

AÑO XV
Nº 134
Febrero-
marzo
1999

Tráfico



Frenazo al alcohol, causante de la mayor parte de accidentes mortales

LA ÚLTIMA COPA

En mayo entran en vigor las nuevas tasas: 0,5 para automovilistas en general y 0,3 para profesionales y principiantes

Nueva campaña divulgativa de la DGT

Arrancó el Año de la Educación Vial

Autopistas: cuando el nivel de alerta baja peligrosamente

Aprobado el Reglamento de Vehículos

Dos españoles en la Fórmula-1

Especial Semana Santa
Medidas de regulación del tráfico y MAPA con los tramos de obras e itinerarios más conflictivos

La revista inicia un proceso de confirmación y renovación de sus lectores

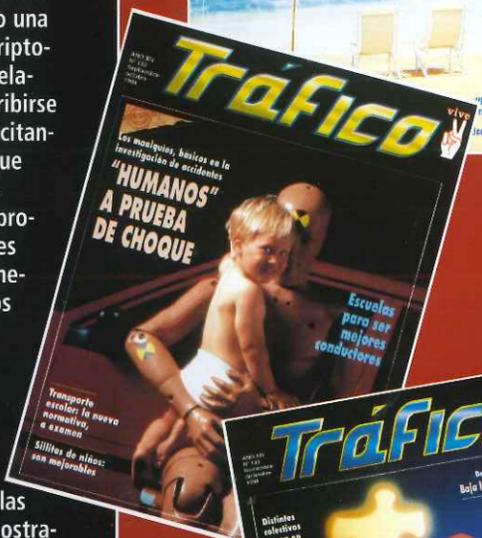
LOS SUSCRIPTORES DE "TRÁFICO" DEBERÁN CONFIRMAR QUE DESEAN SEGUIR RECIBIÉNDOLA

La revista TRÁFICO, que se edita desde hace catorce años con carácter gratuito, ha considerado la necesidad de llevar a cabo una fase de reconfirmación de los suscriptores actuales que lo desean y, paralelamente, abrir la posibilidad de suscribirse a otras personas que la vienen solicitando, algunos desde hace años, sin que pudieran atenderse sus peticiones.

A lo largo de estos años se han producido muchas bajas de suscriptores por distintos motivos -edad, innumerables cambios de domicilios, de los que una parte han comunicado su nueva situación, aunque no todos...-. Eso nos obliga a tratar de confirmar que todos los suscriptores actuales realmente quieren seguir recibiendo la revista. Igualmente, se pretende que aquellas personas y colectivos que han demostrado en los últimos años un interés por la publicación, puedan suscribirse ahora. Debido al envejecimiento lógico de una parte de nuestros suscriptores, tenemos especial interés en captar como lectores a jóvenes.

Así pues, en un próximo número, la revista editará dos boletines de suscripción. Uno de estos deberá ser rellenado por los actuales suscriptores que desean seguir recibiendo la revista. Deberán hacer constar en la casilla correspondiente, y de forma obligatoria, su número de referencia. Es decir, deberán anotar, memorizarlo o guardar la etiqueta que va en la bolsa de envío y en la que consta el mismo para su inclusión posterior en el citado boletín.

Excepcionalmente, algunos colectivos, por el interés que para su formación puede tener la revista, como profesores de autoescuelas, guardias civiles de tráfico y Centros de Reconocimiento Médico, serán inscritos automáticamente.



Guarde el número de referencia. Lo necesitará cuando tenga que rellenar el nuevo boletín.

D. (A) JESÚS GARCÍA PÉREZ

PINTOR SOROLLA, 23, 2º
00000 ALICANTE

000260 REF.: 350000

★ **Tendrán que rellenar un boletín de suscripción, que se publicará en un próximo número, para confirmar sus datos personales y su interés por seguir recibiendo la publicación**

★ **También se abre la posibilidad de suscribirse a todas las personas interesadas que hasta ahora no la podían recibir**

★ **Se respetará un escrupuloso orden de recepción de las solicitudes para incluirlas en los nuevos listados**

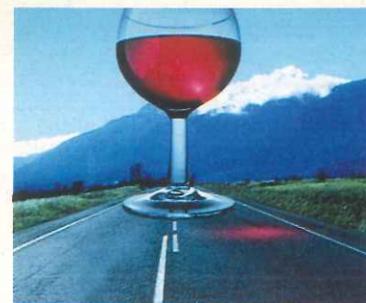
te. Por lo tanto, no deberán rellenar ningún tipo de cupón.

El otro boletín, con distinto color y diseño, deberán rellenarlo aquellas personas que sin ser suscriptores tengan interés en recibirla en los siguientes meses a la culminación de este proceso. Se recomienda que aquellos organismos e instituciones interesados en mantener la suscripción, o ser nuevos suscriptores, hagan sus solicitudes -rellenando uno u otro boletín- de forma que los envíos se hagan a los cargos y no a las personas para evitar problemas futuros y cambios innecesarios con los lógicos traslados de personas.

La inclusión de todas las solicitudes -suscriptores y nuevas peticiones- se hará por riguroso orden de llegada, sin ningún tipo de preferencia para nadie. Como es lógico, cuando se cubran las cerca de trescientas cincuenta mil solicitudes, se cerrará la entrada de nuevas peticiones.

Cuando estos boletines se publiquen en la revista, se podrán recortar o reproducir y se facilitarán los datos de las distintas vías para enviarlos: correo, fax, Internet... ♦

Sumario



ALCOHOL

MENOS ALCOHOL PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES

La DGT ha realizado un estudio exhaustivo sobre los efectos del alcohol en la conducción y en qué medida influye en los accidentes. Los resultados han servido de base para bajar las tasas máximas de alcoholemia a 0,5 grs/l. para los conductores en general y a 0,3 para profesionales y principiantes. Se trata de una medida que está en línea con una tendencia generalizada en la Unión Europea y que, en algunos países, ha permitido reducir los accidentes mortales en torno al 11 por 100. 14

SECCIONES

Conducir mejor	4
El Maletero	6
Editorial	9
El Zoom	10
Asombroso	12
Mi Carril	13
Tráfico Chico (Suplemento central)	
Tráfico del Motor	35
Banco de Pruebas	38
Noticias del Motor	40
El Cuentakilómetros	42
Famosos en Marcha	44
La Pluma	46
Cartas	47
Vía de Servicio	49
Área de Descanso	51

ESPECIAL SEMANA SANTA

TODO A PUNTO

Como es habitual, publicamos nuestro cuadernillo dedicado a la primera operación salida del año, la Semana Santa. Un mapa con los puntos conflictivos, obras, autopistas, etcétera; las previsiones de retenciones, con itinerarios alternativos para evitarlos, días y horas punta y las medidas especiales para tratar de paliar al incremento de circulación... En definitiva, todo lo necesario para hacer un feliz viaje de ida y vuelta a las vacaciones de Semana Santa. (Páginas especiales)



CARRETERAS

LOS RIESGOS DE LAS AUTOPISTAS

Conducir en autopistas también implica sus riesgos. Una investigación pionera en el mundo realizada en Valencia demuestra que conducir un vehículo durante un tiempo prolongado y en carreteras seguras y predecibles, llegamos a conducir a veces de forma automática y con un bajo nivel de alerta lo que propicia para los accidentes 28



AUTOMÓVILES

LOS PORTABICIS PROHIBIDOS

En principio, todos los "portabicis" están prohibidos para los turistas por razones de seguridad. Sólo existe una excepción, los que se anclan a la baka del vehículo. Este reportaje le muestra qué modelos no están permitidos y qué solución tienen los aficionados para transportar su bicicleta hasta el lugar donde se ejercite. 30



FÓRMULA-1

ESPAÑA, CON DOS PILOTOS

España vuelve a tener representación en la Fórmula-1, "el Gran Circo", que vuelve a rugir en los grandes circuitos de todo el mundo. Será un año de aprendizaje y para demostrar su valía para Marc Gené y Pedro Martínez de la Rosa.

También se pone en marcha el Mundial de Motociclismo y el de Rallyes, donde los españoles tienen más posibilidades. 35



FAMOSOS

JOSÉ A. MALDONADO: "PASÉ MIEDO AL VOLANTE"

José Antonio Maldonado, el "hombre del tiempo" de la Primera de TVE, pasó miedo al volante durante un tiempo tras el accidente que sufrió cuando volvía de Granada. Además, como es consciente de la importancia que esta información tiene para los conductores, procura avisarles de dónde habrá nieblas o riesgo de nieve para que los conductores vayan preparados. 44



Cuando se dio cuenta de que no podría culminar el adelantamiento ya era demasiado tarde

Abortar la maniobra

COORDINA: JOSÉ IGNACIO RODRÍGUEZ
SIMULACIÓN: JOSÉ ANTONIO LOZANO Y CARLOS VERA
INFOGRAFÍA: DLIRIOS

Circula bastante rápido; desde luego mucho más que el coche que le precede. En sentido contrario, a lo lejos, se divisan otros vehículos. El conductor inicia el adelantamiento, pero, de repente, teme que no le dará tiempo: regresa a su carril y frena, pero no puede evitar el alcance con el vehículo al que iba a adelantar, a quien golpea y saca fuera de la carretera.

Es media mañana de un día frío y gris. La niebla, poco intensa y a cierta altura, no parece afectar al campo visual de los conductores. Es un tramo rectilíneo, que al final se curva, y corresponde a una carretera nacional con dos carriles para cada sentido de circulación, separados por líneas longitudinales discontinuas y con sendos ar-

cenes. La limitación de velocidad específica es de 100 km/h. Varios vehículos entran en escena. El primero —que llamaremos coche 1— es un turbo-diesel 1.8, bastante nuevo, ocupado por dos personas. El conductor usa gafas y está calzado con unas zapatillas tipo chancla, poco adecuadas para la conducción. Le precede el coche 2, un

turismo con cierta antigüedad (13 años) en el que viajan cuatro adultos. Dos de ellos, los ocupantes de los asientos traseros, no llevan abrochados los cinturones de seguridad, pues el vehículo carece de ellos. En sentido contrario se acerca un camión articulado (trailer), cuyo conductor, según manifestaría más tarde, cree que había otro turismo que circulaba delante de él. Una especie de coche fantasma cuya presencia hizo, en teoría, que no se pudiera culminar el adelantamiento. De acuerdo con las investigaciones efectuadas y la reconstrucción realizada por el Sinrat para "Tráfico", cabe pensar que los hechos sucedieron de la siguiente manera: el coche 1, a unos 141 km/h, se aproxima al coche 2, que rueda en trono a los 94 km/h. Aprovechando la diferencia de velo-

cidad, cuando se encuentra a unos 44 metros del otro, el primero inicia la maniobra de adelantamiento. Aún no se ha puesto a la altura del segundo, cuando el conductor del coche 1 percibe la presencia de otros vehículos en sentido contrario; o, simplemente, teme que no le va a dar tiempo.

RECTIFICAR EL ERROR

Desiste de realizar el adelantamiento y gira el volante para regresar al carril derecho. En ese momento, el conductor del coche que iba a ser adelantado comienza a frenar. ¿Trataba de facilitar el adelantamiento? ¿Pretendía salir de la carretera por un camino rural situado a la derecha un poco más adelante? El caso es que la diferencia de velocidad de los vehículos 1 y 2 es tanta que el conductor del primero clava el pie en el freno al ver

La segunda oportunidad

Arrepentirse a tiempo

Al menos hubo tres posibilidades de evitar el accidente que analizamos en estas páginas. Y eso, a pesar de que el conductor del coche 1 cometiera un error de apreciación y comenzara a adelantar. Así, la primera "segunda oportunidad" hubiera consistido en que el coche 1, hubiese circulado a 110 km/h. en lugar de a 141. Según el Sinrat, el vehículo 1 vuelve a su carril y ni siquiera es preciso que frene, siempre y cuando la intención del conductor del coche 2 fuera salirse por el camino de la derecha. Una nueva oportunidad: el coche 1 efectúa exactamente las mismas maniobras, pero el conductor del 2, además de frenar como en realidad hizo, se desplaza hacia el arcén. Esto hubiera bastado para que los tres vehículos se hubieran cruzado, sin mayores problemas, en el mismo punto; y más si el coche que venía de frente se echa, lo más posible, a su derecha. Consideremos otra posible oportunidad: el conductor del coche 2 no frena, sino que sigue a la velocidad inicial de 94 km/h. Esto

hubiera bastado para que el conductor del coche 1, a 141 km/h. y tras arrepentirse de adelantar, pudiera volver a su carril y frenara moderadamente. Simplemente eso. Pero no fue así y, además, el conductor del coche 1 iba calzado con unas zapatillas tipo chancla, poco adecuadas para conducir y, menos, para frenar. Para adelantar hay que tener garantías: de que tenemos espacio suficiente; de que la velocidad de los vehículos que se acercan en sentido contrario no nos va a poner en un apuro; de que delante del vehículo que nos precede hay un hueco para nosotros; y de que el motor dispone de una reserva de potencia suficiente. Con esas garantías, nos situaremos a una distancia adecuada del vehículo que va delante, trataremos de aprovechar al máximo la potencia del motor mediante la palanca de cambios y pondremos en práctica la regla: "retrovisor-señal-maniobra". Si duda, no adelante; pero si, a pesar de todo, no le da tiempo a volver atrás o a culminar la maniobra, todos deben colaborar para que el error no tenga fatales consecuencias.

tera. Dando tumbos y vueltas de campana, el coche se precipita hacia una depresión del terreno donde golpea con el techo en la base de un árbol. Cuando se inmoviliza, las ruedas apuntan hacia el cielo. Mientras tanto, el coche 1 corre mejor suerte. Después del alcance, su conductor sigue frenando y luchando con el volante para evitar que el vehículo se le vaya completamente al carril contrario, por donde se acerca un camión. En su empeño, van quedando en el asfalto hasta 60 metros de huella de frenada y restos de líquido de la dirección asistida. Cuando por fin consigue controlar el coche, regresar a la derecha y detenerse en el arcén, respira aliviado al comprobar que su acompañante está a su lado, ileso. Después, gira instintivamente la cabeza hacia atrás, hacia la hondonada que se ha tragado al otro coche. En su interior hay tres personas heridas de gravedad que pugnan por salir. La cuarta está muerta. ♦

COLISIÓN POR ALCANCE

Iniciar el adelantamiento sin disponer de espacio suficiente y el exceso de velocidad impidieron abortar la maniobra con seguridad, produciéndose el alcance.

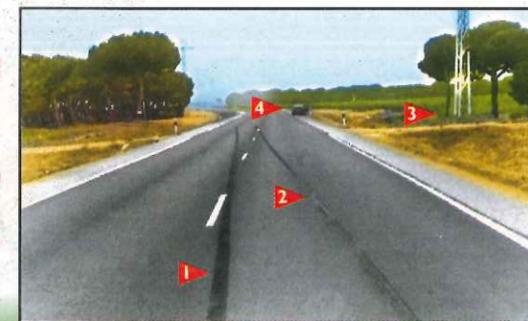
ASÍ OCURRIÓ	Velocidad	Acción del conductor
Vehículo 1.	141 km/h	Inicia el adelantamiento, desiste y frena a fondo.
Vehículo 2.	94 km/h	Frenada media.

Posición A: El turismo 1 inicia el adelantamiento a 141 km/h., cuando está a una distancia de 44 m. del turismo 2, que circula a 94 km/h.

Posición B: El coche 2 comienza a frenar. El 1, al aproximarse otro de frente, renuncia a adelantar y frena a tope, cuando sólo le separan 25 m. del que le precede.

Escenario del accidente.

- Huellas de frenado del turismo 1.
- Lugar del impacto.
- Hondonada donde quedó volcado el coche 2
- Posición final del coche 1



ACCIDENTES REALES
La reconstrucción de los accidentes se basa en hechos reales investigados por la Guardia Civil de Tráfico, Jefaturas Provinciales de Tráfico y en los cálculos del programa informático Sinrat. Se omiten ciertos datos para preservar el anonimato de los protagonistas.

CÓMO PUDO EVITARSE

2º Oportunidad: varía la velocidad inicial del vehículo 1 (110 km/h) y no frena; el 2 frena y gira a la derecha.

3º Oportunidad: el vehículo 1 hace todo igual; el 2 además de frenar, se desplaza hacia el arcén.

4º Oportunidad: el coche 1 hace todo igual, pero con una frenada moderada; el 2 no frena, sigue a 94 km/h.



Posición C: Momento del impacto del coche 1, a 113 km/h., con el coche 2, a 61 km/h., que lanza a éste fuera de la carretera.

CONDENADO POR PASEAR A SU PADRE MUERTO



El danés Flemming Pedersen es un hijo modelo y ha llevado la obediencia a su padre hasta el límite. Cuando éste murió, con 86 años, quiso que volviera a ver los lugares de Copenhague que más amó en vida. Así que le vistió, le co-

locó unas gafas de sol, un puro en la boca y una botella de cerveza en el bolsillo. Le montó en su Harley y pasearon durante cerca de dos horas por la ciudad, con parada en un bar incluida.

Tras el "paseo", entregó a su padre a un policía que no comprendió su "obediencia" y le denunció. Ahora, un juez le ha condenado a pagar 50.000 pesetas por "comportamiento indecente".

LA CHISPA

NUEVO MANUAL DEL CONDUCTOR

ETRASA (teléfono 91 632 10 00) acaba de publicar la nueva edición del "Manual del Conductor", elaborado por los servicios de formación de conductores de la DGT. El libro recoge de forma sistemática los conocimientos indispensables para conducir un automóvil con seguridad.

La novedad es la elaboración del mismo "Manual" con el texto adaptado para personas con dificultades de lectura comprensiva, que sufren bastantes problemas para acceder a los permisos de conducción por sus problemas de comprensión de los textos.

EL EXCESO DE VELOCIDAD, PENALIZADO

El Parlamento francés ha votado una ley que sancionará con una multa de 25.000 francos (625.000 pesetas) y tres meses de prisión a los conductores que superen el límite legal de velocidad en 50 km/h. o más, según una propuesta del ministro de Transportes Jean-Claude Gaysot de la que ya informamos en "Tráfico" (abril de 1998).

De esta manera se pretende atajar la causa fundamental de los 3.000 muertos anuales producidos en las carreteras francesas: los excesos de velocidad. El Gobierno francés señaló que seguía así las legislaciones de algunos estados de EE. UU. y Suecia, que han conseguido reducir su siniestralidad.



CARRIL-BICI PROTEGIDO

Alberto Ruiz Gallardón, presidente de la Comunidad de Madrid, inauguró una vía para ciclistas en la M-609 (Colmenar-Soto) de doble sentido, tres metros de ancho y separada de la carretera por una barrera de hormigón de 70 centímetros de altura que evita el contacto con los coches. El coste ha sido de 446 millones de pesetas. Según Ruiz Gallardón, es parte "de lo que va a ser una red que, en dos años, alcanzará más de 120 kilómetros por toda la Comunidad, en la que primará la seguridad de las personas".

Para completar los carriles-bici, de los 80 kilómetros previstos en la zona norte, quedan en estudio 52 entre Soto y Lozoya (y vuelta) y remodelar los 23 del peligrosísimo carril Madrid-Colmenar. Respecto al sur, hay 30 kilómetros en construcción y 8 en estudio que rompen el recorrido en dos sin vía para ciclistas.



LOS PARKING, RESPONSABLES DE LOS ROBOS

Los aparcamientos públicos ya no podrán eludir responsabilidades cuando a un conductor que ha dejado su coche en ellos le han robado el coche o cosas que llevaba en él durante su estancia. Según ha determinado el Ministerio de Sanidad y Consumo, la empresa "es responsable de los robos y daños" y considera "nulos de pleno derecho" los avisos y carteles que suelen colocar en los tickets de aparcamiento o en las instalaciones declinando cualquier responsabilidad en robos o daños ocasionados en los coches. Esta cláusula se considera "abusiva". A partir de ahora, comunidades autónomas y ayuntamientos vigilarán la retirada de estos carteles y anuncios.

DIMITE POR CIRCULAR SIN PERMISO NI SEGURO

El alcalde de Madrid, José María Álvarez del Manzano, ha aceptado la dimisión del Director de Tráfico del Ayuntamiento de Madrid, quien la presentó a causa del escándalo que se organizó tras descubrirse, cuando sufrió una ligera colisión con otro vehículo, que conducía con el permiso de conducción caducado y sin llevar ni permiso de circulación ni los papeles acreditativos del seguro de su automóvil. Además, la polémica se centro en el hecho de que la policía municipal, que acudió al siniestro, tras conocer su identidad, no le hizo pasar el control de alcoholemia.

La campaña de solidaridad que CEPSA puso en marcha durante las pasadas Navidades ha dado como resultado la entrega de 208 millones de pesetas a la Comisión Interministerial para los Damnificados del huracán Mitch. La campaña -del 10 al 25 de diciembre- dedicó una peseta a este destino solidario por cada litro de gasolina vendido en cada una de las 1.700 estaciones de servicio de la red CEPSA.

Carlos Muñoz-Repiso, director general de Tráfico, impuso la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial (categoría de plata) a Luis Montoro, director del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), y a Luis Fernández Fadrique, director general de CEVISMAP. Ambos galardones premian una larga trayectoria profesional en pro de la seguridad vial y sus aportaciones, teóricas y prácticas, a la misma desde diferentes campos.



ACUERDO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL

La motorización ha supuesto la mejora del transporte y el acercamiento de los pueblos, pero sus efectos negativos -congestión, contaminación y pérdida de vidas en accidentes- se notan en especial en las ciudades, donde hay más población y circulación, y se generan hábitos de conducción que pasan a otros ámbitos.

Conscientes de ello, la Comisión Interministerial de Seguridad Vial -coordinadora de los distintos departamentos de la Administración en materia de seguridad vial- y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) han suscrito un convenio de colaboración, intercambio de experiencias y formación. El acuerdo, firmado por Francisco Álvarez-Cascos -vicepresidente primero del Gobierno y presidente de la Comisión Interministerial de Seguridad Vial- y Rita Barberá -presidenta de la FEMP- tiene como objetivo "la consecución de mejorar la seguridad vial urbana". Para ello se colaborará en la formación de Policías Locales, difusión de normas y hábitos saludables en materia de seguridad vial, eliminación de tramos de concentración de accidentes en zonas urbanas, intercambio de información de interés y en la ejecución de determinadas competencias en materia de tráfico.

MÓVILES: PELIGRO AL REPOSTAR

Responsables de varias petroleras han avisado del riesgo "teórico" de usar teléfonos móviles en las gasolineras, ya que, en condiciones extremas, éstos pueden producir una chispa que podría generar incendios si se encuentran en una zona donde haya vapores de gasolina.

Mientras BP ha comenzado a señalar la prohibición de utilizar móviles en sus gasolineras, Telefónica Móviles confirma que todos sus teléfonos recomiendan en las instrucciones no ser utilizados en gasolineras por el peligro de incendio que conlleva.

Al parecer este "riesgo teórico" de incendio también puede aparecer con otros aparatos eléctricos como mandos a distancia, emisoras de radio de policías y radioaficionados, walkie-talkies, cámaras de fotos o repostar con las luces del vehículo encendidas.



PERMISO DE CONDUCIR GRATIS

Otaysa ofrece conseguir el permiso de conducir gratis. El alumno debe obtener el permiso en una autoescuela adherida al Plan de Perfeccionamiento y Seguridad en la Conducción y comprar, él o algún familiar, un coche -de cualquier marca y en cualquier concesionario- con "Fórmula Otaysa". Además, es imprescindible realizar en su Escuela de Conductores un curso que se incluye gratis en "Fórmula Otaysa". Con él, la empresa ha obtenido resultados espectaculares: lo han realizado 14.000 nuevos conductores, cuya siniestralidad es un 57 por 100 inferior a la que quienes no lo han hecho.

EL VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO VISITÓ LA DGT

Con motivo de la aprobación del Plan Nacional de Seguridad Vial para 1999, el vicepresidente primero del Gobierno, Francisco Álvarez-Cascos -también presidente de la Comisión Interministerial de Seguridad Vial-, giró una visita a la sede de la Dirección General de Tráfico. Tras ser informado por el secretario de dicha comisión, Carlos Muñoz-Repiso -director general de Tráfico- sobre el cumplimiento del Plan para el año anterior, de

Multaauto, dedicada a presentar recursos por multas de tráfico, ha sido denunciada por el Ayuntamiento de Madrid. La base de la denuncia es que la citada empresa, en un enorme número de sus recursos, señala como conductor responsable de la infracción a miembros de su personal, llegando a que una persona figurase como conductor habitual de 44 vehículos o que conducía dos vehículos distintos, con minutos de diferencia, en zonas muy alejadas de Madrid.

Las llamadas "quitamultas" centran su estrategia en presentar recursos usando todas las posibilidades legales para, dilatando el proceso, que éste lleve a la prescripción de los expedientes y, por tanto, a la anulación de la sanción.



algunos acuerdos firmados y de la declaración de 1999 como "Año de la Educación Vial", Francisco Álvarez-Cascos visitó el Centro de Control de Tráfico de la DGT y compareció en rueda de Prensa.



NIÑOS Y PEATONES CONTINUÁN DESPROTEGIDOS

El "crash-test" de EuroNCAP sobre seis coches medianos -Ford "Escort" y "Focus", Mercedes "Clase A", Nissan "Almera", Opel "Astra" y Renault "Mégane"- constata la mejora en la protección de conductor y acompañante, aunque niños que viajan en el asiento trasero y peatones siguen olvidados. También deja patente que el airbag bien diseñado y que funcione bien evita daños graves cuando no mortales.

Según OCU -organización asociada a EuroNCAP-, sólo en el "Mégane" las sillas para niños protegen correctamente en impactos laterales, pero, en todos, las etiquetas para advertir del peligro de instalarlas en el asiento delantero si existe airbag están semiocultas, son fáciles de desprender o poco claras. Y la protección al peatón sigue siendo insuficiente. Sólo en Europa, se salvarían 2.200 peatones y se les evitarían 25.000 lesiones graves si los coches superasen estas pruebas.

HACIENDA EMBARGARÁ 120.000 VEHÍCULOS

Hacienda embargará 120.000 vehículos -50.000 han recibido ya la notificación de embargo- de contribuyentes con deudas con las administraciones públicas inferiores a 480.000 pesetas. Según Ignacio Ruiz-Jarabo, director general de la Agencia Tributaria, "antes de que el coche de un contribuyente salga a subasta, habrá tenido al menos cuatro ocasiones para saldar su deuda con Hacienda".

El embargo del coche llega si no se liquida la deuda tras su notificación y transcurrido el período voluntario de pago; después se envían dos notificaciones más: una del embargo del vehículo, y otra, de notificación de su subasta. El contribuyente puede, en todo momento, pagar la deuda, con el recargo correspondiente, y recuperar el vehículo. En caso de subasta, si el precio sobrepasa la deuda, Hacienda pondrá a disposición de propietario el remanente.

De momento, Hacienda ha llegado a un acuerdo con Tráfico para que estos coches queden "trabados", sin posibilidad de ser vendidos.

XV JORNADAS NACIONALES DE DERECHO Y TRÁFICO

Dirección Gen. de Tráfico

■ **Fecha de celebración:** Las XV Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico se celebrarán en la Fundación Euro-Árabe de Altos Estudios (c/ San Jerónimo, 27. 18001 Granada), los días 19, 20 y 21 de mayo de 1999.

■ **Pre-inscripción:** Como existe una limitación del aforo posible, hasta el próximo 15 de abril queda abierto un período de pre-inscripción para todas aquellas personas interesadas en asistir, que deberán remitir completamente cumplimentado el boletín que se inserta y dirigirlo a la

Ilmo. Sr. Jefe Provincial de Tráfico
Jefatura Provincial de Tráfico
Carretera de Alfacar, 1
18011 GRANADA
Tel: 958 15 69 11. Fax: 958 15 39 12

■ **Cuota de inscripción:** Una vez concluido ese plazo, la Jefatura Provincial de Tráfico de Granada comunicará a los participantes su admisión en las Jornadas. Desde ese momento, el admitido debe ingresar, en el plazo de los 10 días hábiles siguientes, la cuota de inscripción (15.000 pesetas) en la citada Jefatura de Granada. Esta cuota de inscripción da derecho, además de a la asistencia a las Jornadas Nacionales, a la documentación de las mismas, a asistir a la cena de bienvenida ofrecida por la Dirección General de Tráfico y, en su momento, a recibir la edición con los textos escritos de las ponencias y comunicaciones correspondientes.

XV JORNADAS NACIONALES DE DERECHO Y TRÁFICO

BOLETÍN DE PREINSCRIPCIÓN

Nombre y apellidos:

Localidad:

Código Postal: Provincia:

Firma:

Miércoles 19

● "Los recursos de reposición y alzada en la reformada Ley 30/1992. Conexión entre ambos".

Prof. Dr. D. Francisco López Menudo.
Catedrático de Derecho Administrativo. Universidad de Sevilla.

Jueves 20

● "La conducción de vehículos bajo la influencia de drogas. Su detección y análisis clínico. Especial referencia a la Metadona".

Prof. Dr. D. Enrique Villanueva Cañada.
Catedrático de Medicina Legal. Universidad de Granada.

● "Valoración penal de la prueba de los análisis clínicos que detectan la ingestión de drogas".

D. Emilio Laborda Valle.
Letrado Director. Escuela Regional de la Policía Local de Cantabria.

● Comunicaciones. (Las cuatro seleccionadas por el Comité Ejecutivo).

Viernes 21

● "El recurso contencioso-administrativo. Ejecutoriedad de la resolución administrativa. El pago fraccionado de la sanción".

Prof. Dr. D. Eduardo Roca Roca.
Catedrático de Derecho Administrativo. Universidad de Granada.

Las fibras sensibles

Una campaña especial para el Año de la Educación Vial

Hay empresarios que aseguran que no hay mejor publicidad que el "boca a boca", es decir, la que hacen frente a otros quienes conocen las bondades de tal o cual producto. La nueva campaña de la Dirección General de Tráfico, que se inicia en unos días, tocará la "fibra sensible" de aquellas personas que, precisamente, pueden hacer una magnífica

labor de transmitir a los demás la importancia de la seguridad vial, la trascendencia de seguir ciertos comportamientos en la carretera. En una palabra, quienes pueden educar. No se dirige directamente a los automovilistas; se pone el punto de mira en aquellas personas que pueden llegar con facilidad a otros colectivos que les rodean y que, por lo tanto, tienen una inmensa capacidad de influencia, aunque algunas veces ni la conozcan, porque la educación no sólo se recibe en las aulas. Es decir, los mensajes publicitarios, a través de las televisiones, las emisoras de radio, los periódicos y las revistas, se dirigirán a ciertos colectivos y estos actuarán como emisores de los mismos.

Todo ello, reforzado por pequeños "spots" publicitarios dirigidos a todos.

Es curioso que las campañas de la Dirección General de Tráfico que, como es lógico, han sufrido una evolución y unos cambios de planteamiento muy significativos, desde la línea "blanda" que comenzó en los años 60 y se prolongó hasta finales de los 80, a la más impactante de accidentes reales de años pasados, figuran casi siempre entre las de mayor

aceptación social, junto a empresas que venden servicios, productos, imagen, dinero, negocios... Que unas campañas que pretenden objetivos mucho menos materialistas, actitudes de responsabilidad, de respeto a las normas de tráfico, estén ahí, en lugar destacado, significa que, además del acierto en su orientación, la idea de que el tráfico y sus fatales consecuencias, los varios miles de muertos que cada año se cobran las calles y carreteras, empieza a entenderse como una cosa de todos. Vamos, que toca cada vez más nuestras fibras más sensibles. Y esa es otra forma de educar.

Tráfico

El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse durante la segunda quincena de abril.



Foto: Bozell. Fotomontaje: DLirios

Director: Jesús Soria.

Redactores-jefe: Juan M. Menéndez y J. Ignacio Rodríguez. Confesión: José Bélamo. Redactores: Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo (Andalucía). Fotografía: Marcos González, Luis Peralta y Paul Alan Putnam (colaboradores). Secretaria de Redacción: Ana Álvarez.

Colaboran en este número: Javier Álvarez, Antonio Aragüez, Arias, José Luis Aznar, Gemma Carrasco, Juan Carlos González, Charo Laiz, Mena, Quique y Ramón. Infografía: DLirios y Javier Ibáñez. Colaboración especial: Carlos Rodríguez Braun.

Redacción: c/ General Aranzaz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directo: 91 301 84 25 y 91 301 81 77. Fax: 91 320 41 38.

Dirección en internet: <http://www.dgt.es/revista.html>. Dirección en infovia: <http://www.dgt.inf/revista.html>.

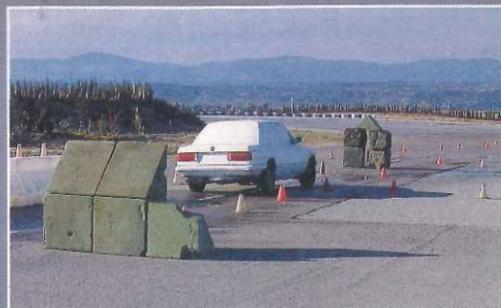
Consejo Editorial: Francisco Altozano, Teresa Bernácer, A. Mónica Colás, Carlos Corbacho, Federico C. Fernández, Ventura Hernando, María Paz López, Juan M. Menéndez, José Pedro Molina, Carlos Muñoz-Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas Alejo, José Antonio Peñas Carral, Estrella Rivera, José Ignacio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

Imprime: ROTOCAYFO. Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 128-99-001-0. 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.



MAL. Con neumáticos traseros desgastados resulta imposible esquivar el obstáculo: el peso recae en el eje delantero por lo que las ruedas de atrás, sin apenas peso y dibujo, patinan. El derrape y la colisión son inevitables.

Para el conductor normal resulta más seguro calzar los neumáticos nuevos en el eje trasero

J. I. R.

FOTOS: PAUL ALAN PUTNAM

Cuando tiene que cambiar solamente dos neumáticos, ¿sabe en qué eje debe colocar los nuevos? Las imágenes hablan por sí solas: si en el eje trasero ponemos los buenos y los desgastados delante, el conductor consigue, con alguna dificultad, frenar y esquivar el obstáculo; si lo hacemos al revés, el control es imposible.

