

Tráfico

AÑO XV
Nº 135
Abril 1999

DOSSIER
**Todo lo que
debe saber
sobre el
reposacabezas**

**Por qué arriesgan más
algunos conductores**

**Reciclaje o pruebas para
los más infractores**

**Los peligros de los
fármacos antialérgicos**

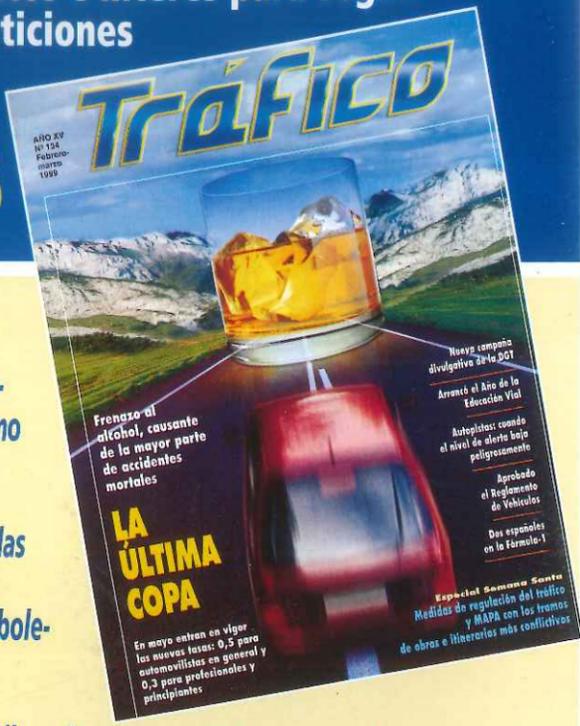
**Los talleres rápidos se
ponen de moda**

AUTOPISTAS

LAS VÍAS MÁS SEGURAS

Los antiguos lectores deberán confirmar sus datos e interés para seguir recibiendo y también se admitirán nuevas peticiones

"TRÁFICO": RENOVACIÓN DE SUSCRIPTORES



◆ **Los actuales suscriptores deberán rellenar un boletín especial que encontrarán en el próximo número**

◆ **Aquellas personas interesadas en empezar a recibirla, también podrán solicitarla rellenando un boletín específico**

◆ **La complejidad del proceso llevará bastantes meses y los nuevos listados no comenzarán a funcionar hasta inicios del 2.000**

◆ **No envíen datos hasta que no salgan los boletines correspondientes. Podrían quedar fuera del proceso.**

D. (A) JESÚS GARCÍA PÉREZ
PINTOR SOROLLA, 23, 2º
00000 ALICANTE
000260 REF.: 350000

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



La revista TRÁFICO ha considerado la necesidad de llevar a cabo una fase de reconfirmación de los suscriptores actuales que lo deseen y, paralelamente, abrir la posibilidad de suscribirse a nuevos conductores que, desde hace años, la vienen solicitando. La complejidad del proceso alargará el mismo durante todo el año, es decir, los antiguos suscriptores "renovados" y los nuevos suscriptores incluidos, no empezarán a recibir la revista, seguramente, hasta inicios del año 2.000. En ningún momento se interrumpirá el envío de revistas a los actuales hasta que se inicie el nuevo proceso.

¿Por qué?

A lo largo de estos años se han producido muchas bajas de suscriptores, muchos cambios de domicilio, etc. Eso nos obliga a tratar de confirmar si todos los suscriptores actuales realmente quieren seguir recibiendo o si están bien sus datos. Igualmente, se pretende que aquellas personas y colectivos que han demostrado interés por la publicación puedan suscribirse ahora.

¿Cómo se hará?

En el próximo número, la revista editará dos boletines de suscripción: uno de color azul, que deberá ser cumplimentado por antiguos suscriptores, y otro de color naranja, a cumplimentar por las personas interesadas en la publicación. Estos boletines se podrán recortar o reproducir, y se facilitarán otras alternativas y las distintas vías para enviar los datos: correo, fax, Internet...

Antiguos suscriptores, ¿qué deben hacer?

Los actuales suscriptores que deseen seguir recibiendo la revista deberán rellenar el boletín de color azul. Deberán hacer constar, en la casilla correspondiente y de forma obligatoria, su número de suscriptor actual. Anótelos para no tener problemas.

¿Podrán suscribirse nuevas personas?

Sí. Habrá un segundo boletín, de color naranja, que deberán rellenar las personas que, sin ser suscriptores, tengan interés en recibir la revista TRÁFICO. A quienes no tengan acceso a la revista se les facilitará, en su día, la forma de hacernos llegar sus datos sin necesidad de cumplimentar el boletín.

¿La recibirán organismos, entidades y colectivos?

Excepcionalmente, algunos colectivos, por el interés que para su formación puede tener la revista, incluso por su capacidad de divulgación de la misma entre grupos importantes de personas, serán inscritos automáticamente. Se ruega, pues, que quienes pertenezcan a los mismos, se abstengan de enviar ningún tipo de suscripción. Serán estos: Autoescuelas, Destacamentos de Tráfico de la Guardia Civil, Centros de Enseñanza de Primaria y Secundaria, medios de comunicación, Centros de Reconocimiento Médico y de Mercancías Peligrosas, ayuntamientos, Tribunales de Justicia y Juzgados de Primera Instancia, parroquias, gestorías administrativas, etc. En estos momentos se están ultimando los listados de estos grupos.

Se aconseja que los organismos e instituciones —al margen de los mencionados— interesados en mantener la suscripción o ser nuevos suscriptores hagan sus solicitudes de forma que los envíos vayan dirigidos a los cargos y no a las personas, para evitar problemas futuros y cambios innecesarios con los lógicos traslados.

¿Se puede hacer ya?

No. Mientras no se confirme el inicio del proceso, se recomienda no hacer cambios de forma anticipada por otros medios, cartas, fax, que podrían quedar fuera del proceso, además de dificultar el mismo.

Riguroso orden de llegada

La inclusión de todas las solicitudes —suscriptores y nuevas peticiones— se hará en riguroso orden de llegada, sin ningún tipo de preferencia. Como es lógico, cuando se cubran las cerca de 350.000 solicitudes, se cerrará la entrada de peticiones.

Sumario

AUTOPISTAS

SEGURIDAD EN MARCHA

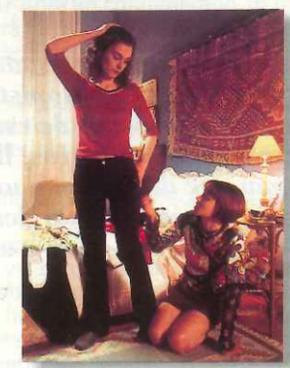
En España hay más de dos mil kilómetros de autopistas de peaje. Son, sin duda, las carreteras más seguras, ya que su construcción trata de eliminar al máximo los inconvenientes técnicos. Esto no quiere decir que, por ello, en estas vías no haya accidentes ni "puntos débiles". El factor humano, precisamente por la gran seguridad de la vía, y la información al usuario son aspectos claramente mejorables. 14



CAMPAÑA DGT

ENSEÑANDO A VIVIR

Ya se está emitiendo la nueva campaña divulgativa de la Dirección General de Tráfico. El mensaje que se quiere hacer llegar en esta ocasión es que la educación vial es necesaria en todos los segmentos de la población y que cualquiera puede ser un buen consejero con las personas de su entorno. La campaña se compone de siete "spots" de 35 y de 10 segundos. 24



SECCIONES

Conducir Mejor	4
El Maletero	6
Editorial	9
El Zoom	10
Asombroso	12
Mi Carril	13

Tráfico Chico (Suplemento central)

Dossier (páginas especiales)	
El Cuentakilómetros	34
Salud Vial	36
Tráfico del Motor	37
Banco de Pruebas	40
Motor al Día	42
Famosos en Marcha	44
La Pluma	46
Cartas	47
Vía de Servicio	49

DOSSIER

REPOSACABEZAS: EL 'SALVAVIDAS' DEL CUELLO

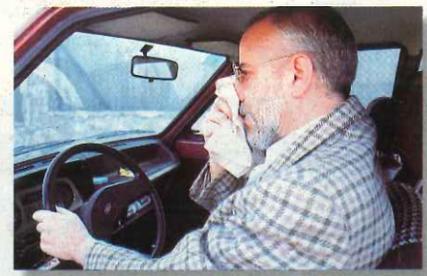
La función de este elemento de seguridad pasiva es limitar el peligroso movimiento de zig-zag que sufre el cuello durante una colisión y que puede dar lugar a lesiones muy graves, como la tetraplejía. A pesar de ello, generalmente se hace mal uso del reposacabezas: dos de cada tres van mal colocados. En el mercado encontramos fundamentalmente dos tipos: los fijos y los ajustables. (Cuadernillo)



ALERGIAS

ESTORNUDOS PELIGROSOS

Si, con la llegada de la primavera, sufre usted crisis de estornudos, picores de ojos, lagrimeo y destilación nasal, puede ser uno de los 7 millones de alérgicos que hay en España. Estos síntomas no sólo son molestos, sino que pueden ser peligrosos para la conducción. E, incluso, a veces es más peligrosa la automedicación. 27



TALLERES

SERVICIOS RÁPIDOS: DEPRISA DEPRISA

No arreglan averías, pero si realizan servicios de mantenimiento y de cambio de determinadas piezas. Han nacido a la sombra de las grandes superficies, como un servicio más de las mismas. Sus principales características son la rapidez de sus trabajos y el que los clientes saben de antemano el importe de la factura. La calidad de sus trabajos, dicen, tienen la misma garantía que la de los talleres oficiales. 37



FAMOSOS

JOSEMA YUSTE: "EN EL COCHE SOY MUY PRECAVIDO"

Tras su trabajo en "Todos los hombres sois iguales", Josema Yuste, ex Martes y Trece, protagoniza ahora la serie "Mediterráneo". Nos confiesa que, como conductor, no es nada temerario, sino muy precavido, porque valora mucho la vida. 44



Un vehículo detenido en la autopista origina una serie de alcances en cadena

El gran tapón

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

Un vehículo inmovilizado por avería en el carril derecho de la autopista obliga a frenar y a realizar maniobras de esquivas a varios vehículos que vienen por detrás, llegándose a formar un tapón que da origen a una serie de alcances en cadena con un fatal desenlace: cinco heridos graves, dos leves y una víctima mortal.

La luz del amanecer no tiene aún suficiente fuerza para iluminar la carretera. Los vehículos circulan con el alumbrado encendido bajo un cielo parcialmente cubierto del que se descuelga, lentamente, una lluvia fina, casi imperceptible. El viento está en calma y la temperatura exterior ronda los nueve grados. La autopista se abre paso en la llanura, con dos carriles de marcha en sentido

único, sendos arcones y firme en buen estado, aunque mojado. El límite de la calzada lo marcan, a ambos lados, sendas biondas. La circulación es densa en ese comienzo de jornada laboral, cuando el vehículo nº 1 (se irán denominando por un número a medida que entren en escena), un todo terreno, sufre una avería mecánica en el sistema de transmisión y queda inmovilizado en el carril derecho. Detrás, un camión (nº 2) fre-

na y se detiene a tiempo, formando un auténtico embudo en la autopista.

LA CUENTA ATRAS

A partir de ese momento comienza a contar el tiempo de la tragedia que se cierne sobre el asfalto. El conductor de una furgoneta ligera (nº 3), que circula por el carril derecho a unos 96 km/h., comienza a frenar ligeramente cuando ve que hay un obstáculo en su trayectoria, al tiempo que gira el volante para esquivarlo. Pero por el carril de la izquierda, circula un turismo (nº 4), a unos 117 km/h., cuyo conductor comienza a frenar cuando percibe la intención del anterior de ocupar su carril.

Han transcurrido algo más de dos segundos. Los coches nº 3 y nº 4 siguen frenando, mientras aparece otro turismo en escena por el carril izquierdo, el nº 5, a unos 103 km/h. El conductor de éste percibe el problema que hay delante y clava el pie en el freno, pero detrás de él, a unos ocho metros, irrumpe otro turismo, el nº 6, a unos 130 km/h. Tal vez su conductor espera, ajeno a todo lo que está sucediendo por delante, que el coche nº 5 que le precede le deje el carril libre. Cuando ve que se encienden sus luces rojas de freno y que, literalmente, se echa encima, aprieta el pedal del freno con todas sus fuerzas.

Pero ya no hay tiempo, apenas les separan cuatro metros. Justo cuando han transcurrido tres segundos desde el inicio de la cuenta atrás, se produce este primer y más grave de los alcances: el nº 6, a 124 km/h., impacta con su frontal derecho en la parte trasera izquierda del nº 5, que se desplaza a 89 km/h. al nº 6, que, en ese momento, rueda a 32 km/h. Es el segundo golpe que sufre el nº 6 y, tras ser lanzado hacia la mediana, recibe la tercera "herida", a 18 km/h., contra la bionda.

A los 7,86 segundos, se produce el alcance de los coches que iban en cabeza: el nº 5, a 41 km/h., colisiona con el nº 4, que ya había conseguido parar. A los 9 segundos cesa el movimiento, se apaga el fragor del accidente y los conductores y acompañantes comienzan a lamentar su susto y sus heridas. Y la pérdida de una vida. ♦

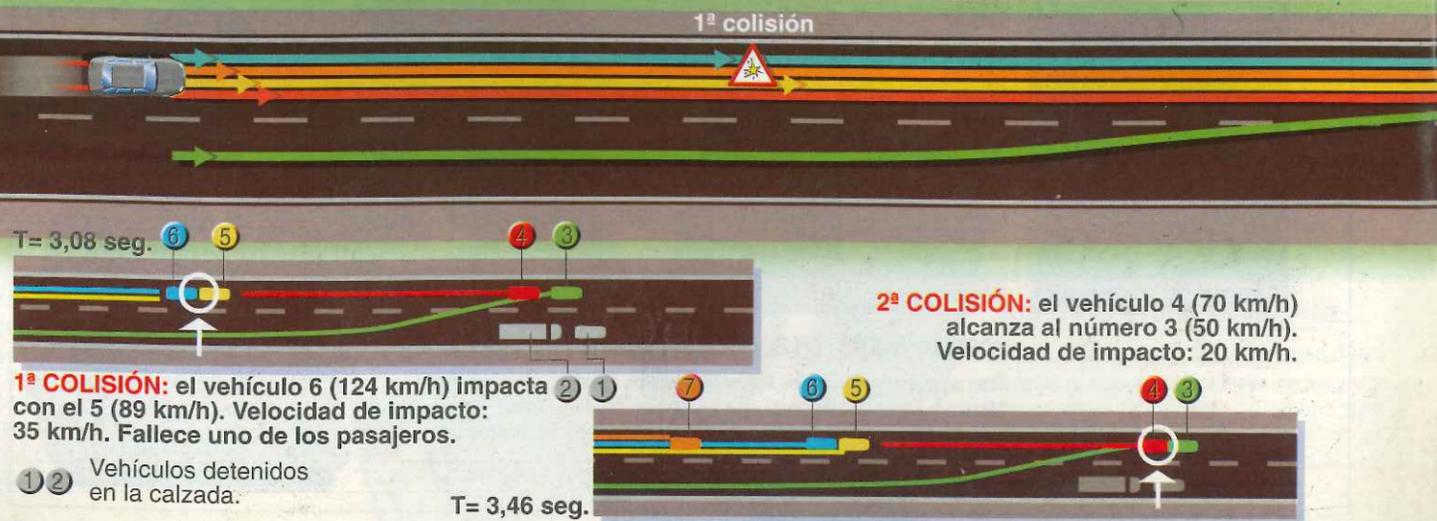
CUATRO ALCANCES EN 8 SEGUNDOS



Los vehículos no guardan entre sí la distancia de seguridad adecuada y se produce un alcance en cadena cuando el primero frena e intenta sortear el obstáculo.

ASÍ OCURRIÓ (Momentos previos a la colisión)

- 1 (0,0 segundos): el vehículo 3 comienza a frenar y a desplazarse al carril izquierdo para sortear los dos vehículos detenidos en el carril derecho.
- 2 (0,8 segundos): el vehículo 4 (117 km/h) comienza a frenar.
- 3 (2,16 segundos): el vehículo 5 (103 km/h) inicia una frenada intensa.
- 4 (2,66 segundos): el vehículo 6 (130 km/h), frena cuando está a 3,5 m. del vehículo 5 (98 km/h).



el nº 6, a 124 km/h., impacta con su frontal derecho en la parte trasera izquierda del nº 5, que se desplaza a 89 km/h. al nº 6, que, en ese momento, rueda a 32 km/h. Es el segundo golpe que sufre el nº 6 y, tras ser lanzado hacia la mediana, recibe la tercera "herida", a 18 km/h., contra la bionda.

VELOCIDAD DE IMPACTO

Aunque la velocidad de impacto -35 km/h.- no es excesiva, el ocupante del asiento trasero -que no lleva abrochado el cinturón- sale catapultado hacia adelante y golpea con la cabeza el parabrisas en el ángulo superior derecho, quebrando el cristal. Pero es el acompañante del asiento delantero derecho quien se lleva la peor parte pese a que lleva abrochado el cinturón de seguridad. Aunque el coche en el que viaja sufre posteriormente otros dos golpes, lo más probable es que sea ese el momento de su muerte.

Otro vehículo, el nº 7, aparece en escena y comienza a frenar cuando se encuentra a unos 25 metros por detrás del nº 6, rodando a una velocidad 130 km/h. En ese momento (a los 3,46 segundos del comienzo) se produce el alcance del coche nº 4 (a 70 km/h.) al nº 3 (50 km/h.). A los 6,4 segundos, los frenos del nº 7 no

han conseguido detenerlo a tiempo y alcanza, a 46 km/h. al nº 6, que, en ese momento, rueda a 32 km/h. Es el segundo golpe que sufre el nº 6 y, tras ser lanzado hacia la mediana, recibe la tercera "herida", a 18 km/h., contra la bionda.

A los 7,86 segundos, se produce el alcance de los coches que iban en cabeza: el nº 5, a 41 km/h., colisiona con el nº 4, que ya había conseguido parar. A los 9 segundos cesa el movimiento, se apaga el fragor del accidente y los conductores y acompañantes comienzan a lamentar su susto y sus heridas. Y la pérdida de una vida. ♦



ACCIDENTES REALES

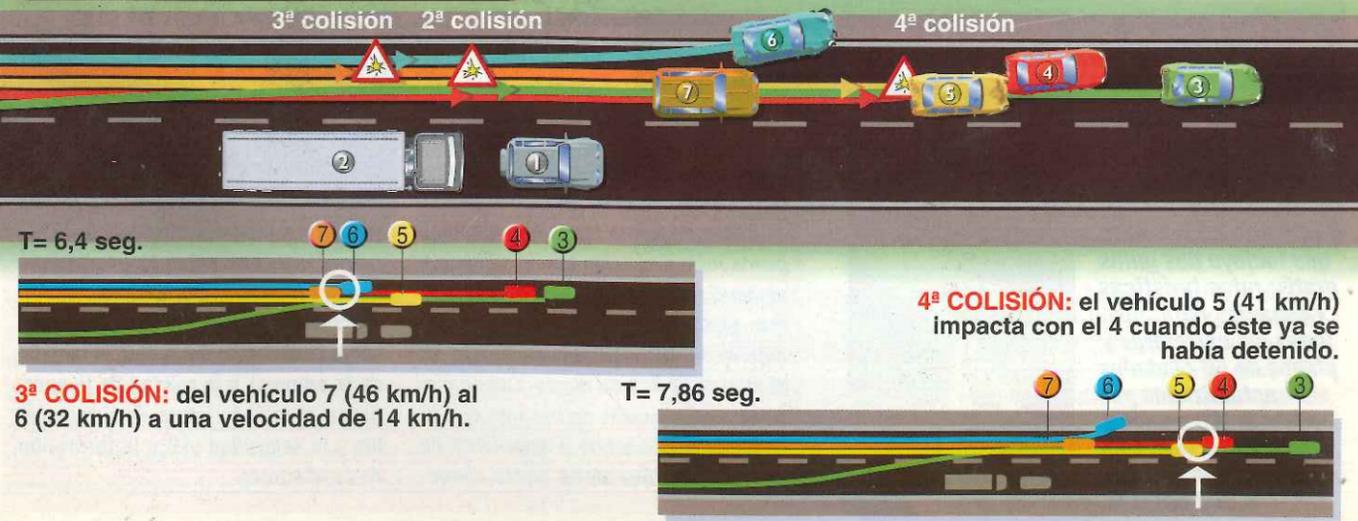
La reconstrucción de los accidentes se basa en hechos reales investigados por la Guardia Civil de Tráfico, Jefaturas Provinciales de Tráfico y en los cálculos del programa informático Sinrat. Se omiten ciertos datos para preservar el anonimato de los protagonistas.



El pasajero del asiento de atrás salió despedido y pudo haber causado la muerte del ocupante delantero antes de golpear con la cabeza en el parabrisas.

CÓMO PUDO EVITARSE

- Vehículo 1: retirándolo fuera de la calzada.
- Vehículo 3: tras sortear el obstáculo, continuando en lugar de frenar.
- Vehículos 4 al 7: incrementando la distancia de seguridad.



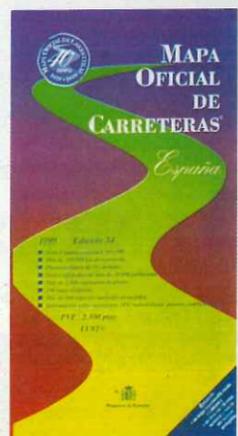
NUEVOS LÍMITES DE ALCOHOLEMIA EN MAYO

A partir del próximo día 7 de mayo será muy difícil compatibilizar la tarea de manejar el volante con el "placer" de beber. En esa fecha entran en vigor las nuevas tasas de alcoholemia, que se han visto sustancialmente reducidas con el objeto de disminuir los accidentes. Así, para la mayoría de los conductores el límite en sangre



pasa de 0,8 gramos por litro a 0,5 (en aire pasa de 0,4 a 0,25 mg/l), mientras que las nuevas tasas para los conductores profesionales (éstos, durante los dos años siguientes a la obtención del Permiso de Conducción) van a ser de 0,3 grs./l. en sangre, o de 0,15 mg/l. cuando la medición se haga mediante aire espirado.

MAPA DE CARRETERAS. Ya está a la venta la 34ª edición del Mapa de Carreteras del Ministerio de Fomento que incluye dos guías gratis: rutas turísticas y espacios naturales. Todas las carreteras y planos de 58 ciudades actualizados por 2.300 pesetas. También se vende en versión CD-Rom por 3.900 pesetas.



EL NABO DE LUGO, ADITIVO IDEAL



El nabo, honrada aunque algo olvidada hortaliza, está a punto de convertirse en combustible. Pero no cualquier nabo, sino uno de aquí, de Lugo. De hecho, Mercedes, tras estudiar diversos tipos de nabo, parece que ha llegado a la conclusión que el de Lugo produce un aceite que, mezclado al 50 por 100, resulta el aditivo menos contaminante para el gasóleo. Total, que Mercedes ya ha calculado que necesitaría unas 8.000 hectáreas de producción...

DESASTRE EN EL TÚNEL DEL MONT-BLANC

Cuarenta vehículos calcinados y un número superior de víctimas es el balance del accidente del túnel del Mont-Blanc, de 11 kilómetros de longitud, que une Francia e Italia. El fuego se originó en el motor un camión belga que transportaba harina y margarina -que arden lentamente y desprenden intensas humaredas-. La temperatura -que llegó a los 1.000 C°- y el denso humo dificultaron las labores de recuperación de víctimas, que se prolongó durante varios días. Sin embargo, el conductor del camión logró ponerse a salvo. Los bomberos de Alta Saboya habían advertido en 1998 de la insuficiencia de los sistemas de extracción de humo y de la dificultad de acceso para los bomberos en caso de utilización masiva del túnel.



LA SEGURIDAD LLEGA A TRAFIC 99

Del 19 al 22 de octubre se celebrará en Madrid, en las instalaciones de IFEMA, la VI edición de Trafic, Salón Internacional de la Seguridad Vial y el Equipamiento para Carreteras. Dos son las novedades más destacadas en 1999. La primera, la ampliación del ámbito del salón a la seguridad activa y pasiva de los vehículos. La segunda, la celebración de unas jornadas técnicas sobre equipamiento de carreteras, tecnología del tráfico, seguridad activa y pasiva de los vehículos y la relación entre autopistas y ayuntamientos. Por la mañana habrá ponencias y comunicaciones técnicas sobre los temas citados y por la tarde, en unas aulas especialmente habilitadas, se podrá realizar promoción de las tecnologías, no de productos, relacionados con el salón. Para más información, contactar con IFEMA (tel. 91 722 50 90).

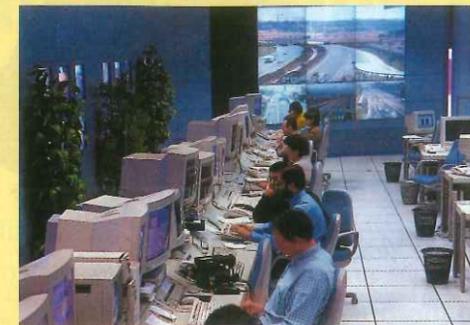
LAS AUTOESCUELAS ESTUDIAN SU CRISIS

Estudiar la crisis que sufren las autoescuelas y pedir que su problemática sea "cuidada de forma especial y atendida por la Administración con el cuidado y vigilancia necesarios" han sido los temas principales del Congreso Extraordinario de Autoescuelas celebrado en Madrid el 20 y 21 de marzo. La petición de las autoescuelas se basa en que la "baja en la calidad de la enseñanza de conducción, que llega como conse-

cuencia de la crisis, se transforma en un aumento del riesgo y de la accidentalidad del Tráfico". Además, en este congreso, auspiciado por la Confederación Nacional de Auto-Escuelas (CNAE), hubo ponencias sobre la situación del sector, el tamaño de la empresa y la calidad de la enseñanza, el modelo futuro de autoescuelas y la seguridad vial y la formación de conductores.

MÁS EQUIPOS PARA GESTIONAR EL TRÁFICO

La Dirección General de Tráfico ha reformado y actualizado su Centro de Gestión y Control de Tráfico de Madrid, dotándolo de los medios técnicos más modernos para cumplir con eficacia su misión. Este centro realiza la gestión de tráfico en la zona centro de España, además de servir de coordinador de los otros centros de gestión que la DGT tiene en Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Burgos, Salamanca, Valladolid, Tenerife y Zaragoza.



Los centros de control de la DGT se encargan de controlar y gestionar el tráfico en las carreteras y de coordinar las actuaciones de vigilancia de la Guardia Civil, así como la puesta en marcha de medidas especiales (conos, carriles adicionales, medidas especiales, desvíos alternativos...). Además, los centros de control y gestión de tráfico de la DGT recibieron el año pasado más de dos millones de llamadas de usuarios solicitando información o ayuda (ver recuadro). En este sentido, conviene insistir en que para obtener información de carreteras se utilice el sistema Movistar en ruta, a través del número 505, -que la DGT actualiza al mismo tiempo que su ordenador- y dejar el 900 123 505 para otro tipo de comunicaciones.

Llamadas atendidas por los centros de gestión y control de la DGT 900/123-505

1 Página Internet

2.387.266

2 Telefónica

1.586.642

3 Audio-tex

914.953

4 Poste S.O.S.

54.956



datos de 1998

LA CULPA NO FUE DEL ANUNCIO

Con una multa de 120.000 pesetas, por una falta de imprudencia, y el pago de una indemnización de 19,7 millones de pesetas ha terminado el juicio al conductor que atropelló y mató a una niña de 13 años e hirió a otros dos menores frente al Fashion Café de Barcelona.

El asunto levantó polémica en su momento, ya que se dijo que el conductor se había distraído mirando un anuncio de lencería.



Al parecer, esta versión procedía del juez que levantó el cadáver. No obstante, el informe de la Guardia Urbana de Barcelona descartó la hipótesis y apuntó a un "cúmulo de casualidades" y a una distracción del conductor al mirar por el retrovisor como causa del accidente.

Ahora, el Juzgado de Instrucción número 21 de Barcelona entiende que el conductor cometió una imprudencia al no adoptar "las medidas de atención exigibles en la conducción" y le condena, además, a la retirada del permiso de conducir durante un año, pero descarta la hipótesis de que se distrajera con el cartel publicitario.

PERMISO INTERNACIONAL DE CONDUCCIÓN

Desde el pasado 1 de abril, la Dirección General de Tráfico (DGT) sustituye al Real Automóvil Club de España (RACE) en la expedición del permiso internacional de conducción, de acuerdo con las competencias que le otorga la Ley de Seguridad Vial. Este permiso es necesario para conducir temporalmente por la mayoría de los países no miembros de la Unión Europea y lo expiden las Jefaturas Provinciales de Tráfico, con una validez de un año. Junto con la solicitud, el solicitante, que ha de tener residencia normal en España, debe presentar fotocopias del DNI (si el solicitante es español), de la tarjeta de residencia (si es extranjero) y del Permiso de Conducción nacional, así como dos fotografías. El coste de la tasa es de 1.300 pesetas.

CONTRA EL CASCO, A FAVOR DE LA SEGURIDAD



La Federación de Ciclistas Europeos ha pedido a los diputados que se opongan a la obligatoriedad del uso del casco para los ciclistas. Esta agrupación señala que "en vez de plantear el uso obligatorio del casco, los poderes públicos deberían esforzarse en prevenir los accidentes" y argumentan que el casco homologado sólo resiste impactos inferiores a 23 km/h. y que su uso aleja de la bici a mucha gente. Además, un folleto editado por esta asociación señala que "desde el punto de vista de la seguridad vial, promover el casco es sólo tratar los síntomas en vez el mal de origen: la verdadera prevención consistiría en reducir las causas y frecuencia de los accidentes". No obstante, el Parlamento sigue estudiando una proposición de ley para adaptar las normas de circulación a la práctica del ciclismo que podría imponer el uso obligatorio del casco a los ciclistas.



GUÍAS ROJAS. La Guía Michelin de España y Portugal no es la única en Europa. El Servicio de Turismo de esta empresa edita otras once guías, dedicadas a otros tantos países, así como 65.000 mapas y guías diferentes. En España comercializan 630 títulos. La Guía Michelin "sólo" es la más prestigiosa.

MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN

El Ministerio de Fomento ha puesto en marcha una mejora de la señalización de orientación en la Red de Carreteras del Estado. El objetivo, conseguir una mayor claridad en la información de los lugares a los que se accede, evitar posibles confusiones al elegir itinerario y facilitar una conducción más segura. Tras un detallado estudio de la casuística de la actual señalización de orientación, se percibió que, en ocasiones, se producían problemas para localizar los destinos mediante una lectura rápida de los carteles. Además, la condición turística de España aconsejaba una cuidadosa selección de los topónimos de los carteles, sobre todo para los visitantes extranjeros, que desconocen los nombres de las poblaciones menos importantes.



II CONGRESO DE CARRETERAS LOCALES

Del 8 al 12 de marzo se celebró en Torremolinos (Málaga) la XV edición de Symposium Nacional de Vías y Obras de la Administración Local (VYODEAL), II Congreso Nacional de Carreteras Locales, organizado por la Asociación Española de la Carretera. Asistieron 300 profesionales que estudiaron los problemas de las vías locales en condiciones adversas. También hubo un simulacro de catástrofe que dio a conocer cómo actuar en caso de emergencia y cómo coordinar los medios y equipos implicados en resolverla. Para valorar la importancia de este tipo de vías, un dato: para más de 3.500 municipios españoles una carretera local es su única vía de conexión con el exterior.

LOS MOSSOS, EN LLEIDA

Los primeros días del próximo mes de mayo, los Mossos D'Esquadra tomarán el relevo de la Guardia Civil de Tráfico en Lleida, como consecuencia de la asunción de las competencias por parte de la comunidad autónoma de Cataluña en materia de regulación y control de tráfico en las carreteras de esa provincia. De esta manera, ya son dos -Girona y Lleida- las provincias que han pasado a ser controladas por Cataluña, mientras que las competencias en Tarragona y Barcelona pasarán a ser asumidas en mayo del año 2000.

