

AÑO XV
Nº 137
Julio-agosto
1999

Tráfico

Extra Verano 99

Todo lo que debe saber para un viaje seguro

CAMINO DE LAS VACACIONES

- La revisión que le conviene hacer a su coche.
- Lo que debe tener en cuenta para planificar su ruta.
- Cómo conseguir que sus hijos vayan más seguros y tranquilos.
- Mapa de puntos conflictivos e itinerarios alternativos.
- Los peores días para salir y las horas punta.
- Firma: Joaquín Vidal.



Un mes de
nuevas tasas

**LAS
ALTERNATIVAS
AL ALCOHOL**



Los nuevos radares

Más seguridad para los ciclistas

El reciclaje de conductores, en marcha

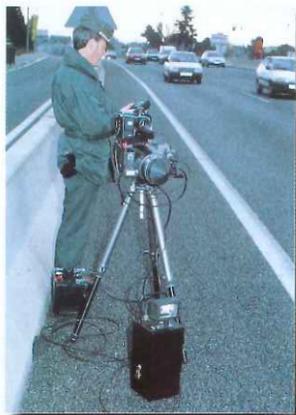
Comprar coche por Internet



ALCOHOL

VIAJE A LA "MOVIDA"

Transportes alternativos al vehículo particular, programas culturales y de ocio que coinciden en la madrugada con la salida de copas de los jóvenes... son iniciativas puntuales que comienzan a extenderse por nuestra geografía para paliar los riesgos del alcohol. En este viaje a la "movida", la revista "Tráfico" ha podido conocer, después de más de 170.000 controles de alcoholemia, cómo han variado los porcentajes después de un mes de vigencia de las nuevas tasas.12



VELOCIDAD

RADARES SOBRE TRÍPODE

Desde los primeros días de julio, se ha empezado a utilizar una nueva modalidad de radares que no necesitan estar instalados en un vehículo para funcionar. Se trata de un cinemómetro colocado en un trípode que permite ubicar el equipo en pasarelas o pórticos sobre la calzada o en tramos de carretera donde, por seguridad, no es posible estacionar un coche-radar.20

CICLISTAS

SEGURIDAD SOBRE DOS RUEDAS

Congreso y Senado están debatiendo una serie de medidas de seguridad para la circulación de ciclistas por carretera. Cuando, tras el verano, termine su tramitación parlamentaria, el casco y las prendas reflectantes, así como los controles de alcoholemia podrían pasar a ser obligatorios. Al mismo tiempo, la circulación en paralelo, fuera de la calzada, podría pasara estar permitida.22



VERANO 99

LISTOS PARA LAS VACACIONES

Un suplemento de veinte páginas le ayuda a preparar el viaje de vacaciones: desde los puntos a revisar en el automóvil y lo que hay que llevar hasta dónde se encuentran las obras y puntos conflictivos, pasando por las alternativas a los trayectos más utilizados, consejos para evitar el cansancio, los papeles que hay que llevar, la atención a posibles heridos. (Cuadernillo central)

INTERNET

NAVEGANDO ENTRE COCHES

Aunque en España en estos momentos no se pueden comprar coches nuevos a través de Internet y las ventas de segunda mano son testimoniales, las expectativas indican un futuro muy prometedor. Para preparar el terreno, todos los fabricantes han abierto página en la red, donde nos podemos informar de todas la novedades, datos técnicos, equipamiento o sistemas de financiación.....41



FAMOSOS

JUAN ECHANOVE: APASIONADO DE LAS MOTOS

Juan Echanove vive la contradicción de ser un enamorado de las motos y no conducir las, ya que se lo prohibieron por contrato. Al fin y al cabo, un accidente podría ser traumático para su trabajo. En cualquier caso, pese a no considerar más peligrosas las motos cree que quien compre modelos muy potentes debería pasar un cursillo de conducción.48