**¿Los mejores detrás?
Sí, gracias**



Las secuencias que publicamos en estas páginas forman parte de una de las pruebas que realiza la Escuela de Conductores de Otaysa para demostrar a sus alumnos por qué hay que llevar siempre los mejores neumáticos en el eje trasero.

Se trata de una recomendación que "Tráfico" comenzó a divulgar en 1993 tras consultar a expertos y a los principales fabricantes. Fue el primer paso para desmontar un mito —que correspondía a una realidad de antaño— muy arraigado hasta entonces en talleres y conductores "entendidos", que aconsejaban calzar los neumáticos más nuevos en el eje delantero. Hoy, salvo raras excepciones, el acuerdo es unánime: los mejores detrás, si bien todo vehículo debería contar con los cinco neumáticos (también el de repuesto) en buenas condiciones.

¿POR QUÉ?

En la actualidad, la mayoría de los coches tiene tracción delantera y un ma-

yor desgaste en ese eje. Por ello, el vehículo se va haciendo cada vez más subvirador (gira menos de lo que se le marca con el volante) y el conductor, en caso necesario (maniobras bruscas, frenado en curva, virajes cerrados, etcétera), se acostumbra a girar el volante más de lo normal.

Ese comportamiento del coche puede hacerse sobrevirador (gira más de lo que le marcamos con el volante) si, por ejemplo, cambiamos los neumáticos delanteros, ya muy desgastados, por otros nuevos, mientras que los de atrás están a medio uso.

En esta situación, ¿cómo reaccionaremos ante una emergencia? Seguramente, como siempre, dando más volante en la curva para ayudar al coche. El resultado es que va a girar tanto que, posiblemente, se producirá un trompo. Sólo un experto, haciendo contravolante, sería capaz de controlar el derrapaje.

De ahí que, para la inmensa mayoría, sea menos malo que los problemas surjan en el eje delantero, sobre el que el que podremos actuar con el volante. ♦

MEJOR. Es posible que, al pisar el freno, los neumáticos delanteros se bloqueen si tienen mayor desgaste que los de atrás. Al aligerar un poco la presión sobre el pedal, el coche recobra la direccionalidad y, así, esquivar el obstáculo.



En busca del tiempo perdido (II)

JUAN. M. MENÉNDEZ. DIBUJO: ANTONIO ARAGÜEZ

Según un estudio reciente, cada conductor de una gran ciudad pierde en torno a cuatro años de su vida tratando de aparcar su vehículo. Los autores pretenden concienciar de lo beneficioso del transporte público y de su utilidad para encontrar el tiempo perdido.

Un conductor de avanzada edad estaba discutiendo, a las puertas del Cielo, con el mismísimo San Pedro. El santo insistía en que en su libro de entrada figuraba que había vivido 96 años, mientras que el conductor aseguraba que sólo eran 92 años y que, por tanto, tenía que regresar a la vida para vivir los cuatro años que restaban para llegar a la cifra marcada en el libro celestial.

Como el conductor iba acalorándose más y más, San Pedro optó por traspasar el umbral celestial y consultar con alguno de los

santos más renombrados por su sabiduría. Primero acudió a San Cristóbal, patrón de los automovilistas, pero éste no supo darle explicación; después pasó por santos famosos por su sabiduría e incluso recurrió al Santo Job, quien podría ser el patrón de los atascos, que le escuchó con paciencia pero que tampoco le solucionó sus dudas...

La cola de entrada al Cielo iba alargándose, puesto que mientras no solucionara este trámite, el conductor se negaba a dejar pasar a nadie. San Pedro pasaba las horas de su li-

bro tratando de dar con la solución, pero no hallaba nada. Y la cola seguía creciendo en longitud...

La desesperación de quienes esperaban la cola iba en aumento, así como su nerviosismo. De repente, una voz gritó, en perfecto italiano: "¡Vaya atasco! Esto parece Roma. ¿También aquí hay que perder cuatro años hasta encontrar aparcamiento?"

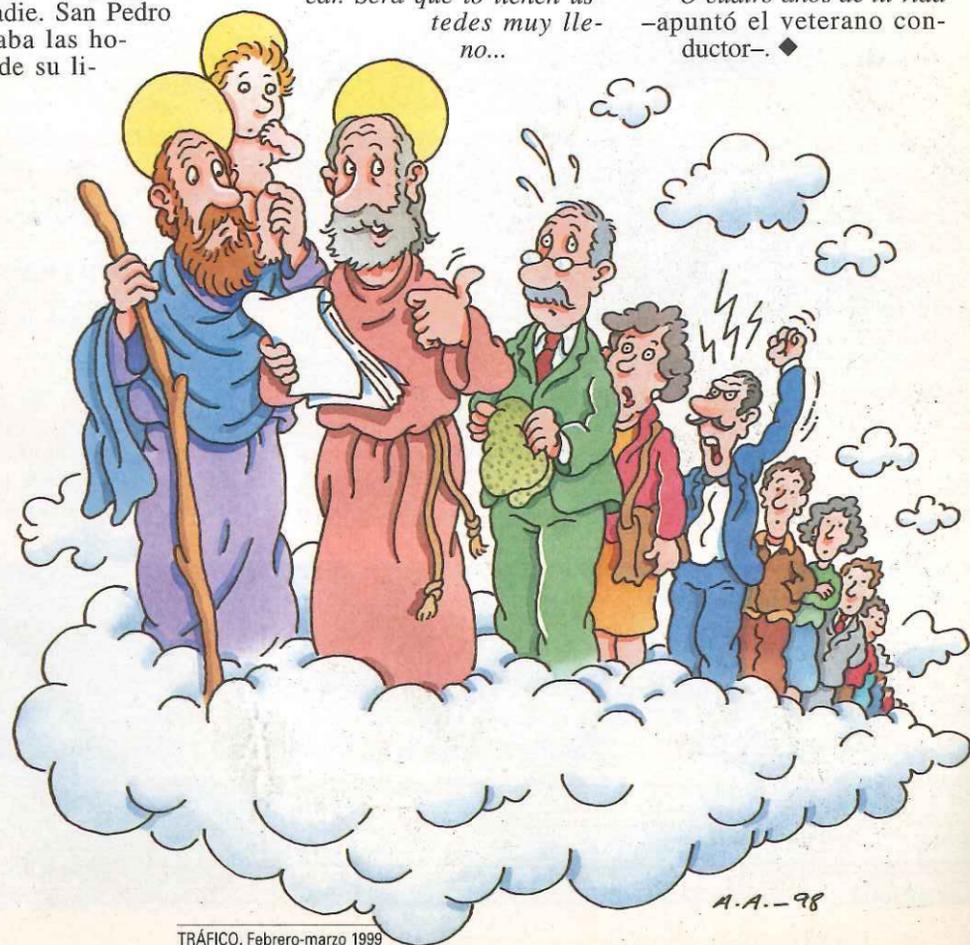
San Pedro, que ya estaba desesperado, vio la luz. Corrió hasta quien había gritado y le preguntó qué había dicho.

- Yo no quería molestar -dijo el alborotador-. Sólo estaba perdiendo la paciencia por el atasco. Yo creía que el Cielo era otra cosa, pero veo que aquí también se pierden años hasta que uno encuentra donde aparcar. Será que lo tienen ustedes muy lleno...

Como San Pedro le pidiera más explicaciones, esta persona le contó que recientemente una asociación ecologista -la WWF, Wildlife World Fund- había hecho público un estudio según el cual los ciudadanos de las grandes ciudades italianas perdían, como media, una hora diaria para aparcar sus vehículos. Esto supone que pierden en torno a 15 días anuales en esta penosa tarea de estacionar y que en la misma dejan unos cuatro años de su vida. La idea de WWF es concienciar, con estos datos, de los beneficios de utilizar el transporte público...

- Entre otras cosas, porque si te fijas, estás perdiendo la mitad de tus vacaciones anuales en aparcar, concluyó el alborotador.

- O cuatro años de tu vida -apuntó el veterano conductor-. ♦



A.A.-98

CURIOSIDADES

✓ La capacidad de los primeros trolebuses de A Coruña era de 24 personas sentadas y 36 de pie.

✓ Pierre Curie, quien junto a su esposa Marie fue galardonado con el Nobel por el descubrimiento del radio, murió en accidente de tráfico. Fue atropellado el 19 de abril de 1906 cuando cruzaba la calle Dauphine de París y murió en el acto.

✓ En la isla Christmas, en pleno océano Índico, se recomienda evitar utilizar el coche durante los días en que se produce la migración hacia el mar para aparearse de una especie única de cangrejos.



PORTABICIS. En el mercado, usted puede comprar algunos portabicis que son ilegales y que, por lo tanto, su uso le puede costar una sanción. Curiosa y absurda circunstancia, sobre todo si tenemos en cuenta que algunos de los responsables autonómicos que deberían evitar esta situación, son los mismos -la cosa tiene relación- que proponen interesantes planes de "carriles bici" que nunca llegan a ser realidad.



Jesús SORIA
Director



VISIBILIDAD. Algunos fabricantes de coches están ultimando sistemas para que se pueda circular sin excesivo riesgo aunque la visibilidad sea baja. El sistema "visión nocturna" permitirá, gracias a un dispositivo de detección por infrarrojos, "ver" elementos en la carretera que el ojo no ve. Servirá para las noches, pero también para días de lluvia, niebla... Una magnífica iniciativa.

"El adormecimiento y los lapsos de atención son peligrosos a cualquier velocidad. Gené y Martínez de la Rosa, nuestros pilotos de Fórmula 1, no van a tener tiempo para sufrirlos"

Estoy seguro que nuestros **flamantes pilotos de Fórmula 1**, Marc **Gené** y Pedro **Martínez de la Rosa**, no van a tener tiempo para sufrir el fenómeno de la "**hipnosis de la autopista**" en cualquiera de los circuitos en los que se dejarán la piel defendiendo el pabellón español. El **adormecimiento** y los **lapsos de atención**, sus síntomas, son **peligrosos** a cualquier velocidad, pero mucho

más a las **escalofriantes** cifras de **300 km/h**. Sería, sin duda, irremediamente **mortal**. Como puede serlo para muchos conductores que los sufran, según una **interesante** y esperanzadora **investigación** que se ha llevado a cabo en España. Hasta ahora se sospechaban algunos extremos de la investigación del **Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial** de la Universidad de Valencia, con el patrocinio de la empresa de autopistas **AUMAR**. Ahora, se han demostrado. Por ejemplo, que en carreteras **tan previsibles** como las **autopistas**, incluso en otras **conocidas** para el **conductor**, se puede llegar a conducir de forma **semi-inconsciente**, bajando hasta extremos peligrosos el **nivel** necesario de **alerta** para una conducción más o menos **segura**. Síntomas que, a veces, se pueden confundir con **sueño**, con **fatiga**... ¡Pues

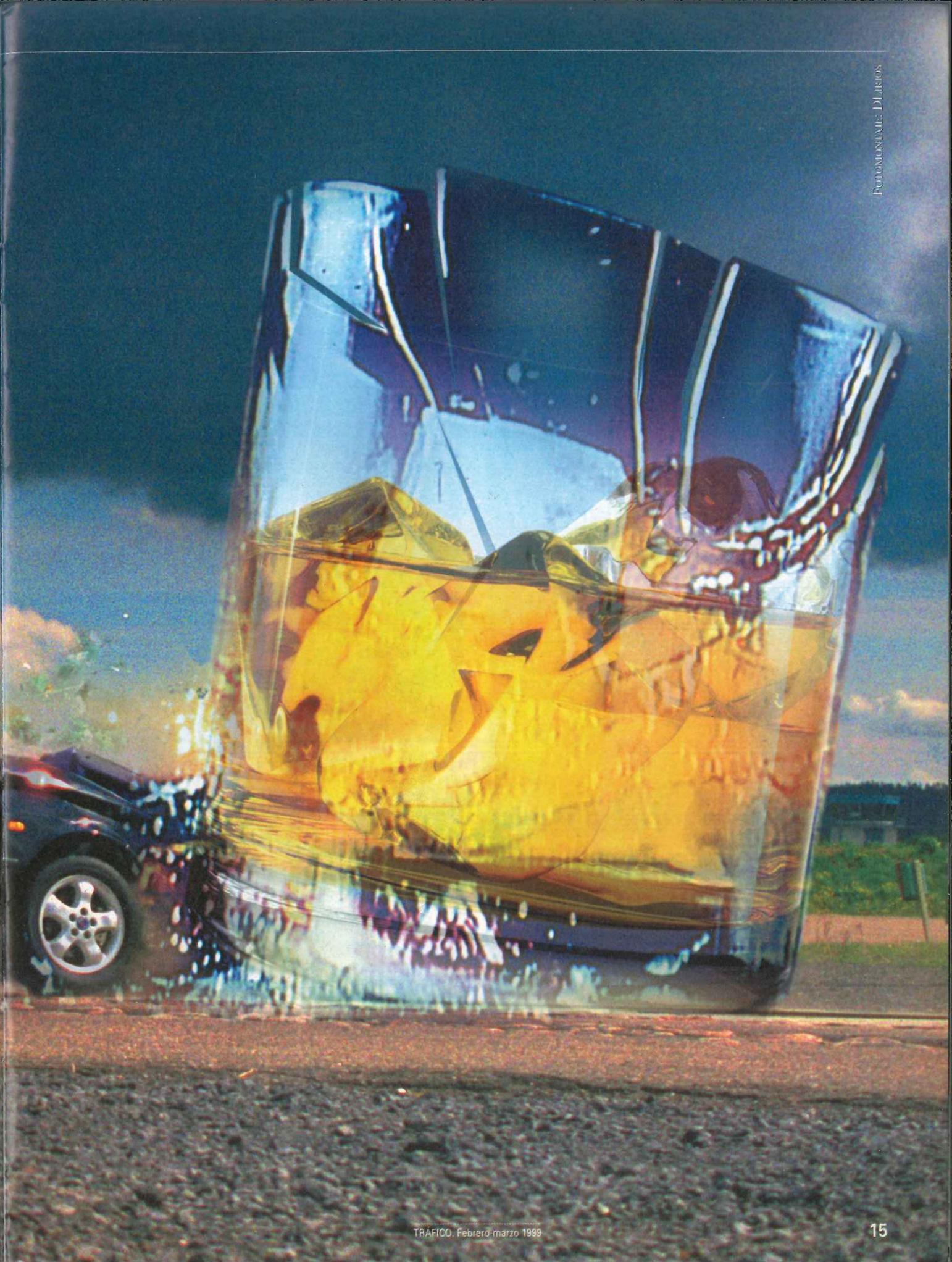


HIPNOSIS DE AUTOPISTA

muestre el **porqué** de algunas zonas de "**alto riesgo**"; lo que si está claro es que este magnífico trabajo tiene que servir para conocer los **riesgos** de ciertos trayectos, pero también para que los **gestores de las autopistas** y las distintas **administraciones** tomen cartas en el asunto: si unas señales o carteles extras "**espabilan**" al conductor o unos pequeños cambios en el **asfalto** sirven para que algunos "**despierten**" de su **adormecimiento** transitorio, no habrá **mejor inversión**. Claro, me gustaría ver que esto comienza a aplicarse aquí antes que en ningún sitio. Sería **triste**, como pasaba con el **aceite**, que nuestros mejores productos termináramos por recomprarlos, en bonito, a otros países que lo saben **vender mejor**. Esperemos que a nivel de despachos no sufran la "**hipnosis del olvido**".

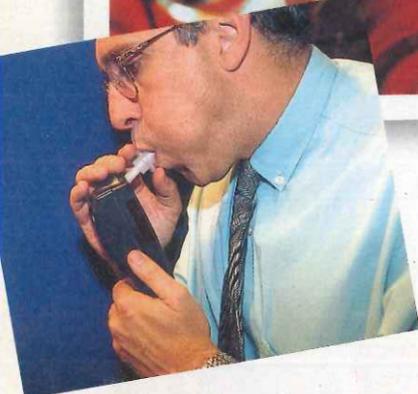
Entre el 40 y 80 por 100 de los fallecidos en accidente de circulación había bebido

Un trago de 4.000 MUERTOS



J. IGNACIO RODRÍGUEZ. INFOGRAFÍA: DLIRIOS. FOTOS: M. GONZÁLEZ

La implicación del alcohol en los accidentes de circulación en nuestro país es muy alta: entre cuatro y ocho de cada diez fallecidos presentan alcoholemias superiores a 0,5 grs/l. de sangre. Una tragedia de 4.000 vidas cada año que se pretende atajar rebajando significativamente las tasas de alcoholemia permitidas y divulgando entre la población conductora los límites, riesgos y alteraciones que provoca la bebida.



VARIEDAD. La cantidad, tipo de bebida y rapidez con que se ingiera, influyen en el grado de alcoholemia.



La reducción de las tasas máximas de alcoholemia para conducir ha supuesto en otros países la disminución de los accidentes mortales en un 11 por 100

Si al hombre se le atribuye la responsabilidad directa en más de las tres cuartas partes de los accidentes, el consumo de alcohol es, sin duda, el factor de riesgo más importante. En España, el consumo de alcohol entre los conductores no difiere sustancialmente de la población general. Aunque en los últimos años se ha constatado una disminución notable del consumo de alcohol en el sur de Europa, en 1995, nuestro país ocupaba el quinto lugar, con un consumo de alcohol entre los conductores no difiere sustancialmente de la población general. Aunque en los últimos años se ha constatado una disminución notable del consumo de alcohol en el sur de Europa, en 1995, nuestro país ocupaba el quinto lugar, con un consumo de alcohol puro por cápita.

De hecho, según la Encuesta Nacional de Salud de 1997, el 62 por 100 de los españoles mayores de 16 años consume habitual-

En mayo, nuevas tasas

El próximo 6 de mayo entra en vigor la nueva normativa sobre tasas máximas de alcohol para poder conducir. La Dirección General de Tráfico, con el eslogan "No te pases, ahórrate un mal trago", viene desarrollando una campaña en televisión y prensa para justificar y explicar la bajada del nivel de alcoholemia.



CONDUCTORES EN GENERAL:

"Bastan dos whiskies o tres copas de vino, en un adulto de peso medio, para alcanzar el 0,5. Ten en cuenta que el efecto del alcohol puede ser muy superior si se mezcla con medicamentos u otras sustancias. Pasarse del límite puede significar fuertes multas, la suspensión del permiso de conducir, condenas con privación de libertad, o que no vivas para contarlo".



PRINCIPIANTES:

"La mayoría de los accidentes graves en jóvenes de menos de 24 años se produce en fin de semana y en trayectos cortos. La primera causa es el alcohol y, en muchos casos, la falta de experiencia al volante. Por eso baja a 0,3 grs/litro el nivel de alcohol en sangre permitido para conductores con menos de dos años de experiencia. Basta un 'cubata' o una lata de cerveza en un adulto de peso medio para alcanzar este nuevo límite".



PROFESIONALES:

"Si los efectos del alcohol sobre la conducción son graves, lo son aún más en el caso de los conductores profesionales por su mayor responsabilidad. Por eso baja a 0,3 grs/litro el nivel permitido para los profesionales del volante de todas las categorías. Dos copas de vino o una copa de brandy en un adulto de peso medio son suficientes para alcanzar esta nueva tasa".

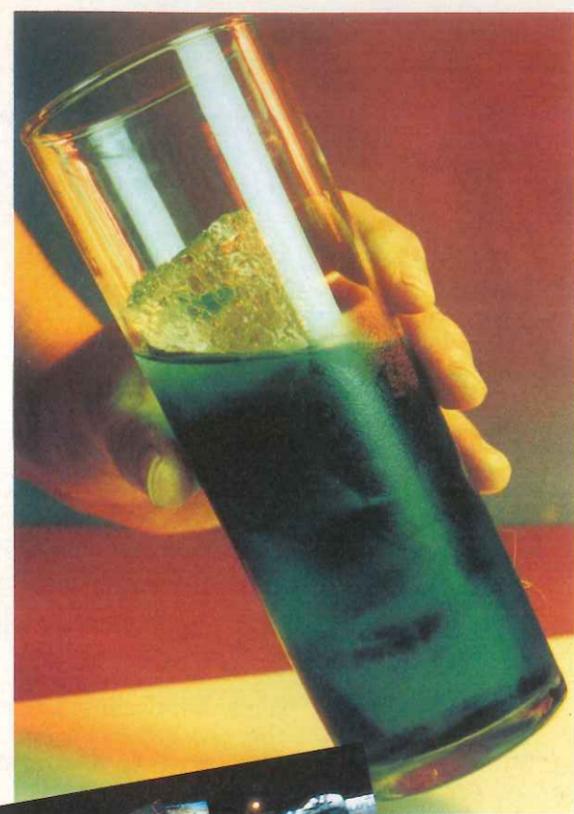
mente alcohol; e, incluso, un 4 por 100 pertenece al grupo de los conocidos como "bebedores de riesgo", por su alto consumo. El grupo de 25-44 años, seguido del de 16 a 24, es el que declara mayor consumo, mientras que el porcentaje de abstemios es más del doble en las mujeres.

De acuerdo con el informe presentado recientemente por el delegado del Plan Nacional sobre Drogas, Gonzalo Robles, unas 291.000 personas reconocen que se emborrachan a diario y, de ellas, 280.000 son menores de 29 años.

Y si los efectos directos sobre la salud son perniciosos, su influencia en los accidentes está ya fuera de toda duda. Se estima que en España, una de cada cinco

muerdes por causa del alcohol se relaciona con los accidentes de tráfico, lo que supone unos 4.000 fallecidos al año. Además, diversos estudios realizados en la población española apuntan a que la implicación del alcohol en los accidentes de circulación es muy alta: entre el 40 y 80 por 100 de los fallecidos presentaba alcoholemias superiores a 0,5 grs/l. de sangre.

Con el fin de intentar poner coto a la sangría del alcohol, España se ha sumado a la tendencia homogeneizadora alrededor de la tasa máxima de 0,5 grs/l. propuesta por la Dirección General de Transportes de la Comisión de Comunidades Europeas. En algunos países donde ya se ha puesto en marcha la reducción de



NOVATOS España es el único país que exige igual tasa a los conductores principiantes y a los profesionales.

la cuota, se ha estimado una disminución de los accidentes mortales en torno al 11 por 100.

NOVATOS

En nuestro caso, una de las novedades de la rebaja de las tasas que entrarán en vigor el próximo 6 de mayo sin precedentes en ningún otro país europeo— es que los conductores que acaban de obtener el permiso de conducir tendrán una limitación de 0,3 grs/l., la misma establecida para los profesionales. La razón es que el alcohol afecta en mayor medida en la realización de tareas que no están suficientemente automatizadas.

La reducción de las tasas

se ha acordado siguiendo las conclusiones y recomendaciones de un informe elaborado por un grupo de expertos e investigadores encargado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial para estudiar la situación legal y la repercusión del alcohol en los accidentes. En todo caso, se trata de unos límites que la mayoría acepta bien: distintos sondeos han demostrado que nuestra sociedad se muestra partidaria de medidas—controles policiales, sanciones más severas, reducción de los límites, etc.— que impidan conducir bebido; para el 91 por 100 de los españoles, el alcohol es la primera causa que desencadena los accidentes de tráfico, seguida de la velocidad. Se trata de una apre-

BEBER: ¿DÓNDE ESTÁ EL LÍMITE?

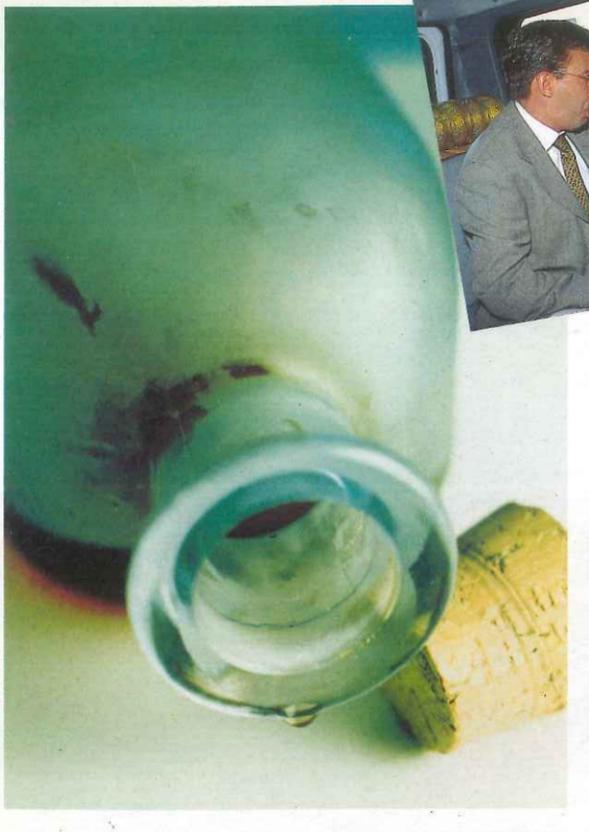
(Alcoholemia estimada, después de una hora, en ayunas; con alimentos, la tasa de alcoholemia podría disminuir, como máximo, a la mitad).

BEBIDA	Número de vasos	VARONES			MUJERES		
		60 kg	70 kg	80 kg	50 kg	60 kg	70 kg
Cerveza (lata 33 cl.)	1	0,4	0,3	0,2	0,5	0,5	0,4
	2	0,7	0,6	0,5	1	0,8	0,7
	3	1	0,8	0,7	1,5	1,2	1,1
Vino Cava (100 ml.)	1	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	0,2
	2	0,5	0,4	0,4	0,7	0,6	0,5
	3	0,7	0,6	0,6	1,1	0,9	0,8
Aperitivos (70 ml.)	1	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	0,2
	2	0,5	0,4	0,4	0,7	0,6	0,5
	3	0,7	0,6	0,6	1	0,8	0,7
Licores (45 ml.)	1	0,2	0,2	0,1	0,3	0,2	0,2
	2	0,5	0,4	0,3	0,6	0,5	0,4
	3	0,6	0,5	0,4	0,9	0,8	0,7
Brandy (45 ml.)	1	0,3	0,3	0,2	0,5	0,4	0,4
	2	0,7	0,6	0,5	1	0,8	0,7
	3	1	0,9	0,8	1,5	1,3	1,1
Combinados (70 ml.)	1	0,5	0,4	0,4	0,8	0,6	0,5
	2	1	0,9	0,8	1,5	1,3	1,1
	3	1,6	1,3	1,2	2,3	1,9	1,7

 < 0,3 grs/l. Pueden ponerse al volante todos los conductores.
 0,31 a 0,5 grs/l. Todos los conductores menos noveles y profesionales.
 < 0,3 grs/l. Ningún conductor puede ponerse al volante.

La fiabilidad está en el aire

Existe una equivalencia conocida entre el alcohol en sangre y en aire espirado (1:2.300, que se redondea a 1:2.000, más favorable para el interesado). Por ello, las policías de todo el mundo efectúan los controles de alcoholemia mediante alcoholímetros de precisión, un método mucho más ágil y práctico que permite conocer al momento la concentración de alcohol en sangre con sólo soplar.



MEDIA HORA. El nivel máximo de alcohol en sangre se alcanza entre los 30 y 90 minutos; en ayunas, antes.



Los españoles, con un consumo medio de 10,2 litros de alcohol puro per cápita, ocupamos el quinto lugar en el ranking europeo de bebedores

ciación que se ha venido constatando en diversos estudios. De acuerdo con el citado informe del grupo de expertos, aunque la evidencia científica de la relación alcohol/accidentes se re-

monta a los años treinta, el primer gran estudio realizado por Robert F. Borkenstein en 1964 demostró que los conductores que presentaban una alcoholemia de 0,5 grs/l. tenían casi el do-

ble de probabilidad de sufrir un accidente.

Sin embargo, señala Juan Carlos González Luque, uno de los expertos que han participado en la elaboración del informe, el riesgo de sufrir un accidente asociado al alcohol no depende exclusivamente de la cantidad ingerida, sino que "los conductores inexpertos y los que beben de manera esporádica aumentan el riesgo de accidente a partir de niveles más bajos que la población general; además, cuando se tiene poca experiencia, no sólo con el volante sino con los propios efectos del alcohol, faltan recursos para solucionar cualquier contingencia".

Según el informe, los jóvenes, por la confluencia de otros factores, también presentan mayor riesgo de resultar implicados. De hecho, por debajo de los 18 años, el riesgo relativo de sufrir un accidente mortal en quienes tienen una alcoholemia mayor de 0,8 grs/l. es más de 150 veces superior a quienes no han bebido nada. Aunque es cierto que los conductores entre 16 y 20 años tienen mayor probabilidad de estar implicados en accidentes mortales incluso sin haber bebi-

De la copa a la sangre

El alcohol se absorbe en el estómago, principalmente en el intestino delgado, atraviesa sus paredes y pasa a la sangre. La rapidez del proceso depende de la presencia de alimentos en el estómago, de la cantidad de alcohol, del tipo de bebida, del peso y del sexo.

Aunque el nivel máximo de alcohol en sangre se alcanza entre los 30 y 90 minutos, con el estómago vacío pasa más cantidad de alcohol a la sangre y más rápidamente (en 15 minutos se habrá absorbido casi el 50 por 100). Cuando hay alimentos, la difusión del alcohol es menor y más lenta, sobre todo si son ricos en grasas.

Aunque la velocidad de difusión y el grado de impregnación alcohólica aumentan proporcionalmente con la cantidad de bebida y su graduación, hay excepciones: algunas con mucho grado hacen más largo el proceso (por efecto de la contracción pilórica), mientras que las bebidas carbonícas lo aceleran. Cuanto más deprisa se ingiera la bebida, mayor es la velocidad de difusión y la cantidad de alcohol que pasa a la sangre.

Para una cantidad determinada de alcohol, su concentración en los tejidos dependerá del peso y del sexo. La mujer, por su menor peso y por la menor actividad de una enzima de la mucosa gástrica, alcanza mayores niveles de alcohol en sangre que el hombre.

¿En cuanto tiempo desaparece la borrachera? Por regla general, cada hora se metaboliza una media de 0,12 grs/l.

do, el riesgo crece más rápidamente que en otras edades cuando se incrementa la tasa de alcoholemia.

Además, se ha demostrado que el alcohol se encuentra con frecuencia en conductores o peatones implicados en accidentes de circulación, especialmente en los más graves: el número de conductores con alco-

holemia superior a 0,5 grs/l. fallecidos era cinco veces superior al de los ilesos.

Todo apunta a considerar que en el accidente relacionado con el alcohol confluyen elementos de riesgo que lo hacen más lesivo. Se trata de un accidente con mayor predominio de conductores varones y jóvenes, más frecuente en horas de madru-

LAS 10 INFRACCIONES DEL ALCOHOL MÁS FRECUENTES

- 1 Detención en el carril sin causa.
- 2 No guardar la distancia de seguridad.
- 3 Circular por el carril incorrecto.
- 4 Invadir el carril contrario.
- 5 Reacción retardada a la señalización.
- 6 Velocidad inadecuada.
- 7 Adelantamiento antirreglamentario.
- 8 Salida de la zona de circulación.
- 9 Señalización incorrecta de las maniobras.
- 10 Circular por dirección prohibida.



gada, mayoritariamente con sólo un vehículo implicado (salidas de la carretera y vuelcos) y cuyos ocupantes hacen menos uso del cintu-

rón de seguridad que en otro tipo de accidente.

Según el doctor González Luque, en la actualidad todos los expertos están de

Lo que debe saber sobre controles de alcoholemia

¿A quién se le puede efectuar un control de alcoholemia?

A cualquier usuario de la vía, sea conductor o peatón.

¿Quién puede efectuar controles de alcoholemia?

Los Agentes de la Autoridad.

¿Cómo pueden ser los controles?

- De carácter preventivo, a cualquier conductor elegido de forma aleatoria.
- A quienes presenten síntomas, por su actuación o manifestaciones, de conducir bajos los efectos del alcohol.
- Con motivo de haber cometido algún tipo de infracción a las

normas de circulación.

- Tras haber sufrido un accidente.

¿Qué pasa si me niego a someterme a la prueba?

En primer lugar, los Agentes de la Autoridad procederán a inmovilizar el vehículo y pondrán al conductor a disposición del Juez de Instrucción. La negativa a someterse a la prueba (artículo 380 del Código Penal) está considerada como desobediencia grave y se contempla la pena de prisión por un período de 6 meses a 1 año.

Si el Juez falla a mi favor, ¿termina todo?

Si a pesar de estar acreditada la negativa a someterse a la prueba, el proceso penal ter-



Conducción por un período de hasta 3 meses.

¿Y si me someto a la prueba y da positivo?

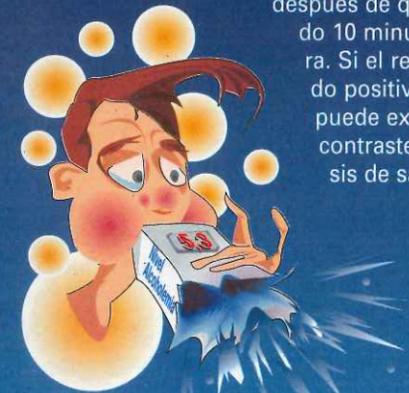
El simple hecho de superar la tasa permitida de alcoholemia supone una infracción administrativa calificada como "muy grave", que contempla una sanción de hasta 100.000 pesetas y la suspensión del Permiso de Conducción por un período de hasta 3 meses. Si, además, el conductor presenta síntomas de estar bajo la influencia del alcohol, el agente inmovilizará el coche (salvo que otra persona pueda hacer-

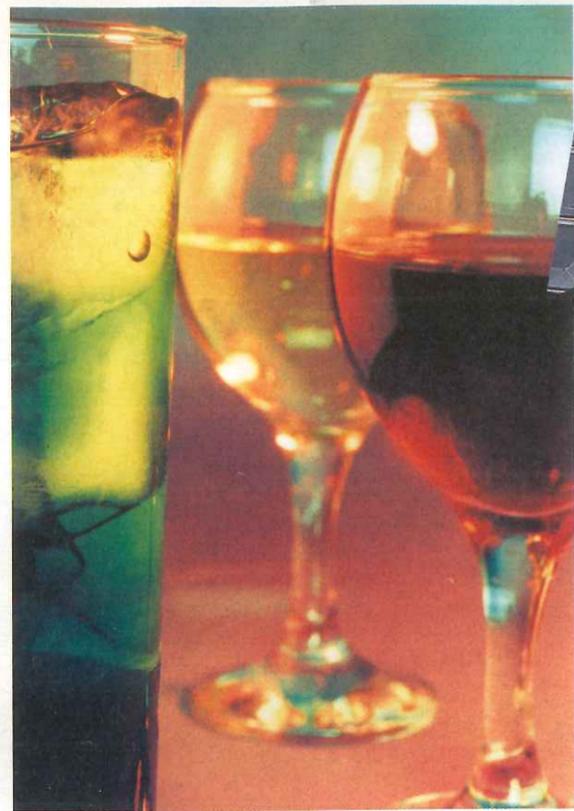
minase con una declaración de falta de responsabilidad penal, las autoridades administrativas iniciarían el correspondiente expediente que contempla una sanción de hasta 100.000 pesetas y la suspensión del Permiso de

se cargo de él) y presentará las actuaciones ante el Juzgado.