EL CALENDARIO		
1998	1999	2000
GIRONA		
LLEIDA	Mayo	
TARRAGONA		(Mayo) (*)
BARCELONA		(Mayo) (*)
(*) Previsión Mossos G. Civil		

SEMÁFOROS VERDES PARA LAS EMERGENCIAS

Científicos británicos han diseñado un sistema que, instalado en vehículos de emergencias -ambulancias, policía y bomberos-, pone en verde los semáforos a su paso, cortando el paso en las calles perpendiculares y volviendo después al ritmo normal. Con un sistema similar, en EE.UU., los vehículos de emergencia han reducido entre un 15 y 20 por 100 el tiempo de llegada al lugar de la emergencia y un 60 por 100 los accidentes en cruces.



OPOSICIONES PARA LA DGT

La Dirección General de Tráfico convoca una oposición para cubrir 10 plazas de la Escala Técnica de la Jefatura Central de Tráfico. La titulación requerida es licenciatura o equivalente. El número de temas es de 139 y constará de tres ejercicios: uno, escrito, desarrollando dos temas de la materia específica elegida (jurídica o técnica) y lectura posterior ante el Tribunal (65 temas). El segundo, de idioma inglés o francés. Y el tercero, la exposición oral de dos temas y la resolución escrita de un caso práctico sobre 74 temas de Derecho y Técnica de la Circulación -editados por la DGT-. Información en el teléfono 91 301 83 50.

Curso sobre Mayores y Seguridad Vial

Del 5 al 10 de septiembre, dentro de los XV Cursos de Verano de la Universidad de Cantabria, la Dirección General de Tráfico, en colaboración con la Sociedad Española de Geriatria y Gerontología, organiza el curso "Los Mayores y la Seguridad Vial". Hasta ahora, los cursos han tenido carácter médico, pero esta edición, enmarcada en el Año de la Educación Vial, tendrá también un aspecto social.

El curso -que da la posibilidad de obtener créditos académicos- se celebrará en la Casa de Cultura de Laredo, con una duración de 25 horas. El plazo de

inscripción comienza el 4 de mayo y la matrícula cuesta 20.000 pesetas. Para la matrícula es necesario el Boletín de Inscripción, fotocopia del DNI o pasaporte en vigor, fotocopia o duplicado del resguardo bancario acreditativo del abono de las tasas, fotocopia de la tarjeta del INEM (para los parados) y, en su caso, copia de la notificación de beca.

Más información en la Secretaría de los Cursos de Verano-Universidad de Cantabria (tel. 942 20 10 16), Jefatura de Tráfico de Cantabria (tel. 942 23 64 65) y Subdirección General de Investigación y Formación Vial de la DGT.

BOLETÍN DE PREINSCRIPCIÓN

Apellidos:

Nombre:

NIF:Teléfono.....

Población:

C. P.:Provincia.....

Estudios realizados:

Profesión:

Centro de estudios/trabajo:.....

Reciclaje de unos pocos, seguridad para muchos

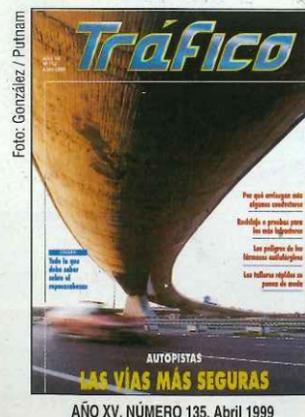
Cualquier conductor puede tener un fallo por grave que este sea. No es tan normal que en un período más o menos corto, cometa varias infracciones importantes, tales como conducir de forma negligente o temeraria, llevar el coche bajo los efectos del alcohol, circular en sentido contrario o no respetar límites de velocidad. Si alguien ha sido sancionado en dos años por algunas de estas graves faltas, seguramente es un síntoma de que ha perdido parte de su capacidad para conducir, o algunos de sus conocimientos y habilidades y, probablemente, necesita ser "reciclado". Sabemos que es una minoría, pero también conocemos por las estadísticas que son conductores que pueden provocar mucho dolor y tristeza. Por eso se pretende poner en marcha me-

canismos para recuperarlos para una circulación segura para todos. Es decir, que deberán examinarse de nuevo o pasar un curso de aprovechamiento en un centro de formación.

Como hay cobertura legal para llevarlo a la práctica, se va a hacer lo antes posible. Que nadie lo interprete como una sanción. Solamente se pretende comprobar que estos casos extremos de infractores realmente siguen manteniendo un nivel de conocimientos, habilidades y aptitudes. Como siempre, la mayoría de los conductores no se verá afectada directamente por estas medidas, pero la seguridad de todos sí quedará claramente mejorada. Al menos eso se pretende.

Tráfico

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



Director: Jesús Soria.

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

Secretaría de Redacción: Ana Álvarez.

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

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>.

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: PUBLIGARMA.

(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.

Las marcas viales que regulan la circulación, advierten y guían al conductor

Escrito en el suelo

Líneas, palabras, letras, cifras o figuras pintadas en la calzada forman parte de la señalización horizontal. También denominadas marcas viales, tienen por objeto regular la circulación y advertir o guiar a los conductores y a los demás usuarios de las vías.

J. I. R.
Infografía: J. Ibáñez Martínez



Continua
Separa carriles y sentidos y no debe atravesarse ni circular sobre ella. Dos líneas continuas tienen el mismo significado.



Discontinua
Delimita carriles y prohíbe circular sobre ella. Trazos más juntos, indican la proximidad de una línea continua o a un tramo peligroso.



Discontinua doble
Señala los dos lados de un carril reversible en el que la circulación puede habilitarse en un sentido u otro.



Continua + discontinua
El conductor debe tener en cuenta la línea situada más cerca del lado por donde circula.



Guía en la intersección
Indica a los conductores cómo se debe realizar determinada maniobra, o el recorrido a seguir, en una intersección.



Línea de borde
Delimitan los bordes de la calzada y pueden ser continuas o discontinuas. Pueden atravesarse para salir o entrar a la calzada.



Transversal continua
Es una línea sobre la anchura de uno o varios carriles que no puede sobrepasarse cuando hay que detenerse por: un semáforo, un stop, un paso para peatones, la orden de un agente...



Transversal discontinua
No se puede rebasar cuando hay que respetar una señal de preferencia, un ceda el paso o un semáforo con flecha verde. Excepcionalmente se puede sobrepasar para ver mejor.



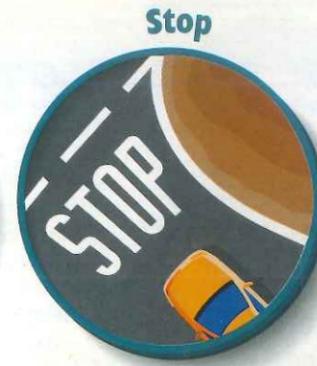
Paso para peatones
Consiste en varias líneas paralelas de gran anchura y otorga preferencia a los peatones. Si hay un semáforo para peatones, la preferencia la determina éste.



Paso para ciclistas
Consiste en dos líneas transversales discontinuas anchas y paralelas. No da preferencia a los ciclistas.



Ceda el paso
Obliga a ceder el paso, aunque si está pintado en un carril, sólo obliga a los que circulan por él.



Stop
Obliga a detenerse en la intersección. Si la señal está en un sólo carril, obliga a los que circulan por él.



Límite de velocidad
Prohíbe circular a más velocidad de la indicada. En un carril marcado por líneas, sólo obliga a quienes circulan por el mismo.



Flecha de salida
Indica el lugar donde se puede iniciar el cambio de carril para utilizar un carril de salida.



Flecha de retorno
Avisa de la proximidad de una línea continua e indica que hay que volver al carril derecho.



Flecha fin de carril
Indica que el carril se termina y es necesario seguir la indicación de la flecha.



Paso a nivel
Las letras P y N, una a cada lado de un aspa, indican la proximidad de un paso a nivel.



Cebreado
Son isletas de franjas oblicuas, rodeadas por una línea continua (no se puede franquear) o discontinua (puede atravesarse para pasar al otro lado de la calzada).



Línea longitudinal amarilla
Situada en el bordillo o junto al borde de la calzada, si es discontinua permite la parada pero prohíbe estacionar. Si es continua, está prohibido parar y estacionar.



Zig-zag amarillo
Permite la parada pero prohíbe el estacionamiento.



Cuadrícula amarilla
Recuerda la prohibición de bloquear la intersección, a la que no se debe entrar -aunque se tenga preferencia- si se prevé que se quedará atascado.



Marcas azules
Indican que el estacionamiento tiene una duración limitada y está sometido a normas especiales de los ayuntamientos.

A LO LARGO

A LO ANCHO

HORIZONTALES

OTROS COLORES

Gafas de no ver

JUAN. M. MENÉNDEZ. DIBUJO: ANTONIO ARAGÜEZ

A veces, unas gafas de sol pueden provocar un accidente. Por ejemplo, algunos colores de los cristales pueden anular la visión del color de un coche que venga en sentido contrario. Teniendo en cuenta que a través de la vista nos llega el 90 por 100 de la información, es un tema a cuidar.

El accidente era totalmente inexplicable. A plena luz del día, en un día luminoso, en un tramo recto, un conductor había comenzado un adelantamiento y, a pesar de que se veía venir de frente a otro turismo, pareció ignorarlo y chocó de frente contra él.

- Parece como si no lo hubiera visto, señaló un policía.

- ¡Cómo no lo va a ver! En recta, con sol, con tantos metros... Es imposible, terció su compañero.

- ¡Pues seguro que no era un coche invisible!, señaló un tercero. ¿O sí?

Como las investigaciones no avanzaban, se decidieron a llamar a Casimiro Listón y su ayudante, el doctor Guasón, que ya han visitado estas páginas en varias oportunidades.

El detective Listón, una vez en el lugar del accidente, se puso a mirar con lupa todos los detalles, mientras la patrulla de investigación intercambiaba opiniones con su ayudante.

- ¿A qué -preguntó Listón-, el conductor llevaba gafas de sol?

Extrañados, los policías no pudieron menos que preguntar que cómo sabía que el conductor llevaba gafas de sol.

- ¿Y a que eran de color verde? Y es más, estoy seguro de que se trataba de una persona

ahorrativa, pero no muy informada. O inconsciente.

Asombrados, los policías sólo pudieron abrir sus bocas de admiración y asentir con la cabeza.

- ¿Y a que el coche contra el que

chocó era también de color rojo?

Nueva apertura de boca por parte de los policías y más asentimientos de cabeza.

- Bien -dijo Listón-. Caso resuelto, Guasón: el conductor no vio el vehículo porque esas gafas eran de color verde y como el coche contra el que chocó era de color rojo, la visión del vehículo quedó anulada hasta que resultó imposible evitar el accidente...

- ¿Y cómo sabe usted que era ahorrativo?, preguntó Guasón.

- Elemental, porque ese tipo de gafas suelen comprarse en mercadillos, donde salen más baratas, y allí sólo lo compraría alguien ahorrativo y que no conozca esos peligros. O que sea un inconsciente, porque comprarlas sabiendo el peligro es de inconsciente...

El conductor recibe el 90 por 100 de la información sobre la conducción por medio de sus ojos. Y a veces, las gafas de sol -cuando éstas no tienen la calidad necesaria, como ocurre con muchas de las que se venden en mercadillos, y dependiendo del color de los cristales (habitualmente las de color verde y marrón)-, anulan la capacidad del ojo de ver determinados colores (rojo y verde, respectivamente). Por eso, no sólo resulta recomendable adquirir gafas de sol de calidad, sin aberraciones, sino, además, utilizarlas del color más adecuado a nuestra vista -o incluso a nuestro defecto visual: miopía, hipermetropía, vista cansada...-. Y, por supuesto, si necesitamos corrección (gafas), llevar la graduación adecuada. ♦



CURIOSIDADES

● El primer modelo fabricado por Porsche fue el 356. Tenía un motor de 1.1 litros y 35 CV, y estuvo en el mercado hasta 1965.

● El 26 de julio de 1941 se inauguró el servicio de trolebuses en la ciudad de A Coruña.

● El Porsche 911 se mantiene en el mercado desde 1965, cuando sustituyó al mítico 356.

● La marca Porsche fabricó, en 1997, 32.390 unidades, divididas, casi al 50 por 100, entre sus modelos 911 y Boxster.



ROBOS. Tirón de orejas para los hipermercados. La Audiencia Provincial de Granada ha condenado a uno de ellos a pagar los daños que le ocasionaron unos "cacos" a un cliente en su parking. Concretamente, por el robo de varios asientos. Además, se rechaza el argumento, esgrimido tantas veces, de que no tienen obligación de custodiar los coches. Cobren o no cobren, den ticket o no a la entrada, el establecimiento, si ofrece el servicio, tendrá que poner los medios para evitar sobresaltos a sus clientes. Ya está bien de apuntarse sólo a lo bueno.



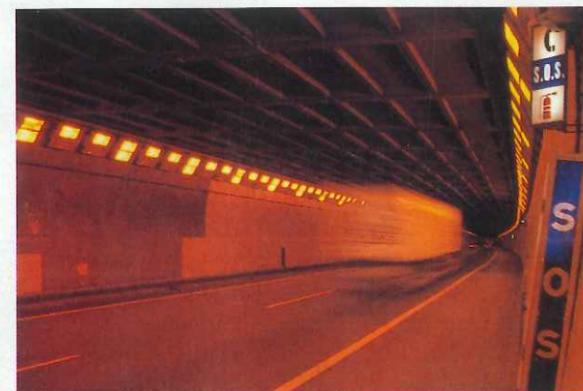
Jesús SORIA
Director



REINSECCIÓN. Juan Carlos Delgado, "El Pera", corría no hace mucho delante de los coches de la policía o la Guardia Civil. Ahora, les enseña todos los trucos que fue aprendiendo en su vida delictiva y a salir de las situaciones de riesgo. Ha pasado de huir con los coches a vivir de los coches, de probarlos, sin necesidad de correr más allá de lo estrictamente necesario para comprobar sus prestaciones. Todavía hay algún agente que le mira con recelo cuando le ve con un flamante Porsche. "¿Será Juan Carlos o será 'El Pera'?", se preguntan. Una curiosa reinsección. Y todo, por su pasión por los coches.

No sobraría que alguien analizara ahora, sin cadáveres calcinados, qué pasaría en algunos de nuestros túneles, similares al del Mont Blanc, si se incendiara un camión.

Recuerdo la película "Pánico en el túnel". Parecía una **tragedia de película**, pero una vez más se ha demostrado que la realidad es **más cruda** que el mejor **guión del más sanginario guionista** americano que beba en los libros de **Stephen King**. Así, el túnel del **Mont Blanc**, en el que **murieron** días atrás más de



PÁNICO EN EL TÚNEL

cuarenta personas, servirá de argumento para una nueva versión de **terror** en el túnel, naturalmente con **Stallone** en tierras francesas.

Un **camión** cargado de margarina y harina **desencadenó la tragedia**. Una **bola de fuego** arrasó los coches que circulaban por el túnel, en cuyo interior dicen que se pudieron alcanzar los **1.300 grados** centígrados. Los **cuerpos** quedaron **carbonizados**; los coches, un **amasijo de hierros** y hasta el **asfalto** se quedó reducido a nada. Los expertos se hacen ahora **mil preguntas**. ¿Sirven los **refugios**? ¿Son válidos los sistemas de **aireación**? ¿Hay suficientes medidas de seguridad como para permitir la circulación de camiones cargados de **productos inflamables**? Y claro,

las preguntas nos las hemos planteado rápidamente aquí. El director general de **Carreteras** nos ha tranquilizado al decir que **nuestros túneles**, muchos tan largos como el siniestrado, por lo tanto con más **riesgos potenciales**, tienen una dotación de medios "absolutamente moderna, precisamente para prevenir casos como el del **Mont**

Blanc". Sin embargo, los técnicos ya **están estudiando** lo ocurrido para sacar lecciones de cara al túnel de **Somport**, de ocho kilómetros, todavía en construcción.

Así las cosas, no **sobraría** que alguien se **plantea** y analizara ahora, **sin cadáveres** calcinados, **sin un camión** que origina una bola de fuego capaz de **licuar hasta el alquitrán**, qué pasaría si en el interior del túnel de **Viella**, por poner un ejemplo, con más de **cinco kilómetros**, con cientos de coches en sus **entrañas**, se incendiara un camión. O en tantas y tantos de nuestros más de **cien túneles**. No se trata de **alarmar**. Lo digo por pura praxis de **medicina preventiva**. Por anticiparnos a posibles tragedias.

La información al usuario y el comportamiento del conductor, puntos débiles

Autopistas de peaje:

EL PRECIO DE LA SEGURIDAD

J. M. MENÉNDEZ
FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ
Y PAUL ALAN PUTNAM
INFOGRAFÍA: DLIRIOS.

Tienen 2.100 kilómetros de longitud y por ellas pasan cada año 11.769 millones de vehículos/kilómetro. Son las autopistas de peaje. Los expertos las consideran las vías más seguras e incluso consideran que su punto débil es ajeno a ellas: el factor humano. No obstante, la información al usuario puede y debe mejorar.

En España hay 2.100 kilómetros en servicio de autopistas de peaje, divididos en 25 tramos concedidos, de los que sólo el Málaga-Estepona y Puxeiros-Val Minor no tenían ningún kilómetro abierto a finales de 1997.

Este reportaje explica dónde están, cuánto cuesta recorrerlas, cuántos accidentes tienen, dónde y por qué se producen, qué se hace para mejorar su seguridad y cuáles serán los próximos tramos que se construirán.

En opinión de todos los expertos, es la vía más segura, ya que su diseño y construcción liman al máximo los obstáculos, abriendo los radios de las curvas, moderando las pendientes... Según un portavoz de la Asociación Española de la Carretera, "son cuatro o cinco veces más seguras que las vías normales", dato que corrobora los Índices de Peligrosidad (IP) de las distintas vías. Así, según datos de la OCDE, el IP del total de vías en España se situó en el 32,13 en 1996, mientras que el de las autopistas fue el 11,03, llegando en 1997 al 11,31.

¿Cómo se conjuga ser las vías más seguras con los 1.710 accidentes (1.332 de ellos con víctimas) y las 2.362 víctimas (de ellas 148 muertos) que, según la Memoria de Autopistas, registraron en 1997 las vías de peaje? ¿O es que estas carreteras casi perfectas tienen puntos débiles?

EL HOMBRE, PUNTO FLACO

Liberto Serret -director de Seguridad Vial de la empresa Aplicaciones y Pinturas-, en un reciente artículo, explica que el "problema no es de trazado. El trazado de las autopistas españolas es, en conjunto, igual de bueno que el de las inglesas". En su opinión, la razón es "el porcentaje importante de conductores españoles que circula por autopista incumpliendo la limitación de velocidad máxima", entre otras causas por su baja intensidad media diaria



(IMD) de vehículos.

En esa línea desde la Asociación Española de la Carretera señalan que "el peligro está en el relajamiento del conductor por sentirse seguro". Para Luis Montoro, catedrático de Psicología de la Universidad de Valencia y director del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (Intras), "son extraordinariamente seguras, y ese es uno de sus problemas. Al ser tan seguras, la gente asume mayor nivel de riesgo en su conducción y compensa esa seguridad".

Un trabajo realizado para

Aumar en 1994 sobre accidentalidad demostró que la causa es, en el 67 por 100 de los casos, somnolencia y distracción, debidas a fatiga y exceso de kilómetros. En definitiva, "por fallo humano", señala Montoro. En este sentido, algunos opinan que debe haber más áreas de descanso, aunque sus entradas y salidas son un punto de cruce de tráfico y, hasta cierto punto, peligrosas. Montoro cree que basta con una cada 15/20 minutos. "Lo que hay que hacer es concienciar a la gente de que debe conducir menos horas seguidas".

INFORMACIÓN. La información al usuario debe mejorar bastante.

LAS QUE SON Y LAS QUE SERÁN

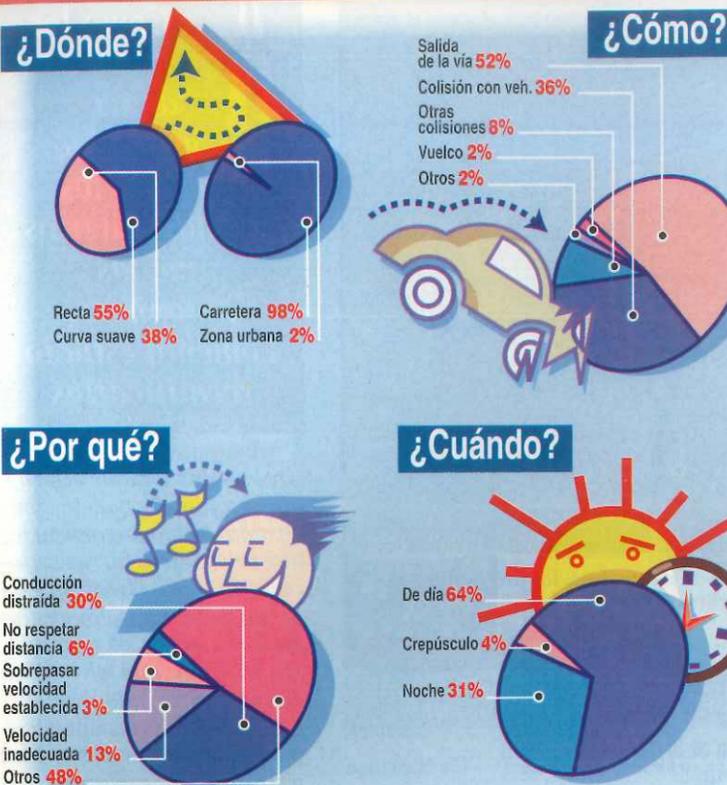


Peaje en la sombra

Los métodos habituales para la construcción de autopistas son la concesión y la construcción directa por el Estado. El primero da lugar a autopistas de peaje y el segundo, a las libres y autovías. Sin embargo, en los últimos años, Europa ha puesto de moda el "peaje en la sombra", y algunas comunidades autónomas van a financiar así sus vías. Por ejemplo, en Madrid la M-45 y la M-50 se pagarán mediante este sistema.

El "peaje en la sombra" consiste, básicamente, en que el Estado paga a quien construye la vía, durante un período establecido, una cantidad por cada usuario que la utiliza. Al no haber un control de entrada (como peajes), la dificultad estriba en determinar cuántos usuarios la han utilizado para fijar el pago.

ASÍ ES LA ACCIDENTALIDAD



Fuente: DGT. Año 1997.

Otro estudio del Intras, más reciente, demuestra que conducir por vías, como las autopistas, tan seguras que se hacen predecibles, reduce el nivel de alerta y que se pasa a conducir de forma semi-inconsciente (ver "Tráfico" nº 134). Este fenómeno se llama "hipnosis de la autopista" y se ca-

racteriza por adormecimiento y lapsos de atención que causan más de un accidente. Para evitarlo, Luis Montoro recomienda "introducir estímulos que hagan que el conductor no caiga en la monotonía".

El citado estudio, realizado para Aumar (concesionaria de la A-7 entre Tarragona y

atracción', pero en zonas correctas". Los 'monumentos de atracción' (visibles desde lejos, que decoran y llaman la atención de quien circula) y demás estímulos tratan de que la vía no parezca igual, ya que, en ese caso, se pierde el sentido de la progresión y se circula a más velocidad.

Aunque Jesús Díez de Ul-

Alicante y A-4, Sevilla-Cádiz), propone estimular el nivel de alerta, como cambios de asfalto, que ya están siendo aplicados. "Hay diferentes estrategias para estimular al conductor -apunta Luis Montoro-. Por un lado, usar los elementos que tienen que estar en la vía. Por ejemplo, hemos diseñado un poste SOS en colores naranja y amarillo y altamente reflectante que llama la atención. Otra forma es pintar de colores llamativos elementos externos como los puentes que cruzan la vía. Y también los 'monumentos de

Los problemas en las autopistas vienen por el exceso de confianza del conductor y por las condiciones meteorológicas adversas

zurrún, subdirector general adjunto de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT), también cree importante el factor humano ("hay bastante gente que sólo va por la autopista una vez al año y que no es gente segura en su conducción, en especial en autopista"), en su opinión, en condiciones normales, a 120 km/h no tendría por qué haber problemas.

Para Díez de Ulzurrún, estos aparecen con la climatología adversa, "pero ahí, el explotador tiene que dar información para que el conductor pueda adaptar su velocidad a las condiciones de la vía". Y cita el caso de la A-7, que, en Tarragona, sufre problemas habituales por viento lateral, o las autopistas del norte, por lluvia.

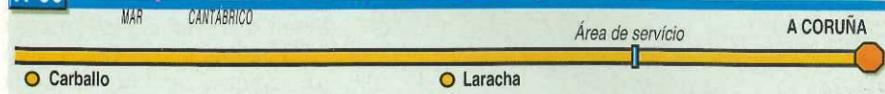
Las Autopistas, en cifras.

A-9 AUDASA El Ferrol-Frontera 215,4 kms. (165 en servicio)



¿Quién la concede?	Estado
IMD	14.471
Nº de accidentes	241
Nº acc. con víctimas	196
Nº de víctimas	279
Nº de muertos	13

A-55 Autop. de Galicia A Coruña-Carballo 32,6 kms.



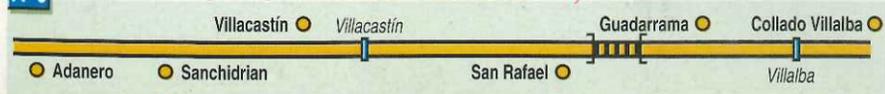
¿Quién la concede?	Xunta de G.
IMD	-
Nº de accidentes	-
Nº acc. con víctimas	-
Nº de víctimas	-
Nº de muertos	-

A-66 AUCALSA León-Campomanes 86,8 kms.



¿Quién la concede?	Estado
IMD	5.211
Nº de accidentes	44
Nº acc. con víctimas	34
Nº de víctimas	74
Nº de muertos	3

A-6 IBERPISTAS Villalba-Adanero 69,6 kms.



¿Quién la concede?	Estado
IMD	18.688
Nº de accidentes	54
Nº acc. con víctimas	26
Nº de víctimas	65
Nº de muertos	9

A-68 AVASA Bilbao-Zaragoza 294,4 kms.



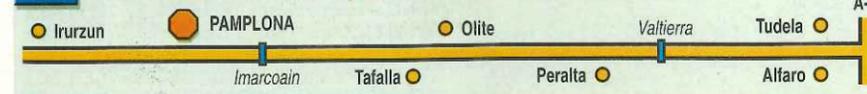
¿Quién la concede?	Estado
IMD	7.344
Nº de accidentes	159
Nº acc. con víctimas	144
Nº de víctimas	246
Nº de muertos	23

A-8 EUROPISTAS Bilbao-Behobia 105,6 kms.



¿Quién la concede?	Estado
IMD	19.234
Nº de accidentes	150
Nº acc. con víctimas	102
Nº de víctimas	133
Nº de muertos	7

A-15 AUDENASA Tudela-Irurzun 112,6 kms.



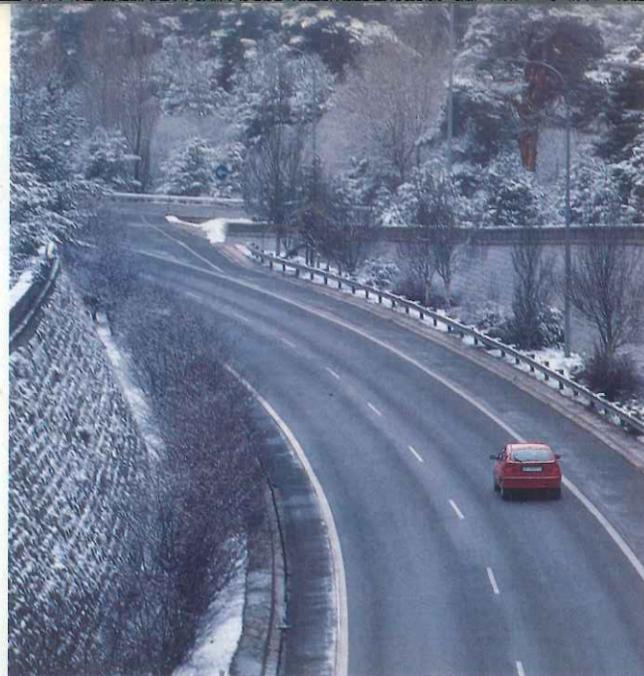
¿Quién la concede?	Dip. F. de Nav.
IMD	7.995
Nº de accidentes	21
Nº acc. con víctimas	16
Nº de víctimas	22
Nº de muertos	3

A-1 EUROVIAS Burgos-Armiñón 84,3 kms.



¿Quién la concede?	Estado
IMD	12.198
Nº de accidentes	124
Nº acc. con víctimas	110
Nº de víctimas	176
Nº de muertos	13

No obstante, para él, los puntos débiles de las autopistas son la profundidad excesiva de las cunetas y la información al usuario. Respecto al primer punto, echa de menos taludes poco pronunciados, como en EE.UU., pero reconoce que eso aumenta mucho la necesidad de espacio y el coste de expropiación; tampoco le gustan los firmes de hormigón, de coste menor, pero que causan más problemas a alta velocidad que los firmes flexibles ("en algún caso hemos constatado que, a alta velocidad, se despega la banda de rodadura del neumático"). En cuanto a la información al usuario afirma que "puede y debe mejorar bastante. En especial, con meteorología adversa".



MAL TIEMPO. Dada la seguridad de sus vías, los problemas sólo suelen aparecer cuando la climatología es adversa.

KILÓMETROS "GRATIS"

En España existen cerca de 4.476 kilómetros de autopistas "libres de peaje" y autovías. Estos son, según Fomento, sus tramos más significativos.

A-10:	Madrid-Aeropuerto de Barajas.
A-3:	Desde el p.k. 0 al 10.
A-31:	Desde la N-III (Atalaya del Cañavate) a La Roda.
A-7:	Circunvalación de Valencia y Alicante-Murcia.
A-8:	Bilbao-Solares, Gijón-Avilés, y variante de San Sebastián.
A-2:	Barcelona-Molins de Rei-Martorell y ronda de Zaragoza.
A-66:	Campomanes-Serín.
A-49:	Sevilla-Huelva.
A-67:	Santander-Torrelavega.
A-52:	Benavente-Vigo.
M-40:	Cuarto cinturón de Madrid.
B-40 y B-30:	Tercer y cuarto cinturón de Barcelona.
B-20:	Nudo Trinidad-Mongat.
A-6:	Baralla-A Coruña, Madrid-Villalba y Benavente-Manzanal.

INICIATIVAS SEGURAS

Para ello el pliego de condiciones de las futuras autopistas de peaje incorpora la cláusula de que la gestión del tráfico, incluso en ellas, compete a la DGT, para dar mejor información y utilizar sus pódicos para gestionar el tráfico. "Las autopistas de peaje siempre son alternativas -explica Fernando Ortega, subdirector general de Seguridad Vial de la DGT-, pero una medida de gestión de tráfico que en Europa se comienza a utili-

Como las autovías "de tercera generación" cumplen los mismos criterios que las autopistas, Fomento estudia recalificarlas

zar es subir o bajar el peaje en función de que la congestión de la vía convencional aconseje usar la autopista. Así, en horas en que la carretera vaya congestionada se rebaja el peaje para facilitar que el tráfico circule por la autopista".

Según la Asociación Española de la Carretera, "los principales esfuerzos se centran en las bandas laterales y en los cambios de textura de los pavimentos" y las propias concesionarias de autopistas son las primeras en poner en marcha medidas de seguridad.

En primer lugar, realizan una labor preventiva de conservación y mantenimiento permanente de la calzada y de la señalización vertical y horizontal y disponen de equipos de mante-

Cómo conducir



1 Al acercarse al peaje, modere la velocidad, observe qué cabinas están abiertas y elija la que le convenga con

antelación.

2 Al incorporarse, adecúe la velocidad a la corriente circulatoria. Quienes marchan por el tronco principal tienen prioridad, pero deben facilitar la incorporación.