SECCIONES

La Locura	4
El Maletero	5
Editorial	7
El Zoom	8
Mi Carril	11
Medicina del Tráfico	37
El Cuentakilómetros	38
Tráfico del Motor	41
Banco de Pruebas	44
Motor al Día	46
Famosos en Marcha	48
La Pluma	50
Cartas	51
Vía de Servicio	53
Área de Descanso	55



Los antiguos suscriptores deben confirmar su interés y se admiten nuevas solicitudes

CONTINÚA LA CAMPAÑA DE SUSCRIPCIONES



Aún sigue abierto el proceso de confirmación de nuestros suscriptores y, a la vez, la posibilidad de suscribirse para nuevas personas. Las pautas a seguir son las siguientes:

ANTIGUOS. Los antiguos suscriptores deberán rellenar el boletín de color rosa de esta misma página, especificando en el sobre que son **ANTIGUOS SUSCRITORES** -como en el modelo-. Es obligatorio que pongan en el apartado reservado para ello su número de referencia, que está señalado en la octavilla donde van las señas de su domicilio y que se envía junto a la revista. No se tramitará ningún cambio de domicilio hasta tanto no lo comuniquemos, salvo los que se hagan en el boletín de renovación de esta página, para no entorpecer el proceso de renovación de suscriptores.

DÓNDE ENVIAR LOS BOLETINES

Los boletines, para nuevos y antiguos suscriptores, deberán enviarse por cualquiera de las siguientes vías:

- ✓ 3D. Diseño y Digitalización de Datos. C/ Méndez Alvaro, 57 - 5º. 28045. MADRID (Tlf.: 91-530.29.20).
- ✓ Apartado Postal: 52033. AP 28080.- MADRID
- ✓ FAX: 91-467.60.18
- ✓ E-Mail: tresd@jet.es

(SIRVEN FOTOCOPIAS DE LOS BOLETINES)

NUEVOS. Aquellas personas que no hayan recibido hasta ahora la revista, también podrán hacerse suscriptores rellenando el boletín de color azul, especificando en el sobre, en este caso, que son **NUEVOS SUSCRITORES**.

Los nuevos listados de suscriptores se harán por riguroso orden de llegada a nuestras oficinas. Dada la complejidad del proceso -se admitirán cerca de 350.000 peticiones-, el nuevo listado no entrará en funcionamiento hasta inicios del año 2000. Es decir, los antiguos suscriptores seguirán recibiendo la hasta finales de este año; los nuevos y los que se vuelvan a reinscribir, comenzarán a recibirla cuando salga la primera del año próximo.

Algunos colectivos la recibirán directamente, sin necesidad de solicitarlo. Serán estos: profesores de autoescuelas en activo, centros de reconocimiento de conductores, centros de mercancías peligrosas, centros escolares, medios de comunicación, parroquias, Guardia Civil de Tráfico, acuartelamientos de la Guardia Civil y de la Policía Nacional, ayuntamientos y jefaturas de policías locales, policías autonómicas, gestorías administrativas, juzgados y tribunales. Es decir, colectivos muy directamente implicados en la educación y la seguridad vial y con una relación muy directa y permanente con el tráfico y sus consecuencias.

ANTIGUOS
Apdo Postal: 52033
AP 28080. MADRID

¿CAMBIA DE DOMICILIO?

Marque x si pone nuevo domicilio

NOMBRE, 1º APELLIDO, 2º APELLIDO

DIRECCIÓN (calle o plaza, número, piso, letra)

POBLACIÓN

PROVINCIA

CÓDIGO POSTAL

REFERENCIA

ANTIGUOS SUSCRITORES

NUEVOS
Apdo Postal: 52033
AP 28080. MADRID.

NOMBRE, 1º APELLIDO, 2º APELLIDO

DIRECCIÓN (calle o plaza, número, piso, letra)

POBLACIÓN

PROVINCIA

CÓDIGO POSTAL

NUEVOS SUSCRITORES

1

El vehículo de color blanco, tras percatarse de que había superado —aproximadamente unos cincuenta metros— el camino de tierra que deseaba utilizar, se paró en el arcén. Pero lejos de tratar de realizar un cambio de sentido en algún lugar habilitado para ello, comenzó a circular marcha atrás por la calzada —se ve en la fotografía que no existe arcén—.