¿Cuáles son mis derechos?

Si en la prueba con un alcoholímetro de precisión superase la tasa máxima permitida, el conductor tiene derecho a una segunda prueba después de que hayan transcurrido 10 minutos desde la primera. Si el resultado siguiera siendo positivo, el conductor puede exigir una prueba de contraste a través de un análisis de sangre o de orina. Los costes de la prueba correrán a cargo del conductor si el resultado de la alcoholemia es positiva; o de la Administración, si el contraste es negativo.





PROFESIONALES. El límite para los profesionales del volante es más estricto.



Los conductores inexpertos y los que beben de manera esporádica aumentan el riesgo de accidente a partir de niveles más bajos que los demás

acuerdo en que el alcohol aumenta la lesividad por tres razones: porque modifica el comportamiento del conductor y lo hace más arriesgado, porque altera negativamente sus capacidades y por su peor respuesta al trauma. Así, si situamos a dos personas ante el mismo accidente, el que ha bebido tiene casi cuatro veces más riesgo de sufrir lesiones mortales. Esto se debe a que la respuesta natural del organismo al trauma es diferente: el alcohol deprime el sistema inmunológico, reduce la regeneración de las células y el riesgo de infección aumenta considerablemente. Y esto afecta en mayor medida tanto a las personas con alcoholemias crónicas como a las que presentan estados agudos.

CÓMO ACTÚA

El alcohol es, sobre todo, tóxico para el sistema nervioso y ejerce un efecto adormecedor sobre sus funciones, aunque se manifiesta

primero como excitante y, después como sedante. Esto da lugar a una serie de alteraciones que tienen lugar en cuatro fases: euforia, alteraciones en la conducta, somnolencia y riesgo de coma.

En la primera fase se produce una depresión de los centros nerviosos superiores

Bebedores al estilo nórdico

El hábito de consumo de alcohol en los adolescentes y jóvenes españoles se encuadra en el llamado "modelo nórdico", cuyas principales características son:

- ▶ Inicio del consumo a edad temprana.
- ▶ Consumo de fin de semana.
- ▶ Se bebe por la tarde/noche, fuera del entorno familiar.
- ▶ Se consume principalmente cerveza, pero cada vez más bebidas destiladas en combinados.
- ▶ Aunque ha aumentado el porcentaje de abstemios en los jóvenes, la cantidad que consumen los que beben es notablemente mayor.

▶ ¿Por qué beben? Para mejorar la comunicación con los demás, por evasión, en las celebraciones y fiestas, para integrarse en el grupo, para afirmar la virilidad o demostrar la liberación y derecho a la igualdad, así como por el propio placer de beber. Están apareciendo nuevas motivaciones como la búsqueda de los efectos psicoactivos del alcohol.

CONTROLES. Un accidente, una infracción o la simple casualidad, pueden dar lugar a un control de alcoholemia.

que da lugar a una disminución de los mecanismos inhibitorios de control y se manifiesta por un estado de excitación y euforia. De no seguir bebiendo, no se superaría de esta fase. Aunque es difícil que alguien desde fuera pueda detectarlo, la respuesta ante los estímulos sensoriales es más lenta y comienzan a producirse ciertas alteraciones, fundamentalmente visuales: disminución de la agudeza visual —sobre todo al amanecer o anochecer—, dificultad para apreciar velocidades y distancias y en la percepción del tráfico —sobre todo en curvas e intersecciones— y oscilaciones en los globos oculares —movimiento de la imagen—. La sintomatología descrita puede aparecer con alcoholemias relativamente bajas (0,3 grs/l).

La segunda fase se caracteriza por la anulación de la acción inhibitoria de los centros superiores, que da lugar a una alteración de la conducta; se produce una liberación de los impulsos primitivos que puede traducirse en irritación y agresividad. El tiempo de reacción se alarga, se detectan problemas de motricidad y se producen ligeras alteraciones de la palabra y de los movimientos más finos de los dedos.

SUEÑO IRRESISTIBLE

En la tercera fase se hacen notorios los síntomas narcóticos del alcohol, afecta a las funciones sensitivas y motoras y da lugar a una irresistible somnolencia. No es raro que el sujeto provoque escándalos y mantenga una actitud de desobediencia y, en general, de aban-



Clinton anuncia una nueva "Ley Seca"

El presidente de EE. UU., Bill Clinton, ha anunciado que pedirá al Congreso la aprobación de una ley que penalice severamente a todos los conductores que beben y cogen el volante. "Ya se lo dijimos a los jóvenes: si antes de conducir te bebes una cerveza, un vino o una copa de algo, pierdes tu permiso de conducir", señaló Clinton, recordando que, desde 1995, es ilegal que los menores de 21 años conduzcan si han bebido cualquier cantidad de alcohol.

La alarma ha saltado tras la publicación de un informe que estima que 46,5 millones de conductores, sobre todo jóvenes, consumieron en 1996 alcohol, drogas o ambas sustancias, momentos antes de ponerse al volante. La cifra de estadounidenses muertos el pasado año en accidentes relacionados con el alcohol se aproxima a los 16.000, además de un millón de heridos y un coste social de 45.000 millones de dólares.

dono de las obligaciones.

En función de la cantidad de bebida ingerida, en la última fase se podría producir una anulación de las funciones sensitivas y motoras. El sujeto puede entrar en coma, del que puede recuperarse poco a poco en 8 ó 10 horas. Pero si el coma se prolonga más de 10 horas, puede terminar en parada respiratoria.

Aunque son conocidos comportamientos de agresividad, euforia, falsa seguridad y temeridad, se maneja la teoría de que el deterioro por alcohol que mayor incidencia tiene en la seguridad es el que se deriva de situaciones imprevistas en emergencias, puesto que el conductor necesita más tiempo de reacción y ejecuta maniobras tardías e inapropiadas. Además, entre las alteraciones del comportamiento, conviene subrayar la disminución en la percepción del riesgo y el falso sentimiento subjetivo de mayor capacidad y destreza.

Si a todo ello añadimos que en España hay contabilizados alrededor de tres millones de alcohólicos adultos y que la bebida está muy arraigada en los patrones de comportamiento social, no debe sorprender a nadie que las víctimas debidas al alcohol sean tan numerosas.

ALCOHOLEMIA, EFECTOS Y RIESGO

Comienza la zona de riesgo
Alcoholemia: de 0,3 a 0,5 grs/l.

Efectos:

- Excitabilidad emocional.
- Disminución de la agudeza mental.
- Relajación y sensación de bienestar.
- Deterioro de los movimientos oculares.

El riesgo se multiplica por 2

Zona de alarma
Alcoholemia: de 0,5 a 0,8 grs/l.

Efectos:

- Reacciones lentas.
- Alteración en los reflejos.
- Comienzo de la perturbación motriz.
- Euforia, distensión y bienestar.
- Comienzo de la impulsividad y agresividad al volante.

El riesgo se multiplica por 5

Conducción peligrosa
Alcoholemia: de 0,8 a 1,5 grs/l.

Efectos:

- Estado de embriaguez importante.
- Reflejos muy perturbados y lentificación de las respuestas.
- Problemas serios de coordinación.
- Dificultades de concentración de la vista.

El riesgo se multiplica por 9

Conducción altamente peligrosa
Alcoholemia: de 1,5 a 2,5 grs/l.

Efectos:

- Embriaguez neta con posibles efectos narcóticos y confusión.
- Cambios imprevisibles de la conducta.
- Fuertes perturbaciones psicosenoriales y notable confusión mental.
- Vista doble y actitud titubeante.

El riesgo se multiplica por 20

Conducción imposible
Alcoholemia: de 3 grs/l.

Efectos:

- Embriaguez profunda.
- Abolición de los reflejos, parálisis e hipotermia.
- Puede llegar al coma.

El riesgo se multiplica por 40

La reducción de las tasas de alcoholemia y el incremento de los controles en carretera pueden ser un paso tan importante como inútil si cada conductor no es capaz

de comprender que en los hábitos de diversión no puede mezclarse el alcohol y el volante. Lo dice la DGT en su campaña: "No te pases, ahórrate un mal trago". ♦

La nueva campaña divulgativa de la DGT busca la colaboración de la sociedad

MENSAJES DE BOCA EN BOCA

JUANA SÁNCHEZ

Dentro de unos días, justo antes del comienzo de la Semana Santa, empezará a "rodar" la nueva campaña de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico, valorada en 2.200 millones de pesetas. Este año, el de la Educación Vial en España, estará en manos de la agencia McCann Erickson y los anuncios resaltarán la importante función de la educación vial en tanto que cada persona, en su relación familiar, social o profesional, siempre puede enseñar a otros.

El año pasado, los anuncios de la Dirección General de Tráfico (DGT) abandonaban las imágenes impactantes y dramáticas de accidentes "reales" y sus consecuencias que habían caracterizado las campañas anteriores. La opción, en ese caso, fue la de advertir de que siempre existe una alternativa a

coger el coche ante situaciones que, de antemano, plantean riesgos añadidos. Este año, el de la Educa-

ción Vial en España, la línea divulgativa de la DGT marca otra sustancial diferencia: la campaña está especialmente pensada para resaltar la importancia de la educación vial, en tanto que enfatiza las posibilidades que tiene cada persona, por su situación personal, familiar o profesional, de enseñar a quienes tiene a su alrededor. Se pretende que quienes vean la campaña, independientemente de que sean conductores, peatones, motoristas, etcétera, actúen

a la vez como receptores y emisores de los mensajes, que irán de boca en boca.

Y es que la educación —también la vial—, entendida en su sentido más amplio, no es otra cosa que conseguir de una persona la actuación más adecuada en cada momento. Para eso, organismos públicos como la DGT llevan años tratando de concienciar a todos de que la relación entre personas y vehículos tiene que estar presidida por actitudes de responsabilidad y respeto. Una tarea a la que, poco a poco, se van uniendo entidades privadas, pero que, en último caso, necesita de la colaboración de to-



Se considera que cada persona, en su ámbito familiar, social o profesional, puede cambiar la conducta de quienes tiene cerca

dos y cada uno de los ciudadanos.

Esa es, en definitiva, la filosofía y la intención de la campaña de la DGT de este año: cualquier persona, en su entorno familiar, social o profesional puede usar su "peso específico" entre quienes le rodean para hacer cambiar una conducta temeraria o irresponsable por una actitud respetuosa con las normas y con los demás. Por eso, los "spots" publicitarios, que pretenden la colaboración de todas las fuerzas sociales, van espe-

cialmente dirigidos a quienes, además de adecuar su propia conducta, pueden cambiar la de los demás, algo que, en última instancia, tiene en su mano cualquier ciudadano. "Enseña a quienes te rodean", podría resumir la campaña.

Desde un punto de vista más general, se trata de "vender" la seguridad vial como un bien imprescindible en nuestra sociedad, buscando su colaboración. Por eso, la propuesta que recibieron en su día las agencias publicitarias —once empresas respondieron a este requerimiento creativo— desde la DGT recogía que "la creatividad tendrá una única línea de comunicación encaminada a resaltar la importancia de la Educación Vial" en toda la población, haciendo especial hincapié "en la transcendencia de la correcta actuación de todos los mediadores educativos en los distintos ámbitos como principio esencial para la consecución de conductas correctas y seguras, que refrenden el valor fundamental del individuo que es su propia vida".

Entre las mejor aceptadas

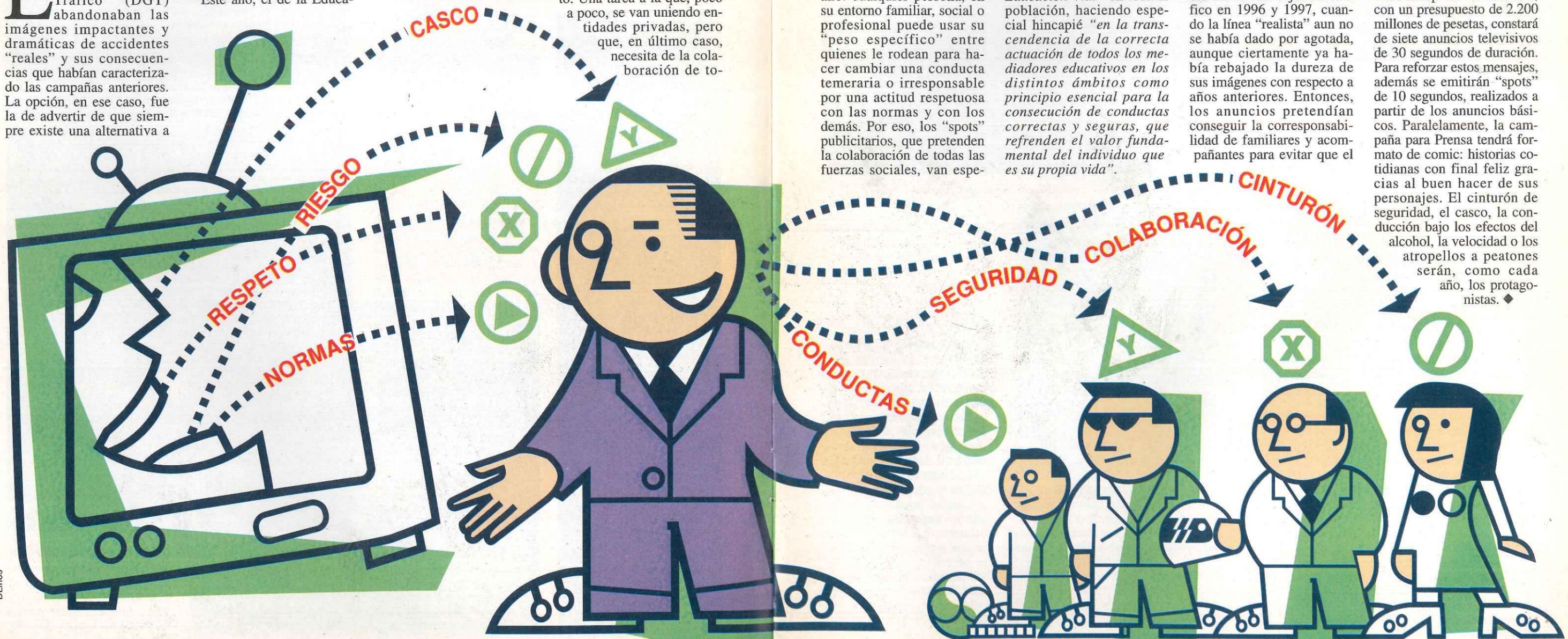
Según datos de un reciente informe de Ibecom (Ibérica de Comunicación, Análisis e Información), las campañas publicitarias de la Dirección General de Tráfico están entre las de "mayor aceptación" por parte del público. Se trata de un estudio sociológico que ha analizado los mejores índices de valoración a través de un seguimiento, durante 16 meses, a más de 470 empresas, entidades e instituciones que frecuentemente aparecen en los medios de comunicación. En el apartado "social de la imagen", Tráfico es una de las entidades que figura con mayor aceptación, junto a El Corte Inglés, Argentaria, Telefónica y Endesa, entre otras.



McCann Erickson, la agencia adjudicataria de esta campaña, ya tiene experiencia en este tipo de publicidad, pues fue responsable de los mensajes de Tráfico en 1996 y 1997, cuando la línea "realista" aun no se había dado por agotada, aunque ciertamente ya había rebajado la dureza de sus imágenes con respecto a años anteriores. Entonces, los anuncios pretendían conseguir la corresponsabilidad de familiares y acompañantes para evitar que el

conductor de un vehículo se sentase al volante después de haber consumido alcohol, sin abrocharse el cinturón o sin usar el casco.

La campaña de este año, con un presupuesto de 2.200 millones de pesetas, constará de siete anuncios televisivos de 30 segundos de duración. Para reforzar estos mensajes, además se emitirán "spots" de 10 segundos, realizados a partir de los anuncios básicos. Paralelamente, la campaña para Prensa tendrá formato de comic: historias cotidianas con final feliz gracias al buen hacer de sus personajes. El cinturón de seguridad, el casco, la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad o los atropellos a peatones serán, como cada año, los protagonistas. ♦



DLiros



Palma de Mallorca: Entidades públicas y privadas impulsan la educación vial



ARRANCA EL "CURSO" MÁS SEGURO

RIESGOS. Los niños son un grupo de riesgo. Los investigadores estudian sus limitaciones para buscar estrategias de actuación.

JUANA SÁNCHEZ

En el Pueblo Español de Palma de Mallorca, donde están reproducidos muchos de los más significativos monumentos españoles —desde la Puerta de Bisagra de Toledo a la Torre del Oro sevillana— se celebraron en enero las Jornadas de Presentación de 1999 como Año de la Educación Vial. Medio centenar de profesionales de instituciones públicas y privadas mostraron todas las vertientes posibles de la educación vial.

Cuando en abril de 1897 el primer "carruaje automóvil" que circuló por Palma de Mallorca llegaba a la isla, nadie imaginó que un siglo después, en esa misma ciudad, un amplio abanico de expertos buscaría soluciones a lo que hoy es la primera causa de muerte en los países industrializados: los accidentes de tráfico. El fo-

ro ha sido las Jornadas de Presentación de 1999 como "Año de la Educación Vial", celebradas del 24 al 29 de enero, donde más de cuarenta profesionales de otras tantas entidades públicas —ayuntamientos, comunidades autónomas, Ministerios, universidades, institutos de investigación...— y privadas —colegios profesionales, autoescuelas, aseguradoras, asociaciones de au-

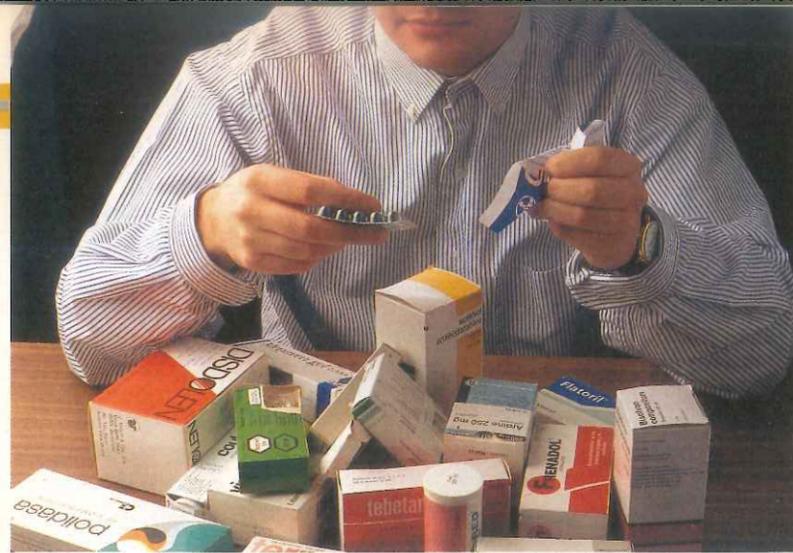
tomovilistas, Cruz Roja...— expusieron el trabajo realizado en sus respectivas áreas en favor de la educación vial, una parcela que se dibuja como indispensable para reducir las cifras de accidentalidad.

Y es que el automóvil es uno de los elementos que mayores cambios ha introducido en la forma de vida de las sociedades industrializadas. Cambios que, al principio, no fueron aplaudidos, como recordó Francisco Álvarez Cascos —vicepresidente primero del Gobierno— en la inauguración de las Jornadas, pero que pronto obligaron a regularlos. Así, en 1900 ya se exige su matriculación y se teme que su velocidad pueda causar accidentes. En 1915, una ordenanza del Ayuntamiento de Palma reduce su velocidad máxima "a la de un caballo al paso, mode-

rándola al anochecer para que no exceda de diez kilómetros por hora". Y ya entonces se obliga a sus propietarios a pasar una revisión técnica municipal.

NO ES ACCIDENTAL

"El accidente no es accidental". Esta afirmación, declaración de la OMS (Organización Mundial de la Salud) hace casi cuatro décadas, contradice una idea bastante generalizada que identifica el accidente como una fatalidad que cualquiera puede sufrir, que responde al azar y contra la que poco o nada se puede hacer. Según los expertos, uno de los primeros pasos es erradicar la asociación entre accidente de tráfico y mala suerte, ya que tras ella se oculta un mensaje fatalista que dificulta la prevención. Por eso, desde el punto de vista mé-



FARMACIAS. El papel del farmacéutico para informar a sus clientes sobre los medicamentos y la conducción disminuye riesgos

dico, se contempla la posibilidad de sustituir el término "accidente" por "lesión".

Según Jesús Rubio, del Departamento de Epidemiología, Promoción y Educación para la Salud del Ministerio de Sanidad y Consumo, "frente al accidente se deben plantear estrategias de actuación como ante cualquier otra epidemiología. Además, la diversidad de factores que influyen obliga a diseñar estrategias multidisciplinarias que requieren una estrecha colaboración entre ciudadanos e instituciones". En este sentido, la labor de médicos, pediatras y enfermeras de Atención Primaria es fundamental, ya que su consejo personalizado puede prevenir riesgos: uno de cada tres conductores españoles se sienta al volante habiendo ingerido fármacos, algunos con efectos en la capacidad para conducir. También pueden hacer una labor importante respecto al consumo de alcohol, con las personas mayores y con los elementos de seguridad para niños. Todo ello conlleva la formación del personal sanitario, cuyo trabajo se ha centrado hasta ahora en la asistencia y rehabilitación del accidentado, pero no en la prevención del accidente. Según una encuesta de la Universidad de Valladolid a 6.000 médicos de Atención Primaria, el 80 por 100 valoró como importante o muy importante su inter-

acción en este sentido.

Por otra parte, algunos de los medicamentos más populares se venden sin receta, lo que resalta el potencial papel educativo de nuestros 19.000 farmacéuticos. Según su colegio profesional, la cuarta parte de las 89 personas que cada día entra, como media, en una farmacia no compra sino que pide información so-

bre efectos secundarios, contraindicaciones o interacciones entre medicamentos. Por eso, aunque el prospecto de muchos productos reseñan efectos como somnolencia o mareos, es importante que, además, el farmacéutico lo advierta al venderlos.

Y si hablamos de educación, es obvio que incidir sobre los niños es una de las formas más eficaces para rebajar estos riesgos. Pero la educación vial infantil, que se solapa con otros valores éticos, no debe limitarse a los conocimientos si-

El accidente no responde a la mala suerte. La idea de fatalidad a la que se asocia dificulta las medidas de prevención

no promover actitudes responsables aunque, como reconoce José López Fernández, representante del Colegio Profesional de la Educación "en nuestros sistemas educativos se ha dado siempre más importancia a la información que a las actitudes porque es más fácil impartir conocimientos que educar en valores".

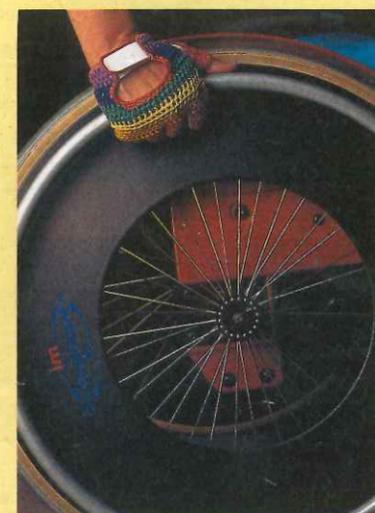
EN LA UNIVERSIDAD

Esta "nueva" educación infantil obliga a una formación precisa de profesores y otros profesionales, lo que ya es preocupación de organismos como la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) que colabora con la Dirección General de Tráfico (DGT), en cursos para maestros y educadores extraescolares. Para la directora de los cursos, Carmen Jiménez, "invertir en educación vial, en la sociedad de hoy, es invertir en calidad de vida". Muchos docentes, policías locales o monitores de tiempo libre que desarrollan programas de educación vial en colegios han pasado por estos cursos. Sus actuaciones van desde actividades escolares en parques infantiles de tráfico hasta la elaboración de programaciones abiertas a toda la comunidad educativa, intentando superar la pura actividad lúdica de conducir un "kart" o una bicicleta. Para ello, en el País Vasco, la elaboración de material y el diseño de programas nace de la colaboración entre Tráfico y Educación. En todo caso, los frutos no se ven de forma inmediata, lo que lleva a algún responsable a preguntarse honestamente si su labor sirve para algo.

EN LA UNIVERSIDAD

Respecto a la investiga-

Quinientos nuevos parapléjicos cada año



Cuatro de cada diez minusvalías se producen por accidentes de tráfico, una circunstancia que cada año deja parapléjicos —una grave lesión que se produce tras la ruptura de la médula dentro de la columna vertebral e impide el movimiento de las piernas— a 500 personas, según el Ministerio de Sanidad y Consumo. Además, el 35 por 100 de las muertes que no son por enfermedad —la mayoría, personas

de 15 a 24 años— también están causadas por este tipo de accidente. Por cada uno de estos muertos, hay siete heridos graves y 15 leves. Según Cruz Roja, muchas de estas muertes son achacables a la actuación errónea de quien, testigo de un accidente y antes de pedir ayuda, atiende en primer lugar a las víctimas. Cada año, en la Unión Europea, donde el tráfico es la primera causa de muerte en individuos de 5 a 29 años, se producen 50.000 fallecidos y un millón y medio de heridos, que representan un coste de 10 billones de pesetas.

ción, Luis Montoro, director del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS) señala que es básico que se haga de forma previa a cualquier intervención. En su opinión, la accidentalidad vial debe abordarse como una materia interdisciplinar: "De hecho, ha habido experiencias en un solo campo que han fracasado". Por eso, el INTRAS, que ha publicado ya más de 450 trabajos, lo integran profesionales de múltiples disciplinas: desde medicina o psicología a física e informática.

En ese ámbito de investi-



INVESTIGACIÓN. La percepción de la velocidad no coincide con la real.

gación, la Universidad de Illes Balears estudia si el desarrollo incompleto de la audición en los niños es el factor determinante del alto número de atropellos que sufren, ya que uno de cada tres menores de 11 años fa-

lece por estos accidentes. Este riesgo quizás no se limite a los niños en un futuro cercano si, como plantea Jaime Roselló, subdirector del Departamento de Psicología de esta universidad, los vehículos son cada vez

más silenciosos: "¿Cómo repercutirá eso en la percepción del riesgo de atropello?"

Igualmente, dentro del proyecto "Argos", expertos de la DGT y la Universidad Complutense de Madrid estudian el comportamiento del conductor desde el punto de vista de la atención. Ya se han medido factores subjetivos como la percepción que tiene el conductor de la velocidad —que no siempre se ajusta a la real— o cómo influye su actividad mental —los propios pensamientos— en su atención al conducir. ♦

LO QUE YA SE HA HECHO...

► **DGT:** Del 15 al 18 de marzo, en Salamanca. Jornadas de Educación Vial Infantil: Análisis en profundidad de las peculiaridades de la población infantil como grupo de riesgo, las estrategias de intervención y los diferentes enfoques adoptados en el ámbito docente.

► **AESLEME** (Asoc. Española de Lesionados Medulares): Charlas en centros escolares y cuarteles. Durante todo el año.

► **DGT:** Títeres y teatro para niños en Illes Balears, Cataluña, Aragón y Castilla y León, en febrero y marzo.

► **ZAMORA:** Campaña para 3º de ESO sobre conducción de ciclomotores. En enero y febrero.

► **DON BENITO** (Badajoz): IV Concurso Infantil y Juvenil de Dibujo y II Concurso Juvenil de Redacción. Celebrados en enero y marzo.

► **ALMENDRALEJO** (Badajoz): Charlas en Secundaria y programas de radio para profesionales. Marzo.

► **PALENCIA:** Mes del Ciclomotor para alumnos de 2º y 3º de ESO, en febrero. Programa para escolares de 4º a 6º de Primaria. Prácticas en bicicleta. Marzo.

► **HUELVA:** Guía Ciclista para Primaria. Febrero.

► **UTRERA** (Sevilla): Jornadas de Educación Vial para profesores, policías locales y Protección Civil. Febrero.

► **VALDÉS** (Asturias): Concurso escolar "Yo también soy tráfico", emitido en la Televisión Occidental. Marzo.

► **VALLADOLID:** Campaña escolar con personajes diferentes para cada edad. Durante todo el curso.

► **GRANADA:** Mesas redondas y agendas con mensajes de seguridad vial para jóvenes. Hasta fin de curso.

► **OURENSE:** Cruz Roja. Campañas y conferencias para niños, jóvenes, minusválidos y mayores. De febrero a abril.

...Y PRÓXIMAMENTE

► **DGT:** Del 26 al 30 de abril, en Almería. Jornadas de Educación Vial en el Ámbito Juvenil, en colaboración con la Facultad de Psicología de la Universidad de Almería.

► **ZAMORA:** Campaña para escolares de 1º de ESO con exposición de material audiovisual. Abril.

► **MONTECUBIO DE LA SERENA** (Badajoz): Jornadas y talleres de la Universidad Popular para niños, jóvenes y Tercera Edad. Abril.

► **PALENCIA:** Jornadas de Educación Vial para profesores de Primaria y Secundaria. Del 15 al 30 de abril.

► **SALAMANCA:** Concursos de dibujo, pintura y redacción para niños y jóvenes. Hasta el 1 de abril.

► **OURENSE:** Curso de educación vial para alumnos de psicopedagogía de la Fac. de Humanidades de la U. de Vigo.

► **HUESCA:** Concurso Provincial de Dibujo Infantil y Juvenil para escolares. Hasta el 30 de abril.

► **ASTURIAS OCCIDENTAL:** Plenos de escolares en los ayuntamientos de la comarca. Hasta fin de curso.

► **UNESPA:** Cursos piloto: licencia de ciclomotor para escolares en centros de Secundaria. Cataluña, País Vasco, C. Valenciana y Madrid. De abril a junio.

► **MADRID:** V Trofeo "Villa de Madrid" de ciclismo deportivo y seguridad vial. 24 de abril.

► **CERDANYOLA** (Barcelona): IV Jornadas estatales de Educación Vial para Policía Local y monitores. 20-22 abril.

► **MAPFRE:** V Semana de Seguridad Vial "Preferencia nuestros mayores". En centros comerciales. Hasta junio.

► **POZUELO** (Madrid): Maquetas, redacciones y fotografías en Educación Primaria y ESO. Hasta el 26 de abril.



Para hacernos eco de cualquier actividad, pueden mandar información al número de fax: 91 320 41 38

Los técnicos recomiendan mejoras en los autobuses escolares

Niños más seguros

JUANA SÁNCHEZ

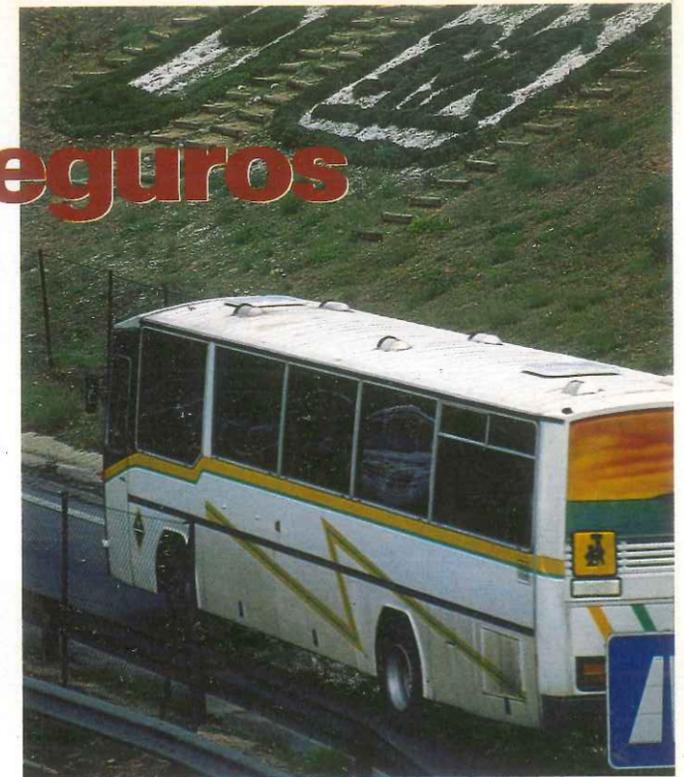
Un laboratorio de investigación vinculado a las compañías de seguros ha dado a conocer un estudio sobre la seguridad de los autobuses escolares. En él aconseja la utilización de sistemas específicos de seguridad infantil en este transporte, la instalación de cinturones de seguridad en todas las plazas y que tres niños no puedan viajar en dos asientos.

Los últimos accidentes han activado la alarma sobre la seguridad de los autobuses escolares. Mientras se trabaja en una nueva reglamentación, el Centro Zaragoza, un laboratorio de investigación de las principales compañías aseguradoras, indica en un reciente informe la necesidad de incorporar modificaciones que incrementen la seguridad en los autobuses. Algunas, solicitadas desde hace tiempo por padres de alumnos y sindicatos, ya se estudian para su inclusión en la futura legislación.