3 La mayor velocidad que se desarrolla exige aumentar la distancia de seguridad y anticipar las maniobras.

4 No entorpezca la marcha circulando a una velocidad inferior a 60 km/h., salvo por circunstancias del tráfico.

5 Utilice siempre el carril derecho y si cambia de carril, recuerde la regla: espejo-intermitente-maniobra.

6 No utilice el arcén salvo para emergencias.

7 Se prohíbe cambiar el sentido, dar marcha atrás o penetrar en la mediana.

8 Combata la monotonía ventilando el vehículo y parando periódicamente en las áreas de descanso.

9 Para dejar la autopista, indique la maniobra y reduzca la velocidad, ya que las salidas suelen presentar curvas cerradas.

10 Al dejar la autopista, haga un esfuerzo de readaptación a la nueva carretera, que exige otra forma de conducir.



ABIERTOS. Los radios de las curvas se abren al máximo para aumentar la seguridad.

EVOLUCIÓN DE LOS ACCIDENTES

	1993	1994	1995	1996	1997
C. Nacionales	17.496	16.037	16.462	16.343	15.741
Autovías	5.232	5.038	5.628	5.859	5.883
Autopistas (*)	2.413	2.451	2.522	2.632	2.299

Fuente: DGT. (*) Incluye autopistas de peaje y libres, de ahí la diferencia con los datos del texto del reportaje, sólo referidos a autopistas de peaje.

nimiento, quitanieves, camiones de bomberos e incluso ambulancias para atender las emergencias. Además, disponen de elementos de control del tráfico y previsión de climatología para que, como dice Juan Zamorano, jefe de Vialidad de Iberpistas (concesionaria de la A-6), "el

usuario encuentre siempre la calzada en perfectas condiciones". Por ejemplo, Iberpistas dispone de estaciones meteorológicas que detectan las condiciones en que se forma hielo y avisan una hora antes de que éste llegue a aparecer.

Por otro lado, otras, como Aumar en colaboración con

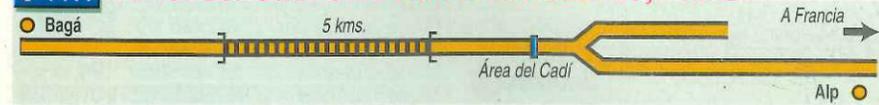
el Intras, realizan estudios de su accidentalidad y aplican las recomendaciones que surgen de ellos. Además, en la A-7, según José Ramón Graciani, su director del Departamento de Ingeniería, "se han realizado, en colaboración la DGT y Michelin, varias campañas de revisión gratuita de neumáticos", con folletos sobre la importancia de llevarlos en perfecto estado, y "campañas de concienciación del usuario respecto al cansancio, sueño, reventones, forma de conducir en autopista..."

AUTOVIAS Y LIBRES

En España hay 4.476 kilómetros de autovías y de autopistas libres de peaje. La diferencia entre éstas y las libres es el cobro del peaje. La diferencia con las autovías es más resbaladiza. Para Lorenzo Donado, subdirector general adjunto de Planificación del Ministerio de Fomento, "la diferencia legal está en la Ley de Carreteras. En la práctica, son el control de accesos (que en la autopista es total) y el número de enlaces, menor en las autopistas (debido al coste de explotación)".

Entre las primeras autovías que se construyeron y las autopistas hay tanta diferencia como entre aquellas y

C-1411 Túnel del Cadí SAC Túnel del Cadí 29,7 kms.



¿Quién la concede?	Gener. de Cal.	
IMD	4.420	
Nº de accidentes	30	
Nº acc. con víctimas	4	
Nº de víctimas	4	
Nº de muertos	0	
	24h.	972-890027

A-7 ACESA La Jonquera-Barcelona-Montmeló-Papiol-Tarragona 259 kms.



¿Quién la concede?	Estado	
IMD	39.542	
Nº de accidentes	208	
Nº acc. con víctimas	165	
Nº de víctimas	303	
Nº de muertos	11	
	24h.	93-8459075

A-17 ACESA Barcelona-Montmeló 14,2 kms.



¿Quién la concede?	Gener. de Cal.	
IMD	44.061	
Nº de accidentes	9	
Nº acc. con víctimas	6	
Nº de víctimas	10	
Nº de muertos	2	
	24h.	93-8459075

A-2 ACESA Zaragoza-Mediterráneo 215,5 kms.



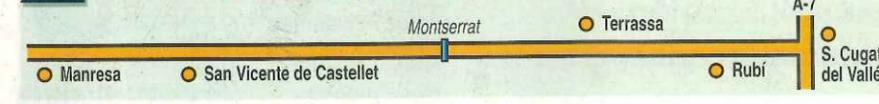
¿Quién la concede?	Estado	
IMD	11.423	
Nº de accidentes	130	
Nº acc. con víctimas	107	
Nº de víctimas	226	
Nº de muertos	12	
	24h.	93-8459075

A-19 ACESA Montgat-Palafolls (Malgrat) 49 kms.



¿Quién la concede?	Gener. Catal.	
IMD	34.921	
Nº de accidentes	67	
Nº acc. con víctimas	49	
Nº de víctimas	80	
Nº de muertos	1	
	24h.	93-8459075

A-18 AUTEMA Sant Cugat-Manresa 49 kms.



¿Quién la concede?	Gener. Catal.	
IMD	8.787	
Nº de accidentes	27	
Nº acc. con víctimas	10	
Nº de víctimas	10	
Nº de muertos	1	
	24h.	93-8331111

E-9 TABASA Túneles de Vallvidrera 16,7 kms.



¿Quién la concede?	Gener. Catal.	
IMD	19.279	
Nº de accidentes	41	
Nº acc. con víctimas	7	
Nº de víctimas	13	
Nº de muertos	1	
	24h.	93-2057909

A-16 AUCAT Castelldefels-Sitges 56,3 kms.



¿Quién la concede?	Gener. Catal.	
IMD	17.704	
Nº de accidentes	12	
Nº acc. con víctimas	8	
Nº de víctimas	10	
Nº de muertos	1	
	24h.	93-8946568



La primera de las nuevas autopistas será la Alicante-Cartagena, que debe funcionar antes de finales del 2001

las autovías actuales o "de tercera generación". Las primeras eran casi una duplicación de calzada "sin control total de accesos" -apunta Lorenzo Donado-. Las que se proyecten desde ahora no tendrán acceso de las propiedades colindantes". De hecho, las de tercera generación cumplen criterios tan similares a las autopistas que Fomento estudia recalificar algunas y convertirlas en autopistas.

Así, el peaje es el elemento diferencial. Por ese concepto, en 1997, las autopistas cobraron 154.632,6 millones de pesetas. El coste medio fue 14,5 ptas./km, pero los precios van de 52 ptas./km. del Túnel del Cádiz a 10,6 de Aumar (ver recuadro).

Recientemente, el Gobierno y algunas autonomías ampliaron la concesión a



CONTROL. El control de accesos y los peajes son el dato diferencial de las autopistas.



LO QUE CUESTAN

	Pts./km.	Kilómetros
Túnel del Cádiz	52,31	30
A-16 (Castelldefels-Sitges)	29,28	56
Túnel de Vallvidrera	28,39	16,7
A-18 (Sant Cugat-Manresa)	24,58	49
A-8 (Bilbao-Behebia)	19,79	105
A-6 (Villalba-Adanero)	18,92	69
A-68 (Bilbao-Zaragoza)	18,28	294
A-66 (León-Campomanes)	17,27	87
A-1 (Burgos-Armiñón)	14,10	84
A-2 (Zaragoza-Mediterráneo)	11,69	215
A-7 (La Jonquera-Tarragona)	11,69	259
A-17 (Barcelona-Montmeló)	11,69	14,2
A-19 (Mongat-Palafox)	11,69	49
A-9 (Ferrol-Front. Portugal)	11,13	165 (en serv.)
A-15 (Tudela-Irurzun)	10,87	112
A-7 (Tarragona-Alicante)	10,62	373
A-4 (Sevilla-Cádiz)	10,62	94

Aumar, Audenasa, Autema y Acesa a cambio de reducir sus peajes (entre el 10 y 50 por 100). Así, según Fomento, el coste medio por kilómetro es hoy de 9/10 pesetas. Pero, salvo la A-8 (Bilbao-Behebia) -2003-, ningún tramo volverá a manos públicas antes del 2011 (A-68, Bilbao-Zaragoza), expirando alguna, como la Málaga-Estepona, el 2046.

Y EL FUTURO

El plan de autopistas del Ministerio de Fomento fija la construcción de 441 kilómetros, con un coste de 256.000 millones. Los primeros serán: Santiago-Alto de Sto. Domingo (futura Santiago-Ourense), León-Astorga, Ávila-N-VI, Segovia-S. Rafael, Madrid-Guadalajara (R-2, futura Madrid-Tudela), Alicante-Cartagena, Estepona-Guadiaro y los accesos a Madrid: R-3 (M-40-Arganda), R-4 (M-40-Ocaña) y R-5 (M-40-Navalcarnero), paralelas a la N-III, IV y V.

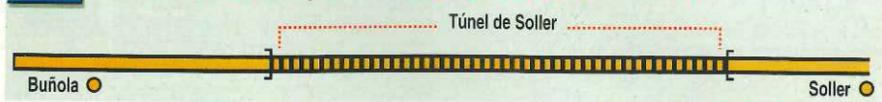
El más adelantado (Alicante-Cartagena, de 75 kms.), estará en servicio antes del final del 2001, revertirá al Estado en el 2048 y su tarifa para turismo será de 6,75 ptas./km, más IVA. También estarán entre las primeras las radiales de acceso a Madrid. ♦

A-7 AUMAR Tarragona-Valencia-Alicante 373,8 kms.



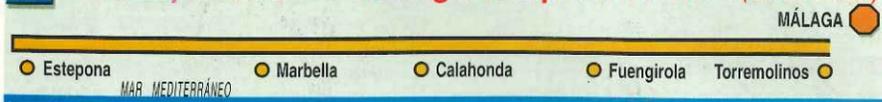
¿Quién la concede?	Estado	
IMD	13.797	
Nº de accidentes	351	24h.
Nº acc. con víctimas	311	96-4213417
Nº de víctimas	597	
Nº de muertos	39	

C-711 Túnel de Soller, SA Túnel de Soller 3 kms.



¿Quién la concede?	Com. Balear	
IMD	(*)	
Nº de accidentes	(*)	24h.
Nº acc. con víctimas	(*)	971-615384
Nº de víctimas	(*)	
Nº de muertos	(*)	

A-7 Autopista del Sol Málaga-Estepona 80 kms. (en construcción)



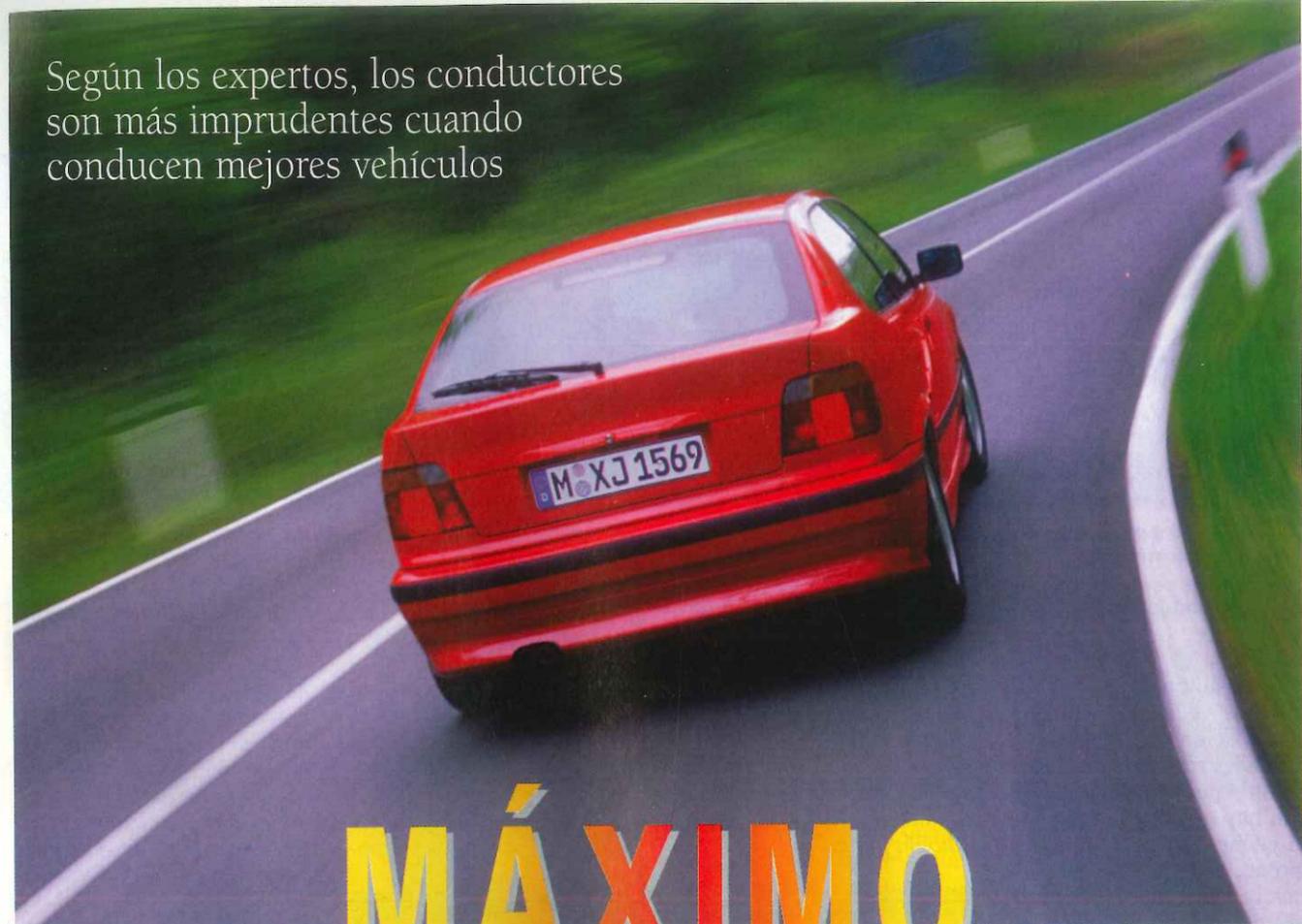
¿Quién la concede?	Estado	
IMD	-	
Nº de accidentes	-	24h.
Nº acc. con víctimas	-	
Nº de víctimas	-	
Nº de muertos	-	

A-4 AUMAR Sevilla-Cádiz 93,8 kms.



¿Quién la concede?	Estado	
IMD	7.828	
Nº de accidentes	42	24h.
Nº acc. con víctimas	37	95-5871251
Nº de víctimas	114	
Nº de muertos	9	

(*) No hay datos por inaugurarse entrado 1997.



Según los expertos, los conductores son más imprudentes cuando conducen mejores vehículos

MÁXIMO RIESGO

JUANA SÁNCHEZ

Los automóviles incorporan cada vez más elementos como el airbag o el ABS que, sin duda, les hacen más seguros. Sin embargo, los conductores "compensan" estos avances con una conducción más arriesgada, con lo que la accidentalidad no disminuye en la proporción que cabría esperar. Según los expertos, el fallo hay que buscarlo en el tremendo desfase existente entre la alta tecnología de los vehículos y la escasa formación de los conductores.

do, teniendo en cuenta que, paralelamente a los vehículos, también las vías han mejorado sensiblemente.

La razón, según los expertos, apunta a que el conductor "compensa" las ventajas que ofrece su coche asumiendo al conducir cotas más altas de riesgo. José Mª Sánchez Pardo, psicólogo de la Dirección General de Tráfico (DGT), asegura que se trata de un "mecanismo" generalizado que, en distinta medida, se produce en todos los conductores y que varía según las características personales y las condiciones en las que habitualmente conduce: "Todo conductor asume un nivel

ARRIESGADOS. Algunos conductores asumen más riesgos cuanto mejores son las prestaciones de su vehículo.

de riesgo determinado, donde se encuentra cómodo porque siente que 'controla' su vehículo y cualquier situación que se le pueda presentar". Es, por tanto, una percepción subjetiva que no sólo depende de las características del automóvil, pero que normalmente aumenta cuando se conduce un coche con mejor equipamiento. "Sin embargo, esta adaptación no necesariamente es negativa -asegura el psicólogo-. El conductor novel, consciente de su poca experiencia, suele ser más prudente; como el de mucha edad que nota que va perdiendo reflejos".

FALTA DE FORMACIÓN

Sin embargo, esa adaptación hace que, en ocasiones, quien conduce un coche con los últimos elementos de seguridad crea estar fuera de



CONDUCTORES. Los automóviles y las vías han mejorado sensiblemente, pero los conductores no se han formado al mismo nivel.

la probabilidad de sufrir un accidente. Un exceso de confianza en las prestaciones del automóvil —basado, muchas veces, en falta de información sobre las posibilidades reales de cada elemento— puede resultar fatal: aún hay quien piensa que si el coche está equipado con airbag, deja de tener importancia abrocharse el cinturón de seguridad o que si el vehículo lleva frenos ABS, puede apurar el momento de frenar o acortar la distancia de seguridad respecto al coche que circula delante.

Luis Montoro, catedrático y director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), afirma que el riesgo que asume el conductor es directamente proporcional al nivel de seguridad que aporta el automóvil y recuerda que los avances técnicos siempre han supuesto —“incluso cuando se viajaba en coches de caballos”— un aumento de los accidentes. “Eso no significa, por supuesto, que las mejoras tecnológicas sean negativas. Sólo lo son cuando confunden al conductor en su papel de último responsable de su seguridad y la de los demás”. En su opinión, el gran problema es el tremendo desfase que existe entre la tecnología que aporta el vehículo, la mejora de las vías y la formación del conductor: “Los coches son cada vez más intelligen-

tes. Las carreteras, también; y pronto lo será la señalización, que cambiará en función de las condiciones del tráfico. Pero los conductores no son ‘inteligentes’: están formados como en los años veinte, pero conducen vehículos con tecnología punta”.



DISEÑO. La ingeniería del automóvil ha conseguido que los vehículos incorporen elementos de alta tecnología.

CONDUCTORES DESINFORMADOS

Los fabricantes de automóviles también detectan una gran desinformación entre los conductores sobre las ventajas reales que aportan los elementos de seguridad que incorpora su vehículo y la forma adecuada de utilizarlos. Por eso, además de las indicaciones específicas que se detallan en los correspondientes manuales de los vehículos, algunos como Renault realizan campañas divulgativas y otros, como Mercedes, ofrecen a sus clientes cursos de formación. Para los responsables de las marcas, es obvio que la incorporación de la tecnología más avanzada al automóvil es altamente positiva, “aunque algunos conductores utilicen estos avances de forma incorrecta”.

Existe, además, otro factor a tener en cuenta. Según Sánchez Pardo (DGT), el contacto cotidiano con el automóvil ha producido una adecuación sensorial que falsea en el conductor y en los pasajeros aspectos como la velocidad o la estabilidad del vehículo en mo-

vimiento. “Hoy los coches no suenan, no vibran, los asientos son cómodos y uno no tiene sensación de recorrer kilómetros ni de ir a mucha velocidad. Sin embargo, recordamos todavía cómo era un automóvil hace 30 años: circular a 100 km/h. era todo un acontecimiento familiar”.

INCIDENCIAS CUBIERTAS

Por otra parte, al generalizarse el acceso a la conducción, los servicios relacionados con el automóvil también se extienden: talleres “sobre ruedas” que cubren cualquier incidencia, asistencia en viaje o teléfonos móviles —con los que pedir ayuda o información desde cualquier punto de la carretera— evitan que el conductor necesite conocer casi todo de su auto, por otra parte, cada vez más complejo. Para Luis Nunes, también psicólogo de la DGT, estos avances hacen que para conducir un coche cada vez haga falta saber menos: “Por eso es muy importante educar al conductor, mejorando su formación en cuanto a elementos de seguridad, para que conozca realmente lo que lleva entre manos. Un exceso de confianza puede traducirse en accidente”. En su opinión, en la industria del automóvil, y en lo que a seguridad vial se refiere, ingenieros y psicólogos han trabajado demasia-



ABS. El sistema ABS de frenado solo aumenta la seguridad con el pavimento mojado. Hay conductores que no lo saben.



DEMASIADO CERCA. Reducir la distancia de seguridad porque el coche es “mejor” es una imprudencia que puede acabar en accidente

do separados. Por eso, “de vehículos con altas cotas de seguridad han salido en ocasiones resultados nefastos en cuanto a siniestralidad. Aún así, hay quien piensa que la única solución es ir recortando el papel del conductor. En todo caso, en cualquier aspecto cotidiano, la mayor calidad de vida

siempre lleva aparejados mayores niveles de riesgo”.

JOVEN Y ACOMPAÑADO

Por otra parte, parece comprobado que el conductor acostumbrado a un vehículo más seguro no acaba de “cambiar el chip” cuando conduce uno peor equipado.

VENTAJAS QUE SE ANULAN

Algunos investigadores se han planteado si la actitud de los conductores que “compensan” la mayor seguridad de su vehículo con una conducción más arriesgada podría llegar a anular las ventajas que aportan elementos como el ABS (sistema antibloqueo de frenos) o el airbag. En este sentido, una investigación realizada hace algunos años en Alemania comparó el comportamiento de un grupo de conductores que circulaba con vehículos



dotados de ABS con otro cuyos automóviles no iban provistos de él. Según las conclusiones del estudio, realizado con taxistas de una sociedad profesional que se prestó a ello, no existían grandes diferencias entre ambos grupos en condiciones de tráfico normales, pero en situaciones extremas —por ejemplo, con suelo mojado— los conductores de vehículos con ABS confiaban más en las cualidades de su sistema y apuraban el momento de frenar.

J.M. SÁNCHEZ PARDO



Psicólogo de la DGT

“Todo conductor asume un nivel de riesgo donde se encuentra cómodo, porque siente que ‘controla’ su vehículo y cualquier situación que se le pueda presentar”

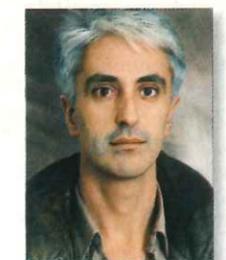
Luis MONTORO



Director del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial

“Los coches y las carreteras son cada vez más “inteligentes”, pero los conductores están formados como en los años veinte, aunque conducen vehículos con tecnología punta”

Luis NUNES



Psicólogo de la DGT

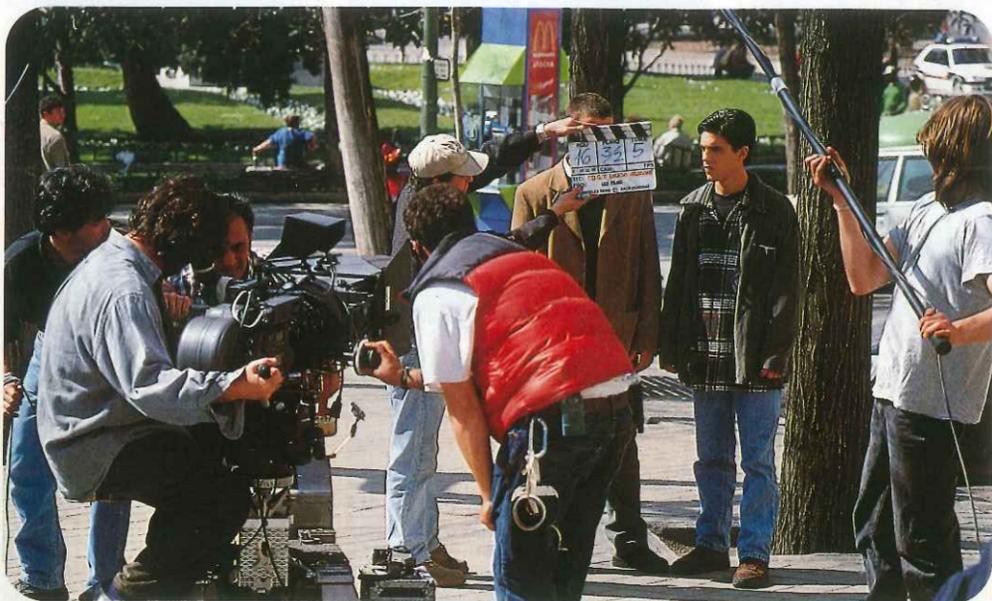
“Es muy importante educar al conductor, mejorando su formación en cuanto a elementos de seguridad, para que conozca realmente lo que lleva entre manos. Un exceso de confianza puede traducirse en accidente”

Nueva campaña divulgativa de la DGT: todos podemos educar a los demás

ENSEÑAR A VIVIR

JUANA SÁNCHEZ
FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

La filosofía de la nueva campaña de la Dirección General de Tráfico es que la educación vial es necesaria en cualquier franja de la población y que cada miembro de la sociedad puede ejercer una labor educativa con las personas de su entorno. Los anuncios ya están en las cadenas de televisión y en los periódicos.



Cuando a primera hora de la tarde comienza el rodaje de uno de los anuncios, el protagonista, de sólo seis años de edad, está pendiente de la cámara y los nervios le delatan: es un actor inquieto y revoltoso que a duras penas atiende las indicaciones de la realizadora. Más tarde, la presencia de su madre y tres horas de grabación hacen que el pequeño, aún con el cansancio de repetir las tomas una y otra vez, esté más tranquilo y centrado en su papel: tiene que decirle a una supuesta vecina cómo se dice rojo en inglés.

Este es uno de los anuncios de la campaña de la DGT que se está emitiendo y la situación representada en el 'spot' refleja una actitud habitual de los padres: una madre, atenta y orgullosa a la vez, pretende que su hijo demuestre los conocimientos aprendidos en el colegio. El anuncio plantea a continuación el interrogante de si esa misma madre, tan preocupada por que su hijo conozca los colores en inglés, es consciente del riesgo que corre la vida del pequeño al cruzar con el se-

máforo en rojo, muchas veces por falta de información que, en primera instancia, debe venir de los padres.

En otro anuncio, dos jóvenes charlan. Uno pide al otro calma en sus relaciones con el otro sexo: "Vas de-

masiado rápido, esas cosas llevan su tiempo". Son hermanos, pero su trato es de igual a igual, como entre amigos. En el diálogo está la clave del mensaje: la calma es necesaria en las relaciones personales como lo

es en la conducción de vehículos. El exceso de velocidad es peligroso en ambas situaciones, pero al volante puede costar la vida.

La intención de estos 'spots', como todos los que componen la campaña de

LOS 'SPOTS', UNO A UNO



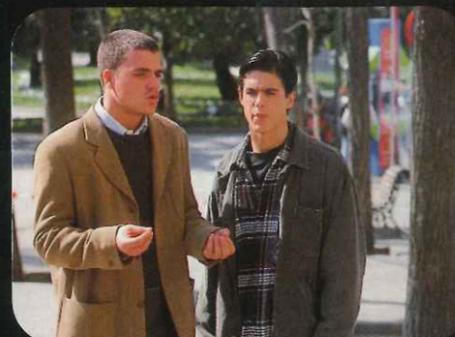
Por inercia. Alumnos de doce años dan clase de Física en su colegio. El profesor pretende llevar a la práctica la teoría que está explicando. El monopatín que tiene uno de los chicos servirá para aclarar el principio de la inercia. Pero ¿para qué enseñarle lo que es la inercia si luego en el coche no se abrocha el cinturón de seguridad?



En rojo. Una madre pretende que su hijo de seis años demuestre a una vecina que ya sabe decir los colores en inglés. El niño se resiste, pero, al final, satisface el deseo de la madre, que se muestra orgullosa por ello. Sin embargo, ¿para qué le sirve saber nombrar un color en inglés si luego no lo reconoce como peligro cuando ve la luz roja del semáforo?



Protegido. Jóvenes veinteañeros juegan al fútbol en un campo de tierra. El portero es sustituido y el nuevo portero no lleva elementos de protección como coderas o rodilleras. El entrenador, tajante, no le permite salir sin ellos. Pero, ¿para qué obligarle a jugar protegido si, tras el partido, conducirá su moto sin ponerse el casco?



Con calma. Dos hermanos hablan mientras pasean. Entre ambos hay unos diez años de diferencia. El mayor reprende al más joven por su forma, demasiado impetuosa, de actuar con las chicas. Su argumento es que no puede ir tan rápido, que las cosas deben tomarse con calma. Sin embargo, ¿para qué sirve el consejo si con el coche circula a mucha velocidad?



Alcohol de más. Dos amigas de unos 20 años se arreglan, en la habitación de una de ellas, para ir a una fiesta. En la cama está la ropa que se han probado. Al final, la prenda elegida necesita un arreglo de última hora, que una enseña a hacer a la otra. Pero, ¿para qué aprender a arreglarse si después de la fiesta conducirá con dos copas de más?



Ir atado. En su consulta, una pediatra última la revisión de un niño. El pequeño lleva los cordones de los zapatos desatados y la doctora hace ver a la madre el riesgo que ese detalle puede entrañar para el niño. Sin embargo, ¿de qué sirve enseñarle la importancia de atarle los cordones si luego no usa sistemas de seguridad infantil en el coche?



Medicinas al volante. En un programa de radio, el locutor habla con una jubilada sobre cómo obtener información de hoteles, antes de un viaje. El periodista le sugiere que se dirija al Imsero. Pero, ¿para qué aprender cómo informarse si luego no consulta qué medicamentos de los que toma tienen efectos secundarios en su capacidad de conducción?

este año, dedicado a la Educación Vial, es concienciar a quienes se considera que son mediadores educativos —padres, médicos, profesores, periodistas o simplemente amigos— para que con sus consejos modifiquen conductas viales inseguras en las personas de su entorno. Los anuncios, dirigidos especialmente a ellos por su poder de influencia, pretenden su colaboración.

SÓLO UN EJEMPLO

Para transmitir esta idea, se han buscado siete situaciones cotidianas, contadas en unos 20 segundos, que sólo son un ejemplo de las múltiples posibilidades que estos mediadores tienen de educar a quienes están a su alrededor. El propósito final es, como se recoge en el texto explicativo aparecido en Prensa, no sólo contribuir a disminuir los accidentes, sino "ir produciendo en la sociedad hábitos saludables y permanentes".

Además de éstos, se emitirán otros 'spots' cortos, de 10 segundos, que, al contrario de los anteriores, van dirigidos al público en general, ya que cualquier ciudadano puede ejercer también de educador entre los suyos. Aunque se han insertado imágenes muy breves de accidentes de tráfico, el tono es positivo, dejando en segundo plano las dramáticas secuencias de otros años.

Paralelamente a las apariciones televisivas —unas 2.300—, la campaña también se verá en las pantallas de casi 3.000 cines, con mayor incidencia en las zonas costeras durante el verano. Por último, las inserciones en Prensa —unas 1.800— también cambian sustancialmente. Con formato de comic, se publicarán ocho historias de diferente estilo según el público destinatario. El cinturón, el alcohol, el casco, la velocidad o los atropellos serán los protagonistas.

En total, la campaña tendrá un coste de 2.200 millones de pesetas. ♦

La DGT revisará las capacidades, conocimientos y habilidades de los más infractores



Volver a empezar

EN DOS AÑOS. Tres infracciones graves o dos muy graves pueden obligar a realizar un curso de aprovechamiento o pasar unas pruebas.

J. I. R.

Cuando un conductor haya perdido alguno de los requisitos que se le exigieron para concederle el Permiso de Conducción, podrá verse privado del mismo, de acuerdo con la modificación del Reglamento de Conductores que estudia la Dirección General de Tráfico. La pérdida de conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos esenciales para la seguridad de la circulación quedarán en entredicho si, en el plazo de dos años, ha cometido tres infracciones graves, o dos muy graves.

La obtención del Permiso de Conducción está sometida a una serie de requisitos, capacidades, conocimientos, habilidades y aptitudes psicofísicas que han de demostrarse con una serie de pruebas, tanto en el examen de conducir como el reconocimiento médico y psicológico. Requisitos que no sólo hay que demostrar, sino mantener.

En este sentido, y con la cobertura legal del artículo 63.3 y 4 de la Ley de Seguridad Vial, la Dirección General de Tráfico estudia la incorporación a la normativa de una serie de criterios objetivos por los que el conductor que infringe rei-

teradas veces las normas está demostrando que no dispone de aquellos conocimientos, aptitudes, habilidades o comportamientos adecuados que se exigieron cuando obtuvo la autorización para conducir.

