 metros o 2,5, si se trataba de un camión. La DGT cree que es difícil de adoptar pues habría que ampliar la mayoría de las carreteras españolas.



No adelantes sin dejar distancia lateral, puedes golpear al ciclista.



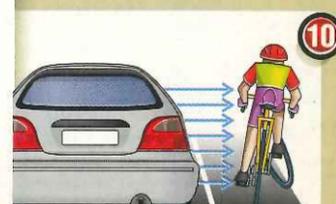
No toques el cláxon cerca: puedes asustarle y provocar una caída.



No te acerques demasiado. Las bicis frenan en poco espacio.



No adelantes a otro vehículo si viene de frente una bicicleta.



Cuidado al adelantar: el aire que desplaza puede desequilibrarle.

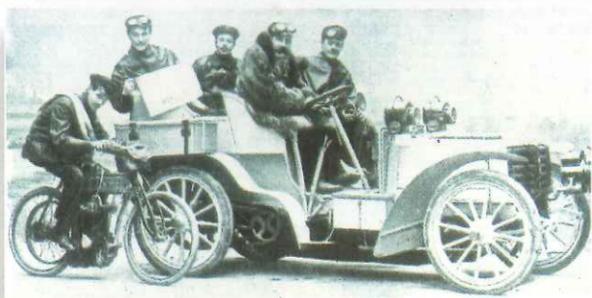
HISTORIAS DE LA BICI

El precursor de la bicicleta moderna fue el francés **Sevrac** (1790). Su **celeffero**, una máquina de dos ruedas carente de pedales, se movía al impulso de los pies de los petimetres que la conducían.

El alemán **Karl Drais von Sauerbronn** construyó, hacia 1816, la **draisina**, primer modelo con una dirección práctica. Pero hasta que el escocés **MacMillan** le acopló dos pedales, un cigüeñal y bielas que transmitían la potencia a la rueda trasera, el invento quedó frenado.

En 1865, el francés **Pierre Lallement** colocó los pedales y el cigüeñal en la rueda delantera de un celeffero, creando el **velocípedo**. La rueda delantera era mucho más grande que la trasera y el conjunto era de madera y sólo tenía de hierro el eje y las llantas.

El velocípedo evolucionó rápidamente. Le acoplaron rodamientos a bolas, cubiertas de goma en vez de llantas metálicas, cuadro metálico (**Ader**, 1867) y ruedas con radios metálicos (**Meyer**, 1869). La rueda delantera aumentó de tamaño hasta llegar a 1,6 metros de diámetro, mientras la trasera quedaba en 0,3 metros. Esto era un inconveniente casi insalvable para personas de corta estatura, que



tuvieron que pasarse al triciclo, de menores proporciones.

En 1885, el inglés **J. K. Stanley** inventó la "bicicleta de seguridad", con una rueda delantera sólo ligeramente mayor que la trasera y cadena de transmisión. Cuando, en 1888, **John Dunlop** inventó la cámara neumática y se adaptó a la bicicleta, ésta recibió un impulso definitivo.

En 1896 la bicicleta adoptó su forma actual:

dos ruedas de idéntico tamaño y 60 centímetros de diámetro, manillar moderno, catalina y piñón unidos por la cadena y cuadro de 8 tubos. En 1899 apareció el cambio de marchas; y en 1905 el ejército austríaco utilizó por primera vez la bicicleta en unas maniobras. ♦

CURIOSIDADES

En 1996 hubo 19 colisiones de bicicletas con otras bicicletas, de las que la mayor parte (58 por 100) ocurrieron en tramos rectos.

Si un coche alcanza a un ciclista a 46,5 km/h y le golpea, la fuerza sería suficiente para elevarle 39 metros en vertical. O lo que es lo mismo, para enviarle hasta un decimotercer piso.

La bicicleta más cara del mundo es un ejemplar único, producto de una investigación de la marca británica **Raleigh**. Está construida en duraaluminio, titanio y fibra de carbono y cuesta 750.000 pesetas.



Y si, en las condiciones anteriores, golpeará a un ciclista que circulara a 25 km/h y no se cayera, éste rodaría, sin dar pedales, 73 metros.

En 1493, **Leonardo Da Vinci** dibujó la que se cree es la primera bicicleta con transmisión mediante cadena. En el boceto se ven claramente las bielas y pedales unidos a un plato y una cadena. Tenía ruedas de madera de ocho radios, asiento y manillar, también de madera, unido a la rueda delantera.

La bicicleta más ligera del mundo pesa 4,228 kilogramos. Construida en la NASA, el cuadro es de titanio con soldaduras en atmósfera inerte, ruedas de magnesio y carretes, pedalier y pedales de titanio.



El primer artilugio que construyó la marca "Rover", antes que un coche, fue una bicicleta.

El gran escalador italiano **Marco Pantani** lleva dos años renqueante de una rotura de su pierna que se produjo tras atropellarle un coche mientras entrenaba.

CONSEJOS DE CAMPEONES



LAURENT JALABERT

“ Cuando salgas en bicicleta, circula por el arcén. ”



ABRAHAM OLANO

“ En la carretera no solemos ir solos. Tened precaución. ”



MIGUEL INDURAIN

“ Los jóvenes, que tenga mucha prudencia y vayan en fila. A ver si entre todos evitamos estas desgracias. ”



JESÚS MONTOYA

“ Conductor: sé prudente, Respetanos, por favor. ”



PEIO RUIZ CABESTANY

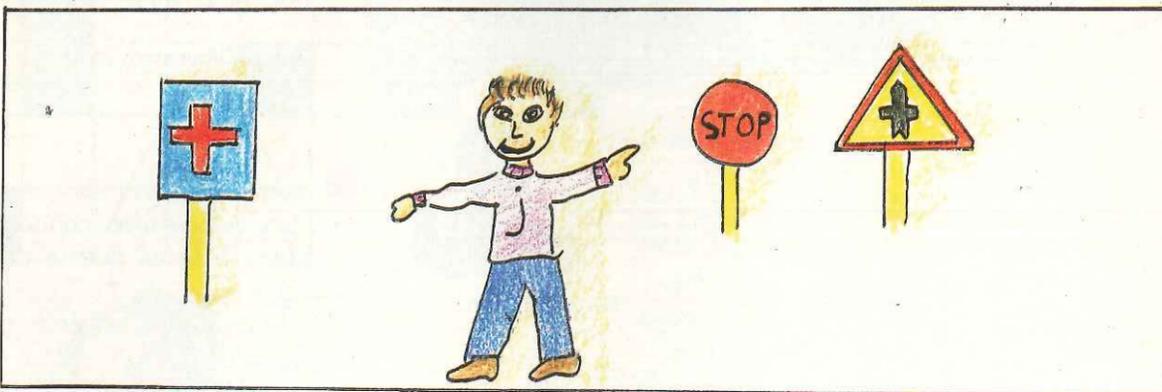
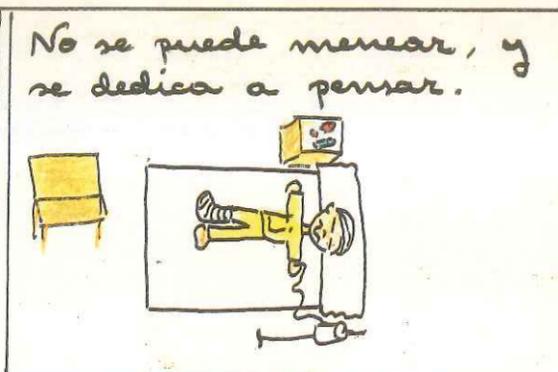
“ Son necesarias las máximas precauciones tanto por los ciclistas como por los automovilistas. ”



FERNANDO ESCARTÍN

“ Cuando vayáis en carretera, circula bien por la derecha. Por vuestro bien. ”

Textos: J. M. Menéndez. Fotos: Marcos González y Ana Pérez. Infografía: DPI.



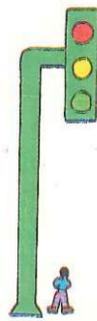
Y hoy ya puede dar lecciones a todos los peatones.

Título: "El peatón". C.P. Vera Cruz. 5º Curso. 1988. Aranda de Duero (Burgos).





HUMOR



● En un país tenían los semáforos muy altos y un turista extraño preguntó a un pueblerino:
 - ¿Por qué están los semáforos tan altos?
 - Pues para que nadie se los saque.

Título: "Huellas". C.P. Ciudad de Buenos Aires. 8º Curso. 1991. Palencia.



● Un señor va en coche y ve una señal que dice: "Reduzca a 60 km." y él como es un buen conductor obedece. Mas tarde ve otro cartel: "Reduzca a 50 km." y otro "Reduzca a 40 km.", etc... Al final cuando tenía el coche medio calado porque iba a 5 km/h. ve un cartel que dice: "Bienvenido a Reduzca".



Título "Pedaleando" C.P. Padre Manjón. 7º Curso 1988. Elda. (Alicante).



● Un coche, que va por la carretera de Argamasilla a Tomelloso, choca con unos arados de un tractor. El conductor, al ver destrozado el coche, se baja con gran enfado y le dice al del tractor:
 - ¿Qué pasa, es que no sabe que hay que señalizar los arados con un trapo rojo?
 - A lo que el tractorista tomellosero contesta:
 - ¡Anda el del trapete...! No has visto el tractor, pas a ver el trapete.

Título: "Circulando Opiniones". C.P. Fray Luis de León. 5º Curso. 1992. Belmonte (Cuenca).

● Dos coches se encuentran, frente a frente, en un callejón muy estrecho y ninguno de los conductores quiere dar marcha atrás para ceder el paso. Tras una breve discusión, uno de ellos abre ceremoniosamente un periódico, se apoya en el respaldo del asiento y se pone a leer. Para no ser menos, el otro, sacando la cabeza por la ventanilla, le dice:
 - ¿Se importaría pasármelo cuando termine de leerlo?



● Un vasco entra en un bar con un seiscientos cargado a la espalda. Sale el dueño del bar y le dice:
 - ¡Pero oiga! ¿Qué ésto no es un garaje! ¿Cómo entra usted con un seiscientos a la espalda?
 - ¡Ay va, Dios! ¡Si es que se me ha olvidado quitarme el cinturón!

Título: "Arbre Blanc". C.P. Arbre Blanc. 7º Curso. 1988. Muchamiel (Alicante).

Título: "Seguridad Vital". C.P. Maristas. 8º Curso. 1991. Santa María la Real. Pamplona (Navarra).

PASATIEMPOS

JEROGLÍFICO

rueca: rue-ca
 dado: da-do
 ¿Qué compró Jaime?

Título: "Traficóctel". C.P. Pla Barraques. 6º Curso. 1988. El Campello (Alicante).



COLOREA Y DESCUBRE



Título "San Crispín". C.P. San Crispín. 6º Curso. 1988. Elche (Alicante).

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1									
2		■		■					
3						■			
4		■							
5					■			■	
6								■	
7	■								

CRUCIGRAMA

Horizontales: 1.- Medio de locomoción. 2.- Cuarta vocal. Cuarta vocal. Cierta parte de un coche que sirve para transportar, al revés. 3.- Cierta vehículo. Papá, a la mitad. 4.- Tercera vocal del abecedario. En plural, material que se emplea para la fabricación de vehículos. 5.- Consonante. Sonido repetido, al revés, que se emite al reír. Matrícula de coche española. Consonante. 6.- Pone en movimiento un coche. Consonante. 7.- Carburante.

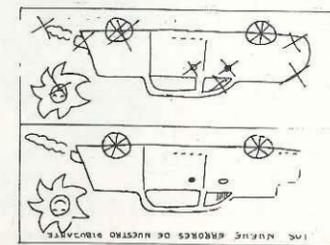
Verticales: 1.- Parte de un coche que sirve para avisar. 2.- Tercera vocal. Cuarta vocal. Al revés, matrícula de coche española. 3.- Lugar donde se encierran los vehículos. 4.- Tercera vocal. Cierta parentesco familiar, en plural. 5.- Matrícula de coche. Segunda vocal repetida. Negación. 6.- Articulo. Consonantes. 7.- Matrícula de coche al revés. Consonante. Primera y tercera vocal. 8.- Parte del depósito de gasolina. Consonante. 9.- Marca de coche antiguo, al revés. Matrícula de coche.

Título: "Stop". C.P. Nuestra Señora del Valle. 7º y 8º Curso. 1988. Viso del Marqués (Ciudad Real).



El material de "Tráfico Chico" está sacado de los trabajos presentados, por chicos de 6 a 14 años, al concurso anual de la DGT.

SOLUCIONES:



Jeroglífico:
 Rueda.

V	N	I	T	O	S	V	G
M	A	V	C	N	V	R	V
N	P	J	E	N			
S	O	R	R	I	E	H	I
P	A		E	H	E	C	O
B	A	V	A		O		O
A	E	L	C	I	C	I	E



Almería:

Objetores en los pasos de cebra

Un chaleco reflectante, una señal de stop y un silbato son el "uniforme" que identifica en Almería, desde marzo, a quince objetores de conciencia que controlan el tráfico en las inmediaciones de los colegios, a la entrada y salida de los escolares. Para esta tarea, de colaboración y ayuda a la policía local, han sido especialmente preparados, teórica y prácticamente. Además, los objetores dan charlas en los colegios para que los niños, que están encantados con su labor, los conozcan.

MATERIAL. El programa cuenta con abundante material didáctico de atractivo diseño.



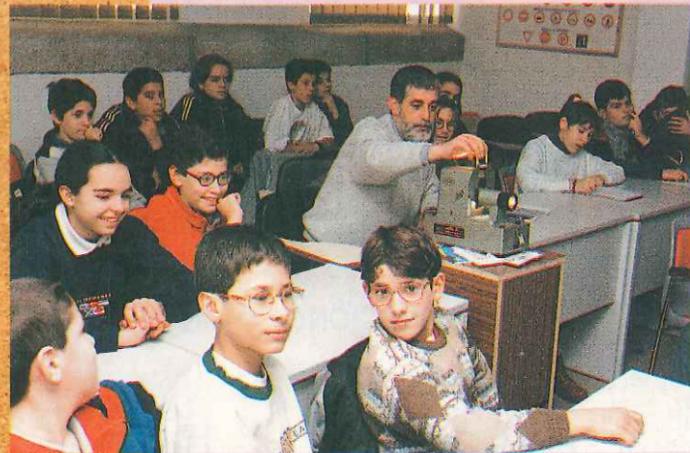
Renault: Concurso literario

Bajo el lema "Su seguridad está en vuestras manos", Renault desarrolla en escuelas de Educación Primaria de Cataluña un proyecto de seguridad vial dirigido al profesorado. El programa, apoyado en un amplio material didáctico con atractivo diseño infantil (destaca el libro-juego "Cap-i-Cua", realizado con el Instituto Catalán de Seguridad Vial y Ediciones P.A.U.), se centra en un concurso de cuentos para escolares. El premio a los participantes será ver publicado su trabajo en un libro (el primero de seguridad vial escrito por niños) donde estarán los diez mejores entre todos los presentados.

Andújar:

IV Semana de Educación Vial

El colegio "Inmaculada Concepción-La Salle", de Andújar (Jaén), celebró en marzo su IV Semana Escolar de Educación Vial. Un simulacro de accidente con bicicleta y monopatín, con efectivos de la Cruz Roja, clases teóricas con la Policía Local y la visita a una autoescuela ("Roma"), para conocer su funcionamiento, fueron algunos aspectos en los que participaron los niños. Los adultos por su parte, asistieron a la Escuela de Padres a cargo de los jefes de policía de Andújar y Úbeda.



TEORÍA. El parque de Lugo cuenta con un aula para clases teóricas con material didáctico.

Badalona:

Los escolares con los más mayores

Por tercer año, el instituto "Pompeu Fabra" de Badalona (Barcelona) ha ofrecido Educación Vial a sus alumnos de Secundaria, como parte de los "créditos variables". Este curso, tras un acuerdo con el ayuntamiento, los chicos -que cursan 4º de ESO- se han dirigido a los 18 centros de tercera edad para analizar con los mayores sus riesgos específicos de tráfico e invitarles a participar en campañas de prevención. Desde 1994, los escolares de Secundaria del "Pompeu Fabra" trabajan educación vial con los alumnos de 4º y 5º de Primaria de la localidad, con una excelente acogida.

