AÑO XIV № 129 Abril 1998 Nueva campaña de la DGT Roberto Sáenz, Presidente de las gasolineras: "No somos santos, pero la mayoría somos honrados"

Francia: Cárcel para los excesos de velocidad

EL TELÉFONO DE LAS

Especial Semana Santa

Las carreteras más conflictivas





con bondad, que el camión ha sufrido un despiste-, su conductor no para y da la vuelta, sino que continúa, pese a la advertencia del peligro que la se-

Y en este caso, el peligro se concreta. Un turismo que circula tranauilamente en sentido correcto se encuentra de frente, en sentido contrario v por un calzada de un solo sentido y estrecha, a un camión circulando en sentido contrario. Por ello,



debe frenar y echarse a un lado, evitando, esta vez, un accidente para el que el camión ha "jugado" todas las papeletas.

Lo peor es lo que nos comenta la patrulla de helicópteros. Todo este peligro se corre porque el camión no ha querido recorrer 150 metros, donde hay una salida a la vía principal que le lleva a la glorieta que se observa en esta foto. Pre-



fiere recorrer 50 metros en sentido contrario, poner en peligro a otros conductores y a él mismo, por ganar ¿cuánto tiempo?

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

LO VÍ

Iuan García Sánchez

Cistierna (León).

Faltan señales

frecuencia a pie, en bicicleta y en coche, faltan tres señales de tráfico: una de curva a la izquierda. una de límite de velocidad (50) y otra de punto kilométrico, aparte de una de adelantamiento prohibido, que está inclinada. Y no digamos de las señales refractarias... De estas faltan el 80 por 100.

Pues bien, esta situación está tal cual desde este verano.

Contacto con un señor, creo que vigilante de la carretera, que conduce un furgón del MOPT. Le hago patente la situación y, joh, sorpresa!, me dice que ya la conoce, pero que no hay dinero.

to. Un accidente entre dos coches. Intervienen Guardia Civil de Tráfico, ambulancias, grúas, atestados... Pero queda en la cuneta una defensa entera y una luna de un parabrisas. Y allí siguen desde hace tres meses. ¿Dónde está la preocupación por el Medio Ambiente? El paisaje de esta zona no merece ese trato. Porque ni la defensa se desintegra, ni el cristal se disuelve. Prometo que si esta primavera siguen allí, me encargaré personalmente de llevarlo al contenedor más cercano.

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO

Quien quiera contar alguna locura que hava presenciado, debe enviar una carta a la Revista "Tráfico" (c/ General Aranaz, 86, 28027 Madrid) relatándola. El escrito no debe sobrepasar las 15 líneas de extensión.

Sumario

arretera N-621. Trayecto desde Cistierna al cruce de Sabero. Tres kilómetros, aproximadamente. En este trayecto, que recorro con

Si ocurre un accidente por la precaria señalización, ¿a quién reclamamos? Si en tres kilómetros faltan tres señales y media, ¿cómo estará el resto?

...y una semilocura

Misma carretera, mismo travec-

8

10

11

33

42

47

49

51

SECCIONES

Tráfico Chico

Tráfico del Motor

Taller de Opinión

Noticias del Motor

El Cuentakilómetros

Famosos en Marcha

(páginas especiales)

La Locura

Editorial

El Zoom

Mi Carril

La Pluma

Vía de Servicio

Área de Descanso

Cartas

El Maletero

Asombroso

INFORME

TELÉFONO "URGENTE"

Un sólo número de teléfono, el 112, servirá para pedir toda la ayuda necesaria en una situación de emergencia desde cualquier punto de nuestro país. Médicos, policías o bomberos acudirán de forma coordinada tras la llamada gratuita de guien sufre el problema o es testigo de él. Será el mismo teléfono en toda Europa y en algunas comunidades españolas va funciona..

SEMANA SANTA

SEMANA DE VACACIONES

La Semana Santa es la primera salida masiva de vehículos a la carretera. En ocho páginas, encontrará el mapa con las obras y puntos conflictivos; las medidas especiales que dispone la DGT para evitar las

zonas congestionadas; los lugares donde habrá mayor concentración de automóviles, desvíos alternativos, travesías conflictivas, semáforos, retenciones... Todo para que su viaje sea un poco más seguro, (cuadernillo especial).



ASFALTOS ANTIAGUA

Una capa superficial llena de oquedades permite que el agua de la lluvia se filtre. De esta manera se elimina la posibilidad de acquaplaning, no se producen salpicaduras, se mejora la visibilidad, aumenta el agarre y disminuve el ruido. Son los asfaltos drenantes, con ventajas demostradas y algún que otro



MOTOCICLETAS

POR EL BUEN CAMINO

El mercado español de las motos marcha sobre ruedas. Sus ventas se incrementaron el pasado año un 30 por 100. En medio de este clima de euforia se ha celebrado el I Salón de la Moto de Madrid, con muchas ganas y buenas expectativas.

Todo indica que las motos se pueden convertir en el medio de transporte idóneo para las congestionadas ciudades.



FAMOSA

CHARO LÓPEZ: MIEDO A LA VELOCIDAD

Charo López está en un momento 'dulce'. Con un "Goya" por su trabajo en "Secretos del Corazón" se encuentra en un gran momento profesional. Confiesa que le daría un enorme miedo si elevaran los límites de velocidad y aconseja conducir "con precaución, con los nervios templados". Y "por supuesto, no beban"...

REBAJA EN UNA NDEMNIZACIÓN

La Audiencia Provincial de Granada rebaió a la mitad los 10 millones de indemnización para la familia de un viandante atropellado mortalmente en Albolote en 1996, informa Nono Hidalgo. La primera sentencia fijó una multa de 2.000 pesetas diarias durante dos meses, un año de retirada del permiso de conducir y el pago de una indemnización de 10.478.800 pesetas que los allegados cobrarían del Consorcio de Compensación de Seguros. La razón de la rebaia es que hubo "por parte del peatón una conducta negligente, porque el fallecido atravesó la calzada fuera del paso de peatones y no se cercioró de que no podía hacerlo sin riesgo".



RECLAMAR LE SALIÓ CARO

Francisco G. no lo entiende. En 1993, él iba tranquilamente en su moto en una céntrica calle madrileña. Allí había una zanja de obra tapada con arena y hundida unos 10 centímetros. Se cayó, se fracturó la clavícula y estuvo 40 días de baja. Denunció la situación en el juzgado. El iuez citó al Ayuntamiento, al Canal de Isabel II y a dos empresas que éste había subcontratado para hacer la zanja. Unos se echaron la culpa a otros y, al final, el juez absolvió a todos por entender que no había delito.

Dejó, eso sí, la puerta abierta para reclamar por la vía civil. Varios años después, otro juez absolvió al Canal de Isabel II v condenó al Avuntamiento a pagar un millón de pesetas de indemnización, pero condenó al reclamante a

pagar las costas del juicio (abogados v procuradores) de las empresas absueltas. Es decir. 1.195.000 pesetas.

Así las cosas, al motociclista le ha salido carísimo reclamar.



"MATADOR" AL VOLANTE

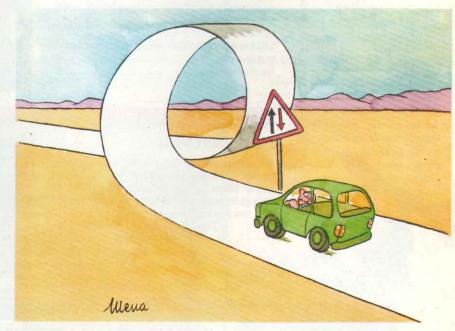
José Ortega Cano, matador de toros y esposo de la cantante Rocío Jurado, iba hacia León a dar una charla taurina. De pronto, la Guardia Civil le detuvo, va que su Mercedes circulaba a 115 km/h (según el radar) por un tramo limitado a 80 km/h. La multa podría ser de 20,000 pesetas. El torero alegó tener mucha prisa para no entregar a la Guardia Civil los documentos solicitados (permisos de conducir y circulación).

Lo peor fueron las explicaciones posteriores. Rocío Jurado. su esposa, dijo que ir a 115 km/h en un Mercedes es "muy poco" y que a su marido "al ser un genio y un artista, es muy posible que se le haya despistado el renovar su carné de conducir". Ortega, por su lado, dijo que "no tiene que dar explicaciones" y que quien conducía era su chófer, aunque el permiso se lo pidieran a él.



EVITAR EL ATROPELLO DE ANFIBIOS

Como continuación de la iniciativa de la Sociedad para la Conservación de los Vertebrados (SCV) -que en 1997 instaló unas barreras de plástico para evitar el atropello de anfibios-, responsables del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares han instalado barreras de protección de plástico en la carretera de Torrelodones a Hoyo de Manzanares (Madrid) para evitar que en este "punto negro" se atropellen anfibios. Según la SCV, cada año mueren atropellados más de 10 millones de vertebrados en las carreteras españolas.





◆ MANSELL, SIN PERMISO. Nigel Mansell, ex-campeón mundial de F-1, ha perdido su permiso de conducir durante 6 meses por circular con su Bentley a 90 millas/hora (unos 145 km/h) en una zona limitada a 70. Además, Mansell fue multado con 400 libras. El castigo es fuerte, aunque la infracción no lo era tanto, pero es que el ex-piloto ya había sido multado por causas similares en nueve ocasiones.

LO QUE NECESITAS ES... UNA CARAVANA DEL AMOR



Fotografía publicada en "El Semanal TV".

La caravana del amor, el vehículo que utiliza Jesús Puente para sus desplazamientos con el programa "Lo que necesitas es amor", sufrió un accidente de tráfico que lo dejó inservible. Un turismo le golpeó

por detrás cuando se dirigía a

Valencia, Afortunadamente, no

hubo heridos.

CATALUÑA ASUME LAS COMPETENCIAS EN

MATERIA DE TRÁFICO

La comunidad autónoma de Cataluña asumirá, desde el

próximo 4 de mayo, las competencias en materia de requ-

lación, vigilancia, control y sanciones en materia de Tráfico

en la provincia de Girona. A continuación irá asumiéndolas

en Lleida (1 de mayo de 1999), para, en el año 2000, os-

tentarlas en todo el territorio catalán. Cataluña se une así

al País Vasco, que va ostenta estas competencias desde

Este vehículo plateado, símbolo del programa desde su estreno (en octubre de 1993). ha recorrido más de 300.000 kilómetros por toda España. Videomedia, productora del programa, ya ha adquirido otro vehículo similar en Estados Unidos para sustituirlo.

TRAYECTOS EN CD ROM

"E-Atlas de España" es un producto en CD-ROM capaz de planificar rutas entre dos puntos de España con destinos intermedios, que selecciona la ruta más rápida y más corta e, incluso, imprime mapas y descripciones del travecto. Además, incluve los calleieros de Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia y Zaragoza (además, puede planificar el travecto de una calle de una ciudad a otra de una segunda ciudad). Cuesta 4.995 pesetas: disponible para PC's 486DX-66 (mínimo), con 16 MB RAM y 10 MB libre en el disco duro y entorno Windows (3.1, 95 o NT). Se encuentra en tiendas especializadas del mercado.

CARRETERA A CARTAGENA

Las cámaras de comercio de Madrid, Albacete, Almería, Cartagena, Lorca y Murcia han reclamado a Ministerio de Fomento el desdoblamiento de la N-301 entre Ocaña y La Roda como medio para conseguir una unión rápida del centro de España con el puerto de Cartagena.

> NUEVO MAYORES

PRESIDENTE DE GANVAM Juan Antonio Sánchez resultó elegido Presidente de GANVAM en la última Asamblea General de esta asociación. El anterior Presidente. José Ruiz Mata, fue nombrado Presidente de

Honor.

hace algunos años.

LOS MAYORES INFORMAN... A OTROS

Los 'abuelos' del Casal de Canyadó (Badalona), siguiendo las pautas del proyecto "Badalona ciudad educadora", han impartido unas charlas sobre seguridad vial a otros mavores del Casal Sant Roc. Se trata de prevenir los accidentes de tráfico. Para ello, utilizan la información como medio, a través de concursos de trípticos, vídeos, etcétera.

EXÁMENES VÁLIDOS SÓLO UN SEMESTRE...

Algunos aspirantes al permiso de clase A solicitan éste antes de tener dos o más años de antigüedad en el A1 o el B (lo que exime de la prueba de control de aptitud v comportamiento en circuito abierto) v. tras superar la prueba de conocimientos específicos y el control en circuito cerrado, esperan a cumplir los dos años de antigüedad para pedir la exención de esa prueba pendiente.

La DGT ha determinado que sólo procederá la exención cuando el tiempo transcurrido desde que el aspirante supera la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado hasta que adquiere la antigüedad en el permiso A1 o B que sirve de base para la exención no supere los 6 meses, plazo de vigencia para las pruebas superadas, según fija el artículo 57 del Reglamento

General de Conductores.

TRÁFICO, Abril 1998



RETROMÓVIL: COLECCIÓN DE JOYAS

El Pabellón de Cristal de la Casa de Campo de Madrid fue el escenario en que que se ubicó la tercera edición del Salón Internacional del Automóvil de Época, Clásico y Deportivo (RETROMÓVIL). En él se dieron cita coleccionistas. restauradores, clubes de aficionados y curiosos. Junto a un amplio mercadillo de accesorios y de piezas de recambio, se pudieron contemplar 400 automóviles v 200 motocicletas para todos los gustos y bolsillos. Destacó el "Alfa Romeo 2.300 Berlinetta Mille Miglia", de 1938. presente por primera vez en la muestra: un "Mors" de1908, perteneciente a la colección de Eduardo Steinko, la más antiqua de las mostradas en RE-TROMÓVIL. También destacaron los dos "Hispano Suiza" que la Dirección General de Tráfico expo-



LAS GARANTÍAS DE LOS USADOS

No todas las garantías son iguales. Ahora, depende de dónde compremos. La Generalidad de Cataluña ha establecido unos períodos de garantía diferentes de acuerdo con la antigüedad del vehículo que se adquiera. Así, el período será de 6 meses si la antigüedad del vehículo es inferior a 1 año: 3 meses si tiene entre 1 y 4 años; 2 meses, si tiene de 4 a 7 años; y de 15 días para vehículos de mayor edad.



PROTECCIÓN OCULAR

En el año Europeo de la Visión, la asociación Campaña de Protección Ocular ha lanzado su conjunto de publicaciones anuales de información sobre la vista y la conducción. Como siempre. con trípticos, carteles, folletos, etcétera, trata de concienciar de la importancia de la visión en la conducción. donde el 90 por 100 de la información necesaria llega a través de la vista.

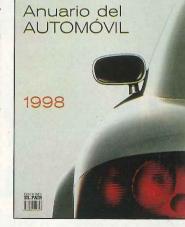


COCA-COLA MULTADA

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha ratificado la multa de 500.001 pesetas impuesta por la DGT a Coca-Cola en 1994 por un anuncio que "incitó" a los jóvenes "a correr en exceso y a mantener conductas contrarias a la normativa sobre circulación y sequridad vial". El Tribunal destacó que el anuncio, titulado

"Siempre después de medianoche", refleja "una absoluta despreocupación por las normas viarias e incita a los jóvenes a la conducción temeraria'

ANUARIO DEL AUTOMÓVIL. Ediciones El País ha presentado el "Anuario del Automóvil 1998", con un análisis pormenorizado de todos los modelos del mercado. las novedades de fabricantes e importadores, planes de futuro, datos, estadísticas, etcétera. Ya en los kioskos.



CURSOS DE URGENCIAS

Medical Practice Group organiza una serie de cursos de ormación en torno a temas médicos. Destaca el Curso de rgencias Básicas, que comienza el 21 de noviembre, y que e dirige a técnicos, conductores de ambulancias, etcétera. ambién organizan cursos más especializados y de otras



PC PARA EL COCHE, Clarion Inc. ha desarrollado el primer ordenador de coche adaptado a la plataforma de software "auto PC", creada por Microsoft. Incorpora funciones de audio, computadora, navegación, reconocimiento de voz y comunicación inalámbrica, así como CD-ROM y ranura para tarjeta de memoria.

Todos podemos conseguirlo

revenir los accidentes, reducir las consecuencias y motivar la aceptación positiva de las normas de tráfico. Esos son los tres objetivos básicos, los tres pilares sobre los que se sustentará la nueva campaña de la Dirección General de Tráfico, sin duda una de las más conocidas por los españoles, que se ha presentado estos días. Es decir, buscar cauces para que la siniestralidad sea menor, menos grave y, por contra, mayor la participación de todos, no sólo de

los automovilistas, en conductas que eviten las trágicas consecuencias. Está claro que lo mismo que todos somos co-responsables de lo que pasa, entre todos podemos conseguir erradicar esta lacra. De ahí la importancia de una sensibilización general para conseguir una mayor convivencia en las vías públicas y unas conductas individuales más seguras y generosas.

Esta campaña cerrará de alguna manera el ciclo que se inició hace algunos años con campañas de gran dureza en las que se mostraba el dolor tras el accidente, las lesiones, las secuelas, el daño a víctimas inocentes. Todas ellas con un único fin: resaltar que el resultado final es lo que importa y que dicho resultado sólo será bueno si todos apostamos por la educación vial integrada en la educación cívica.

No hace falta recalcar la importancia del fac-

tor humano en los accidentes, presente en la mayor parte de las tragedias sobre el asfalto; precisamente la campaña de este año potenciará la estimulación del cumplimiento de las normas y la importancia de valorar las ventajas de una actuación responsable, poniendo incluso en evidencia los nulos beneficios que se obtienen con comportamientos contrarios a la seguridad vial. También se recalcará que estas actuaciones, en las que se pone en juego no sólo su vida, sino la de los demás, están carentes de lógica y, obviamente, no compensan los muchos riesgos que se corren -¡alguna vez le puede tocar a usted!-, llegando a veces al ridículo.

> tra cosa: en estos días, miles de españoles aprovecharán las primeras vacaciones del año para pasar unos días de descanso fuera de su residencia. Sabido, como decíamos antes, que nuestra actitud ante el volante tiene mucho que ver con lo que ocurra en las carreteras, volvemos a insistir desde aquí en la necesidad de la máxima prudencia, muy especialmente en estos travectos, a veces des-

conocidos. Lo importante, insistimos, es llegar. ¿Qué más da hacerlo media hora después si con ello nos evitamos sustos o, en el peor de los casos, desgracias

irreparables?

El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse en la segunda quincena de mayo.



AÑO XIV. NÚMERO 129. Abril 1998

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

Secretaria de Redacción: Ana Álvarez. Colaboran en este número: F. Javier Álvarez, Antonio Aragüez, Arias, Gemma Carrasco, Iñaqui Gil, Juan Carlos González, Charo Laiz, Mena,

Pablo San José y Ramón. Infografía: DLirios y DPI. Colaboración especial: Fernando Jáuregui. Redacción: c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid.

Teléfs, directo: 91/301 84 25 y 301 81 77, Fax: 91/320 41 38.

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

Imprime: ROTEDIC. Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 128-98-003-7. 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 del Interior). Tirada de este número: 350,000 ejemplares.

REGLAS DE ORO PARA UN VIAJE SEGURO

En los próximos meses es probable que usted efectúe algún desplazamiento, más o menos largo, ya que llega el buen tiempo. Le invitamos a tener en cuenta diez sencillas reglas que harán del viaje, si no un placer, algo seguro.

chequear elementos tan fundamentales como

frenos, dirección,

José Ignacio Rodríguez Infografía: D.P.I. Comunicación

Planifique el viaje

Consulte con
un mapa de carreteras y
la información que le ofrece la DGT
a través del teléfono 900/123-505, Infovía,
Videotex o Internet, el itinérario a seguir, las
posibles alternativas y los lugares de descanso;
evite las horas y días puntas.



Revise el coche

Además de los
niveles de agua, aceite,
líquido de frenos, batería o la
presión de los neumáticos que usted
mismo puede verificar,
acuda al taller para

objetos voluminosos en la baca
(mayor consumo y más vulnerable a los
desplazamientos laterales
por la acción del viento);
reparta los pesos y
asegúrese de que no le
impiden la visibilidad.
Además, para
conducir utilice
ropa y calzado

Distribuya el equipajo

No cargue el coche en exceso ni sitúe

Trafico

Controle a los niños

S Guarde las distancias

abrocharse el cinturón de

seguridad y adecuar la velocidad a las circunstancias del tráfico; para saber cuál es

la distancia de seguridad adecuada, tome un

precede: si después de contar "mil ciento-uno, mil

ciento-dos" ya ha sobrepasado ese

punto, distánciese más.

punto de referencia por el que pasa el coche que le

VELOCIDA

Los más
pequeños también deben
utilizar los dispositivos de
retención (cinturones o
sillitas) adecuados a su peso y
talla; si no coincide con sus
horas de sueño, utilice el viaje
para enseñarles lo que es o no
correcto (les servirá de
entretenimiento y
aprendizaje).

Encienda las luces

Aunque no
obligatorio, es bastante
recomendable que encienda el
alumbrado de cruce también durante el
día, así será visto más fácilmente por otros
usuarios; señalice todas las maniobras y
recuerde la regla fundamental del
adelantamiento: mirar-intermitente-maniobra.



NO NO

Coma poco, sin alcohol

argos, los alimentos deben

ser ligeros y de fácil digestión, acompañados de un mínimo paseo; es recomendable beber mucha agua (zumos y

refrescos no gasificados) para evitar la fatiga

muscular; desconfíe del café para combatir el sueño:

lo enmascara y surge de repente; y alcohol, ni gota.

Pare cada dos horas

Nunca se
debe conducir en
una misma jornada más de
ocho horas y, en todo caso,
deberá detenerse y descansar un
mínimo de 15 minutos cada dos horas
o cada 150-200
kilómetros; conforme
se incrementan esos

kilómetros; conforme se incrementan esos tiempos, el riesgo de accidente se va multiplicando.



No baje la guardia

estadísticas indican que se
producen más accidentes en los viajes
de ida que en los de regreso y,
proporcionalmente, más de noche que de día;
los kilómetros finales, en los que se acumula la
fatiga, son más peligrosos y se ha constatado que, en
el lugar de vacaciones, el conductor baja la guardia y es
más propenso al accidente.



Pida ayuda en caso de accides

Si se encuentra
un accidente, pida ayuda a
través de los postes SOS: indique la
carretera y el kilómetro. Desconecte
el motor, señalice el lugar y sepa
qué no debe hacer: mover al
herido, trasladarlo a un
hospital, hacer un torniquete
(salvo amputaciones),
retirar el casco o
darle
medicamentos.







En un pueblo de Madrid ponen los coches bajo la advocación de la Virgen

la advocación de la Virgen Milagro en Robledo

JUAN. M. MENÉNDEZ. DIBUJO: ANTONIO ARAGÜEZ

Un estudio estadístico señala que los habitantes de Robledo de Chavela, un pueblo de Madrid, que ponen sus automóviles bajo la advocación de la Virgen de Navahonda no mueren en accidente de tráfico. ¿Milagro? ¿Casualidad? ¿O simple prudencia de los conductores?

s asombroso, pero es cierto. En un pueblo de Madrid, Robledo de Chavela, sus habitantes ponen sus coches bajo la advocación de la Virgen de Navahonda y, como por milagro, aquellos que han sufrido accidentes muy graves, no han resultado muertos. Carmen Iglesias, empleada del Ayuntamiento y que ha publicado un libro sobre tradiciones populares, ha realizado un estudio estadístico sobre los accidentes de sus conciudadanos los últimos 15 años y ha llegado a tan sorprendentes conclusiones.

En realidad, esta costumbre no es más que una actualización de una tradición muy popular en Robledo de Chavela. Desde hace 150 años, los habitantes de esta localidad acudían en romería hasta la ermita de la Virgen de Navahonda v ponían

tiempos cambian que es una barbaridad" y quienes antes llevaban caballos ahora "montan" caballos de vapor en forma de automóviles, se ha mantenido la tradición.

Así, los vecinos de Robledo, cuando se compran

el vecindario-, que está situada en un paraje muy bonito, rezan una oración a la virgen -hay una específica, pero, de no saberse, vale cualquiera-, encienden unas velas y ponen bajo su advocación el automóvil. De hecho, según Carmen Iglesias, más del 80 por 100 de los vecinos realiza este rito. Y el caso es que funciona. "Yo no sé. Puede ser que vayan con más cuidado o puede ser la Virgen, pero quienes han tenido accidentes de siniestro total. ninguno ha sido mortal", señala Carmen Iglesias. Y añade que ha consultado a expertos que le han confirmado que 4 ó 5 de ellos "deberían" haber sido mortales. ¿Casualidad, prudencia o milagro? Lo cierto es que Carmen Iglesias ha realizado una estadística de los accidentes de los habitantes de Robledo de Chavela en los últimos 15 años y los datos son concluyentes: quienes ponen su automóvil bajo la advocación de la Virgen de Navahonda no mueren en accidente de tráfico. Es como para pen-

un coche, acuden a la er-

mita de la citada virgen -

de mucha devoción entre



MULTAS A LA CATALANA.- La Generalitat de Cataluña aplica-

rá un nuevo baremo en las infracciones de tráfico. Serán más elevadas cuando atenten a la seguridad de las personas. Jaume Samsó, Director del Servicio Catalán de Tráfico, asegura que se pretende "reducir el número de accidentes en Cataluña". ¿Se imaginan cómo se puede poner la cosa, sobre todo para los infractores habituales, si se confirma esta máxima: a mayor dureza, menos accidentalidad?

GASOLINAS .-

gasolinas no

Lo de las

contaminantes, es decir,

sin plomo, está muy bien.

Sin embargo, no hay que

olvidar que la eliminación

vuelta de la esquina, lleva

algunos vehículos. Y hay

que comenzar a explicarlo

motivos, los plazos... y las

pille a nadie desmarcado!

soluciones. ¡Qué no le

de esas gasolinas, a la

apareiada la retirara de

ya: las causas, los



Jesús SORIA Director

EN MI RECORRIDO POR ESPAÑA HE VISTO MAS NÚMEROS DE URGENCIAS QUE **PLATOS** REGIONALES

decidí aprenderme todos los de las zonas por las que pasaba. ¡Por si acaso! Salí de Madrid y supe que aquí el teléfono de emergencias era el 112. Las dudas me empiezan a surgir cuando, a mi paso por Castilla-La Mancha, me dicen en una gasolinera de

Sopa de números

econozco una cierta

obsesión por viajar

'asegurado". No me

refiero al seguro del

coche o de viajes...

Hablo de llevar enci-

ma teléfonos para so-

licitar ayuda en caso de sufrir un

percance o, por ejemplo, tener

que socorrer a alguien en la ca-

rretera... Me sé de memoria el te-

léfono de la DGT (900-123.

505), de ámbito nacional, pero,

en un reciente viaje maratoniano,

pruebas. ¿Qué hacer si no me responden o siguen de pruebas?, me pregunté. Lo mismo cuando llego a Valencia. Peor todavía al dejar las paellas valencianas y coger la A-7 camino de la Cataluña azulgrana... Pregunto en otra gasolinera y, tras algunos despistados, uno me dice: ¡Depende! Y me explica: en la comunidad funciona el 085, pero en Barcelona opera el 061. Y en unos meses, el deseado 112. Y de Cataluña, al País Vasco. Borro los números anteriores y sigo anotando en la libreta. Ahora mi número para no olvidar es el 088, que pronto será cambiado, también, por el 112. Mi paso por Cantabria al día siguiente me obliga a arrancar un nueva página del bloc. El teléfono que no debo olvidar es el 006, que, rápidamente, nada más entrar en Asturias, debo tachar de nuevo y

Cuenca que el 112 está, pero en

cambiarlo por uno más complicadillo, el 5.77.17.77, no apto precisamente para una buena digestión de la fabada. Claro que, metidos en Galicia, junto al magnífico marisco, hay que anotar otros nuevos, pues el 112 sólo estará disponible a finales de año: 900. 444. 222, que supervive también junto a uno de tres cifras, el 061.