CANTIDAD Y TIEMPO

Así, cuando en el período de dos años un conductor acumule tres infracciones graves, dos muy graves o una muy grave, podrán aplicarse —no siempre— las medidas cautelares de suspensión o intervención del Permiso.

Estas medidas no se contemplan como una sanción añadida, pero el interesado

tendrá que demostrar que sigue manteniendo los conocimientos, habilidades y aptitudes sometidos a las pruebas correspondientes, o bien realizando un curso de aprovechamiento en un Centro de Formación autorizado. Esto, salvo que las infracciones se hayan cometido en los dos primeros años de vigencia del permiso, en cuyo caso, además de tener que realizar un

curso de reciclaje, el titular tendrá que someterse a las pruebas de control de conocimientos y aptitudes y comportamientos correspondientes.

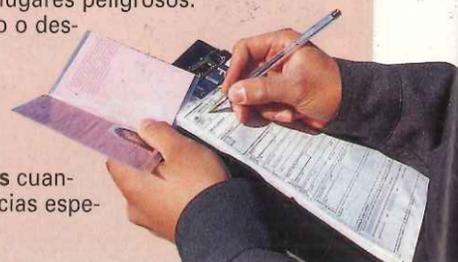
Cuando el resultado de las pruebas sea favorable, se archiva el expediente; de lo contrario, el interesado tendrá otras dos oportunidades y, si no las supera, se acordará la pérdida del Permiso de Conducción o Licencia. ♦

La gravedad de las infracciones

Estas son algunas de las **infracciones graves**:

- ❖ Conducir de forma negligente o temeraria.
- ❖ No auxiliar en un accidente.
- ❖ Conducir bajo los efectos del alcohol o drogas.
- ❖ Sobrepasar los tiempos de conducción (conductores profesionales).
- ❖ No respetar límites de velocidad o prioridad de paso.
- ❖ Adelantamientos, cambios de dirección y sentido prohibidos.
- ❖ Circular en sentido contrario.
- ❖ Parar o estacionar en lugares peligrosos.
- ❖ Circular sin alumbrado o deslumbrando.
- ❖ Competir y efectuar carreras.

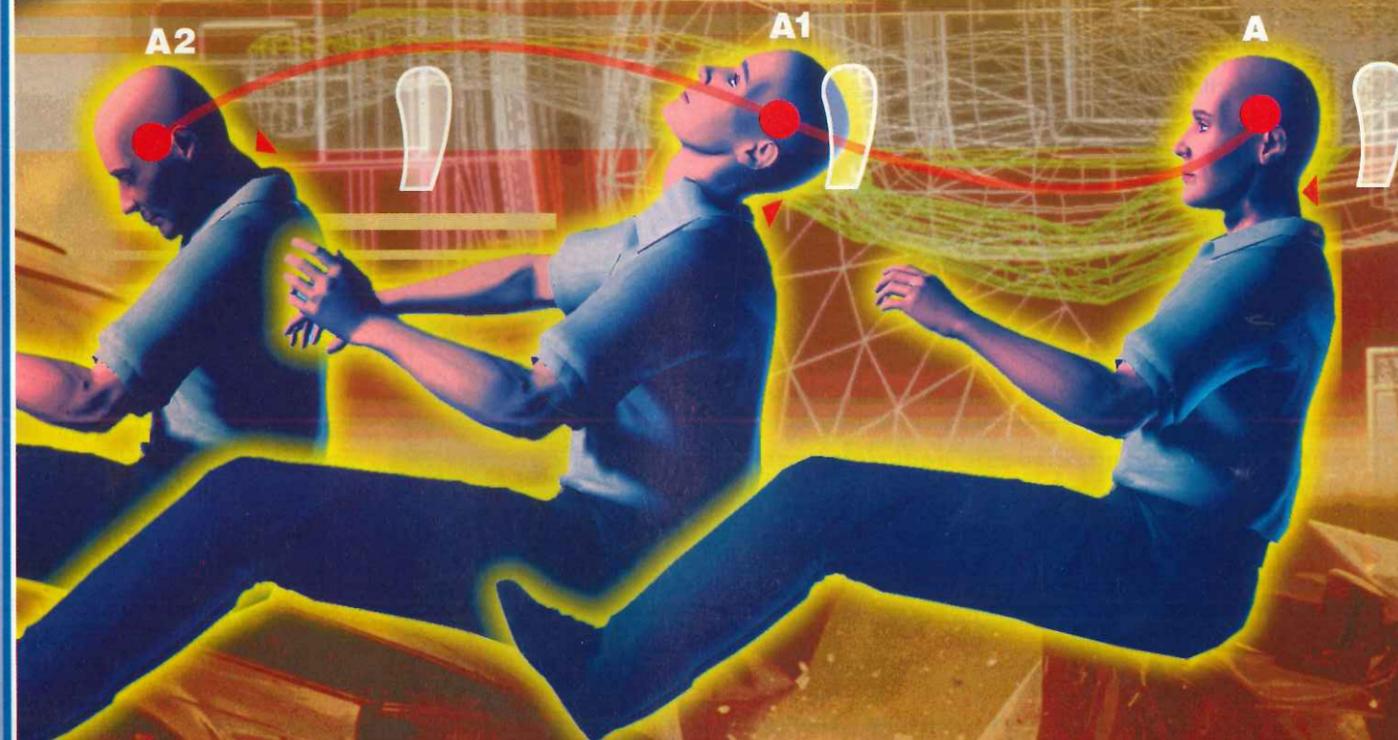
Todas las anteriores se considerarán **muy graves** cuando concurren circunstancias especiales de peligro.



Tráfico

SU USO CORRECTO
EVITA MUCHAS LESIONES CERVICALES

REPOSACABEZAS



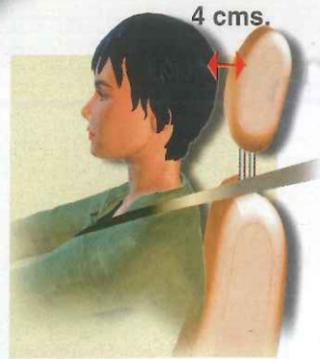
SALVAR EL CUELLO

- CÓMO COLOCARLOS ADECUADAMENTE
- DOS DE CADA TRES USUARIOS LO LLEVAN MAL
- EL TRÁFICO, PRINCIPAL CAUSA DE DAÑOS CERVICALES

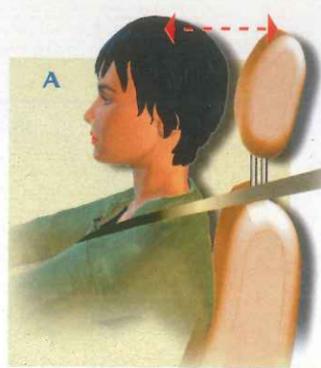
REPOSACABEZAS

CÓMO COLOCARLO

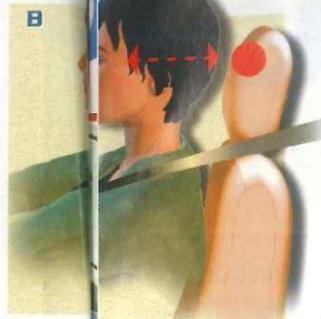
Si el reposacabezas de su coche es ajustable, no olvide que para que cumpla su misión debe estar bien colocado. Basta con que siga unas instrucciones muy sencillas:



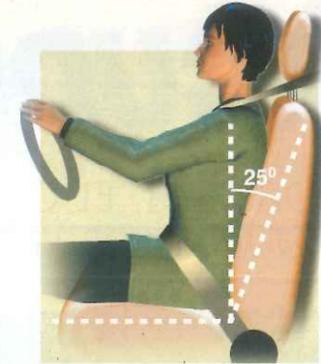
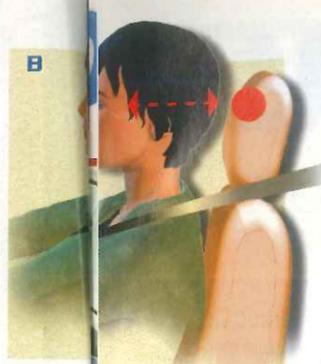
1 Sitúelo lo más cerca posible de la parte posterior de la cabeza. Los expertos hablan de cuatro centímetros como la distancia adecuada.



A. - Eleve el reposacabezas hasta que la parte más elevada del mismo quede a la misma altura que la parte superior de la cabeza del usuario.



B. El centro de gravedad de la cabeza (la altura de los ojos) debe coincidir con la parte resistente del reposacabezas; para comprobar donde está, presione sencillamente el almohadillado hasta encontrar la parte rígida.



3 Asegúrese de que queda bloqueado: incline la cabeza hacia atrás con decisión. El reposacabezas debe mantener inalterable su posición.

4 No olvide que debe colocar adecuadamente el respaldo del asiento: su ángulo de inclinación no debe superar los 25 grados.

5 Y, por supuesto, abróchese el cinturón de seguridad.

SENTAR LA CABEZA

ESTÁ DEMOSTRADO QUE ESTE ELEMENTO HACE DISMINUIR LAS LESIONES CERVICALES

Es uno de los dispositivos de seguridad pasiva más importantes. Su función es limitar el movimiento del cuello durante una colisión para reducir las lesiones en las vértebras cervicales. A pesar de que su eficacia está demostrada, generalmente usamos mal nuestro reposacabezas.

El reposacabezas tiene como objetivo controlar el desplazamiento de la cabeza del ocupante del asiento en relación con el tronco y reducir, en caso de accidente, el riesgo de lesión en las vértebras que forman el cuello. Así se configura como uno de los elementos esenciales de seguridad pasiva.

Fuentes del IDIADA (Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil), explican que, en las colisiones por alcance, este elemento "retiene la cabeza del ocupante en su trayectoria hacia atrás. Debe reducir la velocidad de la cabeza sin producir aceleraciones bruscas, ni permitir ángulos de inclinación excesivos de la columna ver-

tebral". Si lo que se produce es un choque frontal, estos mismos expertos indican que "el cinturón de seguridad y,

DOS DE CADA
TRES USUARIOS
DE COCHES
HACEN MAL
USO DE SU
REPOSACABEZAS

en su caso, el airbag, son los encargados de retener el movimiento hacia adelante de la cabeza y del cuerpo del ocupante, mientras que el reposacabezas será el encargado de recoger correctamente la cabeza cuando vuelva a su posición original".

Los reposacabezas van colocados en los asientos delanteros y, actualmente, mu-

MATRIMONIO DE CONVENIENCIA

La relación entre el diseño del asiento y el reposacabezas es muy importante, porque durante una colisión ambos deben funcionar conjuntamente. Aunque la realidad es bien distinta.

Normalmente, asientos y reposacabezas están realizados con materiales distintos (más rígidos o más elásticos) o

de diferente capacidad de absorción de energía. Esto, según los expertos, puede dar lugar a que los movimientos de zig-zag entre el tronco y la cabeza se incrementen, y empeorar las lesiones del cuello. Luis Martínez, investigador del INSIA, añade que, además, es conveniente, para que la conjunción entre ambos elementos sea la adecuada, que la inclinación máxima del asiento "esté entre 20° y 25°".



chos coches los incorporan también en sus plazas traseras. Su función en ambas posiciones es la misma. En el último caso, algunos conductores ponen algunos "peros"; por ejemplo, que limita la visibilidad. Por ello, los fabricantes tratan de mejorar la visibilidad trasera cuando los asientos están vacíos. Por ejemplo, Volvo ha presentado reposacabezas que, pulsando un botón, pueden plegarse (hacia adelante en los asientos laterales, para evitar que alguien se siente sin que el reposacabezas esté en la posición correcta) o retraerse (en las plazas centrales).



Es conveniente que todas las plazas lleven reposacabezas.

Mal utilizados

Uno de los problemas más importantes que nos encontramos, y en el que hacen especial énfasis todos los investigadores, es el del mal uso que se hace de este elemento de seguridad. Hay que subrayar especialmente el hecho de que los usuarios de los vehículos no ven este dispositivo como un elemento esencial para su seguridad, como si ocurre, por ejemplo, con el cinturón de seguridad.

Los datos destacan -siguiendo las conclusiones del Instituto Español de Investi-

gación sobre Reparación de Vehículos "Centro Zaragoza" - que "aproximadamente el 90 por 100 de los turismos modernos incorpora reposacabezas ajustables y, de estos, en torno al 75 por 100 estaban situados demasiado bajos". O lo que

es lo mismo, dos de cada tres personas hacen mal uso del reposacabezas. Y afirman que "con sólo mejorar su posición, podrían alcanzarse niveles superiores de protección".

Ante estos datos, hay que concluir que, para asegurar la adecuada actuación del reposacabezas, éste debe regularse a medida del ocupante del asiento (ver recuadro) y que su utilización debe ser conjunta con los otros sistemas de seguridad que ofrece el vehículo: el asiento correctamente situado y el cinturón de seguridad abrochado. ●

LO QUE NO DEBE HACER

1 No coloque el reposacabezas de forma que la cabeza quede apoyada en él. No olvide que es un elemento de seguridad, no de confort.



2 No lo deje en su posición más baja, regule siempre su reposacabezas. Su efecto puede ser peligroso y favorecer o incrementar la gravedad de las lesiones.



SACUDIDA FATAL

DURANTE UNA COLISIÓN, EL CUELLO SUFRE UN PELIGROSO MOVIMIENTO QUE PUEDE PRODUCIR UNA TETRAPLEJÍA



Paul Allen PUTNAM

laboración con el Instituto de Investigación del Automóvil del Japón y el Instituto de Medicina Clínica de la Universidad de Tsukuba se resumen los movimientos que puede sufrir el cuello durante una colisión: un estiramiento hacia arriba, un movimiento brusco hacia atrás o un pronunciado doblamiento del cuello hacia atrás o hacia adelante. Si no existe, en esos momentos, un reposacabezas bien colocado que recoja adecuadamente el cuello e impida que las vértebras cervicales resulten dañadas, las consecuencias pueden ser muy graves.

Abanico de lesiones

¿Cuáles pueden ser estas consecuencias? El doctor Jesús Mazaira, jefe de servicio del Hospital Nacional de Parapléjicos de Toledo, subraya que el abanico de lesiones es muy amplio. Las más graves, en las que se produce una lesión medular por fractura de alguna de las siete vértebras que forman el cuello, pueden ser completas - "las que conocemos como tetraplejías: paralizan las cuatro extremidades y pueden conllevar, además, la necesidad de ayuda respiratoria, falta de sensibilidades y pérdida del control de esfínteres", explica- o incompletas, denominadas "tetrapesias", más leves y con distintos grados de movilidad. Eso sin olvidar, añade el doctor Mazaira, las "patologías menos graves, como esguinces, contusiones medulares, pequeñas luxaciones, rigidez, etcétera".

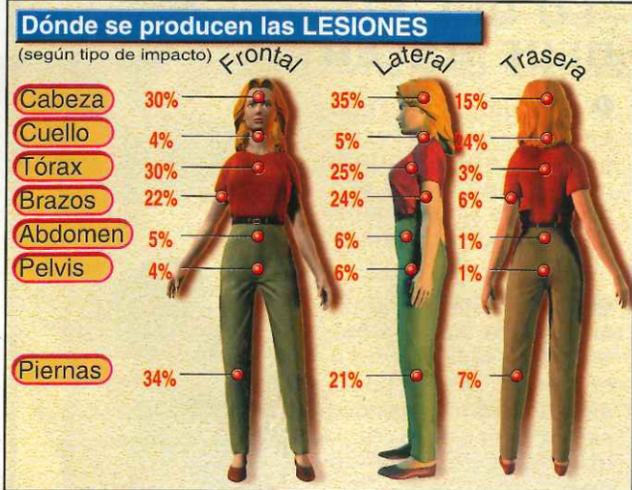
Las estadísticas de lesionados cervicales en acciden-

El reposacabezas, el elemento encargado de recoger al cuello en su peligrosa trayectoria.

En España, los accidentes de tráfico son la primera causa de lesión cervical. En Inglaterra, un estudio demuestra que el 65 por 100 de las víctimas de tráfico sufre lesiones en el cuello. Las consecuencias pueden ir desde un leve esguince cervical a una gravísima tetraplejía. La diferencia puede estar en "manos" de un reposacabezas adecuadamente regulado.

Cuando sufrimos un accidente de tráfico, el tronco se desplaza en una u otra dirección, dependiendo del tipo de colisión (frontal, trasera o lateral), para quedar frenado, finalmente, por el respaldo del asiento. Mientras, la cabeza no realiza este movimiento al mismo tiempo, sino unos instantes después, por lo que el cuello sufre un movimiento de vaivén o zig-zag, denominado "latigazo cervical".

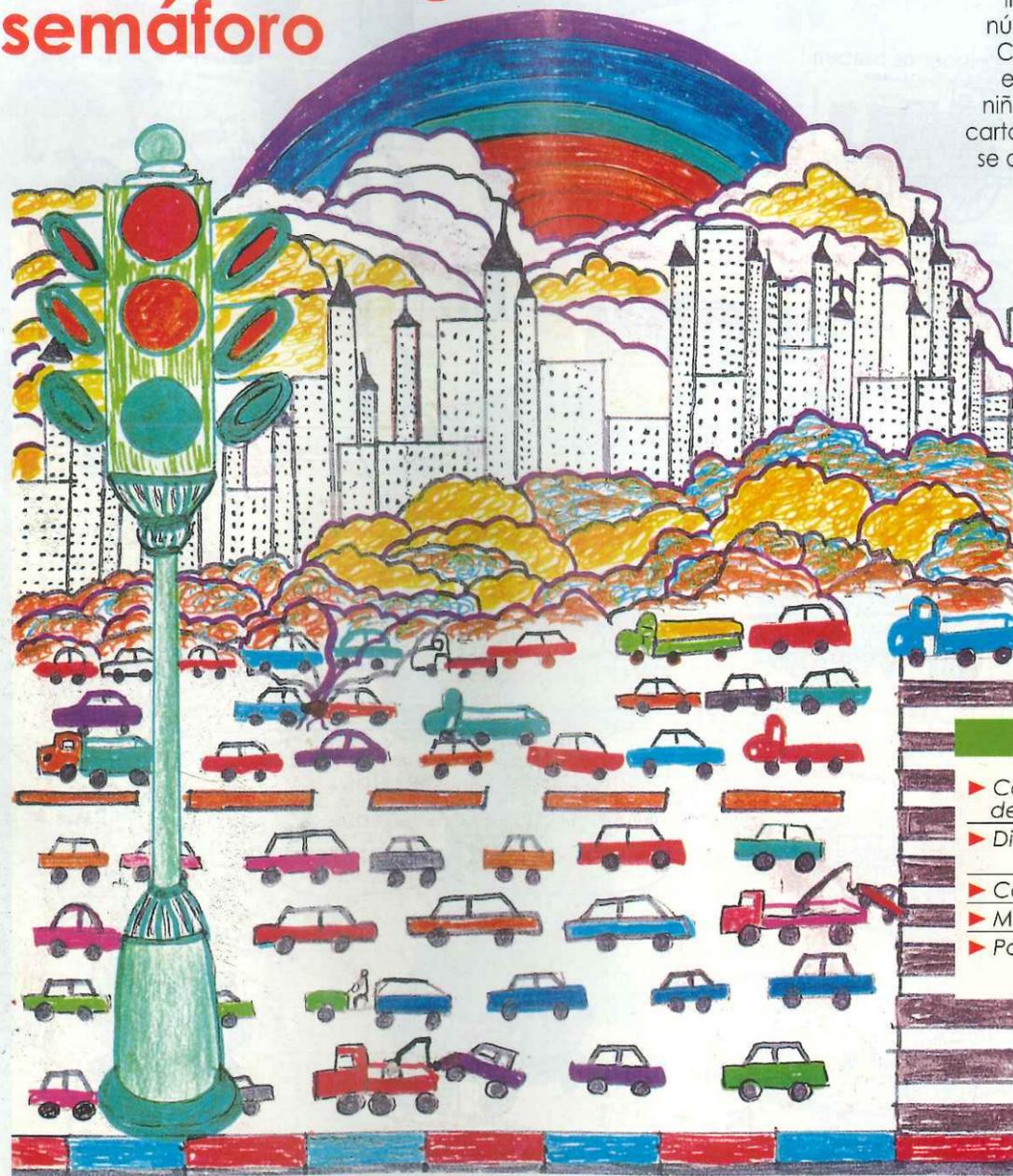
En una investigación llevada a cabo por Nissan -en co-



FUENTE: Dr. Antonio Hernando.

Dirige y coordina:
Celia Isabel Rodríguez
(Pedagoga del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca).

Nuestro amigo el semáforo



El semáforo es el protagonista de dos iniciativas en este número de "Tráfico Chico". En una de ellas, un grupo de niños le escribe una carta pidiéndole que se acerque hasta su pueblo, para ayudarles con el tráfico, y le prometen respetarle y cuidarle. En otra, unos chicos le dedican una poesía.

SUMARIO

- ▶ Colección de sellos: pág. 2
- ▶ Diccionario: pág. 4
- ▶ Cómic: pág. 6
- ▶ Maqueta pág. 6
- ▶ Pasatiempos: pág. 7

"El Semáforo".
C.P. La Gloria.
Vélez-Málaga.
(Málaga).
Ciclo Superior.

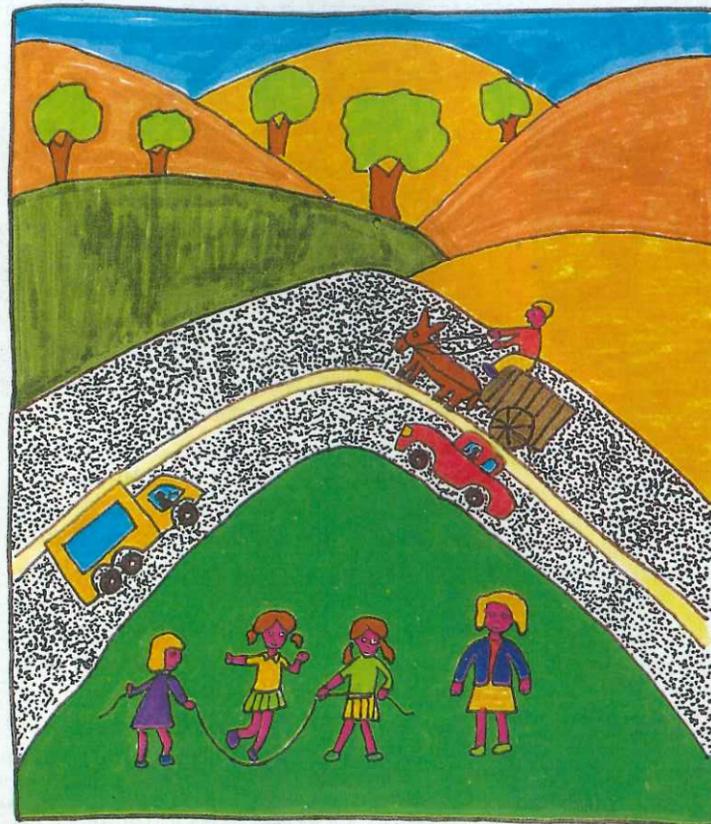


DICCIONARIO

Seguimos aportando palabras relacionadas con el tráfico en este peculiar diccionario que comenzamos hace algún tiempo. Animaos a aprenderlas y reflexionad sobre los comentarios.

BOCINA.- (Nombre). Bocina o claxon. Aparato sonoro que llevan los coches para hacer señales acústicas.

Comentario: Los conductores utilizan muchas veces la bocina sin necesidad. Así, nuestras ciudades se llenan de ruidos innecesarios. Debemos corregir esa tendencia de nuestros padres de tocar el claxon. Si todos los niños y niñas hiciéramos eso, lograríamos que disminuyera la contaminación acústica.



CALLE.- (Nombre). Una calle es el camino que existe entre dos hileras de casas. Las calles se encuentran en las ciudades y en los pueblos y, casi siempre, están asfaltadas. Las calzadas y las aceras forman parte de una calle. Las calles anchas se llaman avenidas y las muy estrechas, callejones.

Comentario: La calle es un lugar de paso. Los peatones debemos andar por las aceras y cruzar siempre por los pasos de peatones. Los coches circulan por las calzadas y sus conductores tienen que respetar todas las normas y señales. Es peligroso jugar en la calle, debemos hacerlo en los parques o lugares de recreo.

CAMBIO DE RASANTE.

(Nombre). Llamamos cambio de rasante al desnivel brusco que, a veces, existe en la carretera.

Comentario: Nunca se debe adelantar en los cambios de rasante, porque puede venir de frente otro vehículo y, como no lo vemos, podemos chocar contra él.

CAMINO.- (Nombre). Un camino es como una pequeña carretera que va por el campo o la montaña. También se llaman senderos.

Comentario: A veces, los caminos suponen atajos para llegar más rápido de un lugar a otro entre dos pueblos. Son zonas tranquilas, por eso si un conductor quiere llegar a su destino, le decimos que no apresure el camino.

CAMIÓN.- (Nombre). Vehículo grande y potente que sirve para transportar mercancías. Son los gigantes de la carretera.

Comentarios: A muchos niños les llama mucho la atención los camiones y les gustaría ser camioneros, aunque es una profesión muy dura y difícil, que necesita saber mucho de circulación.



PEATON: EN CARRETERA CAMINA POR LA IZQUIERDA

CARRETERA.- (Nombre). Vía asfaltada por donde circulan los coches, camiones y otros vehículos. También caminan personas y los animales. Las carreteras unen pueblos y ciudades.

Comentarios: Los peatones debemos circular por la izquierda cuando vayamos por la carretera. Así veremos los vehículos que vienen de frente. De noche debemos llevar siempre alguna prenda reflectante o un pañuelo blanco para que los coches nos vean.

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



CÓMIC

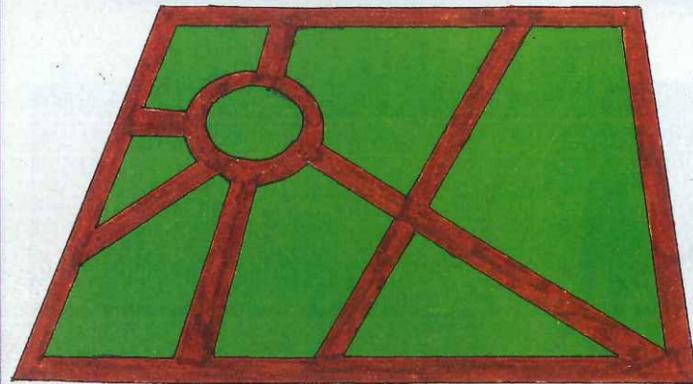


"Educación Vial". C.P. Comarcal. Ciclo Superior. Martinporra (Asturias).

Cómo elaborar una maqueta

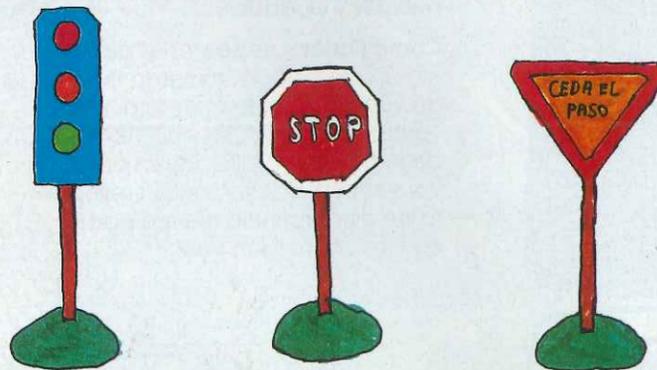
Materiales:

- Panel
- Rotuladores
- Cartulina
- Palillos
- Pintura esmaltada
- Plastilina



Explicación:

Sobre un papel o cartón de la medida que deseemos trazamos una serie de calles o carreteras y las pintamos de color marrón o gris; el campo lo colorearemos de verde. Luego, sobre una cartulina, dibujaremos distintas señales de tráfico; después de darles color y recortarlas, les pegamos un palillo. Todo ello lo sujetamos sobre un trozo de plastilina. Seguidamente, las colocamos en nuestro circuito y podemos comenzar el recorrido con cochecitos de juguete. Ahora, a seguir las normas y señales para aprender a ser, en un futuro, buenos conductores.



"El camino". C.P. Junio Sanz Jimeno. Ciclo Medio. Teruel.



PASATIEMPOS

¿SABES ORDENARLOS?



Fíjate bien en esta historieta y coloca las letras de cada dibujo según el orden de cómo han ocurrido los hechos.

HUMOR

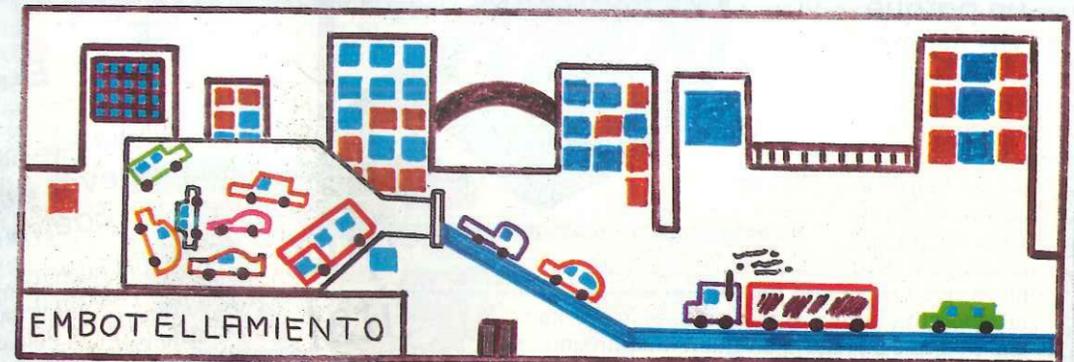
- ¿Cómo meterías cien aragoneses en un seiscientos?
- Diciéndoles que no caben.

"O.M.N.I."
C.P. Ensanche.
Ciclo Superior. Teruel

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

Figuración de un embotellamiento

"Concurso de Educación Vial".
C.P. Vuelo Madrid-Manila.
Ciclo Superior.
Logroño (La Rioja)



HUMOR

A un conductor se le para el coche frente a un semáforo. Intenta arrancarlo varias veces -¡bum, bum, bum!- y no lo consigue.

Mientras, el semáforo continúa con sus fases.

Rojo, amarillo, verde... Y así un buen rato.

Otro conductor, situado detrás del vehículo parado, se acerca y le dice: "A ver si hay suerte y sale un color que le guste".



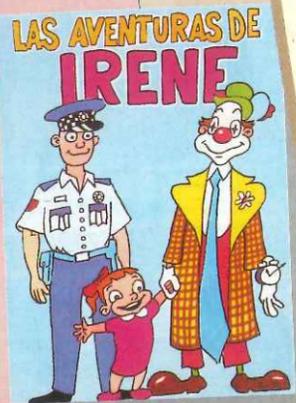
"Nuestro Pueblo: Circulación".
C. P. Hispano-América. Ciclo Superior.
Entrena (La Rioja).

SOLUCIÓN AL PASATIEMPO: a. c. b. d.



Valladolid: recursos educativos

La Policía Local de Valladolid ha editado una guía para los agentes que lleven a cabo los programas de educación vial en los colegios de la ciudad. Con ella, se pretende coordinar todas sus actuaciones, contribuir a que los escolares asuman conductas más seguras y mejorar la imagen del policía como un profesional al servicio de los ciudadanos. Además, disponen otros recursos educativos como cuentos y canciones que apoyan su trabajo con los niños.



TRÁFICO CHICO: Valoración positiva

Un informe realizado por Celia I. Rodríguez, pedagoga del Centro Superior de Educación Vial de la DGT y coordinadora de este suplemento, concluye que "el nivel de aceptación y valoración del suplemento TRÁFICO CHICO es muy elevado, despertando gran interés entre los chicos y chicas encuestados, de 9 a 12 años". El trabajo, que se completará durante este año con una valoración en un centro rural, destaca que todos los niños encuestados opinan que la lectura del suplemento les "enseña cosas para ir más seguro vialmente". Al 90 por 100 le gustaría leerlo siempre que se publica.