El informe recomienda eliminar el "3 por 2" —tres menores de 14 años senta-

dos en dos asientos—. Esta posibilidad todavía se utiliza en muchas rutas, aunque todos los sectores la rechazan. En todo caso, es una medida que la Unión Europea prohibirá en breve. También aconseja la instalación de cinturones de seguridad en todos los asientos —se contempla en Europa para un futuro cercano—, lo que llevaría a un rediseño de la estructura del autobús. Además, los vehículos deberían incluir dispositivos de seguridad infantil y sistemas de retención adaptados a personas con movilidad reducida.

El mayor desacuerdo se da en la obligatoriedad de un monitor, que, en opinión del Centro Zaragoza, "sería



EL VIAJE DIARIO. La seguridad de los autobuses escolares puede mejorarse.

siempre deseable", ya que de no existir "el conductor es el responsable de la seguridad de los ocupantes", incluyendo la subida y bajada de los niños. Por otro lado, el cansancio del viaje en los menores se traduce en desorden que, a su vez, aumenta la fatiga del conductor. Por eso, el informe recomienda "efectuar paradas de al menos 20 minutos

cada dos horas de trayecto". El estudio concluye con la necesidad de instalar un limitador de velocidad a los autobuses escolares y dotarles de elementos de seguridad de los que algunos aún carecen, como el sistema ABS de frenado. Se señala, además, que deberían cumplir la norma europea sobre resistencia de la estructura en caso de vuelco. ♦

Los diez mandamientos del viajero de autobús

El comportamiento correcto de los escolares antes y después de bajar del autobús puede ahorrarles más de un susto. Estos son, según el Centro Zaragoza, los "diez mandamientos" del viajero de transporte escolar:

1 **Llegar a tiempo**, porque ir con la hora justa puede obligar al niño peatón a cometer imprudencias.

2 **No subir al autobús corriendo** y bajar con orden. Evitará caídas y enganches de la ropa o la mochila.

3 **Separarse de la calzada** cuando se acerca el autobús, alejándose unos dos metros. Esperar en la acera a que el vehículo abra sus puertas.

4 **Nunca empujar** a los compañeros para conseguir un "mejor puesto" en la fila. Esperar el visto bueno del monitor o del conductor antes de subir.

5 **No levantarse del asiento** para evitar accidentes dentro



del autobús. Además, es la mejor forma de verificar que están todos los niños.

6 **No gritar ni alborotar** para no distraer en ningún momento la atención del conductor.

7 **Obedecer al conductor y al monitor**, especialmente en caso de emergencia. Sería bueno hacer simulacros de evacuación con los niños.

8 **Cruzar la calle con precaución**, buscando pasos de peatones o cruces con semáforos, tanto antes de subir al autobús como al bajar de él.

9 **Tener precaución en las zonas de peligro** del autobús, que los niños deben conocer y evitar, porque quedan fuera de la visión del conductor.

10 **No agacharse nunca cerca o debajo del vehículo** para tratar de coger algo que se haya caído, porque el conductor puede poner en marcha el autobús sin ver al niño. Pedirle siempre ayuda.

Una investigación demuestra que muchas veces se conduce de forma "automática y semi-inconsciente" en estas vías



SEÑALES. Elementos como las señales mejoran el nivel de alerta de los conductores.

J. SORIA

Conducir por carreteras en las que las incidencias se suponen "mínimas", como pueden ser las autopistas, puede hacer conducir de forma "automática" y reducir los niveles de alerta del conductor necesarios para una conducción segura. Esta es la principal conclusión de una investigación, pionera en el mundo, realizada en las Autopistas del Mediterráneo. Además, se han analizado los importantes efectos que en la conducción en estas vías tienen ciertos elementos: asfalto, señales, cambios de velocidad e, incluso, cómo nos comportamos en distintas fases del trayecto.

La conducción por una carretera "altamente predecible", sin sobresaltos, como pueden ser las autopistas y las carreteras que el conductor conoce perfectamente, "es una tarea cuya ejecución es, en buena parte, automática; esa automatización permite liberar recursos de atención y posibilita también que el conductor sólo tenga que invertir un pequeño esfuerzo mental para conducir. Por contra, tiene la desventaja de que en algunos casos puede disminuir hasta niveles insuficientes nuestro nivel de alerta-activación general". Esta es una de las principales conclusiones de la investigación, pionera en el mundo, que durante varios años han llevado a cabo en la Autopista del Mediterráneo el

Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) y Autopistas del Mare Nostrum CESA (AUMAR). Es decir, disminuye la atención y, por tanto, la probabilidad de que se detecten señales relevantes inesperadas como, por ejemplo, "el cambio de velocidad de otros vehículos". En consecuencia, hay muchas probabilidades de sufrir algún percance o accidente. Es la aparición de un fenómeno que se llama "hipnosis de la autopista, un estado psicofisiológico y de conducta caracterizado por manifestaciones de adormecimiento y lapsos en la atención" que se produce precisamente durante la conducción prolongada de un vehículo a motor por entornos altamente seguros, conocidos. Para los investigadores, "este curioso

estado, a menudo aparece confundido en los partes de accidentes con sueño o fatiga, pues el tipo de accidente que provoca es similar: salidas de la vía, colisiones por alcance con otros vehículos..."

Para Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial y director de la investigación, este trabajo "abre un camino muy importante de cara a la investigación. Hemos demostrado científicamente algunas cosas que se intuían y hemos descubierto cosas que nos permitirán trabajar en la línea de conseguir vías más seguras".

CONFIRMACIONES

Esta investigación confirma algunas creencias. Por ejemplo, que conducir de manera interrumpida por un firme igual (bien sea hormigón o asfalto) "baja de manera significativa el nivel de alerta del conductor, tendencia que se interrumpe de manera clara cuando se cambia a otro tipo de firme". Así, los investigadores del INTRAS recomiendan que cuando se tengan que hacer modificaciones de tramos cortos "sería bueno pavimentar con un firme diferente al de los tramos adyacentes". Incluso han detectado que las simples "juntas" de

Conclusiones

- Conducir por carreteras "previsibles" o conocidas rebaja peligrosamente nuestro nivel de alerta.
- La presencia de carteles y señales, aumenta la atención del conductor.
- El simple cambio en el firme de la carretera también incrementa la activación del conductor.
- Mantener una velocidad constante, sin cambios, perjudica nuestra atención.
- La alerta y la velocidad aumentan cuando nos acercamos al destino.



ASFALTOS. Los cambios en el tipo de asfalto mejoran la atención.

dilatación, incorporaciones, pasos superiores o curvas mejoran la atención del conductor.

Otra duda: ¿Cómo nos afectan las señales y carteles informativos? Pues el nivel de alerta de los conductores tiende a ser mayor cuando existen carteles, señales... Los investigadores consideran útil "incrementar selectivamente la cantidad y variedad de estas estimulaciones visuales".

VELOCIDAD Y DESTINO

¿Y la velocidad? ¿Influyen los cambios de velocidad en nuestra atención? La investigación se centró en comprobar las posibles variaciones entre ir a una velocidad constante (120 km/h.) o modificando la misma entre 100 y 120 km/h. Claramente, cuando hay distintas velocidades, el nivel de alerta crece y el simple hecho de cambiar de marchas es positivo. Por eso, los investigadores recomiendan a los automovilistas "modificar su velocidad cada cierto tiempo".

Otra conclusión interesante del estudio se refiere a los momentos en los que el nivel de alerta varía. De la investigación se deduce que, igual que éste se incrementa en los momentos iniciales del

viaje, algo similar ocurre en el tramo final. Hay, como asegura Montoro, una especie de "patrón" de comportamiento en los viajes. En la fase final del trayecto se produce también un aumento de la velocidad, "lo que, unido a la fatiga, lo convierte en un momento especialmente crítico".

Una última cuestión investigada es si el descanso modifica la recuperación del conductor. Se ha confirmado que, en efecto, descansar propicia una mejor atención. Estas fueron las tres situaciones investigadas:

- Conducción ininterrumpida durante 2 horas y 15 minutos: la recuperación tras el descanso es muy buena.

- Conducir durante 2h 45': recuperación aceptable.

- Conducir durante 3h 15': la recuperación ya no es tan marcada.

Con estos datos, según Montoro, "el período máximo de con-

ducción prolongada sin descanso por autopista no debe superar las dos horas y media".

Y una curiosidad: cuando los conductores detectan la presencia de la Guardia Civil se incrementa su tasa cardiaca y sube el nivel de alerta.

Los responsables de Aumar, empresa que financia la investigación, se han comprometido a seguir "ayudando en estas iniciativas". En concreto, aportarán 15 millones para su continuación, a añadir a los 25 aportados ya. A esa cifra se unirán otros 40 de los Planes FEDER europeos. Según Pedro Vicente, subdirector de Aumar, se tratarán de mejorar "aquellos aspectos que se mencionan en el informe, como zonas de nuestra autopistas en las que quizá convenga añadir carteles que aumenten el nivel de alerta e, incluso, se tendrán en cuenta las observaciones relacionadas con el firme". ♦

Para los investigadores del INTRAS, el período máximo de conducción no debe superar las dos horas y media

La presencia de la Guardia Civil sube la tasa cardiaca y la alerta de los conductores

Así se hicieron las pruebas

La investigación llevada a cabo en Valencia es pionera en el mundo. Además de determinar en qué circunstancias se producen

los descensos en el nivel de alerta de los conductores, se persigue también el diseño posterior de algunas estrategias "para disminuir la probabilidad de que se produzcan tales descensos". Para determinar las variaciones, se registraron de forma continua datos correspondientes a la actividad cerebral, cardiaca y ocular en voluntarios mientras conducían por la autopista o en un simulador por ordenador. En total, 40 conductores realizaron durante todo el día trayectos en distintas zonas de la A-7.

En el coche utilizado se

instaló un equipo para registrar los datos psicofisiológicos y un ordenador portátil. El conductor siempre iba acompañado por dos investigadores que supervisaban el perfecto funcionamiento del equipo y anotaban todas las incidencias de interés: si aparecían zonas de obras, cambios de velocidad significativa, si llovía...

Los sujetos comenzaban a conducir en un entorno urbano y, posteriormente, pasaban a la autopista. Se trataba de "familiarizar" a los conductores con el coche, los electrodos el "escenario"...



Bicicletas y elementos portantes no pueden sobrepasar la proyección en planta del vehículo

Los portabicis de techo, ÚNICOS LEGALES



DE TECHO. La única excepción a la prohibición de llevar portabicis son los que se ajustan a la boca del vehículo.

J. M. M.

Todos los portabicis para turismos están prohibidos por el Reglamento de Circulación y su uso conlleva una sanción. La única excepción es el modelo que lleva las bicicletas sobre el techo del automóvil, fijadas a la boca.

Con la llegada del buen tiempo, miles de aficionados a la bicicleta salen a las carreteras y caminos a practicar su deporte favorito. Muchos de ellos, sobre todo los que viven en grandes ciudades, no pueden ir desde sus casas en bici, sino que tienen que desplazarse en coche hasta la carretera menos transitada o más adecuada a sus necesidades, aquella donde existe un carril-bici o hasta el camino de montaña que van a recorrer.

Para ello, deben "subir" sus bicicletas en el automóvil y desplazarse hasta el lugar de práctica. Y aquí surge el primer problema, ya que todos los elementos comercializados para llevar bicicletas están prohibidos

y los conductores que los lleven instalados pueden ser sancionados por las fuerzas que regulen y vigilen el tráfico con una multa de hasta

15.000 pesetas. La única excepción son los que se fijan a la boca del automóvil.

El artículo 15 del Reglamento General de Circulación señala textualmente que "la carga no sobresaldrá de la proyección en planta del vehículo, salvo en los casos y condiciones previstos". Así, este artículo —que se fundamenta en motivos de seguridad— deja

fuera de lo permitido a todos aquellos portabicis que se adaptan al portón trasero del vehículo, a la bola para el remolque (si es que se ha instalado) o al capó posterior del automóvil, ya que la bicicleta sobre sale de la proyección en planta del vehículo. También quedan fuera de los autorizados, por idénticos motivos, aquellos que se adaptan a la rueda de repuesto de los vehículos "todo-terreno".

Además, todos los que tapan, por su situación, la matrícula o las luces posteriores del vehículo están igualmente prohibidos. De hecho, una "gran superficie" —que, por cierto, ha retirado de sus estanterías este tipo de portabicis— ya advertía en sus folletos publicitarios que estos con estos modelos "debes instalar una segunda placa que indique la matrícula de tu vehículo y prever luces suplementarias". No obstante su retirada, los folletos de esta cadena señalan que siendo su interés "velar por los intereses y seguridad de



A RUEDA. En los todoterrenos, el portabicis va sujeto a la rueda de repuesto (modelo a la dcha.).

todos nuestros clientes, hemos decidido retirar de la venta los productos indicados (...) en espera de conseguir su perfecta homologación en España y aceptación de uso, restringido hasta ahora por la normativa española".



A LA CARROCERÍA. Se fijan a dos puntos de la carrocería del vehículo.

CORREAS. Este elemento va fijado con correas al portón trasero y puede ir en una posición elevada que no tape ni luces ni matrícula.

Los prohibidos

Todos aquellos modelos que, una vez instalada la bici, sobrepasen la proyección en planta del vehículo, no están permitidos. En general, son los denominados portabicis de maletero y sobre bola de remolque, en sus distintas modalidades, así como a la rueda de repuesto en los todo-terrenos. A modo de ejemplo, ofrecemos las fotos de algunos modelos.



PORTÓN. Este modelo va anclado sobre el portón trasero y las bicis sujetas a él mediante correas.

DE BOLA. Este modelo puede ir sujeto en la bola de remolque o, si no se tiene instalada, en la carrocería.



Remolques, la solución

Una solución para transportar las bicicletas, o cualquier otro objeto, es incorporar un remolque para llevarlas. Esta solución tiene la ventaja de no presentar problemas de legalidad, pero necesita el paso por una ITV, tras instalar la bola del remolque, para legalizar su situación. Naturalmente, el inconveniente es el mayor coste de este elemento.

Por ejemplo, BMW acaba de presentar "Multi-Trailer", que la misma empresa define como el primer remolque para automóvil destinado a las actividades de ocio y que permite transportar bicicletas, esquís, motos, etcétera, mediante unos módulos de sujeción complementarios.

seguridad necesarios: que no va a romperse con el peso de las bicis que va a transportar, o con la presión del aire al circular a determinada velocidad. Otra cosa es que esté permitido instalarlos en vehículos de turismo, que, por defini-

ción, no están autorizados a llevar cargas, sino sólo pasajeros y sus equipajes.

En este sentido, Eduardo Agudo, jefe de Producto de una empresa dedicada a importar portabicis, señala que algunos de sus productos podrían legalizarse pasando por una ITV y que ellos advierten a sus clientes "del riesgo de ser multados, en el caso de utilizarlos". No obstante, los responsables de las ITV en Madrid han señalado a "Tráfico" que ven casi imposible que pueda legalizarse esa reforma, "ya que se trata de una reforma adicional que modifica las dimensiones exteriores del vehículo", para lo que habría que pedir conformidad incluso a los fabricantes del automóvil. Y como ejemplo ponen que en la Comunidad de Madrid se han rechazado todas las peticiones en este sentido.

A la vista de esto, al aficionado le quedan tres opciones: llevar la bici dentro del auto,

más o menos desmontada; utilizar un portabicis de techo —existen varios modelos en el mercado, a precios bastante asequibles, que rondan las 5.000 pesetas—; o un remolque adaptado para su transporte.

En este sentido, se debe recordar que llevar bicicletas en la boca del coche implica cierto riesgo para la circulación, ya que puede desprenderse y caer sobre el vehículo propio o sobre otro. Los daños producidos sobre otro automóvil por la caída de la bici los cubre la póliza del Seguro de Responsabilidad Civil ("a terceros"), pero sobre el propio, depende de las pólizas complementarias contratadas (daños propios, etcétera), ya que el obligatorio excluye los daños por cosas transportadas. Por eso, se debe comprobar la tensión de las correas de sujeción cada cierto tiempo, por ejemplo, cuando se detenga a descansar durante el viaje. ♦

A LA VENTA

Pese a la prohibición, "Tráfico" ha constatado, en varias ciudades de España, que estos portabicis se venden sin ninguna limitación en tiendas especializadas y que, incluso, los propios vendedores aseguran que, con aquellos modelos que no tapan las luces posteriores del vehículo, no se puede ser sancionado por la Guardia Civil. Además, para ello, argumentan que se trata de equipos que están homologados. Se trata de una confusión bastante extendida. El hecho de que un aparato esté homologado sólo significa que el modelo cumple con los requisitos de

Novedades en la normativa sobre los automóviles a partir del próximo mes de julio

LOS VEHÍCULOS ESTRENAN REGLAMENTO



J. I. R.

Triángulos de preseñalización obligatorios, cambios en los trámites para transferir el coche y nuevas placas de matrícula para los vehículos especiales, semirremolques y ciclomotores, son algunas de las novedades que incorpora el nuevo Reglamento General de Vehículos, que entrará en vigor el próximo 27 de julio. Además, todos los ciclomotores deberán matricularse.

El Reglamento General de Vehículos desarrolla, complementa y pormenoriza la Ley de Seguridad Vial en todo aquello relacionado con las condiciones de circulación de los automóviles. Sobre todo aquellos aspectos que, en principio, se presume que van a tener el carácter de normas permanentes. Otros, cuya vigencia está condicionada a la evolución de los avances tecnológicos, se recogen en una serie de anexos que, en su día, podrán modificarse puntual-

mente mediante una simple Orden ministerial.

En el extenso y detallado articulado, así como en sus dieciocho anexos, se recogen algunas novedades que afectan directamente a los conductores y titulares de los vehículos, sobre todo a la hora de comprar o vender un coche de segunda mano, elegir los repuestos obligatorios que hay que llevar o la posibilidad de matricular el vehículo no sólo a nombre del propietario sino, también, del arrendatario con opción de compra o a largo plazo.

En cuanto a las placas de matrícula, se mantiene la composición actual, aunque se introducen novedades en cuanto a las placas que corresponden a matriculaciones especiales y autorizaciones temporales. Así, en las placas ordinarias de los vehículos especiales, remolques y semirremolques y ciclomotores, en las de matrículas turísticas y de vehículos históricos y en las temporales, figurará una letra identificativa del tipo de vehículo o permiso de que se trata y dos grupos de caracteres: el primero será un número de cuatro cifras, del 0000 al 9999; y el segundo, de tres letras, empezando por BBB y terminando por ZZZ.

VOCALES FUERA

Eso sí, se eliminan las vocales, para evitar la formación de palabras malsonantes, así como la Ñ y la Q,

para que no se confundan con la N y la O. Además, se autoriza un marco ajeno a la placa que puede ir grabado con publicidad en su parte inferior. En cuanto a las autorizaciones temporales, la novedad radica en que la placa, de fondo rojo y caracteres en blanco, tiene una S, seguida de un número de cuatro cifras y tres letras.

Por otro lado, cuando el titular de un vehículo con matrícula en la que figuren las siglas provinciales cambie de domicilio y lo fije en otra provincia distinta puede pedir nueva matrícula, algo que ya era posible cuando se adquiría un vehículo de segunda mano con siglas provinciales diferentes al domicilio del comprador.

Un cambio que afecta a todos los propietarios de ciclomotores es que tendrán que ser matriculados en la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente. Aquellos que ya están inscritos

en sus respectivos ayuntamientos no tienen que pagar tasa alguna y cuentan con unos plazos para efectuar el trámite, en función del número de terminación de la placa de inscripción municipal: las que terminan en 0, durante los tres meses siguientes a partir de la fecha de entrada en vigor de este Reglamento (entre el 27 de julio y el 27 de octubre); las que terminan en 1, del 27 de octubre al 27 de enero del 2000; y así sucesivamente. En cambio, los ciclomotores que no estén inscritos en los registros de los ayuntamientos, deberán ser objeto de matriculación ordinaria en las Jefaturas de Tráfico.

TRANSFERENCIAS

En los cambios de titularidad de los vehículos se regulan dos procedimientos distintos, según se trate de transmisiones entre particulares, o cuando intervienen empresas dedicadas a la compraventa (ver recuadro con los pasos a seguir). De esta manera se evitará que un vehículo, después de pasar por varias manos, figure a nombre del primer titular, a quien siguen dirigidas las comunicaciones de los impuestos de circulación y las posibles multas.

Por su parte, las empresas dedicadas a la compraventa pueden disponer de permisos temporales. Se refunde así, en un sólo documento, los antiguos permisos de pruebas y transportes para vehículos sin matricular. Incluso, se permite a los vendedores la utilización de estos permisos para vehículos matriculados que han sido dados de baja temporal por transmisión, con el fin de realizar pruebas con terceras personas interesadas en su compra.

El reglamento crea dos nuevos tipos de baja tempo-



TRIÁNGULO. Todos los vehículos automóviles estarán obligados a llevar dos triángulos de preseñalización de peligro.

ral: cuando lo solicite su propietario por haber entregado el vehículo a un comprador; y cuando lo solicite el arrendador de un vehículo una vez finalizado el contrato de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, de mutuo acuerdo o por resolución judicial, y el vehículo pase a poder de éste para su posterior venta o arrendamiento. Estos vehículos no podrán circular mientras se mantenga la situación de baja temporal.

CICLOMOTORES. Todos los ciclomotores tendrán que matricularse en Tráfico, aunque sólo pagarán tasa aquellos que no estén registrados en los ayuntamientos.

La baja por traslado a otro país donde vaya a ser matriculado el vehículo pasa a tener consideración de baja definitiva, en lugar de baja temporal. En el caso de que el vehículo tenga una limitación que impida que su titular disponga del mismo libremente (reserva de dominio por compra a plazos, leasing o hipoteca), sólo puede concederse la baja si se cancela el impedimento o consta el consentimiento del acreedor.

HISTÓRICOS DE BAJA

En cambio, se contempla la posibilidad de rehabilitar los vehículos que han causado baja definitiva siempre y cuando, previamente, el órgano competente en materia de industria lo declare apto para circular. En este caso, una vez que haya pasado una inspección técnica de sus características esenciales para su homologación a título individual, se podrá matricular.

El reglamento confirma la posibilidad de llevar en el vehículo fotocopias de los permisos, debidamente coetajadas; da amparo legal al uso de la tercera luz del freno, y hace obligatorio que todos los vehículos y remolques, con la excepción de motocicletas, ciclomotores, vehículos de tres ruedas y cuadríciclos lleven la luz antiniebla trasera.

Otro aspecto obligatorio es que los turismos, camiones de cualquier masa, autobuses y vehículos especiales han de llevar dos triángulos de preseñalización de peligro para advertir que el vehículo o su carga ha quedado inmovilizado en la calzada. ♦

PASOS PARA VENDER Y COMPRAR COCHE

ENTRE PARTICULARES:

- El titular entrega el permiso de circulación del vehículo a la Jefatura de Tráfico junto con el contrato de compraventa o arrendamiento.
- Tráfico anota como nuevo titular al adquirente.
- El nuevo titular tiene 30 días para tramitar la documentación y, mientras tanto, no puede circular.
- Pasados 30 días sin que el nuevo titular haya tramitado la documentación a su nombre, se procede a la inmovilización del vehículo.

A UN COMPRAVENTA:

- El titular pone a disposición de la Jefatura de Tráfico el permiso de circulación y el documento acreditativo de la entrega del vehículo al comprador.
- Tráfico anota en su registro la baja temporal del vehículo, que no podrá circular mientras no se solicite la renovación del permiso de circulación por el comprador.
- Excepcionalmente, el vehículo podrá circular si dispone de permiso y placas temporales de empresa concedidos al comprador para hacer demostraciones. En todo caso, deberá llevar la tarjeta de inspección técnica con el reconocimiento en vigor, o el certificado de características, y su circulación estará amparada con el Seguro Obligatorio correspondiente.

TODAS LAS MATRÍCULAS

LU-9068-KL

Matrícula ordinaria

C7
000
KHD

Ciclomotor

E-2730
MSH

Veh. especial

R-4250-NXB

Remolques y semirremol.

CC 50 24

Oficina consular

H 6502 CSD

Vehículo histórico

01 52 22

Organizaciones internac.

CD 20 25

Cuerpo diplomático

TA 02 20

Personal técnico admvo.

T 2630 DSC

Matrícula turística

P 2370 SMH

Matric. temporal particular

S 2370 FMH

Matric. temporal empresas

P 5
336
FVZ

Temporal ciclomotores particular/empresas

S 5
222
DHN
VI 99

Temporal ciclomotores particular/empresas

El estrés y la conducción de vehículos

Aunque el término estrés lo utilizamos cada vez más, y tendemos a considerarlo como un mal de la civilización actual, la realidad es muy distinta. Con la palabra estrés se hace referencia a una activación generalizada del organismo humano que se pone en marcha frente a situaciones, del ámbito físico o psíquico, que nuestro organismo detecta como amenazas o de sobreexigencia. En este contexto, la reacción de estrés es un importante mecanismo de defensa que poseemos las personas para defendernos de las situaciones "peligrosas" y aumentar nuestro rendimiento. A lo largo de nuestro quehacer cotidiano se desencadenan estas reacciones de alerta o estrés frecuentemente.

También es cierto que, con el desarrollo de las sociedades, cada vez aparecen más frecuentemente situaciones que provocan reacciones de estrés en las personas, a las que cada vez se exige un mayor rendimiento y mucha mayor rapidez en su ejecución, muchas veces a cambio de que éstas padezcan un elevado nivel de estrés. En este sentido, el estrés debe considerarse como un mal de la civilización actual.

Un aspecto importante a destacar es que no todas las personas desarrollan reacciones de estrés frente a los mismos acontecimientos (por ejemplo, adelantar un vehículo), ni en la misma intensidad, aunque existen ciertos hechos que prácticamente estresan a todos (por ejemplo, un atasco). Las reacciones de estrés suponen un gran esfuerzo al organismo, a base de activar gran parte de nuestro cuerpo.

Si bien las reacciones de estrés son beneficiosas y muy útiles para las personas para solucionar situaciones amenazantes y mejorar su rendimiento, un nivel mantenido de estrés puede dar lugar a importantes trastornos, tanto en la esfera psíquica (trastornos de ansiedad, del sueño, etc.), como

DR. J. C. GONZALEZ LUQUE.
DIRECCION GRAL. DE TRAFICO
DR. F. JAVIER ÁLVAREZ.
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Conducir con un elevado nivel de estrés es una de las causas más frecuentes de implicación en accidentes de circulación. Debemos aprender a controlar nuestro nivel de estrés durante la conducción de vehículos y durante nuestra vida cotidiana.



trastornos orgánicos (hipertensión, cefaleas, infarto de miocardio, etc.).

Frente a las reacciones de alerta o estrés, el organismo reacciona en un segundo momento intentando reducir o moderar este nivel tan elevado de activación. Si la reacción de estrés se mantiene en el tiempo, el organismo es incapaz de mantener de manera continuada un elevado nivel de estrés, tras el cual viene la fatiga (disminución de la capacidad de respuesta), y a

largo plazo, como hemos señalado, patología física y psíquica.

La conducción de vehículos es una de las actividades cotidianas que mayor estrés puede causar a las personas:

► En primer lugar, por el hecho de que la conducción de vehículos requiere un elevado nivel de alerta por sí mismo. Por ejemplo, a medida que aumentamos la velocidad con que conducimos, se produce invariablemente una activación de nuestro organismo (por ejemplo, a mayor velocidad, mayor frecuencia cardíaca del conductor). Otra situación puede ser la de conducir en una gran ciudad, en la que el elevado nivel de tráfico nos obliga a mantener elevado nuestro nivel de alerta. Otro caso parecido pueden ser los adelantamientos.

Aunque hay una gran variabilidad entre personas y la experiencia influye notablemente, la conducción de vehículos es un hecho potencialmente estresante y por ello es importante aprender a conducir relajadamente y evitar situaciones estresantes, en especial el conducir a una velocidad inadecuada para la vía. También importante descansar cada cierto tiempo para que nuestro organismo descanse y se recupere.

► En segundo lugar, porque las personas que de por sí soportan un elevado nivel de estrés, deben enfrentarse a una actividad de por sí estresante: el coche. Es en muchos de estos casos donde las personas parecen transformarse y pretender solucionar con el volante otros problemas. De este modo, el estrés tiene mucho que ver con:

- Un alto nivel de agresividad, hostilidad y comportamientos competitivos.
- Mayor tendencia a la impaciencia, a tomar decisiones arriesgadas y, en general, a una conducción imprudente.

El estrés es un mal acompañante para el conductor. Hay que aprender a utilizarlo en lugar de que nos domine. En el próximo número analizaremos cómo podemos controlarlo. ♦



JOSÉ LUIS AZNAR. FOTOS: MOTOR-16 Y J.L.A.

Esta temporada se anuncia apasionante. El mundo del motor español estará representado en las máximas categorías de las mejores especialidades. Marc Gené, el primero en anunciar su compromiso, y Pedro Martínez de la Rosa correrán en la Fórmula-1. Al mismo tiempo, Carlos Sainz y Seat centrarán el interés de los aficionados en el mundo de los rallyes.

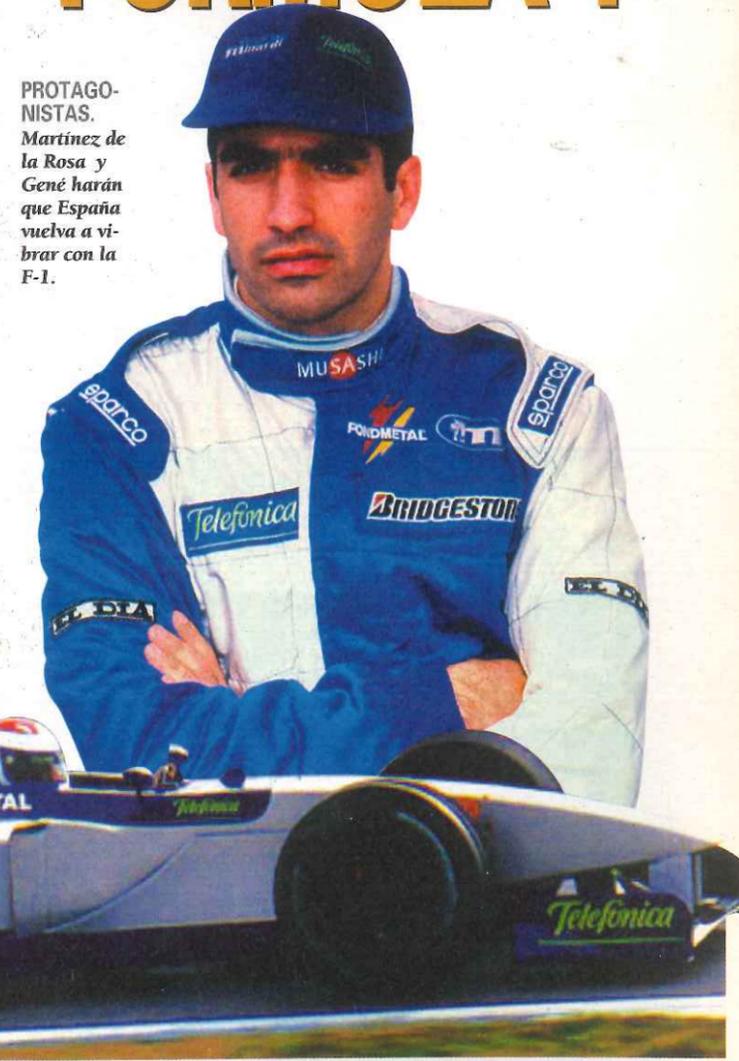
Finalmente, tampoco podremos asistir indiferentes al Mundial de Motociclismo: Crivillé, Gibernau y Borja tienen mucho que decir. Imposible saber qué va a pasar, pero una cosa es segura: no va a haber motivo de aburrimiento.



Marc Gené y Pedro Martínez de la Rosa consiguen introducirse en la élite del deporte del motor

ESPAÑA VUELVE A LA FÓRMULA-1

PROTAGONISTAS.
Martínez de la Rosa y Gené harán que España vuelva a vibrar con la F-1.



MOTOCICLISMO

CRIVILLÉ, LA GRAN ESPERANZA ESPAÑOLA

RALLYES

CARLOS SAINZ VOLVERÁ A INTENTARLO

Este año, España vivirá con ilusión la Fórmula-1, gracias a los pilotos Marc Gené y Pedro Martínez de la Rosa, nuestros representantes en este deporte, tras la larga sequía que hemos atravesado desde que abandonaron las pistas Luis Pérez Sala y Adrián Campos. Gené correrá con Minardi y De la Rosa, con Arrows. No son los mejores equipos, ni tan siquiera, a tenor de los resultados de 1998, de nivel medio. Son equipos modestos, lo que no implica que no sean susceptibles de mejorar; y espere-mos que el motor Ford "Zetec" del primero y las novedades tecnológicas del segundo, junto con "nuestros" patrocinios de Telefónica y Repsol, obren el milagro. Si es así, nuestros pilotos no serán -todavía- campeones del mundo, pero se harán un hueco como se lo han ido haciendo para conseguir llegar hasta la F-1.



ESPECTÁCULO. En la F-1 se unen tecnología, velocidad e inteligencia.



RAPIDEZ. Un segundo puede ser vital para estos campeones.