En definitiva, que he necesitado un montón de páginas de mi

Renovarse o morir

El Ministerio de Industria y la industria de automoción afilan sus propuestas para rejuvenecer el parque de coches, uno de los más antiguos del continente. Nada menos que treinta y seis de cada cien coches tienen más de diez años de antigüedad. Los precios, la crisis, hábitos y un montón de parámetros marcan esta tendencia a "encariñarnos" tanto con los coches como con los hijos, algo complicado teniendo en cuenta lo difícil que es "casarlos". Quizá aprovechando el "tirón" del mercado, las importantes novedades que nos presentan este año casi todas las marcas, las indudables mejoras introducidas en los coches y ayudas económicas de algún tipo, todos saldrían ganando: Industria, mejorando el parque, evitando paro... La industria, vendiendo más aunque gane algo menos por unidad... Y el usuario, disfrutando de los coches cuando más seguros son; no "casarse" con ellos hasta los "achaques" de la jubilación.

libreta v preguntar no sé cuantas veces para ir averiguando a qué teléfono tendría que llamar para cubrir mi obsesión por las emergencias; que he visto más números que platos regionales en mi largo recorrido por media España... Que más que un listado de teléfonos de urgencias parece un jeroglífico, un juego de adivinanzas o una vergonzosa sopa de letras. En definitiva, un galimatías o lo que podríamos llamar la "ropa vieja", popular guiso de sobras, de las emergencias. Un plato que clama a voces una urgente solución.

sárselo. ◆

bajo su

advoca-

ción sus

animales.

Como "los

Informe

El teléfono único de emergencias ya funciona en siete comunidades autónomas

UNO PARA TODOS

JUANA SÁNCHEZ. FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ. ILUSTRACIONES: DLIRIOS

En poco tiempo, cualquiera que sufra o asista a una situación de urgencia, como un accidente de tráfico, en cualquier lugar de España, podrá pedir ayuda marcando un número de teléfono: el 112. Servicios médicos, policiales, de bomberos, de salvamento y rescate estarán coordinados a través de ese número que funciona ya en más de media docena de comunidades autónomas y que se perfila como el teléfono de emergencias del futuro, no sólo en nuestro país, sino a nivel europeo.



ASÍ FUNCIONA. Cuando ocurre un accidente, una sola llamada moviliza todos los servicios de emergencia necesarios.





SIN GRAVEDAD

Si no hay



AL HOSPIAL. En los casos

tero ahorra

en distintos tipos de ambulcia o

en helicóptero, según la graved.



POLICÍA. La Guardia Civil (o la Policía Municipal, si es en ciudad) normaliza la circulación interrumpida.

BOMBEROS. Intervienen si alguien ha quedado atrapado y si hay fuego o peligro de incendio.

PROTECCIÓN CIVIL. Voluntarios, sirven de apoyo al resto de los servicios, especialmente a los sanitarios.

usted es amante del séptimo arte, habrá observado en algunas películas norteamericanas que, cuando un ciudadano estadounidense sufre un percance que precisa de ayuda urgente, marca el 911 en el teléfono más cercano. Un número en el que, desde cualquier lugar del país, se atienden emergencias como pedir una ambulancia para quien acaba de sufrir un accidente de tráfico o indicar a la Policía dónde se está cometiendo un atraco.

Nada más lejos de lo que ocurre actualmente en España, donde hay una quincena larga de teléfonos de urgencia cuva cobertura territorial va desde una sola provincia -el 006, en Ciudad Real-, una comunidad autónoma -el 088, en el País Vasco-, varias comunidades -el 112, que ya funciona en Baleares, Navarra o La Rioja- a todo el territorio nacional -los de los cuerpos de seguridad (091, 092 y 062) ó el 900-123.505, de la DGT-. Además, en algunos sitios existen varios servicios que atienden urgencias mientras en otros no hay ninguno.

Ante esta "sopa de números", similar a la de otros países, Europa pretende "copiar" el modelo americano



URGENCIAS. Avisado el hospital, estar esperando al herido con todo preparado para su intervenci n.

Un teléfono fácil de recordar, el 112, servirá para movilizar todos los servicios necesarios en una situación

de emergencia

siempre atendidos "in en la gestión de las emergencias. lesiones, reciben el alta El 112 será, en un plazo relativamente corto de tiempo (en algunos países europeos coy algunas comunidades autónomas españolas ya funciona), el teléfono donde cualquier persona, desde cualquier punto de la Unión. podrá requerir la actuación de médicos, bomberos o policía allí donde se necesite y en el menor tiempo posible.

des telefónicas públicas

m o número único de llamada de emergencia europeo, antes del 31 de diciembre de 1996". La normativa añadía que, en este teléfono, se podría requerir asistencia sanitaria de urgencia, extinción de incendios y salvamento, seguridad ciudadana y protección civil "cualquiera que sea la Administración pública de la que dependan". Una de las pretensiones

En España, además, la puesta en marcha del 112 servirá para unificar criterios en cuanto a emergencias y para coordinar entidades y servicios que, en la actuali-

fuera de él, sólo necesiten

recordar un único número

de teléfono al que acudir y

en el que se les atienda gra-

tuitamente y en su idioma.

dad, se solapan en algunas gencia donde acudir en funencuentre y saber que, en al-

drá recurrir más que a la Policía Nacional o a la Guardia Civil.

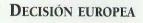
Y es que las diferencias actuales entre comunidades autónomas, responsables del 112, son más que notables: en Navarra, La Rioja o Baleares este teléfono único funciona hace varios años, mientras que en Castilla-La

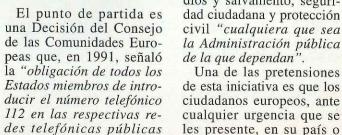
Mancha, Castilla y León o Extremadura ningún número centraliza y coordina la emergencias "cotidianas". En otras comunidades, como el País Vasco o Cantabria, también funciona un número único, aunque distinto en ambos casos del 112. Además, estos teléfonos no siempre son suficientemente conocidos por la población, incluyendo a las administraciones que no son titulares del servicio. En Cantabria, por ejemplo, el 006, que la Delegación del Gobierno ofrece como teléfono de emergencias, no se conoce como tal en la consejería de la Comunidad Autónoma que está poniendo en marcha el teléfono único.

Existen, además, números de tres cifras que sólo dan cobertura a áreas provinciales o locales, como el 061 en Barcelona capital, y otros teléfonos "normales" -de 6 ó 7 dígitos- pensados sobre todo para las grandes catástrofes. En accidentes de tráfico, también se puede acudir a los postes SOS ubicados en la mayoría de las autovías de la Red General del Estado y en las autopistas.

COORDINAR SERVICIOS

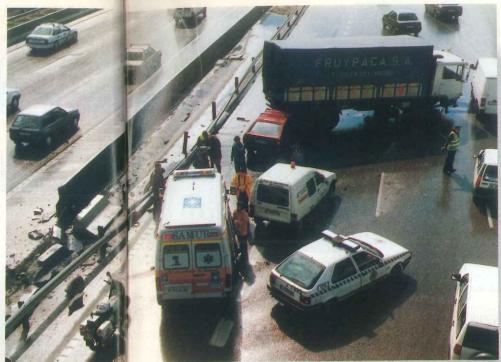
Tan importante como que exista un único número de emergencias, fácil de recordar por el usuario, es que los organismos competentes dispongan de suficientes recursos preparados para atender estas situaciones y que, puesto que suelen depender de distintos servicios (sanitarios, bomberos, policía), puedan ser movilizados con rapidez y de forma coordinada. En este aspecto, también hay diferencias importantes. Madrid y sus alrededores son un claro ejemplo: mientras en la capital existen servicios de urgencias sanitarias dependientes del Ayuntamiento, de la Comunidad Autónoma y del Insalud, que en ocasiones se "solapan", en ciudades limítrofes pero de clara influencia madrileña, como Toledo, Segovia o





zonas de nuestro país y en otras, sencillamente, no existen: un viajero que recorra España de norte a sur y sufra un accidente debe conocer distintos teléfonos de emerción de la zona en la que se gunas comunidades, no po-





EN EL SITIO. La asistencia sanitaria a los heridos "in situ" es una de las características más importantes de las urgencias.

Ávila, sólo funcionan el número de la DGT (900.123.505, gratuito y de carácter nacional) y los de los cuerpos de seguridad (Policía y Guardia Civil), pues tanto Castilla-La Mancha como Castilla y León carecen de centros de coordinación de urgencias. Únicamente Ciudad Real, como ya se ha indicado, dispone desde hace años del 006 como teléfono para emergencias sanitarias.

Algunos profesionales de las urgencias califican esta situación de "auténtica vergüenza" y muestran sus dudas de que la implantación del 112 sea la solución total, al menos a corto y medio plazo. Un médico de una ambulancia medicalizada que pide permanecer en el anonimato denunciaba a "Tráfico" que "esto es un reino de taifas: hay recursos suficientes, pero están muy mal gestionados, muy mal coordinados, porque todos quieren apuntarse el tanto. Fuera de Madrid, recién cruzado cualquier límite provincial, un herido en accidente se morirá 'tranquilamente' mientras espera que llegue la ambulancia".

En todo caso, es evidente que el buen funcionamiento

del teléfono único y la consiguiente coordinación de los servicios precisa un tiempo de rodaje. Es la situación actual del 112 madrileño. Si bien sus responsables recalcan orgullosos que, en su primer mes de funcionamiento, ya recibían la tercera parte de las lla-

madas de urgencia que se producen en la región, desde los Servicios Municipales de Asistencia a Urgencias de la capital (SAMUR) se apunta que muchas de esas llamadas son duplicadas y se recogen antes en su centralita. "La mayoría de los avisos que nos pasa el

112 ya están siendo atendidos porque los ciudadanos han llamado también al 092" indica Emilio Benito, Portavoz del SAMUR, para quien es demasiado pronto para juzgar el funcionamiento del teléfono único.

En cuanto a la forma, la gestión de las urgencias res-

Teléfonos de emergencia en las Comunidades Autónomas



donde se coordinan emergencias en todo el paí

(*) El 091 (Policía Nacional) y 062 (Guardia Civil), de carácter nacional, coordinan las emergencias donde no existen otros teléfonos específicos.

URGENCIA DE TODOS. En un accidente, los servicios de emergencia que se activan incluyen a la policía y, en ocasiones, a los bomberos.

"1-1-2. ¿En qué puedo ayudarle?"

Cuando usted llama al teléfono de emergencias de algunas comunidades autónomas, como Madrid o Valencia, la voz del operador, en su mensaje de bienvenida, "descompone" el número en sus tres dígitos: "uno-uno-dos" en vez de "ciento doce", lo que, en principio, puede despistar a quien llama. La razón es llegar al mayor número posible de ciudadanos: 1-1-2 puede ser entendido y recordado por niños pequeños y personas muy mayores o con escasa formación, mientras que "comprender" el 112 precisa de un mínimo de edad y de conocimientos.

ponde básicamente a dos modelos y por uno u otro han optado las comunidades autónomas donde las actuaciones ya están coordinadas: una simple centralita telefónica que traslada los mensajes a los servicios correspondientes para que sus especialistas las atiendan y movilicen, en su caso, los recursos necesarios; o un modelo mucho más complejo, con una central que integre a unos y otros en el mismo sitio y donde, según se recibe el aviso y se activan los elementos precisos, el especialista transmite los primeros consejos de actuación a quien ha hecho la llamada. Esta segunda fórmula pretende acortar los tiempos de reacción de los servicios y evitar que acciones incorrectas de los primeros testi-



Actualmente,
un ciudadano
que viaje
de norte a sur
debe conocer
varios teléfonos
de urgencia. En
algún sitio sólo
existe el de la
DGT: 900-123.505

OUÉ HACER EN CASO DE ACCIDENTE

En un accidente de tráfico, la gravedad de las consecuencias puede depender del tiempo que se tarde en atender a las víctimas. Ofrecer datos concretos y exactos a los servicios de emergencia puede hacer ganar unos minutos que, en coasiones, serán vitales. Recuerde algunos detalles:



Lo primero, no estorbe

Retire su vehículo de la calzada y señalice la emergencia. Después, desconecte el motor del vehículo accidentado.

Los heridos

Cuente el número de heridos y evalúe, a grandes rasgos, su estado (si están conscientes o si hay hemorragias son datos importantes).

¿Algo más?

Piense si se necesita otra ayuda además de la sanitaria (policía o bomberos, por ejemplo) para aclarárselo al operador.

Ha sido en...

Fíjese en el punto donde ha ocurrido el accidente (carretera, kilómetro, sentido, posibles referencias...) con la máxima exactitud posible.

Pida ayuda

Pida ayuda a través de un poste SOS o de un teléfono (al 112, si ya funciona en su Comunidad, u otros números de emergencia).

Espere

Mientras llega la ayuda solicitada, siga las recomendaciones del especialista que le haya atendido por teléfono.

Eso no!

Como norma general, no saque al herido del coche; no le dé bebida ni comida, medicamentos o pomadas; jamás le transporte en su propio vehículo y nunca quite el casco a un motorista. Los daños de una mala actuación pueden ser irreparables.

gos puedan agravar las consecuencias del accidente.

De cualquier manera, y aunque el 112 como teléfono único europeo está pensado para atender situaciones de emergencia, los responsables de estos servicios saben que el día a día está repleto no de grandes catástrofes, sino de accidentes cotidianos y de lo que llaman "urgencias sentidas", es decir, problemas puntuales que objetivamente no son graves, pero que preocupan mucho a quien llama.

Juan Pol, Director Gene-

TRÁFICO. Abril 1998

ral de Interior de Baleares, señala que este tipo de llamadas alcanza el 80 por 100 del total de su comunidad y asegura que el 112 "no debe estar identificado con ningún servicio concreto, sino que debe ser para el ciudadano una ventanilla única de urgencias". Así, Baleares, donde este teléfono funciona desde 1996 v se atiende en cuatro idiomas por el elevado número de turistas, ha añadido recientemente al protocolo de emergencias las relacionadas con el medio ambiente o problemas sociales (niños abandonados, indigentes...).

DEPRISA, DEPRISA

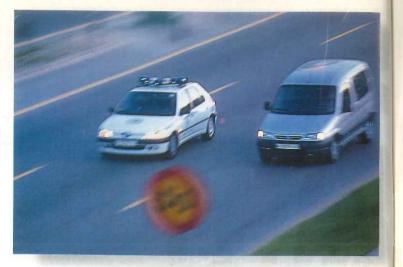
La rapidez es uno de los factores que más importancia tiene. En Baleares, en menos de 5 minutos, una ambulancia atiende a los heridos en accidente de tráfico en autovía, mientras que en otros enclaves más complicados el tiempo máximo no va más allá de 11 minutos. Otras autonomías presentan tiempos similares: en la red viaria principal de La Rioja y el País



El 112 vendrá a poner orden en una situación caótica: hay distintos teléfonos de urgencias y no todos son gratuitos

Vasco se llega al accidente en menos de 8 minutos; en Canarias, con su especial orografía, el tiempo medio es de 10 minutos y 14 segundos; y el 061 del Insalud no supera los 12 minutos antes de que una UVI atienda al accidentado.

Buscando estos resultados, y tras la obligación europea, cada comunidad autónoma ha optado por el modelo de gestión de emergencias que considera más



POLICÍA. Cuando ocurre un accidente, la Policía Municipal o la Guardia Civil son los encargados de regular y normalizar el tráfico.

adecuado, según sus necesidades y posibilidades económicas. En todo caso, la puesta en marcha del 112 no significa la desaparición de los otros números de emergencia allí donde funcionan. "El resto de los números morirá de muerte natural si los ciudadanos dejan de llamar a ellos" asegura Francisco Alonso, Director de Protección Civil de Galicia, donde, desde junio de 1991, existe un único número gratuito distinto del 112: el 900-444.222.

De hecho, el 061, teléfono de urgencias sanitarias del Insalud, que funciona en ocho autonomías -en dos de ellas, Galicia y Canarias. depende de sus respectivas consejerías de salud al tener las competencias de sanidad- pretende ampliar su cobertura donde aún no tiene. Para el doctor Julio García Pondal, Coordinador Médico del 061, hoy por hov el 112 madrileño no podría atender las 700.000 llamadas que ellos reciben anualmente. En su opinión. incluso cuando el teléfono único esté plenamente implantado en todos sitios - "a años luz de lo actual"-, no

tiene sentido que el resto de los teléfonos desaparezcan: "Cuando la persona conoce los teléfonos de urgencias de cada servicio, es más fácil y rápido que contacte con ellos directamente en vez de hacerlo a través del 112 y que éste desvíe su llamada".

bién coinciden con esta opinión y consideran que el ciudadano debería llamar al 112 sólo si no sabe a quién recurrir -en ese sentido es importante para extranjeros o para españoles fuera de España- o si se necesita la actuación de varios servicios porque la situación genera algún tipo de caos. Para María Luisa Suárez, Subdirectora de Protección Civil de Galicia, está claro: "En caso de posible infarto o de fiebre, avise al 061. Si hay un accidente de tráfico, al 112". Sin embargo, en comunidades como La Rioia o Navarra, no dejan lugar a dudas: la tecnología consigue que, cuando se marca cualquier teléfono de urgencias "antiguo", la llamada se reciba en el 112. De hecho, una reciente campaña publicitaria a favor de este número ha incrementado las llamadas re-



APOYO TÉCNICO. El sistema informático del centro de coordinación de urgencias marca al operador que servicios deben ser activados.



HOSPITAL RODANTE. Una UVI móvil es un auténtico hospital sobre ruedas. Una llamada la lleva desde su base hasta el accidente.

la circunvalación madrileña M-30. Este es el relato de una de las múltiples atenciones que realiza el SAMUR

El operador de emergencias

La plataforma tecnológica de los centros de coordinación de emergencias incorpora herramientas que permiten al operador conocer desde qué número le están llamando y calibrar el tipo de situación y la magnitud del problema, en función de los datos que le ofrece quien llama. El equipo informático que le sirve de apoyo le indica, en ese mismo momento v según el caso, a quién desviar la llamada o qué recursos movilizar, siendo uno de los capítulos importantes en su formación. Sin embargo, con todo su peso, no es lo fundamental en los resultados. Según María de la Mota, responsable de formación del 112 de Madrid, "el 80 por 100 del éxito depende del propio operador; la máquina solo es el 20 por 100 restante". Por eso, se le forma para que su tono de voz transmita tranquilidad sepa qué palabras usar y cuáles no (por ejemplo, una negativa rotunda está prácticamente descartada) y haga las preguntas justas y correctas para ubicar el estilo y el problema. En algunos centros existe un gabinete psicológico de ayuda para disminuir su estrés o "desenganchar" a quien queda afectado tras una intervención.

MINUTO A MINUTO En algo más de 10 minutos, un motorista herido en un accidente de tráfico es atendido por un médico, sobre el propio asfalto de



La central telefónica de la Policía Municipal de Madrid recibe la llamada de un conductor que, desde un teléfono móvil, advierte del accidente de un motorista ocurrido en la M-30.



18:11 Si otro conductor llamara al 112 indicando el mismo accidente, el operador pasaría aviso a los servicios que deben atenderlo: la policía municipal y el SA MUR. En este caso, no se produjo esta llamada.



En la pantalla de orde nador de la Central del SAMUR, el operador que recibe la información sobre la disponibilidad de los efectivos sanitarios en la zona en que ha ocurrido el acciden-



18:12 Contacto con cia que cubre la zona del accidente. En su interior, un médico y dos enfermeros. 'Central a 957 Dirijanse al km. 14,500 de la M-30, calzada 1. para atender un código 1.5" (accidente de tráfico con motorista).



(8:15 Localizado el sitio Llegada al la ambulancia se lugar señalado dirige hacia allí. "957 a "957 a Central, en el Central. Estamos en clave punto indicado no hay 2" (salida hacia el lugar del nada". En efecto, los suceso). La Central registra datos eran erróneos: el accidente con un número de control. (Mientras, el otra llamada ya ha indicado que el accidente médico de otra ambulancia ha sido en sentido contrario. "Central a 957. dice encontrarse cerca v se ofrece a valorar la situa-Nos avisan de que el ción, si llega antes.) motorista se encuentra en la calzada 2"



Ya en el lugar correcto. "957 a Central. Clave 3" (dispuestos a atender al herido). Èl motorista dice que llevaba el casco y le salió despedido en la caída. Está consciente y orientado, con dolor en una pierna. Primera exploración neurológica en el suelo. Aparentemente no se ha golpeado la cabeza, lo más



(Servicio Municipal de Urgencias) y que siguió, minuto a minuto, la revista "Tráfico".

18:33 En el interior de la ambulancia, el médico realiza una exploración más a fondo: sus constantes vitales son correctas. Posible fractura de tibia. Anti-inflamatorio por vía intravenosa y traslado al centro hos pitalario. "957 a Central. Pedimos hospi tal de referencia"



(8:40) La ambulancia abandona el lugar del accidente y sale hacia el hospital "Doce de Octubre' El conductor indica por radio la situación a la Central: "957, estamos en clave 4" (camino al hospital).



(8:44 En Urcon la pierna vendada e inmóvil, e herido entra directamente a Traumatolo-gía. El informe del SAMUR orientará al médico especialista en su actuación posterior



MÓVILES. Quien avisa de un accidente de tráfico suele ser otro conductor o una de las víctimas. El teléfono móvil ahorra tiempo.

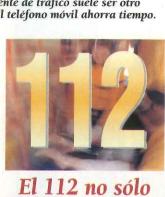
cibidas directamente en él.

Ahora bien, si el ciudadano puede dudar a qué teléfono acudir, el operador que recibe la llamada, con los datos que le dan, debe tener absolutamente claro qué hacer. En este sentido, la base tecnológica en la que se apoya su trabajo guía sus pasos: la información que recibe le sirve para codificar la situación y el sistema le proporciona instrucciones sobre qué recursos movilizar y dónde buscarlos, según el tipo de accidente de que se trate.

Sin embargo, la coordinación no siempre es fácil, ya que los servicios de emergencia pertenecen a distintos organismos: los bomberos dependen de los ayuntamientos y/o de las comunidades autónomas, los médicos y ambulancias pueden ser públicos de distintos organismos o privados, la Policía es de titularidad municipal, autonómica o nacional, etcétera. Además, puede que el accidente se produzca en un punto de una comunidad autónoma donde los recursos más cercanos pertenecen a otra.

CONTACTO DIRECTO

Por eso, todas las comu-

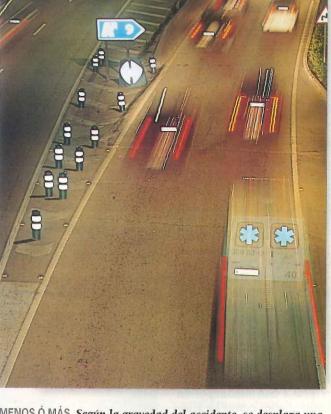


funcionará en España. Será el teléfono de emergencias, gratuito. de todos los países de la Unión

nes cuyos servicios de emergencia están centralizados de algún modo. Es el caso de algunas comunidades del norte. José Ignacio Trancho, Jefe del Servicio vasco de emergencias SOS

marcar esas tres cifras para todo".

Europea



MENOS Ó MÁS. Según la gravedad del accidente, se desplaza una ambulancia, una UVI móvil o, incluso, un helicóptero sanitario.

Deiak, asegura que "mantenemos contacto directo con Navarra, La Rioja v Cantabria, y atendemos cualquier recurso que nos solicitan si disponemos de él. Los criterios de jurisdiccionalidad territorial se aplican en función de la urgencia y no dependiendo de si el accidente es suyo o nuestro"

Sin embargo, algunos profesionales denuncian casos en los que la atención es excesiva o nula en función del valor "político" del accidente. En sitios como Madrid, se quejan algunas voces, "todos quieren salir en la foto y se pelean por los heridos. A 50 kilómetros, los accidentados quizás tengan menos suerte".

Federico Fernández. Jefe del Área de Gestión y Control del Tráfico de la DGT. confía en que la generalización del 112 acabe con esta situación: "La filosofía es buena, aunque falta mucho rodaje. Cuando funcione en todos sitios, nuestra labor se reducirá a enviar a la Guardia Civil y avisar al 112 correspondiente. Pero, hoy por hoy, en muchos accidentes de tráfico tenemos que hacer el trabajo de coordinación y avisar, uno por uno, a todos los servicios necesarios porque no existe otra posibilidad".

Algunos responsables autonómicos se atreven a reconocer esta situación de cierto caos, sólo superada en algunos sitios. Juan Pol, Director de Interior de Baleares, donde el teléfono único ya está rodado, asegura que "cuando se diseñó el 112 se sabía que era un excusa para poner orden en el área de las emergencias". En lo que todos coinciden es en que "el 112 es el futuro" ♦



La Dirección General de Tráfico permitirá detenerse momentaneamente en el arcén a aquellos automovilistas que, para la realización de comunicaciones "urgentes" a través de los teléfonos móviles, necesiten parar. Salvo en esta excepción, se seguirá sancionando la utilización de los mismos mientras se conduce.

ponen de manifiesto los riesgos de conducir mientras se habla a través del teléfono móvil. Investigadores de la Universidad de Toronto han demostrado que hablar por teléfono móvil y conducir multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un accidente: una conversación puede "llevar" al conductor a otras situaciones y "olvidar" que está conduciendo; se puede distraer hasta el punto de olvidarse señalizar convenientemente a tiempo alguna maniobra; conducir con una mano implica bastante riesgos si tiene que realizar algún movimiento más o menos brusco con el volante o la palanca del cambio; puede ver con demasiado

ecientes estudios

"retraso" retenciones en el tráfico, un peatón que cruza...; incluso, si quiere ser "prudente", puede ralentizar su marcha provocando retenciones...

Precisamente por ello, el artículo 90 del Reglamento General de Circulación dice que "la parada o 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 transitada del arcén". Pero la Dirección General de Tráfico se ha planteado la necesidad de "facilitar" las detenciones que puedan considerarse "urgentes" para atender ciertas llamadas. En ese sentido, la DGT considera que en determinadas circunstancias "la inmoviliculo en el arcén de las vías interurbanas, incluidas las autopistas y autovías, lejos de lesionar la seguridad vial, puede favorecerla". Así, a partir de ahora no se sancionará a aquellos conductores que se detengan "para atender una llamada urgente", a lo que se añade que "por causa de malestar físico del conductor o de los ocupantes de un vehículo o por cualquier otra similar, el conductor detenga momentáneamente en automóvil en el ar-

Condiciones para detenerse

Deberá detenerse el tiempo imprescindible para realizar una comunicación urgen-

Sólo podrá hacerlo si no hay otra zona apropiada en las cercanías.

El conductor no podrá abandonar el coche.

Deberá señalizarlo convenientemente para ser visto por los demás.

quier caso, será "por el tiempo imprescindible para la realización de una llamada urgente" y a sabiendas de que el conductor no podrá abandonar el vehículo "y deberá señalizar su presencia, tanto de día como de noche, con el alumbrado de señalización de emergencia v de posición además cuando proceda".

Las demás situaciones en torno a uso del teléfono mientras se conduce siguen exactamente igual. En ese sentido, conviene recordar que el Reglamento General de Circulación prohíbe esta práctica y que permite sanciones que van desde las 10.000 a las 50.000 pesetas. Según su artículo 18, "el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción...", además de apuntar también que "queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido". •

nidades autónomas consultadas aseguran tener convenios con sus vecinos que regulan el campo de actuación de cada uno y la posibilidad de colaborar en zonas concretas. En todo caso, la coordinación es más fácil entre administracio-

20

¡Hola, soy Edu...!