Los Reyes "estrenaron" un parque de tráfico

Don Juan Carlos y doña Sofía inauguraron el pasado mes de marzo en Navarra el Parque Polo, un parque infantil de tráfico de más de 20.000 metros cuadrados que cuenta con un circuito de educación vial que simula una ciudad, una pista de karts -que podría equivaler a un tramo interurbano- y un recinto para "gymkana" de bicicletas, además de un edificio central dotado de un aula para 50 alumnos. Se estima que por el parque, el más grande de España, pasarán anualmente 14.000 escolares de 8 a 14 años. Los fines de semana estará abierto a las familias.



EL PARQUE, martes 27 de enero de 1998

Nuevas guías de Edelvives

La editorial Edelvives ha editado un material didáctico de educación vial para Primaria. Se trata de tres guías, una para cada ciclo, con contenidos adaptados a la edad de sus destinatarios y a sus conocimientos. Para los más pequeños, de 6 a 8 años, las actividades se apoyan en un cuento protagonizado por un duende y un juego similar a un puzzle. Los chicos de 8 a 10 años "siguen" a una pandilla de su misma edad en un itinerario urbano que también sirve de base a otro juego, en este caso parecido a "La Oca". Por último, el material de los niños de 10 a 12 años tiene un talante más informativo aunque sin perder su carácter lúdico.

Semáforos infantiles. Los escolares de seis y siete años del C.P. "José Esteruelas Rolando", de Biota (Zaragoza), se disfrazaron de semáforos y de pasos de peatones. Después, "armados" de un silbato, salieron a las inmediaciones de su colegio.

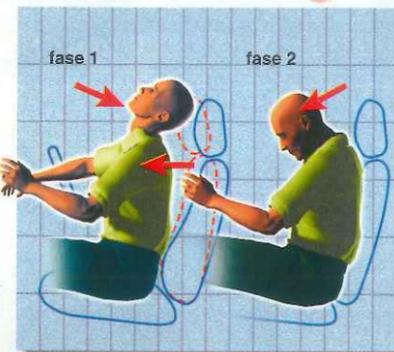


¿QUÉ OCURRE SI ESTÁ MAL REGULADO?

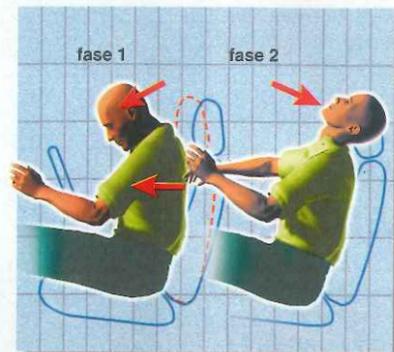
Tres son los posibles impactos que podemos sufrir en el interior de un vehículo: trasero, frontal y lateral. En los tres casos, si el reposacabezas está mal colocado o el coche

no dispone de él, se pueden ocasionar lesiones que, en un porcentaje muy elevado, afectan al cuello. A continuación, detallamos la secuencia de lo que ocurre en cada caso.

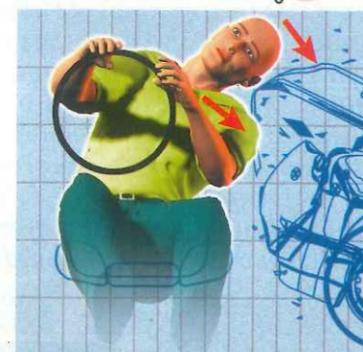
Colisión Trasera



Colisión frontal



Colisión lateral



● El tórax se desplaza junto con el asiento hacia adelante. La cabeza, realiza ese movimiento más tarde y, mientras el tronco es impulsado hacia adelante, la cabeza va hacia atrás, en un movimiento de hiperextensión. En una segunda fase, la cabeza se va hacia abajo en un movimiento de hiperflexión.

● En este tipo de impactos, la secuencia es la contraria a la de la colisión trasera. Inicialmente, la cabeza se desplaza hacia abajo, realizando un movimiento de hiperflexión y, posteriormente, tiende a irse hacia atrás, en el denominado movimiento de hiperextensión.

● En las colisiones laterales, la cabeza y el cuello tienden a dirigirse hacia el lado en el que se ha producido el impacto mediante un movimiento de inclinación lateral, es decir, el cuello se inclina hacia el lado del golpe. Las consecuencias de estas colisiones pueden ser graves.

tes de tráfico son alarmantes. Según un estudio realizado por los departamentos de urgencias de diversos hospitales ingleses, el 65 por 100 de sus víctimas sufría lesiones en el cuello. Nissan ahonda en las cifras y estima que, en "las colisiones traseras, las lesiones cervicales representan alrededor del 90 por 100 del total de daños físicos".

Los movimientos de la cabeza



o de madrugada". Asimismo, se determinó que el herido era el conductor del coche en un 42 por 100 de los casos y en un 31 por 100 era el acompañante.

En este sentido, el doctor Antonio Hernando, del Departamento de Medicina Intensiva del Hospital Doce de Octubre de Madrid, aporta más datos: "La incidencia en los ocupantes de los asientos traseros es un 50 por 100 menor que los usuarios de las plazas delanteras". Además, asegura que "a mayor altura, mayor riesgo". Así, añade, "con 1,60 metros de estatura, el porcentaje de lesionados es del 10 por 100, mientras que con 1,90 m, se acerca al 50 por 100". Otra de las diferencias que pone de manifiesto el doctor Hernando es la mayor incidencia en mujeres. La razón, comenta, "es la menor masa muscular en la zona del cuello que tienen las mujeres".

Los datos

En España, según un estudio del Hospital Nacional de Parapléjicos de Toledo, los resultados son igualmente muy preocupantes. En primer lugar, destaca el hecho de que los accidentes de tráfico son la primera causa de lesión medular -55 por 100 de todos los casos- y, de ellos, el 39 por 100 sufre una lesión completa (tetraplejía).

Por su parte, Lota Jakobson, experto en lesiones de cuello del Centro de Seguridad de Volvo, afirma que

LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO SON LA PRIMERA CAUSA DE LESIONES CERVICALES EN ESPAÑA

"más de la mitad de todas las lesiones de tráfico en Suecia que terminan en invalidez están causadas por un latigazo cervical".

El peor librado

En el estudio español se realizó también el perfil del lesionado medular. Como explica el doctor Mazaira, es el de "un varón de entre 20 y 30 años, conductor del automóvil, como consecuencia de un vuelco, en fin de semana y durante el atardecer



NI MEJORES NI PEORES

Aunque existen tres tipos de reposacabezas, la práctica totalidad de los coches sólo incorpora dos de ellos: los fijos y los ajustables. En España, desde el 1 de mayo de 1989, tienen que estar homologados. Los expertos no se ponen de acuerdo en cuáles son los mejores, pero sí en que es fundamental que estén bien diseñados y que el usuario los regule a su medida.

Fijos, ajustables e independientes son los tres tipos de reposacabezas que distingue la normativa europea que regula su fabricación (reglamentos ECE números 17 y 25, de los años 1982 y 1989, respectivamente). Se denominan integrados o fijos a aquellos que forman parte inseparable de la estructura del asiento. Los ajustables, que se definen como un elemento desmontable del asiento, están diseñados para ser colocados en la estructura del respaldo del asiento y son regulables en altura, a medida del ocupante. Y, finalmente, los independientes, configurados como un elemento aislado del asiento. Actualmente, la práctica totalidad de los coches incorpora uno de los dos primeros tipos de reposacabezas citados.

Así deben ser

Sea cual sea el tipo de reposacabezas que lleve nuestro vehículo, lo que sí es importante es que esté bien diseñado. En España, la fabricación de los reposacabezas está regulada por la Directiva Europea de 16 de octubre de 1978, que es de obligado cumplimiento desde el 1 de mayo de 1989. En ella se establece que los reposacabezas no deberán ofrecer, en ninguna de sus posiciones, asperezas peligrosas o aris-

PARA ALGUNOS EXPERTOS, LA VENTAJA DE LOS FIJOS ES QUE EVITAN QUE EL REPOSACABEZAS PUEDA ESTAR MAL COLOCADO



tas que incrementen el riesgo o la gravedad de las heridas de los ocupantes. Todo el sistema deberá ir recubierto y relleno para evitar el contacto directo de la cabeza con la estructura. Asimismo, el reposacabezas se deberá fijar al asiento de forma que

durante una colisión se mantenga fijo y no sobresalga ninguna parte del interior.

En cuanto a la anchura, se establece que será aquella que permita a "un individuo sentado normalmente apoyar cómodamente la cabeza". Luis Martínez, investigador del INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil de la Universidad Politécnica de Madrid), indica que "cuanto más ancho, mejor; sobre todo en los reposacabezas delanteros, porque en caso de colisión es muy fácil que la cabeza se salga". Claro que, teniendo en cuenta que la anchura puede limitar los ángulos de visión del conductor, como subraya Luis Martínez, al final se llega a "un compromiso entre la seguridad y la visibilidad".

Los expertos no se ponen de acuerdo cuando son preguntados sobre cuáles son los mejores. Por su parte, Juan Luis de Miguel, jefe del Departamento de Investigación de Accidentes del Centro Zaragoza, afirma que "no se puede decir que los



Los coches salen de fábrica con un tipo de reposacabezas ya definido: fijos (izquierda) o ajustables (derecha).

reposacabezas fijos sean los mejores, aunque en la mayoría de los estudios realizados sean catalogados como buenos. Lo que ocurre es que sí evitan que puedan estar mal colocados". En otra línea, Luis Martínez, del INSIA, prefiere los ajustables, "porque cada uno puede colocárselo a su medida".

Su eficacia

Desde Volvo se estima que "el mejor diseño de reposacabezas es el fijo, que no requiera ajuste, y que sea lo suficientemente alto y se sitúe lo suficientemente cerca de la parte posterior de la cabeza del ocupante para que lo proteja, con independencia de su estatura".

Por otra parte, en España no se han hecho investigaciones sobre la eficacia de los reposacabezas, pero sí podemos referirnos a las

FIJOS O AJUSTABLES, LOS DOS TIPOS DE REPOSACABEZAS MÁS UTILIZADOS

SUPLETORIOS QUE NO SIRVEN PARA NADA

Actualmente podemos encontrar en el mercado una serie de elementos que se venden como "supletorios" para el reposacabezas. Son una especie de pequeños cojines que bien se instalan en el hueco central que llevan algunos modelos o se colocan pegados a él, para conseguir que la cabeza se acerque más al mismo. El investigador Juan L. de Miguel, del Centro Zaragoza, subraya que "aunque es cierto que se requeriría un estudio profundo de estos elementos, no se puede afirmar que se trate de elementos peligrosos o alarmantes". Sin embargo, añade que "es muy difícil que aporten mayor seguridad al vehículo y sólo se puede hablar de ellos desde el punto de vista estético o de confort". Sin olvidar, continúa, "que están prohibidos todos aquellos elementos que no estén homologados con el vehículo".



efectuadas en Estados Unidos. Uno de ellas se llevó a cabo, en 1995, por el el Insurance Institute for Highway Safety, uno de los componentes del Consejo Investigador de la Reparación de Automóviles (RCAR), organismo con representantes en todo el mundo y al que pertenece el Centro Zaragoza. En él se evaluó el nivel de protección de 164 reposacabezas de distintos modelos. Las conclusiones fueron muy decepcionantes:

un escaso 3 por 100 recibió la calificación de "bueno"; aproximadamente el 5 por 100 se catalogaron como "aceptables"; un 21 por 100 estuvieron al "límite de lo exigible"; y el resto, el 71 por 100, se consideraron "pobres". Dos años más tarde, en 1997, el mismo instituto volvió a realizar un estudio y los resultados presentaron muy pocas variaciones. ●



PROTEGEN, PERO NO SIEMPRE

Un estudio realizado por el Insurance Institute for Highway Safety de Estados Unidos llegó a la conclusión de que los reposacabezas a veces no protegen adecuadamente, fundamentalmente por dos razones. En primer lugar, si se trata de reposacabezas fijos, porque estén mal diseñados. En segundo, si son regulables, porque no se han colocado a medida del usuario. Los datos indican, además, que en ambos casos, los hombres se llevan la peor parte (por ser más altos).

UNA HISTORIA MUY CORTA

HASTA 1968 NO SE PRESENTARON COMO UN ELEMENTO DE SEGURIDAD

Nacieron como elemento de confort y sólo a finales de los años sesenta se presentaron como un sistema de seguridad. Las últimas investigaciones están poniendo en el mercado unos reposacabezas denominados "activos", que siguen el movimiento del cuello.

La historia de los reposacabezas no comenzó junto con la del automóvil. Nacieron en los años 50 como un elemento de confort que sólo incorporaban algunos modelos de élite.

Fue a finales de la década de los sesenta, concretamente en 1968, cuando los fabricantes alemanes Mercedes Benz y BMW presentaron los reposacabezas como un sistema de seguridad que dejaba de ser un elemento de confort y pasaba a caracterizarse por su resistencia y por tener un objeto claro: evitar las lesiones cervicales. Un año más tarde, en 1969, en Estados Unidos se aprueba una normativa que establece la obligatoriedad de instalar reposacabezas a todos los turismos vendidos en ese país.

La evolución a partir de este momento es

continua. Una década después, Mercedes-Benz incorpora de serie los reposacabezas en las plazas delanteras de todos sus modelos.

En 1978, los miembros que entonces formaban la Unión Europea aprueban la legislación relativa a la homologación de estos importantes elementos de seguridad. España se adhiere a este normativa en 1989. En la actualidad, aunque no es obligatoria su instalación, la totalidad de los turismos incorpora de serie reposacabezas en sus plazas delanteras y casi mayoritariamente en las traseras.

Actualmente, los fabricantes están poniendo en el mercado unos los reposacabezas muy avanzados que se denominan "activos". Su objetivo es acompañar al cuello en su recorrido, para que esté protegido en todo momento.

DE IDA Y VUELTA

Saab ha ideado un sistema en el que reposacabezas y asiento están conectados. En las colisiones por detrás, el cuerpo del ocupante presiona el respaldo y, con ello, una palanca, que mueve el reposacabezas primero hacia delante y posteriormente

hacia atrás, para seguir en su trayectoria a la cabeza. Actúa en golpes traseros a velocidades equivalentes al impacto contra una barrera entre 15 y 18 km/h. Tiene, en palabras de Saab, una gran ventaja: "a no ser que sufra daños durante el accidente, no precisa ser reparado para volver a ser puesto en servicio". Opel ya monta este mismo sistema de serie en la gama 99 de su "Vectra".



LO ÚLTIMO

ARRIBA Y ABAJO

Un impacto en la parte posterior del vehículo genera una fuerza que mueve al ocupante hacia atrás con respecto al asiento. Basándose en este principio, Nissan ha desarrollado un sistema que consigue mover el reposacabezas hacia delante y hacia arriba. Cuando se produce el accidente, dicha fuerza activa simultáneamente el resorte que hace mover la palanca de presión y ésta mueve el reposacabezas hacia delante y hacia arriba, ofreciendo un apoyo rápido a la cabeza y limitando su movimiento.

ASIENTO INTELIGENTE

Volvo ha diseñado lo que llama "WHIPS", un sistema incorporado a los asientos delanteros. Ofrece protección en las colisiones traseras a velocidades de hasta 30 km/h. Está formado por un bastidor colocado en el respaldo y un mecanismo que mantiene unidos respaldo y asiento. En una primera fase, el respaldo evita que la columna vertebral se doble demasiado. Al mismo tiempo, se mueve hacia atrás y su parte superior se desplaza hacia arriba y hacia adelante para que el reposacabezas sostenga mejor la nuca y la cabeza. En la segunda fase, el respaldo se inclina hacia atrás, absorbe la fuerza generada por la colisión y reduce el peligroso efecto de catapulta.



Textos: Mercedes López. Infografía: DLirios.



Casi quinientas representaciones infantiles patrocinadas por la DGT

Teatro, puro teatro

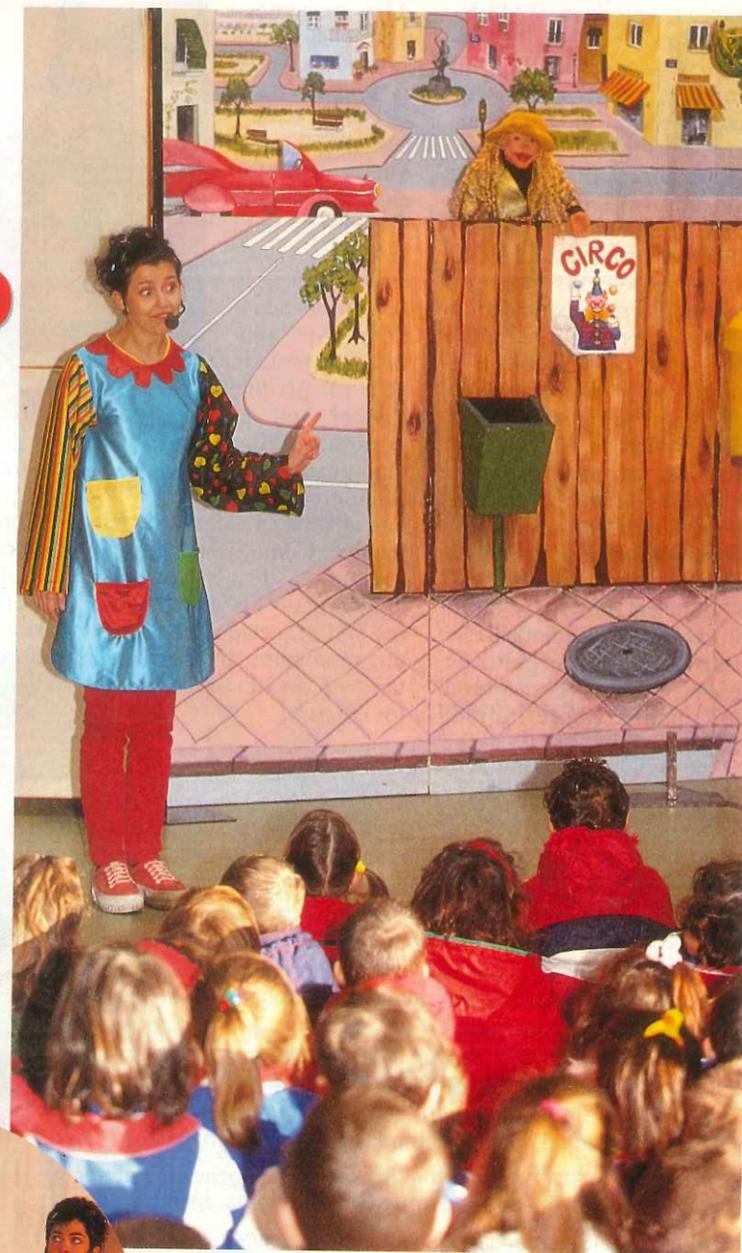
JUANA SÁNCHEZ. FOTOS: PAUL ALAN PUTNAM

Una obra de títeres dirigida a los más pequeños y otra de actores para niños de 9 a 13 años son dos apuestas de la DGT por el teatro como recurso educativo, en este Año de la Educación Vial. El objetivo, como en las ya "clásicas" piezas para jóvenes y personas mayores, es mejorar, a través del teatro, la seguridad vial de estos colectivos.

Con bastante más de cien niños, pero sus maestros consiguen que sus voces no se conviertan en un escándalo cuando recorren el colegio, desde sus aulas de Educación Infantil hasta el gimnasio. Eso sí, se les ve de lejos: una fila larga y relativamente ordenada de pequeños babis que despierta la expectación del resto de los compañeros. Los protagonistas de esta historia, que se repetirá en 250 colegios durante 1999, tienen entre tres y cinco años —son los benjamines— y saben que fuera del aula tendrán algo divertido.

Efectivamente, les espera una compañía de títeres —junto a un personaje real—, los personajes de "El cuento que no se contó", patrocinado por la DGT y enmarcado en el Año de la Educación Vial. Se pretende que los pequeños comprendan la importancia del semáforo o del paso de peatones y el peligro de cruzar por lu-

gares indebidos. Los personajes recuerdan a los clásicos infantiles: una princesa, desconcertada en una ciudad con coches y señales a la que ha sido trasladada desde su cuento, un policía "bueno" que deslumbra a todos con sus conocimientos y ayu-



EN VIVO. La magia que aporta el contacto directo del teatro le hace perfecto como recurso educativo.

da, y el "malo", un travieso muchacho que al final corregirá su comportamiento, tras comprobar el enfado que su actitud provoca en los pequeños espectadores. Según Antonio Prada, el autor de la obra, el policía es el referente posi-

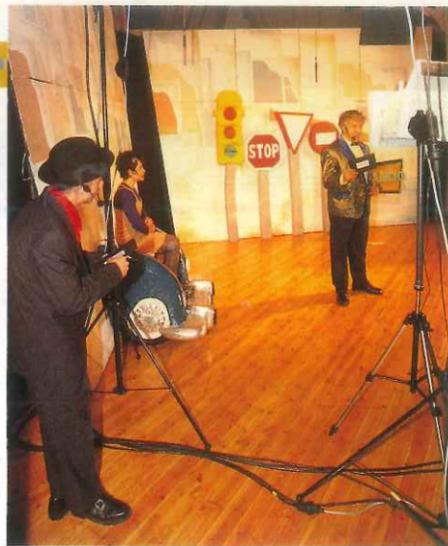
vo porque "es el que sabe y su autoridad se traduce en protección al que, como la princesa, tiene problemas". La pieza, que dura algo más de media hora, da pie a un taller en el que algunos niños se convierten en peatones, conductores o viajeros mientras el resto, haciendo de semáforos, les indican cuándo pasar y cuándo pararse. Para Prada, la mayor dificultad estriba en que los pequeños "entren" en la historia y que asuman así el mensaje. Además, en su



opinión, "también es fundamental que guste a los maestros, porque si ellos no tratan el tema con los niños, no se habrá conseguido mucho".

Otra obra teatral —esta vez con actores— titulada "El gran concurso Circulando" se representará este año en otros 200 colegios y centros culturales, para concienciar a los chicos de 9 a 13 años de que la convivencia es imposible si las normas de tráfico no se cumplen. Para Gabriel Porcel, el autor, "el teatro es útil para impulsar actitudes positivas porque tiene magia con el público de cualquier edad". En esta ocasión, los personajes aumentan en número y complejidad. El escenario se transforma en un plató de televisión donde se graba un concurso sobre tráfico.

Allí, presentador y concursantes deberán enfrentarse a un personaje siniestro, que quiere cambiar el significado de las normas para sembrar el caos en las calles, en su propio beneficio. Este "mallo", interpretado por el propio Porcel, es el personaje que más gusta a los asistentes, aunque al final se alegren de su fracaso. Como ocurre en los concursos "de verdad", los aplausos de los espectadores son requeridos en algunos momentos, lo que mantiene en alza la atención de los chicos.



COMO EN LA TELE. La dinámica de un concurso televisivo es la trama de una de las obras.

Como las dos representaciones pretenden impulsar el trabajo de educación vial en el aula, los profesores cuentan con la ayuda de una guía didáctica donde se detallan las posibilidades educativas en cada caso. ♦

Guiñol en Almería

Desde diciembre de 1997, la Policía Local de Almería incluye el teatro de guiñol entre sus recursos educativos, para hacer llegar contenidos de educación vial. "Matías, peligro en la vía" es uno de los títulos dirigidos a escolares: cinco personajes, incluida una cebra que representa un paso para peatones, hacen ver a los niños el peligro de cruzar por un sitio inadecuado. El proyecto, que los agentes comenzaron en solitario, cuenta ahora con la colaboración de un grupo de objetores de conciencia que participan tanto en la preparación de guiones como en la puesta en escena. La "compañía" está compuesta por Emilio Fernández, Antonio Sánchez, Mercedes Andújar y Luis Martínez.

LO QUE YA SE HA HECHO...

- ▶ **SALAMANCA:** DGT. Jornadas de Educación Vial Infantil. Marzo.
- ▶ **MADRID:** Asociación Provincial de Autoescuelas. Jornadas de reciclaje para conductores. Marzo.
- ▶ **TENERIFE:** Campaña de alcohol y conducción para jóvenes. Difusión de folletos informativos en centros y residencias escolares.
- ▶ **CASTRO DE REY (Lugo):** II Jornadas informativas en la Residencia asistida para personas mayores. Abril.
- ▶ **APOSTOLADO DE LA CARRETERA:** Campaña previa a la salida de Semana Santa. Jornadas Nacionales en abril.
- ▶ **PAÍS VASCO:** Exposición itinerante de educación vial por los centros de ESO de la comunidad autónoma. Marzo y abril.
- ▶ **BÉJAR (Salamanca):** Plan local de educación vial escolar para niños de 6 a 14 años. Durante el curso 98/99.
- ▶ **MIERES (Asturias):** Semana de Seguridad Vial en el Valle de Turón: charlas sobre ciclismo, conducción y alcohol. 19-23 abril.
- ▶ **MONTECUBIO DE LA SERENA (Badajoz):** Universidad popular: Taller de títeres para alumnos de 3º ciclo de Primaria y 1º de ESO. Abril.
- ▶ **PALENCIA:** Jornadas de educación vial para profesores de Primaria y Secundaria. Abril.
- ▶ **HUELVA:** Campaña escolar para Educación Primaria. Guía de bicicletas. Marzo y abril.
- ▶ **LUGO:** Cruz Roja. Actividades con discapacitados y campaña escolar de educación infantil en 5 colegios públicos. Marzo.
- ▶ **POZUELO DE ALARCÓN (Madrid):** Jornadas para Mayores. De febrero a mayo.



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

... Y PRÓXIMAMENTE

- ▶ **ALMERÍA:** DGT. 26-30 de abril. Jornadas de Educación Vial en el Ámbito Juvenil en colaboración con la Facultad de Psicología de la Universidad de Almería.
- ▶ **VILLARROBLEDO (Albacete):** DGT. XXXV Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico y XXI Concurso Nacional de Circulación Vial en Ciclomotor. Mayo.
- ▶ **ANDAS (Asoc. Nal. Defensa del Asegurado):** charlas de formación de conductores en autoescuelas.
- ▶ **COLMENAR VIEJO (Madrid):** Campaña "Paso de peatones" para incrementar la utilización de estos pasos en la localidad. Hasta junio.
- ▶ **EL BIERZO (León):** Jornadas de educación vial en Escuelas de Padres en Ponferrada, Cacabelos, Bembeibre y Toreno. Abril y mayo.
- ▶ **PALENCIA:** Fundación Centro San Cebrián: Video-forum sobre alcohol para jóvenes de 16 a 21 años con necesidades educativas especiales. Mayo.
- ▶ **SARRIÁ (Lugo):** Actividades sobre peatones y ciclistas para Educación Infantil y Primaria. Charlas sobre alcohol en el ámbito extraescolar. Mayo.
- ▶ **MEJORADA DEL CAMPO (Madrid):** Educación vial infantil, curso para jóvenes sobre el ciclomotor y jornadas para mayores. Hasta junio.
- ▶ **CORTEGANA (Huelva):** Educación vial para niños y Jornadas sobre alcohol para jóvenes. Abril y mayo.
- ▶ **GALICIA:** Concurso de redacción para escolares sobre las ITV. Hasta el 30 de junio.

Jornadas de Salamanca: Análisis de las características infantiles

Los niños, protagonistas

J. SÁNCHEZ / J.J. MARTÍN

Del 15 al 18 de marzo, Salamanca reunió a más de una treintena de expertos en el mundo infantil dentro de las Jornadas de Educación Vial en la Infancia, organizadas por la Dirección General de Tráfico. Algunos de los aspectos analizados fueron las peculiaridades de los niños como grupo de riesgo, los enfoques que se pueden adoptar en la escuela y las posibles estrategias de actuación.

La publicidad de automóviles, especialmente la televisiva, ejerce una influencia en los niños de tal magnitud que, incluso desde edades tempranas, un coche es un objeto de deseo que los niños colocan casi por encima de cualquier otra cosa. Esta es una de las conclusiones de las Jornadas sobre educación vial infantil celebradas en Salamanca el pasado marzo, en las que se analizaron, entre otros, este aspecto de la psicología de los niños. Según Manuel Martín Serrano, catedrático de Teoría de la Comunicación de la Universidad Complutense de Madrid, el automóvil es un sitio seguro a los ojos de un niño de la misma forma que quien conduce el vehículo, normalmente su padre o su madre, es para él el mejor de los conductores.

Esa visión tan poco realista del coche, y que supone un daño psicológico añadido al niño que sufre un accidente, no se reduce a su papel como viajero. Hasta los 11 ó 12 años, el pequeño no es capaz de procesar correctamente los conceptos de espacio, tiempo y velocidad. Por eso, antes de esa edad, su percepción del riesgo está distorsionada, lo cual puede justificar determinadas imprudencias que habitualmente cometen en su papel de

peatones, aspecto analizado por José Luis Vega, profesor de la Facultad de Psicología de la Universidad de Salamanca y autor de un exhaustivo estudio realizado en la ciudad de Salamanca sobre cuándo, cómo y dónde ocurren los accidentes

de niños peatones.

Otra de las conclusiones destacadas en las Jornadas es que existen estrategias de enseñanza eficaces para la educación vial, ya que el proceso de aprendizaje de contenidos no difiere excesivamente del de cualquier otra parcela educativa como puedan ser matemáticas o lenguaje. En este sentido, algunas investigaciones llevadas a cabo con varios años de diferencia, demuestran que la implantación de la educación vial en nuestro país, especialmente desde la implantación de la actual ley de educación (LOGSE), ha ido incrementándose de forma paulatina, tanto en el número de colegios implicados como en las horas lectivas impartidas.



La educación vial, en Internet

Desde el 18 de marzo, la web de la DGT en Internet incluye páginas especiales dedicadas al Año de la Educación Vial. Con un diseño gráfico específico, el usuario puede encontrar información sobre los objetivos del Año, los colectivos implicados y un amplio resumen de las actividades programadas, tanto de ámbito autonómico como de carácter nacional. Una de las páginas, el "Kiosko de prensa", incluirá noticias, reportajes e informaciones sobre la celebración del año. En el "Auditorio" se reflejarán las actuaciones de la DGT, algunas de ellas con aplicaciones pedagógicas susceptibles de ser utilizadas por los centros educativos. En un futuro próximo, se incluirán, además, otros materiales didácticos dirigidos a diferentes sectores de la población.



EJES TRANSVERSALES

Por otra parte, la consideración de la educación vial como "eje transversal", ha dado lugar a recursos educativos novedosos como el juego didáctico "Viaja con las Mates", que permite impartir educación vial a través de las matemáticas. En esta línea, también se presentaron casos prácticos de implantación de esta materia en las distintas etapas educativas y en experiencias extraescolares. En la última jornada, los niños discapacitados —con minusvalías motoras, sensoriales y mentales— fueron los protagonistas, ya que también en ese campo se han realizado avances considerables.

Se concluyó que, en definitiva, un comportamiento seguro frente al tráfico debe estar basado en el respeto hacia la propia vida y la de los demás y que la infancia es el mejor momento de educar para una convivencia responsable. ♦

La mayoría de los prospectos de antialérgicos hace una referencia poco clara a cómo afectan a la capacidad de conducir

ESTORNUDOS AL VOLANTE

J. M. M. INFOGRAFÍA: DLIRIOS

¿Tiene usted picor de ojos, lagrimeo, destilación nasal y crisis de estornudos en primavera? Quizás sea usted alérgico. Para los casi 7 millones de personas que sufren estos síntomas, la conducción es molesta y hasta peligrosa, pues en una crisis de estornudos, retiran la atención de la carretera durante 10 ó 15 segundos y recorrer hasta la longitud de cuatro campos de fútbol.



ESTORNUDOS. Durante una crisis de estornudos alérgicos se retira la atención de la conducción durante 10 ó 15 segundos.

Aunque se producen procesos alérgicos durante todo el año —depende del alérgeno al que se sea sensible—, muchas afecciones se producen en primavera, en especial en la zona de clima continental de España. Así, si durante esa época usted sufre series de estornudos repetidos y en largo número, destilación nasal, picor de ojos, tos, ronchas en la piel e intenso picor en zonas del cuerpo, acuda al médico: quizás se trata de rinitis o urticaria producidas por una alergia.