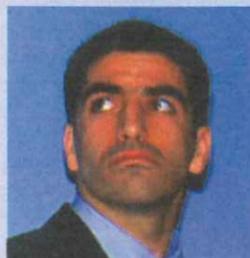
En cuanto al resto de la parrilla, no es presumir de adivino si decimos que el duelo McLaren-Ferrari está servido. Ambas escuderías han presentado las nuevas

armas con las que se verá el campeón en vigor, Mika Hakkinen, y el que de pluricampeón y dominador ha pasado en las últimas temporadas a eterno aspirante,

CALENDARIO MUNDIAL DE FÓRMULA-1		
FECHA	GRAN PREMIO	
7 de marzo	Australia	
11 de abril	Brasil	
2 de mayo	San Marino	
16 de mayo	Montecarlo	
30 de mayo	España	
13 de junio	Canadá	
27 de junio	Francia	
11 de julio	Inglaterra	
25 de julio	Austria	
1 de agosto	Alemania	
15 de agosto	Hungría	
29 de agosto	Bélgica	
12 de septiembre	Italia	
26 de septiembre	Europa	
17 de noviembre	Malasia	
31 de noviembre	Japón	

Michael Schumacher. Evidentemente habrá árbitros cualificados como la nueva formación BAR, creada desde casi cero alrededor de Jacques Villeneuve con tecnología Reynard y con los fondos financieros casi ilimitados de la multinacional tabaquera BAT. A ellos hay que añadir los tres equipos más con posibilidades de ganar carreras: Williams, Benetton y Jordan. ♦

MARC GENÉ

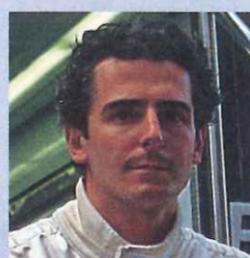


La sorpresa

Nadie hubiera imaginado hace unos meses que ahora Marc Gené pudiera estar sentado con todas las de la ley en un Fórmula-1. No por falta de cualidades, sino por lo restringida y restrictiva que esta especialidad resulta. Pero Marc ganó el Open Fortuna by Nissan

y el entusiasmo desplegado por los organizadores de este certamen, Alesport, y su jefe de equipo, Adrián Campos, tras una exitosa prueba del monoplaza a lo que se suma el apoyo de Telefónica, han obrado el milagro: ya es piloto oficial de Minardi. Este sabadellense, nacido el 29 de marzo de 1974, comenzó a correr en karts, luego pasó a la Fórmula Ford y llegó a ser segundo en la carrera más importante de la especialidad, el FF Festival en Inglaterra, al tiempo que era subcampeón europeo. De ahí, correr la F3 fue un paso natural al que siguieron la Superfórmula en Italia -que ganó-, la F-3000 y, el pasado año el citado Open. Mira por donde, lo que parecía un paso atrás, la F-3000 se consideraba el último escalón para llegar a la Fórmula 1 y el Open era toda una incógnita, ha resultado ser la fórmula mágica.

PEDRO MARTÍNEZ DE LA ROSA



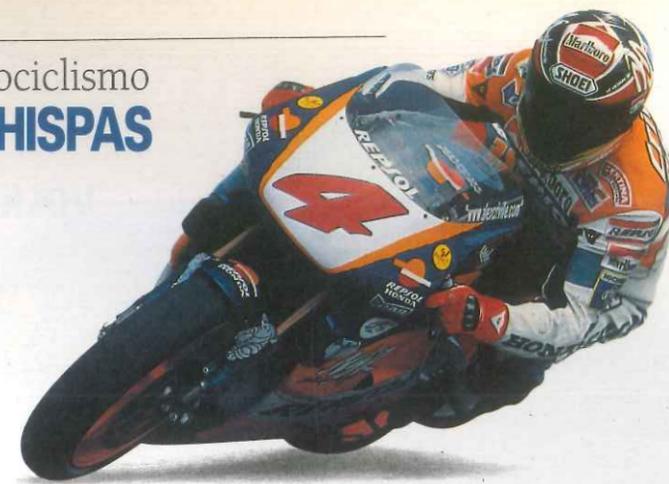
Licenciado en Japón

Pedro Martínez de la Rosa es un barcelonés, nacido el 24 de febrero de 1971, que ya desde joven supo lo que era el ambiente automovilístico. Él quiso correr en karts, pero su padre le compró un coche teledirigido con el que el

chico se convirtió en el terror de las pistas tanto nacionales como europeas. Ya no hubo manera de pararlo y Pedro pudo montarse en el kart y, enseguida, pasar, ganándolas, a la Fórmula Fiat y Fórmula Ford, e integrarse en el equipo Racing for Spain que lo llevó a Europa. De ahí se exilió a Japón, donde se impuso en el campeonato de Fórmula Tres y, en 1977, arrasó en el de F-3000. Ese mismo certamen lo había ganado un año antes el hermano de Schumacher y eso le llevó a la Fórmula-1. Pedro intentó lo mismo, pero las plazas estaban completas y, con la ayuda de Repsol, lo máximo que consiguió fue un contrato como piloto probador de Jordan. Ahora, también de la mano de la petrolera española, ha conseguido su sueño: entrar de pleno derecho en la Fórmula-1 con Arrows, monoplaza con el que ya se ha ilustrado en los entrenamientos previos.

Mundial de Motociclismo SALTARÁN CHISPAS

El motociclismo también puede tener color español. El equipo Repsol-Honda parte una vez más como favorito, pero todos los observadores están de acuerdo: la competencia despierta. Así, si Doohan puede aspirar a su sexto título, si Crivillé sigue siendo nuestra gran "esperanza blanca", y los Gibernau o Borja pueden ser más que meros comparsas, todos temen la reacción de Yamaha y Suzuki, en especial de la primera. La marca de los tres diapasones ha tomado las cosas directamente en sus manos y ha formado una escuadra oficial de "aquí te espero". Pintadas por Marlboro, las motos se han confiado a Max Biaggi, posiblemente el único que reúna las cualidades para batir a Doohan, y a su lado han puesto otro "primer espada": Carlos Checa. Una tercera moto oficial es la de Norifumi Abe, el japonés integrado en el equipo Antena 3 de Luis D'Antín: ¡Vaya espaldarazo para el madrileño! El equipo de Sito Pons, con el citado Borja y contando como primer piloto con el veterano más joven de la parrilla, Alex Barros, tampoco puede



CRIVILLÉ. Puede impedir que Doohan consiga su sexto título mundial.

ser, ni mucho menos, olvidado. ¡Temblad televisores! ¡Saldrán chispas!

En el cuarto de litro lo llevamos peor, ya que nuestros representantes son noveles y se verán eclipsados por la lucha entre las Apri-

lia, Honda y Yamaha, pero en la menor de las cilindradas, 125, también podremos "sacar pecho". Emilio Alzamora correrá con una Honda del equipo Vía Digital de Ángel Nieto preparada por quien le dio los primeros



RUPTURA. Carlos Checa ha roto con Movistar y correrá con Marlboro.

CALENDARIO DEL MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

FECHA	GRAN PREMIO	
18 de abril	Malasia	
26 de abril	Japón	
9 de mayo	España	
23 de mayo	Francia	
6 de junio	Italia	
20 de junio	Cataluña	
26 de junio	Holanda	
4 de julio	Inglaterra	
18 de julio	Alemania	
6 de agosto	Fecha de reserva	
22 de agosto	República Checa	
5 de septiembre	San Marino	
19 de septiembre	C. Valenciana	
3 de octubre	Australia	
10 de octubre	Sudáfrica	
24 de octubre	Río	
31 de noviembre	Argentina	

éxitos, Matteoni; y noticia de primera magnitud, pese al secretismo con el que están llevando el desarrollo del proyecto, es el regreso de Derbi, las "Balas Rojas" de Martorelles.

No podemos olvidarnos de un equipo, el de "Aspar", en el año en que su tierra estrena circuito -el ya bautizado como Ricardo Tormo y situado en Cheste (Valencia)- y Gran Premio puntuable. El de Alcira hará correr a un gallo que es más que una firme promesa: Arnaud Vincent. ♦

CALENDARIO MUNDIAL DE RALLYES

FECHA	PRUEBA
17 de enero	Montecarlo
12 de febrero	Suecia
26 de febrero	Safari
27 de marzo	Portugal
18 de abril	Cataluña
9 de mayo	Francia
23 de mayo	Argentina
6 de junio	Acrópolis
16 de julio	Nueva Zelanda
20 de agosto	Finlandia
17 de septiembre	China
10 de octubre	San Remo
4 de noviembre	Australia
21 de noviembre	Gran Bretaña

Mundial de Rallyes VOLVEREMOS A SOÑAR

Sin dejar las cuatro ruedas, en el mundo de los rallyes tenemos una vez más motivos para estar pendientes. Y es que Carlos Sainz, a pesar de sus últimos revases -no hace falta recordar como terminó su temporada 98 ni como comenzó la presente en Montecarlo-, sigue siendo un valor seguro y, por ello, nada impide soñar con un nuevo título. De hecho, ya ha sido segundo en Suecia.

Sin embargo, los aficionados tendrán un nuevo polo de interés: Seat. La marca española ya está entre las grandes y luchará de tú a tú con Toyota, Ford, Subaru y compañía. Su arma es el Seat "Córdoba World Rallye Car" (WRC), confiado a las manos del siempre veloz y experto Piero Liatti y a las de la

estrella ascendente, el finlandés Harri Rovanperä. En Montecarlo, pilotos y máquinas, dieron muestra de su potencial. ♦

APUESTAS. Carlos Sainz y el equipo Seat, apuestas españolas.



DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 1.390 c.c. **Alimentación:** Inyección multipunto. **Carburante:** Gasolina sin plomo. **Depósito:** 34 litros. **Potencia máxima:** 75 CV a 5.000 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** Tracción: Delantera. **Caja de cambios:** Manual, de 5 marchas. **FRENOS:** Delanteros, de discos autoventilados. Traseros, de tambor. **SUSPENSIÓN:** Delantera, tipo MacPherson con muelles helicoidales. Trasera, eje de brazos longitudinales. **DIRECCIÓN:** Tipo: Cremallera asistida. **Diámetro giro:** 9,8 metros. **RUEDAS:** Neumáticos: 175/65 80T. **Llantas:** 5,5Jx13. **Longitud:** 3,52 mts. **Anchura:** 1,63 mts. **Altura:** 1,46 mts. **Peso:** 912 kgs. **Maletero:** 180 litros. **Consumo:** En ciclo urbano, 8,3 l./100 km. Interurbano, 10,4 l./100 km. **Precio:** 1.759.000 pesetas (10.571,80 euros).



COCHE ACTUAL

VOLKSWAGEN LUPO 75

COMENTARIO.— El modelo más pequeño de Volkswagen, el "Lupo", mantiene intactos los argumentos de éxito de la marca, entre ellos, la capacidad para transmitir con su imagen una enorme sensación de robustez. Su diseño frontal es muy característico, con ópticas redondas, que recuerdan a las del nuevo "Escarabajo". Su motor de 1.390 c.c. y 75 CV es de nueva factura, con un rendimiento en el que tiene mucho que ver tanto su bloque de aluminio como su culata de cuatro válvulas por cilindro. Lleva una caja de cambios de desarrollos largos, lo que obliga a realizar un uso intensivo del cambio cuando se circula rápido, pero, a cambio, hace que la sonoridad no sea alta al circular por autovía. Una de las opciones disponibles en el "Lupo" son las ruedas de 185/55 en llanta de 14 pulgadas, medidas algo exageradas. Con el agarre que proporcionan estos neumáticos y el tarado demasiado blando de las suspensiones se provoca que la carrocería se incline apreciablemente. La dirección asistida, de serie, proporciona gran comodidad. También sus 3,5 metros de longitud y su capacidad de giro hacen que se encuentre muy cómodo en el tráfico urbano. Una de las ventajas frente a sus rivales es que cuenta con un buen equipamiento de serie y de opciones. ♦

😊	▶ Calidad de los acabados
	▶ Prestaciones/consumo
	▶ Equipamiento
😞	▶ Precio elevado
	▶ Frenos
	▶ Maletero

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

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera transversal. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 1.781 c.c. **Alimentación:** Inyección multipunto. **Carburante:** Gasolina sin plomo. **Depósito:** 55 litros. **Potencia máxima:** 125 CV a 6.000 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** Tracción: Delantera. **Caja de cambios:** Manual, de 5 marchas. **FRENOS:** Doble circuito independiente. **SUSPENSIÓN:** Delantera, independiente tipo MacPherson. Trasera, eje semi-independiente. **DIRECCIÓN:** Tipo: Piñón y cremallera asistida. **Diámetro giro:** 11,2 metros. **RUEDAS:** Neumáticos: 195/65R15. **Llantas:** 6Jx15. **Longitud:** 4,43 mts. **Anchura:** 1,74 mts. **Altura:** 1,43 mts. **Peso:** 1.213 kgs. **Maletero:** 500 litros. **Consumo:** Urbano, 10,6 l./100 km. Interurbano, 5,9 l./100 km. **Precio:** Desde 2.232.301 pesetas (13.416 euros).



AUTOREVISTA

SEAT TOLEDO 1.6 GLX

COMENTARIO.— Seat ha dado un salto cualitativo como marca con la puesta en escena del nuevo "Toledo". La firma española ha creado un automóvil robusto, bien acabado y con un comportamiento dinámico sobresaliente, junto con un diseño exterior pasional, deportivo y mediterráneo. En el interior, se nota mucho la "mano alemana" por la rigidez en el orden de los instrumentos, la austeridad que transmite el salpicadero, el buen acabado general y... por el pequeño tamaño del retrovisor derecho. La habitabilidad, pese a que la carrocería ha crecido doce centímetros, no se ha incrementado mucho respecto al anterior "Toledo". Es más, el maletero ha perdido algunos litros de capacidad y, lo que es peor, su buena accesibilidad y polivalencia. En lo que ha ganado muchos enteros es en comportamiento dinámico, ahora sobresaliente en todo tipo de carreteras. Con este coche, viajar es un placer, aunque las escasas prestaciones que aporta el motor de 1.6 l. de gasolina reducen esa sensación. Pero, claro, gracias a su incorporación, se ha podido fijar un precio final realmente competitivo. ♦

😊	▶ Precio muy competitivo
	▶ Buen acabado interior
	▶ Comportamiento
😞	▶ Prestaciones escasas
	▶ Retrovisor derecho
	▶ Acceso maletero

Estética: 8. Acabado: 8,5. Habitabilidad: 7,5. Maletero: 7,5. Confort: 8. Instrumentación: 8. Equipamiento: 8. Potencia: 6. Elasticidad: 6. Cambio: 8. Velocidad punta: 7. Aceleración: 6,5. Consumo: 7,5. **SEGURIDAD:** Estabilidad: 9. Suspensión: 9. Frenos: 8. Dirección: 7,5. Ruedas: 7,5. Luces: 8. **NOTA MEDIA: 7,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,2.**

MOTOR 16

COMENTARIO.— Es uno de los diesel más silenciosos que hemos probado y, al mismo tiempo, una de las berlinas del segmento alto con más personalidad. Es el Alfa "166" y en su versión "JTD" incorpora un sofisticado motor turbodiesel con inyección directa, rail común (el ya conocidísimo "common rail") y turbo de geometría variable. Un motor de cinco cilindros que proporciona una potencia de 136 caballos. Una mecánica que apuesta por los consumos más que por las prestaciones, aunque ofrece un generoso andar en carretera. La sexta marcha le permite deslizarse desahogadamente por autopista en silencio y con consumos que no superan, por mucho que se intente, los 10 litros cada 100 kilómetros (6,3 a 120 km/h. de cruce). Otro de los puntos fuertes del Alfa "166 JTD" es su comportamiento dinámico. Y es que un eje trasero muy elaborado de tipo multibrazo permite que la berlina italiana transmita seguridad al conductor al seguir fielmente sus deseos al volante. El "166" no tiene la habitabilidad de sus competidores, pero sí un precio muy competitivo que se combina con otros convincentes argumentos. ♦

ALFA ROMEO 166 JTD



DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera transversal. **Cilindros:** Cinco, en línea. **Cilindrada:** 2.387 c.c. **Carburante:** Gasóleo. **Depósito:** 72 litros. **Potencia máxima:** 136 CV a 4.000 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** Tracción: A las ruedas delanteras. **Caja de cambios:** Manual, de 6 marchas. **Embrague:** Monodisco en seco. **FRENOS:** De discos delanteros y traseros, con pinzas flotantes y servofreno por presión. ABS. **SUSPENSIÓN:** Independiente. Delantera, tipo cuadrilátero. Trasera, con brazos múltiples. **DIRECCIÓN:** Tipo: De cremallera, con asistencia hidráulica. **Diámetro de giro:** 11,6 mts. **RUEDAS:** Neumáticos: 205/55WR 16. **Llantas:** 6,5Jx16" de chapa. **Peso:** 1.490 kgs. **Longitud:** 4,72 mts. **Anchura:** 1,81 mts. **Altura:** 1,41 mts. **Maletero:** 490 litros. **Consumo:** Urbano, 9,9 l./100 km. Extraurbano, 9,3 l./100 km. **Precio:** 5.500.000 pesetas (33.055,66 euros).

😊	▶ Cambio de seis marchas
	▶ Estabilidad y confort
	▶ Silencio de marcha
😞	▶ Diámetro de giro
	▶ Habitabilidad
	▶ Respuesta en baja

Estética: 8. Acabado: 7. Habitabilidad: 6. Maletero: 7. Confort: 9. Instrumentación: 8. Equipamiento: 7. Potencia: 7. Elasticidad: 6. Cambio: 7. Velocidad punta: 8. Aceleración: 8. Consumo: 9. **SEGURIDAD:** Estabilidad: 7. Suspensión: 7. Frenos: 4. Dirección: 6. Ruedas: 7. Luces: 7. **NOTA MEDIA: 7,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,3.**

AUTOPISTA

OPEL SINTRA 2.2 TDI

COMENTARIO.— Al monovolumen de Opel sólo le faltaba la presencia de una mecánica diesel para que se pudiera considerar completa su gama. Aunque ha tardado en llegar, se puede afirmar que ha merecido la pena esperar. Para el "Sintra", los responsables de la marca han decidido un nuevo motor turbodiesel de inyección directa con 110 CV de potencia, inédito hasta ahora en ningún otro modelo de Opel. El funcionamiento de este nuevo motor es elogiado, tanto por sus prestaciones, como por su amplio margen de utilización y moderado consumo. Además, los 110 CV de potencia hacen que los viajes largos con el "Sintra" al completo, tanto de carga como de personas, se realicen sin ningún problema, manteniendo una más que aceptable velocidad media. El "Sintra" cuenta con un completo equipamiento de serie, entre el que cabe destacar la presencia de los cuatro airbags, el aire acondicionado y la servodirección. Su interior ofrece, como es habitual en los monovolúmenes, una amplia modularidad. Así, los asientos delanteros giran 180°, las butacas individuales permiten conformar el interior del "Sintra" al gusto y preferencias de cada uno. ♦



DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera transversal. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 2.171 c.c. **Alimentación:** Inyección diesel. **Carburante:** Gasóleo. **Depósito:** 70 litros. **Potencia máxima:** 115 CV a 3.800 rpm. **TRANSMISIÓN:** Embrague: Monodisco en seco. **Caja de cambios:** Manual, de 5 velocidades. **FRENOS:** Delanteros, discos ventilados. Traseros, de discos macizos. **SUSPENSIÓN:** Delantera, independiente tipo MacPherson; y trasera, con barra de torsión. **DIRECCIÓN:** Tipo: De cremallera. **RUEDAS:** Neumáticos: 205/65R15-94H. **Peso:** 2.430 kilos. **Longitud:** 4,67 metros. **Anchura:** 1,83 metros. **Altura:** 1,80 metros. **Maletero:** 460 litros. **Consumo:** Urbano, 10 l./100km. Interurbano, 6,8 l./100 km. **Precio:** 4.255.000 pesetas (25.573,10 euros).

😊	▶ Motor
	▶ Prestaciones
😞	▶ Suspensiones blandas
	▶ Maletero pequeño

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

BORRACHOS DE CALOR

UN ESTUDIO realizado por ADAC, el mayor club automovilístico del mundo, para demostrar las VENTAJAS DEL AIRE ACONDICIONADO ha llegado a la conclusión de que la percepción sensorial y la capacidad de asociación empeoran un 20 por 100 cuando hace más calor. Así, cuando LA TEMPERATURA del habitáculo AUMENTA desde 25° hasta 35°, los VALORES NEGATIVOS en ambos valores son idénticos a los que de los conductores con un contenido aproximado de 0,5 miligramos de ALCOHOL EN LA SANGRE.



MÁS CONFORT, MÁS CONCENTRACIÓN

Practicar gimnasia para la espalda sin que el conductor tenga que levantarse del asiento de su coche —lo que mejora su capacidad de concentración al volante— ya es posible si usted es propietario de uno de los últimos BMW de la serie "7". Estos asientos "activos" llevan dos cámaras hidráulicas bajo su superficie y se llenan y vacían alternativamente con una mezcla de agua y glicántica. Como consecuencia, la pelvis realiza un balanceo que mantiene en movimiento los discos intervertebrales, favorece la circulación sanguínea y activa los músculos. Un estudio ha demostrado que, con estos asientos, en largos recorridos se reducen considerablemente las tensiones en la musculatura de la espalda, aumentando el bienestar físico y la capacidad de concentración del conductor.

LOS COCHES ELÉCTRICOS SALEN A LA CALLE

No contaminantes, silenciosos y fáciles de conducir, son algunas de las características destacadas por las personas que han probado uno de los coches eléctricos (Peugeot "106" y Citroën "Saxo") que están recorriendo diversas ciudades (Madrid, Salamanca, A Coruña y Sevilla) en una campaña de divulgación puesta en marcha por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). Esta campaña tiene como finalidad promover las ventajas que, para el transporte urbano, tienen este tipo de coches. Su consumo no supera los 25 kW/h. cada 100 kilómetros (2 ptas/km. con tarifa nocturna), contaminan un 65 por 100 menos que los vehículos convencionales y su autonomía es de 75 kilómetros. Pueden llegar a alcanzar una velocidad máxima de 91 km/h.



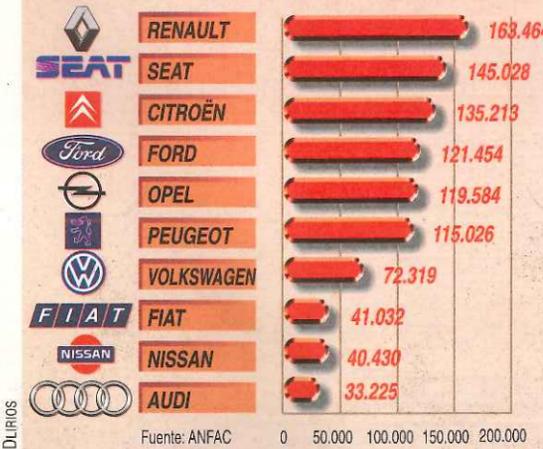
El pasado año se batieron record de ventas MEJOR, IMPOSIBLE

Los fabricantes de coches cerraron 1998 batiendo records de ventas: 1.281.045 turismos (según los últimos datos de matriculaciones de la DGT), que, porcentualmente, supusieron un incremento respecto al ejercicio anterior de más del 17 por 100. Además, se superó el máximo histórico alcanzado en 1989, cuando se vendieron 1.123.972 coches. Desde la patronal, ANFAC, se afirma que "el mercado interno está recuperando los niveles de matriculación que corresponden a una economía de las características de la española". También se destaca la importancia que ha tenido en estas cifras el programa PRE-

VER, al que se han acogido 197.455 vehículos, o lo que es lo mismo, un 16,5 por 100 sobre la matriculación total.

Respecto a este año, se estima un crecimiento entre el 3 y 4 por 100. No obstante, los analistas esperan, en el segundo semestre, una deceleración de la economía —debida a las crisis financieras que estamos viviendo— que repercutirá en la confianza del consumidor; por eso, es importante conocer cómo se comportarán las ventas durante este primer trimestre. En este sentido, enero ha seguido manteniendo la tendencia positiva, con una tasa de incremento interanual de casi el 15 por 100.

Los que más vendieron



Un año campeón



EL ABC DE LA SEGURIDAD

Mercedes va a presentar su último coupé, el nuevo "CL". Enmarcado en el mercado de lujo, aporta numerosas innovaciones técnicas, entre las que sobresale la suspensión ABC (Active Body Control), un sistema que, mediante unas señales transmitidas por sensores y unos cilindros hidráulicos colocados sobre los ejes, compensa casi por completo, en fracciones de segundo, el balanceo y cabeceo de la carrocería a la hora de arrancar, en curvas o al frenar, lo que aporta un importante nivel de seguridad.



RETROMÓVIL 99, IV Salón Internacional del Automóvil de Época, Clásico y Deportivo, abrió sus puertas del 5 al 7 DE MARZO en Madrid. Todo lo relacionado con el automóvil de época y el coleccionismo se dio cita en este Salón. También se rindió homenaje a los pilotos más veteranos del país.

La empresa estadounidense Ford ha alcanzado un acuerdo con la sueca Volvo para comprar su División de Automóviles por 932.800 millones de pesetas. Con esta medida, Ford espera afianzarse en el

FORD COMPRA VOLVO

mercado europeo —donde espera vender más de 7 millones de vehículos por año—. Además de esto, la imagen de seguridad, resistencia y compatibilidad con el medio ambiente que posee Volvo parece que son las características más apreciadas por su comprador americano. Fuentes de Ford España han asegurado que esta unión no tendrá apenas repercusiones en nuestro país en cuanto a plantilla y a producción en la factoría que posee en Almussafes (Valencia).

EL "ZAFIRA", CON EL DEPORTE

La tenista Martina Hingis, junto con otros deportistas como la campeona española de vela, Teresa Zabell, o los futbolistas Rummenigge, Rijkaard, entre otros, protagonizan la campaña de promoción del último monovolumen compacto de Opel, el "Zafira". Entre sus características destacan su innovador sistema de asientos "Flex 7", que permite pasar de 7 pasajeros a 2 en 15 segundos.



El SEAT "AROSA" ha sido elegido EL MODELO MÁS SEGURO por la revista alemana Auto Bild, tras realizar una prueba de choque, en la que comparaba el comportamiento de 5 vehículos compactos de 3,50 metros. Tras la prueba, el habitáculo quedó intacto.

LAS MATRICULACIONES DE ENERO

- 1 Citroën Xsara 5.621
- 2 Renault Megane 5.475
- 3 Seat Ibiza 4.968
- 4 Opel Astra 3.965
- 5 Volkswagen Golf 3.489
- 6 Citroën Saxo 3.136
- 7 Peugeot 206 3.132
- 8 Peugeot 306 2.889
- 9 Ford Focus 2.508
- 10 Citroën Xantia 2.407

Fuente: DGT.
* Nuevo en el mercado

Por los pueblos del Tambor

NONO HIDALGO

Moratalla, Hellín y Tobarra, junto a otras poblaciones españolas, tienen en el tambor santo y seña. Son pueblos que han puesto en la difusión de la cultura del tambor su proyecto de futuro, ofreciendo sus conocimientos y posibilidades turísticas y socio-económicas. De Murcia -la huerta de Europa- hasta Albacete -desconocida y sorprendente- por los pueblos del Tambor.

Describir Murcia es describir su huerta. Pero el comienzo debe ser un paseo por la capital. Es obligado ver su catedral, el Palacio Episcopal, la Universidad, el Casino y alguno de sus museos e iglesias. Y, degustar, su ensalada murciana -típica de la cocina huertana-.

El camino se inicia por la circunvalación y continúa por la N-340 hasta Alcantarilla. En ese trayecto se observa la famosa "Rueda de la Nora", singular aparato que los árabes empleaban para subir el agua. A continuación, tomamos la C-415, que lleva a Moratalla.

Tras dejar los desvíos hacia Albudeite, Baños de Mula y Puebla de Mula, llegamos a Mula. Hasta allí, la carretera es buena; y por su intenso tráfico se acometieron mejoras que resultaron muy positivas. No obstante, existen muy pocos carriles para vehículos lentos y, aunque no hay puntos negros, hay demasiados ade-

lantamientos imprudentes. El Martes Santo existe la costumbre -de origen desconocido- de que, a las doce de la noche, el pueblo despierte y experimente la mayor explosión de todo el año; sus habitantes, ataviados con túnicas y capirotos, reunidos en la plaza del Ayuntamiento, comienzan a tocar sus tambores, desperdigándose después y llevando sus sones por toda la población hasta las doce del mediodía del Miércoles Santo. En Mula hay que visitar su castillo, por cierto, lo primero que se avista.

Desde Mula, la carretera empeora: su pavimento sólo se puede calificar de regular, los arceles son estrechos y existen numerosas curvas. Pese a ello, el tráfico es denso, debido a las comunicaciones locales y regionales. Hay que añadir el paso de varias



La accidentalidad

Durante 1998, en la provincia de Murcia hubo 56 accidentes en la C-415 que se cobraron 7 víctimas mortales, mientras que en la C-3314 (de Calasparra a la N-301 en la Venta del Olivo), se produjeron 5 accidentes con 6 heridos leves. No existen en estos kilómetros puntos negros, aunque en los p.k. 17 a 19,2 y 21-22 de la C-415 sí existe concentración de accidentes. En Albacete, en ese mismo período, en la N-301 se contabilizaron 44 accidentes con 4 víctimas mortales. Y cuatro puntos negros: los p.k. 257,3, 265,2, 325,2 y 334,5.

En cuanto a la intensidad de tráfico, la media está en unos 5.000 vehículos/día. Por Murcia, la cifra oscila entre 7 y 9.000.

Al oírte / redoblado...

"Redobla, tambor, redobla;/ que al oírte redoblado,/ se mezclan en mis oídos/redobles recién nacidos/ con redobles del pasado". Esta es la dedicatoria del libro editado por el ayuntamiento de Moratalla con motivo de las Jornadas Nacionales de Exaltación del Tambor allí celebradas. El timparismo -por su antigüedad es difícil dar ni tan siquiera un esbozo de su evolución histórica-, por sus efectos acústicos hipersensoriales, atrajo la atención del hombre primitivo. Es muy posible que este fenómeno fuese observado sobre las vísceras de las presas y sobre las maderas secas. Ambos elementos -membrana animal y madera seca ahuecada-



Homenaje al Tambor en Tobarra

son los componentes primordiales del paleotambor. Con posterioridad, el tambor se asocia a dos fenómenos connaturales al espíritu humano: religión y guerra. Hasta nuestros días, su evolución a través de los tiempos ha sido grande. Del tambor militar al utilizado para el divertimento va toda una historia durante la cual se han elaborado los tambores a partir de materias primas como piel de cabra y oveja, que luego hay que encerquillar sobre madera de haya y con cordeles de cáñamo. Los aros, la llave para apretar los bordones, las rejillas, la caja y los palillos son los elementos que culminan el montaje y uso del tambor.

travesías peligrosas.

Veinte kilómetros más allá se encuentra Bullas, famosa por su vino. En el punto kilométrico 58 queda Cehegín y, en el p.k. 65, Caravaca de la Cruz. Esta fue reconquistada por don Alfonso de Castilla y posteriormente cedida a la Orden de Santiago. Son famosos su Alcázar-santuario y sus fiestas de moros y cristianos. En Caravaca concluye la C-415 catalogada de primer nivel y comienza la categoría de segundo nivel.

Moratalla (p.k. 13 de la C-415, de segundo nivel) es un extenso término municipal que Fernando III el Santo cedió a la Orden de Santiago y que tiene en Semana Santa una explosión de color, donde nazarenos encapuchados tocan sus tambores todo el Jueves y Viernes Santo. Su peculiar tamborrada es famosa no sólo en Murcia, hasta el punto de que ha sido organizadora de Jornadas Nacionales del Tambor. Debe visitarse su castillo y la Iglesia de la Asunción.

Aquí puede optar por ir por la C-3211 y MU-510 o por la B-25 y C-3314. Tras pasar por Calasparra, famosa por su arroz, se llega a la Venta del Olivo. Situada en el p.k. 343 de la N-301, es un nudo de comunicaciones con afluencia de vehículos pesados. Desde aquí, numerosos vehículos procedentes de Barcelona y Valencia toman la C-3314 buscando Puerto Lumbreras y la ruta

hacia el Sur, ahorrando unos 120 kilómetros.

En la Venta del Olivo se toma la N-301 hacia Hellín. Tras cruzar el límite provincial, antes de llegar a Hellín, queda Cancarix, un cruce de caminos en una zona montañosa, con curvas señalizadas y pinares en los márgenes realizando la Naturaleza, y las Cuevas de Minateda, con pinturas rupestres. En Hellín (p.k. 309), en su conjunto histórico-artístico, destacan el Convento de los Franciscanos, la Iglesia del Rosario y

la de la Asunción -alberga en su interior algunos de los "pasos" más importantes-. En Hellín los tambores sueñan toda la Semana Santa, aunque el Jueves la tamborrada es multitudinaria.

Nada más dejar Hellín, un punto conflictivo: el p.k. 303. Coinciden un paso elevado sobre el ferrocarril, la intersección con la local CV-823 (hacia Sierra) y una curva fuerte. Tres kilómetros más adelante está Tobarra, travesía conflictiva en días de desplazamientos masivos. Hay que visitar el Santuario de la Encarnación, el Museo del Tambor y las iglesias de la Purísima y de la Asunción, donde están los "pasos" de la Semana Santa, la manifestación cultural más importante que se celebra. Su tamborrada -de 104 horas- es famosa.