Una campaña publicitaria se convirtió en una de las frases

felicitándoles la Navidad. Según José Ignacio Rodríguez, Jefe

más repetidas de las pasadas Navidades. A los operadores de SOS Rioja también les llegó el famoso mensaje de "Edu"

de Protección Civil, recibieron cientos de llamadas como la

del anuncio televisivo. Y es que estos centros de coordina-

ción de emergencias no sólo reciben avisos dramáticos. En

Madrid, un señor pretendía que en el 112 le dijeran el núme-

ro premiado de la lotería, "una auténtica emergencia", mien-

tras que otro se extrañaba de que al marcar ese "prefijo"

siempre le saliera un operador: había oído que "tenía que

MILLONES PARA LA SEGURIDAD

Juana Sánchez

A partir de estos días, las cadenas de televisión y los periódicos incluirán anuncios de la nueva campaña de la DGT. El objetivo es potenciar un mayor cumplimiento de las normas de tráfico, valorando las actitudes responsables. Se pretende con ello disminuir el número de accidentes y rebajar la gravedad de sus consecuencias.

os mil cien millones de pesetas invertirá la DGT en los anuncios que usted verá en televisión desde estos días hasta finales de año, o leerá en los diarios de mayor tirada, revistas especializadas y en las de información general. Para llegar hasta aquí, 18 agencias publicitarias idearon otras tantas propuestas con el objetivo de "vender" la seguridad vial como un bien social. FCB/TAPSA, que ya firmó la campaña de la DGT en 1995, será la responsable de la de este año.

La pretensión de esta publicidad es estimular en conductores y peatones el cumplimiento de las normas, con mensajes que resalten las ventajas de actuaciones responsables frente a los daños causados por conductas contrarias a la seguridad vial; y en esa línea se han movido los anuncios de los últimos años, al mostrar las consecuencias negativas de los imprudentes al volante. En todo caso, la demanda de la DGT a los publicistas va más allá: desde el pliego de condiciones técnicas se propone recalcar que las conductas arriesgadas "frecuentemente son carentes de lógica, no compensatorias del riesgo e incluso ridículas, por lo que generan un perjuicio en la consideración social".

La televisión es el medio más asequible para el público en general. Por eso es el más utilizado en una campaña de esta clase que pretende llegar a todo tipo de usuarios, tanto conductores como peatones. Se prevé que de aquí al 31 de diciembre, en la 'pequeña pantalla' aparezcan cerca de 600 anuncios de 45 segundos, mientras que otros 'spots' más cortos, de sólo 10 segundos de duración, pasarán unas 2.000 veces.

La prensa escrita es el otro gran soporte. Se insertarán unos 3.000 anuncios y mensajes de distinto tamaño en diarios y revistas. Por último, también los espectadores cinematográficos recibirán los mensajes: más de un millar de salas de cine incluirán los "spots" de Tráfico en su programación publicitaria.

Los fines de semana, de jueves a sábado -cuando se incrementan los viajes familiares y las salidas de los jóvenes- serán los días "estrella" de la campaña. Además, los momentos fuertes de difusión coincidirán con los grandes desplazamientos por carretera (Semana Santa, verano y Navidad). Como en años anteriores, los personajes y escenarios característicos de alguna de estas fechas -el ambiente navideño, por ejemplo- pueden encuadrar algunos mensajes puntuales.

Por otra parte, los problemas relacionados con los accidentes suelen protagonizar los anuncios: distracciones, velocidad, ingestión de alcohol o no utilización de casco y cinturón de seguridad aparecen de forma insistente en las siniestras estadísticas de la carretera y, en ese sentido, juegan su papel en las situaciones que muestran los "spots".

¿En qué medida puede condicionar el comportamiento de los

conductores una campaña de seguridad vial institucional?

2 ¿Cómo valora las últimas campañas de la Dirección General de Tráfico? ¿Es partidario de alguna línea en concreto?

Consultadas las agencias presentadas al concurso de la Campaña DGT 98.

José Miguel Ossorio. Dtor. Servicios al Cliente.

1 En la medida en que las campañas contribuyan a que los conductores imprudentes se sientan aislados del entorno e identifiquen sus imprudencias como comportamientos absurdos socialmente rechazables.

2 Si hablamos de impacto creativo, la línea "consecuencias" ha sido muy notoria. Si hablamos de estrategia, la línea de "presión del entorno" nos parece más acertada. El futuro está en desarrollar esta estrategia con una creatividad más potente.

LOWE RZR

José Mª Prieto. Dtor. General.

Si la campaña de seguridad vial institucional incide emocionalmente de forma correcta, mejorará sensiblemente el comportamiento de los conductores.

2 A) Puede valorarse, en nuestra opinión, de forma positiva. B) Somos partidarios de una línea emocional, diferente, seria y, sobre todo, que comprometa.

AMMIRATI PURIS LINTAS

Alma Miller. Planner.

1 Este tipo de publicidad es una apuesta a largo plazo y no funciona en solitario. Tiene que ir apovada de medidas agresivas reales (multas, sanciones, controles...). Para un conductor, la amenaza de un castigo inmediato puede ser más "real" que un aparatoso accidente, que al fin y al cabo tiende a pensar que sólo les pasa a los demás.

2 El realismo dramático de las últimas campañas crea

una escalada emocional que no se puede prolongar indefinidamente sin producir un desgaste en su propio lenguaje, y una pérdida de impacto. Hoy apostaríamos por entrar en un nivel más profundo v más individual el de la conciencia de cada conductor. Así, cada persona podría llegar a aceptar su propia responsabilidad v el reconocimiento interno de que puede que sea uno de los demás.

RUIZ NICOLI

Guillermo Navarro. Dtor. General.

1 En la medida en que la campaña sea capaz de concienciar al público de las consecuencias que para ellos y sus familiares puedan tener los accidentes de tráfico. Cuanto mayor sea el realismo de las consecuencias, mayor será el efecto sobre el público.

Las últimas campañas de la DGT son poco creíbles y considero que la escasa credibilidad afecta directamente a la campaña. Particularmente, creo que las campañas basadas en testimonios de accidentados realizadas en su día han sido, sin duda, las más efectivas.

LORENTE G. Comunicación

Francisco Solá. Dtor. General (Madrid).

1 La labor de las campañas institucionales de seguridad vial es básica como recordatorio de las normas activas v pasivas que todos debemos tomar al ponernos al volante. Todos somos "buenos conductores", pero



tendemos a olvidarnos de muchas cosas, o no queremos reconocerlas.

2 Son correctas en cuanto a su objetivo de concienciar a la población sobre el riesgo de los accidentes. No obstante, dichas campañas tienden a mostrar situaciones extremas (conducir bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad, etcétera) alejadas de la realidad de muchos conductores. Por ello, pensamos que sería conveniente mostrar situaciones más cotidianas, cercanas a gran parte de los conductores normales

McCANN-ERICKSON

Ángeles Quero. Supervisora de Cuentas.

1 Una campaña, por sí sola, poco puede influir en el comportamiento de los conductores. Una comunicación continuada que sea creíble y en la que los conductores se sientan identificados irá condicionando poco a poco su comporta-

Consideramos muy positivas las campañas de los últimos años y eficaces en cuanto a la concienciación de la sociedad sobre un problema que tanto nos afecta. Creemos que la comunicación de este





organismo debe de tener siempre un cierto dramatismo para llamar la atención de los ciudadanos.

Chiqui Búa. Dtra. General.

1 Una buena campaña debe invitar a la reflexión y como consecuencia, a una conducción responsable. En la medida en que el mensaje sea más directo e impactante, la efectividad será mayor.

2 No han sido uniformes y, por tanto, desiguales en su valor. Considero más eficaz aquellas que trabajan los "efectos". "Las imprudencias se pagan", aunque pudieran ser crudas por reales, eran muy disuasorias de una conducción irresponsable

J. WALTER THOMPSON

Ángel Falquina. Consejero Delegado

1 En gran medida. La publicidad tiene como objetivo final el modificar actitudes que, en última instancia, significan un



CAMPAÑA. Imágenes de las últimas campañas de la DGT.

cambio en los

comportamientos. No obstante, en el caso de las campañas de seguridad vial, el resultado nunca puede ser tan inmediato como vender otros productos La Publicidad puede ayudar muy eficazmente en el cambio de actitud del conductor.

pero ligada con otras acciones de educación infantil.

2 Es importante que las campañas de Tráfico consigan el efecto de involucrar clara v eficazmente al receptor del mensaje, es decir que el mensaje sea creible y que haga reflexionar, y, por otro lado, que utilice todas las armas de la publicidad, es decir que el mensaje sea notorio y no se pierda engullido en el maremagnun provocado por la avalancha de publicidad.

El peligro de la utilización explícita de escenas de accidente, por ejemplo, es que pueden llegar a parecer planos de una película de acción frente a los cuales el receptor se muestra totalmente impermeable

EUREKA ADVERTISING Juan Manuel Rodilla.

Conseiero Delegado. 1 Sin campaña no existiría

la toma de conciencia por parte de la población del drama que representan los accidentes de tráfico y que, en la mayoría de los casos se consideran ajenos. Si no

hay campaña o comunicación, no hay educación, no hay toma de conciencia, no hay repercusión en las actitudes de los individuos. Al contrario, la campaña permitirá acercar el problema a cada individuo y hacerle

2 Positivas. Por su continuidad año tras año, por mantener vivo un problema/drama de nuestra vida cotidiana que en ningún caso debemos olvidar, por estimular el cumplimiento de las normas sobre seguiridad vial. Para tales efectos, cuanto mayor sea el efecto emocional de la comunicación, mejores estimulaciones, reacciones v cumplimiento conseguiremos.

Germán Ramón-Cortés Conseiero Delegado.

1 Cabría distinguir entre el conductor temerario que por norma general infringe el Código y el conductor medio que comete una imprudencia puntualmente. Sobre el primero es difícil poder influir. Sobre el segundo sí podemos influir si la campaña, a través de una idea con la que él se pueda identificar, es capaz de hacerle reflexionar.

2 La valoración global es positiva, pero somos más partidarios de una línea de reflexión personal frente al problema que una línea de presión social. Por ejemplo: la presión social no ha solucionado el problema del tabaco.

Paloma Tomé. Dtra. de Cuentas.

1 En la medida que hace reflexionar sobre ciertos comportamientos o actitudes irreflexivos y la magnitud de sus consecuencias. Además, sirve de recordatorio de las normas de circulación en fechas clave.

2 En general, las campañas de la DGT son muy dramáticas, mostrando claramente las consecuencias a nivel personal v del entorno del afectado. Esta es la realidad v. en este caso, creemos que es un acierto reflejarla tal y como es. Echamos de menos, sin

embargo, una esperanza de futuro, un ejemplo a seguir, una situación en la que el respeto a las normas tenga su resultado: un final feliz.

Jorge Fondón, Director de Cuentas

 Una buena campaña influve sin duda sobre la conducta vial. Sobre los conductores, si consique hacer de Pepito Grillo de lo que no hacemos bien. Sobre el entorno inmediato (acompañantes, familiares...). Sobre los peatones. Sobre la Opinión Pública. Se trata de crear una mayor sensibilización, una mayor educación ciudadana. Un clima de convivencia y concordia. La publicidad ayuda.

2 El camino iniciado en 1992 ha marcado un cambio en la comunicación que consideramos de gran afectividad con picos de gran brillantez. No obstante, hay que adecuarlo a cada momento para conseguir que el debate y la reflexión sobre la seguridad vial no cese

FCB/TAPSA

Carlos Abarca, Dtor. General.

1 La campaña publicitaria contribuye de manera determinante y muy positiva. va que logra el objetivo de masificación de los mensajes de seguridad vial, objetivo éste que sería inalcanzable por otros canales.

2 Entendemos que la línea de comunicación debe desarrollar los mensajes ya establecidos por la DGT hacia una dirección de integración social de conductores y ciudadanos en general buscando el Pacto Social contra las imprudencias.

YOUNG & RUBICAM

Lola González, Dtra. de Consumer Insights.

1 Es importante el esfuerzo de la comunicación para la concienciación de un problema que pretende ser olvidado por el ciudadano, y excluido de su propia problemática

2 Positivamente, cada línea contribuye en su medida. Los mensajes tienen que variar.



Roberto Sáenz, Presidente de la Confederación Española de Estaciones de Servicio

"No somos un gremio de santos, pero la mayoría somos honrados'

JESÚS SORIA. FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

Roberto Sáenz Alcaide, andaluz, Presidente de la Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio, propietario de una gasolinera en Sevilla, conciliador, dialogante, buen negociador. Eso sí, abrumado por no pocos presuntos escándalos en el sector: fiscales, de calidad y, ahora, de cantidad. Asegura que se va, pero porque ha terminado su etapa. Mientras tanto, defiende la honradez de la mayoría del sector.

- ¿Hasta dónde va a llegar esto del fraude descubierto por OCU (Organización de Consumidores y Usuarios)?

- Yo creo que es un globo que se está deshinchando a velocidad de vértigo; es decir, que la noticia alarmista a la que, en principio, trató de darse carácter nacional, se ha ido extinguiendo y que hoy día sólo tiene unos residuos o focos de incendio reducidos a la Comunidad de Madrid: en el resto de las

comunidades la tranquilidad

- Pero han descubierto irregularidades en otras pro-

- Habría que ver qué cosas están descubriendo...

- Errores en las mediciones... ¿Le parece poco?

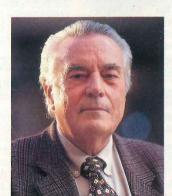
- Están metiendo otras irregularidades sin importancia en el mismo saco.

- Pero dicen que tal y como se hacen las inspecciones, los fraudes no se descu-

TRÁFICO. Abril 1998

bren siempre.

- El supuesto fraude sería tan sofisticado que no está al alcance de cualquiera. El propio ingeniero alemán que vino aquí dijo que era muy improbable el fraude y que se lo debería llevar para examinar ciertos componentes allí... Pero, además, repito, se está presuponiendo que una cosa que dicen que se ha descubierto en Madrid



y que no está demostrada, puede darse a nivel nacional; y eso es una total falsedad.

- El ingeniero no sabía que desde el surtidor salía un "cablecito" conectado con un despacho de la estación, un interruptor... Ya me entiende...

- Esos famosos cables tienen una explicación que está dando el señor Villanueva...

- ¿Usted se la cree?

- Los jueces tendrán que ver si es válida, lícita...

- Y usted, ¿a quién cree? ¿A quién denunció este supuesto fraude, la OCU, confirmado en parte por la comunidad madrileña, o a éste empresario?

- Ahora mismo, ni a uno ni a otro. Estoy en la postura razonable de esperar a lo que diga el Juzgado. Hay razones en pro y en contra de cada una de las partes. El

señor Villanueva, al que no conozco, ha dado unas explicaciones en el Juzgado, que serán validas o no, serán o no verdaderas, pero la OCU también tiene que explicar qué garantías hay de esas pruebas.

DAÑO AL SECTOR

- ¿Eso no es mirar para otro lado ...?

- No. La Confederación no va a tolerar que se difame o se denigre al gremio de manera generalizada. Ahora, si en el curso de la investigación se demuestra que ha habido un fraude, la Confederación será la primera que solicitará el mayor rigor en la aplicación de la ley contra ése 'gasolinero'. El daño que se ha hecho al gremio es prácticamente irreparable. Si se demuestra este fraude, la Confederación caerá sobre el grupo Villanue-

- ¿Cómo?

- Personándonos como parte acusadora y perjudicada. Más no podemos hacer, salvo expulsarle de nuestra organización. Entenderá que no puedo mandar a un señor de Sicilia para que le de un paliza...

- Cree que esto es una práctica de un solo grupo...

- Mire: se han precintado surtidores porque inspectores sin experiencia, en algunos casos inspectores de ascensores, los han abierto y como han visto muchos cables, han dicho: ¡a precintar! Eso es caza de brujas.

- Inspectores, dicen, a veces sin suficiente preparación para detectar ciertos fraudes, por ejemplo con mandos a distancia...

- Hay que demostrar si esas manipulaciones a través de un mando a distancia realmente se están haciendo. Yo creo que es imposible hacerlo. Quizá a través de rayos infrarrojos y ondas, pero es muy complicado. Se dijo muy alegremente que eso se hacía así y es una calumnia.

- Pero ya se ha descubierto el "bicho" que permitiría éste fraude..

- Lo del "bicho" lo he conocido por la Prensa.

pertenecen a asociaciones no saben nada; los que están fuera dicen que lo sabían todo. Curioso...

- No se quién del sector le puede decir a usted que conocía estas prácticas...

- ¿Se sienten ustedes suficientemente "vigilados" por las inspecciónes?

- Sí. Somos el sector que soporta mayor número de inspecciones.

- Sinceramente, ¿cuántas les incomodan de verdad?

- Si se parte de la base de que estamos robando todos, nos incomodarían todas. Pero como la realidad es justamente la contraria, que el 99 por 100 del gremio es honrado, pues no nos incomoda ninguna.

- Se dice que a ustedes, en algunos casos, les avisan cuándo les van a hacer ciertas inspecciones...

- Eso es falso.

- ¿Hay grupos que manejan el sector?

- En absoluto, Villanueva es un socio de la asociación de Madrid v ésta de la Confederación. No nos maneja ningún grupo y a mí, desde luego, no me maneja nadie.

- ¿Las compañías no pueden controlar a las estaciones abanderadas? Inspeccionarlas...

- Depende del contrato, Pero si, pueden hacerlo...

- ¿Un empresario fuerte puede impedir esos posibles "controles"?

- Puede ser.

- ¿Usted ve algo raro detrás de todo esto?

- Sí. Hay una caza de brujas desproporcionada y que se está manteniendo con alguna finalidad.

- ¿El problema no puede estar en que algunos 'gasolineros' quieran aprovecharse de ese margen de error tolerado del 0,5 por 100?

- En absoluto. Tenemos pérdidas por derrama, por evaporación y la dilatación por temperatu-

- Los 'gasolineros' que

"Si se confirma el fraude en algunas gasolineras, actuaremos hasta donde la

ra, que es una batalla que tenemos desde hace mucho tiempo con las petroleras. En mi estación de Sevilla, la petrolera me sirvió ocho millones de pesetas de menos el año pasado.

Ley nos permita"

- ; No los puede recuperar?

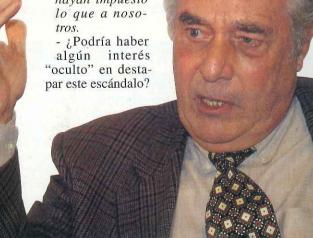
- Imposible. Los pierdo. - Ve usted. Ouizá algunos no se resignen a perder esos millones...

Eso es una suposición. No me lo dirá en serio. - Completamente: lo dice

gente del sector...; Podría ser una vía para resarcirse?

- No deja de ser una suposición. Lo que estoy es convencido de que hay que acabar con el miedo a las petroleras y presentarnos en el juzgado a denunciar estas situaciones y otras como la cláusula del mejor precio, que se han "saltado a la





- Supongamos que se pone una sanción de 100 millones a una estación... Para recurrir hay que pedir un aval... Claro, no se lo van a dar. Esa estación se la van a confiscar...; A qué manos va?

- ¿Se extrañan con tanta historia, supuesto fraude de las mezclas, las cantidades... que les mire mal algún conductor...?

- Nuestra imagen no es buena, es verdad. Quizá porque todo lo que compramos lo vemos y en la gasolinera no se ve... y eso siempre produce desconfianza.

- Pero es que hay automovilistas que denuncia que sus depósitos tienen 60 litros de capacidad v les cobran 63...

- Si eso se produce es que hay una irregularidad. Yo no voy a decir que no existan irregularidades en este gremio, no es un gremio de santos: hay gente honrada y gente que no lo es.

- ¿Y quién paga a los usuarios supuestamente defraudados?

- Pues quién haya cometido el fraude. Que cualquier usuario que se sienta perjudicado se persone como parte perjudicada...

- Pero usted sabe que eso es muy complicado, no se tienen recibos, cuesta dinero...

- No será fácil..., pero el juzgado podrá hacer una apreciación del daño causado... ♦

Ciclomotor para dos

JUANA SÁNCHEZ. FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

Desde el pasado mes de enero, los ciclomotores ya pueden circular con dos personas siempre que hayan sido construidos y homologados para ello, el conductor tenga la licencia correspondiente y sea mayor de 16 años. Las exigencias sobre pruebas de frenado, chasis, suspensión y neumáticos son mucho más rigurosas.

vista la diferencia entre algunos modelos de ciclomotor homologados para una sola persona y los aptos para llevar acompañante se limitan sólo a la presencia en estos últimos de un asidero para las manos del pasajero y unos estribos para sus pies, los requisitos para la homologación de los de dos plazas son bastante más rigurosos. Sobre todo en cuanto a chasis, suspensión, neumáticos, y especialmente en las pruebas de frenado, debido al mayor peso con que circulará el vehículo que lleve a dos personas.

En la actualidad, son pocos los modelos de ciclomotor homologados para conductor y pasajero en España, debido al poco tiempo que lleva incorporada a nuestra legislación la Directiva europea que lo regula. Sin embargo, puesto que gran parte de la producción española de ciclomotores se destina a la exportación, anteriormente a

unque a primera la Directiva ya podían encontrarse en el mercado vehículos aptos para dos personas aunque homologados únicamente para una.

DE UNA A DOS

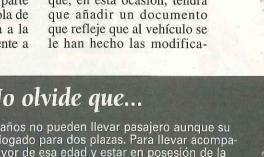
En el caso de que el ciclomotor no requiera ninguna modificación técnica pero su documentación no permita circular más que al conductor, si su propietario quiere transportar a un acompañante deberá acudir al fabricante para modificar la documentación del vehículo, mediante un duplicado de su ficha de características donde figure expresamente que el vehículo ha sido homologado para dos plazas.

Si, por el contrario, el ciclomotor no tuviera incorporados los elementos de seguridad para el pasajero (asideros y reposapiés) también deberá acudir al fabricante que, en esta ocasión, tendrá ciones pertinentes.

En cualquier caso, podrá ser sancionado quien circule con un pasaiero si en la documentación de su ciclomotor no figura que está homologado para dos plazas, aunque el vehículo tenga las mismas características técnicas. Además, no hay que olvidar que el Reglamento General de Circulación obliga al conductor, para poder llevar un pasajero, a tener licencia de ciclomotor y ser mayor de 16 años o ser titular de un permiso A-1, A ó B.

La nueva situación responde a la intención del Consejo de las Comunidades Europeas de armonizar las distintas definiciones sobre el ciclomotor que existían en los países de la Unión. En España, el Reglamento General de Conductores de 1992 va planteaba que el ciclomotor no puede





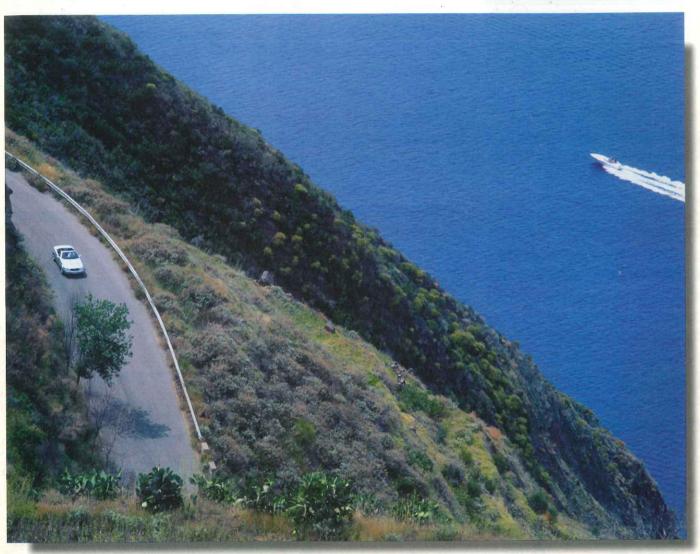
No olvide que...

- Los menores de 16 años no pueden llevar pasajero aunque su ciclomotor esté homologado para dos plazas. Para llevar acompañante, hay que ser mayor de esa edad y estar en posesión de la Licencia de Ciclomotor o de un permiso A-1, A ó B.
- O Lo importante es la documentación del vehículo: si en ella figura que el ciclomotor está homologado para una sola plaza, de nada servirá esgrimir que, técnicamente, el vehículo es idéntico a los que son aptos para transportar a un acompañante. En ese caso, el conductor podrá ser sancionado.
- Si se guiere cambiar la homologación del ciclomotor, habrá que acudir al fabricante para que realice las modificaciones técnicas necesarias o le expida un duplicado de la ficha de características del vehículo con la nueva situación.

Especial SEMANA SANTA 98

Primera salida masiva

TOMESELO CON CALMA



La Semana Santa es, año tras año, la primera gran cita de los coches en las carreteras. Pero en años, como éste, en que la primavera viene adelantándose desde finales de febrero, la concentración de vehículos suele ser aún mayor. Por esta razón, conviene hacer un esfuerzo especial para escalonar las salidas y evitar, en lo posible, las vías y los días de mayor afluencia de vehículos. Este cuadernillo de ocho páginas le ofrece nuestro habitual mapa con las

- Las carreteras más conflictivas.
- Zonas con posibles retenciones, tráfico intenso. travesias, desvios, accesos,
- Mapa de obras, puntos conflictivos y medidas especiales de ordenación.
- Las principales medidas de regulación.

obras y tramos más conflictivos, los posibles itinerarios alternativos y las medidas especiales de regulación que la DGT establece para estas ocasiones.

Consulte si el itinerario que tiene pensado seguir sufrirá retenciones: en el teléfono 900-123 505 o en las páginas de teletexto de TVE podrá encontrar la información que necesite. O mejor aún: lleve con usted este suplemento, que le puede sacar de algún problema.