2

La razón por la que está prohibido circular marcha atrás queda patente en esta secuencia: detrás de él circulaba un camión que tuvo que desplazarse al carril del sentido contrario para evitar el choque. La moto que marchaba detrás del camión, como iba pegada a la izquierda del carril —aunque no es lo recomendable—, pudo esquivar sin mayores problemas al que venía marcha atrás..



3

... Pero el turismo azul, que circulaba de forma confiada tras el camión, apenas tuvo tiempo de ver al turismo blanco marcha atrás por el arcén y echarse hacia el carril contrario. De hecho, el choque se evitó por poco y no sucedió una desgracia porque no circulaba nadie en sentido contrario. La patrulla de helicópteros nos recuerda que avisó a una patrulla de la Guardia Civil que notificó al conductor una denuncia por conducción temeraria con riesgo de colisión.



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

ASI LO VI

Agustín Matías Martín
Sant Quirze de Besora
(Barcelona)

Avasallando

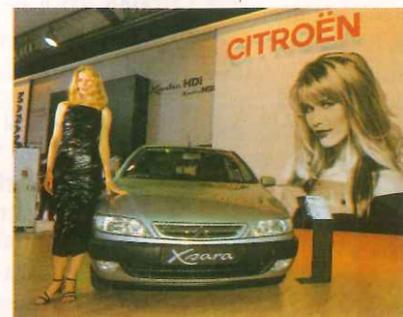
En la carretera local que va desde la N-II a Torroella de Mungrí, en Colomé, existe una limitación a 50 km/h. Un viernes por la mañana, conduciendo mi hija y mientras respetaba tal limitación, un camión se acercó a unos dos metros de nuestro coche y comenzó a pitar y el conductor a hacer gestos, como dando a entender que tenía prisa y que teníamos que correr más y olvidarnos de los límites de velocidad. Este señor, que salió de un camino vecinal, como despedida nos obsequió con una gran pitada para demostrar que por nuestra culpa había perdido mucho tiempo. Algunos creen que por ir con un camión la carretera es suya y pueden ir avasallando a toda la gente... ♦

CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO

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

CLAUDIA SCHIFFER, SIN PERMISO DE CONDUCIR

Claudia Schiffer, que ya protagonizó un anuncio de Citroën en 1997, acaba de confesar al diario francés Le Parisien que no tiene permiso de conducir. "No conduzco, pero no por ideología o porque no sepa, sino porque no he tenido tiempo para pasar el examen". No obstante, la modelo ha declarado que los coches "representan valores positivos, como la seguridad y la lucha contra la contaminación". A Citroën no parece haberle inquietado la noticia. Su portavoz, Jean-Claude Cardinale, declaró que a la Schiffer "le gustan los coches con locura". De hecho, la marca ha hecho protagonizar a esta modelo un nuevo anuncio de sus automóviles. El primer anuncio de la Schiffer tuvo polémica, ya que, además de su falta de permiso de conducción, se decía que el 'spot' no dejaba suficientemente claro a qué velocidad se había realizado la prueba de choque ni si Claudia Schiffer permanecía en el interior del vehículo durante todo el 'crash test'.



EL ALCOHOL AFECTA MÁS A LA MUJER

Una sentencia de la Audiencia Provincial de Oviedo fundamenta su fallo en una sentencia anterior de otro juez del mismo tribunal que consideró que la tasa de alcoholemia "muy elevada, y que por sí sola, y más tratándose de una mujer, acreditaría su ineptitud para conducir". Según el abogado de la defensa, la sentencia tiene un "claro corte sexista" y el "único argumento" expreso para considerar que su defendida cometió un delito es "algo tan subjetivo como que, por el hecho de ser mujer, se entienda que el riesgo es mayor". La asociación Jueces para la Democracia aseguró que "la sentencia parece poco razonable y puede ser discriminatoria, ya que el hecho de ser mujer no implica ineptitud para realizar ninguna actividad".