Lugo:

Nuevo parque infantil de Tráfico

Desde el pasado noviembre funciona en Lugo el parque infantil de Tráfico "Juan López Mella". Casi tres mil escolares de veinte colegios pasarán este primer año por él. Terminado el curso, los chicos podrán asistir libremente, excepto en agosto, a clases programadas en función de su edad. El parque lleva el nombre de un motorista lucense, muy querido y vinculado a las actividades que allí se desarrollan, que sufrió un accidente mientras se realizaban las obras.

Las lesiones infantiles que producen los accidentes de tráfico son un problema que causa cada día mayor inquietud en las sociedades occidentales. Los accidentes que sufren los pequeños, entre ellos los de tráfico, son la primera causa de mortalidad infantil en los países desarrollados y algunos colectivos directamente relacionados con los niños, como pediatras y médicos de familia, empiezan a mostrarse preocupados por ello.

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha querido conocer la formación de estos especialistas médicos sobre dispositivos de protección para niños en el automóvil y su disposición a servir de vía de transmisión de una información adecuada a los padres. Un trabajo, dirigido por Begoña García-Matres, pedagoga, y Carmen de Vergas, responsable de la coordinación de Misiones Educativas del Centro Superior de Educación Vial de la DGT, ha permitido contactar con más de mil facultativos que trabajan en hospitales y centros de salud. Siete de cada diez considera que los accidentes de tráfico son un factor de riesgo elevado para los niños, siendo aún más contundentes los profesionales de hospital.

Según los pediatras, los padres sólo muestran cierto interés porque sus hijos vayan en el coche correcta-

Padres y pediatras, tan sensibilizados como mal informados sobre los riesgos infantiles en el automóvil

JUANA SÁNCHEZ. FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

Los pediatras consideran que los niños son especialmente vulnerables ante los accidentes de tráfico, algo que podría evitarse con mayor prevención por parte de los adultos. Campañas informativas y el consejo del médico -para lo que los pediatras demandan formación previa- parecen el mejor camino para llegar a unos padres cada vez más sensibles pero con escasa información.

mente sentados en viajes largos y, aun en estos, los médicos consideran que no emplean adecuadamente los dispositivos de seguridad, ya que los adultos permiten que los niños se suelten en cuanto se cansan o aburren.

El informe revela que el 85 por 100 de los pediatras cree importante educar sobre seguridad infantil en el automóvil a la población en general y sobre todo a los padres, y apunta que su labor en este sentido resultaría muy eficaz. Sin embargo, la práctica totalidad de los médicos -96 por 100- dice no contar con suficiente información para atender las dudas que los padres pueden plantear, por lo que demandan formación específica previa, personalizada,



Doctor: ¿Pongo el cinturón al niño?

PADRES Y MÉDICOS. Los pediatras están dispuestos a informarse e informar a los padres sobre seguridad infantil en el vehículo.



MADRES. Las mujeres son las que, mayoritariamente, se ocupan de la seguridad y la educación de los hijos.

NIÑOS PASAJEROS DE TURISMOS, VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Edad	Total víctimas	Muertos	Heridos graves	Heridos leves
De 0 a 1 año	308	6	42	260
De 2 a 5 años	925	21	136	768
De 6 a 9 años	977	26	154	797

Accidentes en carretera y zona urbana en 1996. (Fuente: DGT).

en coloquios o a través de revistas especializadas. Begoña García-Matres resalta la sorpresa de los sanitarios ante la necesidad de estos dispositivos: "Se quedan muy asombrados cuando les muestras imágenes de cómo un niño sale disparado de su asiento en caso de impacto del vehículo".

Más de la mitad de los pediatras de centros de salud y la práctica totalidad de los de hospital opinan que la forma más rápida y eficaz de concienciar a la gente son campañas en los medios de comunicación y, de forma paralela, charlas específicas a los padres y la propia consulta del médico.

Algunos países han reducido considerablemente los daños que sufren los niños en el automóvil. En Suecia,

por ejemplo, en diez años se logró que la presencia de estos elementos aumentara del 22 al 72 por 100, y que las lesiones infantiles disminuyeran un 60 por 100. En España, se estima que sólo un tercio de los niños viaja correctamente protegido.

Y eso que el interés de los padres por estos sistemas de

PADRES CADA VEZ MAS SENSIBLES

Más de la mitad de los padres españoles sabe que la normativa prohíbe viajar a menores de doce años en el asiento delantero del automóvil, salvo que use dispositivos homologados de retención infantil. Del resto de padres, cuatro de cada diez conoce la primera parte de la norma pero no la segunda y afirma que el niño jamás puede viajar delante. El 63 por 100 considera insuficiente su información al respecto, aunque su sensibilización ha aumentado en los últimos 10 años.

El 77 por 100 de los padres ha utilizado "sillitas", las más populares. Pero ocho de cada diez no sabe qué criterio seguir al elegir un dispositivo y en qué asiento instalarlo. Un 35 por 100 cree que no hacen falta para niños de más de seis años, aunque una amplia mayoría conoce el significado de la homologación. En todo caso, el nivel económico de la familia no guarda relación con el empleo de sistemas de retención:

no es un problema de dinero, sino de concienciación.



PEDIATRAS. Los padres confían plenamente en el pediatra. Su consulta puede ser buen lugar para conocer cómo deben viajar sus hijos.

El interés de los padres por los sistemas de retención infantil ha aumentado en los últimos diez años

retención ha aumentado en los últimos diez años. Aun así, es muy frecuente adquirir uno de estos elementos -las "sillitas" son las más conocidas- para un hijo y pasarlo inmediatamente a otro que nazca, dejando que el mayor vaya sin asegurar dentro del coche, aunque todavía sea de corta edad.

MUJERES PREOCUPADAS

Estos datos se desprenden de otro trabajo -dirigido también por Begoña García-Matres y Carmen de Vergas- que la DGT realizó en 1995. Este destaca que la mujer se ocupa mayoritariamente de la seguridad y educación de los hijos y que

ALGUNOS CONSEJOS IMPORTANTES

- ▶ Antes de instalar un dispositivo de retención infantil, lea las instrucciones de montaje: si está mal colocado, no sólo es ineficaz sino que puede resultar peligroso.
- ▶ Escójalos homologados y en función del peso del niño más que de su edad. No acepte uno prestado si ha sufrido un accidente.
- ▶ Nunca lleve a un bebé en brazos, ni delante ni detrás; en caso de impacto no podrá retenerle y puede agravar sus lesiones.
- ▶ No sienta al niño sobre la sillita sin abrocharle los cinturones; si usted se abrocha el suyo, el niño pondrá menos reparos.
- ▶ Jamás coloque la silla en el asiento delantero si éste lleva airbag.

no existe relación entre la posición económica de la familia y el uso de elementos de seguridad infantil en el automóvil.

POCO INFORMADOS

Los padres, como los pediatras, acusan una notable falta de información: no conocen los sistemas de retención infantil que existen, cuáles son más adecuados para cada grupo de niños, la importancia de que estén homologados o la información que contiene la etiqueta de homologación. Igualmente desconocen, en su

Anselmo Andrés Martín, pediatra "Podría evitarse la gravedad de los accidentes infantiles"

Coordinador del grupo de trabajo de accidentes infantiles de la Asociación Española de Pediatría, el doctor Anselmo Andrés Martín trabaja en la Unidad de Cuidados Intensivos de Neumología del Hospital Infantil "Virgen

de la seguridad infantil en el automóvil?

- Sin duda. El consejo del pediatra es muy valorado por ellos. En Estados Unidos se ha comprobado que la recomendación del médico influye más, incluso, que las campañas publicitarias.

- ¿Y están los médicos suficientemente informados?

- Quizá les falte información específica de cómo prevenir los riesgos dentro del coche y de cómo sensibilizar a los padres.

- ¿Cuál es mejor momento para concienciar a las familias?

- En la etapa prenatal, su disposición es muy positiva y puede ser una buena oportunidad. También los primeros meses del niño, cuando se visita a menudo al pediatra. Un simple folleto en la consulta del médico podría resultar muy eficaz.



mayoría, los aspectos médicos, técnicos o legales en este ámbito.

El informe recoge que los programas de televisión y campañas basadas sólo en folletos o carteles sirven para informar a los padres, pe-

ro "no para crear conciencia, mientras que los pediatras pueden influir en ellos incrementando el uso de los distintos sistemas de retención". En este sentido, el momento más eficaz para concienciar parece ser el período anterior e inmediatamente posterior al nacimiento del bebé, cuando los padres son más receptivos a cualquier recomendación que redunde en el bienestar del niño. En todo caso, García-Matres constata en ellos "una actitud abierta y la necesidad de mejorar su propia información sobre los sistemas de retención más adecuados a cada edad, ya que ocho de cada diez desconoce qué criterio debe seguir". ♦

SILLAS DE IDA Y VUELTA

La DGT y la Junta de Castilla y León firmaron el año pasado un convenio para fomentar el uso de sistemas de retención infantil en los vehículos. Gracias a él, casi 2.000 padres de bebés menores de nueve meses de esa comunidad han obtenido prestada, gratuitamente, una "sillita" apropiada para su hijo, que deben devolver cuando supere esa edad. Paralelamente, la DGT impartió cursos de formación a profesionales de la sanidad castellano-leonesa para que informen en este aspecto a padres futuros o recientes. Además, elaboró sendas guías dirigidas a padres y médicos.

NIÑOS "SIN ATAR". El niño se cansa enseguida del coche. Pero dejarle moverse libremente para evitar su protesta es muy peligroso.



Algunas compañías no aseguran a los jóvenes y otras multiplican su tarifa por dos

La revista "Tráfico" ha preguntado a seis compañías aseguradoras, del 13 al 24 de enero pasado, cuánto costaría asegurar cinco modelos diferentes de automóviles y una motocicleta, elegidos pensando en el gusto y afinidades de los jóvenes.

Por un lado, el solicitante del seguro "a todo riesgo" se identificó como un varón de 18 años, con unos meses de antigüedad del permiso de conducir y residencia en Madrid. Más tarde se volvió a pedir el precio de las pólizas pero, esta vez, para un hombre de 35 años, con doce de antigüedad de carnet, es decir, sin recargos por

LUIS GUIJARRO. FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

Lo que las compañías de seguros denominan "factor riesgo", sobre todo ser joven y sin experiencia y con la pretensión de conducir ciertos coches "rápidos", les lleva a aplicar incrementos de tarifas de hasta un 250 por 100 e, incluso, a rechazar al cliente. Así lo ha constatado esta revista haciéndose pasar, respectivamente, por un joven de 18 y de 35 años que trataba de asegurar cinco modelos de automóviles y una motocicleta, en seis aseguradoras diferentes.

La edad tiene un precio

edad ni permiso.

Los resultados fueron muy dispares y se comprobó que son muchos los factores que las aseguradoras tienen en cuenta para aplicar el precio final de un seguro de automóvil. Cada compañía aplica el denominado "factor de riesgo" que no es necesariamente el mismo para todas, si bien hay una serie de criterios de segmentación prácticamente comunes a todas. El uso del coche (privado o comercial), área geográfica por la que se transitará, edad y sexo del conductor, potencia, peso y valor del vehículo, antigüedad del carnet, y profesión del asegurado condicionan el precio final de una póliza.



CERRADO. Algunas compañías de seguros no suscriben pólizas a los más jóvenes.

Si a los muchos factores a considerar se añade el sistema bonus-malus que aplican las compañías, los peor parados son, por supuesto, los jóvenes de 18 a 25 años y con unos meses de carnet, que pagan hasta un 250 por 100 más de recargo.

EXPERIENCIA Y PRECIO

No obstante, entidades aseguradoras como Mutua Madrileña han empezado a valorar la experiencia por encima de la edad, mientras que Winterthur incorpora lo que denomina "detalles en los servicios", como incluir a los hijos del asegurado con un pequeño incremento en la prima, pero siempre que no conduzcan el fin de semana.

Por el contrario, según Juan Carlos Duerto, responsable de contratación de Pe-

layo "nuestros estudios de siniestralidad confirman que ésta es más alta cuando se juntan los factores de juventud y falta de experiencia; por supuesto que no todos los jóvenes son así, pero la tendencia es que estos muchachos lleven vehículos muy ligeros, con una gran potencia y, aunque los accidentes no sean muchos, son muy costosos. Por eso creemos que las compañías aseguradoras todavía hoy no estamos cobrando realmente el coste que supone este colectivo".

El sondeo realizado por "Tráfico" confirmó que muchas compañías se niegan a asegurar motos y, si lo hacen, sus primas son muy elevadas. De las seis compañías consultadas, sólo Seguros Pelayo las asegura y en la modalidad de terceros.

Mapfre Automóviles ofreció los precios de los segu-

La póliza, según la edad

Compañía Importe, según edad Incremento %
35 años 18 años

Fiat Punto GT II 3p. P.V.P. 2.383.000 pesetas			
MAPFRE	233.988	499.735	113,5
ESTRELLA	205.000	-	-
M.M.A.	179.687	254.621	41,7
PELAYO	159.931	427.761	167,4
FÉNIX	253.800	880.100	246,7
M.M.T.	-	-	-

Ford Scort Sport 1.8i 16V 3p. P.V.P. 2.433.000			
MAPFRE	219.905	391.482	78
ESTRELLA	225.000	-	-
M.M.A.	179.922	247.592	37,6
PELAYO	152.390	418.803	174,8
FÉNIX	199.500	665.000	233,3
M.M.T.	-	-	-

Opel Tigra 1.6i 16V. P.V.P. 2.398.000 pesetas			
MAPFRE	185.163	376.546	103,3
ESTRELLA	214.000	-	-
M.M.A.	162.445	251.568	54,8
PELAYO	154.042	386.850	151,1
FÉNIX	212.000	707.300	233,6
M.M.T.	178.629	294.395	64,8

Seat Ibiza 2.0 GTi 16V Cupra. P.V.P. 2.701.546 pesetas			
MAPFRE	191.872	534.587	178,6
ESTRELLA	377.000	-	-
M.M.A.	-	-	-
PELAYO	191.585	522.816	172,8
FÉNIX	301.000	1.045.600	247,3
M.M.T.	166.222	273.814	64,7

Volkswagen Golf 2.0 16V GTi Nuevo 3p. P.V.P. 3.380.000 ptas.			
MAPFRE	260.710	583.122	123,6
ESTRELLA	377.000	-	-
M.M.A.	-	-	-
PELAYO	182.197	476.486	161,5
FÉNIX	305.000	1.058.600	247
M.M.T.	213.525	352.499	65

Motocicleta Yamaha YZF 600 Thundercat (599 c.c.). P.V.P. 1.018.714			
MAPFRE	-	-	-
ESTRELLA	-	-	-
M.M.A.	-	-	-
PELAYO	74.549	386.858	519,1
FÉNIX	-	-	-
M.M.T.	-	-	-

Sólo la asegura Pelayo, aunque en la modalidad "a terceros": 74.549 para mayores de 35 años y 386.858 para los de 18 (418 por 100 de incremento).

**Ser joven
y sin experiencia
significa
una penalización
de hasta
el 250 por 100
en la póliza**

ros para las dos edades. En el caso de los jóvenes, éstos se incrementan entre el 78 por 100 (Ford Escort Sport 1.8i) y el 178,6 por 100 (Seat Ibiza 2.0 GTi). Además, incluso los mayores precisan autorización de la oficina central de Mapfre para el Volkswagen Golf por considerarlo como un "vehículo ultrarrápido código 1". Por otra parte, esta compañía ofrece la posibilidad de pagos semestrales y trimestrales y descuentos progresivos en años sucesivos.

NO ASEGURAN

Más categóricos fueron en Seguros La Estrella: se negaron a asegurar los modelos de coche citados a ningún joven, si bien se ofrecieron a firmar los papeles necesarios para acudir al Consorcio de Compensación del Seguro, último recurso para quien no encuentra aseguradora dispuesta a suscribirle una póliza.