Las carreteras más conflictivas



CARRETERA POSIBLES TRAMOS OBSERVACIONES CONFLICTIVOS	CARRETERA POSIBLES
Rekalde (SS)	Ponferrada-Villafra
Añorga (SS)	Lugo (LU)
San Sebastián (SS)	Otero del Rey y B
N-II (Madrid-La Junquera)	Rabade (LU)
S. Fernando HTorrejón Ardoz (M) 🔬 ampliac. carriles	Baamonde (LU)
Torrejón Ardoz-Alcalá Henares (M)	Guísamo-A Coruñ
Guadalajara (GU) en retornos.	
Arcos de Jalón (SO) aparcamiento	A Coruña (C) N-110 (Soria-Plasencia)
Cervera (L)	Lím. prov. Soria-A
La Panadella-Igualada (B)	
Martorell-Quatre Camins (B)	Madrona (SG)
Mataró (B) mejora calzada	Ávila (AV)
Arenys de Mar y Calella (B)	Jerte-Plasencia (C
Tordera (B)	N-111 (Medinaceli-Pample
Girona-Figueres-La Junquera (GI) punt, ref. firme	Sauquillo Campo-l
N-III (Madrid-Valencia)	Logroño (LO)
Madrid (M) M-40	N-120 (Logroño-Vigo)
Santa Eugenia-Arganda (M)	Navarrete (LO)
Honrubia (CU)	Sto. Domingo Calz
	Sto. Domingo Calz
Wotilia del Palancar (CO) y A-3 y N-320	Monforte (LU)
Minglanilla-lím. prov. Valencia (CU) Autovía	El Pino (OR)
Contreras (CU)	Vigo (PO)
Lím. prov. Cuenca-Villargordo (V) Autovía	N-121-A (Pamplona-Irún)
Cheste-Godelleta (V) en retornos	Olagüe (NA)
N-IV (Madrid-Cádiz) Seseña-Aranjuez (M)	Behovia/Paso Biria
△	N-122 (Zaragoza-Portugal
Ontígola-Ocaña (TO) Ocaña (TO) Ocaña (TO)	Soria (SO)
	Las Fraguas-El Bu
Venta Cárdenas-Santa Elena (J) Marmolejo (J) por desprendimientos	Peñafiel-Valladolid
A Sopration of the second of t	N-145 (La Seu d'Urgell-Ar
Córdoba (CO) a Ronda Exterior	La Seu d'Urgell-An
bellavista (SE)	N-152 (Barcelona-Puigcer
San Fernando (CA) autovía autovía	Barcelona-Montcac
N-V (Madrid-Badajoz) Alcorcón (M) Alcorcón (M)	Vic-Sant Quirze de
	Les Masies de Volt
Alcorcón-Navalcarnero (M)	Lím. prov. Barcelon
N-VI (Madrid-La Coruña)	N-211 (Guadalajara-Fraga
Cuauditalia (W)	Alcorisa y Calanda
o. Haraci vinacastiii (od)	Caspe-Mequinenza
Tordesillas (VA) ampliación variante	N-232 (Vinaroz-Santander
Astorga (LE)	Alcañiz e Híjar (TE)

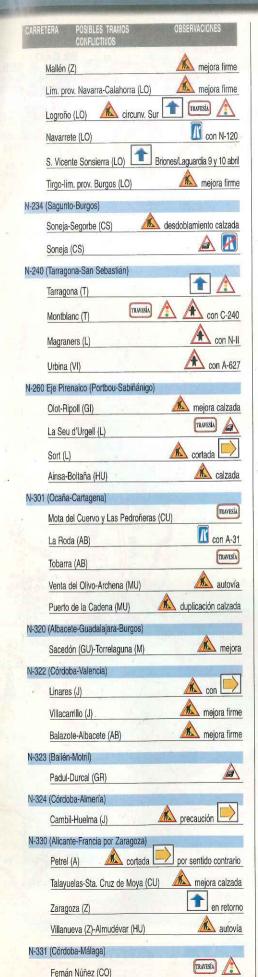
meiora firme

TRÁFICO. Abril 1998

Zaragoza (Z)

CARRETERA POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Ponferrada-Villafranca Bier	zo (LE) mejora firme
Lugo (LU)	por 📤 Nadela y Cead
Otero del Rey y Bonxe (LU	a A-6
Rabade (LU)	con C-64
Baamonde (LU)	con N-63 ²
Guísamo-A Coruña (C)	ampliación calzad
A Coruña (C)	1
N-110 (Soria-Plasencia)	
Lím. prov. Soria-Arcones (S	G) mejora calzada
Madrona (SG)	A
Ávila (AV)	TRAVESIA)
Jerte-Plasencia (CC)]	puntuales mejora
N-111 (Medinaceli-Pamplona)	
Sauquillo Campo-Bordejé (S	SO) mejora calzada
Logroño (LO) 🗥 🔳	circun. Este 🔳 🛕 N-232
N-120 (Logroño-Vigo)	
Navarrete (LO)	TRAVESÍA
Sto. Domingo Calzada (LO)	TRAVESÍA LR-111
Sto. Domingo Calzada- Gra	ñón (LO) mejora firme
Monforte (LU)	Castro Caldelas
El Pino (OR)	TRAVESÍA)
Vigo (PO)	
N-121-A (Pamplona-Irún)	
Olagüe (NA)	mejora calzada
Behovia/Paso Biriatu (SS)	
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zam	A
Soria (SO)	variante Norte
Las Fraguas-El Burgo de Os	A
Peñafiel-Valladolid (VA)	puntuales de señalización
N-145 (La Seu d'Urgell-Andorra) La Seu d'Urgell-Andorra (L)	
N-152 (Barcelona-Puigcerdá)	
Barcelona-Montcada i Reixa	c (B) en retornos
Vic-Sant Quirze de Besora (I	Δ
Les Masies de Voltregá (B)	mejora calzada
Lím. prov. Barcelona-Ribes o	
N-211 (Guadalajara-Fraga)	
Alcorisa y Calanda (TE)]	Ruta del Tambor
Caspe-Mequinenza (Z)	nejora firme
N-232 (Vinaroz-Santander)	
Alcañiz e Híjar (TE)	Ruta del Tambor 🛕
Alcañiz e Híjar (TE)	Ruta del Tambor

en retornos

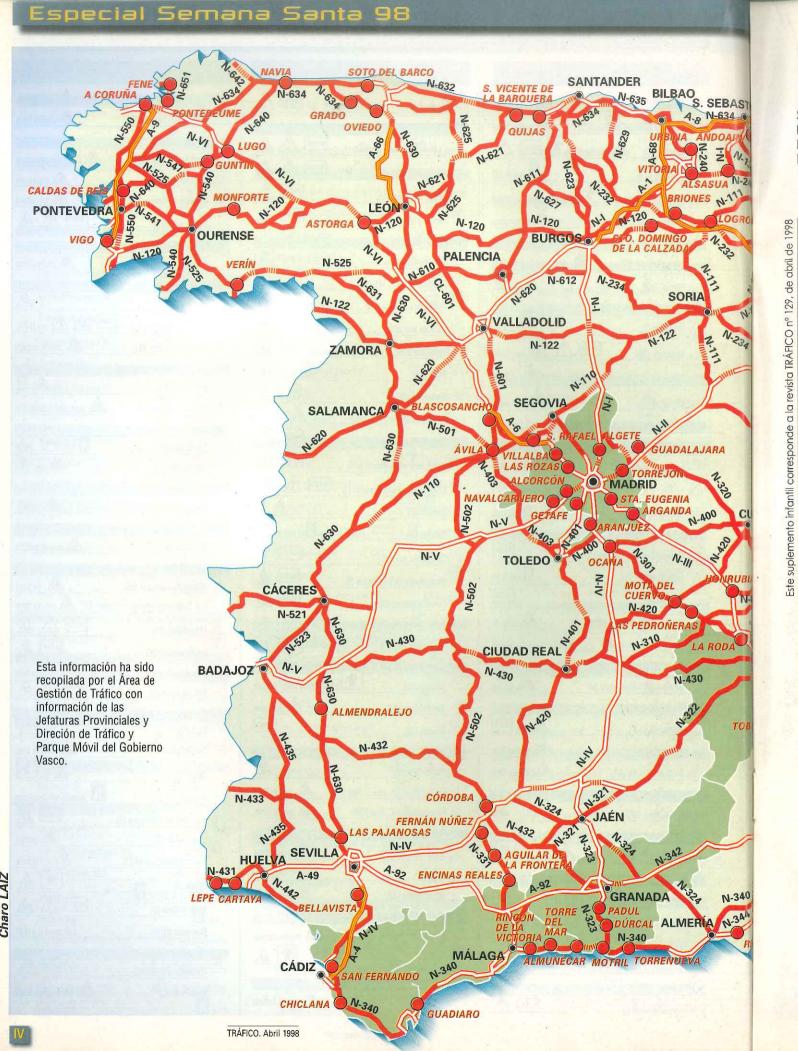




1



2



SUPLEMENTO DE LOS NIÑOS PARA LOS NIÑOS Número 97

Chico

Coordina:
Celia Isabel
Rodríguez

(Pedagoga del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca).





















VIAJAR EN AUTORÚS ES MARAVILLOSO, PERO SI NO CUMPLES LAS NORMAS, PUEDE SER MUY PELIGROSO.



DURANTE EL VIAJE



TAMPOCO JUGAREMOS NI AL CHÔFER DISTRAEREMOS



Y HASTA QUE EL "RUS" NO SE PARE, NUNCA NOS LEVANTAREMOS.

II A LA COLA, PEATICOLA!!



DESPUÉS DEL VIAJE:



Título: "Peatonando". Escuela Unitaria de Banuncias



























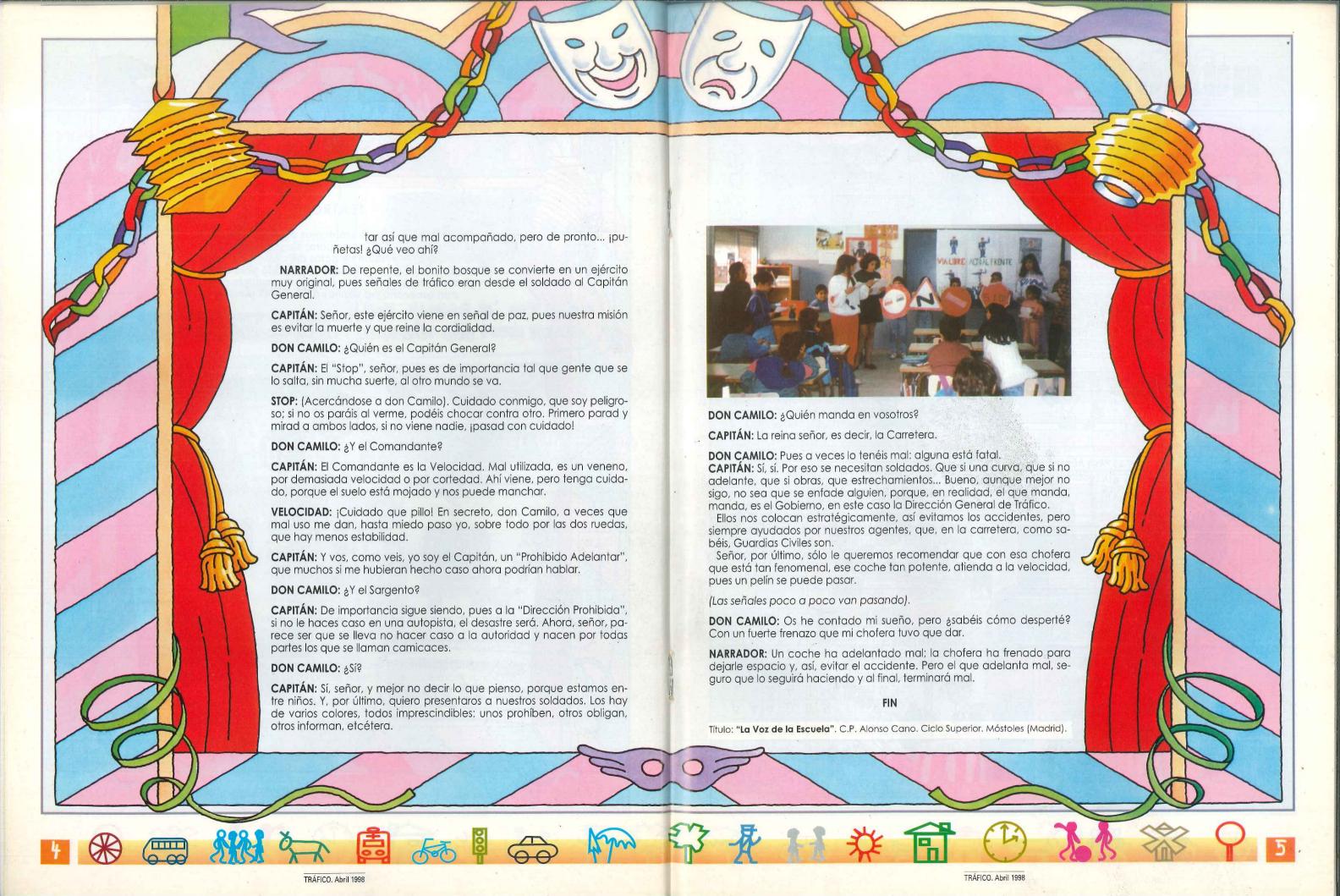


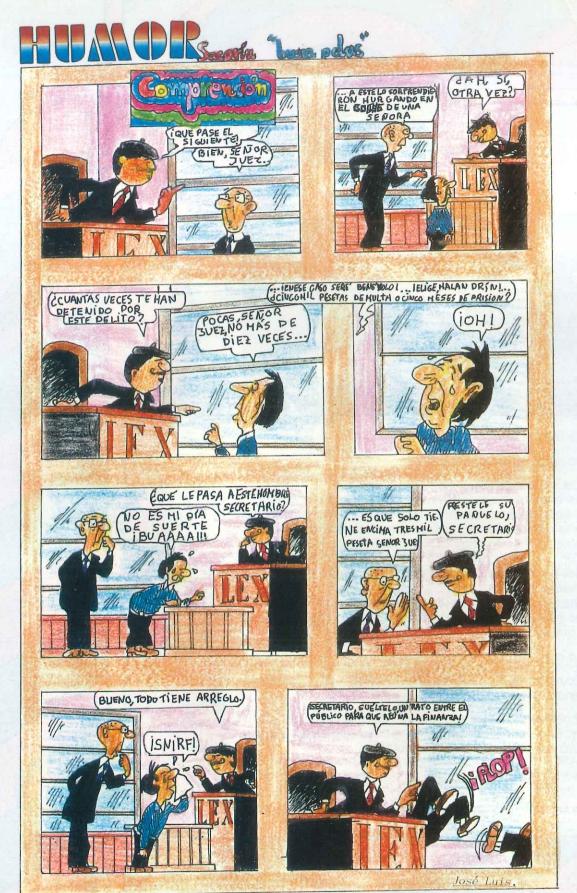












Título:
"Luz Verde".
C.P. La Salle.
Ciclo Superior.
Astorga

(León).

CHISTES Y PASATIEMPOS

EROGLÍFICO

¿Dónde está Andrés?

TRAFICOGRAMA

Horizontal: 1.- ¿Qué indican la señales redondas con las orla roja?

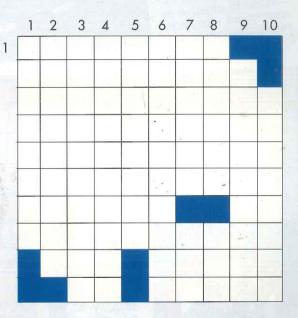
Verticales: 1.- Personas que circulan a pie por las vías públicas. 2.- Persona que maneja el mecanismo de dirección de un vehículo (al revés). 3.- Significado de las señales redondas con fondo azul. 4.- Dícese del compartimento interior de un vehículo, en donde viajan las personas. 5.- Lo que hacen todas las señales. 6.- Vehículo accionado por el esfuerzo del propio conductor (plural). 7.- Persona que regula y dirige la circulación (al revés). Automóvil dedicado al transporte de más de 9 personas (abreviado). 8.- Son impuestas por el Código de Circulación. Camino por donde circulan los peatones y los vehículos. 9.- Señales luminosas. 10.- Se llaman así las personas transportadas en un vehículo.

CHISTES

El juez pregunta a un conductor, acusado de ir a excesiva velocidad.

- ¿Y cómo sabe usted que iba sólo a 40 km/h?.
- Porque iba a casa del dentista, señor juez.
- Lleva usted en el camión más carga de la autorizada. Le voy a tener que quitar el carnet.
- Pero, señor agente, ¿cuánto cree usted que pesa el carnet?

Título: Circulando C.P. Velázquez. 5º Curso. Melilla.



SOLUCIONES

S	S	A	S	S		0	N		
0	0	1	'n	A		7	0	Э	
В	В	Λ	В	1	N	N	1	0	S
Е	0			3	\forall	Э	Э	N	Е
ſ	E	S	A	٦	M	A	A	D	N
A	A	A	9	Э	В	T	9	N	0
1	M	M	Э	1	0	1	1	Э	1
٨	Е	В	N	Э	Н	В	7	1	A
14	S	0	T		N	\forall	В	0	Е
	100	N	3	В	1	Н	0	В	Ь
OL	6	8	1	9	9	7	3	7	l

JEROGLÍFICO: coche.



































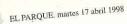


TABLÓN DE ANUNCIOS

Cádiz: Ciudadanos de guardería

Los pequeños alumnos de la Guardería "Virgen de la Palma" (Cádiz) serán buenos peatones y conductores el día de mañana. Al menos, eso pretenden sus educadores con las

ción vial que, desde hace algunos años, les preparan: durante una quincena, en la que el tráfico es protagonista, la programación incluye clases teóricas y prácticas con la Policía Local. También colaboran el equipo de profesores del Ayuntamiento y los padres de los escolares. El objetivo es crear en los niños actitudes de conciencia ciudadana.



Algeciras

Pizzas y tráfico

El ayuntamiento de Algeciras (Cádiz), dentro de la campaña de educación vial del presente curso 97/98, ha puesto en marcha dos aulas-taller dirigidas a conductores de ciclomotor noveles, que trabajan como repartidores de pizzas en la localidad. La técnica del ciclomotor, su documentación, las normas que le conciernen y la actuación en caso de accidente son algunos de los temas tratados.



Écija: Peatones y bicicletas



En la localidad jienense de Écija, desde el 16 de enero y hasta el 22 de mayo, 3.500 escolares de 5° y 6° de Primaria y 1° y 2º de Secundaria participan en un programa de educación vial organizado por el Ayuntamiento en colaboración con la Jefatura Provin-

cial de Tráfico. Clases teóricas sobre el peatón y el conductor de bicicletas, y prácticas en un circuito de tráfico son los dos ejes en los que se apoya la campaña. Catorce colegios públicos y privados se han sumado a esta actividad, impartida por dos agentes, especialistas en educación vial, de la Policía Local.

La Unión: Un millar de escolares

que

Del 23 de febrero hasta el 7 de marzo, se han desarrollado en La Unión (Murcia) las X Jornadas de Educación Vial para Escolares, organizadas por la Concejalía de Educación y la Policía Local. El programa se dirigía al millar de alumnos que cursa de 3° a 6° de Primaria en los nueve colegios de la localidad, entre los que se incluye un centro de Educación Especial. Las clases teóricas y prácticas del policía local Daniel Salomé Aznar, responsable de educación vial, contaron con el apoyo del profesorado, que ha incluido esta materia en el programa escolar.

Renault: Escritores pequeños y seguros

Que los niños aprendan pautas de seguridad vial sin abandonar el juego es el objetivo perseguido por Renault en un programa dirigido a más de 100.000 escolares de 1.200 colegios de toda España que han contestado a la convocatoria del fabricante de automóviles. Se trata de que los chicos, con su profesor, inventen un cuento sobre seguridad vial en el entorno infantil. Para ello, los participantes disponen de material que va desde juegos y dibujos hasta indicaciones básicas de cómo abordar una narración literaria, las reglas de escritura o los dibujos para ilustrarlo. Este proyecto continúa la experiencia piloto del año pasado en Cataluña.



















MADRID

DÍAS Y HORAS PUNTA

- En las carreteras A-6, N-I, N-II, N-III, N-III, N-IV, N-V, N-VI, N-401, M-501, M-607 y M-40, tráfico intenso el miércoles 8 de abril (de 15 a 23 horas), jueves 9 (de 8 a 15), viernes 10 (de 10 a 14), domingo 12 (de 12 a 23) y lunes 13 (de 10 a 23).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

N-I (Madrid-Irún)

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

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

Ambos itinerarios estarán debidamente señalizados.

N-III (Madrid-Valencia)

Itinerario Madrid-Levante

Madrid-Valencia/Murcia/Alicante

En la salida y retorno, se recomienda N-III, hasta Honrubia y allí por A-31 a La Roda y N-301 a Albacete. Desde aquí, a Murcia por la N-301 o a Almansa por N-430. Desde Almansa hacia Alicante por la N-330 o seguir a Valencia por la N-430 y N-340.

Madrid-Valencia norte/Castellón

En la salida y retorno, por la N-II hasta Alcolea del Pinar, para tomar la carretera N-211 hasta Monreal del Campo, N-330 hasta Teruel, N-234 hasta Algar de Palancia y por N-225 hacia Vall de Uxó, Nules y Castellón.

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

Arganda a la carretera M-208 a Velilla de San Antonio y Mejorada, y por la M-203 a Vicályaro

ó M-40.

N-IV (Madrid-Cádiz)

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

Manzanares (N-IV).

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

Estos itinerarios estarán debidamente señalizados.

N-V (Madrid-Badaioz)

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

Alcorofo:

En la sentre la sentre la señalizados para evitar posibles retenciones entre Navalcarnero y

a) Partiendo de la N-V en Talavera de la Reina, dirección CM-4000, por La Puebla de Montalbán hasta Toledo, para tomar la N-401 (Madrid-Toledo) con dirección Madrid.

b) De la N-V, en p.k. 75 (Maqueda), por la N-403, a Bargas y Olías del Rey, para tomar la N-401.

c) De la N-V, en p.k. 31 (Navalcarnero), por la M-404 a Griñón y la N-401 a Madrid o M-40.

d) De la N-V, en el p.k. 25, por la M-413 a Arroyomolinos y Fuenlabrada y N-401 a Madrid o M-40.

Todos ellos, debidamente señalizados.

A-6 (Madrid-La Coruña)

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

M-501 (Alcorcón-Plasencia)

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

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

N-I (Madrid-Irún)

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

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

A-6
TRAMO: TORRELODONES-VILLALBA
DÍAS: 9, 10, 11 Y 12

N-III
TRAMO: INCORPORACIÓN M-40 A
N-III
TRAMO: MADRID
N-III
TRAMO: MADRID-ARGANDA
DÍAS: 8, 9, 10, 11, 12 Y 13

N-IV
TRAMO: MADRID-NAVALCARNERO
DÍAS: 9, 10, 11, 12 Y 13

N-IV
TRAMO: CASILLA DOLORES
DÍAS: 9, 10, 11, 12 Y 13

N-III (Madrid-Valencia)

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

N-IV (Madrid-Cádiz)

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

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

N-V (Madrid-Badajoz)

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

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

A-6 (Madrid-La Coruña)

En la salida y entrada, en función de las necesidades del tráfico, se abrirán los carriles centrales de la calzada comprendidos entre el p.k. 7 y 20 para toda clase de vehículos, excepto camiones, vehículos con remolque, articulados, etcétera. También en la salida y el retorno, se habilitará un carril en sentido contrario mediante conos del p.k. 31 (Torrelodones) al p.k. 42,200 (Villalba) sin posibilidad de salidas intermedias.

Además, en la salida se instalarán conos en todas las incorporaciones de la vía de servicio a la A-6 a partir de la incorporación de la M-50 a la A-6 (p.k. 23) y en el retorno, a los vehículos que accedan a la A-6 en el p.k. 39 (Villalba) sentido Madrid procedentes de la M-601 y N-VI se les reconducirá mediante conos a la vía de servicio de dicha

carretera, pudiendo acceder al tronco central en sucesivas incorporaciones.

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

BARCELONA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

En las carreteras A-2, A-7, A-16, A-18, A-19, N-II, N-152, N-340, C-246 y C-1411, máxima afluencia el jueves 9 de abril (de 15 a 22 horas), viernes 10 (de 7 a 14), domingo 12 (de 13 a 23) y lunes 13 (de 9 a 24).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

Zona Costa Brava. Se recomienda circular por la A-7 y se ofrece como alternativa la A-19,
 N-II, GI-600 y C-251.

 Zona Costa Dorada. Se recomienda la A-7, mientras que la alternativa es la N-340 y A-16.

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

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

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

Salida:

A-2/A-7

Carril sentido contrario de Barcelona a Martorell el jueves 9 de abril (por la tarde) y viernes 10 (por la mañana).

A-7/A-18

Incorporación mediante conos desde la A-18 a la A-7 en Barberá del Vallés el jueves 9 de abril (por la tarde) y viernes 10 (por la mañana).

N-II (Sur)

Se instalará un carril adicional mediante conos desde el final de la autovía en Igualada hasta Cervera, y desde Quatre Camins a Martorell el jueves 9 de abril (por la tarde) y viernes 10 (por la mañana).

N-340

Un carril adicional entre Quatre Camins y el cruce de Corbera el jueves 9 de abril por la tarde y viernes 10, sábado 11 y domingo 12, por la mañana.

DÍAS: 12 Y 13

A-2/A-7
TRAMO: BARCELONA-MARTORELL

DÍAS: 9, 10, 12 Y 13

C-246

Se instalará un carril especial en sentido contrario al habitual mediante balizas luminosas desde Bellvitge a Castelldefels el jueves 9 de abril, viernes 10, sábado 11 y domingo 12 por la mañana.

A-7
TRAMO: EL VENDRELL-MARTORELL

LLEIDA

DÍAS: 9, 10, 11 Y 12

TRAMO: QUATRE CAMINS-CORBERA

N-II (SUR) TRAMO: MARTORELL-

DÍAS: 9, 10, 12 Y 13

QUATRE CAMINS

N-II TRAMO: CERVERA-

DÍAS: 9, 10, 12 Y 13

Retorno:

A-2/A-7

Quedarán instalados dos carriles en sentido contrario al habitual desde Martorell a Barcelona (Av. Diagonal) el domingo 12 de abril y lunes 13.

A-

Un carril en sentido contrario al habitual entre El Vendrell y Martorell el domingo 12 de abril y el lunes 13.

A-19

Se habilitará un carril en sentido contrario al habitual desde el peaje de Arenys de Mar (pk 39) hasta Vilassar (pk 20) y desde éste hasta el enlace con B-20 (pk 12,5) el domingo 12 de abril y lunes 13 por la tarde.

N-II (Sur)

Se instalarán dos carriles permanentes mediante conos entre Martorell y Quatre Camins y desde Cervera hasta el inicio de la autovía en Igualada el domingo 12 de abril y el lunes 13.

C-246

Se instalará un carril adicional mediante conos en el tramo Sitges-Vilanova y Cubelles (pk 49 y 38); igualmente, se balizará mediante conos la incorporación de la C-246 a la autopista A-16 en el pk 16 el domingo 12 de abril y el lunes 13.

También se instalará un carril especial en sentido contrario al habitual, mediante balizas luminosas, desde Castelldefels a

Bellvitge las tardes del domingo 12 y lunes 13 de abril.

BARCEL ONA

C-246 (BALIZAS LUMINOSAS)

C-246
TRAMO: SITGES-VILANOVA/CUBELLES

DÍAS: 9, 10, 11, 12, Y 13

TRAMO: BARCELONA-CASTELLDEFELS

LLEIDA

DIAS Y HORAS PUNTA:

En las carreteras A-2, N-II, N-260 y C-1313, tráfico intenso el miércoles 8 de abril (de 16 a 24 horas), jueves 9 (de 10 a 24), viernes 10 (de 8 a 14), domingo 12 (de 15 a 24) y lunes 13 (de 8 a 24).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

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

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

M-II

En la salida del jueves 9 de abril por la tarde y el viernes 10 por la mañana, se instalará un carril adicional en sentido Barcelona-Cervera (fin autovía). De la misma forma, en el retorno del domingo 12 de abril y lunes 13 quedará instalado en sentido Cervera (fin de autovía)-Barcelona.

GIRONA

DIAS Y HORAS PUNTA:

• En la A-7, N-II, C-250 y C-253, el jueves 9 de abril (de 18 a 22 horas), viernes 10 (de 8 a 14), domingo 12 (de 14 a 22) y lunes 13 (de 14 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

 Zona Costa Brava: recomendado el itinerario por A-7; alternativos, A-19, N-II, GI-600 y C-251.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

TRAMO: ACCESO A A-7-VIDRERES-PONT DE L'ALOU

TRAMO: PONT DE L'ALOU-LLAGOSTERA-

DÍAS: 9, 10, 12 Y 13

SANTA CRISTINA D'ARO

DÍAS: 9, 10,12 Y 13

TRAMO: ARENYS-VILASSAR-B-20

C-250/C-253

En las salidas y retornos, se habilitará un carril adicional mediante conos en las carreteras C-253 en el tramo de acceso A-7 (Massanet)-Vidreres-Pont de L'Alou, y en la C-250 en el tramo Pont de L'Alou-Llagostera-Santa Cristina d'Aro el jueves 9, viernes 10, domingo 12 y lunes 13 de abril.