Los síntomas de las alergias afectan a la capacidad de conducir. En función de su intensidad, el lagrimeo, la rinitis, conjuntivitis, fatiga, malestar general, picores y, por supuesto, las series de estornudos, no sólo reducen la capacidad de concentración y el rendimiento al volante, sino que en momentos puntuales —como una serie de estornu-

dos encadenados, a veces hasta 20— pueden volverse peligrosos. Por ejemplo, durante los 10 ó 15 segundos que puede durar una “ata-

que” de estornudos, un vehículo que circule a la 90 km/h. recorre de 250 a 400 metros: casi el largo de cuatro campos de fútbol

Pero no se automedique. Un estudio norteamericano sobre calidad de vida ha desvelado que más del 50 por 100 de los alérgicos se autoreceta antihistamínicos sedativos, que producen somnolencia. Este tipo de medicamentos influye notablemente sobre determinados trabajos (por ejemplo, conductores o quien utiliza maquinaria pesada) y se calcula que la automedicación constituye un 20 por 100 de los riesgos laborales.

Consuelo Martínez Cócera, presidenta de la Sociedad Española de Alergología, recuerda que “*el propio paciente debe advertir al médico que es conductor, para que éste lo tenga en cuenta al ponerle un tratamiento con determinados productos*”. Y entona el ‘mea culpa’ y reconoce que “*los médicos advierten poco de los efectos de determinados medicamentos sobre la capacidad de conducción y tampoco lo hacen los ATS, que también podrían hacerlo*”.

CONSEJOS PARA IR SOBRE RUEDAS

-  Diga al médico que es usted conductor, así le recetará un fármaco que afecte lo menos posible a su capacidad para conducir.
-  Si está en tratamiento, no tome alcohol, ya que potencia los efectos sedativos del antihistamínico.
-  Cierre las ventanillas del coche. Entrará menos polen y se sentirá mejor.
-  Al amanecer es cuando hay más pólenes en el aire. En este período, salga del coche lo menos posible.
-  Limpie el coche con frecuencia y especialmente si, siendo alérgico al epitelio de los animales, ha entrado alguno en el vehículo.
-  No deje el automóvil en zonas húmedas.
-  Procure comenzar el tratamiento dos o tres días antes de comenzar un viaje, ya que los efectos sedativos, si los hay, se reducen pasado este período.
-  Si no dispone de un filtro adecuado en su coche (HEPA), no utilice el aire acondicionado.



MOLESTIAS. Muchos de los síntomas de las alergias afectan a la visión del conductor.

Además, en su opinión, “*la mayoría de los prospectos de los fármacos advierte de los efectos sobre la conducción, pero como muy pocos lo leen...*”

En este sentido, “*Tráfico*” ha consultado los prospectos que acompañan los fármacos más recetados para

procesos alérgicos y ha comprobado que existe una diversidad notable. Por ejemplo, el fármaco más recetado (Ebastel), cuyos efectos sobre la conducción son muy débiles o inexistentes, no menciona nada. Zyrtec —segundo más usado— advierte claramente: “*Se recomienda no sobrepasar la dosis diaria en caso de conducir vehículos o utilizar máquinas peligrosas*”. El Clarityne menciona

en dos ocasiones que “*no presenta propiedades sedantes o anticolinérgicas clínicamente significativas a las dosis recomendadas*”, pero esa advertencia quizás no sea suficientemente clara para posibles conductores. Narine, en su prospecto, si tiene un apartado específico titulado “*Efectos sobre la capacidad de conducir y utilizar maquinaria*”, que dice textualmente que “*a la dosis diaria de 10 mg. de*

loratadina, no se ha informado de efecto sedativo. La vigilancia y el tiempo de reacción no disminuyeron. Del mismo modo, no se ha visto que el sulfato de pseudoefedrina afecte al comportamiento psicomotor”. Igual ocurre con el Rino-Ebastel, con capítulo específico, que informa de que, a la dosis recomendadas, no afecta a la capacidad de conducir.

No obstante, quizás las advertencias están realizadas en un lenguaje demasiado técnico y poco claro para el ciudadano medio.

OJO CON LAS MEZCLAS

Otro peligro grave de la automedicación es la posible interacción de los antihistamínicos con medicinas que se tomen para otras afecciones. Así, la presidenta de la Sociedad Española de Alergología, Consuelo Martínez, alerta especialmente contra la ‘mezcla’, aunque sea inconsciente, con diazepam y tranquilizantes menores (tipo Valium), “*ya que se potencian los efectos adversos de los productos y pueden afectar a la capacidad de conducción*”. Pese a que los antihistamínicos modernos apenas producen sueño, la mezcla con alcohol también potencia sus efectos sedantes (somnolencia). ♦



EFFECTOS DE LOS ANTIHISTAMÍNICOS EN LA CONDUCCIÓN

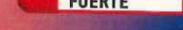
Los fármacos antialérgicos mezclados con alcohol o tranquilizantes potencian sus efectos sedativos.

LOS MÁS RECETADOS							
NOMBRE	ENVASES	% TOTAL					
Ebastel	1.226.826	13,9	(1) EBASTINA	LORATADINA	ASTEMIZOL	CETIRIZINA	TERFENADINA
Zyrtec	911.000	10,3	(2) Ebastel	Civeran	Hismanal	Alerlisin	Triludan
Clarityne	860.000	9,8		Clarityne	Simprox	Zyrtec	Rapidal
Rinoebastel	550.000	6,2		Optomin	Retolen		
Narine	495.000	5,6		Velodan	Alermizol		
				Narine			

LOS MÁS RECETADOS					
NOMBRE	ENVASES	% TOTAL			
DIFENHIDRAMINA	AZATADINA	CLEMASTINA	PROMETAZINA	TRIPROLIDINA	AZELASTINA
Benadryl	Lergocil	Tavegil	Frinova	Proactidil	Aflunon

(1) Principio activo. (2) Marca comercial.

INTENSIDAD

-  NINGUNA
-  DÉBIL
-  MODERADA
-  FUERTE

Ana Chicharro, presidenta de FEDACE, habla sobre la situación de los lesionados cerebrales

“El ochenta por ciento, víctimas del tráfico”

JESUS SORIA. FOTOS: PAUL ALAN PUTNAM

Se llama Ana Chicharro, es empresaria y dedica buena parte del día a una Federación que busca soluciones a los muchos problemas de los miles de lesionados cerebrales —la mayoría consecuencia del tráfico— que hay en el país. Muchas de “sus” horas tienen una destinataria especial: su hija de 24 años, víctima también del asfalto. En su carpeta de trabajo, muchas reivindicaciones y más de una queja. La primera, la necesidad de centros especiales para todos ellos, alrededor de treinta mil cada año.



“Desde nuestra experiencia personal, le podemos asegurar que la satisfacción personal no radica en hacer lo que uno quiere, sino en llegar a querer lo que se hace por los demás”. Es el punto y final de un folleto que ha editado la Federación Española Daño Cerebral, FEDACE, que trata de convencer a la sociedad, jóvenes, padres, instituciones y Administración de la necesidad de apoyo para quienes sufren este drama y sus familias. Al frente de esta Federación está Ana Chicharro Ambrosina, dinámica empresaria e impulsora de esta organización en defensa de todos aquellos que, en su mayoría víctimas de la carretera, su-

fren serias lesiones en el cerebro. ¿Por qué se metió en esta aventura? Como ella misma reconoce, porque hace ahora seis años, su hija, que entonces contaba 18, sufrió un accidente de tráfico y pasó a engrosar una lista bastante menos conocida que la de las muertes o paraplejas de la carretera. - Desde que tengo el móvil, con mi hija estoy más tranquila. Me tiene localizada.

Lleva en esto desde febrero del 94. En enero de 1993 ocurrió el accidente y su hija estuvo en coma tras un traumatismo craneoencefálico severo.

- Al principio te abarcaba las 24 horas del día. Intenté que hiciera rehabilitación, buscaba profesionales que no había, yo no sabía qué necesitaba... Estás total-

mente desorientada y me dije: ‘Hay que hacer algo...’
Está en su modesto despacho, en la sede de la Federación. Tienen un pequeño taller de rehabilitación y unas oficinas que conocen mil dramas, un montón de lágrimas, corazones rotos y muchas esperanzas por seguir luchando en la vida...

mente desorientada y me dije: ‘Hay que hacer algo...’
Está en su modesto despacho, en la sede de la Federación. Tienen un pequeño taller de rehabilitación y unas oficinas que conocen mil dramas, un montón de lágrimas, corazones rotos y muchas esperanzas por seguir luchando en la vida...

- Nosotros atendemos a todos. Pero el ochenta por ciento son lesiones por accidentes de tráfico. La mayoría chicos entre 18 y 30 años, aunque cada vez está bajando más la edad por la utilización de motos...

Suena su móvil. Se disculpa. Es su hija, de 24 años. Charla un instante con ella.

- Dentro del problema, es una privilegiada: padres jóvenes, con medios...

- Pero eso no será lo habitual. Habrá de todo...

- Claro. Cuando mi hija sufrió el accidente, empecé a hablar con la fisioterapeuta que la trataba para hacer algo, una asociación, poder concienciar a la sociedad... Entonces me enteré de que había una en Madrid, Apanefa. Empecé a colaborar... y hasta hoy.

En octubre de 1995 se creó FEDACE, Federación Española de Daño Cerebral, donde fue vicepresidenta y, desde 1996, presidenta.

- ¿Qué se hace desde estas asociaciones?

- Ayudar a los afectados, a los familiares. No solucionamos el problema, pero estar con personas que han pasado por lo mismo que tú, en momentos tan dramáticos, tener información, te hace ver todo menos negro.

- ¿Qué problemas tienen ahora mismo?

- Que no hay profesionales. Además, hay que tener en cuenta que es un paciente nuevo, que antes no existía. Antes se morían y ahora no. Hemos avanzado a nivel científico, médico. A mí me dijeron que si mi hija hubiera tenido el accidente un año antes, no hubiera llegado viva al hospital. En la fase inicial estamos como en los mejores países.

- ¿Después ya no?

- Cuando pasan de la UVI ‘a planta’ empiezan los problemas. Necesitan estimulación para que el cuerpo no se atrofie y no se llegue a un deterioro muscular; vamos, un tratamiento específico.

MUCHAS CARENCIAS

- ¿Faltan profesionales? ¿Faltan medios?

- De todo. Los pocos que hay, se están preparando todavía. Antes, el que sobrevivía se quedaba ahí y no había ninguna posibilidad para él. Ahora, los médicos ya hablan de estimulación, de que se les hable, que sigan una terapia. Hay profesionales que se están involucrando, hay algún centro privado, como en Mondragón, pero siempre deben ser equipos multidisciplinares.

- ¿Unidades especiales en los hospitales, centros especiales...?

- El Centro de Paraplégicos de Toledo sería un buen modelo. Centros específicos para rehabilitación con equipos multidisciplinares: neurólogos, neuropsicólogos, terapeutas ocupaciona-

les, fisioterapeutas especializados, logopedas, trabajadores sociales. Hay centros y profesionales para personas con problemas físicos y psíquicos... Y esta es una problemática distinta. Queremos que sea tratada como lo que es: una discapacidad diferente. Y queremos que haya un protocolo de rehabilitación. Ahora, el neurocirujano te envía a terapia ocupacional, pero el rehabilitador dice: “como no obedece órdenes, no hay rehabilitación”; y cuando obedece órdenes, el cuerpo se ha deteriorado...

“Queremos que se hagan campañas de prevención: los jóvenes temen mucho a las secuelas, pero no las conocen...”



- ¿Qué diferencia hay entre un joven tratado adecuadamente y otro que no?

- Si es tratado adecuadamente, en cinco años puede integrarse en la sociedad, desarrollar algún trabajo supervisado. Si no es tratado bien, será un gran discapacitado a cargo de la sociedad de por vida.

- Supongo que será un proceso largo...

- Es una rehabilitación larga, pero con resultados importantes. El primer año es vital. Desde el principio

es necesaria una rehabilitación motora para que no se deteriore y eso no se hace en España, pero sí fuera. También es importante la estimulación, videos de él mismo, voces de allegados...

- ¿Empiezan de cero?

- Tiene que recordar todo: quienes son, qué hacían, qué amigos tenían, qué estudiaban... Todo lo tienen ahí, pero todo hay que volverlo a sacar. Aprenden rápido. Pero hay que reeducarlos, con firmeza, porque se vuelven infantiles, y trabajar las áreas dañadas: la de lectura, matemáticas... Rehabili-



“Si son tratados, rehabilitados adecuadamente, pueden hasta reintegrarse a la sociedad. De lo contrario, serán grandes discapacitados a cargo de la sociedad de por vida”

tación, recuperación, aprendizaje. Es decir, profesionales muy especializados.

800.000 PESETAS AL MES

- ¿Cuánto cuesta el tratamiento?

- Con ingreso hospitalario, entre 800.000 y un millón de pesetas. Evidentemente, unos gastos que pocos pueden sufragar... o tienen que hipotecarse ‘hasta arriba’. Si es un accidente de tráfico, hay una indemnización,

pero no siempre ocurre esto. Hay caídas que se declaran insolventes, atropellos en los que desaparece el conductor. Mientras se solucionan muchos problemas, interviene o no el Consorcio de Compensación de Seguros, han pasado 3 ó 4 años...

- Y ya es muy tarde...

- Claro. Ya no se puede hacer nada. Recuperaremos, pero no igual que si se hace desde el principio. Estamos hablando de una ‘epidemia silenciosa’.

- ¿De cuántas personas estamos hablando?

- De veinte o treinta mil cada año, de 18 a 30 años.

- ¿Y en total?

- Más de trescientos mil.

CAMPAÑAS

- ¿Qué otras reivindicaciones plantean?

- Queremos campañas de prevención, porque los jóvenes no temen la muerte, temen las secuelas, pero no las conocen. Saber que no podrán estudiar lo que querían, que se quedarán sin amigos...

- ¿Habrá algún tipo de ayudas administrativas...?

- Recibimos pequeñas ayudas de la Administración, de comunidades autónomas, pero el dinero se nos queda muy corto... Ellos tienen la pensión no contributiva cuando no han cotizado a la Seguridad Social los años suficientes, pero la máxima está en 57.000 pesetas y lo habitual es veintitantas, treinta y tantas mil... Vamos, un cinco por ciento de lo que cuesta la rehabilitación.

- ¿Cómo es la situación en otros países?

- En Quebec, cuando alguien paga el seguro del coche, abona una mínima cantidad que pasa a los centros de rehabilitación.

- Eso está muy lejos...

- Aquí acabamos de arrancar...

Suena otra vez el móvil. Su hija tiene un problema. Quizá éste tenga solución. Otros miles de problemas, todavía no... ♦

Villaviciosa-Luarca

Mar y verdes valles

NONO HIDALGO

Si Asturias es paraíso donde a uno no le importaría perderse, bordear su costa es una maravilla. En esta ocasión hemos recorrido una parte del litoral asturiano, desde Villaviciosa hasta Luarca, deleitándonos con las vistas de su mar y sus verdes valles y entendiendo la razón por la cual el turismo ha sustituido al mar como principal fuente de ingresos.

Asturias. Sus verdes valles, su costa. Iniciamos la ruta en Villaviciosa, una población que se jacta de su tradición. Afirman que Carlos I pasó aquí su primera noche, nada más desembarcar en Tazones, al llegar a España. Es la capital por excelencia de la sidra, con sus famosos "culinos".

Situada en el kilómetro 41,500 de la N-632, Villaviciosa cuenta con un paisaje que culmina con la ría, santo y seña de la localidad. Ni que decir tiene que en la capital de la sidra, hay que visitar el Monumento a la Manzana, del escultor Benlliure; también la Iglesia de Santa María de la Oliva, el puerto viejo y sus afamadas casonas, entre ellas la del poeta José Caveda.

Salimos por la N-632. En el p.k. 53,6 vemos el desvío a Tazones, por la L-133. Por una zona con curvas ascendentes vamos viajando antes de alcanzar la bajada que nos sitúa en Gijón. En el kilómetro 66, la Universidad Laboral de Gijón abre paso a la variante de la ciudad -del p.k. 68,3 al 75-.

Igual que otros lugares

de la cornisa cantábrica, Gijón debe su origen a la presencia romana. En el siglo XIII logra la categoría de villa y con los Reyes Católicos pone los cimientos de la importante ciudad que es, con un puerto que ha tenido una de las actividades más altas de España. Su despegue definitivo se debió a más ilustrado de sus hijos, Melchor de Jovellanos. Las termas romanas, el Palacio de Valdés, la Capilla de los Remedios, el Palacio de Revillagigedo, la antigua Casa Consistorial, la Plaza Mayor con el Ayuntamiento, el paseo y playa de San Lorenzo, la casa natal de Jovellanos, la Plaza Seis de Agosto -que recuerda el regreso en 1811 del poeta tras su destierro...- y tantas y tantas co-

sas... Gijón es una delicia. La A-8, una autopista libre de peaje que une Gijón y Avilés en tan sólo minutos, pues está a 21 kilómetros, pero nosotros hemos preferido continuar por la costa, por Candás y Luanco antes de arribar a Avilés.. Para ello, tomamos la AS-19. En su p.k. 6,8 tomamos

Accidentalidad

Un total de 191 accidentes se produjeron en el tramo entre Villaviciosa y Luarca por Candás y Luanco, que se cobraron 24 víctimas mortales.

Como puntos conflictivos, reflejar cuatro puntos kilométricos comprendidos en Avilés (97'5, 98'1, 98'6 y 99'1), donde se contabilizaron 25 accidentes. Su circunvalación y los kilómetros hasta Soto del Barco tienen un tráfico muy denso, cuya intensidad supera los 20.000 vehículos en cada dirección. Una cifra que aumenta en época estival hasta niveles de originar retenciones de tráfico, problema que también padece la entrada a Gijón en los días de sol.



Puerto de Avilés.



Paseo junto a la playa de San Lorenzo. (Gijón).



Entrada a Villaviciosa y, a la derecha, calle típica de esta población.



Calle de Avilés.



Iglesia de San Nicolás. Avilés.



Playa de Otur, en Luarca.



Vista de Luanco.



Puerto deportivo de Gijón.

- POBLACIÓN DESTACADA
- PUNTO CONFLICTIVO
- CURVAS PELIGROSAS
- LUGAR PINTORESCO
- AUTOPISTA
- CARRETERA NACIONAL
- CARRETERA AUTONÓMICA 1º ORDEN
- CARRETERA AUTONÓMICA 2º ORDEN
- CARRETERA LOCAL

el desvío por la AS-239 y llegamos a Candás, un pueblo mariner que aún conserva sus señas de identidad. Visitamos la Iglesia de San Félix y el museo. Si la estancia coincide con el mes de agosto, hay que ver el Festival de la Sardina.

Luanco se encuentra seis kilómetros más adelante. También es villa marinera y allí no debemos dejar de ver el Museo Marítimo de Asturias. A continuación, siguiendo por la AS-239, nos asomamos al cabo de Peñas, con unas vistas impresionantes de la costa asturiana.

Tras volver a Luanco, tomamos por la AS-238 hacia Avilés. Son trece kilómetros de carretera comarcal en mal estado, con bastantes intersecciones y que en verano lleva un denso tráfico de visitantes.

Avilés es una ciudad eminentemente industrial. En sus alrededores, Alfonso III levantó el castillo de Gozon, antes de que la ciudad se amurallara, aunque nada queda de aquella obra. En esta ciudad hay que visitar el Parque del Muelle, el Monumento a don Pedro Menéndez, el Palacio de Camposagrado, la Capilla de las Alas, el Palacio del Marqués de Ferrara y los Caños de San Francisco, una fuente del siglo XVII.

Salimos de Avilés por la N-632, carretera bien pavimentada, con rectas y curvas con visibilidad y, en determinadas zonas, carril para vehículos lentos. Su tráfico es denso y no observamos retenciones, aunque en

verano las hay. En el kilómetro 109,7 se encuentra el desvío al aeropuerto de Ramón y en el 113, Soto del Barco, con su Castillo de San Martín. Un poco más adelante, en el p.k. 120, Cudillero, con sus casas colga-

Gastronomía

Fabes y un "culín" de sidra

Gastronómicamente, decir Asturias es decir fabes y, por supuesto, su famoso "culín" de sidra, que debe olvidar quien vaya al volante. La fabada es plato obligado, al igual que el pote, pero no podemos olvidar sus mariscos (desde la nécora al bogavante) y sus pescados (pixín o rape). Luego, los quesos -pocas comunidades tienen tanta variedad- y los embutidos y carnes.

En cada rincón hay algo especial. Por ejemplo, en Gijón son los oricios y en Luanco, la farinona, que es un revuelto de chorizo, tocino, huevo picado y cebolla. Tarta gijonesa, arroz con leche y exquisita bombonería ponen el punto final a una buena cocina, la asturiana, donde la sidra es santo y seña. Una "botellina" tomada en "culines" no sienta nada mal, aunque, insistimos, quien vaya a conducir debe dejarla para mejor ocasión.

Las carreteras

La N-632 es alma y vida de esta ruta. Se toma para salir de Villaviciosa hasta Gijón. A la salida, hacia Avilés, hay tres alternativas: la primera, la A-8, autopista libre de peaje, muy directa; la segunda, la A-19, no muy frecuente; y la tercera, la elegida por nuestro "Cuentakilómetros", la AS-239 (Candás-Luanco) y AS-238 (Luanco-Avilés). En Avilés, otra vez vuelta a la N-632, que hasta Soto del Barco es la parte más transitada. Sólo tres kilómetros antes de llegar a Luarca abandonamos esta vía para tomar la N-634.

das sobre el mar.

Conforme vamos avanzando, las estampas marineras se van acentuando, mezclándose con el esplendor de sus verdes valles. Antes de llegar a Soto de Luiña, disfrutamos de las vistas del cabo de Vidio -desvío en el p.k. 130,4-. Seguimos viaje por Novellana y Cadavedo -sede de la popular romería de La Regalina- antes de llegar a Luarca, llamada la "villa blanca" y que en tiempos fue puerto ballenero.

Para entrar en Luarca dejamos la N-632 en el p.k. 162 y tomamos la N-634 (p.k. 502) para en sólo tres kilómetros alcanzar esta villa. Son tres kilómetros de carretera estrecha y con curvas, pero se dan por bien empleados, porque la que fue capital del Concejo de Valdés es sencillamente maravillosa. Esta población marinera multiplica sus habitantes en los días de buen tiempo. Entre las curiosidades de esta población están la Mesa del Gremio de Mareantes y Navegantes, en realidad la plaza donde antiguamente se reunían para sus tratos las gentes del mar, y su cementerio, uno de los más bellos y originales del país. Y entre las visitas de este fin de etapa, la de la Ermita de la Blanca y al Palacio del Marqués de Ferrara. ♦

El control del estrés al volante

En el número anterior, analizamos el estrés como componente del quehacer diario y como, en sí, no siempre es negativo. Éste surge frente a situaciones estresantes que habitualmente se presentan al mismo tiempo. Las comentaremos brevemente para incidir en qué podemos hacer para controlarlas y evitar un elevado nivel de estrés.

La conjunción de un ritmo de vida acelerado, exceso o falta de trabajo, la creciente competitividad y el marcarse objetivos excesivamente elevados son circunstancias que conducen irreversiblemente al estrés. Otros acontecimientos, como la presencia de enfermedades, etcétera, también lo generan.

El exceso de estrés lo pagamos con nosotros mismos y con quienes nos rodean, tanto en el ámbito familiar como laboral y social. Un espejo en donde podemos ver el nivel de estrés es nuestra forma de conducir. Alguien con un elevado nivel de estrés conducirá de manera agresiva, poco respetuosa con los demás y con las normas de circulación, y, con el afán de ganar tiempo, estará al borde de generar accidentes.

Un adecuado control de estrés comienza por reconocer en uno mismo cuando el nivel de estrés está por encima de lo que podemos soportar y de lo que es conveniente.

Una vez reconocido que es más elevado de lo aconsejable, hay que asumir que debemos enfrentarnos con él y con las circunstancias que lo generan, y que además lo superaremos. Por ello, primero nos centraremos en cómo superar las situaciones con alto nivel de estrés, y, después, en cómo reconducir nuestro ritmo de vida para que no genere un nivel de estrés tan elevado.

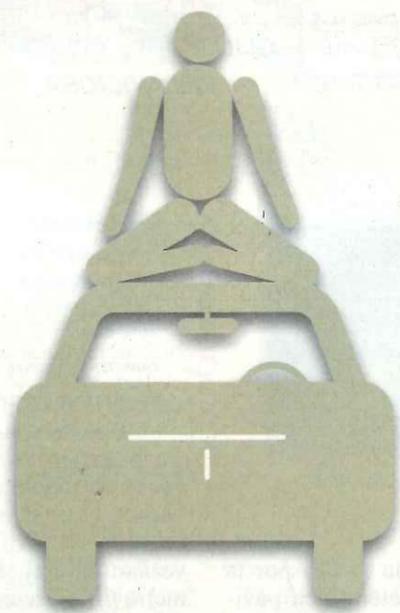
Ante una situación con un elevado nivel de estrés (por ejemplo, estamos en la M-40 atascada y falta poco para que salga nuestro vuelo del aeropuerto —algo que sufrimos con excesiva frecuencia—), podemos actuar de tres formas, muchas veces de forma simultánea:

► **Técnicas de autocontrol:** Consisten básicamente en modificar la forma en que percibimos la situación y como ésta nos genera un gran estrés. En la situación anterior, sólo cabe admitir los hechos y buscar alternativas: la próxima

DR. J. C. GONZALEZ LUQUE.
DIRECCION GRAL. DE TRAFICO

DR. F. JAVIER ÁLVAREZ.
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

El estrés es una situación habitual en nuestra vida cotidiana. Aprender a controlarlo y a utilizar sus aspectos positivos debe ser nuestro objetivo. El conducir con un elevado nivel de estrés debe y puede evitarse.



Un espejo en donde podemos ver el nivel de estrés es nuestra forma de conducir

vez deberemos salir con más tiempo. Debemos procurar tener pensamientos positivos —tal vez el vuelo no salga puntual y lleguemos a tiempo— o desviar el curso del pensamiento —sintonizar la radio con una tertulia que nos distraiga, pensar en el próximo día libre o en cosas agradables que haremos en un futuro próximo...—. El autocontrol es hacer lo contrario que cuando dejamos que las circunstancias nos lleven al pánico. Todas las personas, y muchas veces al día, procuramos poner

en marcha nuestro autocontrol. Si lo ejercemos de manera adecuada, superaremos las situaciones estresantes.

► **Técnicas de relajación:** Igual que en el anterior, las solemos utilizar de forma habitual sin darnos cuenta. Contribuyen a controlar esos momentos difíciles. Entre las distintas actividades de relajación destacaremos:

1) **Estiramientos y relajación.** Ante esa cola interminable de coches, lo mejor es estirarse lentamente durante varios segundos y favorecer la contracción-relajación de los músculos del cuello y hombros; y de las extremidades. El estrés pone en tensión todo nuestro organismo y estas actividades contribuyen a reducirlo.

2) **Control de la respiración.** Es una técnica más activa y podemos utilizarla en momentos de máximo estrés. Básicamente debemos respirar lenta y profundamente por la nariz y expulsar el aire por la boca. Así como respiramos de manera inconsciente, en este caso debemos sentir cómo respiramos. Hacer esto varias veces permitirá relajarnos.

► **La actividad física:** Aunque no es aplicable a la conducción, en momentos o situaciones de gran estrés, la actividad físico-deportiva ayuda a desprenderse de ese exceso de energía y a relajarse. Una actividad física adecuada es un antídoto del estrés.

Sin duda, lo más importante es reconducir nuestras circunstancias vitales para que no nos produzcan un nivel tan elevado de ansiedad. Ello lleva inexorablemente a reconocer cuáles son las circunstancias estresantes y, en especial, a plantearnos objetivos y plazos reales, y a seleccionar qué es lo más importante en nuestra vida: engañarnos a nosotros mismos no conduce a nada.

En la inmensa mayoría de casos, nosotros mismos somos capaces de encontrar el camino para solucionar el excesivo nivel de estrés. No obstante, si no ponemos control, esa situación nos provocará un trastorno de ansiedad que requerirá tratamiento especializado. Las personas con un elevado nivel de estrés y que no se creen capaces de superarlo deben consultar con especialistas; mediante técnicas de autocontrol y cognitivas aprenderán a superarlo.

El estrés es un mal compañero al volante, para usted y para los demás. Déjelo fuera al subir al coche. ♦

Los "talleres rápidos" ofrecen agilidad y precios ajustados



MERCEDES LÓPEZ.
FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

Realizan trabajos de montaje de accesorios y mantenimiento del vehículo. Son muy rápidos, no necesitan cita previa y sus tarifas se conocen previamente. Son los "talleres rápidos". Suelen depender de grandes superficies comerciales o forman por sí mismos importantes centros y suponen una dura competencia para los talleres oficiales de las marcas, que, para evitarla, han creado sus propios servicios rápidos.

A TODA MARCHA

Desde hace unos años, un nuevo término ha pasado a formar parte del vocabulario de los conductores: el de "talleres rápidos". Son esos centros ubicados en grandes superficies comerciales —tipo El Corte Inglés, Tiendas Aurgi, Norauto, Pryca, Continente, Hipercor...— en las que los talleres son una prolongación o complemento de sus departamentos de venta de piezas de recambio y accesorios del automóvil.

El cliente, como explican los responsables de Tiendas Aurgi, "sabe qué pieza desea que le cambien, la adquiere y, si así lo desea, paga en caja el montaje correspondiente y accede al taller".

Desde El Corte Inglés e Hipercor se indica que su pretensión es dar un servicio completo al cliente, y "mientras éste realiza sus compras en el centro comercial, el taller le pone a punto su coche".

Pero, ¿qué son y en qué se

diferencian de los talleres tradicionales? En primer lugar, en que no funcionan como el clásico taller al que se indica la avería y éste la repara en más o menos tiempo, sino que se han especializado en una serie de servicios, como afirman desde Delauto (filial de Pryca), "de instalación de repuestos, mantenimiento y puesta a punto del automóvil", tales como cambios de aceites, baterías, neumáticos, filtros, amortiguadores, tubos de escape, frenos... Pero, en palabras del

responsable de los centros de Continente, no se ocupan "de reparar averías ni de la chapa y pintura". Esto no impide, aclaran desde Tiendas Aurgi, que "si nuestros mecánicos advierten, alguna avería o desgaste en el coche, lo comuniquen al cliente para que lleve a cabo el arreglo correspondiente". Arreglo que, en este caso, también puede realizarse en el mismo centro.

DEPRISA, DEPRISA

Otro de sus puntos diferenciadores, y quizá el más conocido, es la rapidez. Dependiendo de los trabajos, tienen establecidos de ante-

Los servicios más usuales

ACEITES: Revisar niveles y cambios.

FILTROS: Aceite, aire, habitáculo...

FRENOS: Pastillas, discos y líquidos.

VISIÓN: Escobillas, retrovisores, faros, pilotos, reglaje...

ARRANQUE: Baterías y bujías.

ELECTRÓNICA: Autorradios, amplificadores, altavoces, alarmas, telefonía móvil...

TUBOS DE ESCAPE: Sustitución.

FILTROS: Aceite, aire, habitáculo...

AMORTIGUADORES: Cambio.

LÍQUIDOS: Revisión y llenado de anticongelante.

NEUMÁTICOS: Montaje, revisión y equilibrado.



OFICIALES. Su objetivo es satisfacer al cliente con rapidez y calidad.

mano unos tiempos. Al cliente se le informa de cuando debe recoger su coche y mientras se toma un café, le pueden cambiar la batería (12 minutos) o si lo que necesita es hacer la compra del mes, puede llevarse también puestos, unos nuevos amortiguadores (36 minutos) o los neumáticos (48 minutos). Tampoco se necesita cita previa y sus horarios son muy amplios, incluidos los días festivos que, por ley, pueden abrir al público.

No debemos olvidar el capítulo de las tarifas. En

Continente afirman que "tanto los precios de producto como los de la mano de obra son muy ajustados". Al hablar de mano de obra, concretan que son un 60 por 100 más baratos que los talleres oficiales de marcas como BMW o Mercedes y un 25 por 100, por debajo de Renault, uno de los más baratos.

En todos los centros de montaje se exponen las tarifas al público y el cliente sabe lo que le va a costar; y, además, se le entrega, según Pryca, "su presupuesto

cerrado, incluidos mano de obra y piezas".