La Mutua Madrileña Automovilística asegura los tres primeros modelos, e indicaba que los dos últimos no estaban incluidos aún en su sistema informático. Esta compañía incrementó el precio con respecto a los mayores entre un 37,6 por 100 (Ford Escort Sport 1.8i) y un 54,8 por 100 (Opel Tigra 1.6i). Como atractivo, ofrece descuentos de más del 43 por 100 para el segundo año.

Seguros Pelayo asegura todos los vehículos en ambas edades e incluso la moto. Claro que el incremento va

Riesgo calculado

Según Unespa, patronal del seguro, el precio de la prima de los jóvenes está basado en cálculos e informes estadísticos. Cada compañía fija la prima de riesgo de un determinado colectivo basándose en la frecuencia media de los siniestros y el coste de los mismos.

De la estadística de seguros de responsabilidad civil de Unespa se deduce que los jóvenes no tienen tantos accidentes como cabría esperar, pero son más aparatosos y tienen un coste muy elevado. Partiendo de una media general de un siniestro por cada diez pólizas, con un coste por accidente de 225.000 pesetas, en el colectivo 18-20 años los varones tienen casi 2,3 siniestros por cada diez pólizas con

un coste medio de 438.000 pesetas; en las mujeres es de 1,4 y 255.000 pesetas, respectivamente. En cambio, en el grupo 25-30 años, el riesgo de accidente de los varones desciende a 1,3 y el de las chicas a 1,1, con un coste por siniestro de 222.000 y 178.000 pesetas, respectivamente.

Si pasamos de los turismos a las motos, los índices se disparan: tomando como media cinco siniestros por cada 100 pólizas y 300.000 pesetas de coste por siniestro, en el grupo de 18 a 20 años, los chicos tienen 12,8 accidentes por cada 100 pólizas y un coste de 399.000 pesetas por siniestro; las chicas tienen menos, 9 por cada 100, pero el coste se eleva a 523.000 pesetas.



ECHAR LA CUENTA. La prima anual de un seguro a todo riesgo para un joven de 18 años puede superar el millón de pesetas.

Además de tener más accidentes, el coste de cada siniestro protagonizado por un joven varón es casi el doble que la media



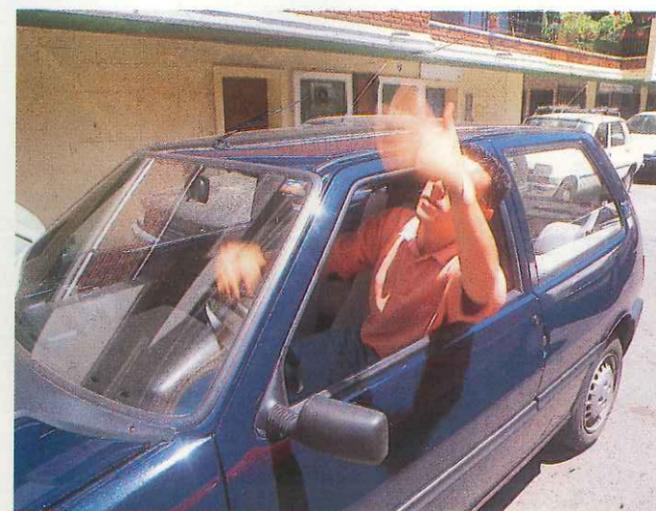
MÁS RIESGO. Los datos de las aseguradoras indican que los jóvenes tienen más accidentes y su reparación más costosa.

nica del sector: "Si es mayor de 25 años y tiene 2 años de carnet podrá disfrutar de los mejores precios. Usted tiene toda nuestra confianza".

JÓVENES INICIATIVAS

El grupo Mapfre ha creado una filial de venta telefónica de seguros de automóviles con riesgos especiales: Mapfre Automóviles Riesgos Especiales (MARES). Esta entidad, cuyo máximo responsable es Miguel María Muñoz Medina, ha iniciado este mismo mes su actividad con pólizas para turismos para jóvenes conductores sin experiencia, con una tarificación personalizada, que permitirá no ser demasiado cara, y venta centralizada. De momento, es la única compañía española que trata de forma monográfica los riesgos especiales.

Se espera que esta fórmula contribuya a reducir la cifra estimada de millón y medio de vehículos que circula sin seguro, provocando más de



¿PRECIO JUSTO? La prima se calcula en función de la frecuencia media de los siniestros y el coste de los mismos.

La última puerta

Existe una última solución en caso de que nadie quiera asegurar a un joven: presentar en el Consorcio de Compensación de Seguros la negativa escrita de varias compañías, las características del vehículo, el Permiso de Circulación y el de Conducción. El Consorcio elabora una prima, a medida. Según José González, jefe del departamento de Producción del Consorcio "se paga lo que fija la normativa pero, indirectamente, se hace una autoselección, ya que si se observa un riesgo aparente, se impone una tarifa mayor que funciona como disuasoria". Esta cobertura no es exclusiva de los jóvenes: también se aplica a vehículos viejos y otras circunstancias.

El "factor riesgo" es uno de los principales determinantes del importe de la prima que cada compañía aplica a sus clientes

14.000 siniestros con un coste cercano a 7.555 millones de pesetas. Un coste que, en definitiva, pagamos todos, con un 3 por 100 de la prima anual.

Esta misma filosofía es la de Organización de Consumidores y Usuarios (OCU). Su portavoz, Antonino Joya, explica que "es práctica habitual rechazar a los jóvenes cuando llegan a solicitar su seguro; pero las compañías deberían, aún siendo más gravosas, hacer atractivas las tarifas fraccionando, por ejemplo, el pago para que, ante todo, estos jóvenes no salgan a la calle sin seguro".

Las aseguradoras tienen muy en cuenta la exposición de los jóvenes al riesgo, sus hábitos y forma de diversión, pero en general olvidan, según Carlos Mataix, Director Técnico de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), "que los jóvenes tienen sus reflejos al cien por cien y una vista espléndida, sentidos que influyen muchísimo al conducir un vehículo".

En este sentido, los fabricantes de automóviles, englobados en ANFAC, y patrocinados por la Unión Europea, el RACE y Ford, han impulsado el "Yes 1996" para desarrollar propuestas de mejora enfocadas al conductor joven como grupo especialmente expuesto al peligro del tránsito en carretera. ♦

PREVER: Ayudas para cambiar coches, furgonetas y motos viejas por otros nuevos

Apuesta por la renovación

MERCEDES LÓPEZ



Renovar el parque automovilístico, incrementar la seguridad vial y mejorar el medio ambiente son los principales objetivos que pretende conseguir la puesta en marcha del programa PREVER, cuya duración, por primera vez, es indefinida. Comprar un coche, una furgoneta o una moto nuevos será más barato, siempre que se achatarre un vehículo viejo.

Cambiar el vehículo antiguo por uno nuevo es, desde hace unas semanas, mucho más barato gracias al Programa Estructural para la Renovación de Vehículos (PREVER). A diferencia de iniciativas anteriores, las denominadas RENOVE, destaca su carácter permanente y, por primera vez, afecta también a furgonetas y motos.

El objetivo es, por un lado, estimular la renovación del parque de vehículos que es, después de griego, el más antiguo de la Unión Europea (más del 44 por 100 de los turismos tiene 10 ó más años). Por otro lado, sustituir estos vehículos viejos redundará en una mejora de la seguridad vial y, por tanto, en la disminución del número de accidentes.

El medio ambiente también será favorecido al reducirse el consumo de carburante y las emisiones contaminantes a la atmósfera (el consumo de gasolina súper con plomo por vehículos sin catalizador supone el 70 por 100).

Otro aspecto importante es su incidencia en la reactivación del sector de la automoción, que emplea a uno de cada diez trabajado-

res y supone el 5 por 100 del PIB (Producto Interior Bruto). En este sentido, la patronal de los fabricantes, ANFAC, apoya las medidas tomadas por el Gobierno al dar un paso que "debería ser complementado con la tantas veces solicitada eliminación del Impuesto de Matriculación".

POR PRIMERA VEZ

El mercado de las dos ruedas también está satisfecho. Según José Franqueira, Secretario General de la Asociación Nacional del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR), se ha reconocido "el carácter utilitario que la motocicleta de pequeña cilindrada tiene en España" (en 1996, el 66 por 100 de las motos vendidas era de menos de 250 c.c.). Apunta, además, la conveniencia de

que se adopte el llamado permiso de conducir europeo, al igual que Francia, Reino Unido e Italia, donde los conductores de turismos con dos años de experiencia pueden conducir motocicletas de pequeña cilindrada.

Las medidas se complementan con el RENOVE de Vehículos Industriales, aprobado el pasado mes de febrero, mediante la instrumentación de una línea de crédito para la adquisición de vehículos industriales por importe de 35.000 millones de pesetas.

Según el Gobierno, cada año unos 300.000 turismos, 6.000 camiones, 62.000 furgonetas y 8.000 motocicletas se beneficiarán de estas medidas. Las principales marcas automovilísticas y algunas compañías aseguradoras reaccionaron inmediatamente con un aluvión de ofertas y descuentos. ♦

TODOS BENEFICIADOS.

Renovar el parque automovilístico mejorará la seguridad vial, el medio ambiente y la economía.

ESTAS SON LAS MEDIDAS

TURISMOS: Reducción de 80.000 pesetas en el Impuesto de Matriculación del nuevo coche, si se justifica la baja de otro vehículo de su propiedad con más de 10 años (entre la baja del antiguo y la matriculación del nuevo no pueden transcurrir más de 6 meses y el viejo tiene que haber sido adquirido, como mínimo, hace 1 año).

FURGONETAS Y VEHÍCULOS COMERCIALES: Bonificación de 80.000 pesetas en la compra de un derivado de turismos, furgoneta o vehículo comercial de menos de 6 toneladas, siempre que se justifique la baja de otro vehículo de su propiedad del mismo tipo, con una antigüedad de más de 7 años.

MOTOS: Supresión del Impuesto de Matriculación para las motocicletas de 125 a 250 c.c. Hasta ahora, éstas estaban sujetas a un tipo impositivo del 12 por 100.

Tráfico del motor

Un nuevo sistema que va a revolucionar el mercado de los diesel



MUY PRONTO. El Audi A6 que llegará en mayo, contará también con un motor TDi de 110 CV y turbo de geometría variable.

ANDRÉS MÁS

Una inyección milagrosa

El último Salón de Ginebra ha vivido la presentación masiva de los nuevos modelos con motores turbodiesel de inyección directa equipados con "common rail". Este sistema va a revolucionar el mercado del diesel, por las ventajas que aporta. Entre ellas destacan las mejoras conseguidas en cuanto al arranque y el consumo. En España vamos a poder elegir, muy pronto, entre 70 modelos.

ANTIGÜEDAD DEL PARQUE (1996)

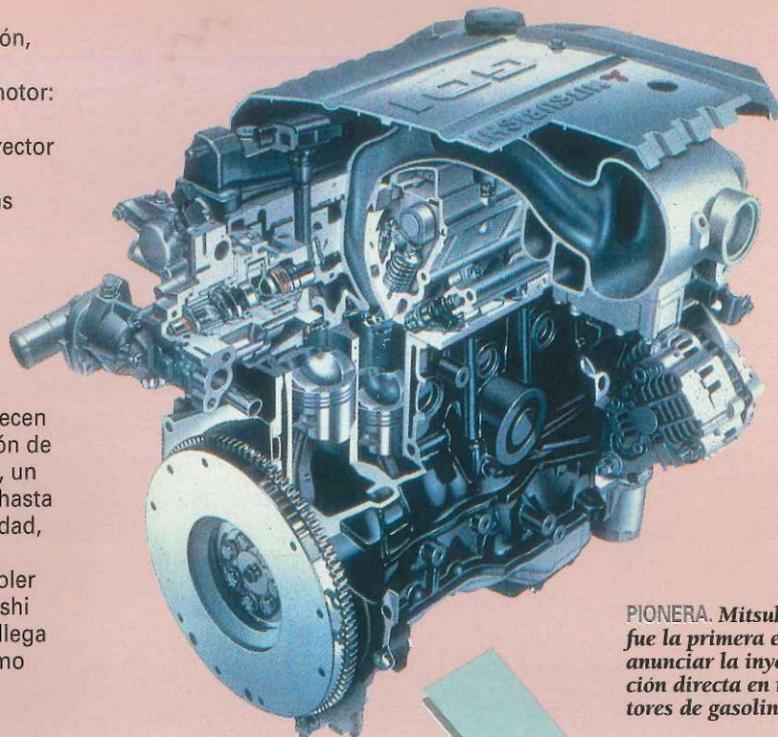
Antigüedad	Camiones	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Otros	Total
20 ó más años	11,2 % 341.570	20,2 % 9.866	12,7 % 1.867.890	22,6 % 295.583	9,5 % 35.753	13 % 2.550.662
15-19 años	9,3 % 285.540	13,1 % 6.367	11,9 % 1.761.433	13,2 % 172.296	10,7 % 40.040	11,6 % 2.265.676
10-14 años	19,7 % 602.566	20,8 % 10.173	20,1 % 2.967.781	15,4 % 201.451	15,7 % 58.819	19,7 % 3.840.790
5-9 años	39,2 % 1.197.335	30,1 % 14.665	34,3 % 5.056.125	39,1 % 511.826	39,4 % 147.379	35,4 % 6.927.330
menos de 5 años	20,6 % 630.336	15,8 % 7.734	21 % 3.109.580	9,7 % 127.052	24,7 % 92.344	20,3 % 3.957.646
Total parque	100 % 3.057.347	100 % 48.805	100 % 14.753.809	100 % 1.308.208	100 % 374.335	100 % 49.542.104

Fuente: DGT

También para gasolina

Con el paso del carburador a la inyección, la electrónica comenzó a jugar un papel importantísimo en la alimentación del motor: fue un paso de gigante. El cambio de la inyección electrónica multipunto (un inyector por cilindro) a la inyección directa en gasolina volverá a cambiar los esquemas tradicionales. Ahora, el combustible se pulveriza en el interior del colector de admisión, mientras que en la inyección directa, como en el motor diesel, una bomba y unos inyectores de alta presión lo hacen directamente en el cilindro.

Esto ofrece muchas ventajas que favorecen el rendimiento, el consumo y la reducción de gases contaminantes. A igual cilindrada, un motor como el GDi de Mitsubishi gasta hasta un 35 por 100 menos de gasolina en ciudad, situando su consumo por debajo de un motor dos litros turbodiesel con intercooler de similar potencia. El motor de Mitsubishi proporciona 150 caballos de potencia y llega a Europa en 1998, tanto en el Galant como en el S y V70 de Volvo.



PIONERA. Mitsubishi fue la primera en anunciar la inyección directa en motores de gasolina.

Las estimaciones apuntan a que en el año 2.000 la mitad de los motores diesel serán de inyección directa.

Resulta curioso conocer que los primeros motores diesel, esos que todos recordamos como lentos, ruidosos y humeantes, ya recurrían a este sistema. Pero nadie se ocupó de perfeccionarlo y, cuando llegó el sistema de culata con precámara (los diesel actuales más generalizados), la inyección directa quedó para mover maquinaria pesada o ser utilizada en motores navales.

La evolución de los motores diesel en los últimos 15 años ha sido impresionante y las actuales tendencias dejan claro que el futuro se encuentra en los sistemas de inyección directa.