VALENCIA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En las carreteras A-3, N-III, N-234, N-340, N-332 y N-430, máxima afluencia de vehículos el miércoles 8 de abril (de 15 a 23 horas), jueves 9 (de 8 a 21), domingo 12 (de 14 a 21) y lunes 13 (de 8 a 23).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

Itinerarios provinciales:

N-340 y N-332

Para evitar las travesías de ambas carreteras, se recomienda la autopista de peaje A-7.

Itinerarios interprovinciales:

Valencia-Alicante (por autovía)

Valencia por N-332/N-340 a N-430, Fuente la Higuera, y de allí a la autovía N-330 a Alicante.

Valencia-Murcia (por autovía)

Valencia por N-332/N-340 a N-430, Fuente la Higuera, y de allí a la autovía N-330 hasta la salida Aspe/Elche para tomar la

Medidas especiales

A-7 hasta Murcia (libre de peaje).

Valencia-Madrid

En el retorno del domingo 12 de abril, a los vehículos que se dirijan desde Valencia a Madrid por la A-3, en función de las condiciones en que se encuentre el paso por la travesía de Motilla, se les podrá desviar, en el pk 231 (Minglanilla) por la antigua N-III a Graja de Iniesta y por la CM-311 a Iniesta y Villanueva de la Jara para allí, por la N-310, a Sisante (A-31) y Honrubia, y desde aquí por la N-III hacia Madrid o también continuar por la N-310 hasta San Clemente v enlazar con la N-301 hacia Ocaña y N-IV a Madrid. Este itinerario quedará debidamente señalizado.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN **DEL TRAFICO**

En las salidas y retornos, carril adicional mediante conos que aumenta la capacidad del tramo de carretera convencional entre Villargordo y Minglanilla el miércoles 8 de abril, jueves 9, domingo 12 y lunes 13.

ALBACETE

DÍAS Y HORAS PUNTA:

• En las carreteras N-301, N-322 v N-430, tráfico intenso el miércoles 8 de abril (de 16 a 20 horas), jueves 9 (de 10 a 14), viernes 10 (de 12 a 14), sábado 11 (de 16 a 20), domingo 12 (de 8 a 22) y lunes 13 (de 8 a 20).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

Tráfico con destino a Madrid por la N-301 a La Roda y por A-31 (Honrubia) y N-III a Madrid, o por N-301 hasta Ocaña y N-IV a Madrid.

Tráfico procedente de Andalucía Occidental con destino Valencia y Cataluña, especialmente el lunes 13 de abril, de N-IV en Manzanares por N-310 a Tomelloso hasta el cruce de San Clemente y desde aquí por N-301 a Albacete para coger la carretera N-322 por Casas-Ibáñez hasta Requena y N-III a Valencia. Ambos itinerarios alternativos quedarán debidamente seña-

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRAFICO

Se habilitará un carril en sentido contrario al habitual dirección Madrid, mediante conos, en el tramo Albacete v La Roda el domingo 12 de abril.

TARRAGONA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

En las carreteras A-2, A-7, N-340 y N-240, tráfico intenso el miércoles 8 de abril (de 17 a 22 horas), jueves 9 (de 9 a 22), viernes 10 (de 9 a 14), sábado 11 (de 10 a 22), domingo 12 (de 16 a 23) y lunes 13 (de 9 a 24).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

Ozona Costa Dorada: Se recomienda la autopista A-7, mientras que la alternativa es la N-340 v C-246.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN **DEL TRAFICO**

Se instalarán medidas de ordenación mediante conos en el tramo Vilaseca-Parque Temático y también en la incorporación a la A-7 en El Vendrell los días de

máxima afluencia de vehículos.

DÍAS: 8, 9, 10, 11 Y 12

TRAMO: TRES CAMINOS-SAN FERNANDO

CASTELLÓN

CÁDIZ

DÍAS Y HORAS PUNTA:

En la A-7, N-232, N-234 y N-340, tráfico intenso el miércoles 8 de abril (de 16 a 22 horas), jueves 9 (de 8 a 22), domingo 12 (de 8 a 22) y lunes 13 (de 14 a

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

On el fin de evitar las retenciones producidas en las travesías de la N-340, se recomienda la Autopista del Mediterráneo A-7, que discurre paralela a ella.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN **DEL TRAFICO**

N-234

En el retorno del domingo 12 y lunes 13 de abril se anularán carriles lentos y accesos mediante conos entre los pk 36 y 39 para aumentar la fluidez del tráfico en el tramo Jérica-Soneja

CADIZ



DIAS Y HORAS PUNTA:

GRANADA

N-340

DÍA: 12

En las carreteras A-4, N-IV, N-340 v A-382, máxima afluencia el miércoles 8 de abril (de 17 a 22 horas), jueves 9 (de 11 a 14), viernes 10 (de 11 a 14), sábado 11 (de 11 a 14) y domingo 12 (de 11 a 14 y de 17 a 22).

TRAMO: MOTRIL-GRANADA

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

Travecto Sevilla-Campo de Gibraltar o a la inversa: autopista A-4, dejándola en la salida 5 para tomar la A-381 (antigua C-440, Jerez-Los Barrios).

Trayecto Sevilla-Costa del Sol occidental y viceversa, se recomienda el itinerario A-376 Sevilla-Costa del Sol (por Ronda).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRAFICO

N-IV

Se habilitará un carril adicional mediante conos entre el p.k. 672 y el 678 (Tres Caminos-San Fernando) el miércoles 8 (de 17 a 22 horas), jueves 9 (de 10 a 14), viernes 10 (de 10 a 14) y domingo 12 (de 10 a 14 y de 17

GRANADA

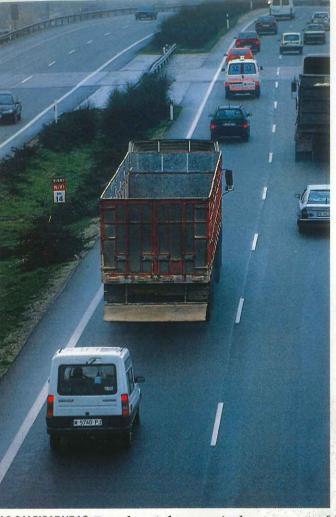
DÍAS Y HORAS PUNTA:

En las N-340, N-323 y A-92, tráfico intenso el miércoles 8 de abril (de 17 a 21 horas), jueves 9 (de 10 a 14 y de 17 a 21), viernes 10 (de 10 a 14), domingo 12 (de 10 a 14 y de 17 a 22) y lunes 13 (de 10 a 14).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DE TRÁFICO

N-323

En el retorno de la zona de costa hacia el interior, se instalará un carril adicional y de sentido contrario mediante conos dirección Granada en el tramo Motril-Granada el domingo 12 de abril.





LAS SALPICADURAS. En suelo mojado se aprecia claramente qué asfalto filtra el agua (a la izquierda) o la retiene (derecha).

España cuenta con 10.000 kilómetros de asfaltos drenantes, especiales para la lluvia

José Ignacio Rodríguez. Fotos: Marcos González

Cuando la capa superficial de la carretera es una especie de colador por el que se filtra el agua, es imposible que se produzca el acquaplaning, ni hay salpicaduras de otros vehículos; además, mejora la visibilidad de la carretera y se consigue un mayor confort y agarre. Son los atributos de los denominados asfaltos drenantes, a los que hay que añadir algún inconveniente: son más caros y su mantenimiento es más complicado.

paso del concepto de la tradicional capa de rodadura impermeable que protege del agua las capas inferiores, a otro en el que la superficie absorbe el agua y la expulsa hacia el

exterior de la carretera, no se produjo en España hasta los años ochenta. Son las llamadas mezclas drenantes, una idea original inglesa que se perfeccionó en Estados Unidos y, posteriormente, en Europa, y en cu-



La estructura de estas mezclas presenta un porcentaje en torno al 25 por 100 de agujeros por los que se filtra el agua que cae a la superficie de la carretera. Así se evita, en primer lugar, el temido efecto acquaplaning, que surge cuando el dibujo de los neumáticos no es capaz de eliminar la película de agua sobre la que ruedan: la presión levanta la rueda y el coche patina sin control.

ya aplicación juega un pa-

Pero el efecto de los firmes

EL AGUA. El agua es la que esta-

blece las diferencias entre los dis-

tintos tipos de asfaltos.



AUSTRIA. Se investigó la drenantes, según el director evolución de la frecuendel Centro de Estudios de cia de accidentes en tra-Carreteras del CEDEX (Cenmos con mezclas drenantro de Estudios y Experimentes de 1981 a 1990: desde tación de Obras Públicas), la colocación de los mis-José Manuel Gálligo, "no es mos, el número de accisólo una mayor adherencia dentes, tanto en mojado del vehículo a la carretera, como en condiciones sino que también se consigue invernales, se redujo, una mejora espectacular de mientras que con suelo la visibilidad". Es decir, se seco no influye el tipo de evitan las salpicaduras de los asfalto. otros vehículos y se ve mejor HOLANDA. El estudio de la señalización. Según el citado experto, en los firmes convencionales, las marcas viales prácticamente no se

perciben a partir de una cier-

ta intensidad de lluvia, mien-

tras que las señales verticales

se aprecian con mucha difi-

cultad; y llega un momento

en el que sólo se ven los ele-

mentos reflectantes de los hi-

Habría que añadir otro ti-

po de ventajas relacionadas

con el confort y el medio

ambiente. Por un lado, se

disminuye de dos a tres de-

cibelios el ruido de rodadu-

ra de los vehículos. Según

Aurelio Ruiz, Director del

Laboratorio de Infraestruc-

tos de arista.

MENOS RUIDO

HOLANDA. El estudio de 1993 no halló diferencias sustanciales derivadas de que el asfalto fuese, o no, drenante. Para explicar estos resultados se recurre al comportamiento del conductor, en el sentido de que éste compensa las mejoras en la seguridad con una mayor exposición al riesgo.

FRANCIA. En accidentes graves y mortales, el uso de mezclas drenantes no es significativo en condiciones meteorológicas normales, pero con lluvia se aprecia una reducción significativa (-42 por 100) del número de accidentes. Sin embargo, en el conjunto de accidentes, el estudio muestra un empeoramiento de la seguridad (+17 por 100).

MÍNIMAS DIFERENCIAS. No han detectado importantes diferencias en la accidentalidad, achacables al tipo de asfalto.

En invierno, peor

- El comportamiento invernal de las mezclas drenantes presenta algunas desventajas respecto a otros tipos de asfaltos.
- El hielo persiste durante más tiempo en la superficie.
- La nieve blanda queda presionada en los agujeros al paso de los quitanieves, pero vuelve a aparecer al poco tiempo y necesita otra extensión de sal para evitar el hielo.
- El tratamiento preventivo del hielo con sal no es efectivo, ya que el agua introduce la sal en los huecos.
- Se precisa un consumo extra de sal del orden del 25 al 50 por 100.



LIMPIEZA. Los huecos característicos de los asfaltos drenantes se colmatan con facilidad y requieren una limpieza anual.

Lo bueno y lo malo

Las mezclas drenantes o porosas presentan, respecto a los asfaltos convencionales, muchas ventajas, pero también algunos inconvenientes. Los argumentos a favor saltan a simple vista al comparar la secuencia de fotogramas de la izquierda (drenantes) con la de la derecha (asfalto convencional).

Asfalto drenante









Ventaja

- Se elimina el acquaplaning o hidroplaneo.
- Mayor resistencia al desli zamiento con suelo mojado.
- Menor distancia de frenado en suelo mojado.
- Se reducen las salpicaduras de otros vehículos.
- Rápido desagüe y secado del agua de Iluvia.
- Mayor visibilidad de las marcas viales.
- Se elimina el efecto espeo de la carretera, tanto de día como de noche.
- Disminución del ruido de rodadura.
- Menor resistencia a la rodadura y menor gasto de combustible.
- Los huecos retienen los productos contaminantes de los vehículos.

Inconvenientes

- Son más caros que los asfaltos convencionales.
- Los huecos se rellenan con cierta facilidad.
- Requieren una limpieza periódica con máquinas especiales.
- No están indicados para zonas donde proliferen los accesos a caminos de tierra, curvas y situaciones que obliguen a giros bruscos.
- Mayor dificultad para eliminar el hielo.

Asfalto convencional







Más caros

ga más.

Este tipo de asfaltos son del orden del 25 al 50 por 100 más caros y requieren un mantenimiento más costoso. Los huecos tienden a colmatarse con el tiempo y requieren labores anuales de limpieza mediante la inyección de agua a presión. Debido a este inconveniente y a la facilidad de desprendimiento de materiales, estos asfaltos no están indicados para zonas frías, que requieren habitualmente mantenimiento invernal, tramos con frecuentes accesos de caminos de tierra o lugares donde se produzcan giros bruscos de dirección. En todo caso, la colmatación de las oquedades daría lugar a un comportamiento similar al de los

usuarios de los vehículos. Y

hay que añadir otra propiedad: en los alrededores de la vía desciende la contami-

nación, que queda atrapada entre los huecos del asfalto. Aunque todos los expertos están de acuerdo en que, con

suelos mojados, los asfaltos drenantes son mucho más

seguros y al menos igual de

seguros con el firme seco,

diversos estudios realizados

en Austria, Francia y Holan-

da indican que no hay una variación sustancial en la ac-

cidentalidad. Así se puso de

manifiesto en una conferen-

cia europea sobre este tipo de asfaltos celebrada re-

cientemente en Madrid. En

ella, distintos ponentes justi-

ficaron esta contradicción

porque los conductores tien-

den a conducir más rápido cuando circulan sobre estos

pavimentos, probablemente

porque generan menos ruido

y dan menor sensación de

velocidad. Y lo mismo ocu-

rre al no producirse salpica-

duras con la calzada mojada:

el conductor no adapta ni la

velocidad ni la distancia de

seguridad a las condiciones

reales. En definitiva, algo

parecido a lo que algunos

estudios han demostrado que

sucede cuando se conducen

vehículos dotados con ele-

mentos de seguridad como

el ABS: el conductor arries-

tura Viaria del CEDEX, "esta reducción es tan importante que, en muchos casos (cercanías de zonas habitadas sensibles), estas mezclas se utilizan más por esta propiedad que por eliminar el agua".

Naturalmente la disminución de ruido beneficia tanto a quienes viven cerca de la carretera como a los La sensación de seguridad que ofrecen los asialtos drenantes -mejor visibilidad, más agarre y menos ruido- puede inducir a arriesgar más

Frenar: Mejor y peor

De acuerdo con diversos estudios, como el realizado en Holanda, pisar el freno a fondo y bloquear las ruedas significa que, sobre asfalto drenante, se recorre una distancia entre un 20 y un 40 por 100 más que sobre una superficie convencional. De ahí que en ese país se señalicen esos tramos. Pero esto sólo ocurre en las capas recién extendidas, debido a la película de betún que se encuentra en la superficie. Después de varios meses de uso, la resistencia al deslizamiento se sitúa en valo-

Sin embargo, si el vehículo dispone de ABS o el conductor no bloquea las ruedas al frenar, la distancia recorrida es similar o menor que en mezclas convencionales; v esto ocurre aunque la capa esté recién extendida.



VENTAJAS. La superficie de la calzada central, de mezclas drenantes, mejora la visibilidad y el agarre.

Pese a sus ventajas, el mayor coste económico y la dificultad de mantenimiento están frenando el pleno desarrollo de las mezclas drenantes

asfaltos convencionales.

A pesar de sus muchas ventajas, estos inconvenientes han frenado en gran medida el desarrollo de este tipo de mezclas en Europa, donde países como Holanda, Francia y, sobre todo España, se encuentran a la cabeza en su uso. En nuestro país se construyeron los primeros cuatro tramos experimentales en 1980, en la provincia de Santander. Los buenos resultados propiciaron que, en 1985, se abordaran nuevos tramos, fundamentalmente en autopistas y carreteras principales. En 1990 se incrementó su empleo, extendiéndose a otro tipo de redes y en 1993 se produjo un gran acelerón en su uso por parte de la Dirección General de Carreteras y algunas comunidades autónomas.

En la actualidad, casi 10.000 kilómetros de carreteras cuentan con asfaltos drenantes. Un 60 por 100 corresponde a autopistas y

30

autovías; el 10 por 100, a carreteras nacionales; el 25 por 100, a vías autonómicas; v un 5 por 100, a carreteras cuya titularidad corresponde a las diputaciones forales. No obstante, la distribución no es uniforme y se concentra, prácticamente, en ocho provincias: Madrid, Jaén, Lleida, Cantabria, Valencia, Zamora, Asturias y Ávila.

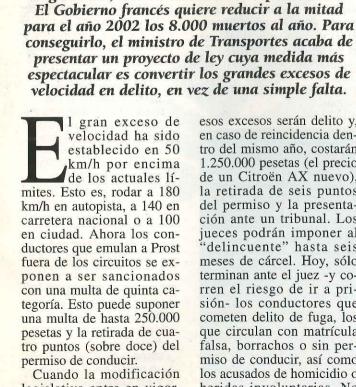
Según Aurelio Ruiz, el proyectista, un ingeniero de la Administración (también consultoras privadas), por su experiencia y en función de los estudios oportunos, decide la capa de rodadura más adecuada. En definitiva, según José Manuel Gálligo, "no hay una única solución que sea la mejor para todo, sino que hay condiciones muy diferentes de tráfico, de suelo, de geología, de clima, etcétera, que requieren una variedad de tipos de firme y de capas de rodadura, entre las que hay que elegir". •

Tipos de asfalto

Las capas superficiales de la carretera pueden ser de distintos tipos:

- ► MEZCLAS CONVENCIONALES, Impermeables, de eiecución rápida y económica (unas 80 pesetas/m² de superficie y cm. de espesor), son las más generalizadas.
- ► MEZCLAS DRENANTES. Filtran el agua y absorben el ruido. Son más delicadas de ejecutar y conservar; y más caras: unas 100 pesetas por cada m²/cm. (suelen tener 4
- ► MEZCLAS DISCONTINUAS. De reciente aparición, presentan características intermedias entre las drenantes y las convencionales. El precio es de unas 100 pesetas/m²/cm.
- PAVIMENTOS DE HORMIGÓN. Son más caros que las mezclas en caliente y su ejecución requiere maquinaria
- TROS. Las mezclas en frío se utilizan mucho en carreteras de bajo tráfico; lo mismo que los tratamientos superficiales con gravilla, muy adherentes pero ruidosos y con problemas de desprendimiento de materiales; las





legislativa entre en vigor,

gran exceso de esos excesos serán delito y, en caso de reincidencia dentro del mismo año, costarán 1.250.000 pesetas (el precio de un Citroën AX nuevo). la retirada de seis puntos del permiso y la presentación ante un tribunal. Los jueces podrán imponer al "delincuente" hasta seis meses de cárcel. Hoy, sólo terminan ante el juez -y corren el riesgo de ir a prisión- los conductores que cometen delito de fuga, los que circulan con matrícula falsa, borrachos o sin permiso de conducir, así como los acusados de homicidio o heridas involuntarias. No

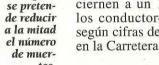
IGNACIO GIL (*)

Un día cualquiera, en Francia, la carretera se

cobra 22 vidas y deja heridas a 465 personas, 98

de gravedad, en 340 accidentes. Impresionante.

obstante, los grandes excesos de velocidad sólo coneste plan ciernen a un 1 por 100 de los conductores franceses, según cifras de la Seguridad en la Carretera.





Por su parte, el ministro de Transportes, Jean Claude Gayssot (comunista), se ha declarado abierto a que en el transcurso del trámite parla-

mentario se discuta sobre los contornos del nuevo delito y sus sanciones. Conviene además recordar que dos intentos de gobiernos precedentes (de centro derecha) murieron antes de llegar a aprobarse en el Parlamento. El nuevo provecto nace con la ventaja de la experiencia y sobre todo parece menos radical por lo que podría encontrar consenso en las cámaras.

Cuando la nueva medida entre en vigor, Francia se unirá a Gran Bretaña y a los



Cuando la modificación

TRÁFICO. Abril 1998

MULATIERE

A FAVOR. Más de la mitad de los consultados en una encuesta está a favor de la medida.

países escandinavos donde ya existe el delito de gran exceso de velocidad. Quizá sea una coincidencia, pero el número de muertos en carretera es la tercera parte. En esos países la legislación es más dura aún, puesto que no es necesario reincidir para terminar delante del juez como un presunto delincuente.

El anuncio del proyecto gubernamental no ha originado, de momento, grandes polémicas. Sólo Jean Pierre Beltoise, ex piloto de Fórmula 1 y creador de la escuela Conducir Bien, ha proclamado su oposición sin miramientos: "Estoy encolerizado. Me dan casi ganas de dejar este país. Esto es demagogia y, en materia de seguridad en la carretera. una medida ineficaz. Volver a la carga con el miedo a la multa, al control, al gendarme no hará sino aumentar la presión sobre los que conducen mal. Tendrán más clavada que nunca la vista sobre el velocímetro y no anticiparán el riesgo que tengan delante de ellos. Los franceses son, a menudo, conductores celosos del coche más potente que se atreve a adelantarles. El peligro no es la velocidad sino los nervios, la agresividad de la gente".

SE ACEPTA LA MEDIDA

Enfrente está la opinión de Jehanne Collard, víctima en 1993 de un accidente provocado por un conductor que había superado el límite de velocidad y dedicada desde entonces en cuerpo y alma a la defensa de las víctimas de la carretera: "¿Sabe qué se siente al volver a casa por la noche y no ver a un hijo? ¿Sabe que miles de familias viven tal situación cada año? El que rueda a 130 km/h en la ciudad desprecia a su prójimo, corre el riesgo de matar a alguien. Esta medida no es excesiva porque el delincuente de la carretera, a diferencia de otros delincuentes. es sensible a la sanción y a la

represión. Se puede modificar su comportamiento". La opinión pública fran-

cesa parece sintonizar más con estas tesis que con las de Beltoise. Así lo demuestra un sondeo publicado por el diario Le Parisien, coincidiendo con la presentación del proyecto de ley: un 55 por 100 encuentra adecuada la nueva medida; un 33 por 100, demasiado severa; y un 13 por 100, no lo suficiente. Un 80 por 100 estima que permitirá reducir el número y la gravedad de los accidentes frente al 19 por 100 que duda de su eficacia. El exceso de velocidad es percibido como el segundo factor de riesgo de accidente por los encuestados (53 por 100), sólo por detrás del conducir en estado de embriaguez (74 por 100) y al mismo nivel que el no respeto del código de circulación (53 por 100). ◆

(*) Corresponsal de El Mundo en Paris.

Mortalidad y represión

Resulta interesante comparar las curvas de mortalidad en las carreteras con las modificaciones reglamentarias. La cuenta empieza en casi 17.000 muertos en 1972 y termina en 8.000 fallecidos en 1996, último dato disponible. La estadística no tiene en cuenta la mejora de la red viaria ni de la seguridad en los vehículos.

En julio del 73 entró en vigor el uso obligatorio del cinturón y ese año comenzó a disminuir el número de fallecidos. En 1975, 13.170 personas perdieron la vida (en noviembre de ese año se establecido de 130 km/h en autopista y a 90 en las nacionales). En tres años se ahorraron mil vidas.

En el 78 entraron en vigor los controles de alcoholemia y en el 80 se hizo obligatorio el uso de casco en ciudad para los 'moteros'. El número de muertos bajó hasta 11.946 en el 83. A finales de ese año, la tasa de alcohol permitida bajó de 1,2 a 0,8 gr/l. En el 85 entró en vigor un nuevo permiso para motos, se hizo obligatoria la revisión técnica de los vehículos de más de 5 años y aumentaron las multas. Se habían restado otros 1.000 muertos a la estadística (1986).

Francia no bajó de 10.000 muertos al año hasta 1991. Entretanto se habían vuelto a aumentar las multas, pero, sobretodo, se hizo obligatorio el cinturón en las plazas traseras y se limitó la velocidad a 50 km/h en ciudad. El nuevo -v polémico en su momentopermiso de conducir por puntos entró en vigor en julio del 92, año en el que aún se superaron los 9.000 muertos.

Desde entonces, la tasa de alcoholemia se redujo primero a 0,7 y luego a 0,5 gr/l. y se decretó que no llevar casco o cinturón costaría un punto en el permiso. Y así llegamos a 1996 y sus 8.000 fallecidos.

Tráfico del motor



on una facturación que superó los 50.000 millones de pesetas, el año 1997 ha sido, en declaraciones de ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas). "un buen año" para el mercado español de las motos. Después de cinco años de caída continuada. durante 1997 se vendieron en España 230.916 ciclomotores y 41.138 motocicletas, lo que representa unos incrementos superio-

res al 27 y al 31 por 100,

respectivamente, en relación a 1996.
En este mismo sentido se manifestó el Vicepresidente a 1996 y

respectivamente, en relación a 1996.
En este mismo sentido se manifestó el Vicepresidente Ejecutivo de Ventas y Mar-

ENU

Mercedes López. Fotos: Marcos Gonzalez

El año 1997 ha sido un buen año para el mundo de las dos ruedas. Las ventas crecieron un 30 por 100, según los datos de ANESDOR. Los motivos están muy claros para los expertos: además de la buena evolución de la economía, la moto está ganando aceptación social: se la ve como el mejor medio de escapar de la congestión del tráfico y de las dificultades de aparcamiento. Otra señal positiva ha sido la reciente celebración del I Salón de la Moto de Madrid, con buena acogida y mejores expectativas.

Burckart, quien señaló que "el mercado español es, en algunos aspectos, extraordinario. Después de una de las caídas más dramáticas del sector de dos ruedas a comienzos de los años 90, ha realizado una recuperación espectacular en el último año" Asimismo, afirmó que "las tasas de crecimiento que se esperan, son superiores al 25 por 100".

keting de BMW, Uhland

Los motivos

Los motivos de la caída del mercado, primero, y de la recuperación actual hay que buscarlos en "la evolución de la economía", se-

Las otras medidas previstas

La novedad del delito de gran exceso de velocidad ha dejado en segundo plano otras medidas de interés. Estas son las principales:

- ◆ PROPIETARIO PAGANO. El propietario del vehículo, independientemente de quién conduzca, tiene que responder del exceso de velocidad, de no respetar un stop o un semáforo. Este principio se aplica ya en los estacionamientos irregulares.
- CURSILLOS PARA NOVATOS. El conductor con menos de dos años de experiencia que cometa una infracción grave (saltarse un stop, un semáforo, alcoholemia superior a 0,5 gr/l. o exceso de velocidad de más de 40 km/h) deberá seguir un curso de sensibilización de dos días, similar a los que se imparten para recuperar
- puntos perdidos en el permiso y que consiste en una especie de terapia de grupo aderezada por la proyección de diapositivas terrorificas de accidentes.
- MEJORA DE LA FORMACIÓN. Las 14.000 autoescuelas de Francia están en entredicho: guerra de tarifas, monitores mal pagados y peor formados... El proyecto de ley obligará a las autoescuelas a firmar un contrato con sus alumnos.
- CONTROLES DE DROGA. Hasta la fecha, ni siquiera en caso de accidente mortal la ley permite controles de drogas ilícitas. Ahora serán obligatorios como los de alcoholemia. Se trata de detectar la presencia de drogas y medicamentos. De momento, no se prevén sanciones específicas.



APRILIA. "RSV MILLE", la primera 'gran cilindrada' de la marca.