Asimismo, todos los talleres consultados confirman que ajustan su oferta comercial a la estacionalidad del mercado (Semana Santa, Verano, Navidad) incluyendo los productos más adecuados a cada momento, además de las promociones que realizan a lo largo de todo el año.

MUJERES Y JOVENES

Las razones que han llevado a la creación de estos talleres, han sido, el cambio

¡Ojo a los precios!

Las tarifas de los servicios de los "talleres rápidos" vienen determinadas por el precio del producto -bastante uniforme-, el modelo o cilindrada del mismo -no es lo mismo cambiar el aceite a un "Corsa" que a un "Mondeo"- y la mano de obra. En este capítulo es en el que se producen más diferencias, puesto que los concesionarios son libres de establecer sus honorarios -normalmente tienen unos máximos-; además están los criterios de competencia -depende de los talleres que haya alrededor- y de ubicación geográfica -cada zona tiene una renta per cápita y no cobra lo mismo un taller de Cataluña que otro de Andalucía-. Debido a esta disparidad de precios, no ha sido posible elaborar un cuadro comparativo y sólo con carácter orientativo, damos una relación de precios de uno de estos centros:

- ✓ Cambio de aceite: 995 pts.
- ✓ Montaje neumáticos: 495 pts.
- ✓ Montaje amortiguadores delanteros: 6.995 pts.
- ✓ Montaje amortiguadores traseros: 2.995 pts.
- ✓ Montaje escape completo: 3.995 pts.

(Estos precios incluyen IVA).



RECLAMO. Los precios y los tiempos se conocen de antemano.

de mentalidad de los conductores y la necesidad de un servicio rápido para las operaciones derivadas del mantenimiento del coche. Junto a la baja del mercado del accesorio, porque, como dice Hipercor "los coches vienen cada día mejor terminados y el mercado no era rentable. Mientras que el mantenimiento siempre es necesario. Había un hueco de mercado, muy importante".

Los mejores clientes de estos talleres son las mujeres y los jóvenes: quienes más compran en estas grandes superficies y quienes, además, conducen, como afirman desde Hipercor, el segundo coche de la familia -que suele ser de la gama baja y media- y que son los que más pasan por de estos "profesionales rápidos". Tampoco hay que olvidar a los jubilados, como se descubrió en una de sus últimas encuestas realizadas en estos centros comerciales.

Los días que más clientes acuden, sin dudar, son viernes y sábados, y las fechas anteriores a las grandes salidas vacacionales: Semana Santa, Verano y Navidad.

NO QUEDARSE ATRAS

También existen otros talleres rápidos, son los dependientes de los concesionarios oficiales de los concesionarios. Es el caso, entre otros,

del "Menú Amarillo" de Renault, "Masterfit" de Opel, "Servicio Rápido" de Ford o los ubicados en los concesionarios de Citroën.

¿Cuál fue la razón llevó a crearlos, si ya contaban con sus propios talleres? ¿Fue la creciente llegada de los servicios ofrecidos por grandes centros comerciales, con precios más baratos lo que les ha hecho reaccionar, ya que suponían una competencia muy importante?

Oficialmente se desmiente esta razón y se asegura que su objetivo es incrementar la satisfacción de sus clientes prestando servicios a precios fijos, sin cita previa y sin retener el coche

Trabajos garantizados

CONTINENTE. - Un año en piezas y mano de obra. Baterías, frenos, amortiguadores y tubos de escape, 2 años. Techos solares, 3 años.

DELAUTO (PRYCA). - Desde 1 año para piezas como las baterías hasta 10 años para los techos solares. La mano de obra está garantizada por 2.000 kilómetros o un período máximo de 3 meses tras de la realización del trabajo.

HIPERCOR. - Las piezas, según kilometraje o por tiempos determinados. La mano de obra, siempre.

NORAUTO. - Garantía mínima de 1 año para las piezas. Para los productos de marca propia, de 2 a 5 años. Los montajes están garantizados de por vida.

TIENDAS AURGI. - Artículos y montajes, por un período mínimo de 6 meses y máximo de 2 años.

EL CORTE INGLÉS. - La mano de obra, siempre. Las piezas, bien por tiempo o bien por kilometraje.



Características

Los talleres rápidos, normalmente, forman parte de un gran centro comercial, pero también pueden estar integrados en el taller de un concesionario oficial. Ofrecen los mismos trabajos, con pequeñas diferencias. A continuación se exponen las características de ambas posibilidades:

COMUNES

- ◆ Realizan operaciones concretas que no necesitan diagnóstico previo: neumáticos, frenos, aceites, amortiguadores, frenos, baterías, tubos de escape...
- ◆ No reparan averías, ni chapa ni pintura.
- ◆ Precios cerrados, en los que se incluye la mano de obra y el IVA.
- ◆ No necesitan cita previa.
- ◆ La duración del trabajo está previamente establecida.
- ◆ Garantía tanto de las piezas, como de la mano de obra.
- ◆ Los vehículos no pernoctan en el taller.

DEPENDIENTES DE GRANDES CENTROS COMERCIALES

- Piezas nuevas, pero no originales.
- Atienden a todos los vehículos.
- Amplios horarios de atención al público (incluso los domingos establecidos legalmente).
- Posibilidad de financiación mediante su tarjeta.

DEPENDIENTES DE CONCESIONARIOS OFICIALES

- Piezas originales.
- Sólo atienden los vehículos de su marca.
- En algunas ocasiones, al mismo tiempo y de forma gratuita, realizan un control del estado del vehículo.

mucho tiempo -en Opel sólo realizan operaciones de mantenimiento de duración inferior a 90 minutos-.

Por su parte, Renault -que ofrece junto con el trabajo correspondiente una revisión gratuita de veinticinco puntos de control del vehículo- enfatiza el tema de la calidad: "Las 'grandes superficies' no nos han hecho daño; pueden ser más baratas, pero la gente debe leer la letra pequeña. Con esto no queremos decir que les engañen, pero todos sabemos que se puede comprar un pastel por 100 pesetas y otro, aparentemente igual, por 500 pesetas ¡Y vaya si se nota la diferencia!".

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 1.951 c.c. **Carburante:** Gasoil. **Depósito:** 63 litros. **Potencia máxima:** 136 CV a 4.000 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** Tracción: Delantera. **Caja de cambios:** Manual, de 5 marchas. **FRENOS:** Delanteros y traseros, de disco con pinza de un cilindro. **SUSPENSIÓN:** Delantera, ejes de montantes telescópicos. Trasera, eje de brazo central. **DIRECCIÓN:** Tipo: Hidráulica de cremallera. **Diámetro giro:** 10,5 mts. **RUEDAS:** Neumáticos: 195/65 R 15 91 H. **Llantas:** 6,5Jx15. **Longitud:** 4,47 mts. **Anchura:** 1,73 mts. **Altura:** 1,41 mts. **Peso:** 1375 kgs. **Maletero:** 440 litros. **Consumo:** En ciclo urbano, 7,4 l/100 km. Interurbano, 4,7 l/100 km. **Precio:** 4.495.000 pesetas (27.015,50 € uros).



AUTOPISTA

BMW 320 d

COMENTARIO.— La nueva Serie 3 de BMW cuenta con un buen número de novedades interesantes. Entre ellas, quizá la más destacada sea la incorporación de un nuevo motor turbodiesel. Esta mecánica, con tan sólo 2 litros de cilindrada, anuncia una potencia máxima de 136 CV y unas prestaciones prácticamente iguales —en algunos casos mejores— que muchos automóviles de gasolina de su misma cilindrada y potencia. El motor cuenta con inyección directa Diesel, turbocompresor de geometría variable y cuatro válvulas por cilindro. Con toda esta tecnología, los ingenieros de BMW han conseguido un motor con un rendimiento excepcional, y todo ello con un consumo verdaderamente ajustado, con lo que la autonomía de viaje es muy elevada.

Con respecto a la anterior Serie 3, la estética no ha variado mucho, aunque sí se han modificado bastantes elementos, como los faros delanteros y las ópticas traseras.

El nuevo 320 d cuenta con un equipamiento de serie bastante completo, en el que se incluyen, entre otros, el aire acondicionado, el radio-cassette y los airbags para el conductor y pasajero, además de los laterales. ♦

😊	▶ Prestaciones
	▶ Consumos
	▶ Equipamiento de serie
😞	▶ Rueda repuesto emergencia
	▶ Precio algo elevado
	▶ NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8

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

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 1.781 c.c. **Alimentación:** Inyección secuencial electrónica. **Carburante:** Gasolina sin plomo. **Depósito:** 55 litros. **Potencia máxima:** 180 CV a 5.500 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** Tracción: Delantera con ASR, EDS. **Embrague:** Monodisco en seco. **Caja de cambios:** Manual, de 5 marchas. **FRENOS:** Delanteros de discos ventilados. Traseros, de disco. **SUSPENSIÓN:** Delantera, eje de brazo telescópico. Trasera, eje trasero con brazo combinado. **DIRECCIÓN:** Tipo: Cremallera asistida. **Diámetro giro:** 10,5 mts. **RUEDAS:** Neumáticos: 205/55R16W. **Llantas:** 7Jx16. **Longitud:** 4,04 mts. **Anchura:** 1,85 mts. **Altura:** 1,34 mts. **Peso:** 1.205 kgs. **Maletero:** 270 litros. **Consumo:** Urbano, 10,9 l/100 km. Interurbano, 6,5 l/100 km. **Precio:** 5.150.000 pesetas (30.952,12 € uros).



AUDI TT 1.8 TURBO

COMENTARIO.— Audi ha puesto contra las cuerdas a todos sus rivales en un segmento cada día más activo. Y lo ha hecho gracias a un precio muy competitivo, complementado con un equipamiento extenso. Por poco más de 5 millones de pesetas, el Audi "TT" ofrece un diseño personalísimo, un comportamiento a la altura del mejor deportivo, unas prestaciones mecánicas especialmente brillantes gracias a su motor turboalimentado y un habitáculo con grandes posibilidades. Ofrece cuatro plazas, aunque las traseras admitan tan solo a dos niños. En cualquier caso, siempre es más que la oferta de los coupes biplazas, a menudo algo escasos de espacio.

Este tracción delantera alemán —del que se deriva una versión "roadster" presentada en el reciente Salón de Ginebra— tiene pocos defectos, aunque si nos ponemos quisquillosos, siempre podremos apreciar un consumo elevado cuando se pisa el acelerador más de la cuenta, y poca superficie acristalada en una concesión al diseño que termina causando algo de claustrofobia. ♦

😊	▶ Precio y equipamiento
	▶ Rendimiento del motor
	▶ Comportamiento
😞	▶ Poca superficie acristalada
	▶ Ubicación mando elevallas
	▶ Consumo elevado
▶ NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8	

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

AUTOREVISTA



SMART & PULSE

COMENTARIO.— Este automóvil, biplaza, es diferente se mire por donde se mire. Pero, ante todo, es el máximo exponente de la movilidad en los cascos urbanos. Su tamaño y estética marcan la diferencia, puesto que no es normal un coche con sólo 2,5 metros de longitud, ni tampoco que su presencia resulte tan atractiva como vanguardista. Más diferencias: mecánicamente se le ha dotado de un motor de gasolina tricilíndrico, con turbocompresor, cuya potencia (55 CV) se envía al eje trasero; su rendimiento es excepcional por prestaciones y consumos. También incorpora una avanzada caja de cambios secuencial de seis velocidades que, además de facilitar la conducción, permite extraer un gran provecho del motor. Sin embargo, el paso de una marcha a otra resulta algo lento.

En el interior, amplio para los dos posibles ocupantes pero con escaso maletero, todo son detalles novedosos que forman parte de un sobresaliente acabado general. Una vez al volante y en marcha, la sensación de seguridad es continua gracias al esquema de suspensiones elegido, así como a los diferentes dispositivos electrónicos que incorpora. Pero, claro, todo pasa factura en el precio final. ♦

😊	▶ Maniobrabilidad en ciudad
	▶ Seguridad de marcha
	▶ Acabado bueno y atractivo
😞	▶ Suspensiones muy duras
	▶ Cambio lento
	▶ Precio elevado
▶ NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,3	

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

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera. **Cilindros:** Tres, en línea. **Cilindrada:** 599 c.c. **Carburante:** Gasolina sin plomo. **Depósito:** 22 litros. **Potencia máxima:** 55 CV a 4.500 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** Tracción: Trasera. **Caja de cambios:** Secuencial, de 6 marchas. **Embrague:** No lleva. **FRENOS:** Doble circuito. ABS. **SUSPENSIÓN:** Delantera, con ballesta transversal, barra estabilizadora y amortiguadores telescópicos. Trasera, de tren trasero de DeDeion con barra de torsión. **DIRECCIÓN:** Tipo: De cremallera, con amortiguadores de dirección. **Diámetro de giro:** 8,5 mts. **RUEDAS:** Neumáticos: 135/70 R 15, delante. 175/55 R 15, detrás. **Peso:** 720 kgs. **Longitud:** 2,50 mts. **Anchura:** 1,51 mts. **Altura:** 1,52 mts. **Maletero:** 150 litros. **Consumo:** Urbano, 4,8 l/100 km. **Precio:** 1.465.000 pesetas (8.804,83 € uros).

COCHE ACTUAL

HONDA HR-V

COMENTARIO.— La última creación de Honda se desmarca con un atrevido diseño, mezcla de todo terreno y deportivo compacto: el "HR-V". En el interior, la postura de conducción recuerda casi en todo a un turismo, aunque la altura es superior. En cuanto a habitabilidad, sólo 4 ocupantes pueden ir cómodos, a costa de un reducido maletero.

Una vez en marcha, el "HR-V" se muestra ágil por trazados virados, gracias en parte a una dirección rápida y precisa y a una batalla relativamente corta. El tarado de amortiguación resulta adecuado, evita el balanceo en curva y mantiene el vehículo sobre el asfalto con firmeza, pero no penaliza al confort de marcha. En condiciones normales, se comporta igual que un turismo de tracción delantera, con una leve tendencia al subviraje. La tracción total sólo se conecta si las ruedas delanteras pierden tracción, por lo que los beneficios se aprecian especialmente sobre asfalto mojado o en malas condiciones. En cuanto al motor, ofrece un correcto funcionamiento.

En el campo, poco tiene que decir. Tampoco Honda insiste mucho en ello, y deja claro que el "HR-V" ofrece una cara mucho más interesante y eficaz sobre el asfalto que alejado de él. ♦



😊	▶ Comportamiento carretera
	▶ Diseño personal y atractivo
😞	▶ Prestaciones
	▶ Comportamiento en campo
▶ NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,3	

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

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Posición: Delantera. **Cilindros:** Cuatro, en línea. **Cilindrada:** 1.590 c.c. **Alimentación:** Inyección electrónica. **Carburante:** Gasolina sin plomo. **Depósito:** 55 litros. **Potencia máxima:** 105 CV a 6.200 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** Tracción 4x4 inteligente a tiempo real. **Caja de cambios:** Manual, de 5 velocidades. **FRENOS:** Delanteros, discos ventilados. Traseros, de discos macizos. **SUSPENSIÓN:** Delantera, de montante MacPherson; y trasera, de cinco articulaciones. **DIRECCIÓN:** Tipo: De cremallera servoasistida. **RUEDAS:** Neumáticos: 205/60 R 16. **Llantas:** 16x6 JJ. **Peso:** 1.179 kilos. **Longitud:** 4,01 metros. **Anchura:** 1,69 metros. **Altura:** 1,70 metros. **Maletero:** 285 litros. **Consumo:** Urbano, 10,4 l/100km. Interurbano, 7,6 l/100 km. **Precio:** 3.160.000 (18.991,98 € uros).

HUMOS CONTROLADOS

Conseguir la correcta verificación del estado del sistema de escape y del catalizador es el objetivo que persigue el Manual que acaba de editar Tenneco, fabricante de estos elementos. Escape y catalizador son los encargados de eliminar los gases contaminantes (CO, HC y NOx) que se producen durante la combustión y que el vehículo lanza al aire. El manual se distribuirá a los talleres y usuarios interesados. Su finalidad es informar sobre la importancia que tiene su mantenimiento. Sólo



cuando se rompe, y se produce excesivo ruido o se ha perdido alguna de sus partes, se detecta la avería y en ese momento el peligro puede ser ya muy importante.

El manual enumera los puntos básicos de verificación del silenciador y del catalizador, así como su proceso básico de sustitución. Finalmente, se incluye un certificado para el usuario en el que se describe el estado de su sistema de escape y las piezas que hay que cambiar, si fuera necesario.

● **PEUGEOT** ha incrementado la gama del "206" con una **VERSIÓN AUTOMÁTICA**. Se trata del "206 XT 75", equipado con motor de gasolina de 1.360 c.c. y 75 CV, con una caja de cambios automática de gestión directa y "autoadaptativa", que consigue adaptarse al estilo de conducción del conductor, así como al perfil de la ruta, la temperatura del motor y la carga del vehículo.

EL MÉGANE SE RENUEVA

Renault renueva la imagen de su "Mégane" tanto exteriormente -con modificaciones en la calandra, capó o en el diseño de luces- como en el interior -en el que destacan las variaciones del tablero de mandos, los paneles de puertas y la tapicería de terciopelo-. Por otra parte, se incorporan tres nuevos motores de gasolina de 1.4, 1.6 y 2.0



EL CENTENARIO DE OPEL

Este año, Opel celebra un aniversario muy especial: han pasado cien años desde aquel 21 de enero de 1899, en el que los hermanos Opel comenzaron a construir su fábrica de coches en Rüsselsheim. En su primer año, entregó once unidades fabricadas a mano. Desde entonces, ha producido 50 millones de vehículos. En 1997 fue, por sexto año consecutivo, líder de mercado en Europa occidental. Su línea actual incluye el "Corsa", "Tigra", "Astra", "Vectra" y "Omega", "Caravan", "Sintara", "Frontera" y "Monterey". Además, acaba de lanzar el monovolumen compacto "Zafira" y se espera muy pronto los "Arena" y "Movano". ¡Felicidades!

● **BMW** ha presentado el modelo "316G", impulsado por **GAS NATURAL**, como vehículo de **PRODUCCIÓN EN SERIE**. Para un mismo consumo de combustible, el motor de gas emite aproximadamente un 20 por 100 menos de anhídrido carbónico y un 80 por 100 menos de hidrocarburos que el de gasolina. En contra, tiene la escasa infraestructura existente para que sea un vehículo útil para el uso diario.



NOVEDADES SEAT

Seat es noticia en dos frentes. Por un lado, acaba de presentar, en el pasado Salón de Ginebra, su nueva identidad corporativa con cambios de color tanto en el símbolo como en el logotipo, y un nuevo grafismo de la "S" que identifica la marca. El azul da paso al rojo y plata -o cromo-. La "S" es más moderna y estilizada, con un diseño de línea redondeada. Por otro, ha mostrado su último 'concept-car': el "Formula", un biplaza, con motor de 4 cilindros turbo de 2 litros y 20 válvulas, de marcado carácter deportivo.

PRIMAVERA DE SALÓN

Varios son los Salones dedicados al mundo del motor que van a abrir sus puertas en fechas próximas:

► **VIII SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE VIGO**, que se desarrolla entre el 24 de abril y el 2 de mayo. Se espera superar el listón de las 40 marcas de automóviles, y cuenta también con representación de motocicletas, vehículo industrial e industria auxiliar.

► **SALÓN DE LA MOTO DE JEREZ**, que coincidiendo con el Gran Premio de España de Motociclismo, celebrará su segunda edición entre el 6 y el 9 de mayo en la ciudad gaditana. Junto con la exposición, se ha diseñado un programa de actividades paralelas con prácticas deportivas, exhibiciones y conciertos musicales.



► **XXX SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE BARCELONA**, abrirá sus puertas del 22 al 30 de mayo, en la que será la última exposición del milenio y la gran cita del mundo del motor en España. Estarán presentes todos los fabricantes del sector, en una superficie que rondará los 90.000 metros cuadrados. Durante su celebración se conmemorarán, con diferentes actos, los cien años de carreras automovilísticas en España.

► **V SALÓN INTERNACIONAL MOTORTEC**. La feria de los equipos y componentes para la automoción tendrá lugar del 3 al 6 de junio en Madrid. Este certamen ha obtenido por primera vez la catalogación de feria internacional.

RENAULT COMPRA NISSAN

El fabricante francés Renault ha comprado el 36,8 por 100 de la japonesa Nissan Automóviles, y el 22,5 de Nissan Diesel, dedicada a la producción de camiones, con lo que ha conseguido casi el control total sobre esa marca. Con esta unión, se ha formado el cuarto fabricante mundial de vehículos, con un volumen anual de casi 5 millones de unidades entre turismos, vehículos industriales ligeros y pesados. Nissan arrastra, tras 6 años de pérdidas, una deuda de más de 3 billones de pesetas y se espera que Renault consiga sacar de este bache económico.



EL MOTORISTA MÁS SEGURO

Europa busca a dos motoristas seguros. Para ello, la Unión Europea ha organizado un concurso que pretende elegir a dos motoristas de 16 a 25 años "cuyos conocimientos de seguridad vial les impulsen a practicar una conducción segura". Quienes quieran participar en este concurso "Motorista Joven Más Seguro del Año" deberán informarse en revistas especializadas. Su lanzamiento se hará antes del Gran Premio de Motociclismo de Jerez. Entre los promotores, están la DGT, fabricantes de motos (ANESDOR), Autoescuelas, UNESPA, la Federación de Motos...



● **Las MATRICULACIONES** durante **EL PRIMER TRIMESTRE** del 99 han superado en un **25 POR 100** las del mismo período de 1998. Destaca el crecimiento del **32,1 por 100** de marzo. **ANFAC** apunta una cifra de **VENTAS** para el total del año de **1,3 MILLONES DE UNIDADES**, pero advierte de la posible deceleración en la segunda mitad del año.

LAS MATRICULACIONES DE MARZO

- 1 Renault Mégane 9.111
- 2 Seat Ibiza 8.690
- 3 Citroën Xsara 7.753
- 4 Renault Clio 7.701
- 5 Opel Astra 6.793
- 6 Volkswagen Golf 4.922
- 7 Peugeot 306 4.783
- 8 Ford Focus 4.700
- 9 Seat Córdoba 4.350
- 10 Peugeot 206 3.978

Fuente: DGT.
* Nuevo en el mercado

JOSEMA YUSTE



GEMMA CARRASCO.
FOTOS:
DIEGO LÓPEZ CALVIN

Precavido. En la vida y al volante. Así se define Josema Yuste, un convencido de que, en carretera, no vale la pena jugársela. Le avalan cerca de un millón y medio de kilómetros. Un largo trayecto que ha recorrido acompañado de su única vocación: convertirse en actor. Cumplido su sueño y recompensado por el público, podemos verle todos los martes en "Mediterráneo", la serie que emite Telecinco.

"Valoro mucho la vida"

Josema Yuste habla con nosotros aprovechando el descanso para comer. El rodaje de la serie está resultando especialmente duro y complicado: se graba en exteriores, con animales y a más de 600 kilómetros de Madrid, en el Parque "Selwo" de Estepona (Málaga).

- ¿Cómo lleva lo de rodar lejos de casa?
- No muy bien. Para alguien tan familiar como yo, no es la situación ideal. Tengo varias compensaciones:

el apoyo de los míos y unos compañeros estupendos. Sobre todo como personas. A mí me importa la calidad humana. Lo demás, "me la trae al paio".

- Interpreta a Ricardo, el director de una reserva de animales con escasos conocimientos de la fauna...

- Es un personaje que irá evolucionando. De ser un 'capullo', mejora bastante como persona. Y de 'urbanita' cien por cien, llega a involucrarse con el mundo de los animales y de la Naturaleza.

- ¿Mantiene buenas relaciones con los animales?

- Sí, muy buenas. He tenido conejos, hámsters y un pastor alemán. Ahora tengo un boxer.

- ¿Se producen muchas anécdotas con los animales del rodaje?

- Tampoco demasiadas. Están amaestrados y son muy disciplinados. Hacen las tomas que haga falta sin problemas. No, no dan mucha guerra.

- ¿Cuál le resulta más simpático?

- Nani, el chimpancé. Es un mono peculiar, muy divertido, con características muy particulares. Siempre está en su mundo, 'a su bola', comiendo. Lo come todo.

MADURAR COMO ACTOR

- Ha cumplido recientemente 45 años, ¿en qué momento vital y profesional se encuentra?

- Positivo, porque estoy trabajando. Importante, porque empiezo a madurar, a aprender más y el público comienza a aceptarme como actor.

- Los telespectadores ya respondieron bien con su trabajo en la serie "Todos los hombres sois iguales".

- Sí, pero creo que el pú-

blico necesita más tiempo que uno mismo para creerse que eres actor, torero o periodista. En este aspecto, aún vivo una etapa transitoria que necesito consolidar. Siempre me he sentido actor. No quiero ser otra cosa.

- ¿Cuándo fue la primera vez que actuó?

- Con siete años, en una función escolar. Hacía de astronauta. Aquel día aún no sabía que quería ser actor, pero tres años después empecé a anunciarlo. Desde entonces, nunca he dudado de mi vocación. Jamás.

- En su trayectoria, ¿qué momento recuerda con especial cariño?

- Muchas. Tal vez una función de teatro que dirigió hace veintitantos años Adolfo Marsillach, a quien admiro como persona y como profesional. Me enseñó mucho en poco tiempo. Recuerdo igualmente miles de momentos entrañables de la etapa de "Martes y Trece".

- ¿Qué tal lleva la popularidad?

- Bien. Entiendo que es producto de mi trabajo. Yo realizo mi tarea en un escaparate delante del cual permanentemente pasa gente. Unos no se paran a mirarte y otros sí. La popularidad va dentro del paquete. Ocurre que en determinadas situaciones, resulta más incómodo. Pero en la mayoría de los casos es agradable.

- ¿Tiene muchas fans?

- Hay alguna. Me hacen sentirme orgulloso. En definitiva, trabajamos para ellas, para el público. Me envían cartas de vez en cuando que resultan gratificantes.

- ¿Cartas de amor?

- No, no tanto. Suelen ser cartas cariñosas en las que alaban sobre todo mi trabajo. Yo no soy un hombre

"Siempre he sido muy precavido. Mi forma de ser no es temeraria. Y en el coche me comporto de la misma manera"



guapo o atractivo. Hombre, tampoco soy un horror. Imagino que le gustará a algún tipo de mujer. Me considero normal. Creo que es una bonita definición: soy normal.

- ¿Le apetecería un papel de tipo duro?

- No me importaría. Físicamente, creo que, en principio, no doy ese perfil. Pero podría hacer un personaje un tanto frío, calculador, 'cabroncete'... Aunque haciendo comedia me siento muy a gusto.

- No le costaría, por tanto, cambiar de registro.

- Los que venimos de hacer humor podemos pasar a interpretar papeles dramáticos sin traumas. Ahí están

Alfredo Landa y José Luis López Vázquez. El humor es una magnífica escuela por la cantidad de papeles que representas en los distintos 'sketches'. Eso nos ha dado una gran base. Lo digo con humildad, pero también con sinceridad: me siento seguro interpretando.

MUCHOS KILÓMETROS

- ¿Conduce de forma distinta cuando va solo que cuando lleva a su familia?

- No. Exactamente igual.

- Habrá pasado muchas horas en la carretera...

- Tengo a mis espaldas cerca de millón y medio de kilómetros. Me he visto obligado, por mi trabajo, a viajar mucho. Y he visto muchos accidentes. Especialmente de camiones volcados.

- Los años, ¿han cambiado su manera de conducir?

- Qué duda cabe que cuando tienes dieciocho años crees que el peligro no va contigo y, además, pretendes comerte el mundo. Pero no ha sido mi caso. Siempre he sido muy precavido. Mi forma de ser no es temeraria. Al contrario, soy, incluso, asustadizo. En el coche me comporto de la misma manera. Valoro mucho la vida.

- ¿Está de acuerdo con la rebaja de los niveles de alcoholemia permitidos?

- Del todo. La normativa es, en estos casos, demasiado blanda.

- Entonces, ¿mucho más duras?, ¿cárcel para la conducción extremadamente temeraria?

- Penas de cárcel... en principio, no. Si encierras al que un día va borracho y provoca un accidente, ¿qué hacemos con los terroristas? Muchas terroríficas, sí. Retirada del permiso para siempre, también. ♦

Nunca es tarde

Por razones sobre las que preferiría no tener que entrar, me saqué el carnet de conducir a los treinta y siete años. Aprobé el examen teórico al segundo intento y el práctico a la primera. A los pocos días de empezar las clases de circulación, la veterana instructora que me tocó en suerte me contó una curiosa teoría. Según ella, para saber cuántas clases necesitará un alumno para aprobar bastaba multiplicar los años de dicho alumno por 1,5.

Como es natural, me asusté al calcular mentalmente el resultado. Financiarle 55 clases prácticas no entraba en mis planes más inmediatos. Así pues, amenazado por la teoría, me lo tomé muy en serio y procuré contradecir la estadística y formar parte del reducido grupo de privilegiadas excepciones que, según mi instructora, confirmaban la regla. Me quedé clavado en un atasco, me sudaron las manos al ser incapaz de recordar dónde demonios estaba el intermitente, temblé en el momento de poner la cuarta marcha por primera vez y me consideré el tipo más genial del mundo cuando, tras múltiples y variados chascos —les ahorarré los detalles escabrosos—, conseguí aparcar.

Pasaron los días. Parecía que la cosa mejoraba. Llegaron, además de las lluvias, las veinte primeras clases. Luego las treinta. Mi autoestima estaba por los suelos. Al regresar a casa, los míos me preguntaban: "¿Qué, le has tomado gusto a las clases?" No caí en la provocación y continué mi particular calvario. De reojo, yo miraba a la instructora y esperaba que, con lacónico retitín, me anunciara: "Ya estás preparado para examinarte". Pero, en mi fuero interno, sabía que no lo estaba. Todavía no dominaba el pedal del embrague (¡rasca, mamá!) y, con demasiada frecuencia, confundía las señales (¿por qué se parecerán tanto?, me

preguntaba). No valía la pena pasar por la traumática experiencia de suspender el examen sólo para contradecir la teoría del 1,5. A mi alrededor, se sucedían los testimonios de grandes genios de la circulación que, con suficiencia, presumían de haberse sacado el carnet con sólo quince clases (y a los que, por supuesto, nunca confesé mis mediocres prestaciones automovilísticas). Por fortuna, también me tropezaba con testimonios diametralmente opuestos: personas que habían necesitado hasta setenta clases para lograr su propósito. Disciplinadamente, acepté mi destino y ví como llegaba la clase número 50. Por aquel entonces, mi economía se parecía a la de la Rusia de Boris Yeltsin, ya que ni los presupuestos más pesimistas contemplaban tamaña inversión. Bancarrota total. Sin embargo, y gracias a una ayuda del Fondo Monetario Familiar, conseguí superar esta breve crisis monetaria y afronté las clases con serenidad y relajación. Si había que hacer treinta cla-

"La veterana instructora me contó que para saber cuántas clases necesitará un alumno para aprobar bastaba multiplicar los años de dicho alumno por 1,5"



ses más, pues las haría, qué demonios. Más se perdió en Cuba. Cuando, en la clase número (redoble de tambores) 55, la instructora sonrió y dijo: "Esta semana nos examinaremos" (utilizando esa cordial y solidaria primera persona del plural), no me lo podía creer. ¿Examinarme? ¿Yo? ¿El Hombre del Uno Coma Cinco? Contrariamente a lo que había supuesto, dormí perfectamente y, el día del examen, me presenté a la cita en perfecto estado mental y físico, dispuesto a deslumbrar con mi peculiar estilo al volante. Me sudaron las manos y me temblaron las piernas pero conseguí superar todos los obstáculos gracias, entre otras cosas, a la silenciosa presencia de la instructora a mi lado y a mi deseo de cumplir a rajatabla con la estadística. En el asiento de atrás, el examinador tomaba notas y, de vez en cuando, ordenaba alguna maniobra. Cuando me dijeron que estaba aprobado, no salté de alegría. Lo consideré normal, la consecuencia lógica de mi esfuerzo, la compensación razonable a tantos días de dedicación, a tanto dinero invertido y a tanta concentración mental. Me salió caro, es cierto, pero mereció la pena. Ahora, en esas conversaciones en las que, inevitablemente, aparece el tema de los coches, presumo de haberme sacado el carnet a la primera sin confesar que lo hice tarde y gracias a cincuenta y cinco interminables clases. Ni tampoco admito que, a veces, cuando me meto por una carretera plagada de intrépidos camiones y nerviosos turismos víctimas del estrés, me gustaría que la instructora estuviera a mi lado. ♦



SERGI PAMIES

ses más, pues las haría, qué demonios. Más se perdió en Cuba.