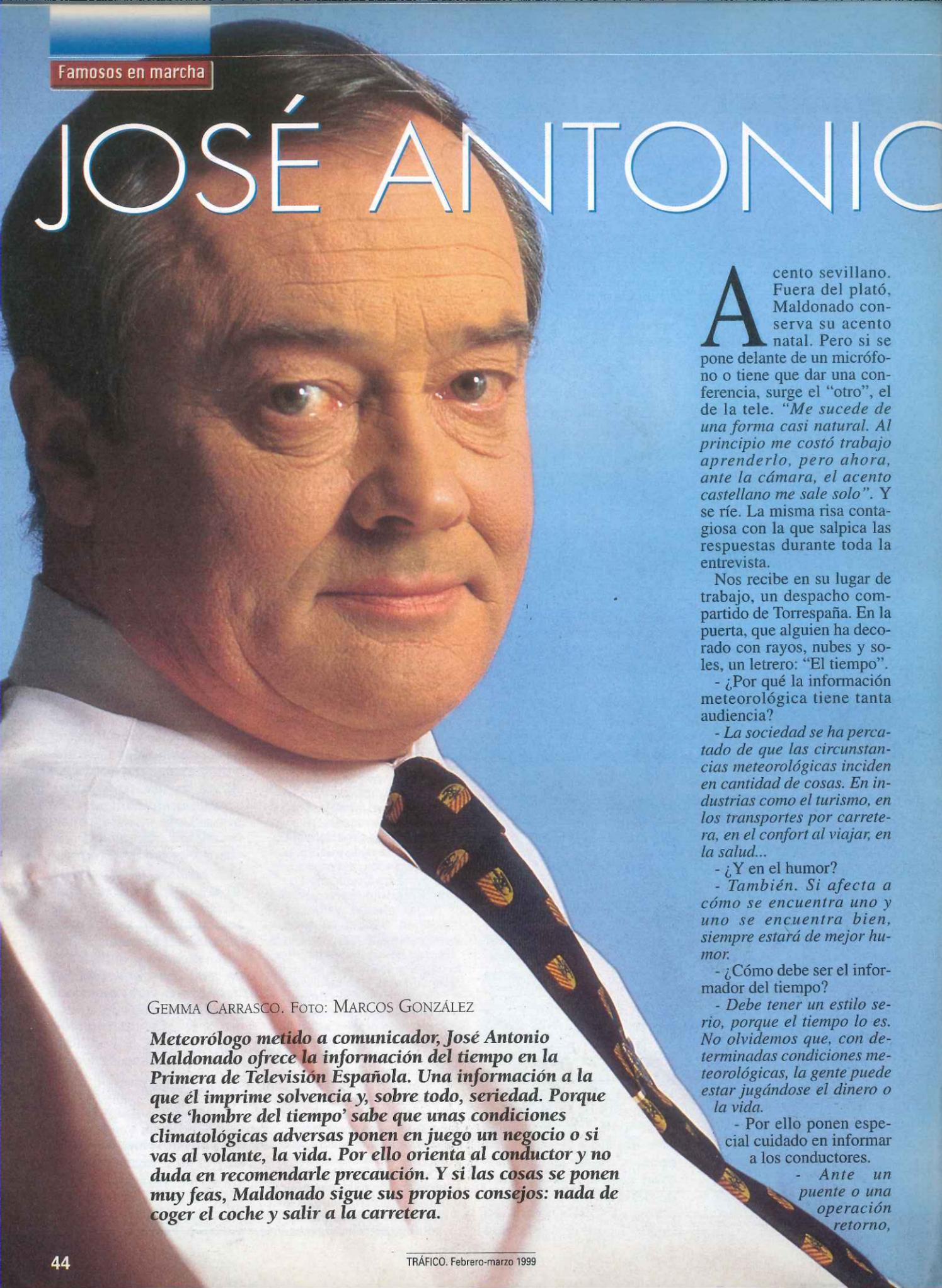
En el p.k. 293 comienza un tramo peligroso, "las curvas de El Estrecho", con limitación a 80 km/h. Pozo Cañada (pk 273) ya tiene variante y se ha notado, pues ha eliminado las retenciones habituales. El p.k. 265 ha sido punto negro y el 258, intersección con la CV-A3, es conflictivo. Así llegamos a Albacete (p.k. 243 de la N-301) esa tierra desconocida y sorprendente, famosa por su cuchillería, y de donde no podemos marcharnos sin ver su Catedral, la Iglesia de la Asunción, la Pared de la Purísima, la Posada del Rosario y la Diputación Provincial. ♦

La cocina

"A La Mancha, manchegos, que hay mucho vino, mucho pan, mucho aceite y mucho tocino..."

Aparte de las especialidades culinarias de cada pueblo, una serie de platos representan la cocina tradicional de La Mancha, como los gazpachos, migas, pisto o gachas. El "mataero" es todo un rito que se renueva año tras año con la llegada de los primeros fríos. El cordero manchego se cocina frito con ajos o en caldereta, y la caza también admite variedades para su consumo. El plato de presentación de Murcia -la huerta de Europa-, es la ensalada con productos típicos de la huerta murciana: tomate, lechuga... Lógicamente su gastronomía tiene otros platos típicos. Y entre ellos, el arroz: con conejo y caracoles, con pavo y pollo... incluso sólo con verduras. El arroz, por supuesto, de Calasparra. Las migas también son ricas en todas sus especialidades, sobre todo por Caravaca.

JOSÉ ANTONIO MALDONADO



GEMMA CARRASCO. FOTO: MARCOS GONZÁLEZ

Meteorólogo metido a comunicador, José Antonio Maldonado ofrece la información del tiempo en la Primera de Televisión Española. Una información a la que él imprime solvencia y, sobre todo, seriedad. Porque este 'hombre del tiempo' sabe que unas condiciones climatológicas adversas ponen en juego un negocio o si vas al volante, la vida. Por ello orienta al conductor y no duda en recomendarle precaución. Y si las cosas se ponen muy feas, Maldonado sigue sus propios consejos: nada de coger el coche y salir a la carretera.

Acento sevillano. Fuera del plató, Maldonado conserva su acento natal. Pero si se pone delante de un micrófono o tiene que dar una conferencia, surge el "otro", el de la tele. "Me sucede de una forma casi natural. Al principio me costó trabajo aprenderlo, pero ahora, ante la cámara, el acento castellano me sale solo". Y se ríe. La misma risa contagiosa con la que salpica las respuestas durante toda la entrevista.

Nos recibe en su lugar de trabajo, un despacho compartido de Torrespaña. En la puerta, que alguien ha decorado con rayos, nubes y soles, un letrero: "El tiempo".

- ¿Por qué la información meteorológica tiene tanta audiencia?

- La sociedad se ha percatado de que las circunstancias meteorológicas inciden en cantidad de cosas. En industrias como el turismo, en los transportes por carretera, en el confort al viajar, en la salud...

- ¿Y en el humor?

- También. Si afecta a cómo se encuentra uno y uno se encuentra bien, siempre estará de mejor humor.

- ¿Cómo debe ser el informador del tiempo?

- Debe tener un estilo serio, porque el tiempo lo es. No olvidemos que, con determinadas condiciones meteorológicas, la gente puede estar jugándose el dinero o la vida.

- Por ello ponen especial cuidado en informar a los conductores.

- Ante un puente o una operación retorno,

procuro orientar al conductor sobre la niebla, la nieve... Hago hincapié en lo más importante y matizo la información para aquellos espectadores que vayan a salir a la carretera.

- Si la meteorología es adversa...

- Si las condiciones son llamativamente adversas, yo procuro no viajar, no coger el coche.

- Los espectadores, ¿entienden términos como isobaras o anticiclón?

- Hay de todo. Hay gente que incluso cree que el Meteosat es algo mío. ¡Hasta cartas recibo en las que me insultan porque tengo un aparato que les está jorobando el invento! Pero cada vez existe más público al que no le suena raro lo de isobaras o que sabe que el anticiclón significa buen tiempo. En este sentido, los medios de comunicación son didácticos. La labor la comenzó Mariano Medina, el maestro.

- ¿Recibe otras cartas de los espectadores?

- Sí. Me escriben para preguntarme dudas del tipo "por qué no llueve" o "por qué nieva menos que antes". Para pedirme un pronóstico, alguien que se va a casar o va a salir de viaje, generalmente me llaman por teléfono. Las quejas y los insultos las dejan grabadas en el contestador. Siempre hay polémica sobre si nombramos mucho un sitio o no lo nombramos nada.

- Las críticas, ¿le determinan o le presionan a la hora de dar la información?

- No. Pero me preocupan, sí. El año pasado se produjo la polémica con los empresarios turísticos del Norte. Pero nosotros hicimos lo que teníamos que hacer:

"Si la meteorología es adversa, no cojo el coche"

"¿Por qué se consiente que los coches estén preparados para alcanzar mayor velocidad de la permitida y luego se prohíbe al conductor correr? Resulta un contrasentido"

"Ante un puente o una operación retorno, procuro orientar al conductor sobre la niebla, la nieve..."

dar el pronóstico. Se cumplió y aún así se nos criticó. Si no se llega a cumplir...

'AL LORO'

Cada mañana, desde la cama, Maldonado mira al cielo. Y escucha. "Estoy 'al loro' por si llueve". Después sintoniza las rondas de temperaturas de las emisoras de radio.

- ¿Lo hace para comprobar si acertó o falló en el pronóstico?

- Procuro no emplear las palabras acierto y fallo porque no se trata de una quiniela. Yo analizo la atmósfera, su evolución y, con arreglo a ello, me planteo, ¿qué

tiene más posibilidades de que ocurra? No queda nada al azar, pero tampoco hay nada que garantice que va a suceder exactamente lo que dice la previsión. Yo pienso que a los meteorólogos se nos exige más de la cuenta.

- Pero ¿se sufre cuando se produce, digamos, desajustes en la información?

- Mucho, sí. Aunque no sea culpa mía.

- La familia y los amigos, ¿se fían de sus pronósticos?

- Aun cuando digan que no, al día siguiente vuelven a llamar.

- ¿Tiene entre sus fuentes a algún hombre de campo?

- No, no... Una cosa es el señor que está en la montaña y adivina el tiempo del día si-

guiente porque nota que los animales están revueltos. Maneja, sin saberlo, elementos como la bajada de presión, que es el cambio que altera el rebaño. Pero de ahí a decir que por la forma en que se mueven las ovejas el invierno del año que viene será de una forma u otra... No creo en esas cosas.

MIEDO AL VOLANTE

Hace algunos años, José Antonio Maldonado sufrió un accidente leve cuando volvía de Sierra Nevada, en Granada, con dos de sus hijas. "Tengo grabado en la mente ese momento. El camión que iba delante de mí adelantó a otro y me vi obligado a frenar. La carretera estaba mojada, el coche patinó y se me fue a la cuneta. Durante un tiempo pasé mucho miedo al volante".

- ¿Habría que aumentar el límite de velocidad permitido?

- ¡Qué pregunta más difícil...! La cuestión es ¿por qué se consiente que los coches estén preparados para alcanzar mayor velocidad de la permitida y, luego, se prohíbe al conductor correr? Resulta un contrasentido.

- Entonces, ¿se debe permitir correr más?

- No. En todas las carreteras y situaciones, no. Aunque yo creo que en las autopistas y autopistas nadie va a menos de 150 km/h.

- ¿Está de acuerdo con la rebaja de la tasa de alcohol permitida?

- Sin duda. Ayudará, algo al menos, a reducir los accidentes.

- ¿Cómo somos los españoles conduciendo?

- Existe mucho temerario. En general, intrépidos. ♦

De coches y culpas

Las notables cifras de ventas de automóviles en 1998 deberían ser motivo de regocijo puro. En efecto, no sólo revelan causas loables, como el crecimiento económico, del empleo y el nivel de vida, sino también consecuencias encomiables, tales como la mayor libertad, seguridad y bienestar de los ciudadanos. Sin embargo, todo avance en el sector automotriz viene cargado de ecos negativos: se supone que debiéramos también lamentarnos de que dicho progreso provoque accidentes, contaminación, atascos y malestares varios. Por añadidura, se supone que la culpa de todos estos males es de nuestros coches y en realidad, en el fondo, nuestra, quiero decir, de todos y cada uno de los que hemos comprado un coche. Bueno, pues ya está bien.

Los accidentes no son culpa de los automovilistas, así, en genérico, sino fundamentalmente de unos seres humanos concretos y específicos, que no están a la altura de sus responsabilidades, bien porque conducen demasiado rápido, o de forma imprudente o temeraria, bien porque beben demasiado o porque no siguen ninguna de las indicaciones que numerosas instituciones públicas y privadas se ocupan de transmitir por todos los medios de comunicación. Lejos estoy de eximir totalmente de responsabilidad a las autoridades y a quienes proyectan y construyen nuestras calles, pero en la conducta individual de algunos conductores estriba la explicación principal.

Es claro que los coches contami-

nan, pero es una ingenuidad demagógica plantear una eventual solución que pase por su supresión, en medio de una cultura que vea a todo automovilista como un delincuente ecológico. Más razonable es que la demanda de un mejor medio ambiente se traduzca en combustibles más limpios y en motores menos contaminantes, precisamente lo que hemos vivido en tiempos recientes.

En cuanto a los atascos, su responsabilidad nunca debe recaer sobre los conductores que utilizan libremente los espacios públicos, sino sobre las autoridades que no se ocupan de construir unas infraestructuras adecuadas ni de regu-

“Las calles son como nuestros armarios: siempre están llenos. A más facilidades, más vehículos, y más atascos”



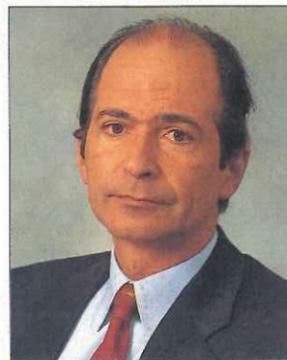
larlas convenientemente.

En estas infraestructuras, obsérvese, no hay que primar exclusivamente al transporte público que, otra vez, es considerado como la única alternativa plausible, frente a unos automovilistas privados contemplados

como paradigma de la insolidaridad. No es eso. Los ciudadanos no sólo utilizamos el coche porque tenemos derecho a hacerlo sino que además en muchas ocasiones resulta una alternativa mucho más cómoda, rápida, placentera y hasta más barata que el transporte un público. Las autoridades no pueden ignorar esa realidad y, por tanto, es su deber pensar también en infraestructuras que nos faciliten la vida en tanto que automovilistas.

Ya, dirán ustedes, pero las calles son como nuestros armarios: siempre están llenas. A más facilidades, más vehículos, y más atascos. No lo niego. Difícilmente quepa objetar que los gobernantes limiten en algo nuestra libertad de movimientos en aras de la mayor comodidad de todos. Ahora bien, a la hora de regular hay que procurar hacerlo bien, y causar el menor perjuicio posible a los propietarios de los vehículos, y buscar, persuadir y disuadir, más que prohibir y recaudar.

Y es que los coches, y quienes los conducimos, también formamos parte del Estado de Derecho. O sea, también gozamos de la presunción de inocencia. ♦



CARLOS RODRÍGUEZ BRAUN

Cartas

IDENTIFICACIÓN RAZONABLE

¿Hasta dónde llega la obligación legal del titular de un vehículo de identificar al conductor con motivo de una infracción? El art. 72 de la Ley de Seguridad Vial así lo determina, pero no especifica el modo en que debe concretarse. Algunos ayuntamientos requieren nombre y apellidos, dirección y DNI. Recientemente me ha ocurrido y he facilitado todos los datos, menos el DNI, porque lo desconocía. ¿Se puede, en ese caso, imponer la sanción prevista en el art. 72 de la citada Ley pese a que el art. 5 del Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de tráfico incluye sólo entre el contenido de las denuncias la identidad del denunciado y no habla en ningún momento del DNI? ¿Hay jurisprudencia al respecto? - Juan Carlos Herraiz Moreno. Madrid.

Respuesta: El art. 72.3 de la Ley de Seguridad Vial configura un deber de colaboración del titular del vehículo con la Administración, inherente al hecho de ser propietario. Este comporta ciertas obligaciones, entre las que está la de saber, dentro de lo razonablemente posible, la persona que lo maneja en un momento determinado. Así lo declara el Tribunal Constitucional en su Sentencia 197/95, de 21 de diciembre. La colaboración se centra en facilitar los datos precisos para identificar al conductor objeto de la denuncia, de manera que pueda ser notificado de las acciones administrativas que se dirigen contra él y continuar así el procedimiento sancionador.

ACUSE DE RECIBO

Arrepentido

El 5/12/98, cuando volvía, acompañado de mi esposa, de una boda celebrada en Torreldones en mi Renault 18 GTX, sobre las 20 horas y en el pk 5,5 de la carretera de Las Rozas a El Escorial, me paró la Guardia Civil de Tráfico. Un coche de atestados de Villalba me levantó uno por intoxicación de alcohol. Los mismos agentes me trasladaron en mi coche hasta mi apartamento en la sierra.

Tras una profunda reflexión, me doy cuenta de que he cometido una importante infracción del Código de la Circulación -la primera en mi vida de conductor-, de la que estaré siempre arrepentido.

La presente no tiene otro objeto que mostrar mi reconocimiento a la ejemplar labor que desarrolla la Guardia Civil y, si es posible, hacer llegar mi mayor agradecimiento a los dos agentes del atestado por su correctísimo comportamiento. - Raúl Guindulain Serrano. Madrid.



FACTOR INHUMANO

Quiero referirme a “otro” factor humano. O más bien inhumano.

Nunca sabremos cuántos matrimonios e hijos mueren en accidente por las peleas que se originan cuando el cabeza de familia es inaguantable, rígido, con el que no se puede dialogar ni viajar. Muchos, muchísimos de esos matrimonios mueren víctimas de la “mala leche” de él, que no admite ni una sugerencia... Cuando se va en el coche con un tipo de esta calaña, la esposa y los hijos están expuestos a morir por un indeseable: el macho.

No diré que la mayoría, pero sí muchas muertes de familias por accidentes en carretera se originan por lo que conté anteriormente, pero nunca, o casi nunca, se sabrá. Yo fui víctima de esos malos tratos y de un accidente que por poco nos cuesta la vida a mis hijos y a mí. - D.B.G. Montblanc (Tarragona).

MEJORES CONDUCTORES

Me parece magnífico que existan Escuelas de Perfeccionamiento de la Conducción, es muy acertado el editorial titulado “Mejores Conductores” y considero interesantes y eficaces las actuaciones que se comentan de distintas escuelas de formación de conductores que pueden incluso suponer bonificaciones en las primas del seguro.

El motivo principal de esta carta es sugerir a esas escuelas que, además de prestar atención a los aspectos técnicos de la conducción, dediquen atención prioritaria al que podría denominar “comportamiento cívico”, que tiene consecuencias prácticas positivas muy importantes en la seguridad. - Mariano Palancar Penella. Delegado de Tráfico y

Transportes. Ayuntamiento de Sevilla.

EL LADO DE LA SEÑAL

En la foto, ¿la señal de prohibido estacionar que aparece en el lado izquierdo de la calle prohíbe estacionar en ambos lados de la calle o sólo en el derecho? Yo había estacionado

en el lado derecho y no me denunciaron, pero me dejaron una nota diciendo que no lo hiciera más. - Ricardo Alegre Solsona. Viladecans (Barcelona).



Respuesta: Según el art. 154 del Reglamento General de Circulación sobre “Otras señales de prohibición o restricción”, y concretamente en lo que se refiere a la señal R-308 (estacionamiento prohibido), la señal afecta al lado de la calzada en que está situada.

CINTURÓN Y CUADRICICLOS

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial define el ciclomotor como el vehículo de dos ruedas y una sola plaza, con motor térmico de cilindrada no superior a 50 c.c. o con motor eléctrico de potencia no superior a 1.000 W y cuya velocidad no excede de los límites que reglamentariamente se determinen. ¿Por qué los vehículos de cuatro ruedas que actualmente circulan por las vías públicas y llevan instalada en su parte posterior la placa de matrícula de ciclomotor y que deben ser conducidos con al menos una licencia no se atienen a esta definición, en lo referente a dos ruedas? Estos, ¿están obligados a llevar ins-



talados cinturones de seguridad o sólo es aconsejable? Jesús Marta Morales. Profesor de Formación Vial. Tomelloso (Ciudad Real).

Respuesta: Los vehículos a que se refiere son los cuadriciclos ligeros contemplados en la Directiva 92/61/CEE sobre recepción de los vehículos de motor de 2 ó 3 ruedas en su art. 1,3,a). Tienen consideración de ciclomotores y deben tener una masa en vacío inferior a 350 kgs. (no incluida la de las baterías para vehículos eléctricos), desarrollar una velocidad máxima por construcción inferior o igual a 45 km/h., y tener una cilindrada del motor inferior o igual a 50 c.c. (motor de explosión), o una potencia neta máxima inferior o igual a 4 Kw (demás tipos de motor). Puede pedir aclaración de estos términos al Ministerio de Industria (Pº Castellana, 160. 28071 Madrid).

La Directiva se incorporó a nuestro ordenamiento jurídico por la Orden del Ministerio de Industria y Energía de 24 de julio de 1992, que actualiza los anexos I y II de las normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos. Su aplicación plena se produjo con la publicación en el BOE (3/1/1998) de la Orden del Ministerio de Industria y Energía de 9 de diciembre de 1997, por la que se incorporaron a nuestro ordenamiento jurídico las Directivas parciales que faltaban para desarrollarla, siendo posible, a partir de ese momento, homologar estos vehículos. Por tanto, a partir de esa fecha, hay que entender modificada la definición de ciclomotor contenida en el nº 7 del Anexo de la Ley de Seguridad Vial en aplicación de lo dispuesto en el apartado 1 de la Disposición Final del citado texto.

El Ministerio de Industria y Energía ha informado a la DGT de que todos los cuadriciclos ligeros deben llevar instalados cinturones de seguridad, siendo obligatorio su uso, no teniendo que utilizarse casco de protección sus ocupantes.

SIN SEGURO

El problema de identificar al 10 por 100 de conductores que circula sin seguro obligatorio tiene una solución fácil: que las compañías de seguros den al asegurado, al pagar la prima anual, un adhesivo como el de la ITV, que tendría que fijar en el parabrisas. Así, la policía de tráfico podría identificar qué coche circula sin seguro. — Ramón Cervello Riús. Sabadell (Barcelona).

PROHIBIDO ESTACIONAR

¿Existe aún la prohibición de estacionar en una calzada con acerado de menos de 1,5 metros de ancho tapando la entrada de una vivienda? Indiquen, si es así, qué artículo regula esa infracción y su cuantía. ¿Tiene, por otro lado, obligación la Policía Municipal o la fuerza que regule el tráfico de disponer de partes o boletines de denuncia voluntaria para un ciudadano que quiera denunciar una infracción de tráfico? — Arcadio Medina González. Villanueva de la C. (Sevilla).

Respuesta: El art. 91.2.c) del RGC considera estacionamiento en lugar peligroso o que obstaculiza gravemente la circulación el que obstaculiza la utilización normal del paso de salida o



acceso a un inmueble de vehículos, personas o animales. Su apartado 3 lo califica como infracción sancionable —art. 67.1 de la Ley de Seguridad Vial— con multa de hasta 50.000 pesetas y posible suspensión de hasta 3 meses del Permiso o Licencia de Conducir.

En las denuncias voluntarias, el art. 7 del Reglamento de Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RD 320/1994, de 25 de febrero) establece que podrán formularse verbalmente ante los Agentes de Vigilancia de Tráfico más próximos al lugar del hecho o por escrito dirigido a la Jefatura de Tráfico o Alcaldía del lugar de la infracción, según ostente una u otra la competencia para instruir el expediente. Si se formula ante los Agentes de Vigilancia de Tráfico, éstos formalizarán el reglamentario

boletín de denuncia, con los requisitos que establece dicho precepto.

RECUPERAR EL PERMISO

En 1994 fui a renovar mis permisos de conducir. Como cumplía 70 años, me quitaron los superiores, dejándome sólo el B. Recientemente me enteré, por un amigo, que desde junio de 1997 no privan a los mayores de 70 de esos permisos superiores. Desde entonces me avisan cuando tengo que renovar el B, pero no me han informado de mis posibles derechos de recuperar los superiores. ¿Qué podría hacer para recuperar al menos el BTP? — José Mº Taboada Pérez. Barcelona.

Respuesta: La prórroga de la vigencia, con dispensa de los exámenes, de los permisos caducados está regulada de dos formas alternativas en el artículo 17.3 y en la Disposición Transitoria Cuarta del Reglamento General de Conductores. Según el art. 17.3, procede la prórroga siempre que se solicite, con la documentación correspondiente, en el plazo de cuatro años desde que caducó la vigencia del permiso que se pretende prorrogar.

Según la Disposición Transitoria Cuarta, no debe haber transcurrido un plazo que, contado desde la expedición o última revisión del permiso caducado, sea mayor que el doble del plazo que el permiso tuvo de validez. Esta posibilidad sólo puede utilizarse durante cuatro años desde la fecha de entrada en vigor del citado reglamento (27/6/97).

Por tanto, si está usted en cualquier de estas dos posibilidades, tiene derecho a la prórroga de la vigencia de todos sus permisos.

SEÑALES LIMPIAS

Las últimas vacaciones estuve con mi familia en Asturias y constate algo sorprendente: ¡No tienen las señales pintadas! Posteriormente fuimos a la Expo y comprobamos que tanto en Badajoz como en Portugal ¡tampoco tienen las señales pintadas! ¿Por qué en Madrid y su comunidad hay tantas señales tapadas por las pintadas? — Carlos Amores Fanjul. Madrid.

Las cartas destinadas a esta sección no deben 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 extraerlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas. Los envíos deberán realizarse a:

REVISTA "TRÁFICO"
c/ General Aranzaz, 86
Sección CARTAS
28027 MADRID

Día de servicio



Solicitud de datos

Se solicitan datos sobre un coche en el registro de vehículos cuando un particular o una empresa dedicada a la compra venta de vehículos va a comprar un automóvil. El motivo es comprobar que quien dice ser el titular lo es en efecto y que sobre el automóvil en cuestión no pesan embargos, ni reservas de dominio, leaseings, etc.

Para obtener los datos, es necesario:

● Impreso oficial (mode-

los 9.010 ó 3.050).
● Aportar DNI en vigor, NIF, pasaporte o permiso/tarjeta de residencia y fotocopia.

● Pagar la tasa 4.1 (1.050 pesetas). Se paga una tasa por cada matrícula de la que se soliciten datos.

Sólo se facilitan datos a través de la matrícula. La información sobre los vehículos que posee un persona, física o jurídica, a través del DNI o NIF sólo se facilita al propio interesado o juzgados, Tesorería de la Seguridad Social y Administración Tributaria.

Primero a la ITV

En el nº 133 se decía que para cambiar de matrícula, debe acudir primero a la Jefatura Provincial. En primer lugar debe solicitar una nueva Tarjeta de Inspección Técnica en una ITV autorizada de la provincia donde vaya a solicitar la matrícula, que la expedirá previa inspección y pago de la tasa. Y, además de pagar la transferencia (6.425 pts), hay que abonar la tasa de matriculación (10.250 pesetas).



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

INTERNET: <http://www.dgt.es>
INFOVIA: <http://www.dgt.inf>
TELETEXTO TVE: Pág. 600
VIDEOTEX: 031*trafico#
MOVISTAR GSM a través del núm. 505

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

Provincia	Matrículas concedidas			
	Últimas matrículas octubre-98	Últimas matrículas enero 99	Total vehículos matriculados	Total permisos nov.-dic.
Álava (VI)	0775-W	4224-W	3.448	934
Albacete (AB)	4318-T	7331-T	3.013	1.019
Alicante (A)	5187-DT	8145-DU	18.035	5.908
Almería (AL)	8488-AD	3912-AF	7.881	1.345
Asturias (O)	1003-CB	9427-CB	5.967	2.977
Ávila (AV)	9136-H	0246-I	1.110	443
Badajoz (BA)	3784-AB	6703-AB	4.315	2.352
Barcelona (B)	8536-UT	7655-UZ	59.119	14.023
Burgos (BU)	2405-X	5816-X	3.411	1.137
Cáceres (CC)	6897-S	9662-S	2.765	1.246
Cádiz (CA)	0603-BJ	9423-BJ	8.820	3.258
Canarias (S)	2275-AL	7360-AL	5.085	2.001
Castellón (CS)	3494-AP	9863-AP	6.369	1.708
Ciudad Real (CR)	8433-W	1865-X	3.432	1.421
Córdoba (CO)	2796-AT	8733-AT	5.937	2.286
Coruña, A (C)	0848-BZ	1270-CB	10.422	3.668
Cuenca (CU)	5500-J	7019-J	1.519	646
Girona (GI)	1166-BK	9764-BK	8.595	1.524
Granada (GR)	2615-AT	9670-AT	7.055	2.766
Guadalajara (GU)	9008-H	0246-I	1.238	465
Gulizcoea (SS)	9681-BC	6650-BD	7.169	2.280
Huelva (H)	3735-X	7164-X	3.429	1.181
Huesca (HU)	1562-O	3894-O	2.332	675
Jalón (J)	7227-AB	1834-AC	4.607	1.709
Illes Balears (IB)	5890-CZ	9201-DB	13.311	2.340

León (LE)	6140-AF	0187-AG	4.047	1.492	267
Lleida (L)	0798-AF	5086-AF	4.288	1.122	367
Lugo (LU)	3048-V	6047-V	3.199	1.084	236
Madrid (M)	1163-WS	7169-WY	66.006	12.238	2.490
Málaga (MA)	1042-CN	5158-CP	14.116	4.031	1.909
Murcia (MU)	5819-BX	8362-BY	12.543	4.320	2.292
Navarra (NA)	1507-AX	8415-AX	6.908	1.709	302
Ourense (OR)	8334-U	8246-U	2.713	1.002	175
Palencia (P)	8926-J	9926-J	1.363	535	88
Palmas, Las (GC)	5008-BZ	9061-CB	14.073	2.848	1.762
Pontevedra (PO)	1068-BK	7012-BK	8.391	3.017	1.223
Rioja, La (LO)	9785-S	9789-S	2.853	806	208
Salamanca (SA)	8093-T	0504-U	2.411	1.164	158
S. C. Tenerife (TF)	7636-BT	8217-BU	10.581	2.480	908
Segovia (SG)	4727-I	5989-I	1.262	509	76
Sevilla (SE)	3024-DF	8512-DG	15.488	4.920	2.805
Soria (SO)	7007-F	7829-F	822	240	41
Tarragona (T)	9259-AX	6835-AY	7.576	1.903	830
Teruel (TE)	7570-H	8717-H	1.147	311	87
Toledo (TO)	9885-AB	2969-AC	4.427	1.644	515
Valencia (V)	2454-GH	0075-GK	24.881	7.699	2.702
Valladolid (VA)	0797-AH	4047-AH	4.532	1.605	305
Vizcaya (BI)	9880-CK	0089-CM	10.209	2.987	663
Zamora (ZA)	0587-K	1987-K	1.400	610	137
Zaragoza (Z)	7287-BJ	5390-BK	8.103	2.442	643
Ceuta (CE)	3864-G	4518-G	904	248	112
Melilla (ML)	5217-E	5701-E	717	177	101
TOTALES			433.345	122.795	47.770

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

Tasas DGT 1999

Trámite	Pesetas
Permiso de Circulación (matriculación automóviles).	10.250
Licencia de Circulación (matriculación ciclomotor).	2.575
Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales.	2.575
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia).	6.425
Examen conducción.	11.550
Examen fuera de la capital de la provincia.	12.825
Canje de Permisos extranjeros o militares.	2.575
Licencias para conducción de ciclomotores.	2.575
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (p. e., información sobre una matrícula), certificación, cotejo y desglose de documentos.	1.050
Duplicado (extravío, deterioro, revisión o modificación).	2.600
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	350

No se cobra tasa por los duplicados por robo —siempre que se acredite mediante la denuncia— ni por la baja definitiva de un vehículo.

(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).

(*) TARIFAS CENTROS DE RECONOCIMIENTO

Trámite	Pesetas
Obtención y prórroga licencias o permisos A1, A, B y B+E.	3.850
Obtención permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, o las autorizaciones para vehículos prioritarios, turismo destinado al transporte público de viajeros, transporte escolar o de menores, mercancías peligrosas, y profesionales de la enseñanza de la conducción.	5.455
Prórroga de permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, o las autorizaciones para vehículos prioritarios, turismo destinado al transporte público de viajeros, transporte escolar o de menores y mercancías peligrosas.	4.650
Prórroga de los licencias o permisos A1, A, B o B+E cuyo plazo de vigencia sea por dos años o menos.	1.825

900 123 505: DGT
913 35 45 45: Cruz Roja
091: Policía Nacional
092: Policía Local (y SAMUR en Madrid capital)
062: Guardia Civil
112: Aragón, Asturias, Canarias, Illes Balears, Galicia, Madrid, Navarra, País Vasco, La Rioja y Valencia
061: Andalucía, Galicia, Murcia, Barcelona (capital) y Madrid
088: País Vasco
1006: Cantabria, Asturias y Ciudad Real
085: Cataluña

ANDALUCÍA	
Municipio (Provincia)	Teléfono
Albox (AL)	95012 09 02
Berja (AL)	95040 63 00
Huércal de Almería (AL)	95014 02 29
Huércal de Almería (AL)	95030 02 40
Vera (AL)	95052 88 52
Algeciras (CA)	95557 28 17
Cádiz (CA)	956 25 25 90
Jerez de la Frontera (CA)	95614 41 41
Puerto Real (CA)	95659 06 12
San Fernando (CA)	95688 35 20
Villamartín (CA)	95623 12 82
Baena (CO)	95767 12 50
Córdoba (CO)	95720 25 77
Córdoba (CO)	95729 11 50
Luzena (CO)	95750 27 72
Pozoblanco (CO)	95713 05 17
Alboreo (GR)	95846 68 62
Baza (GR)	95834 20 98
Granada (GR)	95827 26 21
Motril (GR)	95880 01 16
Huelva (H)	95924 51 86
Minas de Tharsis (H)	95939 79 18
La Palma del Condado (H)	95940 09 57
San Juan del Puerto (H)	95936 70 70
Zalamea La Real (H)	95956 21 06
Beas de Segura (J)	95345 82 75
Guarromán (J)	95367 13 16
Jaén (J)	95328 07 62
Ubeda (J)	95375 80 70
Algarrobo (MA)	95255 08 62
Estepona (MA)	95280 35 50
Arlanquera (MA)	95203 1462
Málaga (MA)	95277 15 47
El Palo (MA)	95220 03 03
Ronda (MA)	95287 05 36
Camorra (SE)	95419 13 00
Cazalla de la Sierra (SE)	95488 46 77
Génes (SE)	95576 05 28
Montequinto (SE)	95567 91 35
Osuna (SE)	95582 07 83
La Rinconada (SE)	95579 71 61
Utrera (SE)	95566 32 32

Cambios de domicilio Revista "TRÁFICO"

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

Los envíos deben realizarse a:
Revista "TRÁFICO". c/ General Aranz, 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 sigue 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).