BULTACO. "LOBITO", un prototipo que representa su relanzamiento.

gún ANESDOR. Pero, sin olvidar, como señalan todos los expertos del sector, otros factores no menos importantes. Así, desde BMW se afirma que. "después de unos años de marginación, la moto ha ido ganando una mayor aceptación social, ya que, por una parte, se ha orientado hacia el tiempo libre y, por otra, representa una mayor agilidad para sortear la gran densidad de tráfico en zonas de aglomeración".

Y es precisamente en este último punto, en el que mayor hincapié se está haciendo. Los ciudadanos utilizan cada día con mayor frecuencia los ciclomotores y motocicletas porque, en palabras de José Franqueira, Secretario General de ANESDOR, "están descu-

Año	Ciclomotores	Motocicletas
1993	2.089.560	1.278.695
1994	2.077.500	1.287.850
1995	2.100.785	1.301.180
1996	2.138.265	1.308.208
1997	2.173.990	1.315.000 (*)

Año	Ciclon	notores	Motocicletas		
	Unidades	% año anterior	Unidades	% año anterio	
1993	110.625	-49,4	50.596	-49,6	
1994	134.835	+21,9	35.070	-30,7	
1995	155.230	+15,1	34.632	-1,2	
1996	181.277	+16,8	31.175	-10	
1997	230.916	+27,38	41.138 (*)	+31,96	

briendo en ellos un excelente medio de transporte urbano individual para escapar de la congestión del tráfico y vencer las dificultades

de aparcamiento".

Además, para Uhland Burckart, muchos conductores de automóviles que en su juventud lo fueron de motos vuelven a descubrir este vehículo y, lo que para él es más prometedor, "en muchos mercados está aumentando el número de conductoras de moto". No debemos olvidar, a este respecto, que en la actualidad, según datos de BMW, más del 30 por 100 de mujeres estrenan permiso de conducir.

> HONDA. "DEUVILLE 650". fabricada en España para todo

Por todas estas razones. los fabricantes se están volcando con estos usuarios. ofreciendo motos cada día más adaptadas a sus necesidades y trabajando para que sean más sencillos de manejar y económicas de mantener, incorporando, además, todos los avances técnicos para incrementar su seguridad y minimizar su impacto medioambiental, como se enfatiza desde ANESDOR.

UN SALÓN

En medio de este clima de euforia, se celebró, a mediados de marzo, el I Salón de la Moto de Madrid, que contó con el apoyo de todos los fabricantes. La importancia que este tipo de eventos tiene para un sector, la resume BMW al asegurar "que son las ferias y las exposiciones los medios más interactivos y eficaces que se conocen. En un mismo lugar se encuentran los clientes, la prensa, los representantes de las redes de concesionarios, los representantes de los fabricantes y la competencia más directa". Porque todos están de acuerdo, las ferias se han convertido en un barómetro que mide la importancia y aceptación de un sector económico.

Este Salón, en el que se vieron muchas ganas y grandes expectativas de futuro, se ha planteado como un complemento al Salón Internacional del Automóvil de Barcelona y se intentará que se celebre anualmente y de forma alternativa en Madrid y la Ciudad Condal.

En él se pudieron admirar los últimos diseños y creaciones de los fabricantes v se organizó una Jornada Técnica sobre "La movilidad urbana y los vehículos de dos ruedas". Allí se dieron cita los concejales de la vía urbana de municipios de más de 50.000 habitantes y se plantearon las ventajas de la circulación en moto, como la solución a los problemas de congestión y aparcamiento de las grandes ciudades, pero sin olvidar los inconvenientes que conllevan, como el incremento de la siniestralidad y del ruido, debido al mal uso que algunos usuarios hacen de sus vehículos.

Junto a la visión de la Administración Local, también se manifestaron los puntos de vista del Director General de Tráfico, Carlos Muñoz Repiso, v se contó con el asesoramiento de diferentes expertos como Miguel Muñoz y Amando de Miguel, y de los usuarios, a través de la asociación francesa "Dos ruedas para la ciudad". Varias fueron las peticiones que sobresalie-



BMW, "C1", una scooter que pretende ser el vehículo del futuro.

ron en estas Jornadas, entre las que destacan la de la creación de aparcamientos especiales, la autorización para utilizar el carril bus a las motos, así como la puesta en marcha de campañas para la mentalización o concienciación de los usuarios de las motos y de todos los ciudadanos, mediante la adecuada información v control por parte de las autoridades de las actitudes incorrectas.



Disfruta de tu motocicleta ICON SEGURIDAD!



como la "Eliseo", a medio camino entre las gran turismo y las

destacaban el cinturón y la

posibilidad de equiparla, en

un futuro cercano, con

airbag. En Alemania, sus

conductores están eximidos

fabricante alemán celebra su

de llevar casco. Además, el

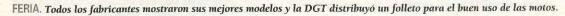
75º aniversario con

la rememoración

de la mítica BMW

urbanas. Otras estrellas fueron la "RSV MILLE" (997 c.c.), una gran apuesta de Aprilia, que, por primera vez, se adentra en la gran cilindrada. Sin olvidar tampoco, el relanzamiento por parte de Derbi de Bultaco, mediante un primer prototipo denominado "Lobito"

Por su parte, la DGT puso en marcha una campaña de información distribuyendo el folleto titulado "Disfruta de tu motocicleta ¡con seguridad!", destinado a aconsejar sobre el buen uso y disfrute de la moto.



TRÁFICO. Abril 1998

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera transversal Cilindros: Cuatro, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. Alimentación: Invección. Carburante: Gasolina sin plomo. Potencia máxima: 60 CV a 5.000 r.p.m. TRANSMISIÓN: Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, de 5 marchas. Embrague: Monodisco en seco. FRENOS: Delanteros de disco y traseros, de tambor, ABS. SUSPENSIÓN: Delantera, eje McPherson, trapecio articulado y trasera, de brazo oscilante longitudinal.

Diámetro giro: 10,6 mts. RUEDAS: Llantas: 5,5 J x 15 ET 54. Neumáticos: 195/50 R 15 Peso: 1.085 kgs. Longitud: 3,57 mts. Anchura: 1.71 mts. Altura: 1,59 mts.

Cremallera con servobomba

de gestión electrónica.

DIRECCIÓN:

Maletero: Desde 390 litros. Consumo: Medio, 6,8 I./100 km. Precio final: 2.690.000 pesetas.

MOTOR 16 MERCEDES CLASE «A» coche que estrenaba demasiados conceptos inéditos, el "Clase A" acaba de recibir las modificaciones suficientes como para no equivocarnos al decir que ha pasado a ser uno de los utilitarios más seguros del mundo. Muelle más duro y corto, amortiguadores más

► Tamaño/habitabilidad ► Facilidad de conducción ► Consumo y equipamiento

► Prestaciones muy discretas

► Desarrollos cambio largos ► Plazas traseras estrechas

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

AUTOREVISTA

HYUNDAI LANTRA 1.9 D

COMENTARIO. - Economía, esta es la palabra

que mejor define el nuevo producto de Hyundai. Con la incorporación del motor diésel atmosféri-

co de origen Peugeot, que desarrolla 68 CV, el "Lantra" se convierte en un modelo que gasta poco combustible (economía de uso) v cuvo precio

se ha ajustado al máximo (economía de inversión de

uso). Eso sí, a cambio pierde en ciertos aspectos. El más evidente concierne a las prestaciones, ya que tanto la aceleración como las recuperaciones de velocidad son bastante modestas. Otro de los aspectos negativos se refiere a que el ruido generado por el motor, sobre todo cuando está frío, se percibe demasiado bien en el habitáculo.

Respecto al comportamiento dinámico, la buena relación entre estabilidad y confort de los "Lantra" equipados con motor de gasolina se mantiene en esta versión diésel, que no acusa el incremento de peso en el tren delantero. El equipamiento no puede ser calificado con buena nota, aunque incluve de serie bastantes elementos de confort. Sin embargo, no parece lógico que no ofrezca, ni siquiera opcionalmente, airbags y ABS.



► Precio muy asequible

▶ Bajo consumo

► Comportamiento dinámico



Rumorosidad motor en frío **▶** Prestaciones pobres

► Ausencia de airbags

Estética: 7,5. Acabado: 7. Habitabilidad: 7. Maletero: 7. Confort: 7.5. Instrumentación: 7.5. Equipamiento: 6. Potencia: 6.5. Elasticidad: 7. Cambio: 8. Velocidad punta: 6. Aceleración: 5.5. Consumo: 8. SEGURIDAD: Estabilidad: 8. Suspensión: 8. Frenos: 7,5. Dirección: 7,5. Ruedas: 7. Luces: 7.

NOTA MEDIA: 7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7.5.

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición:

Delantera, Cilindros: Cuatro, en línea. Cilindrada: 1.905 c.c. Carburante: Gasoil. Depósito: 55 litros. Potencia máxima: 68 CV a 4.600 r.p.m. TRANSMISIÓN: Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, de 5 marchas. Embraque: Monodisco en seco. FRENOS: Discos ventilados con pinza flotante delante y traseros, de tambor, autoajustables.
SUSPENSIÓN: Delantera independiente, tipo McPherson. Trasera, de doble brazo transversal. DIRECCIÓN: Tipo: De cremallera asistida. Diámetro giro: 9,9 mts.

Llantas: 5" x 14". Neumáticos: 175/65 HR 14. Peso: 1,227 kgs. Longitud: 4,42 mts. Anchura: 1,7 mts. Altura: 1,32 mts. Maletero: 400 litros Consumo: Urbano, 9,3 I./100 km. Extraurbano, 5.3 I./100 km.

Precio final: Desde 2.069.000 pesetas.

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera. Cilindros: Cuatro, en línea. Cilindrada: 1.975 c.c. Alimentación: Inyección electrónica + turbo intercooler. Carburante: Gasoil. Depósito: 60 litros. Potencia máxima: 90 CV a 4.000 r.p.m.

Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, de 5 marchas. FRENOS Delanteros, discos ventilados y tambores, detrás. SUSPENSIÓN: Delantera, montantes McPherson con brazo inferior en L; y trasera, McPherson con dobles brazos. **DIRECCIÓN:** Tipo: De cremallera y piñón. Diámetro giro: 10,8 metros. RUEDAS: Neumáticos: 185/65HR14

ó 195/60HR15, Llantas: de «14» y «15», en acero o aleación .Longitud: 4,49 mts. Anchura: 1,71 mts. Estética: 7. Acabado: 7. Habitabilidad: 7,5. Maletero: 7. Confort: Altura: 1,42 mts. Peso: 1.195 kgs. 7,5. Instrumentación: 7. Equipamiento: 7,5. Potencia: 7. Elasticidad: 7. Cambio: 7,5. Velocidad punta: 7. Aceleración: 7. Maletero: 500 litros. Consumo: 7. SEGURIDAD: Estabilidad: 7,5. Suspensión: 7. Frenos: Consumo: En ciclo urbano,

8,51./100 km. En carretera,

5.2 l./100 km. Precio final:

Desde 2.969.000 pesetas.

COCHE ACTUAL

TOYOTA AVENSIS 2.0 TD

► Suavidad motor y mandos

▶ Habitabilidad

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

▶ Detalles de acabado

► Sobreprecio en 5 puertas

▶ Confort

7. Dirección: 7. Ruedas: 6,5. Luces: 7.

COMENTARIO. - Ya está disponible el nuevo Toyota "Avensis", sustituto del exitoso "Carina E", con una estética más moderna, mejor equipa-

firmes, barras estabilizadoras más gruesas, ensan-

chamiento de la vía trasera en 12 milímetros, un ti-

rante de la dirección reforzado en el eje delantero,

unas ruedas anchas en toda la gama de serie

(195/50 15) y el sistema de control electrónico de

estabilidad ESP, el Mercedes "Clase A" está prepa-

rado para que se cruce una manada de alces por

tre sus rivales por una excelente relación

tamaño/habitabilidad, con un interior versátil al

máximo. La versión 140, con 82 caballos, se queda

algo justa de potencia, pero siempre queda el con-

suelo de un consumo mínimo. Se trata de un mo-

delo coqueto y exclusivo para quien anteponga

funcionalidad y sofisticación a prestaciones.

Siempre ha sido fácil de conducir, y destaca en-

delante y los pasajeros ni se enteren.

miento de seguridad y confort, y nuevas mecánicas.

COMENTARIO .-

Después de unos inicios

un tanto complicados

por culpa de la va co-

nocida "prueba del al-

ce" v de la falta de

puesta a punto de un

Exteriormente destaca por su nuevo frontal con doble óptica carenada, una estilizada trasera y un buen coeficiente aerodinámico. En el interior, el diseño es más agradable y funcional, mejor calidad y acabado. Los asientos, de nuevo diseño,

son muy confortables. La insonorización es muy buena, gracias a las suspensiones que están aisladas del habitáculo con unos casquillos especiales de goma y ancladas a través de subchasis auxiliares. En el eje trasero se recurre a una nueva suspensión de nuevo diseño y el resultado en carretera es sensacional: facilidad de conducción y estabilidad a toda prueba, con un gran confort de marcha que no sacrifica la eficacia en curva.

En cuanto a mecánica, el 2.0 TD procede de la anterior generación del "Carina-E", aunque convenientemente modificado para meiorar sonoridad. vibraciones y rendimiento. Los consumos no alcanzan el nivel de la última generación de motores de invección directa de sus competidores, pero merecen un notable. De serie incluye dirección asistida, antibloqueo de frenos y doble airbag frontal.

AUTOPISTA

CITROËN XANTIA 2.0 16 V

COMENTARIO. - Citroën ha realizado una puesta al día de su modelo de la gama media, el "Xantia", modificando, sobre todo, los puntos que siempre habían sido criticados en este modelo.

Exteriormente, al igual que sucede en el habitáculo, son pocos los elementos que varían entre el anterior y el actual modelo, con lo que no resulta fácil identificar esta nueva generación.

La versión de dos litros y 16 válvulas, con 135 CV de potencia, se posiciona justo en el medio de la oferta de motores de gasolina. Este motor ofrece una buena respuesta, tanto en la zona baja como a medio y alto régimen, con lo que las prestaciones son de primer orden, y todo ello con un consumo medio bastante aiustado.

En carretera, el "Xantia", independientemente de la motorización de que se trate, ofrece un comportamiento dinámico de primera línea, con lo que los viajes se realizan con total confort; la suspensión hidroactiva de Citroën realiza su función con total precisión y los baches e irregularidades del terreno apenas son percibidos por los ocupantes.





▶ Comportamiento

▶ Confort

▶ Sonoridad alta ► Tacto pedal del freno

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

NOTA MEDIA: 7.4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7.4.

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera. Cilindros: Cuatro, en línea. Cilindrada: 1.998 c.c. Alimentación: Inyección multipunto. Carburante: Gasolina sin plomo. Depósito: 65 litros. Potencia máxima: 135 CV

a 5.500 r.p.m.
TRANSMISIÓN: Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de 5 marchas. Embraque: Monodisco en seco. FRENOS: Delanteros de disco ventilados y traseros, de disco.

SUSPENSIÓN: Delantera y trasera, de ruedas independientes. DIRECCIÓN: Tipo: Asistida. Diámetro giro: 11,4 metros. **RUEDAS:** Llantas: 5 1/2JX15. Neumáticos: 185/65 R 15 H XHI. Peso: 1.264 kgs.

Longitud: 4,52 mts. Anchura: 1,75 mts. Altura: 1,4 mts. Maletero: 473 litros. Consumo: En ciclo urbano, 12.2 L/100 km. En carretera, 6,7 l./100 km. Precio final:

Desde 3.315.000 pesetas.

36

SALÓN DE GINEBRA 98



ESTRELLA. Ford acaparó toda la atención con su "Focus".

OPTIMISMO GENERAL

SEAT fue protago-nista con su "Bo-lero 330 bt".

Andrés Más

El Salón del Automóvil de Ginebra, un preciso termómetro que mide la salud de la indústria del automóvil, no ha hecho más que confirmar la tendencia de los últimos meses. Vuelven a salir las cuentas, vuelven las listas de espera, se venden más coches, el mercado se ha estabilizado. habrá muchas y millonarias inversiones de los fabricantes establecidos en España y todo apunta a que 1998 nos dará una cifra de ventas récord.

n este clima de euforia, Ginebra ha recibido, cómo no, unas cuantas "premieres" mundiales y una larga lista de modelos que han sufrido cambios más o menos importantes. La ciudad suiza amaneció el primer día de prensa con una novedad mundial: el nuevo Ford lo es su elaborada suspen-

"Focus" que continúa la saga, iniciada con el "Ka", de modelos de diseño arriesgado que rompen con todo lo visto hasta ahora. El "Focus" llegará a España en diciembre con carrocería de 3 y 5 puertas y ya a primeros de año aparecerán el 4 puertas y el familiar. Lo más destacable del nuevo modeinteriores del antiguo. "Skoda", la otra marca del grupo, presentó en Suiza su "Felicia" calcado de su hermano mayor. nuevo "166" (sustituto del "164") a mediados de

CITROEN completa la gama con la versión "break"

su amplia gama de motores y su seguridad tanto activa como pasiva. Junto al "Focus", el "Cougar" (que llegará en septiembre), un nuevo coupé que sustituye al "Probe".

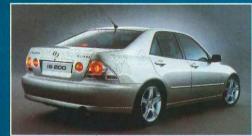
LA OTRA SORPRESA

Seat protagonizó la segunda sorpresa de la jornada inaugural con el "Bolero 330 bt", un ejercicio de diseño realizado con ciertos rasgos del futuro "Toledo" y que da una clara idea de lo mucho que puede dar de sí la nueva imagen de la berlina española. Eso sí, no han perdido la oportunidad de impresionar al personal

sión independiente trasera, volcando en este prototipo buena parte de la tecnología del fortísimo Grupo Audi-Volkswagen. El "Bolero 330 bt" cuenta con un motor biturbo de 330 caballos. tracción total con diferencial Torsen o caja de cambios Tiptronic de seis velo-

> Y pocas sorpresas más ción ahora con la versión que no se es-

peraran Volkswagen prefirió no llevar a Ginebra el "New Beetle" por el tiempo que aún falta para su comercialización en Eubargo, presentó un "Golf Cabrio" con el aspecto del nuevo modelo pe-



ropa; sin em- LEXUS dio a conocer su nuevo "IS 200".



VOLKSWAGEN presentó su "Gol



EL PEUGEOT "20 ♥" será el sustituto del "205".

ro con la plataforma y los 'break', la coupé y con una variante llamada "DYNalto" que utiliza un motor eléctrico para aumentar la "Octavia Combi" y el potencia del de gasolina en nuevo frontal para los 8 caballos.

DE ORIENTE

Alfa Romeo se encuentra desbordada a

causa de los 90.000

pedidos en cuatro

meses del nuevo

"156" y anunció el

lanzamiento del

septiembre. Las marcas

francesas se encuentran en

pleno lanzamiento: Renault

con su nuevo "Clio"; Peu-

geot con el "20 ♥", un pro-

totipo anticipo de lo que se-

rá el sustituto del "205" v

que probablemente recibirá

la denominación numérica

de "207"; y Citroën con el

"Xsara", que, poco a poco,

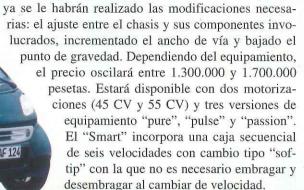
va completando su colec-

Por otra parte, japoneses y coreanos están dispuestos a ganarse al comprador europeo como sea. Tovota va ha hecho en la capital suiza su declaración de intenciones y después del "Corolla" y el "Avensis" prepara sorpresas como el "Yaris", un vehículo de 3,6 metros de longitud que encierra secretos que le permitirán rivalizar sin complejos con modelos del segmento B. Su filial de modelos de lujo, "Lexus", también dio a conocer en Ginebra, aunque fuera del Salón, su nuevo "IS 200", un claro rival del segmento en el que compiten modelos de la talla del BMW "Serie 3". Por su parte, los coreanos, incluso con la sombra del crack económico aún sobre sus espaldas, han acaparado parte de la atención con sus novedades. Kia, que ya casi pertenece a Ford al 100 por 100, ha presentado en Ginebra el monovolumen "Carnival" y el "Clarus" familiar; Daewoo, su utilitario, llamado ya definitivamente para Europa "Matiz": y Hyundai, su "Atos", rival de este último.

La marca india Tata tampoco se queda atrás. Por fin en mayo incorpora la tracción total a sus todoterreno "Telcosport" y "Pick-up" y a finales de este año añadirá a sus filas el "Safari" y atractivo "TT" de excelente aspecto con capacidad hasta para siete plazas. A mediados del 99, Tata traerá a España un coche pequeño que se presentó en Ginebra en exclusiva. De momento se llama "Small Car" y, por concepto y precio, puede barrer en su segmento. Sobre el resto de las novedades menos importantes, pero también interesantes, hablaremos en próximo números. •

EL SMART, EN OCTUBRE

Octubre es el mes elegido para lanzar de nuevo el "Smart", al que



Adiós

El Parlamento Europeo aprobó, a mediados de febrero, unas medidas para reforzar la legislación contra la contaminación que producen los automóviles. Éstas, que para ser obligatorias deberán convertirse primero en directivas europeas, piden la prohibición, a partir del 1 de enero del año 2000, de la venta de gasolina con plomo. Ante la imposibilidad de cumplir estos plazos, algunos países, entre ellos España, podrán solicitar que esta fecha se retrase al año 2005. Mientras todas estas novedades llegan, tanto fabricantes como Administración se están reuniendo estos días para adoptar medidas que incentiven la renovación de nuestro parque automovilístico y poder alcanzar estos objetivos. Así, en primer lugar, la Dirección General de Industria ha enviado un cuestionario a las principales organizaciones del sector para conocer sus peticiones. Otro de los puntos es dinamizar el mercado de segunda mano, difundiendo la idea de que no habrá que comprarse un coche nuevo, sino que se podrá optar a un coche de segunda mano, siempre que esté fabricado con posterioridad a 1990, va que estos utilizan gaso-

lina sin plomo e incorporan cata-

OPEL REVISARÁ el freno de mano de su modelo "VECTRA B", porque se ha detectado un problema en el cable del mismo de los vehículos construidos entre diciembre de 1995 y julio de 1997. El problema afecta en España a unos 40.000 vehículos, que serán llamados a revisión. La empresa afirma que "las pruebas de



resistencia y las observaciones de los clientes demuestran aue un uso particularmente frecuente del freno de mano podría provocar un desgaste prematuro del cable".

Hacia un **MENOR CONSUMO**

Un sistema capaz de reducir el consumo de los vehículos hasta un 20 por 100, rebajar las emisiones nocivas y hacer más cómoda la conducción, es la última aportación del grupo francés PSA (Peugeot-Citroën) en colaboración con la sociedad ISAD Systems y que podrá ser comercializado a partir del año 2000. En este sistema, el motor de arrangue y el alternador van unidos en una sola pieza, con lo que desaparecen las pérdidas de la correa del alternador y de los engranajes del motor de arrangue. Una de sus funciones es la llamada "parar y andar", que, a los dos segundos de que el vehículo se detenga, para el motor automáticamente.

VIDEOCONFERENCIA es el nuevo sistema que la MUTUA **DE SEGUROS PELAYO ha** puesto en marcha, que permitirá al taller ponerse en contacto con la Mutua a cualquier hora del día, y así poder iniciar la reparación, sin tener que esperar necesariamente la visita personal del perito.

En FEBRERO, EL MERCADO DE AUTOMÓVILES de turismo ha experimentado un INCREMENTO de 87.696 unidades, con un aumento interanual del 19,1 por 100, según los datos avanzados por ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones). Esto supone que se mantiene la tendencia expansiva del pasado año, con 12,6 puntos de incremento porcentual. El programa PREVER ha sido utilizado en 14.396 operaciones durante el mes de febrero, es decir, en un 16,4 por 100 de las ventas totales.

LOS COCHES MÁS VENDIDOS **EN FEBRERO**























Opel Vectra



2.637 Renault Clio

Fuente: PRECISA.

Novedad en el mercado.

Entre abril y junio, máxima incidencia de las alergias

Aires de peligro

I. M. M.

Cada año, al llegar la primavera, las plantas lanzan sus pólenes al aire y miles de alérgicos sienten sus efectos. Lagrimeo, estornudos, toses, malestar general, reducción de la capacidad de concentración y del rendimiento son algunos de los síntomas. Bajo control médico, la alergia apenas afecta a la conducción; pero si los medicamentos se toman sin control médico o mezclados con alcohol u otras medicinas pueden llevarnos al accidente.

e abril a junio son los meses de mayor incidencia de las molestias alérgicas, "aunque depende de las lluvias, de la climatología" explica la doctora Consuelo Martínez. Presidenta electa de la Sociedad Española de Alergología. Este año, con la cantidad de lluvia que ha caído en España, ya a principios de marzo había personas con síntomas de alergia. "Es difícil saber qué va a pasar con el tiempo hasta mayo, pero parece que seguirá habiendo altos

índices de pólenes en el aire", anuncia Consuelo Martínez.

Las alergias afectan relativamente a la capacidad de conducción. Suelen producir rinitis, conjuntivitis, es-

tornudos (a veces se encadenan hasta 20 seguidos), fatiga, un mayor deterioro del estado general y una disminución en el rendimiento y capacidad de concentración. Está claro que esto empeora la capacidad para conducir: especialmente las crisis de estornudos. va que durante un estornudo de 1 segundo de duración. un coche que circule a 90 km/h recorre, sin que el conductor esté en esta tarea, del orden de 25 metros. Y una serie de quince o veinte estornudos...

Estos síntomas se palían con tratamientos médicos.

Los antihistamínicos más modernos ya no producen sueño, pero pueden producir efectos adversos mezclados con alcohol o con otras medicinas. En cualquier caso, siempre es recomendable advertirle al médico. cuando va a recetar un tratamiento, que somos conductores habituales, para que lo tenga en cuenta y evite medicamentos de efectos adversos para la conducción.

Por último, un aviso contra la automedicación. Lo que a un amigo le fue bien, no tiene por qué ser adecuado para nuestra alergia (en cada caso se es alérgico a una determinada sustancia) v puede producir efectos totalmente adversos en la conducción. También puede ser peligroso tomar otros medicamentos para enfermedades leves que, al asociarse con los antialérgicos, podrían producir problemas a la hora de ponerse al volante.

Consejos al volante

- ✓ No abra las ventanillas.
- ✓ No ponga muy fuerte el aire acondicionado.
- Mantenga limpios los conductos de ventilación.
- No conduzca si toma algún antihistamínico que produzca sueño.
- Si toma medicación, no beba alcohol.
- Si tiene que viajar mientras está en tratamiento, consulte a su médico: quizás pueda variar su medicación o retrasar una toma.



lizador.

Jadraque, Sacedón, Pastrana Viaje a La Alcarria

Nono Hidalgo

"La Alcarria es un hermoso país al que la gente no le da la gana ir. Yo anduve por él unos días y me gustó. Es muy variado. La gente me pareció buena, habla un castellano magnifico y con buen acento, y aunque no sabían mucho a lo que iba. me trataron bien y me dieron de comer, a veces con escasez, pero siempre con cariño..." La dedicatoria de Camilo José Cela en su "Viaje a La Alcarria" a Gregorio Marañón define perfectamente ésta comarca española que tiene en Jadraque, Hita, Brihuega, Cifuentes, Sacedón y Pastrana sus máximos exponentes.