En ellos, el combustible se inyecta en la parte superior del cilindro, que hace las veces de cámara de combustión, y normalmen-

A LA VENTA EN ESPAÑA

Audi A3, A4 y A6

Honda Civic 5P. y Accord

Land Rover Defender y Discovery

Mercedes E

Opel Vectra

Rover 200, 400 y 600

Seat Ibiza, Córdoba, Toledo y Alhambra

Volkswagen Polo, Golf, Vento, Passat y Sharan

Volvo S y V70

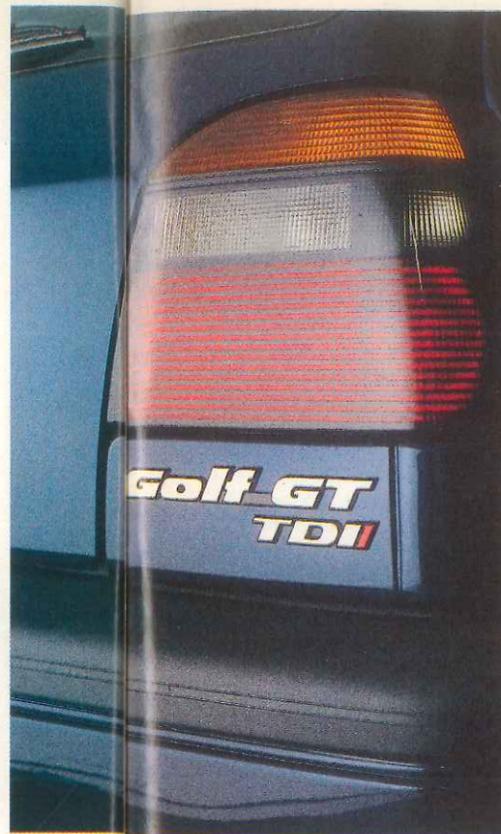
En nuestro país, la oferta de vehículos diesel o turbodiesel de inyección directa es amplia y promete crecer aún más conforme vaya terminando el año. Combinando motorizaciones con diferentes carrocerías, tipos de cambio o de tracción y acabado, la suma se sitúa en no menos de 70 modelos diferentes a elegir a partir de los 23 modelos que se relacionan. Los precios oscilan entre 2 millones de pesetas, en la versión más económica del Seat Ibiza, y 7 millones, en el Mercedes 290 TD.

TURBO

te el pistón está tallado de forma específica para provocar un efecto de turbulencia en la corriente de aire que llega por los conductos de admisión.

Dependiendo de la eficacia de estos torbellinos de aire (conseguidos tras un intenso estudio de aerodi-

námica interna) y gracias a un aumento de presión en los inyectores, que cuentan con varios orificios de salida, se consigue la mezcla combustible-aire más adecuada para mejorar el rendimiento, reducir las emisiones contaminantes y los humos.



PARA TODOS. El grupo Audi-Volkswagen ha sido el pionero en la utilización masiva de este tipo de motores. Lo llevan desde el "Ibiza" hasta el "A6".

PROS Y CONTRAS

El mínimo consumo se consigue gracias a la poca pérdida de calor a través de las paredes y la precisión con que la inyección electrónica aporta la cantidad de combustible necesaria para una combustión perfecta.

Pero no todo son ventajas. Un motor de inyección directa es más ruidoso que uno con precámara, ya que la presión en el pistón es mayor y, por consiguiente, las fuerzas que actúan en los órganos del motor son mayores.

Esto se soluciona, en la mayoría de los casos, encapsulando el motor con material fonoabsorbente. La inyección directa consigue menor potencia específica pero mayor presión máxima en el pistón, un mejor arranque, una mayor

¿Qué es el common rail?

El "common rail", o conducto común, es un invento que va a revolucionar, si no lo ha hecho ya, el desarrollo del motor diesel. El Salón del Automóvil de Ginebra fue el marco elegido por varias marcas para proclamar la paternidad de la patente del sistema y anunciar su aparición en modelos que estrenarán este año con motores turbodiesel (Mercedes Clase A o Alfa Romeo Giulietta) que recurren al conducto común.

Pero, ¿qué es este conducto común? En los sistemas convencionales de inyección, cada cilindro dispone de un conducto individual. Por ello, la bomba de inyección debe generar una presión de inyección para cada cámara de combustión en cada ciclo del motor. En cambio, el "common rail" usa una bomba a presión que trabaja de forma constante, pudiendo mantener una presión de hasta 1.500 bares en los inyectores (frente a los 750 bares de las bombas clásicas) y bombea el combustible a un conducto común. Así, la bomba actúa también como acumulador de presión y distribuye el combustible a los inyectores. La presión es constante durante toda la inyección, eliminando los altibajos que ocurren al final de la misma en los sistemas tradicionales.

Los datos registrados por sensores del árbol de levas y del cigüeñal sirven a la unidad electrónica de gestión del motor para ajustar la presión de inyección y asegurar una mezcla ejemplar, gracias a la pulverización más eficaz del gasóleo, y el aprovechamiento total de la combustión. Las ventajas son numerosas aumentando el rendimiento y eliminando casi de raíz el tradicional sonido a diesel, más acusado en aquellos que usan la inyección directa.

sencillez constructiva y un consumo menor.

Además, la evolución de estas mecánicas recurriendo a turbos de geometría variable, cajas de cambio de seis marchas, mejor aerodinámica interna, sistemas de conductos comunes, aceleradores electrónicos, etcétera, terminará de asegurar el éxito de la inyección directa.

El turbo de geometría variable ya se utiliza normalmente en los motores TDi del grupo Audi-Volkswagen. En concreto, las mecánicas de 110 caballos de potencia recurren a un turbocompresor que se ajusta a las necesidades del conductor. Se trata de una geometría variable del canal de admisión de la turbina que se regula mediante un dispositivo de ajuste electroneumático. Este sistema permite hacer funcionar el turbo a medida de las solicitudes con el acelerador y, por ello, mejorar la respuesta en baja y mantenerla en alta mejorando el consumo. ♦



LES GUSTA. Algunas marcas parece que han encontrado la piedra filosofal en el conducto común. Mercedes lo utilizará en su Clase A. Aunque será Alfa Romeo quien primero lo comercialice en el futuro "Giulietta".

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantero transversal. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 1.910 c.c. **Alimentación:** Inyección indirecta. **Carburante:** Gasóleo. **Depósito:** 60 litros. **Potencia máxima:** 100 CV a 4.200 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** **Tracción:** Delantero. **Caja de cambios:** Manual, de 5 marchas. **FRENOS:** Discos autoventilados delante y detrás; de tambor. **SUSPENSIÓN:** De ruedas independientes. **DIRECCIÓN:** Tipo: Cremallera, con dirección asistida. **Diámetro giro:** 10,4 metros. **RUEDAS:** **Llantas:** 5 1/2x14". **Neumáticos:** 175/65 R14. **Peso:** 1.155 kgs. **Longitud:** 4,02 mts. **Anchura:** 1,75 mts. **Altura:** 1,41 mts. **Maletero:** 280 litros. **Consumo:** En ciclo urbano, 7,5 litros. A 90 km/h, 4,6 litros. **Precio final:** Desde 2.380.000 pesetas.



😊	▶ Comportamiento carretera
😊	▶ Habitabilidad y confort
☹️	▶ Calidad de plásticos
☹️	▶ Maletero

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

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

FIAT BRAVO 1.9 TD 100 CV

COCHE ACTUAL

COMENTARIO.— Fiat acaba de incorporar dos motores turbodiesel en su gama de los Bravo, en ambos casos sobre el bloque de 1.9 litros, de inyección indirecta. La versión de 100 CV supera a la mayoría de sus rivales (excepción hecha de los turbodiesel de inyección indirecta), tanto en aceleración como en recuperación. En cuanto al consumo, está en torno a los 7 litros de media. El funcionamiento no está especialmente marcado por el turbo, pues éste entra sin brusquedades. Ya desde bajo régimen el motor empuja bien, aunque donde mejor lo hace es entre las 3.000 y 4.000 vueltas. Por encima, el rendimiento del motor ya no es tan bueno, por lo que no merece la pena sobrepasarlas.

En lo que respecta al comportamiento en carretera, es de conducción sencilla, muy poco exigente con su conductor y todavía menos que los modelos de gasolina, pues con respecto a estos tiene una menor imprecisión en la dirección.

El habitáculo es amplio, aunque el maletero no sale especialmente beneficiado en este reparto de centímetros. En las plazas delanteras se dispone de unos asientos cómodos, pero no habría estado de más que estos dispusiesen de una mayor sujeción lateral. ♦

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantero. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 2.157 c.c. **Alimentación:** Inyección programada. **Carburante:** Gasolina sin plomo. **Depósito:** 60 litros. **Potencia máxima:** 185 CV a 7.000 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** **Tracción:** Delantero. **Caja de cambios:** Automática, de 4 marchas. **FRENOS:** Discos ventilados delante; discos sólidos detrás. **SUSPENSIÓN:** Delantero y trasera de doble brazo oscilante. **DIRECCIÓN:** Tipo: De cremallera y piñón. **Diámetro giro:** 4,7 metros en ruedas. **RUEDAS:** **Llantas:** 16 x 6,5 JJ. **Neumáticos:** 205/50R16 87V. **Peso:** 1.346 kgs. **Longitud:** 4,54 mts. **Anchura:** 1,75 mts. **Altura:** 1,31 mts. **Maletero:** 284 litros. **Consumo:** En ciclo urbano, 11,5 litros. A 120 km/h, 8,5 litros. **Precio final:** 4.980.000 ptas.



😊	▶ Comportamiento dinámico
😊	▶ Relación calidad/precio
☹️	▶ Ausencia de quinta velocidad
☹️	▶ Interior muy sobrio

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

NOTA MEDIA: 7,6. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,1

HONDA PRELUDE 2.2

TOP AUTO

COMENTARIO.— Para muchos, entre los que nos incluimos, el nuevo Prelude ha dado un paso atrás en el plano de la estética. Lejos de las bellas y elegantes formas del modelo precedente, éste es mucho más convencional. El habitáculo, afortunadamente, se ha beneficiado de las generosas dimensiones exteriores.

La discreción exterior difiere totalmente de cuanto aporta en el terreno de la técnica.

Recurre a la dirección a las 4 ruedas que el Prelude ya estrenó en 1987. Gestionada electrónicamente, funciona de tres modos distintos en función de la velocidad, ángulo de giro del volante y aceleraciones longitudinal y transversal. Explicado así, puede dar lugar a desconfianza, pero lo cierto es que el comportamiento del coche es mucho más ágil y direccional, ya que la conjunción de las cuatro ruedas directrices influye muy positivamente en la fidelidad con que este Honda obedece a la trazada marcada desde el volante. Otra de las peculiaridades es su caja de cambios secuencial, inspirada en la experiencia acumulada por Honda en Fórmula-1. En cuanto al motor, es uno de los más sofisticados de su clase. Con 2,2 litros de cubicaje y 4 cilindros, rinde una potencia de 185 caballos. ♦

MOTOR 16

SEAT TOLEDO TDi

COMENTARIO.— De combinar el maletero más generoso del segmento, con un diseño agradable un equipamiento excepcional y un motor brillante y económico no podía salir nada más que un modelo absolutamente recomendable para todo aquel que haga más de 25.000 kilómetros al año y además necesite espacio. El Toledo también hereda una mecánica Volkswagen que utiliza el Passat, el Golf, el A4, el Vento y, desde hace poco, también el Ibiza. El Toledo TDi 110 incorpora un sistema de turbina de paso variable que permite a la berlina española obtener unas prestaciones excelentes que facilitan los adelantamientos y buenos cruces incluso cargado, con un consumo mínimo de gasóleo. En concreto, el Toledo TDi gasta menos de 5 litros cada 100 kilómetros a una velocidad media de 90 km/h. El maletero es la otra gran baza del Toledo. Con sus 550 litros de volumen se sitúa a la cabeza del segmento. Nos habría gustado un limpia trasero, como ya viene siendo habitual en modelos de 5 puertas, y una rueda de recambio normal y no de emergencia. En cualquier caso, se trata de un vehículo recomendable. ♦



😊	▶ Prestaciones de primera
😊	▶ Consumos reducidos
😊	▶ Capacidad maletero
☹️	▶ Rueda de emergencia
☹️	▶ Desarrollos largos
☹️	▶ Sin limpia trasero

Estética: 8. Acabado: 7. Habitabilidad: 6. Maletero: 10. Confort: 8. Instrumentación: 7. Equipamiento: 7. Potencia: 9. Elasticidad: 9. Cambio: 7. Velocidad punta: 9. Aceleración: 9. Consumo: 10. SEGURIDAD: Estabilidad: 8. Suspensión: 8. Frenos: 8. Dirección: 8. Ruedas: 7. Luces: 7.

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

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantero transversal. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 1.896 c.c. **Alimentación:** Bomba más turbo e intercooler (inyección directa). **Carburante:** Gasóleo. **Depósito:** 55 litros. **Potencia máxima:** 110 CV a 4.150 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** **Tracción:** Delantero. **Caja de cambios:** Manual, de 5 marchas. **Embrague:** Monodisco en seco. **FRENOS:** Discos ventilados delante; de disco detrás. **SUSPENSIÓN:** Delantero independiente, tipo MacPherson; y trasera, semi-independiente. **DIRECCIÓN:** Tipo: Piñón y cremallera. **Diámetro giro:** 10,5 metros. **RUEDAS:** **Llantas:** 6,0J x 15". **Neumáticos:** 195/50 R15" V. **Peso:** 1.170 kgs. **Longitud:** 4,32 mts. **Anchura:** 1,66 mts. **Altura:** 1,42 mts. **Maletero:** 550/1360litros. **Consumo:** En ciclo urbano, 6,6 litros. En carretera, 4,1 l. **Precio final:** 3.114.420 ptas.

AUTOREVISTA

SUZUKI VITARA TD

COMENTARIO.— Con la incorporación del motor turbodiesel al Vitara, Suzuki completa la gama de su todoterreno más vendido con la versión que más necesitaba. Ahora la firma japonesa dispone de un 4x4 de reducidas dimensiones y alimentado con gasóleo, lo que aminora muchísimo los gastos de uso y mantenimiento. Además, su precio final es bastante razonable.

El propulsor, de origen Peugeot, desarrolla 75 caballos y dispone de bastante fuerza a bajas revoluciones con el fin de conseguir un buen rendimiento en conducción por campo. Sin embargo, en carretera se muestra algo perezoso a la hora de subir de vueltas y, además, transmite con excesiva nitidez al habitáculo el ruido y las vibraciones que genera.

Su actitud en el campo es elogiada en todos los sentidos; se muestra muy ágil en las zonas escarpadas gracias a su contenido peso y mínimas dimensiones. En cuanto al interior, tiene un buen acabado y un equipamiento bastante completo, pero la habitabilidad es muy limitada en la versión de 3 puertas, que sólo puede acoger a cuatro adultos sin equipaje. Bien es cierto que la versión de 5 puertas es más amplia. ♦



😊	▶ Consumo reducido
😊	▶ Fácil manejabilidad
😊	▶ Buena actitud en campo
☹️	▶ Insonorización escasa
☹️	▶ Excesivas vibraciones
☹️	▶ Comportamiento carretera

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

NOTA MEDIA: 6,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,2

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantero. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 1.998c.c. **Alimentación:** Turboalimentado. **Carburante:** Gasóleo. **Depósito:** 42 litros. **Potencia máxima:** 75 CV a 4.600 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** **Tracción:** Delantero. **Caja de cambios:** Manual, de 5 marchas. **FRENOS:** Discos delante; tambores detrás. **SUSPENSIÓN:** Delantero tipo McPherson; y trasera, de horquilla central y muelles helicoidales. **DIRECCIÓN:** Tipo: Tuerca de bolas. **Diámetro giro:** 9,8 metros. **RUEDAS:** **Llantas:** 15X51/2J. **Neumáticos:** 195 R15. **Peso:** Desde 1.294 kgs. **Longitud:** 3,66 mts. **Anchura:** 1,63 mts. **Altura:** 1,66 mts. **Maletero:** No especificado. **Consumo:** En ciclo urbano, 10,6 litros. Ext. urb 6,5 litros. **Precio final:** Desde 2.645.000 ptas.

No pierda la CABEZA

Numerosos estudios indican que las lesiones en la cabeza son causa de más de la cuarta parte de los fallecimientos y heridas graves que se producen en accidentes de tráfico. Conseguir nuevos sistemas de protección en este campo es uno de los frentes en los que trabaja VOLVO, como es el caso del WHIPS (estudio de protección contra el desnucamiento) en colisiones traseras (la mitad de las lesiones por accidente con resultado la invalidez se producen por desnucamiento) Los trabajos se han centrado en un asiento cuyo respaldo distribuye la fuerza con homogeneidad a la largo de la espalda y el cuello, lo que eleva al máximo la protección de la columna vertebral.