Cuando, en la clase número (redoble de tambores) 55, la instructora sonrió y dijo: "Esta semana nos examinaremos" (utilizando esa cordial y solidaria primera persona del plural), no me lo podía creer. ¿Examinarme? ¿Yo? ¿El Hombre del Uno Coma Cinco?

Contrariamente a lo que había supuesto, dormí perfectamente y, el día del examen, me presenté a la cita en perfecto estado mental y físico, dispuesto a deslumbrar con mi peculiar estilo al volante. Me sudaron las manos y me temblaron las piernas pero conseguí superar todos los obstáculos gracias, entre otras cosas, a la silenciosa presencia de la instructora a mi lado y a mi deseo de cumplir a rajatabla con la estadística. En el asiento de atrás, el examinador tomaba notas y, de vez en cuando, ordenaba alguna maniobra. Cuando me dijeron que estaba aprobado, no salté de alegría. Lo consideré normal, la consecuencia lógica de mi esfuerzo, la compensación razonable a tantos días de dedicación, a tanto dinero invertido y a tanta concentración mental. Me salió caro, es cierto, pero mereció la pena. Ahora, en esas conversaciones en las que, inevitablemente, aparece el tema de los coches, presumo de haberme sacado el carnet a la primera sin confesar que lo hice tarde y gracias a cincuenta y cinco interminables clases. Ni tampoco admito que, a veces, cuando me meto por una carretera plagada de intrépidos camiones y nerviosos turismos víctimas del estrés, me gustaría que la instructora estuviera a mi lado. ♦

Cartas

¡QUÉ SUEÑO

Hace 6 años compré un modesto coche nuevo. Al poco, comencé a sentir sueño, cansancio excesivo y obnubilación durante la conducción y fuera de ella y sensación de disnea nocturna que me impedía un correcto descanso. No era mi primer coche; por eso, primero lo achaqué al trabajo —enfermera— con turnos de día y noche, y a un descanso no del todo regular.

Como a mi hijo le pasó lo mismo, descarté el problema personal y lo comuniqué al servicio oficial. Me dijeron que era por electricidad estática y que pusiera una goma para descargarla. Puse goma, cadena y todo tipo de artilugios, pero me seguía durmiendo a pesar de abrir siempre la ventanilla, por sospechar entrada de gases.

Me desconcertaba que hacía un viaje fenomenal y en otro debía parar cada pocos kilómetros, incapaz de llevar el coche, con el consiguiente peligro de colisión. Y al llegar de un viaje largo, me encontraba mal dos o tres días.

Un compañero, ante mi sospecha de que entraban gases, me dijo: "Compruébalo; cierra las rejillas de entrada de aire y abre la ventana". No me he vuelto a dormir al volante y mejoro progresivamente del resto de síntomas, pese a tener el mismo trabajo, el mismo escaso tiempo de descanso y de no estar en tratamiento.

Volví al servicio oficial. Tras ver



que las gomas de aislamiento estaban bien, me dijeron que era imposible. Busqué donde midieran los gases del interior del coche para aportar pruebas, pero no encontré ningún sitio. En la ITV me dijeron que no sabían cómo medir cantidades tan pequeñas y que ellos sólo podían comprobar los gases del escape. Un ente de protección al automovilista me aconsejó escribir al Servicio de Atención al Cliente para pedir una solución. A los pocos días, el servicio oficial mencionado dijo que seguramente eran unas rejillas de ventilación de la carrocería colocadas en los laterales del parachoques posterior, que, por error, salían cerradas de fábrica en algunas unidades.

La reparación no ha sido satisfactoria en otros aspectos, pero lo importante es que el coche tenía un problema cierto y reconocido. El que más de 2.700 accidentes de tráfico con víctimas sean consecuencia del sueño, según el nº 127 de "Tráfico", es suficiente como para que las autoridades tomen medidas. Revisiones de gases, controles de fábricas, campañas publicitarias para que se revise el coche si existe sueño injustificado... No sé. Yo voy a contactar con la Unidad de Sueño del hospital donde trabajo, por si pueden hacer algo. - Antonia González Maraña. Madrid.

EJEMPLO

Me asusta pensar las aptitudes y habilidades que enseñan los profesores de autoescuela cuando paseo por mi ciudad y encuentro en doble fila coches de autoescuela teniendo la posibilidad de aparcarlos correctamente a 5 ó 6 metros, o más si fuera necesario.

Pido a las autoridades competentes rigor con esta práctica tan cotidiana. ¿Qué futuro nos espera ante tales disparates de poco civismo? Las autoescuelas deben servir a la

sociedad para crear buenas conductas cívicas, no para que el alumno apruebe y haga todo tipo de barbaridades. - Manuel Sierra Durán. Madrid.

BTP NECESARIA

Tengo como único vehículo familiar el taxi con el que trabajo. Mi hija de 18 años acaba de obtener el Permiso de Conducción B y tiene que esperar un año para conseguir el BTP, necesario para conducir un taxi. ¿Puede conducirlo los días de descanso —en los que es un coche más—? Los pasajeros seríamos sólo su familia, con el único fin de que no perdiera la práctica necesaria para desenvolverse con garantía. - Juan Luis García Barredo. Gijón (Asturias).



Respuesta: El art. 7.3 del Reglamento General de Conductores (RD 772/1997, de 30 de mayo) dispone que para conducir turismos destinados al transporte público de viajeros será necesario poseer la denominada autorización BTP. Debe entenderse que la expresión "destinados" hace referencia, de forma permanente, a la finalidad para la que está autorizado el vehículo (taxi, en este caso), con independencia de que en un determinado momento lleve o no pasaje, por lo que, para su conducción, se requerirá, en todo caso, la autorización BTP.

LÍMITE DE APARCAMIENTO

En una calle enlosada, sin salida y de 4 metros de ancho —con señal de dirección prohibida para que no entren coches, excepto a los garajes—, ¿puede el dueño de uno de ellos aparcar frente al suyo el tiempo que quiera o algún artículo limita ese tiempo? - Enrique Romero Picardo. San Fernando (Cádiz).

Respuesta: El art. 91.2.c) del Re-

ACUSE DE RECIBO

Pinchazo

Un sábado por la tarde, en el p.k. 166 de la N-VI, dirección Madrid, pinché una rueda. Puse la de repuesto y hasta la capital tuve que llevar la pinchada en el maletero, porque en seis estaciones de servicio que pregunté no reparaban ruedas. Si llego a pinchar otra vez, me hubiese quedado "tirado". No pretendo que una estación de servicio sea un taller mecánico, pero, aparte de vender combustible, podrían arreglar un pinchazo, cambiar unas bujías o unos platinos, lo más imprescindible. Pues no. Al servicio del automovilista sólo venden combustible. Eso sí, tienen un supermercado donde se pueden comprar bebidas alcohólicas, bocadillos, revistas, ropas... ¡Lamentable! Habrá que prescindir del maletero para llevar tres o cuatro ruedas de repuesto.

Jaime Gómez Costero.
Madrid.

glamento General de Circulación considera estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que obstaculizan la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de vehículos, personas o animales, sin distinguir si se trata de inmuebles propios o ajenos, y el 94.2.f) del citado texto prohíbe estacionar ante los vados señalizados correctamente. Parece, pues, que se trata de un estacionamiento antirreglamentario.

En cuanto a la duración, el RGC no contiene ninguna disposición. Al ser casco urbano, habrá que estar a lo que disponga la Ordenanza Municipal de Circulación. Por ejemplo, la de Madrid fija en 7 días el tiempo máximo que un vehículo puede estar aparcado en el mismo sitio.

dia Civil de Tráfico que colaboren en esta labor. Ellos están en todas las carreteras de día y de noche y quién mejor para ver y denunciar las deficiencias de nuestra red viaria.- Francisco J. Arroyo. Las Pedroñeras (Cuenca).

IMPUESTO Y REMOLQUE

Hace años oí en la radio que no era obligatorio el pago del impuesto municipal de vehículos en los remolques de menos de 750 kgs. En la Jefatura Provincial de Tráfico me ratificaron lo oído, y decidí no pagarlo más. Pero el Servicio Provincial de Recaudación me envió una carta para el pago del mismo correspondiente a 1995, con un 20 por 100 de recargo. Mandé un pliego de descargo al que contestaron alegando que el Diccionario de la Real Academia diferencia entre remolque y vehículo y que, por tanto, no se podía considerar un solo conjunto.

¿Por qué actualmente, al dar de alta en Tráfico un remolque de menos de 750 kgs. no hay que justificar el pago del impuesto municipal y, sin embargo, los antiguos propietarios tenemos que seguir pagándolo? ¿Por qué ley se rige Tráfico para no exigir el pago del impuesto?- Ramiro López Valcárcel. Pobra de Brollón (Lugo).

Respuesta: Según el art. 230.III del Código de la Circulación, los remolques y semirremolques de peso máximo autorizado no superior a 750 kgs. llevarán en el lado izquierdo o en el centro una sola placa posterior, de igual contenido que la del tractor. En línea con ello, los citados remolques y semirremolques, según el art. 242.I del Código, no son matriculables.

Por tanto, independientemente de otras consideraciones, no se da, en este caso, el supuesto contenido en el art. 100.I de la Ley 39/1998, Reguladora de las Haciendas Locales, relativo al Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica -cuya gestión, liquidación, inspección, recaudación y revisión de actos dictados en vía de Gestión Tributaria, corresponden al ayuntamiento competente- que obliga a quien solicite ante la Jefatura Provincial de Tráfico la matriculación de un vehículo a acreditar previamente el pago de este impuesto, lo que no sucede en este caso, en que el remolque tiene un peso máximo autorizado no superior a 750 kilos.

SOLO PARA NIEBLA

En fechas de niebla, muchos conductores encienden sus anti-niebla y, durante toda la estación, permanecen con ellas puestas, sobre todo las posteriores. Los agentes de circulación deberían aplicar con rigor la normativa y sancionar, ya que con ellas encendidas es muy fácil provocar un accidente.

En los coches se podría utilizar un piloto avisando del uso de dicha luz para realmente utilizarla cuando exista niebla o llu-



via intensa.- Antonio N. González Pino. Illescas (Toledo).

PERMISO FRANCÉS

Mi hermana se ha casado con un ciudadano francés y han fijado su residencia en Sevilla. ¿Qué trámites debe seguir él respecto a su permiso de conducir -expedido en Francia-? Creía que, por ser comunitario, le servía en España.- Víctor José Albala. Sevilla.

Respuesta: Conforme al art. 21 del Reglamento General de Conductores (RD 772/1997), los permisos expedidos por Estados miembros de la Unión Europea con arreglo a la normativa comunitaria, mantendrán su validez en España en las condiciones en que hubieran sido expedidos en su lugar de origen.

No obstante, cuando el titular del permiso establezca su residencia en España, dispone de 6 meses, a partir de la fecha de su residencia normal, para interesarse en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, la introducción de los datos de su permiso en el Registro de Conductores e Infractores, anotando la jefatura sobre el permiso todas las menciones necesarias para su gestión y, en especial, el lugar de residencia habitual de su titular en España, según dispone el art. 22 de dicho Reglamento.

El incumplimiento de esta obligación de registro implica que el permiso en cuestión no habilitaría a su titular para conducir en España, conforme establece el artículo 24, a), del repetido RGC.

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas, a máquina, a doble espacio. Irán firmadas y constarán nombre, domicilio, teléfono a ser posible y DNI. "TRÁFICO" se reserva el derecho a 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



Para solicitar un Permiso Especial de Transporte de Vehículos no matriculados, necesita:

DOCUMENTACION:

- Solicitud por el interesado (mod. 9.11) y fotocopia.
- Tasa 1.4 (2.575 ptas.) por cada permiso que solicite.
- DNI en vigor o NIF con fotocopia.
- Justificante de ser fabricante, vendedor o carrocerero de los vehículos para los que se solicita y fotocopia.
- Recibo de pago del IAE.
- Si es importador de vehículos usados, Certificado Único de Matrícula de cada vehículo y fotocopia (para relacionar los números de bastidor al dorso del permiso de transporte). Si es comunitario, factura o

contrato de compra-venta.

● Si es una entidad dedicada a estos transportes, certificado del fabricante o vendedor autorizándolo al traslado o distribución de esos vehículos.

PLACAS DE MATRICULA:

- Modelo 3.050, interesando el troquelado de las placas.
- Tasa 4,3 (650 ptas.) por el troquelado de cada juego de placas.
- Un juego de placas para cada permiso concedido.

LIBRO-TALONARIO PARA BOLETIN DE TRANSPORTE:

- Solicitud (mod.3.050), interesando el sellado de los Libros-Talonarios.
- Tasa 4,6 (1.300 ptas.) por cada Libro-Talonario.
- Libros-Talonarios de los Boletines de Transporte.

Renovación

Los titulares de este permiso sólo lo pueden renovar una vez, siempre que persistan las mismas circunstancias. La documentación será la misma que para la concesión, abonando la tasa reglamentaria.



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>.
TELETEXTO TVE: Pág. 600
VIDEOTEX: 031*trafico#
MOVISTAR GSM a través del nº 505

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, turismos destinados al transporte público de viajeros, transporte escolar o de 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, turismos destinados 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

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

Provincia	Matriculaciones concedidas			
	Últimas matrículas enero 99	Últimas matrículas febrero 99	Total vehículos matriculados	Total permisos ene-feb
Alava (VI)	4224-W	5456-W	1.232	823
Albacete (AB)	7331-T	8316-T	985	1.090
Alicante (A)	8145-DL	0016-DW	1.871	4.685
Almería (AL)	3912-AF	5840-AF	1.928	1.739
Asturias (O)	9427-CB	2128-CC	2.701	2.871
Ávila (AV)	0246-I	0638-I	392	411
Badajoz (BA)	6703-AB	9629-AB	2.926	1.901
Barcelona (B)	7655-UZ	8272-VC	20.617	12.565
Burgos (BU)	5816-X	6977-X	1.161	1.011
Cáceres (CC)	9662-S	0640-T	978	1.178
Cádiz (CA)	9423-BJ	2407-BK	2.984	3.231
Cantabria (S)	7360-AL	9099-AL	1.739	1.889
Castellón (CS)	9863-AP	1990-AS	2.127	1.567
Ciudad Real (CR)	1865-X	2938-X	1.073	1.246
Córdoba (CO)	8733-AT	0756-AU	2.023	2.473
Coruña, A (C)	1270-CB	4426-CB	3.156	3.597
Cuenca (CU)	7019-J	7540-J	521	563
Girona (GI)	9764-BK	2536-BL	2.772	1.862
Granada (GR)	9670-AT	2195-AU	2.525	3.493
Guadalajara (GU)	0246-I	0464-I	218	441
Guipúzcoa (SS)	6850-BD	9188-BD	2.338	1.753
Huelva (H)	7164-X	8420-X	1.256	1.143
Huesca (HU)	3894-O	4619-O	725	571
Jaén (J)	1834-AC	3434-AC	1.600	1.416
Illes Balears (IB)	9201-DB	3949-DC	4.748	2.341

León (LE)	0187-AG	1500-AG	1.313	1.299	90
Lleida (L)	5086-AF	6570-AF	1.484	872	119
Lugo (LU)	6047-V	6936-V	889	1.077	106
Madrid (M)	7169-WY	6598-XC	29.429	14.525	768
Málaga (MA)	5158-CP	0336-CS	5.178	4.946	866
Murcia (MU)	8362-BY	2358-BZ	3.996	3.745	1.116
Navarra (NA)	8415-AX	0698-AY	2.283	1.516	134
Ourense (OR)	8246-U	9869-U	1.623	964	98
Palencia (P)	9926-J	0781-K	855	562	27
Palmas, Las (GC)	9081-CB	2475-CC	3.394	2.604	324
Pontevedra (PO)	7012-BK	2291-BL	5.279	2.653	344
Rioja, La (LO)	9789-S	1660-T	1.871	831	90
Salamanca (SA)	0504-U	1365-U	861	1.026	85
S. C. Tenerife (TF)	8217-BU	1177-BV	2.960	2.700	297
Segovia (SG)	5989-I	6390-I	401	1.125	107
Sevilla (SE)	8512-DG	4006-DH	5.494	5.277	1.598
Soria (SO)	7829-F	8093-F	264	180	10
Tarragona (T)	6835-AY	9283-AY	2.448	1.664	391
Teruel (TE)	8717-H	9134-H	417	254	23
Toledo (TO)	2969-AC	5767-AC	2.798	1.620	202
Valencia (V)	0075-GK	5821-GL	15.746	7.276	1.679
Valladolid (VA)	4047-AH	6797-AH	2.750	1.503	78
Vizcaya (BI)	0089-CM	3335-CM	3.246	2.696	205
Zamora (Z)	1987-K	2466-K	479	586	52
Zaragoza (Z)	5390-BK	8117-BK	2.727	2.360	182
Ceuta (CE)	4516-G	5099-G	583	212	30
Melilla (ML)	5701-E	6187-E	486	195	33
TOTALES			163.850	119.468	20.310

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

**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)	95657 28 17
Cádiz (CA)	95625 25 90
Jerez de la Frontera (CA)	95614 41 41
Puerto Real (CA)	95659 06 12
San Fernando (CA)	95688 35 20
Villamarín (CA)	95623 12 82
Baena (CO)	95767 12 50
Córdoba (CO)	95720 25 77
Córdoba (CO)	95729 11 50
Lucena (CO)	95750 27 72
Pozoblanco (CO)	95713 05 17
Albortote (GR)	95846 68 62
Baza (GR)	95834 20 98
Granada (GR)	95827 26 21
Motril (GR)	95860 01 16
Huelva (H)	95924 51 86
Minas de Tharisis (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 82
Úbeda (J)	95375 80 70
Algarrobo (MA)	95255 08 82
Estepona (MA)	95280 35 50
Antequera (MA)	95203 1462
Málaga (MA)	95217 15 47
El Palo (MA)	95220 70 03
Ronda (MA)	95287 05 36
Camona (SE)	95419 13 00
Cazalla de la Sierra (SE)	95498 46 77
Génes (SE)	95576 05 28
Montequirón (SE)	95567 91 35
Osuna (SE)	95582 07 83
La Pinconada (SE)	95579 71 61
Utrera (SE)	95586 32 32

ARAGÓN

Huesca (HU)	97421 14 76
Sabiñánigo (HU)	97448 19 19
Monzón (HU)	97440 30 06
Barbastro (HU)	97431 41 54
Fraga (HU)	97447 22 58
Sanhüena (HU)	97457 24 57
Teruel (TE)	97660 29 64
Alcañiz (TE)	97683 18 55
Zaragoza (Z)	97657 08 18
Catalayud (Z)	97688 53 72
Utebo (Z)	97678 54 74
Tarazona (Z)	97664 40 50
Ejea de los Caballeros (Z)	97666 44 51

ASTURIAS

El Entrego (O)	98566 11 00
Gijón (O)	98530 01 03
Jamio (O)	98547 38 38
Llanera (O)	98526 33 17

Mieres (O) 98545 18 15

ILLES BALEARS

Ciudadela (IB)	97148 00 44
Inca (IB)	97150 24 04
Mahón (IB)	97135 45 02
Manacor (IB)	97155 54 57
Palma de Mallorca (IB)	97126 59 50
Palma de Mallorca (IB)	97129 79 06
Santa Gertrudis (IB)	97131 59 76

CANTABRIA

Comales del Buelna (S)	94263 12 80
Maliño (S)	94236 90 44
Ojaiz (S)	94233 95 06

CANARIAS

Agüimes (GC)	92818 20 20
Antigua (GC)	92867 81 45
Arrecife-Lanzarote (GC)	92861 14 73
Las Palmas (GC)	92826 06 39
Las Palmas (GC)	92848 07 51
Sta. María de Guía (GC)	92855 01 53
Telde (GC)	92871 02 03
Aralo (TF)	92250 17 00
El Paso-La Palma (TF)	92248 59 52
Los Realejos (TF)	92234 53 59
El Rosario (TF)	92261 93 22
San Miguel Abona (TF)	92273 04 76

CASTILLA-LA MANCHA

Albacete (AB)	96721 59 73
Albacete (AB)	96721 07 74
Almansa (AB)	96731 13 86
Hellín (AB)	96730 54 10
Villanovilla (AB)	96714 53 62
Alcázar de S. Juan (CR)	92654 66 50
Ciudad Real (CR)	92621 28 00
Manzanares (CR)	92661 23 93
Puerollano (CR)	92641 08 14
Cuenca (CU)	96921 35 53
Monilla del Palancar (CU)	96933 33 99
Alcolea del Pinar (GU)	94930 03 80
Guadalajara (GU)	94920 28 86
Ocaña (TO)	92513 10 77
Talavera de la Reina (TO)	92580 19 90
Toledo (TO)	92523 00 63
Los Yébenes (TO)	92532 10 02

CASTILLA Y LEÓN

Árvalo (AV)	92030 33 58
Ávila (AV)	92022 11 12
Aranda de Duero (BU)	94750 73 99
Burgos (BU)	94720 96 88
Burgos (BU)	94748 16 80
Miranda de Ebro (BU)	94732 59 52
Cembranos (LE)	98732 00 80
Oronilla (LE)	98725 40 99
Ponferrada (LE)	98745 56 51
Cervera de Pisuerga (P)	97987 07 77
Palencia (P)	97972 75 08
Béjar (SA)	92341 15 00
Carbajosa Sagrada (SA)	92319 03 63
Castellano Morisco (SA)	92336 14 35
Quéjar (SG)	92114 24 29
Valverde Majado (SG)	92149 00 23
Burgo de Osma (SO)	97536 02 17
Soria (SO)	97522 71 40
Tordesillas (VA)	98377 11 51

Valladolid (VA) 98347 23 54

Valladolid (VA) 98329 29 11
Benavente (ZA) 98063 67 99
Morales del Vino (ZA) 98057 00 25**CATALUÑA**

Argenlona (B)	93799 42 11
Badalona (B)	93027 27 27
Barcelona (B)	93010 10 20
Barcelona (B)	93027 27 27
Berga (B)	93822 20 11
Cornellà (B)	93010 10 20
Granollers (B)	93849 76 11
Igualada (B)	93805 24 44
Manresa (B)	93874 51 11
Sant Joan Despi (B)	93010 10 20
Sant Just Desverm (B)	93010 10 20
S. Miquel d'Olerdola (B)	93892 33 11
Vic (B)	93886 10 33
Viladecavalls (B)	93780 75 55
Vilanova i La Geltrú (B)	93814 42 22
Ares de Segre (L)	97340 22 23
Granyanella (L)	97353 22 25
Lleida (L)	97320 03 70
Monferrer (L)	97335 16 54
Solsona (L)	97348 16 69
Tremp (L)	97365 01 29
Vielha-Mijaran (L)	97364 11 66
Blanes (GI)	97235 31 33
Celrà (GI)	97249 28 88
Olot (GI)	97226 95 76
Palamos (GI)	97260 05 55
Puigcerdá (GI)	97214 06 60
Ripoll (GI)	97271 40 45
Vilamala (GI)	97252 51 26
Montblanc (T)	97766 23 24
Mora la Nova (T)	97740 27 77
Reus (T)	97739 14 14
Tarragona (T)	97724 16 16
Tortosa (T)	97759 70 18

EXTREMADURA

Badajoz (BA)	92427 11 02
Mérida (BA)	92437 20 73
Villanueva Serena (BA)	92484 34 50
Zafra (BA)	92455 44 41
Cáceres (CC)	92723 25 77
Pisarcia (CC)	92741 18 70
Trujillo (CC)	92732 18 35

GALICIA

Artixo (C)	98160 27 20
Cacheiras-Tec (C)	98160 60 09
A Coruña (C)	98161 16 61
Sta. Eugenia de Ribeira (C)	98167 24 00
Narón (C)	98131 50 51
Santiago-Tambre (C)	98157 11 00
Foz (LU)	98213 55 07
Lugo (LU)	98220 90 37
Monforte de Lemos (LU)	98241 04 12
Viveiro (LU)	98255 04 83
O Barco (OR)	98832 51 55
S. Ciprián das Viñas (OR)	98824 97 12
Curro-Barro (PO)	98671 33 54
Lalín (PO)	98679 41 03
Peinador (PO)	98648 70 17
Pontevedra (PO)	98686 50 04
Verín (OR)	98841 15 38
Poiró (PO)	98648 89 36
Poiró (PO)	98633 39 92

MADRID

Aranjuez (M)	91801 12 59
Arganda del Rey (M)	91871 41 14
Costada (M)	91672 80 48
Leganés (M)	91688 50 46
Lozoyuela (M)	91869 42 12
Navas del Rey (M)	91865 05 91
Paña (M)	91688 26 12
Prino-Gelata (M)	91695 86 58
Las Rozas (M)	91837 71 61
S. Sebastián Reyes (M)	91852 71 77
Tres Cantos (M)	91803 11 93
Vallecas (M)	91785 91 12
Villalba (M)	91851 16 87
Villarejo de Salvanes (M)	91874 53 63

MURCIA

Alcantarilla (MU)	96889 00 39
Caravaca de la Cruz (MU)	96872 55 02
Caňiguera (MU)	96852 83 19
Espinardo (MU)	96830 74 44
Jumilla (MU)	96878 25 18
Lorca (MU)	96846 07 61
Molina de Segura (MU)	96864 54 91
San Pedro del Pinatar (MU)	96853 70 00

NAVARRA

Beñain (NA)	94831 02 60
Noain (NA)	94831 27 59
Pamplona (NA)	94830 35 86
Peralta (NA)	94875 05 54
Tudela (NA)	94884 70 00

LA RIOJA

Calahorra (LO)	94114 68 14
Logroño (LO)	94129 11 58
Logroño (LO)	94120 82 95
S. Domingo Calzada (LO)	94134 27 10

COMUNIDAD VALENCIANA

Alicante (A)	96511 53 94
Alcoy (A)	96554 54 55
Bonidorm (A)	97005 99 82
Elche (A)	96544 40 04
Orihuela (A)	96536 71 82
Redován (A)	96675 44 97
Castellón de la Plana (CS)	96425 15 36
Villareal (CS)	96453 54 00
Vinaroz (CS)	96440 13 20
Alzira (V)	96241 82 73
Gandía (V)	96286 22 33
Massalissa (V)	96740 06 61
Oriente (V)	96291 07 20
Riba-roja (V)	96166 81 81
Utiel (V)	96217 15 62

PAÍS VASCO

Amorebieta (BI)	94630 89 57
Arriagorriaga (BI)	94671 17 13
Trápaga (BI)	94478 12 14
Zamudio (BI)	94452 11 13
Bergara (SS)	94376 04 90
Irún (SS)	94362 83 00
Uribea (SS)	94355 00 00
Jundiz (VI)	94529 05 10

CEUTA

Ceuta-El Tarajal	95650 73 74
------------------	-------------

EN MAYO Y JUNIO, REVISIÓN

Provincia	de	hasta	hasta
Álava	0505-S	1442-S	2468-S
Albacete	4989-O	5510-O	6202-O
Alicante	3843-CT	8561-CT	3706-CU
Almería	0221-X	1391-X	2705-X
Asturias	6108-BN	8184-BN	1006-BP
Ávila	7132-G	7374-G	7684-G
Badajoz	2418-W	3293-W	4288-W
Balears, Illes	9494-BZ	6066-CB	2412-CC
Barcelona	3053-PN	6715-PP	3246-PT
Burgos	6827-N	7672-T	8604-T
Cáceres	8269-N	8859-N	9601-N
Cádiz	2344-AX	4004-AX	6182-AX
Cantabria	8818-AD	9824-AD	1184-AF
Castellón	6547-AG	8016-AG	9781-AG
Ciudad Real	4344-T	4961-T	5737-T
Córdoba	0011-AK	1226-AK	2843-AK
Coruña, A	2080-BL	4287-BL	7083-BL
Cuenca	0546-I	0847-I	1215-I
Girona	4174-AY	5858-AY	7953-AY
Granada	9735-AH	1084-AJ	2640-AJ
Guadalajara	5831-G	6084-G	6449-G
Guipúzcoa	7318-AU	8770-AU	0627-AV
Huelva	6361-T	7051-T	7968-T
Huesca	8019-L	8475-L	9052-L
Jaén	1581-W	2404-W	3396-W
León	2396-Z	3295-Z	4423-Z
Lleida	6913-Y	7805-Y	8888-Y
Lugo	1981-S	2647-S	3475-S
Madrid	7383-SK	9100-SM	4966-SS
Málaga	1798-BT	5783-BT	0076-BU
Murcia	1530-BH	3940-BH	6813-BH
Navarra	5411-AM	6948-AM	8876-AM
Ourense	5269-P	5852-P	6723-P
Palencia	3280-I	3609-I	4069-I
Palmas, Las	9521-BH	1998-BJ	5346-BJ
Pontevedra	9864-AX	1588-AY	3932-AY
Rioja, La	7560-N	8404-N	9097-N
Salamanca	0872-P	1501-P	2241-P
S. C. Tenerife	8797-BC	0978-BD	3705-BD
Segovia	1581-H	1844-H	2182-H
Sevilla	7976-CK	0879-CL	4896-CL
Soria	8082-E	8235-E	8459-E
Tarragona	2068-AN	3705-AN	5605-AN
Teruel	5344-G	5587-G	5868-G
Toledo	6642-W	7472-W	8549-W
Valencia	5641-EZ	1182-FB	8110-FB
Valladolid	3723-AB	4774-AB	6042-AB
Vizcaya	4446-BX	6787-BX	9796-BX
Zamora	5025-I	5340-I	5755-I
Zaragoza	0845-AY	2499-AY	4564-AY
Ceuta	3575-F	3728-F	3903-F
Melilla	6789-D	6939-D	7147-D

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



Baja el nivel de alcoholemia para que bajen los accidentes de circulación.

UNA GRAN PARTE DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN SON POR CAUSA DEL ALCOHOL. UN PROBLEMA DE ESTAS DIMENSIONES HAY QUE REDUCIRLO POR TODOS LOS MEDIOS. POR ESO BAJA EL NIVEL PERMITIDO DE ALCOHOL EN SANGRE A 0,5 GR/LITRO PARA LOS CONDUCTORES EN GENERAL Y A 0,3 GR/LITRO PARA CONDUCTORES PROFESIONALES Y PRINCIPIANTES. 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 DE ESTE LÍMITE PUEDE SIGNIFICAR FUERTES MULTAS, LA SUSPENSIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR, CONDENAS CON PRIVACIÓN DE LIBERTAD, O QUE NO VIVAS PARA CONTARLO.

0,5 EN SANGRE
0,25 EN AIRE

NUEVO MÁXIMO PARA CONDUCTORES EN GENERAL

Dirección Gral. de Tráfico
Ministerio del Interior

No te pases, ahórrate un mal trago.



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



Bianca vivía con su madre en un mundo sin color



Su madre decía que a veces cuando llovía, el sol pintaba el cielo de colores.



Un día paseando sintió la lluvia en su cara y al abrir los ojos... lo vió.

¿Te imaginas que cuando Blanca vuelve a casa a buscar a su madre cruza el semáforo en rojo?

Afortunadamente, le han enseñado a cruzar la calle correctamente.



y colorín colorado el cuento de Blanca se ha acabado.

Entre todos podemos hacerlo. Prevenir los accidentes de circulación y evitar sus graves consecuencias no es tan difícil. Lo único que tenemos que hacer es poner un poquito de nuestra parte. Enseñamos los unos a los otros y sobre todo, poner en práctica lo que aprendamos. El resultado: Vivir. ¿Te parece poco?

www.dgt.es

1999 AÑO DE LA EDUCACIÓN VIAL.

Enseña también educación vial.

 **Dirección Gral. de Tráfico**

Ministerio del Interior



Enseña a vivir.