MADRID	
Aranjuez (M)	91801 12 59
Arganda del Rey (M)	91871 41 14
Costada (M)	91672 80 48
Leganes (M)	91888 50 46
Lozoyuela (M)	91869 42 12
Navas del Rey (M)	91865 05 91
Parla (M)	91899 26 12
Pinto-Gelada (M)	91895 86 58
Las Rozas (M)	91637 71 61
S. Sebastián Reyes (M)	91852 71 77
Tres Cantos (M)	91803 11 93
Villalba (M)	91851 16 87
Villarejo de Salvanés (M)	91874 53 63

EN ABRIL Y MAYO, REVISIÓN

Nombre 1º APELLIDO 2º APELLIDO

DIRECCIÓN ANTIGUA (Calle o plaza, número, piso, letra...)

POBLACIÓN

PROVINCIA

CÓDIGO POSTAL

REFERENCIA

NUEVA DIRECCIÓN (Calle o plaza, número, piso, letra...)

POBLACIÓN

PROVINCIA

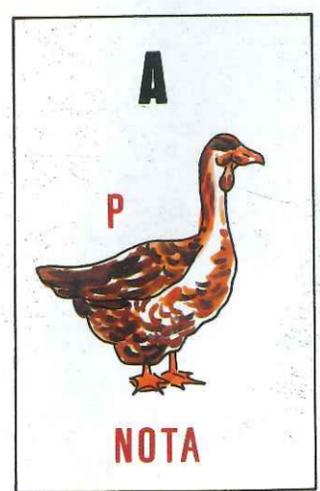
CÓDIGO POSTAL

Area de descanso

Provincia	de	hasta	hasta
Álava	9761-P	0504-S	1442-S
Albacete	4451-O	4988-O	5510-O
Alicante	9887-CS	3842-CT	8561-CT
Almería	9204-W	0220-X	1391-X
Asturias	4389-BN	6107-BN	8184-BN
Ávila	6895-G	7131-G	7374-G
Badajoz	1716-W	2417-W	3293-W
Balears, Illes	3114-BZ	9493-BZ	6066-CB
Barcelona	0958-PM	3052-PN	6715-PP
Burgos	6196-T	8262-N	7672-T
Cáceres	7787-N	8268-N	8859-N
Cádiz	0996-AX	2343-AX	4004-AX
Cantabria	57836-AD	8817-AD	9824-AD
Castellón	5420-AG	6546-AG	8016-AG
Ciudad Real	3827-T	4343-T	4961-T
Córdoba	9064-AJ	0010-AK	1226-AK
Coruña, A	0122-BL	2079-BL	4287-BL
Cuenca	0285-I	0545-I	0847-I
Girona	2602-AY	4173-AY	5858-AY
Granada	8541-AH	9734-AH	1084-AJ
Guadalajara	5594-G	5830-G	6094-G
Guipúzcoa	6140-AU	7317-AU	8770-AU
Huelva	5753-T	6360-T	7051-T
Huesca	7656-L	8018-L	8475-L
Jaén	0810-W	1580-W	2404-W
León	1658-Z	2395-Z	3295-Z
Lleida	6151-Y	6912-Y	7805-Y
Lugo	1409-S	1980-S	2647-S
Madrid	8050-SH	7382-SK	9100-SM
Málaga	8066-BS	1797-BT	5783-BT
Murcia	9820-BG	1529-BH	3940-BH
Navarra	4090-AM	5410-AM	6948-AM
Ourense	4699-P	5268-P	5852-P
Palencia	2985-I	3279-I	3609-I
Palmas, Las	6432-BH	9520-BH	1998-BJ
Pontevedra	8316-AX	9863-AX	1588-AY
Rioja, La	7231-N	7559-N	8404-N
Salamanca	0432-P	0871-P	1501-P
S. C. Tenerife	6315-BC	8796-BC	0978-BD
Segovia	1339-H	1580-H	1844-H
Sevilla	5838-CK	7975-CK	0879-CL
Soria	7912-E	8081-E	8235-E
Tarragona	0692-AN	2067-AN	3705-AN
Teruel	5160-G	5343-G	5567-G
Toledo	5907-W	6641-W	7472-W
Valencia	1558-EZ	5640-EZ	1182-FB
Valladolid	2905-AB	3722-AB	4774-AB
Vizcaya	2525-BX	4445-BX	6787-BX
Zamora	4743-I	5024-I	5340-I
Zaragoza	9269-AX	0844-AY	2499-AY
Ceuta	3417-F	3574-F	3728-F
Melilla	6666-D	6788-D	6939-D

Estas matrículas corresponden a los turistas que tienen que pasar la ITV por primera vez en 1999.

JEROGLÍFICO

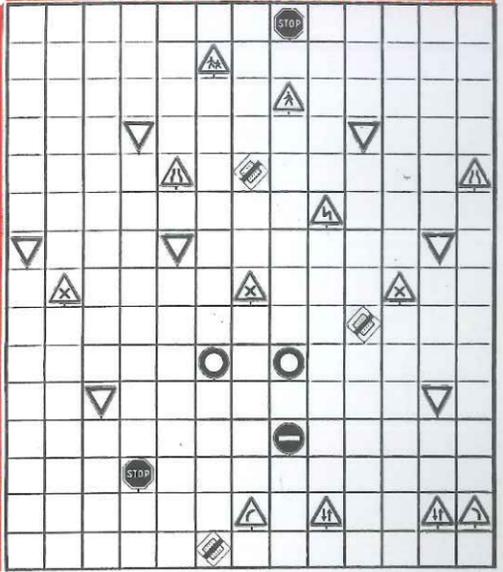


¿Cómo es Andrés de carácter?

SOLUCIONES

AL JEROGLÍFICO. Apocado (a); p; oca; (do).
 AL INGENIOSIS. 1. Estudio; 2. Limona-
 da; 3. Kilogramo; 4. Hijo; 5. Robusto; 6.
 Defensa.
 AL GRAN CRUCIGRAMA. (Solo Hor-
 izontales). 1. Populín; 2. Anaco; 3. Oca-
 rina; 4. Teja; 5. Toga; 6. Asideros; 7. Co-
 rruña; 8. Toga; 9. Secarías; 10. Icono; A. Er-
 roneo; B. Penar; C. Dos Rozas; 11. Amisada.
 Se. 9. Secarías; 10. Icono; A. Er-
 roneo; B. Penar; C. Dos Rozas; 11. Amisada.

GRAN CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.- 1: Tejido liso de seda con mezcla de lino o algodón. Muebles de madera sostenidos por cuatro pies.- 2: Pequeño en su especie. Instrumento músico pastoril.- 3: Entre en profundidades. Constancia, firmeza.- 4: Me dirigirá. Cierta punto cardinal. Ligo con cuerdas.- 5: Prenda que los romanos usaban sobre la túnica. Consonante. Lavativa.- 6: Agarradores. Une dos telas con aguja e hilo.- 7: Metal precioso. Secos, estériles. Letra numeral romana.- 8: Preposición. En plural, aire popular canario. Forma pronominal. Símbolo químico del selenio.- 9: Quitálas la humedad. Movimiento nervioso convulsivo habitual.- 10: Imagen sagrada de la religión ortodoxa. Preposición. Instrumento quirúrgico consistente en unas pinzas separadoras.- 11: Matrículas española. Déjalos de hacer o de decir. Consonante.- 12: Dícese del agua cuando contiene granos de anís. Proceda, se derive de una cosa de otra.- 13: Cierta número. Pasáenos tocando muy ligeramente.- 14: Flojas, descuidadas. Consonante. Divinidad egipcia.- 15: En sentido figurado, desabridas, sin gracia. Modestos, que tienen buenos modales.

VERTICALES.- 1: Semilla plana y alargada de algunas frutas. Acogidos en un establecimiento benéfico.- 2: Molesto, gravoso. Encargado de la administración de una parroquia.- 3: Discurso en alabanza de una persona. Hermana y mujer de Osiris.- 4: Nombre de letra. Arrímanos, apóyanos en alguien. Siglas comerciales.- 5: Planta ninfácea de grandes flores olorosas que abunda en las orillas del Nilo. Vocal. Perfumaras, aromatizaras.- 6: Letra numeral romana. Deja algo para después.

Perturbados.- 7: Negaciones. Matrícula española. Especie de nutria del pacífico. Consonante.- 8: Letra numeral romana. Memoria de menos importancia que la doctoral que hay que presentar para licenciarse en las universidades. Vocal. Planta liliácea cuyo bulbo se emplea como condimento.- 9: Quiten la vida. Colgadas que se colocan tras los altares. Consonante.- 10: Nombre de letra. Sonidos lejanos. Peregrino que viaja con bordón y esclavina.- 11: Hurtamos en la compra. Infusiones medicinales.- 12: Apuntas en un cuaderno. Preposición. Niega. Vocal.- 13: Saludable. Ayudantes militares de campo. Consonante.

INGENIOSIS



De cada una de las palabras, se han escapado tres letras y, en cada caso, se trata de tres letras consecutivas según el orden del alfabeto. ¿Eres capaz de encontrar las letras fugadas y recomponer las palabras iniciales, sabiendo que no se tienen en cuenta las letras dobles (ch, ll, rr, etcétera)?

SOLUCIONES

AL GRAN CRUCIGRAMA. (Solo Hor-
 izontales). 1. Populín; 2. Anaco; 3. Oca-
 rina; 4. Teja; 5. Toga; 6. Asideros; 7. Co-
 rruña; 8. Toga; 9. Secarías; 10. Icono; A. Er-
 roneo; B. Penar; C. Dos Rozas; 11. Amisada.
 Se. 9. Secarías; 10. Icono; A. Er-
 roneo; B. Penar; C. Dos Rozas; 11. Amisada.

Test DGT

1 Cuando adelante conduciendo su turismo por una vía así señalizada, como máximo le estará permitido hacerlo a...

- a) 140 kilómetros por hora.
- b) 130 kilómetros por hora.
- c) 120 kilómetros por hora.



2 Esta señal le advierte del peligro por la proximidad de una zona de la calzada...

- a) Donde existe el riesgo de que se proyecte gravilla al pasar los vehículos.
- b) Cuyo pavimento puede resultar muy deslizante a causa de hielo o nieve.

c) En la que la circulación se ve dificultada por una pérdida de visibilidad debida a la niebla, lluvia, nieve, humos, etcétera.



3 Esta señal le indica la situación de...

- a) Un área de descanso.
- b) Un albergue para organizaciones juveniles.
- c) Un campamento y terreno para remolques-vivienda.



4 A la vista de esta señal, usted debe mantener con el vehículo precedente una separación...

- a) Igual o superior a 70 metros.
- b) Superior a 70 metros.
- c) Igual o inferior a 70 metros.



SOLUCIONES
 1: c); 2: b); 3: a); 4: a).



**Baja el nivel de alcoholemia
para que los accidentes de circulación
dejen de ser la primera causa
de mortalidad entre los jóvenes.**

LA MAYORÍA DE LOS ACCIDENTES GRAVES EN JÓVENES DE MENOS DE 24 AÑOS SE PRODUCE EN FIN DE SEMANA Y EN TRAYECTOS CORTOS. LA PRIMERA CAUSA ES EL ALCOHOL Y, EN MUCHOS CASOS, LA FALTA DE EXPERIENCIA AL VOLANTE. POR ESO BAJA A 0,3 GR/LITRO EL NIVEL DE ALCOHOL EN SANGRE PERMITIDO PARA CONDUCTORES CON MENOS DE DOS AÑOS DE EXPERIENCIA. BASTA UN CUBATA O UNA LATA DE CERVEZA EN UN ADULTO DE PESO MEDIO PARA ALCANZAR ESTE NUEVO LÍMITE. ADEMÁS, LOS RIESGOS DEL ALCOHOL SE MULTIPLICAN SI SE MEZCLA CON OTRAS SUSTANCIAS O MEDICAMENTOS. NO TÉ PASES Y AHÓRRATE UNA MULTA, LA SUSPENSIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR, UNA CONDENA CON PRIVACIÓN DE LIBERTAD, O PAGAR EL EXCESO CON TU VIDA.

0,3
EN SANGRE

0,15 EN AIRE

NUEVO MÁXIMO
PARA CONDUCTORES
PRINCIPIANTES



Todo preparado para la primera salida masiva del año

LISTOS PARA LA SEMANA SANTA

■ **LAS CARRETERAS MÁS CONFLICTIVAS.**
■ **ZONAS CON POSIBLES RETENCIONES, TRÁFICO INTENSO, TRAVESÍAS, ACCESOS...** ■ **MAPA CON LAS OBRAS, PUNTOS CONFLICTIVOS, DESVÍOS Y MEDIDAS DE ORDENACIÓN.** ■ **LAS PRINCIPALES MEDIDAS DE REGULACIÓN DEL TRÁFICO.**

En ocho páginas le resumimos todo lo que tiene que hacer para hacer frente a la primera operación salida del año, la Semana Santa. Con nuestro habitual mapa con las autovías, autopistas, puntos conflictivos, obras, etcétera; con los lugares donde se prevén retenciones, itinerarios alternativos para evitarlas, los días y horas de mayor afluencia de automovilistas y las medidas especiales para tratar de paliar este incremento de circulación... En definitiva, con todo lo necesario para hacer un viaje seguro, de ida y vuelta, a las vacaciones de Semana Santa.

LAS CARRETERAS MÁS CONFLICTIVAS



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-2 (Zaragoza-El Vendrell) (Barcelona-El Papiol)		
El Vendrell (T)		
Molins de Rei-Barcelona (B)		
A-6 (Las Rozas-Adanero)		
Las Rozas-Villalba (M)		
El Espinar-San Rafael (SG)		
A-7 (La Junquera-Alicante-Murcia)		
Maçanet (GI)		 C-253/A-7
Sant Celoni-Granollers (B)		
Martorell-Gérida-Vilafranca (B)		
Coma-ruga (T)		
Tarragona (T)		
Salou-Reus-Port Aventura (T)		
L'Hospitalet de L'Infant (T)		
Alicante (A)		
A-8 (San Sebastián-Bilbao/Santander-Avilés-Gijón)		
Irún-Paso Biriatu (SS)		
Bilbao-lím. prov. Cantabria (BI)		
Portugalete (BI)		
Gijón-Avilés (O)		
A-18 (Barcelona-Manresa)		
Barcelona-Cerdanyola (B)		
A-19 (Barcelona-Palafolls)		
Montgat-Vilassar (B)		
Arenys de Mar-Vilassar-Montgat (B)		
A-66 (León-Avilés/Serin)		
Oviedo (O)		
Oviedo-Serin (O)		
N-1 (Madrid-Irún)		
Algete-El Molar-Venturada (M)		
Armiñón (VI)		
Vitoria (VI)		
Puerto Etxegárate (SS)		
Andoain (SS)		
Rekalde (SS)		
Añorga (SS)		
San Sebastián (SS)		
N-II (Madrid-La Junquera)		
S. Fernando-Torrejón-Alcalá (M)		
Azuqueca-Guadalajara (GU)		
Fraga (HU)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Cervera (L)		
La Panadella-Igualada (B)		
Arenys de Mar y Calella (B)		
Tordera (B)		
N-III (Madrid-Valencia)		
Madrid (M)		
Santa Eugenia-Arganda (M)		
Atalaya del Cañavate (CU)		
Chiva-Valencia (V)		
N-IV (Madrid-Cádiz)		
Seseña-Aranjuez (M)		
Ontígola-Ocaña (TO)		
Ocaña (TO)		
Venta Cárdenas-Santa Elena (J)		
Córdoba (CO)		
San Fernando (CA)		
N-V (Madrid-Badajoz)		
Alcorcón (M)		
Alcorcón-Navalcarnero (M)		
N-VI (Madrid-La Coruña)		
Villalba (M)		
Guadarrama (M)		
Navas de S. Antonio (SG)		
Medina del Campo-Tordesillas (VA)		
Cerecinos de Campos (ZA)		
Piedrafita (LE)		
Baralla-Villartelín (LU)		
Nadela (LU)		
A Coruña (C)		
N-110 (Soria-Plasencia)		
Santo Tomé del Puerto (SG)		
Torrecañales (SG)		
N-111 (Medinaceli-Pamplona)		
Bellejar (SO)		
Almazán (SO)		
Logroño (LO)		
N-113 (Ágreda-Castejón)		
Cintruénigo (NA)		
N-120 (Logroño-Vigo)		
Navarrele (LO)		
Sto. Domingo (LO)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Monforte (LU)		
Vigo (PO)		
N-121 (Tarazona-Pamplona)		
Unzué (NA)		
N-121-A (Pamplona-Behobia)		
Olagüe (NA)		
Santesteban-Sumbilla (NA)		
Behobia/Paso Biriatu (SS)		
N-121-B (Pamplona-Francia por Dancharinea)		
Arrayoz (NA)		
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)		
Torralba Burgo-El Burgo de Osma (SO)		
Toro (ZA)		
N-126 (Haro-Casalarreina)		
Casalarreina (LO)		
N-145 (La Seu d'Urgell-Andorra)		
La Seu d'Urgell-Andorra (L)		
N-152 (Barcelona-Puigcerdá)		
Barcelona-Montcada i Reixac (B)		
Vic-Sant Quirze de Besora (B)		
Lím. prov. Barcelona-Ribes de Freser (GI)		
N-211 (Guadalajara-Fraga)		
Acorisa y Calanda (TE)		
N-232 (Vinaroz-Santander)		
Alcañiz e Híjar (TE)		
Zaragoza (Z)		
Alfaro (LO)		
Agoncillo (LO)		
Ausejo-Logroño (LO)		
Logroño (LO)		
S. Vicente Sonsierra (LO)		
Oña (BU)		
N-234 (Sagunto-Burgos)		
Segorbe (CS)		
Segorbe-Viver (CS)		
Hortigüela (BU)		
N-240 (Tarragona-San Sebastián)		
Tarragona (T)		
Montblanc (T)		
Magraners (L)		
Monzón (HU)		
Berrioplano (NA)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-260 Eje Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo)		
Llança (GI)		
Olot-Ripoll (GI)		
La Seu d'Urgell (L)		
N-301 (Ocaña-Cartagena)		
Mota del Cuervo y Las Pedroñeras (CU)		
La Roda (AB)		
Tobarra (AB)		
Venta del Olivo-Archena (MU)		
Murcia (MU)		
N-320 (Albacete-Guadalajara-Burgos)		
Sacedón-El Casar (GU)		
Torrelaguna (M)		
N-321 (A-316) (Úbeda-Málaga)		
Puente del Obispo-Mancha Real (J)		
N-322 (Córdoba-Valencia)		
Linares (J)		
N-323 (Bailén-Motril)		
Otura-Durcal (GR)		
Padul-Durcal (GR)		
N-334/N-342 (A-92-N) (Sevilla-Guadix-Puerto Lumbereras)		
Puñanas-Viznar (GR)		
Venta del Molinillo (GR)		
N-331 (Córdoba-Málaga)		
Fernán Núñez (CO)		
Aguilar Frontera y Encinas Reales (CO)		
N-332 (Cartagena-Valencia)		
La Marina y Campello (A)		
Villajoyosa y Altea (A)		
Oliva y Bellreguard (V)		
Gandía y Sueca (V)		
N-340 (Cádiz-Barcelona)		
Chiclana-Conil (CA)		
Guadiaro (CA)-Estepona (MA)		
Fuengirola-Málaga (MA)		
Málaga (MA)		
Algarrobo (MA)		
Almuñécar (GR)		
Salobreña (GR)		
Torrenueva (GR)		
Melicena (GR)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Almería (AL)		
Santoloma (MU)		
Sagunto (V)		
Nules-Benicarló-Vinaroz (CS)		
L'Aldea-Miami Platja-Cambrils (T)		
Cambrils (T)		
Vila-Seca (T)		
Tarragona-Altafulla-Torredembarra (T)		
Coma-ruga (T)		
El Vendrell (T)		
Bellvei y L'Arboç (T)		
Santa Margarida y Vilafranca (B)		
Cervelló-Valirana (B)		
N-324 (A-92) (Córdoba-Guadix/Almería)		
Huéneja (GR)		
N-344 (Almería-Valencia por Yecla)		
Blanca (MU)		
N-401 (Madrid-Ciudad Real por Toledo)		
Getafe-Parla (M)		
Malagón (CR)		
N-403 (Toledo-Adanero)		
El Tiemblo-El Burguillo (AV)		
Blascosanco (AV)		
N-420 (Córdoba-Tarragona por Cuenca)		
Montoro-Cardena (CO)		
Alcázar de San Juan (CR)		
Reus (T)		
N-431 (Sevilla-Portugal por Huelva)		
Gibraleón (H)		
Cartaya-Lepe (H)		
N-525 (Zamora-Santiago)		
Benavente-Mombuey (ZA)		
Alto Taboadela (OR)		
Ourense (OR)		
N-550 (La Coruña-Tuy)		
A Coruña-Palavea (C)		
A Coruña (C)		
Caldas de Reis (PO)		
Redondela-O Porriño (PO)		
N-552 (Redondela-Puerto de Vigo)		
Chapela-Vigo (PO)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-601 (Adanero-León por Valladolid)		
Marín Muñoz-Tolocirio (SG)		
León (LE)		
N-603 (San Rafael-Segovia)		
San Rafael (SG)		
N-620 (Burgos-Portugal por Salamanca)		
Tordesillas-lím. prov. Zamora (VA)		
Salamanca (SA)		
N-625 (León-Santander por Cangas de Onís)		
Vegacereja-Oseja Sajambre (LE)		
N-629 (Burgos-Santoloma)		
Trespaderne (BU)		
Nofuentes (BU)		
El Crucero-Lím. prov. Cantabria (BU)		
N-630 (Gijón-Sevilla)		
Roales-Zamora (ZA)		
Plasencia (CC)		
Cañaveralejo (CC)		
Almendraledo (BA)		
Las Pajanas (SE)		
N-632 (Ribadesella-Luarca)		
Colunga-Venta del Pobre (O)		
Avilés (O)		
Vegarozadas-Soto del Barco (O)		
Soto del Barco (O)		
N-634 (San Sebastián-Santiago)		
Muskiz (BI)		
Beranga (S)		
Ontoria (S)		
Cabezón de la Sal (S)		
S. Vicente de la Barquera (S)		
Llanes-Lloio (O)		
Quintana (Nava)-Lieres (O)		
Grado y Navia (O)		
Barreiros (LU)		
Baamonde (LU)		
N-635 (Santander-Solares)		
Santander-Astillero (S)		
N-642 (Vegadeo-San Ciprián)		
Burela-Cervo (LU)		
N-651 (Belanzos-El Ferrol)		
Ponteume y Fene (C)		
Fene (C)		



TÉLFONOS DE AYUDA

- DGT.....900-123 505
- Internet.....http://www.dgt.es
- Infovia.....http://www.dgt.inf
- Teletexto TVE.....pág. 600
- ADA.....91-519 33 00
- Ayuda General.....91-555 02 00
- DYA.....91-437 80 00
- Europa Assistance.....91-597 21 25
- Mondial Assistance.....900-126 061
- RACC.....902-106 106
- RACE.....902-300 505
- Añia Romeo.....900-211 017
- Audi.....900-132 132
- BMW.....900-100 482
- Citroën.....900-515 253
- Daewo.....900-101 006
- Fiat.....900-211 018
- Ford.....900-145 145
- Honda.....900-210 968
- Hyundai.....900-210 313
- Lancia.....900-211 019
- Mercedes.....900-268 888
- Mitsubishi.....91-325 55 55
- Nissan.....900-200 094
- Renault.....900-365 000
- Opel.....900-142 142
- Peugeot.....900-442 424
- Rover.....900-116 116
- Skoda.....900-250 250
- Saab.....900-212 223
- Seat.....900-600 400
- Suzuki-Santana.....900-225 522
- Toyota.....900-101 575
- Volkswagen.....900-100 238
- Volvo.....900-115 115

Emergencias

- Aragón, Asturias, Canarias, Valencia, La Rioja, Madrid, Navarra, Illes Balears, País Vasco y Galicia.....112
- Andalucía, Barcelona (capital) y Murcia.....061
- País Vasco.....098
- Cantabria, Asturias y Ciudad Real.....1006
- Cataluña.....085
- SOS Galicia.....900-444 222
- Cruz Roja.....91-335 45 45
- Policía Nacional.....091
- Guardia Civil.....062
- Policía Local (y SAMUR en Madrid).....092

SEMANA SANTA-99

- AUTOPISTAS
- AUTOVIAS
- NACIONALES
- OBRAS
- PUNTOS CONFLICTIVOS

MEDIDAS ESPECIALES

ZONA CENTRO

MADRID

DÍAS Y HORAS PUNTA

- En la A-6, N-1, N-II, N-III; N-IV, N-V, N-VI, N-401, M-501, M-607 y M-40, tráfico intenso el miércoles 31 de marzo (de 15 a 23 horas), jueves 1 de abril (de 8 a 15), viernes 2 (de 10 a 14), domingo 4 (de 12 a 23) y lunes 5 (de 16 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 M-608 en el pk 50 de la N-1 (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-1 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

Por autovía N-III/A-3.

Madrid-Murcia/Alicante

Por N-III hasta Atalaya de Cañavate y allí por A-31 a La Roda y N-301 a Albacete. Desde aquí, a Murcia por N-301 o a Almansa por N-430 para por N-330 llegar a Alicante.

También por N-IV (carretera de Andalucía) hasta Ocaña, y por N-301 hasta Albacete, desde donde seguiremos los mismos itinerarios descritos anteriormente hacia Murcia y Alicante.

Madrid-Murcia

Otra alternativa para este destino en la salida y entrada es la N-401 a Toledo, allí por la CM-400 a Mora, Madridejos, Alcázar de San Juan, Tomelloso y Sotuelamos, para por N-430 a Munera y CM-313 a Hellín (N-301) y de aquí a Murcia.

Madrid-Valencia norte/Castellón

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

● En el regreso, para evitar las retenciones entre Arganda y Santa Eugenia, se recomienda las siguientes alternativas: Una que partiendo del pk 21 de la N-III (Arganda), por M-506 a San Martín de la Vega y por M-301 a Madrid. Y la otra, del pk 31 de la N-III y por la antigua N-III en Arganda a la M-208 a Vellilla de San Antonio y Mejorada, y por la M-203 a Vicálvaro ó M-40.

N-IV (Madrid-Cádiz)

● En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Saseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del pk 23 (Pinto) y por M-506, o bien del pk 30 (Ciempozuelos) y por M-404, se dirijan a N-401, a Toledo y por CM-400 a Mora y Madridejos (N-IV) para continuar desde ahí hacia Andalucía.

Estos itinerarios estarán debidamente señalizados.

N-V (Madrid-Badajoz)

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

- 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 pk 75 (Maqueda), por N-403, a Bargas y Ollas del Rey, para tomar la N-401.
 - c) De la N-V, en pk 31 (Navalcarnero), por M-404 a Griñón y la N-401 a Madrid o M-40.
 - d) De la N-V (pk 25), por 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 pk 47 (salida 2: Guadarrama) tomará la M-600 hacia El Escorial y, por M-505, a Las Rozas y

Esta información ha sido recopilada por el Área de Gestión de Tráfico de la DGT, con información de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, Dirección de Tráfico y Parque Móvil del Gobierno Vasco y Servei Català de Transit de la Generalitat de Cataluña.

MEDIDAS ESPECIALES

Majadahonda, M-503 a Pozuelo de Alarcón y desde aquí 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-50 (pk 23) o 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, recomendándose que circulen por M-511, cogiéndola en el pk 36 de M-40, hasta Boadilla del Monte y M-513 para salir a M-501 en Brunete.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

N-I (Madrid-Irún)

En la salida se instalarán conos en el acceso de San Sebastián de los Reyes (pk 20,5) que posibilitarán la circulación por el arcén hasta Algete (pk 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 pk 44 (El Molar) ó 28 (Jarama), según la intensidad del tráfico, conducirá directamente al pk 16 (Alcobendas), sin posibilidad de salidas intermedias.

N-III (Madrid-Valencia)

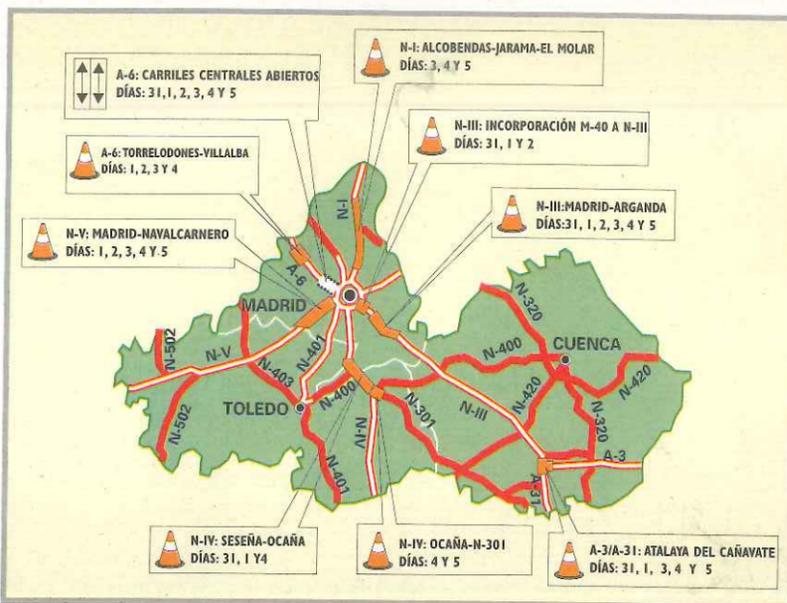
En la salida se prolongará mediante conos la incorporación de M-40 y vía de servicio a la N-III. También, en la salida y en el retorno, se instalará un carril en sentido contrario mediante conos desde el pk 7 (Madrid) al 19 ó 22 (Arganda), según demande el tráfico, sin posibilidad de salidas intermedias.

N-IV (Madrid-Cádiz)

En la salida y retorno se instalará un carril en sentido contrario, mediante conos, en el tramo Seseña-Aranjuez-Ocaña que aumente la fluidez del tráfico en ese tramo.

N-V (Madrid-Badajoz)

En la salida, se prolongará mediante conos la incorporación de M-40 a N-V para mejorar la fluidez en ese punto y se prolongará, de



igual forma, la incorporación de Móstoles en el pk 23. También se instalará un carril en sentido contrario entre el pk 19 (Móstoles) y 36 (Valmojado).

En el retorno, se instalará un carril en sentido contrario mediante conos que partirá del pk 29 (Navalcarnero) ó 19 (Móstoles), según lo requiera el tráfico, que conducirá directamente al pk 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 los pk 7 y 20 para toda clase de vehículos, excepto camiones, vehículos con remolque, articulados, etc. También en la salida y retorno, se habilitará un carril en sentido contrario mediante conos del pk 31 (Torrelodones) al 42,2 (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 (pk 23); y en el retorno, a los vehículos que accedan a la A-6 en el pk 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.

TOLEDO

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la N-IV, N-V, N-301 y N-401, tráfico intenso el miércoles 31 de marzo (de 16 a 22 horas), jueves

1 de abril (de 7 a 13), domingo 4 (de 14 a 24) y lunes 5 (de 12 a 23).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

● En la N-IV, para evitar las retenciones en el tramo Aranjuez-Ocaña, tanto en la salida como en el retorno, se puede tomar el itinerario que, desde el pk 49 de la N-IV, va hacia Yepes y Ocaña (N-IV) y viceversa.

Este itinerario estará debidamente señalizado.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

En la salida, se anulará el carril de vehículos lentos entre el pk 49 y 52 (Casilla de la Dolores) y se habilitará la circulación por la vía de servicio para facilitar la fluidez del tráfico 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 (pk 62) y se habilitará la circulación por la vía de servicio.

En la salida y en el retorno se instalará un carril en sentido contrario, mediante conos, en el tramo Seseña-Aranjuez-Ocaña que aumente la fluidez del tráfico en ese tramo.

CUENCA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la A-3, A-31, N-III y N-301, tráfico intenso el miércoles 31 de marzo (de 16 a 23 horas), jueves 1 de abril (7 a 22), domingo 4 (12 a 23) y lunes 5 (10 a 24).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

● En el retorno, y en función del estado del tráfico en las carreteras N-301 -a su paso por Mota del Cuervo- y A-31/A-3 -Atalaya de Cañavate-, se señalizará y dirigirá el tráfico sentido Madrid alternativamente desde La Roda (Albacete)

bien por A-31 y N-III bien por N-301 a Ocaña (N-IV).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

En la salida y retorno se instalarán medidas de ordenación del tráfico mediante conos en el enlace de las carreteras A-31/A-3, en Atalaya de Cañavate, donde se aumentará la capacidad del ramal de mayor intensidad y se prolongarán las incorporaciones de una carretera a la otra.

ZONA CATALUÑA

BARCELONA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la A-2, A-7, A-16, A-18, A-19, N-II, N-152, N-340, C-246 y C-1411, tráfico intenso el jueves 1 de abril (de 10 a 22 horas), viernes 2 (7 a 14), domingo 4 (13 a 23) y lunes 5 (9 a 24).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

● Zona Costa Brava. Se recomienda circular por la A-7 y se ofrece como alternativa la B-20 y A-19, N-II (norte), C-251 y GI-600.

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

● Zona de Sitges, Vilanova i La Geltrú y Cubelles. El itinerario recomendado es la A-16, y el alternativo, C-246, A-7 y C-244.

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

- Itinerario Barcelona-Lleida: recomendado, la autovía del Baix Llobregat y N-II; la alternativa, A-2 y A-7.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

Salida:

A-7

Carril sentido contrario desde El Papiol a Martorell el jueves 1 de abril (por la tarde) y viernes 2 (por la mañana).

A-7/A-18

Incorporación mediante conos desde la A-18 a la A-7 en Barberá del Vallés el jueves 1 de abril (por la tarde) y viernes 2 (por la mañana).

N-II (Sur)

Se instalará un carril adicional mediante conos desde el final de la autovía en Igualada hasta Cervera, el jueves 1 de abril (por la tarde) y viernes 2 (por la mañana).