VOLVO también está desarrollando un sistema de protección, llamado Cortina Hinchable, que protege la cabeza en caso de colisión lateral. Pero tan importante como un sistema de protección avanzado es su correcta utilización, ya que, según datos del Director del Departamento de Rehabilitación Neurológica de Galicia, cerca del 30 por 100 de los conductores lleva el reposacabezas muy bajo o con un diseño defectuoso.

URBANO

La empresa automovilística Mercedes y el Grupo SMH, propietario de los relojes Swatch, se han unido para crear el "Smart", un vehículo biplaza, supercompacto -sólo 2,50 m. de largo y 1,45 m. de ancho-, con un consumo bajísimo y escaso nivel de emisión de ruidos. Sin olvidar la seguridad, se presenta como el coche ideal para los congestionados centros urbanos. A partir de 1998 se podrá encontrar en España.



Novedades AUDI

AUDI acaba de presentar dos nuevos modelos. Por un lado, el Audi A3 1.9 TDI 110 CV, incorpora un motor con ligeras modificaciones que ya utiliza la gama del A4. Sus prestaciones son comparables a las de un motor de gasolina de similar cilindrada, pero con un consumo muy austero: 6,5 litros/100 km en recorrido urbano y 4 litros/100 km en carretera.



Por otro, el lanzamiento del A6 cuenta con varias versiones: motor de 6 cilindros en V de 2,8 litros y 193 CV; el V6 de 2,4 litros y 165 CV y el cuatro cilindros en línea de 1.8 litros y 150 CV. A estos motores de gasolina se agregará el turbodiesel de inyección directa de 1,9 litros y 110 CV.

MERCEDES llama a REVISION

Mercedes-Benz llamará a los usuarios de berlinas de la Clase S fabricadas entre junio de 1995 y diciembre de 1996 para realizar una revisión en el sistema de frenos. Se ha detectado, en ocho de estos vehículos, que la distancia entre la cara interior de las ruedas delanteras y los latiguillos del freno es de-

masiado pequeña: al girar con el volante las ruedas delanteras hasta el tope, éstas entran en contacto con lo latiguillos del freno, lo que podría deteriorar estos conductos. La marca asegura que el efecto de frenado estaría asegurado gracias al sistema de frenos de doble circuito.

El RANGE-ROVER ha ganado el premio a la "Seguridad en el vehículo" que otorga la British Vehicle Rental & Leasing Association (BVRLA). El grupo Rover ya había logrado este premio en 1992 con el Rover 800.



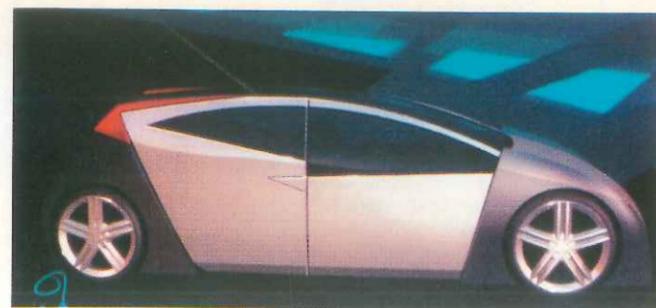
EL "GALANT" a la venta

Mitsubishi ya a puesto en el mercado el "Galant", una berlina que se comercializa en dos versiones de carrocería y motorizaciones, el 2000 GLS y el 2500 V6-24. Incorpora airbag SRS (de gran tamaño) para conductor y pasajero, así como sistema ABS. Desde 3.482.816 pesetas.



FUTURO cercano

Ford acaba de presentar el prototipo P2000. Su objetivo es conseguir el año que viene un sedán familiar de tamaño medio muy ligero (40 por 100 menos de peso) y técnicamente muy avanzado, con un consumo hasta tres veces menor que un familiar actual y capaz de conseguir el sueño de las emisiones cero.



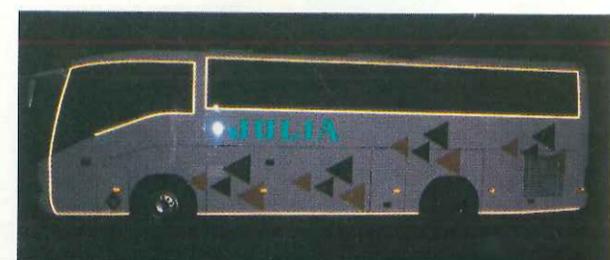
Nuevos PESOS Y DIMENSIONES

siones máximas de los vehículos industriales (autobuses y camiones):

- ◆ Ancho máximo: 2,55 metros (antes 2,50).
- ◆ Longitud máxima de los trenes de carretera: 18,75 metros (antes 18,35).
- ◆ Longitud máxima de los autobuses: 15 metros (antes 12).
- ◆ Se admitirá una longitud de 20,55 metros en los trenes de carretera especializados en el transporte de vehículos, cuando circulen con carga.



La PEUGEOT PARTNER y el CITROEN BERLINGO han sido elegidas "Furgonetas del Año en Europa 1997". Asimismo, al Berlingo le ha sido concedido el "Premio Europeo al Diseño Automóvil 1997".



Ser VISTOS

La empresa de autocares Julia ha presentado, como primicia en España, la rotulación y señalización de los contornos laterales de uno de sus nuevos autocares con material reflectante. Esto permite una mayor percepción nocturna y aporta mayor seguridad en la circulación. Este tipo de señalización ya es obligatoria en algunos países europeos.

A la vuelta de la ESQUINA

- ◆ En estos días comienza la comercialización del nuevo Hyundai Coupe 1.6l 16V FX, cuyo precio es de 2.445.000 pesetas.
- ◆ Del 17 al 25 de mayo se celebra en Barcelona, el 29º Salón Internacional del Automóvil, Vehículo Industrial y

Motocicleta, en el recinto ferial de Montjuïc-1.
 ◆ Esta primavera, Renault presentará el Mégane cabriolet, con motores 1.6e de 90 CV o de 16 válvulas y 150 CV. Puede incorporar el "Roadbox", dispositivo que le convierte en un roadster de dos

plazas. Y también el Spider, otro descapotable con un motor de 2 litros y 16 válvulas, que tiene sus raíces en el área de la competición.
 ◆ Más de 600 empresas participarán en la cuarta edición de MOTORTEC'97 -Salón de Equipos y Componentes para

la Automoción- que se celebra en Madrid del 6 al 8 de junio.
 ◆ Madrid acoge la primera edición del "Salón del Vehículo de Ocasión", promovido por la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM), durante los

días 20 al 29 de junio.

◆ A principios del segundo semestre, Daewoo lanzará en Europa su nuevo "Lanos", un turismo compacto que dispondrá de tres motorizaciones, y cuya potencia oscilará entre los 75 CV y 112 CV.

LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN EL PRIMER TRIMESTRE

1	Seat Ibiza	13.365
2	Renault Megane	12.373
3	Citroën ZX	12.087
4	Opel Corsa	11.188
5	Citroën Saxo	10.649
6	Renault Clio	10.154
7	Ford Escort	9.636
8	Ford Fiesta	8.966
9	VW Polo	8.285
10	VW Golf	8.231

Fuente: PRECISA.

Cuenca-Teruel por la serranía

El arte hecho piedra

NONO HIDALGO

Parece que la Naturaleza se hubiera esforzado en la serranía desde Cuenca a Teruel. Su belleza es inenarrable. Es, por ello, una ruta turística por parajes "de película", sin olvidar los monumentos, donde el mudéjar es el arte por excelencia. La Ciudad Encantada, el nacimiento del río Cuervo o Albarracín, uno de los pueblos más bonitos de España, son parada obligada. Y no se arrepentirán.

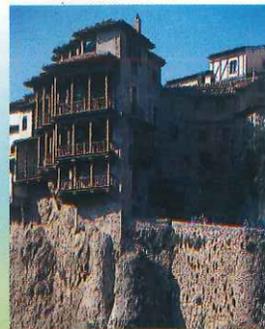
Declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco, Cuenca tiene tres regiones naturales diferenciadas: Serranía, Alcarria y La Mancha. La primera, paisaje de bosques y grandes volúmenes pétreos es el camino que cruza esta ruta, una de las más visitadas, sobre todo en verano. La ciudad de Cuenca cuenta con el encanto necesario para ser parada obligada. Sus Casas Colgadas, apiñadas sobre un espolón rocoso flanqueado por los ríos Júcar y Huécar; la Bajada de las Angustias; la Iglesia de San Miguel; la calle de San Pedro; la Catedral; el Ayuntamiento; la Plaza Mayor... Todo en Cuenca merece la pena.

Salimos hacia la Alta Serranía, por el Puente de San Antón, y por la CM-2105 buscamos Villalba de la Sierra. Estos veinte kilómetros, enmarcados por espléndidos parajes a orillas del Júcar, son un adelanto de la belleza que nos aguarda. No obstante, en los puntos kilométricos 9'6, 12'4 y 13'7 hay tres curvas peligrosas por lo cerrado de sus radios.

A cinco kilómetros de Villalba, en una curva en pendiente, el Ventano del Diablo: un paraje natural, especie de cueva natural, que hace de mirador sobre el cañón del río. Desde él se contem-

plan increíbles perspectivas de la hoz del Júcar sobre el enorme desnivel de cientos de metros.

Es obligado visitar la Ciudad Encantada, símbolo conuense por excelencia,



Casas Colgadas. Cuenca.



La Ciudad Encantada.

VILLALBA DE LA SIERRA



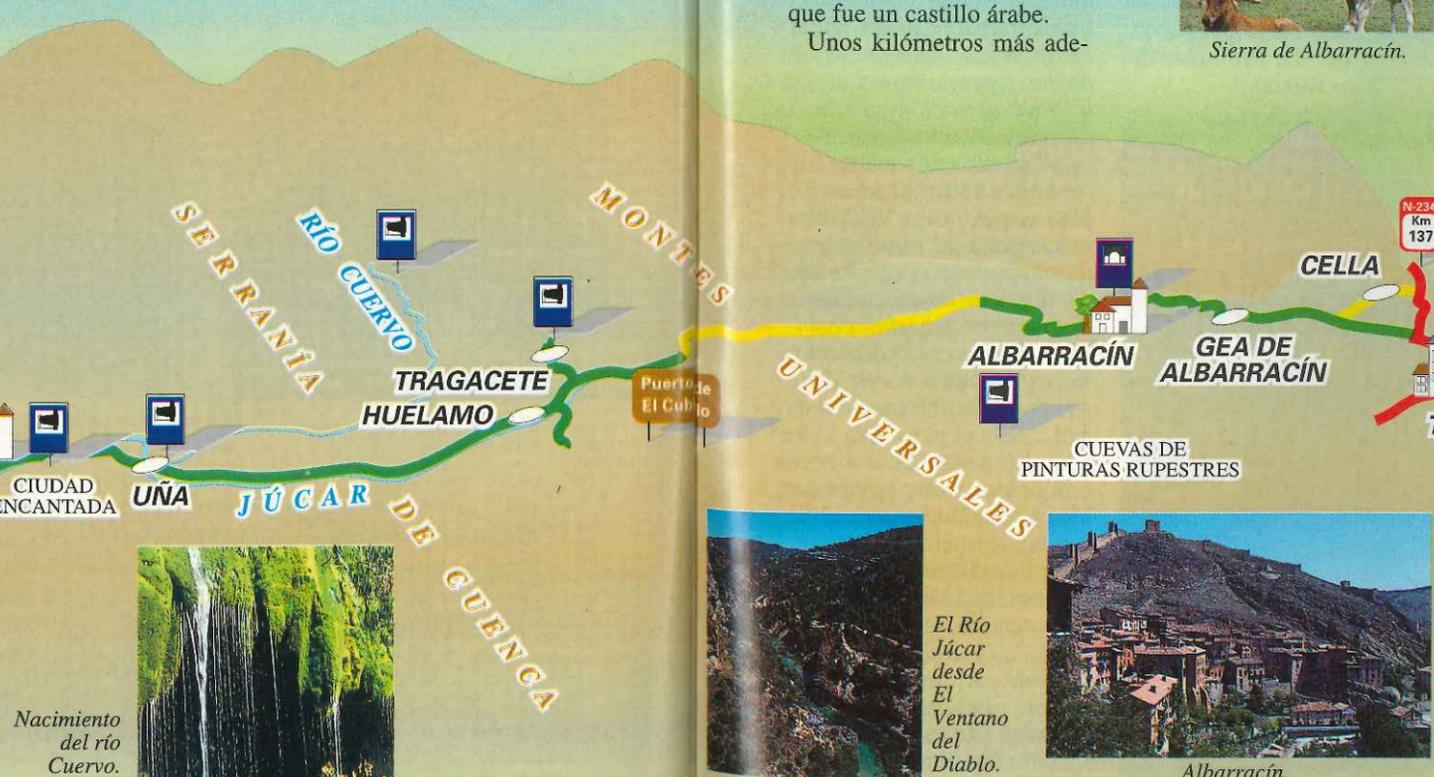
CUENCA

Las carreteras

Desde Cuenca hasta Huéllamo vamos por la CM-2105. Son 50 kilómetros de carretera en buen estado, con un carril para cada sentido, que alternan curvas con alguna recta. Se trata de una carretera de montaña, dependiente de la Consejería de Obras Públicas de Castilla-La Mancha. Cuenta con tres puntos peligrosos (p.k. 9'6, 12'4 y 13'7), pero salvo época estival, el tráfico no es muy denso y no es conflictiva en cuanto a accidentes (sólo 7, con una víctima mortal 1996). En Teruel circulamos, al comienzo, por una pista forestal en no muy buen estado, sobre todo en invierno. Más adelante la TE-V-9033, TE-903 y TE-901, hasta alcanzar la N-234 a la altura de Colla (p.k. 137,5). Son carreteras de montaña donde se registraron 37 accidentes en los dos últimos años.

un asombroso paraje, a 36 kilómetros de la capital, al que se accede desde la carretera de Tragacete. Es un extraño fenómeno geológico en la meseta de La Muela de Valdecabras, sobre 250 hectáreas y a 1.420 metros de altitud. La composición caliza de las rocas ha permitido que la erosión eólica y pluvial modele, a lo largo de siglos, las capas externas, adquiriendo diversas formas que datan del Secundario.

Seguimos entre curvas y pinos y alcanzamos Uña. Junto al pueblo está la Laguna de Uña, de dos hectáreas de superficie y 15 metros de profundidad. Y a poca distancia y con difícil acceso, el Rincón, donde están los manantiales que abastecen la Laguna. Desde aquí al Embalse de La Toba se sucede un paisaje increíble, rodeado de montañas, que sorprende al visitante. Y a escasos metros, el



Nacimiento del río Cuervo.



Gastronomías y fiestas

La gastronomía conuense es placer y sorpresa: gazpacho manchego, morteruelo, atascaburras, gachas de pastor, migas ruleras, el monje... Sin olvidar los postres, exquisitos dulces de herencia árabe: alajú, torrijas, tortas, suspiros, pellizcos y quesos en aceite.

La Semana Santa es tradición en Cuenca. El recorrido de los "pasos" por su casco histórico, esquinas y callejones con un sabor especial, hacen que las vías se masifiquen hasta el punto de que "no cabe un alfiler", en palabras de cofrades y costaleros que viven los 365 días del año pensando en su Semana Mayor.

En Teruel, exquisito jamón, truchas, cordero, cecinas del Maestrazgo, sopas de ajo, magras con tomate, ternasco asado y caza escabechada, frutas de Aragón, en especial melocotón, y almendrados. Destaca su folklore y su famosísima jota.

Balcón de Uña, espléndido mirador natural desde el que se ve el embalse, la laguna y el pueblo.

HACIA ALBARRACÍN

De vuelta a Uña, seguimos camino, disfrutando del espléndido paisaje. Huéllamo está en la ribera del Júcar, encaramado sobre un cerro de la Sierra de Tragacete. Sus características calles, empinadas y estrechas, con casas encaladas, son dignas de elogio. Hay que visitar su iglesia parroquial, junto a lo que fue un castillo árabe.

Unos kilómetros más adelante,

la ruta continúa hacia Teruel por Albarracín. Pero asómese a Tragacete y al nacimiento del río Cuervo, con una maravillosa cascada. Antes de llegar a Tragacete está el desvío hacia Teruel. Hay que superar el Puerto del Cubillo, por una carretera de montaña, estrecha, con curvas y baches, en plenos



Sierra de Albarracín.