Miralrío, Casas de Galindo

o Padilla de Hita, llegamos

a Hita, cuna del arcipreste

autor de "El Libro del Buen

Amor". La carretera tiene

numerosas curvas y su pavi-

mento no es bueno, pero to-

do queda olvidado al ver el

Arco de Santa María, la

Iglesia de San Pedro y la

En Torre del Burgo, ya

con buen pavimento, nos

desviamos en dirección a

Torija para enfilar hacia

Brihuega. En este tramo, la

carretera vuelve a tener un

piso regular y, como no hay

mucha circulación, la acci-

Brihuega es alcarreña por

los cuatro costados. Situada

en el Valle del Tajuña, hunde

sus raíces en la dominación

romana; luego fue musulma-

na hasta su reconquista por

Alfonso VI. Hay que ver la

dentalidad es baja.

plaza, de origen medieval.

uestra ruta es de evocaciones literarias y batallas por tierras de los Mendoza, maestros de la espada y la palabra. En el corazón de La Alcarria, y en el Valle del Henares, se encuentra Jadraque, punto de partida de este paseo por La Alcarria. Su suerte, al igual que otras poblaciones de la zona, está ligada al Cid, quien, camino de Valencia, deambuló por estas tierras. De su paso queda el sobrenombre de su castillo, si bien las construcción que hoy se aprecia fue iniciada por el cardenal Pedro González de Mendoza a finales del XV. En Jadraque, es obligado ver su Plaza Mayor, la iglesia parroquial, el Ayuntamiento y la Casa de la Inquisición.

Salimos de Jadraque por la CM-1003 y tras atravesar Real Fábrica de Paños, su

Iglesia de San Miguel.

Dejamos atrás Cívica y, antes de llegar a Masegoso de Tajuña, hay que desviarse, abandonar la CM-2011 y tomar la N-204 para llegar a Cifuentes, cuyo nombre deriva del buen número de manantiales que tuvo. En su Plaza Mayor está el Ayuntamiento y la Iglesia de San Salvador, pero no se marche sin ver también la Iglesia de Los Remedios o la Casa de los Gallos. En su travesía, la N-204 describe un ángulo

castillo de Peñabermeia y la

recto y la señalización horizontal no es buena.

Al dejar Cifuentes, la ruta cruza Gárgoles de Arriba y su homónimo de Abajo, antes de llegar a Durón, junto al Embalse de Entrepeñas. La carretera, ya una nacional, permite más velocidad en una zona dominada por la central nuclear de Trillo. Bordeando la orilla occidental del embalse, se

TORRE DEL

BURGO



Plaza de la Hora, en Calle típica de Pas-Pastrana



Brihuega.

Embalse de

Entrepeñas, en Sacedón



Arco de San-CIVICA

CIFUENTES GÁRGOLES DE ARRIBA BRIHUEGA

DURÓN

GÁRGOLES DE ABAJO

El recorrido

Desde Jadraque, donde se inicia este paseo por La Alcarria, viajar hasta Hita por la CMpor la CM-2011. Por esta misma comarcal se va a Cifuentes, que se encuentra ya en la N-204, que concluye en Sacedón. En Sacedón se toma la N-320 y más tarde la CM-2009 y la CM-200, que llevan a Pastrana.



PASTRANA





Castillo de El Cid, en



CURVA PELIGROSA CURVAS PELIGROSAS MONUMENTO NACIONAL LUGAR PINTORESCO CARRETERA NACIONAL CARRETERA AUTONÓMICA 1er. ORD.

CARRETERA LOCAL

POBLACIÓN DESTACADA

peatones circulan por la calzada debido a las urbanizaciones y al Instituto, que se CARRETERA AUTONÓMICA 2º ORDEI encuentra a la salida. Pastrana perteneció a la Orden

Accidentalidad

Afortunadamente, la ruta alcarreña no es muy conflictiva en cuanto a accidentalidad. Las cifras son bajas. Como muestra, sólo 10 accidentes se produjeron el año pasado en toda la N-204. Eso sí, en uno, cerca de Cifuentes (p.k. 54), una curva muy cerrada, hubo 5 víctimas mortales. La N-320 contabilizó 3 muertos en los p.k. 229 (Auñón), 242 (enlace de la salida de Pastrana a la CM-200) y 271 (Guadalajara), aunque no se encuentran propiamente en esta ruta La CM-1003, travesía de Hita, también tuvo una víctima mortal. En 1997, Guadalajara rebajó considerablemente el número de muertos en carretera de 31 (en 1996) a 22.

No hay puntos conflictivos en las comarcales, pero sí dos en las nacionales de esta ruta. La intersección de la N-204 y N-320 (p.k. 220) lo fue en 1997, aunque, una vez ampliada y mejorada su señalización, es menos comprometida. También la salida de Pastrana a la N-320 (p.k. 242), una rampa con poca visibilidad, fue "punto negro".

La rica miel

"La Alcarria es un país muy variado, y menos miel, que la compran los acaparadores, tiene de todo..." Camilo José Cela se refiere así a la rica miel de La Alcarria. Lo cierto es que existe mucha demanda. Pero queda. Y si no, pregunten al propio Cela, Rocío Jurado, Jesulín de Ubrique o Raúl, el jugador del Real Madrid. Y es que en Peñalver, importante productor de miel, todos los años invitan a un famoso y le regalan su peso en miel.

Pero no sólo la miel es famosa en La Alcarria. Tierra de asados, de corderos y cabritos. Y tierra de pastores, por lo que no faltan las migas ni el pisto que toma el nombre de su comarca, alcarreño. No hay que olvidar la caza: codornices y perdices, bien estofadas o escabechadas. Ni las truchas ni los lucios. El postre es fácil: yemas, bizcochos borrachos y empiñonados.

de Calatrava. Convertida en

señorío de la Casa del Méli-

to v de la Casa de Éboli

hasta ser constituida en ca-

beza de Ducado de la Casa

de los Silva, logró esplen-

dor con la actividad cons-

tructora de Ruy Gómez, ca-

sado con la célebre Princesa

de Éboli. Vea la Colegiata

de Nuestra Señora de la

Asunción, la plaza de los

Cuatro Caños, el convento

del Carmen v. sobre todo, su

Plaza de la Hora, en la que

se encuentra el Palacio Du-

cal. Cela escribió de esta

plaza en su "Viaje a La Al-

carria": "Una plaza cuadra-

da, grande, despejada, con

mucho aire. Es también una

plaza curiosa, una plaza

con sólo tres fachadas, una

plaza abierta a uno de sus

llega a Sacedón. Hay que visitar la Iglesia de la Asunción y la ermita de la Virgen del Socorro. Aquí es conflictivo el cruce de la CM-2000, conocida como "la del pantano", v N-320. Es zona de baños v. en verano. con afluencia masiva de vehículos. Sacedón, con tramos sinuosos, curvas pronunciadas y túneles, lleva consigo obras de mejora con un nuevo trazado. Los cálculos apuntaban a finales de 1998 para su finalización, pero, viendo la ejecución, queda trabajo para más plazo.

Continuamos hacia Pastrana por la N-320, en dirección a Auñón. Se debe extremar la precaución, ya que se circula a más velocidad, porque el pavimento es bueno; sin embargo, los arcenes son escasos y existen varios cambios de rasante. La travesía de Pastrana es

lados por un largo balcón que cae sobre la vega". En Pastrana finaliza la ruta. Se abandona el pueblo por la CM-200 hasta la N-320 (p.k. 242'1), con rampas de poca visibilidad. Es punto negro. Y, desde aquí, a Guadalajara, una de las capitales más injustamente desconocidas de España.

La influencia de Cela

"Viaje a La Alcarria", de Camilo José Cela, hizo que la comarca de Guadalajara -aunque toca algo de Cuenca- y sus pueblos fueran más conocidos. Brihuega ("sus gentes hablan de antes y después de la aviación como los cristianos hablan de antes y después del Diluvio"), Cifuentes ("a la mañana siguiente el viajero sale de Cifuentes, por el camino de Trillo, dejando el río a la derecha y el castillo de don Juan Manuel a la izquierda"), Sacedón ("Sacedón es un pueblo donde la gente trasnocha, al menos en este tiempo") y Pastrana ("cuando el viajero se asomó a la Plaza de la Hora, y entró, de verdad y para su uso en Pastrana, la primera sensación que tuvo fue la de encontrarse en una ciudad medieval"). Sin duda, el "Viaje a La Alcarria" de Cela tuvo gran influencia en esta comarca.

mala: tiene curvas pronunciadas y, lo que es peor, los

CARO LÓPEZ

GEMMA CARASCO, FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

Si jugara a las quinielas, haría 'pleno al quince'. Y si lo suvo fuera el bingo, cantaría línea. Charo López no duda: la suerte está de su parte. 'Goya' à la mejor actriz de reparto por "Secretos del corazón", la película que la ha llevado a Hollywood, y éxito de público y crítica con la obra "Tengamos el sexo en paz". Una obra en la que da consejos sobre las relaciones de pareja a un público al que, en materia de tráfico y desde un escenario, también les diría "conduzcan con precaución, con los nervios templados y, por supuesto, no beban".

esprende 'glamour'. No sé si muy a su pesar. Pero vestida de negro, con el toque 'chic' de un escote ribeteado con plumas azabaches, podría pasar por una de las grandes estrellas del cine clásico. Desprende 'glamour' y eso que en el rostro se le nota el cansancio de tanto ajetreo. (Ésta debe ser la entrevista número... imposible saber cuántas conversaciones lleva ya con los medios de comunicación. Y lo que le queda). Desprende 'glamour'... ¿O será felicidad? Porque estos días, Charo López irradia energía. Brilla. Vamos, un gustazo. No es para menos: los hados parecen estar de su parte. "La suerte resulta absolutamente caprichosa. Va por libre -nos dice-. Uno lucha toda su vida para que las cosas vayan bien. Pero pelear, peleamos todos, tanto y tantas veces, y a veces no pasa nada. Yo llevo trabajando un montón de años y me llega todo así...

- Ahora que está "lanzada",

jen el mismo mes! Esto es

¿hasta dónde está dispuesta

- No lo sé, he visto que una no manda en ésto. Porque más relajada que estaba yo, volviendo a Madrid después de una larga gira de casi dos años con la obra de Fo, llegando a mi casa, tranquilita... Y en cuatro días, mi vida ha hecho ;boom! Prefiero no pensar nada.

Papeles soñados

- ¿Había soñado con algo parecido?

- No, no... Éstos son los regalos que te da la profesión. - ¿Con qué sueña usted en-

"A lo largo de mi carrera he interpretado momentos muy bonitos. Pero una película

redonda, no

Yo sueño con buenos directores y papeles bellísimos.

Papeles sin duda similares a los que interpreta en "Secretos del corazón" y en la obra de teatro "Tengamos el sexo en paz", escrita por el Nobel Darío Fo y su esposa, Franca Rame. Una obra en la que más de uno se sorprenderá de la vertiente cómica de esta actriz, acostumbrados como estábamos a los papeles de mujer desgarrada-erótica-sensual a los que parecía condenada. Hace tiempo, Charo López ya manifestó que deseaba romper con los tópicos de su

- ¿Contribuyen estos pape-

- Sí. Ambos personajes no responden al estereotipo que había siempre de mí. Interpretándolos, soy sólo una actriz a la que no protege ni la luz ni determinado ángulo. Una actriz de cine que viste con una chaqueta cualquiera. Una actriz de teatro que sale dispuesta a hablar al público sin importar si cometo errores. De alguna manera, salgo desnuda al escenario.

- La madurez, ¿ayuda para que le ofrezcan este tipo de personajes?

- Sí, sin duda alguna. Esa

"Conducir deprisa me da un miedo espantoso"

debe ser la clave.

La película de su vida, aún está por llegar?

- Sí, vo creo que sí. A lo largo de mi carrera he interpretado momentos muy bonitos. Pero una película redonda, no.

¿Cómo tendría que ser ese papel?

- Lo que más me interesa es que sea un personaje relacionado con el mundo en el que vivo, con los problemas que tienen las mujeres de

SEXO EN PAZ

Precisamente los problemas sexuales de las mujeres de hoy son uno de los ejes sobre los que gira la obra que Charo López representa estos días en Madrid. Cada tarde, la actriz se asoma al escenario del Teatro Lara para, apelando a la carcajada y a la emoción, reflexionar sobre los tabúes, miedos, tópicos, frustraciones y atisfacciones en torno al xo. Casi dos horas en las que la actriz busca la complicidad del espectador, una complicidad que convierte este monólogo en una obra

- Porque el público le responde...

"interactiva".

- Sí, y me pregunta de todo. Ahí tengo que improvisar.

- ¿Y acuden después a pedirle algún consejo?

- Sí, sí, es muy curioso. Pero me preguntan más en el escenario que luego en el camerino.

- Nada que ver con la doctora Ochoa...

- No, nada más lejos de la realidad. Una cosa es teorizar sobre sexo v otra, hacer una obra de teatro. Yo suelo poner el ejemplo de que no

es lo mismo hablar de toros lerancia. Al menos, apaaue la Fiesta Nacional en sí. Sobre el escenario son primordiales la emoción y la comunicación, Tiene muy poco en común con la teo-

- ¿Se escandalizan los espectadores?

- En el teatro se comportan 'mejor imposible'. Yo creo que España ha hecho una evolución magnífi-

ca. No candalizamos por nada y gozamos de

una gran to-

rentemente.

- Hay mucho público joven en las funciones.

- Yo te diría, además, que los jóvenes son los que mejor reaccionan. Lo pasan 'pipa'... No sé si se ríen de mí o conmigo, si les da risa ver a una mujer de mi edad hablando de esas cosas, si va tienen todo superado... Todavía no lo he averiguado. Pero con quien más cómplice me siento es con las mujeres de mi edad.

- El público está completamente rendido a sus pies, ¿lo percibe?

- Desde el escenario siento que son mu amigos. Muy amistosos y cariñosos conmigo.

MATERIA ESCOLAR

Si la obra de Darío Fo se titulara "Tengamos la conducción en paz" y en vez de hablar de cuestiones sexuales y de pareja ha-blara de tráfico, Charo López tendría claro el guión: "Les diría que condujeran con precaución, con los nervios templados, con cuidado porque a veces el peligro no es uno mismo, sino el conductor de otro automóvil y que, por supuesto, no beban

> carretera". - El sexo es una cuestión de educación. ¿La conducción también?

"A veces el veligro no es uno mismo. sino el conductor

> de otro automóviľ

los colegios. Se evitarían muchos de los problemas que sufrimos. Y, por supuesto, muchas muertes en accidente.

Antes del estreno en Madrid, Charo López recorrió España durante dos años interpretando este monólogo. En la obra, su personaje ironiza sobre lo mucho que 'relajan' las giras. "Evidentemente, una gira no relaja nada de nada. Sobre todo, cuando es tan larga. Estás todo el día con la maleta, llegando cada noche a un hotel nuevo, con frío, con calor... A veces das con un restaurante, otras no; y, sobre todo, carretera, carretera, carretera...".

- Haga balance del estado en el que las ha encontrado.

- Muy bueno. Yo no he tenido ningún problema. Nunca jamás, nada.

- ¿ Qué es lo que más le preocupa o molesta de los conductores?

- Sin duda, el exceso de velocidad.

- En caso de que se ampliaran los límites...

- Nos daríamos, aún más, unas buenas bofetadas en carretera. No todo el mundo sabe conducir deprisa y resulta difícil controlar el coche si vas a una gran velocidad. A mí, me daría un mie-

antes de salir a la

- Sin duda. Me parecería muy bien que se incluvera como una materia más en 💎 do espantoso. 🔷

Conducción digital

engo que confesarlo: alguna vez he delinguido. Y, para que vean ustedes mi arrepentimiento, aquí lo cuento. Porque no hay prueba mejor del propósito de enmienda, ni, por supuesto, de la contrición, que la confesión pública del pecado.

He delinguido, decía. Como tantos en mi entorno de conductor de las ocho de la mañana, en cuyas actitudes no observo aún hoy el menor síntoma de querer cambiar de hábitos. Los veo, cada mañana, en un afán equilibrista, ahora sin manos, hale hop, ejercicio cuasi circense de pluriempleado, de ajetreado, de oficinista. Contumacia la de ellos que me lleva a escribir estas líneas, en un afán proselitista que, visto lo visto, me temo que servirá de bien poco.

Tal vez ellos, los delincuentes actuales, como yo antes, no sean sino unos rebeldes contra el sistema. contra las normas establecidas, contra el Código intangible. Unos rebeldes contra el sistema que, con su acto de rebeldía, no hacen, pienso ahora, sino hundirse más y más en las pantanosas aguas del estatu quo que les engulle, que me engu-

Pero ahora sé que el verdadero rebelde soy yo. He renunciado al gran vicio, al vicio secreto. Me he sumado al ejército minoritario que rechaza la práctica fatal.

Si ha tenido usted la paciencia de seguirme hasta aquí, habrá adivinado, quizá, a qué me refiero. Si no lo ha adivinado, acompáñeme aún unas líneas más.

Porque, efectivamente, he dejado de pertenecer a esa legión de superhombres capaces de manejar el volante con una mano, conducir con la otra, fumar un cigarrillo con la tercera y pasar las hojas del periódico, aprovechando cualquier atasco, con una se supone que cuarta e invisible mano. Todo ello, mientras se las apañan para ir cambiando de emisora, en un peregrinar fatigoso de tertulia periodística en tertulia periodística. Pluriempleo que, si es usted asiduo de las aglomeraciones de cualquiera de las entradas a Madrid pongamos por caso- a esas tre-

mendas primeras horas de la mañana habrá podido comprobar que es amplia y jocosamente practicado. Hasta tres teléfonos móviles encontraron los de Samur en un coche siniestrado. Estaban perfectamente encendidos y conectados. Tal vez -cuando pregunté, no supieron darme ese detalle-, alguno de ellos incluso albergaba un interlocutor que aguardaba una respues-

Tengo un amigo que se jactaba de tener una oficina ambulante.

- En los atascos, que son casi siempre, aprovecho para hacer to-

Fernando Jáuregui

"Hasta tres teléfonos móviles encontraron los del Samur en un coche siniestrado. Estaban perfectamente encendidos y conectados. Tal vez alguno de ellos incluso albergaba interlocutor"

acerca de la opinión que mi amigo el telefonista rodante le merecía-, se pasó conmigo al ejército de los silenciosos al volante. No sin antes indignarse por haber recibido una sustanciosa multa cuando, enfrascado en una conversación a noventa por hora, no se apercibió de que era objeto del interés de un guardia de tráfico que le seguía. Hoy, mi amigo sigue despotricando

por los atascos, como usted y como yo, pero sabe que las horas de oficina son las horas de oficina y que trasladarla al propio automóvil es

das mis llama-

das, y hasta re-

dacto algunas

notas para mi

secretaria: luego

se las dicto -de-

Tras empotrar-

se contra el ma-

letero del Ford

que conducía

una rubia atrac-

tiva -quien, al

parecer, no se

recató a la hora

de expresarse

con franqueza

cía.

tienen por ahí algún asesor que les induce a malinterpretarme, que nada tengo que ver con los esnobs retrógrados que arrugan la nariz ante la simple mención de los teléfonos móviles. Sigo siendo -Telefónica lo sabe: tiene mis facturas- uno de los mayores consumidores privados de España de airteles, mo-

peligroso. Y caro. Sí, claro que ésto es un alegato. Y advierto a los de Telefónica, por si viestares, alcateles y cuantas novedades quieran anunciarnos los edu de turno. Simplemente, ocurre que ahora utilizo menos, mucho menos, el coche. Porque estoy tan ocupado hablando por mi móvil...

DAMAS Y CABALLEROS

Me sorprende la constancia con la que se mantiene la palabra caballero y, más todavía, la alegría y ligereza con la que damos y aceptamos semejante título. Antiguamente se daba este nombre a quien podía comprar y mantener un caballo. Por lógica, quienes podemos comprar y mantener un coche deberíamos llamarnos cocheros. En la época medieval, ser armado caballero suponía una ceremonia muy relevante en la que el Rey apoyaba su espada sobre el hombro del aspirante que era investido con el honor de formar parte del séquito real. Ahora, para ser armado cochero el único requisito consiste en sacar el carnet de conducir.

Los caballeros solían ejercitarse en torneos, encomendándose a la dama de sus sueños y, lanza en ristre, acometían a sus adversarios con intención de derribarlos del caballo. En nuestros días, es de todos sabido que muchos jóvenes presumen ante sus damas (sobre todo en fin de semana) de su destreza con los coches acometiendo en las calles y carreteras a todo el que se pone delante. En la antigüedad fueron caballos famosos Bucéfalo y Babieca, y lo fueron por la fama de sus jinetes: Alejandro Magno y el Cid Campeador. Coches famosos tenemos en abundancia en la actualidad y lo son por su calidad técnica y prestaciones, independientemente de quienes los

Los caballeros fueron protagonistas de numerosas hazañas que se recogieron en los llamados cantares de gesta. Nuestro Don Quijote, después de hacerse armar caballero y encomendarse a la sin par Dulcinea, salió a desfacer entuertos por los campos de Montiel y, en momentos de locura, acometía a molinos de viento y rebaños pacíficos pensando que eran gigantes o malandrines que le estaban desafiando. Ahora muchos automovilistas tratan de imitarle, pero sólo en sus locuras, enfrentándose con molinos de viento, si los encuentran, con árboles y con otros vehículos con resultados generalmente más graves que las magulladuras sufridas por el pobre

Don Quijote. Para que hubiera cuatro mil muertos era necesario que se enfrentaran multitud de caballeros en grandes batallas que hoy figuran en libros de Historia y murieron para defender a su Patria. Los más de cuatro mil muertos que han perecido en nuestras carreteras el pasado año no sa-

lieron a defender a nada ni a nadie y no figurarán en ningún libro de Historia. A quienes mueren en actos heroicos o después de haber llevado una vida altamente ejemplar se les honra y se les aplaude. A quienes pierden la vida en carretera se les reza o llora, pero no se les aplaude.

Cada vez que me siento al volante de mi automóvil pienso si de verdad me estov ganando el título de caballero que con tanta alegría y ligereza me están dando. A veces tengo mis dudas .- Jesús Bescós Torres. Madrid.



APARCAMIENTO Y GARAJE

El Ayuntamiento de un importante pueblo de Salamanca marcó, en una calle, un estacionamiento para coches separados por rayas paralelas blancas. En un extremo del mismo hay una cochera que el Ayuntamiento no respetó, trazando, igualmente, las líneas. En consecuencia, al poder estacionar, también, a la puerta de la cochera, no hay forma de poder hacer uso de la misma. Esta cochera tiene rebajado el bordillo de la acera por el propio Ayuntamiento, el cual no cobra, actualmente, licencia municipal de cocheras. Pero supongo que no por eso puede impedir el poder utilizarla. Tal Ayuntamiento ha incumplido (e incitado a los usuarios a incumplir) normas de rango superior como la Ley de Tráfico y su Reglamento de aplicación? ¿Tiene competencia, o derecho, para obstruir así una entrada o salida de vehículos o debe anular las rayas blancas de la cocheras, sustituyéndolas por amarillas?- A. Zapatero. Salamanca.

Respuesta: Partiendo del hecho de que, como parece deducirse de su consulta, el Ayuntamiento no tiene regulada la licencia municipal de garajes, y éste se haya marcado, rige la norma general establecida en el artículo 91 del Reglamento General de Circulación, que exige a los usuarios de la vía que la parada y el estacionamiento se efectúe sin obstaculizar la circulación, considerando, en su apartado 2c, que el aparcamiento y la parada obstaculizan gravemente la circulación cuando impidan "la utilización nor-

ACUSE DE RECIBO

La mano que nos protege

A veces pienso que el manicomio es más peligroso por dentro que por fuera. Esto me sucede cuando me entero de casos como éste: Lugar del crimen, una autoescuela. Un joven alumno se dirige al profesor:

 No comprendo cómo nos hacen aprender todo esto si, cuando tenga el carné, haré lo que me de la gana.

Muchos conductores no se dan cuenta de que el Código de la Circulación no está para molestarnos. Más bien es la mano que nos protege. Es muy triste ver a tantos jóvenes con sus capacidades físicas mermadas a causa de accidentes.-Josep Pros Turdiu. Santa Oliva (Tarragona).

mal del paso de salida o acceso a un inmueble de vehículos, personas o animales".

ITV CARA, ITV BARATA

En el año 1993 pasé en Madrid la primera ITV de mi automóvil y me cobraron 4.623 pesetas (3.324 de inspección, 499 de ÍVA y 800 de tasa de Tráfico). En 1995, la segunda ITV, también en Madrid, ascendió a 5.112 pesetas (3.631 de inspección, 581 de IVA y 900 de Tráfico). En 1997, la tercera ITV la pasé en Valencia, pues me encontraba allí en la fecha que me correspondía pasarla. El importe ascendió a 3.550 pesetas solamente (3.060 de inspección y 490 de IVA). Y me pregunto por qué en Madrid es mucho más caro pasar la ITV. O en Valencia son muy honrados o en Madrid son muy "espabilados" - Antolín Arias Álvarez. Leganés (Madrid).



AUTOBÚS PREFERENTE

¿Existe algún artículo del Código de la Circulación que de preferencia o prioridad a los autobuses urbanos en las salidas de las paradas para incorporarse al carril?- Mª Pilar Fuertes Pérez. Zaragoza.

Respuesta: El artículo 73 del Reglamento General de Circulación, al regular la obligación de todo conductor de facilitar la incorporación de otros vehículos a la circulación, se refiere expresamente a la circunstancia de que dichos vehículos sean transportes colectivos de viajeros que pretendan la incorporación desde una parada señalizada. En esta circunstancia, la obligación genérica de facilitar esta maniobra debe atenderse "especialmente", dice el citado artículo, añadiendo que "los conductores de los demás vehículos deberán desplazarse lateralmente, siempre que fuera posible, o reducir su velocidad, llegando a detenerse si fuera preciso..." y siempre sin riesgo para otros conductores.

Por tanto, se trata de una obligación

sujeta a dos condiciones básicamente: que la parada esté señalizada y que la maniobra de facilitar la incorporación no suponga riesgos añadidos para el que la realiza ni para terceros.

CABEZALES ATRÁS

Como resulta que los cinturones de seguridad los tenemos "hasta en la sopa" en cualquier me-

dio (y no estoy en contra, sino a favor), me pregunto: ¿Por qué no se da también un toque a los cabezales de las plazas traseras? Ya que es el complemento del cinturón, en caso de choque por detrás, protege todavía más que el cinturón. Se han venido instalando en vehículos con acabados superiores, pero ¿y los de acabado inferior? El cabezal no es un adorno del vehículo, es un complemento de seguridad. Han muerto personas al recibir golpes en la parte trasera.

También quiero hacer una mención a la gente joven, varones conductores de ciclomotores. Les sobran los semáforos, da igual el color en que se encuentren; lo mismo con los pasos de cebra y los adelantamientos: les da lo mismo por la derecha que por la izquierda; nadie les pone pegas. Alguna sanción quizás lo normalizaría en parte- Manuel Castillejo González. Alacuás (Valencia).

LOS PAPELES NECESARIOS

Soy cabo de la Policía Local y querría saber si un Pisón Rodillo Compactador, con asiento en su estructura y puesto para el conductor, marca Dinapac, modelo CC92, con PMA 1.440 kgs., circulando por la vía pública en funciones de rebacheo sin que la vía esté cerrada o acotada a la circulación, tiene que contar con las autorizaciones administrativas y requisitos que a continuación relaciono: placa de matrícula de vehículo especial, permiso de circulación y/o tarjeta de características técnicas, seguro obligatorio (¿sería suficiente con el seguro de obra?) y permiso de conducción del conductor.- Luciano Ron López. A Coruña.

Respuesta: De los artículos 305 y siguientes del Código de la Circulación resulta que el vehículo al que usted se refiere está clasificado como maquinaria para obras, dentro de los considerados vehículos especiales. Por ello, debe encontrarse matriculado, con tarjeta de



inspección técnica y permiso de circulación; inscrito en el registro provincial existente para estos vehículos en las jefaturas provinciales de Tráfico, con numeración independiente, y dotado de placas de matrícula.