N-340

Un carril adicional entre Quatre Camins y el cruce de Corbera el

jueves 1 de abril por la tarde y viernes 2, sábado 3 y domingo 4, por la mañana.

C-246

Se instalará un carril especial en sentido contrario al habitual mediante balizas luminosas desde Bellvitge a Castelldefels el jueves 1 de abril, viernes 2, sábado 3 y domingo 4 por la mañana.

Retorno:

A-2/A-7

Quedará instalado un carril en sentido contrario al habitual desde Martorell a Barcelona (Av. Diagonal) el domingo 4 de abril y lunes 5.

A-7

Un carril en sentido contrario al



habitual entre El Vendrell y Martorell el domingo 4 de abril y el lunes 5.

A-19

Se habilitará un carril especial mediante conos 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 4 de abril y lunes 5 por la tarde.

N-II (Sur)

Se instalará un carril adicional mediante conos desde Cervera hasta el inicio de la autovía en Igualada el domingo 4 de abril y el lunes 5.

C-246

Se balizará mediante conos la incorporación de la C-246 a la autopista A-16 en el pk 16 el domingo 4 de abril y el lunes 5.

También se instalará un carril especial en sentido contrario al habitual, mediante balizas luminosas, desde Castelldefels a Bellvitge las tardes del domingo 4 y lunes 5 de abril.

LLEIDA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

En la A-2, N-II, N-145, N-260 y C-1313, tráfico intenso el jueves 1 (de 16 a 24 horas), viernes 2 (8 a 24), y lunes 5 (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

N-II

En la salida del jueves 1 de abril, por la tarde, y el viernes 2, por la mañana, se instalará un carril adicional en sentido Barcelona-Cervera

C-253

En la variante de Santa Cristina, se establecerá sentido único según flujo de tráfico.

TARRAGONA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la A-7, A-16, N-240, N-340 y C-246, tráfico intenso el miércoles 31 de marzo (de 17 a 23 horas), jueves 1 de abril (9 a 24), viernes 2 (9 a 22), domingo 4 (16 a 22) y lunes 5 (10 a 24).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

● Zona Costa Dorada: recomendado itinerario por A-7; el alternativo, N-340.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

A-7

En el retorno del domingo 4 de abril y del lunes 5, se habilitará un carril en sentido contrario al habitual desde El Vendrell (enlace de A-7) hasta Martorell.

N-340

Se instalarán medidas de ordenación mediante conos en el tramo Vila-Seca y Parque Temático los días y horas de máxima afluencia de vehículos.

ZONA LEVANTE

VALENCIA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la A-3, A-7, N-234, N-340, N-332 y N-430, máxima afluencia de vehículos el miércoles 31 de marzo (de 16 a 21 horas), jueves 1 de abril (8 a 21), viernes 2 (8 a 14), domingo 4 (14 a 21) y lunes 5 (11 a 22).

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 A-7 hasta



MEDIDAS ESPECIALES

Murcia (libre de peaje).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

A-3

En las salidas y en el retorno se habilitará un carril en sentido contrario al habitual desde Valencia hasta Cheste, que aumentará la fluidez del tráfico en el tramo de carretera.

CASTELLÓN

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la A-7, N-232, N-234 y N-340, tráfico intenso el jueves 1 de abril (de 16 a 22 horas), viernes 2 (8 a 22), domingo 4 (14 a 22) y lunes 5 (10 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

● Con 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 TRÁFICO

N-234

En el retorno del domingo 4 y lunes 5 de abril se anularán carriles lentos y accesos mediante conos entre los pk 30 y 39 para aumentar la fluidez del tráfico en el tramo Segorbe-Viver.

ALBACETE

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la N-301, N-322 y N-430, tráfico intenso el miércoles 31 de marzo (de 13 a 23 horas), jueves 1 de abril (8 a 15), viernes 2 (12 a 14), sábado 3 (11 a 21), domingo 4 (8 a 22) y lunes 5 (8 a 20).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

● En el retorno sentido Madrid, y en función del estado del tráfico en N-301 y A-31/A-3 (Atalaya de Cañavate), se dirigirá mediante señalización alternativamente en La Roda (N-301) por A-31 y N-III o por N-301 a Ocaña (N-IV) y Madrid.

● Itinerario Hellín-Ocaña, evitando el tramo La Roda-Albacete, en el retorno del domingo 4 y lunes 5 de abril: desde Hellín (N-301) por CM-313 a Munera (N-430), de aquí a Villarrobledo (N-310) y cruce de San Clemente (N-301) y por N-301 a Ocaña (N-IV) y Madrid.

● En la N-340, N-323 y A-92, tráfico intenso el miércoles 31 de marzo (de 17 a 22 horas), jueves 1 de abril (10 a 14), domingo 4 (17 a 23) y lunes 5 (10 a 14).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

N-301

Se habilitará un carril en sentido



contrario al habitual dirección Madrid, mediante conos, en el tramo Albacete-La Roda en el retorno del domingo 4 de abril.

ZONA SUR

SEVILLA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la A-4, A-49, N-IV y A-92, tráfico intenso el miércoles 31 de marzo (de 15 a 22 horas), sábado 3 de abril (15 a 22) y domingo 4 (14 a 22).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

N-630

En el retorno del domingo 4 se habilitará un carril adicional en la travesía de Las Pajanosas, así como en el acceso y enlace con SE-30 sentido entrada a Sevilla.

GRANADA

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la N-340, N-323 y A-92, tráfico intenso el miércoles 31 de marzo (de 17 a 22 horas), jueves 1 de abril (10 a 14), domingo 4 (17 a 23) y lunes 5 (10 a 14).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

N-323

En el retorno desde la costa hacia el interior, se instalará un carril adicional y de sentido contrario

mediante conos dirección Granada en el tramo Motril-Granada, el domingo 4 de abril.

JAÉN

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la N-IV y N-323, circulación intensa el miércoles 31 de marzo (de 15 a 22 horas), jueves 1 de abril (9 a 14), domingo 4 (14 a 23) y lunes 5 (10 a 15).

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

N-IV

En el retorno del domingo 4 de abril se habilitará un carril en sentido contrario dirección Madrid, en el tramo Santa Elena-Venta de Cárdenas-Almuradiel.

CÁDIZ

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la A-4, N-IV, N-340 y A-382, máxima afluencia el miércoles 31 de marzo (de 17 a 22 horas), jueves 1 de abril (11 a 14), viernes 2 (11 a 14), sábado 3 (11 a 14) y domingo 4 (11 a 14 y 17 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

● Trayecto 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 TRÁFICO

N-IV

Se habilitará un carril adicional mediante conos entre el pk 672 y 675 (Tres Caminos-San Fernando) el miércoles 31 de marzo (de 17 a 22 horas), jueves 1 de abril (10 a 14), viernes 2 (10 a 14) y domingo 4 (10 a 14 y 17 a 22).

ZONA NORTE

ASTURIAS

DÍAS Y HORAS PUNTA:

● En la A-8, A-66, N-630, N-632 y N-634, tráfico intenso el miércoles 31 de marzo (de 15 a 22 horas), jueves 1 de abril (11 a 13) y domingo 4 (17 a 22).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS:

● Oviedo-Gijón: A-66 y A-8 o por AS-18.
● Oviedo-Avilés: A-66 y A-8 o por AS-17.
● Gijón-Avilés: A-8 o por AS-19.

MEDIDAS DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO



A-8

En el retorno, incorporación de A-8/A-66 en Serín.

N-632

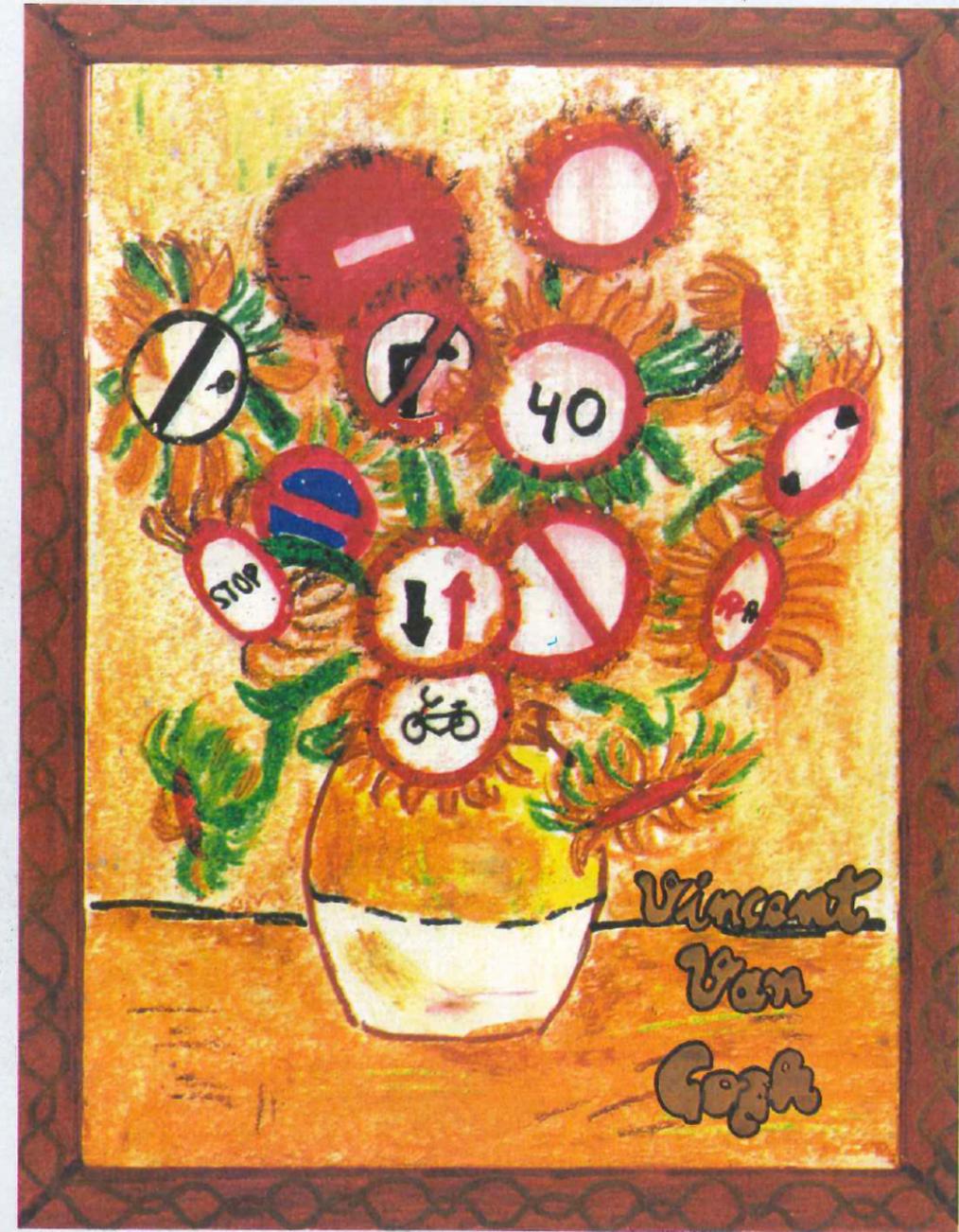
En el retorno, anulación de carriles lentos en el tramo Avilés-Carcedo-Soto del Barco.

N-634

En el retorno, incorporación en Infiesto. ◆

Colaboración especial: M^a Inmaculada Pedrera Rodríguez y Nuria Rodríguez Manso.
(Alumnas de 4^o curso de la Facultad de Pedagogía de la Universidad de Salamanca).

Este suplemento infantil corresponde a la revista TRAFICO nº 134, de febrero-marzo de 1999



Un museo muy seguro

Este 1999 es el Año de la Educación Vial y para celebrarlo presentamos, en la portada de este suplemento, un precioso ramo de señales que se mantendrán eternamente frescas y duraderas para ayudarnos a crecer y recordarnos que su principal significado se encuentra, sobre todo, en el importante papel que representan en la sociedad haciendo más segura, efectiva y cordial la convivencia. ¡Respétalas siempre!

SUMARIO

- ▶ Museo de Arte Vial: pág. 2
- ▶ Las señales: pág. 3
- ▶ Diccionario seguro: págs. 4-5
- ▶ El Tablón: págs. 7-8





Museo de Arte Vial

Abrimos aquí una página de arte muy original, llena de cuadros de artistas famosos, pero cuyas obras se han adaptado a la vida moderna. Y es que si estos respetados artistas levantarán la cabeza...

VELÁZQUEZ



Velázquez le pondría a la Infanta Margarita un ramillete de señales muy coloristas.



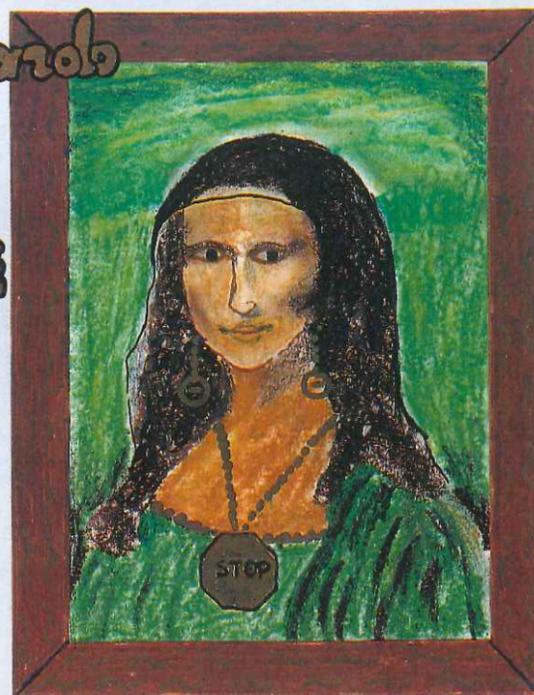
Joan Miró utilizaría las señales para hacer un canto al amor.

JUAN MIRÓ

Y, por supuesto, **Vicent Van Gogh** pintaría, en vez de girasoles, docenas de señales de circulación con mucha prudencia.

"¡Vamos de paseo. Acompáñanos!". C.P. San Fernando. Murcia. Ciclo Superior.

Leonardo da Vinci

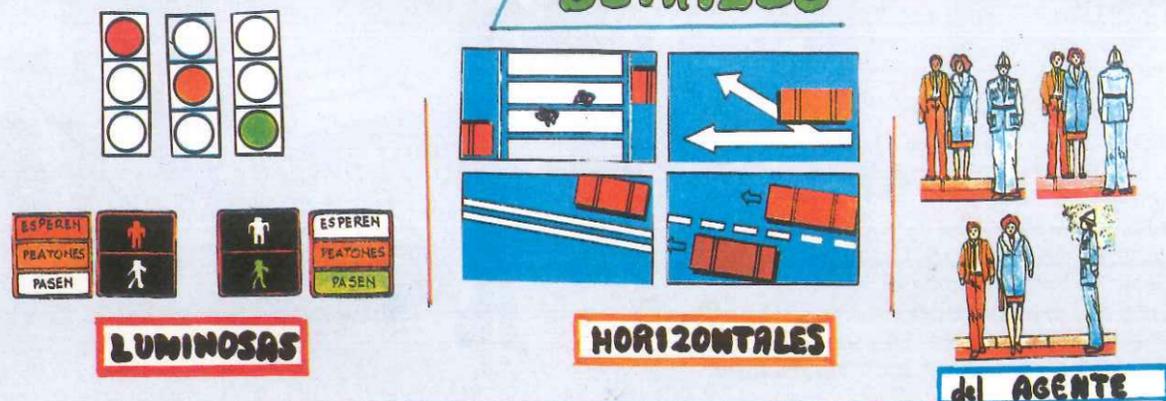


Leonardo Da Vinci adornaría a su famosa Gioconda con una señal de STOP a la velocidad.

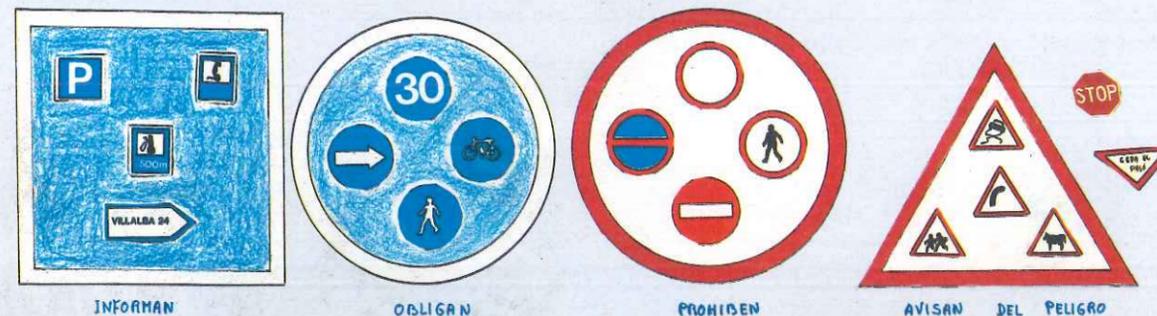
¿Conoces esta señal?

El mundo de las señales es un poco complicado. Para ayudarte a que, poco a poco, las vayas distinguiendo, te ofrecemos un cuadro donde se recogen los distintos tipos de señales que existen. Pronto te será fácil reconocerlas todas, pero, por ahora, fijate en aquellas que te resulten más útiles para tus trayectos.

LAS SEÑALES



VERTICALES



"El Camino". C.P. Julio Sanz Jimeno. Teruel. Ciclo Medio.

PASATIEMPOS

¿Cuál de estas señales de tráfico es falsa?



Solución: La 4.

HUMOR

SIN PALABRAS



"¡Vamos de paseo. Acompáñanos!". C.P. San Fernando. Murcia. Ciclo Superior.



DICCIONARIO

Continuamos aquí con el diccionario que comenzamos en el número 99 de Tráfico Chico. Os recordamos que esperamos vuestra ayuda para completarlo. Para ello, enviadnos vuestras definiciones, junto con los comentarios y algún dibujo, a la revista "Tráfico" y las iremos publicando.

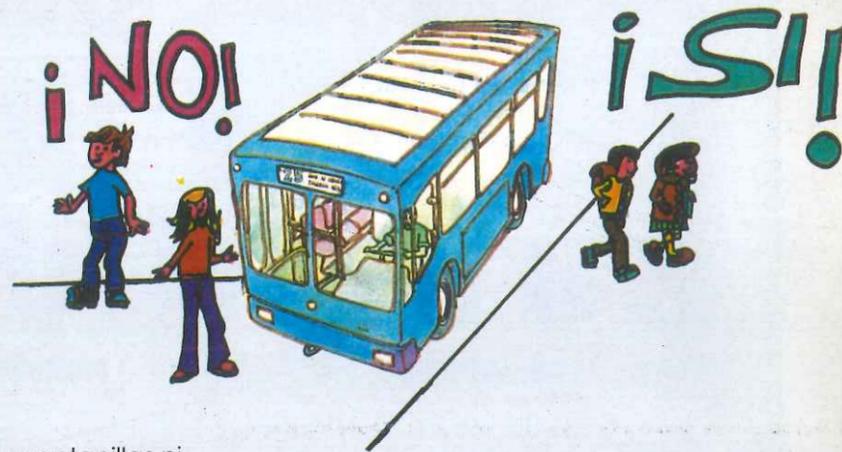
AUTOBÚS.- (Nombre). Un autobús es como un coche muy grande, con muchos asientos. Sirve para hacer viajes largos y para transporte urbano.

Comentario: Siempre que viajemos en un autobús debemos cumplir lo siguiente:

- Esperar la llegada del autocar sin bajarnos de la acera. Guardar cola y no subir hasta que el vehículo se haya parado totalmente, ni tampoco subirse cuando se ha puesto en marcha. Es muy peligroso.

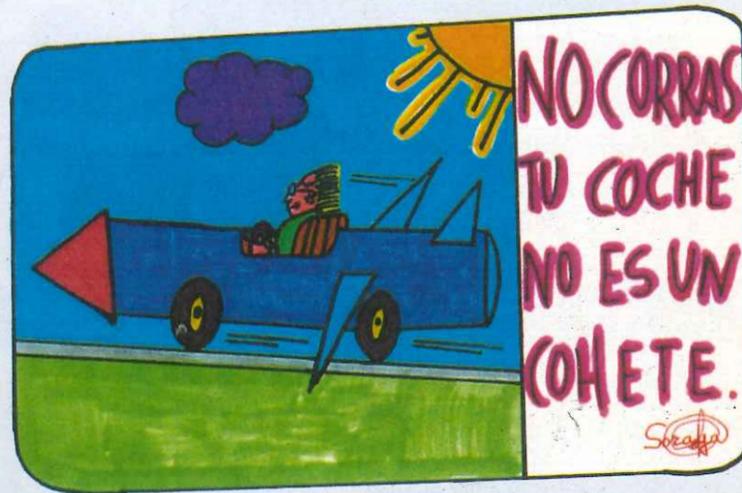
- Durante el viaje, no nos asomaremos a las ventanillas ni molestaremos al conductor o a otros viajeros, cediendo los asientos a las personas mayores o que los necesiten especialmente.

- Nunca pasar por delante del autobús cuando se acaba de bajar, pues éste **puede ocultar a otros vehículos en marcha.**



AUTOMÓVIL.- (Nombre) Vehículo de cuatro ruedas y un motor que lo mueve. Circula siempre por las calzadas, carreteras y autopistas.

Comentario: Si los coches andan por la fuerza que les proporciona un motor, debemos tener cuidado porque esa fuerza, mal utilizada, provoca graves accidentes. Por eso, cuando cojamos de mayores un automóvil debemos ir sin prisa y respetando las señales, así no habrá accidentes.



AUTOPISTA.- (Nombre). Una autopista es una carretera muy ancha, con varios carriles y muy bien pavimentada. Por ella circulan los coches, camiones y motocicletas a más velocidad que por otro tipo de vías.

Comentario: Generalmente, las autopistas nos conducen a ciudades importantes y normalmente son de peaje, es decir, que hay que pagar por circular por ellas.

AYUDAR.- (Verbo). Dar socorro o protección a quien lo necesite. Ayudar es, también, hacer parte del trabajo que está haciendo otra persona.

Comentario: Debemos ayudarnos unos a otros; esto se llama **solidaridad**. Todos necesitamos alguna vez la ayuda de los demás. Los niños debemos ayudar a cruzar la calle a los ciegos y a los ancianos. También los peatones tenemos que ayudar a los conductores cumpliendo las normas; de esta manera, los conductores nos respetarán más y no tendremos accidentes.



BADÉN.- (Nombre). Un badén es como un gran bache en la carretera.

Comentario: Es muy peligroso pasar a mucha velocidad por un badén porque podemos salirnos de la carretera.



BICICLETA.- (Nombre). Velocípedo de dos ruedas que se mueve a pedales. Podemos decir que es un vehículo sobre el que los niños y niñas solemos montarnos para pasear y desplazarnos a lugares cercanos. Los que montan en las bicicletas se llaman ciclistas.

Comentario: A los niños/as nos gustan las bicis, pero, a veces, somos muy imprudentes. Debemos aprender a conocer y manejar la bicicleta y a cumplir con las normas de Educación Vial, por eso recordaremos que para andar en bici hay que:

- Circular por la derecha.
- Conducir a la velocidad adecuada.
- Advertir las maniobras.
- Respetar las señales.
- Procurar llevar casco.
- No circular en paralelo.

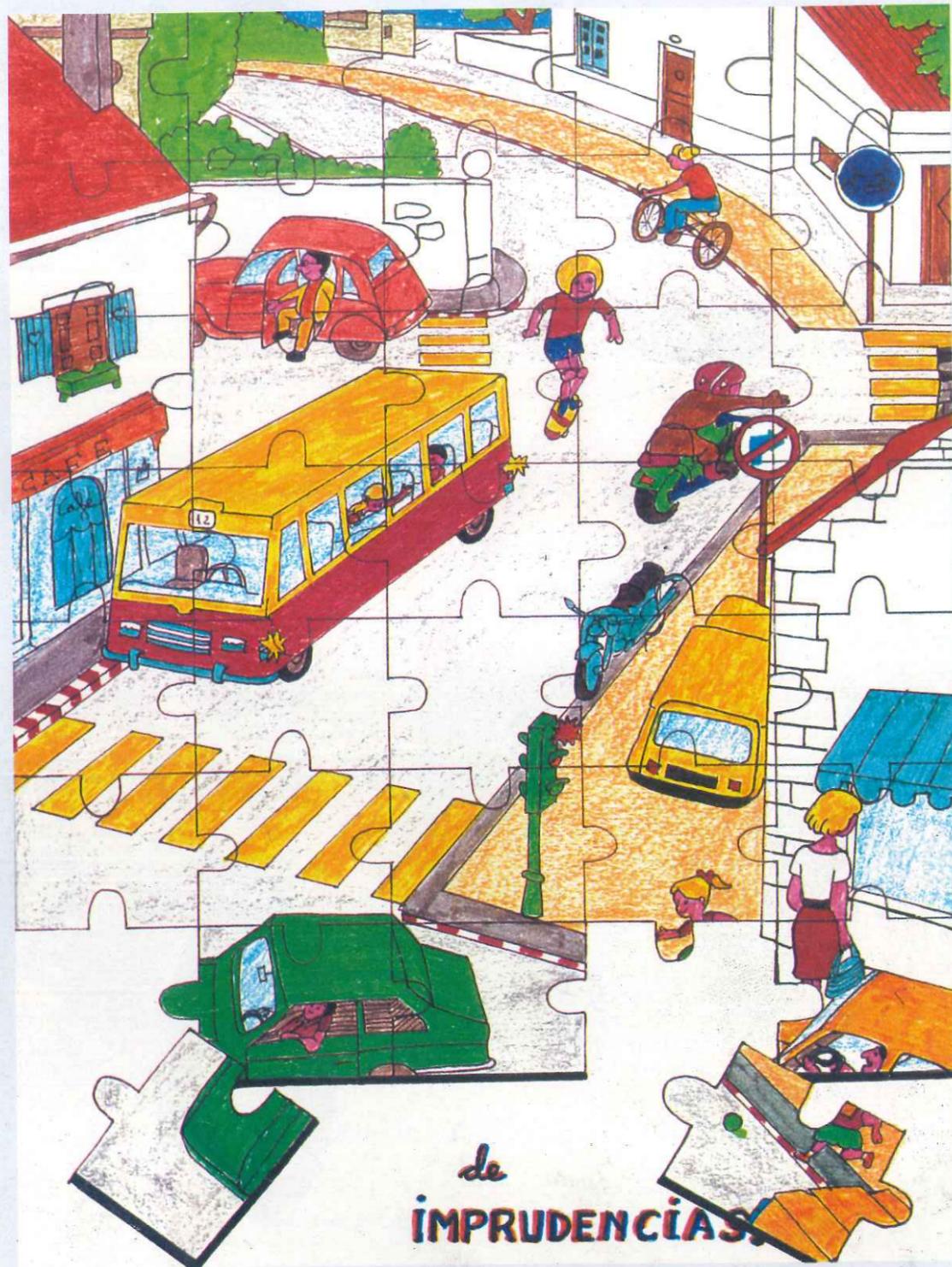


Título "Peatonando". Escuela Unitaria. 1992. Banuncias (León).



PUZZLE

Fotocopia, colorea y completa el rompecabezas. Luego busca las imprudencias que en él se encuentran. Si quieres, puedes recortar todas las piezas y reconstruir el dibujo desde el principio.



"Yo amo las señales". C.P. Juan Calvo. Ciclo Superior. Sorzano (La Rioja).

TABLÓN DE ANUNCIOS

Juegos y dibujos en Roquetas de Mar

Los escolares de los 16 colegios de Roquetas de Mar –unos 5.000 alumnos– participan en el programa de educación vial organizado por su Policía Local. Junto con las clases teóricas y salidas a las calles cercanas, los niños refuerzan lo aprendido mediante juegos, dibujos, puzzles y otros materiales didácticos de los que disponen. Además, participan en un concurso de dibujo sobre aspectos de tráfico y circulación. Por otra parte, también se están empezando a realizar actividades con las personas mayores.



Audi y los niños

Mil quinientos niños de 10 a 12 años participarán este curso en la Escuela Audi de Educación Vial Infantil. El programa, que se desarrolla durante una mañana, empieza con una clase teórica a la que sigue un juego informático de simulación, un concurso de dibujo y una prueba práctica de conducción de "karts" en un circuito. Para terminar, los niños comentan su experiencia con los instructores, que resuelven sus dudas.

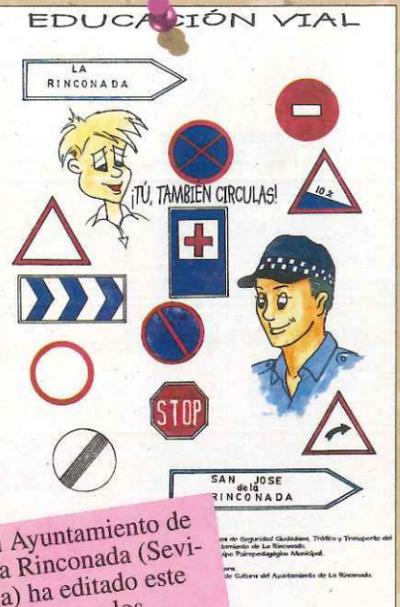


Diseño de programación en Carcaixent

Tres grupos de profesores, uno por cada etapa educativa –Infantil, Primaria y Secundaria–, trabajan en Carcaixent (Valencia) desde principios de curso en el diseño de una programación de Educación Vial para dar continuidad a las actividades que se realizan en los ocho centros escolares de la localidad, donde estudian 3.700 alumnos. La idea surgió tras un curso para profesores que se celebró el año pasado. Además, los escolares participan en un programa de la Policía Local, coordinado por Francisco López Oltra, monitor de esta materia.

Educación vial en Écija

Cinco mil estudiantes de los últimos cursos de Primaria y 3º y 4º de ESO de la localidad sevillana de Écija están participando en la II Campaña de Educación Vial, organizada por su Ayuntamiento en colaboración con la Jefatura de Tráfico de Sevilla. Charlas-coloquio, programas y concursos en la televisión municipal y un concurso de dibujos para escolares son algunas de las actividades programadas. Además, los niños cuentan con clases teóricas y prácticas en circuito.



El Ayuntamiento de La Rinconada (Sevilla) ha editado este comic para los alumnos de Educación Primaria de su localidad.



Calviá: Año número trece

Centros escolares de Primaria y Secundaria, Escuelas Taller, Grupos de Garantía Social, Centros Universitarios y Asociaciones de Tercera Edad son los destinatarios de los programas de educación vial organizados por la Policía Local de Calviá (Illes Balears) desde hace trece años y que, este curso, pretenden consolidar los proyectos que ya funcionan y llegar a la totalidad de colectivos de la población. Como novedad, se van a poner en marcha en dos colegios las "Tutorías", un programa piloto que busca integrar al policía local en el centro, permitiéndole atender a toda la comunidad escolar: profesores, alumnos, padres o personal no docente.

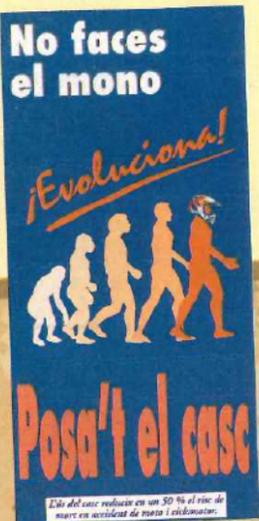


Teatro de jóvenes en Valladolid

El grupo de teatro del colegio "Ave María" de Valladolid, formado por alumnos de Secundaria, está preparando la obra teatral "El otro y yo" como parte de su programa de educación vial. La idea surgió tras asistir el curso pasado a la representación profesional de la misma, patrocinada por la DGT. Paralelamente, los más de 300 escolares de Primaria tendrán la bicicleta y el transporte escolar como centro de sus actividades. Contarán para ello con la colaboración de la Policía Local -que, periódicamente, acude al centro- y con el material didáctico y la pista de bicicletas de la Jefatura Provincial de Tráfico.

Campaña sobre el casco en Gandía

Bajo el lema "No hagas el mono ¡Evoluciona! Ponte el casco", se han distribuido 10.000 trípticos en los institutos de secundaria de la localidad valenciana de Gandía, dirigidos especialmente a ciclomotoristas. En ellos se insta a utilizar el casco informando de las lesiones más importantes que sufren los motoristas. Además, un millar de carteles de la misma campaña han llegado a centros de información juvenil, asociaciones y medios de comunicación.



que gital e anuncia

isar que un tijo pasado y el que a se arrima un barquito no podía a buen gran ez un no a

Pasos "especiales" para escolares

martes 27 de enero de 1998

Dos municipios tan lejanos como Petrer (Alicante) y Pozuelo de Alarcón (Madrid) han instalado, con sólo unos meses de diferencia, "refuerzos" en los pasos de peatones, "refuerzos" en las zonas escolares. Así, el Ayuntamiento de Petrer ha pintado de un vistoso color rojo la parte gris de los "pasos de cebra" en las calles de los nueve colegios de la localidad. En el caso de Pozuelo, se ha instalado un dispositivo con una señal luminosa amarilla y fluorescente de grandes dimensiones, otra más pequeña y sin luz y cintas reflectantes en la calzada. Todo para recordar a los conductores que los niños merecen todos sus respetos.

BREVES

- "En carretera hay que tener precaución, seas conductor o peatón", de Miguel A. Rodríguez -alumno del colegio "Ramiro de Maeztu"-, es el eslógan ganador del concurso de seguridad vial convocado por el Ayuntamiento de La Laguna (Tenerife).
- La Asociación de Policía Local de Mérida organizó las I Jornadas de Formación de Monitores de Educación Vial de esa localidad. Entre las conclusiones, se propuso que la recaudación total o parcial de las multas se destine a programas de Educación Vial.
- Javier Urra, Defensor del Menor de la Comunidad de Madrid, clausuró las Jornadas de Educación Vial en la madrileña localidad de Pedrezuela. Durante el curso, los escolares de todas las edades -incluidos los de tres años- reciben en su colegio la visita de su Policía Local, en un esfuerzo por conseguir actitudes más seguras de los niños.