Torre de San Martín. Teruel.



Albarracín.

Los Amantes de Teruel

La historia de los amantes procede de una antigua tradición posteriormente documentada. En los primeros años del siglo XIII viven en la ciudad Juan Diego Martínez de Morcilla e Isabel de Segura, cuya temprana amistad se convierte en amor. Rechazado por la familia de Isabel por no tener fortuna, Juan Diego marcha a hacerla. A su regreso, cinco años después, encuentra a Isabel casada con el hermano del señor de Albarracín.

Juan Diego consigue entrevistarse con Isabel y, al pedirle un beso, se lo niega. El joven muere de dolor. En el funeral, una dama enlutada se acerca al féretro, le da el beso negado en vida y muere junto a él. En 1555 se descubrieron las momias enterradas en la capilla de San Cosme y San Damián y, junto a ellas, un documento que narra el suceso.



Montes Universales, reserva natural. Podemos detenernos en el nacimiento del río Tago. Son, sencillamente, lugares que hay que admirar.

Ya en Teruel, encontramos una pista forestal antes de adentrarnos en la TE-903.

Las primeras poblaciones son Guadalaviar, Villar del Cobo y Tramacastilla, antes de llegar a Torres de Albarracín, ya en la serranía del mismo nombre.

En Albarracín, las calles estrechas serpentean, apiñadas junto a la muralla medieval, para dirigirse luego, con sus edificios y rincones llenos de sorpresas, hacia la Plaza Mayor. Hay tanto que ver, que es difícil recomendar algo. No olvide el Ayuntamiento, el Palacio Episcopal, la Casa de la Julianeta, la calle del Chorro, la de los Azagra, los palacetes de la Brigadiera, Monteverde y Antillón. Y, en los alrededores, pinturas rupestres de arte levantino español. Las más importantes en el lugar conocido como Rodeno, un conjunto de rocas de arenisca roja en un frondoso pinar.

Por Gea de Albarracín, dejamos las TE-903 y TE-901 y enfilamos hacia Teruel por la N-234. Teruel, cuna del mudéjar, se emplaza sobre un cerro en la margen del río Turia. Hay que distinguir el "viejo Teruel", en lo alto del cerro; el Arrabal, barrio típico que estuvo amurallado; el Barrio de San Julián; Las Cuvas del Siete y el Ensanche, la moderna zona de expansión. Es obligada la visita a la Catedral, las Iglesias de San Pedro, San Martín y el Salvador y el Palacio Episcopal, sin olvidar el retablo de Los Amantes, la Muralla, el Acueducto y la Fuente y la Plaza del Torico, así como las torres mudéjares. ♦



JULIETA SERRANO

"En el colegio debería enseñarse prudencia"

GEMMA CARRASCO. FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

Con una película en cartelera, "La Moños", y una obra de teatro en gira, "La profesión de la señora Warren", Julieta Serrano acaba de celebrar su cuarenta aniversario como actriz "trabajando con las botas puestas". Cuarenta años de los que hace balance positivo y en los que ha recorrido España entera. Amante de las motos, apuesta por la prudencia frente a la velocidad, aunque en el trabajo, parezca gustarle el riesgo.

No dudó en rodar "La Moños" con una directora desconocida -Mireia Ros- y un productor novato -el diseñador Adolfo Domínguez-. Tal vez por la misma razón hace años se convirtió en empresaria teatral. "O tal vez se deba a que estoy algo tocada... Tener tu propia compañía en este momento de recesión cultural es duro y arriesgado. Como contrapartida, ofrece el estímulo de controlar tu carrera. ¿Rentable? En absoluto. Al menos como yo me lo planteo. No busco ganar dinero ni hacer teatro comercial".

La que fue protagonista de "Entre Tinieblas", de Pedro Almodóvar, o "Mi querida Señorita", de Jaime Armiñán, nos recibe en su domicilio de Madrid, a pocos metros de varios teatros. No responde a la imagen de persona "enfermizamente tímida" que, en alguna entrevista, ha confesado ser. "Lo era -dice subrayando el "era" para matizar- Bueno, todavía lo soy un poquito... El teatro me ha ayudado a superarlo, ha sido una terapia". ¿Cómo alguien retraído se convierte en actor? "La pa-

sión que sientes por actuar te hace salir al escenario". Pasión que sintió por primera vez con trece años, junto a un grupo de aficionados. En 1957 llegó el debut oficial con "El Diario de Ana Frank".

- Y desde entonces, una carrera plagada de papeles elegidos con sumo cuidado.

- Mi criterio ha sido optar por los papeles que me han compensado artísticamente.

- ¿Alguno que recuerde con especial cariño?

- Tal vez el de "Las Criadas", con la compañía de Nuria Espert. Esta obra causó entonces un gran impacto en el mundillo teatral.

- ¿Más nervios ahora que



cuando empezó?

- Sí, claro. Por la responsabilidad.

- ¿Cuál sería el balance de estos cuarenta años?

- He trabajado mucho... y he tenido mucha suerte.

A Julieta Serrano no le molesta que los periodistas le pregunten por Pedro Almodóvar, con quien ha colaborado en varias películas. Se conocieron hace muchos años durante la gira de "La Casa de Bernarda Alba", en la que el director manchego hacía un pequeño papel.

"Nos reímos muchísimo, lo pasamos estupendamente. Como en "Casablanca", fue el inicio de una buena amistad".

Como ejemplo de su excelente relación, la productora de Almodóvar ha participado en la puesta en marcha de "La Profesión de la Señora Warren".

RECESIÓN CULTURAL

- ¿Qué tal ha resultado esta colaboración?

- Comodísima. Pedro y su hermano me han dado todo tipo de facilidades. Les estoy

muy agradecida.

- Antes ha comentado que vivimos una recesión cultural...

- Hay una tendencia general a bajar el nivel, puede que inducida por la guerra de audiencias de las televisiones. Los hogares españoles están siendo inundados con programas cada vez más horrosos. Los gestores artísticos buscan lo "light". No sé si porque sus gustos son esos o porque quieren aturdir al personal. Pero es una equivocación... Un país se mide por su cultura.

- El mundo del cine español atraviesa, sin embargo, un momento brillante.

- Tenemos una generación nueva francamente espléndida. No es que prometan, es que están haciendo cosas estupendas. Hay que ayudarles y potenciarles desde la Administración y los medios de comunicación.

- ¿Y la situación teatral?

- Sobre todo en Madrid, bastante confusa. El teatro comercial está representando cosas bastante frívolas. No digo que no existan estas obras, pero deberían convivir con otras cosas. Barcelona está mejor. Madrid ha perdido la primacía teatral... Es una pena.

No ha desaparecido, sin embargo, el respeto de los actores ante un estreno en la capital. Respeto que esta actriz, barcelonesa de nacimiento, también siente y padece cuando llega a su tierra natal. "Me imponen las dos ciudades. Al ser de Barcelona, me pone de los nervios estrenar allí".

Continúan las comparaciones entre ambas ciudades,

aunque, en este caso, sea ya frente al volante. "El tráfico en Madrid es mucho peor que en Barcelona. Las obras que se hicieron para los Juegos Olímpicos han ayudado a mejorar la conducción. En Madrid, por ejemplo, resulta más difícil aparcar. Entiendo que hay zonas difíciles para aparcar, pero es una auténtica falta de respeto cómo se dejan los coches en ciertas calles. Dificultan la circulación de una manera tremenda".

PASIÓN POR LAS MOTOS

- Almodóvar la convirtió en conductora de moto alocada en "Mujeres al borde de un ataque de nervios"...

- Sí... Las motos me encantan. Pero prefiero que conduzca otro y yo ir detrás. Mi hermano tenía una Harley Davidson maravillosa en la que me llevaba siendo muy jovencita. Me daba mucha seguridad saber que quien conducía era el dueño, que quería a la moto más que a sí mismo.

- En moto, ¿se permite correr?

- No. Ir en moto me gusta por la sensación de libertad, sobre todo en el campo... En Ibiza montaba mucho con los amigos y era muy agradable recorrer los caminos así, sintiendo el aire. Pero no porque corriéramos.

- ¿Deberían ampliarse los límites de velocidad?

- Son suficientes; están muy bien. Ante todo, tiene que primar la seguridad.

- ¿En qué línea han de ir las campañas de tráfico?

- Es difícil saberlo. Las

muertes en carretera, por ejemplo, son un problema global en el que influyen un montón de aspectos.

- ¿Endurecería las penas para los delitos de tráfico?

- El tráfico debe plantearse no como un asunto de normas sino de educación, de formación de conductores. Pero desde el colegio. Enseñar que la prudencia y el respeto hacia la vida de los demás son importantísimos.

- Usted sale continuamente de gira, ¿qué le parece el estado de las carreteras?

- Muy bueno. No sabes lo que han mejorado. ¡Si yo te contara cómo eran cuando comencé en el teatro! Era una cosa tremenda... Han mejorado una barbaridad. ♦

Ir en moto me gusta por la sensación de libertad, sobre todo en el campo

¡Si yo te contara cómo eran las carreteras cuando comencé en el teatro!



Viajes de Leyenda

En los años cuarenta y cincuenta, viajar por carretera en España era todavía una aventura, recuerdo nuestros veraneos de tres meses en El Escorial, había que llevar de todo, hasta una bañera de cinc para nosotros, los niños.

Venía a buscarnos Demetrio Casado, el taxista del pueblo, cargaba el portaequipajes casi hasta el cielo, parecía una montaña, nos metíamos todos a presión, el calor era sofocante, tardábamos en el trayecto unas tres horas o más. Primero "coronábamos perdices" a unos cuarenta por hora, mi padre estaba satisfecho por la hazaña. En aquellos tiempos se llevaban a probar los coches a la "cuesta de las perdices", de Puerta de Hierro al restaurante "La Pér-gola"; muchos coches llegaban bufando, no digamos en "la recta de Madrid", en el Alto de los Leones, donde se paraban casi todos echando humo.

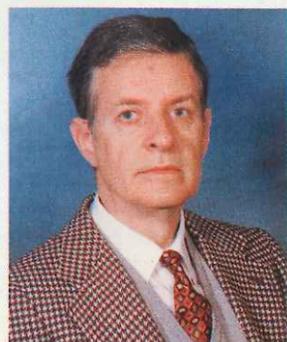
Pues bien; para ir al Escorial, nos deteníamos un par de veces "para refrescar", primero en el Bar Anita y después en otro bar cuyo nombre no recuerdo. Sobre los adoquines, el coche temblaba, avanzaba hacia las azules montañas de la Sierra como si se tratara de un cuento de Gabriel García Márquez. Al final avistábamos el "dinosaurio verde" de Abantos, la montaña querida, bajo la cual, estaba nuestro lugar de veraneo. La ilusión era inmensa, el júbilo, al llegar, indescriptible. Las caseras nos abrazaban con lá-

grimas en los ojos y besos, llegábamos del lejano Madrid.

No digamos cuando comenzamos a ir a Benidorm, pueblo de pescadores con un par o tres de modestos hoteles: La Mayora, el "Bilbaíno" y el Brisas. En primera línea de playa los solares estaban llenos de caracolitos blancos, te los ofrecían por doscientas mil pesetas, mi padre y un amigo, ambos negociantes, los rechazaron, quince años después valían mil millones.

El viaje era como ir a la Luna, pero paladeabas La Mancha y el Levante en toda su belleza y su grandeza; comías pan de Mota del Cuervo y bebías vino de La Roda.

He vuelto por las modernas autovías al Levante: no se ve nada;



Germán UBILLOS

Aquellas carreteras nos llevaban a la felicidad penosamente, trabajosamente, pero también nos permitían ver España palmo a palmo.



es como ir por un corredor hermético que termina en el mar, donde te das de bruces. Tardas poco más de cuatro horas, un fallo mecánico, un roce por mínimo que sea, te puede llevar al otro mundo. Las "áreas de descanso" son como estar en Las Vegas

o San Francisco, superrefrigeradas, con restaurante, cafetería, juguetes, golosinas, vídeos, discos, libros, revistas, teléfonos, servicios asépticos; muchas, con hotel incluido.

Las jóvenes generaciones nunca sabrán lo que eran aquellos viajes de leyenda, cuando te ibas acercando lenta, muy lentamente, casi como don Quijote sobre Rocinante, a los molinos de viento de La Mancha..., cuando la montaña querida de Abantos, y la Sierra toda entera, eran como una quimera, un sueño que se alcanzaba tras horas de penosa marcha. Dice Julián Marías que la felicidad nada tiene que ver con el confort ni con el placer, tampoco con el bienestar, es algo más profundo, a veces más trabajoso de alcanzar, más difícil.

Aquellas carreteras nos llevaban a la felicidad penosamente, trabajosamente, pero también nos permitían ver España palmo a palmo, sus pequeños pueblos, sus inefables paisajes. ♦

CAMPING-GAS Y MALETERO

Junto al equipo de acampada llevo una lámpara que funciona con un cartucho de gas y un fogón que utiliza una bombona pequeña para su alimentación. ¿Es peligroso llevarlo en el coche? ¿Qué podría suponer en caso de accidente? ¿Se permite su transporte? - *María Mar Suárez Martínez. Gijón (Asturias).*

Respuesta: De acuerdo con el marginal 10.011 del ADR, no está prohibido en el maletero el material que indica. El peligro no deriva del hecho de llevarlo, sino de la incorrecta manipulación o conservación de los recipientes. Como consejo, evite exponer el recipiente a un calor excesivo o a llama directa.

CARRIL DE ACELERACIÓN

En muchos tramos de la Autovía de Andalucía, a su paso por las provincias de Ciudad Real y Toledo, no existen carriles de aceleración y desaceleración para salir de la autovía a restaurantes, gasolineras y hasta caminos particulares. También he observado la inexistencia de vallas que delimitan la zona de la calzada del resto del paisaje. ¿No son obligatorias ambas cuestiones? - *José Carlos Morilla Trillo. Cerro Muriano (Córdoba).*



Respuesta: No es obligatorio que la autovía tenga carriles de aceleración y desaceleración para entrar y salir de ella, ni que estén totalmente cerradas. Precisamente, su definición (concepto 62 del anexo de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial) da como característica la limitación de accesos a propiedades colindantes; es decir, no está totalmente cerrada.

NÚMEROS DE PELIGRO

¿Me podrían informar del significado de las cifras que aparecen en el interior de los paneles naranjas de los

vehículos de transporte de mercancías peligrosas o facilitarme el precepto normativo donde se especifica tal significado? - *Jaime González Gómez. Madrid.*

Respuesta: Los cifras que figuran en los paneles de los vehículos de mercancías peligrosas indican: los que están en la parte superior, el número de identificación del peligro, y los de la parte inferior, la materia, que corresponde al número establecido por la ONU y que tiene carácter universal. Los significados concretos de los números están recogidos en el apéndice B.5, marginal 250.000 del ADR.

DESPRENDIMIENTO

El 8 de mayo, circulando desde Motril a Órgiva por la carretera, hubo un desprendimiento que impactó sobre el capó de mi vehículo, que sólo tenía seis meses. Hubo que poner un capó nuevo con un importe de 63.000 pesetas.

Ocurrió a las 7,55 horas, cuando acudía a mi trabajo en Órgiva. Conozco el trayecto, pues voy todos los días. Tengo 57 años, 39 de ellos con permiso C: no soy un novato. Este es mi quinto coche y no tengo denuncia alguna, ni siniestro.

Fui al cuartel de la Guardia Civil para denunciar a quien creo responsable (Obras Públicas) porque no basta con poner una señal de precaución, sino que lo que procede es tratar de que no ocurra. Medios hay en los tiempos que estamos.

Tras la denuncia, he ido al Juzgado de Órgiva y, según me han insinuado el sargento y en el juzgado, el caso se archivará.

Una vez formulada la denun-



cia, esa tarde, en Motril, localicé al encargado del mantenimiento de esa carretera. Me confesó que retiró las piedras de la calzada y que hizo fotos. Tengo, además, un testigo, que circulaba detrás de mi coche, y me dio los datos por si hiciera falta su testimonio.