También deberá estar provisto de seguro obligatorio, en tanto en cuanto su actividad como vehículo a motor se desarrolle en vías comprendidas en el ámbito de la Ley de Seguridad Vial. Finalmente, la conducción de este vehículo requiere el permiso de conducción de clase B, por no tener una velocidad máxima autorizada superior a 40 km/h (art. 6.6 del Reglamento General de Conductores).

PEATONES Y NORMAS

Yo pondría en práctica nuevas y fuertes sanciones para los peatones que infrinjan el Código de la Circulación y que, igual que a todo conductor, a quien realice imprudencias, se le sancione.

Los peatones cruzan por cualquier sitio. Los semáforos y pasos para peatones están "de adorno". Padres y madres con niños hacia la escuela no usan las aceras, sino que van por la carretera y entre los coches. Suelen hacerse los sordos, se pasan las normas de circulación vial por las narices y piensan que tienen preferencia. ¿No creen ustedes que se deberían poner fuertes sanciones a todos aquellos peatones que no cumplen las normas? Así evitaríamos accidentes y los peatones irían por donde deben.- Teresa Pérez Guijeño. Cádiz. ◆

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas, a máquina, a doble espacio. Irán firmadas y constarán nombre, domicilio, teléfono a ser posible y 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" c/ General Aranaz, 86 Sección CARTAS 28027 MADRID

Via de servicio

Reserva de dominio

La Reserva de Dominio es una limitación a la disposición que se anota en el Registro de Tráfico cuando se compra un vehículo (generalmente a plazos) y que impide que éste se transfiera hasta que se levante esa reserva (normalmente, cuando se liquida de manera total la compra).

CÓMO INSCRIBIRLO:

- Solicitud debidamente cumplimentada en el impreso oficial modelo 9.15.
- ◆ DNI en vigor, NIF, Pasaporte o Permiso/Tarjeta de Residencia y fotocopia.
- ◆ Tasa 4.1 (1.050 pesetas).
- Hoja rosa del "Registro de Venta a Plazos", justificativa de la presentación del contrato en el mismo y fotocopia.

M-

 Permiso de Circulación del vehículo si desea que conste la anotación de Reserva de Dominio en el mismo.

CÓMO CANCELARLO:

- Solicitud debidamente cumplimentada en el impreso oficial modelo 9.16.
- ◆ DNI en vigor, NIF, Pasaporte o Permiso/Tarjeta de Residencia y fotocopia.
- Tasa 4.1 (1.050 pesetas).
- Escrito del "Registro de Venta a Plazos" en el que se haga constar la cancelación de la inscripción de Reserva de Dominio.
- ◆ Permiso de Circulación del vehículo, si en él consta la anotación de Reserva de Dominio y desea que desaparezca dicha anotación, descrita con una "G" (gravamen).

Tasas DGT 1998	
Trámite	Pesetas
Permiso de Circulación (matriculación).	10.250
Licencia de ciclomotor (matriculación).	2.575
permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales.	2.575
Cambios eñ la titularidad de Permiso de Circulación (transferencia).	6.425
Examen conducción.	11.550
Examen fuera de la capital de la provincia.	12.825
Canje de Permiso extranjeros o militares.	2.575
Licencias para conducción de ciclomotores.	2.575
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (por ejemplo, información sobre una matrícula), certificación, cotejo y desglose de documentos.	1.050

(Los mayores de 70 años que soliciten prórroga de vigencia del permiso u otra autorización administrativa del que sean titulares están exentos del pago de la tasa. Y quienes, por razones psicofísicas, tengan que renovar sus permisos cada 2 años o menos, tendrán una reducción del 50 por 100).

Duplicado (extravío, deterioro, revisión o modificación).

Algunas de estas informaciones, y otras más, están, con más detalle, en las páginas de la DGT en estas direcciones: INTERNETATIO: //www.dgt.as. INFOVIA.hmp.//www.dgt.inf

Trámite	Peset
Obtención y prórroga licencias A1, A, B y B+E	permisos 3.
Obtención permisos C1, C1+E, C D o D+E, o las autorizaciones pa turismos destinados al transpor transporte escolar o de menore y profesionales de la enseñanza	ira vehículos prioritarios, te público de viajeros, s, mercancías peligrosas,
Prórroga de permisos C1, C1+E o las autorizaciones para vehícu destinados al transporte público escolar o de menores y mercan	llos prioritarios, turismos de viajeros, transporte

- 54	A.	The po		in the	5 2					Larry was	57724		0728
IN		/max	Matrículas con		T. 1.1	7-1-1		León (LÉ)	3761-AD	5932-AD	2.171	1.481	128
-1W	1	Últimas matrículas	Últimas matrículas	Total vehículos	Total permisos	Total licencias		Lleida (L)	7790-AC	9973-AC	2.183	1.131	277
4-UL	Provincia	diciembre-97	febrero 98	matriculados	ene-febrero	liconolus		Lugo (LU	4474-U	6005-U	1.531	1.220	185
-	6	000011	101014	4.000	054	118		Madrid (M)	2118-VK	9957-VN	37.839	15.468	1.698
·Fγ	Álava (VI)	0060-V	1948-V	1.888	951			Málaga (MA)	3249-CH	0481-CJ	7.232	4.647	1.761
r	Albacete (AB)	5515-S	7144-S	1.629	1.194	373		Murcia (MU)	7666-BT	4377-BU	6.711	3.716	1.946
	Alicante (A)	4488-DK -	4510-DL	10.022	4.448	1.845		Navarra (NA)	0171-AV	4020-AV	3.849	1.851	325
	Almería (AL)	1181-AC	4520-AC	3.339	1.790	743	တ	Ourense (OR	7799-T	9250-T	1.451	943	126
	Asturias (O)	4470-BX	8948-BX	4.478	3.195	402	Ø	Palencia (P)	4354-J	5121-J	767	584	50
S	Ávila (AV)	5753-H	6397-H	644	991	61		Palmas, Las (GC)	0743-BW	6149-BW	5,406	2.680	1.114
⋖	Badajoz (BA)	1394-Z	3694-Z	2.300	2.028	526		Pontevedra (PO)	4862-BG	9692-BG	4.830	2.854	700
4	Baleares (IB)	1229-CU	7613-CU	6.384	2.384	1.225	O	Rioja, La (LO)	9164-P	0689-S	1.525	996	156
	Barcelona (B)	1802-TV	3056-TY	31.254	14.148	3.853	\simeq	Salamanca (SA)	0494-T	1806-T	857	933	92
,	Burgos (BU)	2080-W	3944-W	1.864	1.023	102	00	S. Cruz Tenerife (TF)	4954-BN	0491-BP	5.537	1.901	746
	Cáceres (CC)	8613-P	0165-S	1.552	1.171	304		Segovia (SG)	0981-I	1622-1	641	555	46
4	Cádiz (CA)	4075-BF	8501-BF	4.426	3.472	2.268		Sevilla (SE)	6554-CY	4465-CZ	7.911	5.793	2.363
	Cantabria (S)	6156-AJ	9011-AJ	2.858	1.989	322	A	Soria (SO)	4337-F	4847-F	510	222	25
1	Castellón (CS)	4152-AM	7481-AM	3.329	1,693	553	≥	Tarragona	6277-AV	0160-AW	3.883	1.848	860
	Cludad Real (CR)	8380-V	0175-W	1.795	1.661	388		Teruel (TE)	4007-H	4632-H	625	274	96
≥	Córdoba (CO)	4437-AP	7755-AP	3.318	2.375	933	S	Toledo (TO)	6962-Z	9226-Z	2.264	1.569	337
	Coruña, A (C)	1267-BW	6428-BW	5.161	4.544	680	Ø	Valencia (V)	6751-FX	9771-FY	13.020	7.751	2.380
လ	Cuenca (CU)	1032-J	1909-J	877	606	94	_	Valladolid (VA)	6765-AF	9193-AF	2,428	1,618	159
⋖	Girona (GI)	5382-BG	9742-BG	4.360	1.930	743		Vizcaya (BI)	9518-CG	4635-CH	5.117	3.138	352
_	Granada (GR)	0380-AP	4339-AP	3.959	3.909	1.151	-	Zamora (ZA)	6390-J	7176-J	786	612	71
	Guadalajara (GU)	5178-H	5870-H	692	454	129		Zaragoza (Z)	2264-BG	6708-BG	4.444	2.402	403
	Gulpúzcoa (SS)	8154-AZ	1706-BB	3.552	1.978	470			0686-G	1237-G	551	235	57
12	Huelva (H)	2760-W	4640-W	1.880	1.220	512		Ceuta (CE)		3249-E	447	165	68
	Huesca (HU)	4787-N	5690-N	903	601	123		Melilla (ML)	2802-E	3249-E	447	128.354	35.037
	Jaén (J)	3344-Z	5869-Z	2.525	1.627	578	11	TOTALES				12.0.004	00.007

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

900-123 505: DGT 112: Navarra, Madrid La Rioja, Aragón, Baleares, Valencie y Asturias 061: Andalucía Baleares, Canarias Murcia, Barcelona (capital), y Madric País Vasco Cantabria, Asturias y Ciudad Real 900 444 222 061: Galicia 522 22 22: Cruz Roja Guardia Civil

AND ALLICÍA

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 85 17
Verja (AL)	950/40 63 00
Jerez de la Frontera (CA)	956/14 41 41
San Fernando (CA)	956/88 35 20
Puerto Real (CA)	956/59 06 12
Algeciras (CA)	956/57 28 17
Villamartin (CA)	956/23 12 82
Córdoba (CO)	957/20 25 77
Córdoba (CO)	957/29 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 62
Motril (GR)	958/60 01 16
Baza (GR)	958/34 20 98
Huelva (H)	959/24 51 86
San Juan del Puerto (H)	959/36 70 70
Zalamea La Real (H)	959/56 21 06
Minas de Tharsis (H)	959/39 79 18
La Palma del Condado (HU)	959/40 09 57
Jaén (J)	953/22 07 62
Guarromán (J)	953/67 13 16
Úbeda (J)	953/75 80 70
Beas de Segura (J)	953/45 82 75

Cazalla de la Sierra (SE) 95/488 46 77

Bonda (MA

La Binconada (SF

95/255 08 62

95/224 08 64

95/280 35 50

95/220 70 03

95/287 05 36

95/579 71 6

95/576 05 2

95/567 91 3

95/582 07 8

95/586 32

95/419 13 00

ANAGON	
Zaragoza (Z)	976/57 08 18
Calatayud (Z)	976/88 53 72
Utebo (Z)	976/78 54 74
Tarazona (Z)	976/64 40 50
Egea de los Caballeros (Z)	976/66 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)	978/60 29 64
Alcañiz (TE)	978/83 18 55

Hori	JRIAS
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)	98/566 11 00

BALEARES

na de Mallorca (PM)	971/26 59 50
na de Maliorca (PM)	971/29 79 06
acor (PM)	971/55 54 57
(PM)	971/50 24 04
ión (PM)	971/35 45 02
dadela (PM)	971/48 00 44
ta Gertrudis (PM)	971/31 59 70

CANTA

CANARIA	IS
Corrales del Buelna (S)	942/83 12 80
Maliaño (S)	942/36 90 44
Ojaíz (S)	942/33 95 06

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. Maria de Guía (GC)	928/55 01 53
Antigua (GC)	928/87 81 45
Arafo (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

MINORIA
967/21 59 73
967/21 07 74
967/31 13 86
967/30 54 10
967/14 53 62
926/21 28 00
926/61 23 93
926/54 66 50
926/41 08 14
969/21 35 53
969/33 33 99
949/20 29 86
949/30 03 80
925/23 00 63
925/80 19 90

CASTILLA Y LEÓN

	DUIYUS (DU)	041150 00 00
١	Miranda de Ebro (BU)	947/32 59 52
ı	Aranda de Duero (BU)	947/50 73 99
ı	Burgos (BU)	947/48 16 80
1	Cembranos (LE)	987/32 00 60
1	Onzonilla (LE)	987/25 40 99
1	Ponferrada (LE)	987/45 56 51
	Béjar (SA)	923/41 15 00
1	Carbajosa Sagrada (SA)	923/19 03 63
۱	Castellano Moriscos (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 67 99
	Morales del Vino (ZA)	980/57 00 25
		000 IOU 00 77

971/26 59 50	1001301 (711)
971/29 79 06	
971/55 54 57	
971/50 24 04	Barcelona (E
971/35 45 02	Barcelona (E
971/48 00 44	Barcelona (E
971/31 59 70	Barcelona (E
	Vilanova i La
BRIA	Sant Joan D
	Sant Just De
942/33 95 06	Manresa (B)
0.40/00 00 4.4	The state of the s

	Vilano
	Sant J
100000000	Sant J
942/33 95 06	Manre
942/36 90 44	Vilade
942/83 12 80	Argen
	Badak
	pagingineless

and the same	The second secon	Algeritoria (D)	201122 47 11
		Badalona (B)	900/27 27 27
CANARIA	AS	S. Miquel d'Olerdola (B)	93/892 33 11
	928/18 20 20	Vic (B)	93/886 10 33
	928/26 06 39	Cornellá (B)	900/10 10 20
	928/27 77 51	Igualada (B)	93/805 24 44
	928/81 14 73	Berga (B)	93/822 20 11
ia (GC)	928/55 01 53	Granollers(B)	93/849 76 11
-1/	928/87 81 45	Reus (T)	977/39 14 14
	922/50 17 00	Tortosa (T)	977/59 70 66
-	922/48 59 52	Mora la Nova (T)	977/40 27 77
-	922/61 93 22	Montblanc (T)	977/86 23 24
1	922/34 53 59	Tarragona (T)	977/24 16 16
a (TF)	922/73 04 76	Tremp (L)	973/65 01 29
21551		Lleida (L)	973/20 03 70
DESCRIPTION OF	AANIONIA	Manifester IIV	070105 40 54

Artesa de Segre (L'

Vielha-Miiaran (

Palamós (GI)

Puigcerdá (GI) Ripoll (GI)

Badajoz (BA) Mérida (BA)

Zafra (BA)

Plasencia (CC

Trujillo (CC)

La Coruña (C)

Sta. Eugenia de Ribeira (C)

Lugo (LU) Foz (LU) Monforte de Lemos (LU)

S. Ciprián das Viñas (OR)

Peinador (PC

Curro-Rarro (PO

979/72 75 0

Los Yébenes (TO) 925/32 10 02

Burgos (BU)	947/20 96 88
Miranda de Ebro (BU)	947/32 59 52
Aranda de Duero (BU)	947/50 73 99
Burgos (BU)	947/48 16 80
Cembranos (LE)	987/32 00 60
Onzonilla (LE)	987/25 40 99
Ponferrada (LE)	987/45 56 51
Béjar (SA)	923/41 15 00
Carbajosa Sagrada (SA)	923/19 03 63
Castellano Moriscos (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 67 99
Morales del Vino (ZA)	980/57 00 25

CATALUÑA

973/35 16 54

973/53 22 25

973/48 16 6

973/40 22 23

973/64 11

972/35 31 3

972/49 28 88

972/26 95 76

972/60 05 5

972/71 40 45

924/37 20 73 924/84 33 50

924/55 44 4

927/23 25 7

927/41 18 70

981/61 16 61

981/80 60 0

982/20 90 3

982/41 04 13

988/24 97 13

988/41 15 3

986/48 70 1

986/48 69 36

986/33 39 9

986/71 33 54

982/55 04 83

GALICIA

W3U 33 58	
Non-	MA
	Pinto-Getale (M)
0/10 10 20	Vallecas (M)
0/27 27 27	Villalba (M)
00/10 10 20	Las Rozas (M)
0/27 27 27	Tres Cantos (M)
V814 42 22	S. Sebastián Reyes (N
00/10 10 20	Lozovuela (M)
00/10 10 20	Coslada (M)
3/874 51 11	Arganda del Rey (M)
3/780 75 55	Villarejo de Salvanés (
3/799 42 11	the state of the s
00/27 27 27	Leganés (M)
3/892 33 11	Parla (M)
3/886 10 33	Navas del Rey (M)
00/10 10 20	

91/865 05 91

986/79 41 03

91/695 86 58

91/785 91 12

91/652 71

91/672 80 4

91/871 41 14

91/874 53 63

91/698 26 15

Provincia

Albacete

Alicante

Almería

Asturias

Badaioz

Baleares

Barcelona

Burgos

Cáceres

Cantabria

Castellón

Córdoba

Coruña, A

Cuenca

Girona

Granada

Guadalajara

Guipúzcoa

Huelva

Huesca

Jaén

León

Lleida

Lugo

Madrid

Málaga

Murcia

Navarra

Ourense

Palencia

Palmas Las

Pontevedra

Rioja, La

Segovia

Sevilla

Soria

Terue

Toledo

Valencia

Valladolid

Vizcava

Zamora

7aragoza

Ceuta

Tarragona

Salamanca

Sta. Cruz Tenerife

Ciudad Real

Cádiz

Ávila

Murci	a
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
NAVAR	RA
Peralta (NA)	948/75 05 54
Noain (NA)	948/31 27 59

Tudela (NA)	948/84 70 00
Beriain (NA)	948/31 02 60
Pampiona (NA)	948/12 43 00
LA RIOJA	Handle .
Logroño (LO)	941/29 11 58
Logroño (LO)	941/20 82 95
S. Domingo Calzada (LO)	941/34 27 10
Calahorra (LO)	941/14 68 14

Castellón de la Plana (CS) 964/25 15 36

	Villarreal (CS)	964/53 54
	Vinaroz (CS)	964/40 13
	Ribarroja (V)	96/166 81
	Masalfasar (V)	96/140 06
	Gandia (V)	96/286 22
	Onteniente (V)	96/291 07
	Utiel (V)	96/217 15
	Alzira (V)	96/241 82
И	Alicante (A)	96/511 53
5	Redovan (A)	96/675 44
	Orihuela (A)	96/536 71
	Elche (A)	96/544 40
	Alcoy (A)	08/55/15/1

Bergara (SS)	943/76 04 9
Irún (SS)	943/62 63 (
Urnieta (SS)	943/55 00 0
Jundiz (VI)	945/29 05
Arrigorriaga (BI)	94/671 17
Trápaga (Bl)	94/478 12
Amorebieta (BI)	94/630 B9 S
Zamudio (BI)	94/452 11
Ceu	ta
Ceuta	956/50 73

Melilla 4703-D 4861-D 5032-D Estas matrículas corresponden a los turismos que tienen que

hasta

7686-O

6918-N

4695-CL

7860-RK

3516-G

1310-V

8596-BU

4607-OT

6757-S

0156-N

0630-AV

5320-AC

5623-S

3107-AH

1773-BH

2243-AW

0772-AG

2033-G

6879-S

1856-1

9393-U

9613-X

5470-X

3003-P

7896-PG

0344-BM

3206-BD

6477-AK

5945-0

8873-H

2724-BD

5598-AV

0179-N

2750-0

7622-AY

7598-G

0407-CG

5632-E

1911-AI

2142-G

4431-V

0348-ET

3869-BU

9922-H

1253-F

pasar la ITV por primera vez en 1998

7932-AV

0388-7

8289-AS

6151-H

8991-AD

5879-V

8550-O

7496-N

7748-CL

6957-V

0106-RI

3751-G

2166-V

2386-BV

5821-OU

7483-S

0760-N

2156-AV

6301-AC

0234-AF

6273-S

4269-AH

3983-BH

6464-H

3691-AW

2140-AG

2301-G

9659-AS

7598-S

2281-1

0188-V

0563-Y

6220-X

3673-P

5248-PJ

3142-BM

5244-BD

7756-AK

6593-0

9214-H

4670-BD

7246-AV

0644-N

3395-0

9647-AY

7971-G

3104-CG

5816-E

3102-AL

2376-G

5355-V

4788-ET

1407-Z

6181-BU

0290-1

9551-AV

1421-F

hasta

9817-0

8134-N

8097-V

2539-BI

4053-G

3136-V

8723-BV

9660-OV

8314-S

1435-N

3835-AV

7350-AC

1683-AF

6934-5

5539-AH

6320-BH

6776-H

5321-AW

3705-AG

2614-G

1395-AT

8262-S

2807-1

1323-V

1658-Y

7125-X

7256-PL

6189-BM

7376-BD

9330-AK

7340-0

9627-H

7160-BD

9184-AV

1258-N

4164-0

1662-AZ

8294-G

6026-E

4652-AL

2649-G

6356-V

0381-EU

2672-7

9022-BU

0724-1

1589-F

1648-AW

6166-CG

4428-P

2040-CM

Cambios de domicilio Revista "TRÁFICO"

Palencia (P



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

Los envíos deben realizarse a: Revista "TRÁFICO". c/ General Aranaz, 86. 28027 MADRID También pueden enviarse al fax número (91) 320 41 38. El cambio efectivo de la domiciliación de la revista puede tardar varios meses. Mientras esto ocurre, se sique recibiendo en el domicilio antiguo. No se facilita información por teléfono sobre la situación del cambio de domicilio solicitado por los suscriptores. (Si no caben los datos en los espacios reservados, utilice abreviaturas. Por ejemplo: Gral. por General o Sta. por Santa).

DIRECCIÓN ANT	rigua (Calle o plaza	, número, piso, leti	a)	
POBLACIÓN				CÓDIGO POSTAL
PROVINCIA				REFERENCIA
NUEVA DIRECC	IÓN (Calle o plaza, n	úmero, piso, letra	J	
POBLACIÓN				CÓDIGO POSTAL

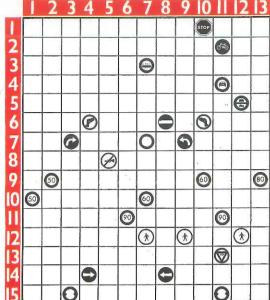
Area de descanso

GRAN CRUCIGRAMA

HORIZONTALES .- 1: Aptitud, suficiencia Hijo de Noé.- 2: Deseados, codiciados. Virtud teologal.- 3: En sentido figurado, astuta, sagaz. Afilar un arma o instrumento cortante.- 4: Tribus caribes de la Guayana venezolana. Símbolo químico del neón.- 5: Mujeres jóvenes y solteras que presumen de damas. Consonante.- 6: Loco, chiflado. En Química, terminación propia de nombres de cetonas. Vocal. Baile popular andaluz.- 7: Nota musical. Agarrador. Vocal. Óxido de etilo.- 8: Valle pirenaico de la provincia de Lleida. Ligera coraza de cuero antigua.- 9: Consonante. Aberturas por donde se invecta el aire en los hornos. Divinidad egipcia.- 10: Licencia que se pide para hacer una cosa. Mata de leguminosas de flores amarillas muy común en España.- 11: Entre los árabes, título inferior al de sultán. Uva secada al sol. Terminación verbal.- 12: Árboles de las salicíneas de madera blanca. Consonante. Nota musical. Vocal.- 13: Galería de pinturas, Acudid.- 14: Desluce, maltrata. Dignatario oriental musulmán. Tercera cavidad del estómago de los rumiantes.- 15: Siglas comerciales. Utilizáselo. Primero, preeminente.

VERTICALES.- 1: Desgracia, infortunio. Representaciones gráficas de una nación.- 2: Mueble donde se coloca lo necesario para el servicio de la mesa. Saco de cuero donde lleva la correspondencia el correo.- 3: Solicitado. Pieza cómica latina a modo de sainete.- 4: Da en el blanco. Dícese de la novela que carece del nombre de su autor. Vocal.- 5: Comemos por la noche. En sentido figurado, y familiarmente, cosas muy ventajosas y que cuestan poco esfuerzo.- 6: Planta dicotiledónea celastral propia de los países cálidos. Maroma,

COMECOCOS



cuerda gruesa de esparto.- 7: Habla. Se atreve. Matrícula española. Consonante. Pequeño yunque de platero. - 8: Ponga la fecha en una carta. Pusiérase la carne al fuego para poderla comer. Vocal .- 9: Amansóla, domesticóla. En plural, nombre de letra. Planta crucífera hortense.- 10: Óxido de sodio. Pronombre personal. Lecho de los desposados.- 11: Consonante. Letra numeral romana. Azada para entrecavar. Vocal. Preposición.- 12: Trabajo excesivo y penoso. Tarquín, cieno y basura que se usan como abono. Aire popular canario.-13: Me haré acreedor a un premio. Secos, estériles.

INGENIOSIS



El juego consiste en colocar en su círculo correspondiente del dibujo las nueve letras propuestas a la izquierda, de modo que formen horizontal, vertical y diagonalmente ocho palabras.

JEROGLÍFICO

¿Cómo hablaba el profeta?



les: 1ª Árbol; 2ª Ícaro; 3ª Óbolo. Filas verticales: 1ª Amigo; 2ª Brazo; 3ª Llo-ro. Filas diagonales: Ábaco y Llano. VI COMECOCOS: Lilas horizonta-

Pepe; C, Julio; D, Armando; y E, An-VI INCENIOSIS: Y' c1 Inis; B' (En par, A; bota). VI TEROCLIFICO: En parabola

beras, Ra.- 10: Venía, Retama.- 11: C.- 6; Ido. Ona. A. Olé.- 7: Do. Asa. A. Eter.- 8: Arán. Coselete.- 9: D. To-Arinacotos. Ne.- 5; Madamiselas horizontales). - 1: Capacidad. Cam.- 2: Apetecidos. Fe.- 3: Ladina. Amolar.-AL GRAN CRUCIGRAMA: (solo

Malic. Pasa. Er.- 12: Alamos. S. La. I.- 13: Pinacoteca. Id.- 14: Aja. Aga.

Omaso.- 15: Sa. Usáselo. As,

Luis no tiene gafas, va en la misma dirección que Pepe y Julio, que tiene la corbata del mismo color que Antonio, quien a su vez camina en la misma dirección que Armando, Mirando el dibujo, ¿puede decirnos quién es auién?

Pasatiempos: ARIAS. Test: DGT.

Por una vía así señalizada, usted circulará como máximo a...

a) 100 km/h, pudiendo rebasar dicha velocidad en 20 km/h al adelantar. b) 120 km/h. c) 120 km/h, pudiendo rebasar dicha velocidad en 20 km/h al adelantar.



Si hoy es el día primero del mes, ¿qué señal o señales prohíben el estacionamiento en el lado de la calzada en que situadas?

a) Sólo la número 1

b) La número c) La número



B Esta placa situada en la parte posterior de un vehículo le indica que...

a) Tiene una longitud superior a doce metros.



b) Mide más de 2,55 metros de anc) Transporta mercancías peligrosas.

 ¿Cuál de las siguientes señales le indican la posibilidad de realizar un cambio de sentido a distinto





a) Las dos señales. b) Sólo la número 1. c) Sólo la número 2.

> J: p): 5: p): 3: 9): A 4: c) SOLUCIONES

E Informa

La Direccción General de Tráfico, ofrece durante todo el año, un servicio público de información para cualquier necesidad relacionada con la circulación y los vehículos, gracias a un amplio conjunto de sistemas de comunicación.

De este modo, no sólo podrá realizar cualquier consulta sobre los trámites administrativos relativos a usted como conductor y a su vehículo (a través de un teléfono de contacto, internet y videotex), sino que podrá informarse del estado de circulación de las carreteras (a través del teletexto, prensa, e informativos en radio y televisión).

Así, la DGT pone todos los medios para tener informado al ciudadano.

Teléfono 902 123 505

Internet http://www.dgt.es

Infovía http://www.dgt.inf

Videotex 031*trafico#

Teletexto TVE Pág. 300

Radio/TV Informativos

Prensa