¿He procedido bien formulando una denuncia? Confío en que me pagarán los daños, pues si un ciudadano, por reventón o despiste, rompe una señal o una valla, ¿no lo paga? Por la misma razón debo cobrar yo. ¿Cuánto suelen tardar estos asuntos? ¿Conviene que arregle el coche o lo dejo así por si acaso? - *Clemente Martín Morales. Motril (Granada).*

Respuesta: La cuestión es bastante compleja y sólo se puede contestar de modo general. Todo ciudadano tiene derecho a ser indemnizado de toda lesión que sufra en sus bienes como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, salvo en caso de fuerza mayor. Efectivamente, no basta con colocar una señal anunciando posibles desprendimientos y todo depende del estado de conser-

ACUSE DE RECIBO

Por unos jueces especializados en tráfico

El 7 de julio de 1994, en la N-634, km. 494'800 fui víctima de un accidente al encontrar en mi carril un turismo que comenzó un adelantamiento en una curva sin visibilidad. Tras colisionar frontalmente con él, fui trasladado al Hospital de Jarrío en estado grave.

Bien, pues la juez del Juzgado de Instrucción de Luarca condenó al conductor infractor con una multa de ¡50.000 pesetas! Y un mes de retirada de permiso. A mi entender, la sanción no se corresponde en absoluto con la gravedad de los hechos, por lo que me gustaría preguntar por qué no existen jueces especializados y directamente relacionados con el departamento de Tráfico, lo cual, seguramente, se preguntarán miles de ciudadanos que, igual que yo, se han sentido doblemente víctimas: primero, de la negligencia de otro conductor, y, segundo, de la tolerancia de un juez.

Por último, agradecer y felicitar a la Guardia Civil del concejo de Valdés (Asturias) y a especial al equipo de atestados por su profesionalidad en el estudio y descripción del accidente. - *José F. De Esteban Garrido. Gijón (Asturias).*

De Esteban Garrido.
Gijón (Asturias).

Cartas

vación de la vía (que también puede tener un buen mantenimiento y producirse, no obstante, un desprendimiento).

Aunque el Juzgado archive las diligencias, podría presentar una reclamación a la Administración de la que dependa la carretera para que ésta abra un expediente de daños.



allá de un radio de 50 kilómetros? En caso contrario, ¿qué debo hacer para anular ese límite? - José López Freire. Narón (La Coruña).

Respuesta: El permiso de conducción clase D obtenido sin experiencia en la conducción de camiones de más de 1.500 kilos de Peso Máximo Autorizado o de autobuses en trayectos de corto recorrido, únicamente autoriza para conducir autobuses, con o sin pasajeros, en trayectos de corto recorrido, entendiéndose por tales aquellos cuyo radio de acción no sea superior a 50 kilómetros. Si desea que el permiso D le autorice a conducir autobuses en trayectos de largo recorrido (aquellos cuyo radio de acción supere los 50 kilómetros alrededor del punto donde está domiciliado el vehículo), debe solicitar en la Jefatura Provincial de Tráfico la supresión de esa limitación. A la solicitud debe acompañar, además de la documentación reglamentariamente establecida, un certificado de experiencia en la conducción que acredite haber conducido, durante al menos 1 año, camiones de más de 3.500 kilos de PMA o autobuses en trayectos de corto recorrido, y acreditar haber cotizado a la Seguridad Social por igual período en la mencionada actividad de conducción de dichos vehículos. ♦



LUZ FUNDIDA

Se habla mucho de la seguridad de los vehículos: activa, pasiva, airbag, etcétera. Pero, ¿por qué los coches no salen de fábrica con un dispositivo para

visar ando se nde una z? Al rcular r carretera y ciudad se ve alto número de hículos n una, o cluso

...s, luces de posición fundidas; luces que con el paso del tiempo pierden intensidad y que sólo se ven cuando frenan o por la luz de la matrícula. Un vehículo con ese dispositivo no sería mucho más caro y evitaría muchos accidentes y sorpresas, sobre todo con lluvia y niebla. Pienso que deberían controlarse más las luces (visibilidad del vehículo en condiciones meteorológicas adversas) que la velocidad con el radar, sobre todo en invierno. - Luis Coutiño Núñez-Lagos. Madrid.

CONducIR AUTOBUSES

Trabajo en un taller de una empresa de autobuses y, por motivos laborales, debo trasladar autobuses fuera de servicio (sin pasajeros) con frecuencia. Poseo el Permiso D. ¿Puedo conducir autobuses fuera de servicio más

Carta del Médico

Diabéticos

¿Pueden darme alguna razón para que un diabético lo diga al hacer el reconocimiento médico para el Permiso? Yo lo hice y el resultado fue que tengo que renovar el permiso cada tres años. Tengo 25 años. No trabajo, y cada vez que pienso que tengo que gastar 5.000 pesetas en la renovación, pillo un "rebote". Creo que soy bastante consciente para controlar mi enfermedad y se cuando puedo y cuando no conducir y hasta hoy no he tenido ningún problema con el coche ni por mi culpa ni por mi enfermedad. - María Mar Molina Menchón. Almería.

Respuesta: La capacidad para conducir puede verse afectada en el diabético por dos motivos: por episodios de "hipoglucemia" (descenso excesivo del nivel de glucosa en sangre), y por el desarrollo de una serie de manifestaciones a medio plazo. La hipoglucemia puede provocar una reducción considerable de la atención durante la conducción, incluso llegar a la pérdida de conciencia, además de reducir otras capacidades para la conducción, con sudoración, temblores, ansiedad, palpitaciones, debilidad, dolor de cabeza o confusión. A medio y largo plazo, la diabetes puede ocasionar un deterioro progresivo de ciertas funciones. Resultan especialmente discapacitantes alteraciones (retinopatía diabética, entre otras) que reducen de forma progresiva la agudeza y campo visual.

El control del diabético es fundamental para reducir riesgos en la conducción y deben efectuarlo tanto enfermo como médico. El conductor diabético debe conocer los síntomas de hipoglucemia que ponen en peligro su salud, entre otras razones, por el riesgo de accidente. Y, además, ser consciente de la necesidad de un control médico periódico y del seguimiento estricto del tratamiento. En ocasiones se producen situaciones descompensadas que requieren de precauciones en la conducción e, incluso, se advierte de evitar la conducción durante periodos continuados, como sucede con conductores profesionales. En España, igual que en otros países del entorno, el conductor diabético, especialmente si está en tratamiento insulínico, debe controlar la evolución de su enfermedad para ser considerado apto para la conducción de vehículos. Es una medida elemental de prevención que redundará en la salud de todos.

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 realizarse a:
REVISTA "TRÁFICO".
General Aranz, 86. Sección CARTAS.
28027 MADRID.

Día de servicio

Renovación del Permiso de Circulación

El Permiso de Circulación de un automóvil hay que renovarlo cuando varía el titular del vehículo, es decir: cuando se vende, subasta, transmite, hereda, etc.

Se necesita el DNI en vigor del comprador, y una fotocopia. O, si es extranjero, la Tarjeta de Residencia o documento que acredite la propiedad o alquiler de una vivienda o de estar censado en algún municipio de la provincia.

A continuación, necesita el impreso oficial (modelo 9050) que facilita la Jefatura Provincial de Tráfico. Debe ir firmado por comprador y vendedor; y la firma del último será reconocida por entidad bancaria, notario, centro oficial o gestor administrativo colegiado en la provincia. Si el comprador es una persona jurídica, debe acreditar su existencia y la personalidad del representante, presentar el NIF de la empresa y fotocopia, y el DNI del representante. Posteriormente, pague la tasa (6.050 ptas.) en Caja.

Además, debe adjuntar el Permiso de Circulación del vehículo, con diligencia de venta al dorso, y firma del vendedor reconocida (si no se ha hecho en el impreso); la Tarjeta de Inspección Técnica (ITV) en vigor; original de la liquidación del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales (o exención), que se habrá re-

alizado en Hacienda, y fotocopia; recibo original del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica del año en curso (o exención) y fotocopia; e impreso cumplimentado del alta y baja de cambio de titularidad a efectos del Impuesto de Vehículos. Toda esta documentación se entrega en la

ventanilla de Transferencias. Una vez realizado el trámite, el nuevo Permiso puede recogerse en la propia Jefatura o dejar, previamente, un sobre sellado y con la dirección del propio interesado para recibirlo, posteriormente, a través del correo ordinario. ♦



Tasas DGT 1997

Trámite	Pesetas
Permiso de Circulación (matriculación).	9.675
Licencia de ciclomotor (matriculación).	2.425
permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales.	2.425
Cambios en la titularidad de Permiso de Circulación (transferencia).	6.050
Examen conducción.	10.900
Examen fuera de la capital de la provincia.	12.100
Canje de Permiso extranjeros o militares.	2.425
Licencias para conducción de ciclomotores.	2.425
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (por ejemplo, información sobre una matrícula), certificación, cotejo y desglose de documentos.	1.000
Duplicado (extravió, deterioro, revisión o modificación).	2.450
TASAS CENTROS DE RECONOCIMIENTO (1997)	
Obtención y revisión permisos A1, A2, B1 y LCC.	3.659
Obtención permisos B2, C1, C2, D y E.	5.183
Revisión permisos B2, C1, C2, D y E.	4.420
Revisión permisos cuyo titular tenga obligación de hacerlo anualmente	863

Si el titular ha fallecido

En caso de que el titular fallezca, se puede hacer una transferencia provisional. Para ello necesita:

- ▶ Impreso oficial 3050 cumplimentado.
- ▶ DNI en vigor, y fotocopia, del solicitante.
- ▶ Certificado de defunción del titular, con fotocopia.
- ▶ Documento que acredite la custodia, posesión o uso del vehículo.
- ▶ Permiso de Circulación, donde se anotará la adjudicación provisional.
- ▶ Tarjeta de Inspección Técnica en vigor.

Posteriormente se hace la transferencia definitiva. Para ello se necesitan los mismos documentos de una transferencia normal, firmados por los herederos, y además:

- ▶ Certificado de defunción del titular y fotocopia.
- ▶ Documento que acredite la adjudicación del vehículo.
- ▶ Justificante del pago de Impuesto de Sucesiones y fotocopia o exención, en su caso.



Algunas de estas informaciones y otras están, con más detalle, en las páginas de la DGT en estas direcciones:

INTERNET:
<http://www.dgt.es>
INFOVIA:
<http://www.dgt.inf>
TELETEXTO TVE: Pág. 300

M-9442-IW
M-1534-UL
M-6053-FY

Provincia	Matrículas concedidas		Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Últimas matrículas enero-97	Últimas matrículas marzo-97			
Álava (VI)	8438-T	0277-U	1.839	911	131
Albacete (AB)	7073-P	8434-P	1.361	1.047	303
Alicante (A)	7833-DC	8208-DD	10.375	5.192	1.461
Almería (AL)	4919-Z	7628-Z	2.709	1.387	687
Asturias (O)	8050-BU	2393-BV	4.333	3.293	341
Ávila (AV)	2470-H	2981-H	511	420	83
Badajoz (BA)	9402-X	1360-Y	1.958	2.013	495
Baleares (PM)	5603-CL	8675-CM	13.072	2.555	921
Barcelona (B)	0751-SX	2119-TB	31.388	15.127	3.854
Burgos (BU)	2251-V	3884-V	1.633	1.054	69
Cáceres (CC)	0522-P	1873-P	1.351	1.133	198
Cádiz (CA)	8764-BB	2904-BC	4.040	3.381	1.792
Cantabria (S)	1257-AH	3568-AH	2.311	2.128	335
Castellón (CS)	5639-AK	8419-AK	2.790	1.483	429
Ciudad Real (CR)	8687-U	0202-V	1.515	1.454	360
Córdoba (CO)	6178-AM	9147-AM	2.969	2.721	860
Coruña, La (C)	1064-BT	5689-BT	4.625	4.222	547
Cuenca (CU)	6841-I	7505-I	664	548	78
Girona (GI)	0583-BD	4610-DB	4.027	2.355	568
Granada (GR)	9377-AL	2689-AM	3.312	3.046	824
Guadalajara (GU)	1479-H	2086-H	607	487	124
Gulpiúzcoa (SS)	7281-AX	0486-AY	3.205	2.253	287
Huelva (H)	2170-V	3883-V	1.713	1.176	512
Huesca (HU)	8127-M	9141-M	1.014	609	115
Jedón (J)	9633-X	1755-Y	2.122	1.328	598
León (LE)	1570-AC	3525-AC	1.955	1.556	154
Lleida (L)	5515-AB	7548-AB	2.033	1.045	225
Lugo (LU)	5740-T	7094-T	1.354	998	151
Madrid (M)	7277-UG	1567-UM	44.290	16.826	1.633
Málaga (MA)	6349-CB	6799-CC	10.450	4.574	1.558
Murcia (MU)	1576-BN	7280-BN	5.704	3.652	1.445
Navarra (NA)	8932-AS	2323-AT	3.391	1.615	207
Orense (OR)	9225-S	0501-T	1.276	1.109	127
Palencia (P)	9794-I	0465-J	671	318	49
Palmas, Las (GC)	1266-BS	8111-BS	6.845	2.838	713
Pontevedra (PO)	9653-BC	3494-BD	3.941	3.064	683
Rioja, La (LO)	0552-P	1968-P	1.416	815	131
Salamanca (SA)	2890-S	4062-S	1.182	1.049	86
S. Cruz Tenerife (TF)	1893-BK	6918-BK	5.025	2.741	580
Segovia (SG)	7364-H	7936-H	572	505	63
Sevilla (SE)	2745-CU	9840-CU	7.095	5.624	1.963
Soria (SO)	1807-F	2226-F	419	285	17
Tarragona	4302-AT	7795-AT	3.493	1.788	417
Teruel (TE)	0390-H	0993-H	603	335	65
Toledo (TO)	4791-Y	6844-Y	2.053	1.489	179
Valencia (V)	4237-FN	5821-FP	11.584	7.993	1.913
Valladolid (VA)	3780-AD	5943-AD	2.163	1.736	175
Vizcaya (BI)	9834-CC	4703-CD	4.869	2.812	265
Zamora (ZA)	2025-J	2738-J	713	582	81
Zaragoza (Z)	7228-BC	1276-BD	4.048	2.663	349
Ceuta (CE)	7801-F	8266-F	465	197	48
Melilla (ML)	0542-E	0900-E	358	174	51
TOTALES			233.282	130.006	29.400

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



092: Madrid (capital)
061: Andalucía, Baleares, Canarias, Cataluña y Madrid
088: País Vasco y Navarra
006: Asturias y Ciudad Real
085: Valencia
900 444 222 y 061: Galicia
335 45 45: Cruz Roja



ANDALUCÍA

Municipio (Provincia)	Teléfono
Huércal de Almería (AL)	950/14 02 29
Huércal de Almería (AL)	950/30 02 40
Albox (AL)	950/12 09 02
Vera (AL)	950/52 88 52
Jerez de la Frontera (CA)	956/14 41 41
San Fernando (CA)	956/88 35 20
Puerto Real (CA)	956/59 06 24
Algeiras (CA)	956/57 28 48
Villamartin (CA)	956/23 12 82
Córdoba (CO)	957/20 25 77
Córdoba (CO)	957/28 11 50
Lucena (CO)	957/50 27 72
Pozoblanco (CO)	957/13 05 17
Baena (CO)	957/33 52 80
Granada (GR)	958/27 26 21
Albolote (GR)	958/46 68 82
Motil (GR)	958/60 01 16
Baza (GR)	958/34 20 88
Huelva (H)	958/24 51 86
San Juan del Puerto (H)	958/36 70 70
Thariss (H)	958/39 79 18
Palma del Condado (HU)	959/40 09 57
Juán (J)	959/22 07 82
Guamón (J)	959/67 19 00
Ubeda (J)	959/75 80 70
Beas de Segura (J)	959/45 82 75
Algarrobo (MA)	95/255 08 62
Málaga (MA)	95/224 08 64
Estepona (MA)	95/280 35 50
Ronda (MA)	95/287 05 96
Gelves (SE)	95/578 05 28
La Rinconada (SE)	95/579 71 61
Osuna (SE)	95/582 07 83
Utrera (SE)	95/586 32 32
Carmona (SE)	95/419 13 00
Cazalla de la Sierra (SE)	95/488 46 77

ARAGÓN

Zaragoza (Z)	978/57 08 18
Catalayud (Z)	978/88 53 72
Utebo (Z)	978/78 54 74
Tarazona (Z)	978/64 40 50
Egas de los Caballeros (Z)	978/66 44 51
Huesca (HU)	974/21 14 76
Sabiñánigo (HU)	974/48 19 19
Monzón (HU)	974/40 30 06
Barbastro (HU)	974/31 41 54
Fraga (HU)	974/47 22 58
Teruel (TE)	978/80 29 64
Alcañiz (TE)	978/83 18 55

ASTURIAS

Llanera (O)	98/526 33 17
Mieres (O)	98/545 18 15
Gijón (O)	98/530 01 03
Jarrio (O)	98/547 38 38
El Entrego (O)	98/586 11 00

BALEARES

Palma de Mallorca (PM)	971/26 59 50
Palma de Mallorca (PM)	971/29 79 06
Manacor (PM)	971/55 54 57
Inca (PM)	971/50 24 04
Mahón (PM)	971/35 45 02
Ciudadela (PM)	971/48 00 44
Santa Gertrudis (PM)	971/31 59 70

CANTABRIA

Cjaiz (S)	942/33 95 06
Mallorjo (S)	942/36 90 44
Corrales del Buelna (S)	942/83 12 80

CANARIAS

Agüimes (GC)	928/18 20 20
Las Palmas (GC)	928/26 06 39
Las Palmas (GC)	928/27 77 51
Lanzarote (GC)	928/81 14 73
Sta. María de Guía (GC)	928/55 01 53
Antigua (GC)	928/87 81 45
Aralo (TF)	922/50 17 00
La Palma (TF)	922/48 59 52
El Rosario (TF)	922/61 93 22
Los Realejos (TF)	922/34 53 59
San Miguel Abona (TF)	922/73 04 76

CASTILLA-LA MANCHA

Albacete (AB)	967/21 59 73
Albacete (AB)	967/21 07 74
Almansa (AB)	967/31 13 86
Hellín (AB)	967/30 54 10
Villarrobledo (AB)	967/14 53 62
Ciudad Real (CR)	926/21 28 00
Manzanares (CR)	926/61 23 93
Alcázar de S. Juan (CR)	926/54 66 50
Puertollano (CR)	926/41 08 14
Cuenca (CU)	969/21 35 53
Mollina del Palancar (CU)	969/33 33 99
Guadalajara (GU)	949/22 49 86
Alcolea del Pinar (GU)	949/30 03 80
Toledo (TO)	925/23 00 63
Talavera de la Reina (TO)	925/60 19 90
Ocana (TO)	925/13 10 77
Los Yébenes (TO)	925/32 10 02

CASTILLA Y LEÓN

Burgos (BU)	947/20 88 88
Miranda de Ebro (BU)	947/32 59 52
Aranza de Duero (BU)	947/50 73 99
Burgos (BU)	947/49 16 80
Cembranos (LE)	987/32 00 60
Onzonilla (LE)	987/25 40 99
Ponferrada (LE)	987/45 56 51
Bejar (SA)	923/41 15 00
Cardajosa Sagrada (SA)	923/19 03 63
Castellano Morsicos (SA)	923/36 14 35
Burgo de Osma (SO)	975/36 02 17
Soria (SO)	975/22 71 40
Tordesillas (VA)	983/77 11 51
Valladolid (VA)	983/47 23 54
Valladolid (VA)	983/29 29 11
Benavente (ZA)	980/63 87 99
Morales del Vmo (ZA)	980/57 00 25
Cervera de Pisuerga (P)	979/87 07 77
Palencia (PA)	979/72 75 08
Cuéllar (SG)	921/14 24 29

Valherde Majado (SG)	921/49 00 23
Ávila (AV)	920/22 11 12
Árvalo (AV)	920/30 33 58

CATALUÑA

Barcelona (B)	900/10 10 20
Barcelona (B)	900/27 27 27
Barcelona (B)	900/10 10 20
Barcelona (B)	900/27 27 27
Vitòria i La Geltrú (B)	93/814 42 22
Sant Joan Despí (B)	900/10 10 20
Sant Just Desvern (B)	900/10 10 20
Manresa (B)	93/874 51 11
Viadecavalls (B)	93/780 75 55
Argentona (B)	93/789 42 11
Badalona (B)	900/27 27 27
S. Miquel d'Olerdola (C)	93/892 33 11
Vic (B)	93/886 10 33
Cornellá (G)	900/10 10 20
Igualada (B)	93/805 24 44
Berga (B)	93/822 20 11
Granollers (B)	93/849 76 11
Reus (T)	977/39 14 14
Tortosa (T)	977/69 70 66
Mora la Nova (T)	977/40 27 77
Montblanc (T)	977/88 23 24
Tarragona (T)	977/24 16 16
Tremp (L)	973/65 01 29
Lleida (L)	973/20 03 70
Montferri (L)	973/35 16 54
Granyanella (L)	973/53 22 25
Solsora (L)	973/48 16 69
Artesa de Segre (L)	973/40 22 23
Vielha-Mijaran (L)	973/64 11 66
Bianes (GI)	972/35 31 33
Celra (GI)	972/49 28 88
Vilamala (GI)	972/52 51 26
Olot (GI)	972/26 35 76
Palamos (GI)	972/60 05 55
Puigcerdà (GI)	972/14 08 60
Ripoll (GI)	972/71 40 45

MURCIA

Espinardo (MU)	968/30 74 44
Alcantarilla (MU)	968/89 00 39
Cartagena (MU)	968/52 83 19
Lorca (MU)	968/46 48 65
Jumilla (MU)	968/78 25 18
Caravaca de la Cruz (MU)	968/72 55 02

NAVARRA

Peralta (NA)	948/75 05 54
Noain (NA)	948/31 27 59
Tudela (NA)	948/84 70 00
Benain (NA)	948/31 02 60
Pamplona (NA)	948/12 43 00

LA RIOJA

Logroño (LO)	941/28 11 58
Logroño (LO)	941/20 82 95
S. Domingo Calzada (LO)	941/34 27 10
Calahorra (LO)	941/14 68 14

COMUNIDAD VALENCIANA

Castellón de la Plana (CS)	964/25 15 36
Villanueva (CS)	964/53 94 00
Vinaroz (CS)	964/40 13 20
Ribarroja (V)	961/66 81 81
Masalfassar (V)	961/40 06 61
Gandia (V)	962/86 22 33
Orteniente (V)	962/81 07 20
Utiel (V)	962/17 15 82
Aizra (V)	963/41 82 73
Alicante (A)	965/11 53 94
Redován (A)	966/75 44 97
Orhuela (A)	965/36 71 82
Eliche (A)	965/44 40 04
Alcoy (A)	965/54 54 55

GALICIA

La Coruña (C)	981/82 32 61
Arixeo (C)	981/60 23 56
Narón (C)	981/31 50 51
Cacheiros-Teo (C)	981/80 60 99
Sta. Eugenia de Ribeira (C)	981/87 24 00
Santiago (C)	981/57 11 00
Lugo (LU)	982/20 90 37
Foz (LU)	982/13 55 07
Monforte de Lemos (LU)	982/41 04 12
Viveiro (LU)	982/55 04 83
O Barco (OP)	988/32 51 55
S. Ciprián das Viñas (OP)	988/24 97 12
Verín (OP)	988/41 15 39
Porto Vello (PO)	986/86 50 20
Palencia (PA)	986/48 69 36
Ponteiro (PO)	986/33 39 92

PAÍS VASCO

Bergara (SS)	943/76 04 90
Iruñ (SS)	943/82 83 00
Umea (SS)	943/85 00 00
Jundiz (VI)	945/29 05 10
Arrigorriaga (BI)	946/71 17 13
Trápaga (BI)	944/78 12 14
Amorebieta (BI)	946/30 89 57
Zamudio (BI)	944/52 11 13

CEUTA

Ceuta	966/50 73 74
-------	--------------



EN MAYO Y JUNIO, REVISIÓN

Provincia	de	hasta	hasta
Álava	0853-O	1479-O	2195-O
Albacete	0551-N	1113-N	1788-N
Alicante	3007-CH	5809-CH	9011-CH
Almería	5106-U	6049-U	7148-U
Asturias	5478-BH	7571-BH	9876-BH
Ávila	0625-G	0901-G	1206-G
Badajoz	2686-U	3502-U	4386-U
Baleares	9238-BP	2002-BS	5188-BS
Barcelona	9688-OB	2691-OD	6890-OF
Burgos	8987-P	9701-P	0540-S
Cáceres	3546-M	4124-M	4792-M
Cádiz	3471-AT	5019-AT	6749-AT
Cantabria	4600-AB	5561-AB	6720-AB
Castellón	6688-AC	7811-AC	9085-AC
Ciudad Real	8331-P	8968-P	9801-P
Córdoba	9812-AF	1052-AG	2416-AG
Coruña, La	7975-BD	0105-BF	2444-BF
Cuenca	2682-H	2983-H	3347-H
Girona	6029-AU	7494-AU	9127-AU
Granada	5733-AD	7170-AD	8639-AD
Guadalajara	9125-F	9398-F	9718-F
Guipúzcoa	3649-AP	5020-AP	6622-AP
Huelva	9564-P	0201-S	0912-S
Huesca	7148-K	7562-K	8059-K
Jaén	9590-T	0524-U	1609-U
León	9390-W	0362-X	1327-X
Lleida	6642-W	7424-W	8388-W
Lugo	5951-O	6593-O	7341-O
Madrid	4760-OK	3044-OM	3157-OP
Málaga	4609-BJ	6879-BJ	9242-BJ
Murcia	2211-BB	4145-BB	6300-BB
Navarra	0078-AJ	1621-AJ	3281-AJ
Orense	8375-N	8975-N	9739-N
Palencia	5499-H	5841-H	6192-H
Palmas, Las	9176-AZ	0527-BB	2142-BB
Pontevedra	7087-AT	8580-AT	0503-AU
Rioja, La	4798-M	5366-M	5911-M
Salamanca	6083-N	6683-N	7363-N
Sta. C. Tenerife	7460-AW	8733-AW	0138-AX
Segovia	4498-G	4788-G	5101-G
Sevilla	9517-CB	2157-CC	5652-CC
Soria	3655-E	3843-E	4026-E
Tarragona	8119-AJ	9335-AJ	0767-AK
Teruel	9356-F	9648-F	9936-F
Toledo	5081-U	5906-U	6698-U
Valencia	2813-EL	7603-EL	3067-EM
Valladolid	0074-Y	1411-Y	2420-Y
Vizcaya	9630-BP	1829-BS	4462-BS
Zamora	6203-H	6564-H	6960-H
Zaragoza	9887-AT	1704-AU	3622-AU
Ceuta	9207-E	9376-E	9580-E
Meiella	2839-D	299-D	3179-D

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

Area de descanso

GRAN CRUCIGRAMA

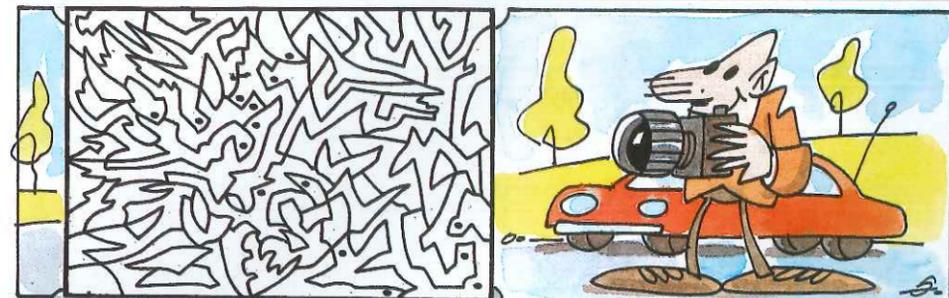
HORIZONTALES.- 1: Dícese del terreno que contiene carbón mineral. Vocal.- 2: Planta umbilífera llamada perejil de monte. Símbolo químico del americio.- 3: Pajar recubierto con retamas. Cierta figura gramatical.- 4: Matrícula española. Consonante. Alaban, elogian. Coloca.- 5: Vocal. Indígena de las montañas de Filipinas. Se restableciera de una enfermedad.- 6: Espiga apretada de maíz. Recreio, diversión.- 7: Municipio de la provincia de Alicante. Nombre de letra. Reflexivo. Vocal.- 8: En femenino, que se disponen según el tema. En plural, nombre de letra.- 9: Ligo con cuerdas. Criada de un clérigo. De noticia de algún hecho.- 10: Negación. En sentido figurado, tostábalos, abrasábalos. Consonante.- 11: Consonante. Matrícula española. Pequeña mancha natural de la piel. Pronombre personal.- 12: Parte posterior de una cosa. Especie de chaqueta hecha de piel con su lana.- 13: Consonante. Firma con que se garantiza un pago. Miembro de una sociedad.- 14: Arar muy superficialmente. Oblicuidad de una cosa hacia un lado.- 15: Dieran algo por cierto. Labiérnago, planta oleícea.

VERTICALES.- 1: Que acompañan o cooperan con otras cosas. Vocal.- 2: Composición musical para una sola voz. Conífera siempre verde de copa cónica. Consonante. Matrícula española.- 3: Uno de los nombres de Cibeles. Dícese del pan hecho sin levadura. El que atesora riquezas y no las usa.- 4: La mayor de las islas del archipiélago de la Sonda, en Malasia. Vocal. Cría de peces que se echa en los estanques para poblarlos.- 5: Se atreve. Engaña hechos con astucia.



Saco grande para la correspondencia.- 6: Símbolo químico del neón. Perteneciente a las lágrimas. Hogar.- 7: Cierta enfermedad intestinal aguda. Antigua arma de fuego semejante al fusil. Divinidad egipcia.- 8: Delgadas, sutiles. Intersección de estímulo. Nombre latino del río Guadiana. Consonante.- 9: Pequeñas en su especie. Sazonamos los alimentos.- 10: Lista, nómina. Forma pronominal. Dícese de los que comen mucho y con ansia.- 11: Vocal. Sudafrés con vara. Acción y efecto de reir.- 12: En Grecia, plaza pública donde se celebran asambleas. Existe. Distribuyo, reparto bienes.- 13: Infundiéscnela temor. Vocal.

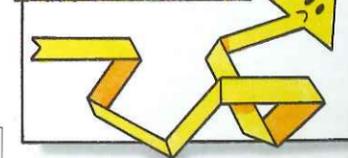
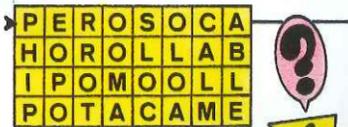
EL DIBUJO MISTERIOSO



Si pinta de negro los espacios señalados con un punto, podrá saber por qué Manolo ha hecho un alto en su viaje de vacaciones.

COMECOCOS

¿Qué trayectoria cree usted que deberá seguir la flecha para, yendo de cuadro en cuadro y sin pasar dos veces por ninguno de ellos, poder leer los nombres de cinco animales mamíferos?



JEROGLIFICO



¿Ves muy liviano este automóvil?

SOLUCIONES

TEST. 1.- (b) - 2.- (c) - 3.- (a) - 4.- (b) - 5.- (c).
AL COMECOCOS.
(en de, ble solamente).
AL JEROGLIFICO. Endeble solamente.
AL DIBUJO MISTERIOSO. Para fotografiar un águila que sobrevuela majestuosamente las montañas.
AL COMECOCOS. Para fotografiar un águila que sobrevuela majestuosamente las montañas.
AL JEROGLIF

PEATON, UTILIZA
LOS PASOS DE CEBRA

COMPRUEBA Y MIRA
ANTES DE CRUZAR

EN CARRETERA,
CIRCULA SIEMPRE
POR LA IZQUIERDA
Y CRUZA POR EL SITIO
DE MAS VISIBILIDAD

ENSEÑA A CRUZAR
A LOS NIÑOS

POR LA NOCHE,
EN CARRETERA,
UTILIZA REFLECTANTES

RESPETA
LOS SEMAFOROS