PRESIDENTE. Miguel López Salvador es el nuevo presidente de la Asociación Nacional de Profesores de Formación Vial, tras ganar las elecciones celebradas en la Asamblea Nacional Extraordinaria del 8 de mayo pasado.



EL TRÁFICO, EN AZUL

Si usted toma Viagra, esa pastilla contra la disfunción eréctil que, naturalmente, ningún macho hispánico va a reconocer —al menos en público— no se preocupe: no afecta a la capacidad de conducción. Al menos eso cuenta un reportaje, muy documentado de "La Vanguardia". Según este diario catalán, el sildenafil —principal principio activo de este medicamento— actúa como inhibidor de una enzima (fostodiesterasa) de la que el 95 por 100 se concentra en el pene y sólo entre el 1 y 2 por 100 en la retina, por lo que sólo en el 2 por 100 de los casos se han detectado problemas en la visión (que se vuelve azulada). No obstante, según el citado reportaje, el tener una visión en azul, no es peligroso, ya que "las personas que sufren daltonismo tienen un problema similar y ello no les impide 'ver bien' lo que ocurre a su alrededor".

LA CHISPA

Alrededor de 1.100 millones de personas viven en ciudades con contaminación superior a los niveles aceptables

ACCIDENTE "DE MENTIRA"

Arganda del Rey (Madrid) ha cerrado su Semana de la Seguridad Vial y Protección Ciudadana con un simulacro de accidente. Sesenta personas, entre ellas 15 víctimas, y servi-



cios de emergencia de la Guardia Civil, Policía Local, Bomberos y una UVI móvil del Insalud participaron en el mismo—una colisión entre dos vehículos, donde también resultaba afectado un peatón—. Durante la Semana, 800 escolares aprendieron cómo actuar en caso de emergencia.

TRIGOSO, PRESIDENTE DE LA PREVENTION ROUTIERE

José Miguel Trigos, secretario general de la Prevención Rodoviaria Portuguesa, fue elegido por unanimidad presidente de la Prevención Routière Internationale (PRI) en la asamblea que se celebró el 5 de junio en Túnez. El holandés Joop Goos fue elegido vicepresidente.



DROGAS, TRÁFICO Y DERECHO



La conducción de vehículos bajo la influencia de drogas, su detección y análisis clínico con especial referencia a la metadona fueron -informa Nono Hidalgo- el tema principal de las XV Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico celebradas en Granada y que reunieron a un centenar de estudiosos. Para Carlos Muñoz-Repiso, director general de Tráfico, la DGT desea encontrar un aparato fiable, al estilo del alcoholímetro, para descubrir a quien conduzca bajo el influjo de las drogas -como cocaína, heroína o psicofármacos-, ya que, ahora, no existe en el mercado un procedimiento para detectar sustancias estupefacientes. En términos parecidos se expresó Enrique Villanueva, catedrático de Medicina Legal de la Universidad de Granada: "Podríamos localizar la presencia de drogas en la orina -existe un aparato-, pero un simple 'valium' tarda tres días en eliminarse del organismo, por lo que daría positivo. Y la Ley es tajante: lo punible es conducir bajo los efectos de estupefacientes".

En el acto de clausura, Muñoz-Repiso impuso al catedrático Eduardo Roca, la medalla de oro al mérito en la Seguridad Vial, concedida por el Consejo de Ministros.

CHABELI LESIONADA POR IR SIN CINTURÓN

Chabeli Iglesias, hija de Julio Iglesias e Isabel Preysler, sufre varias fracturas óseas debido a un accidente de tráfico sucedido en California (Estados Unidos), en un automóvil, junto a su compañero sentimental. Al parecer, este popular personaje no llevaba abrochado el cinturón de seguridad en el momento del accidente, lo que agravó las consecuencias del choque.

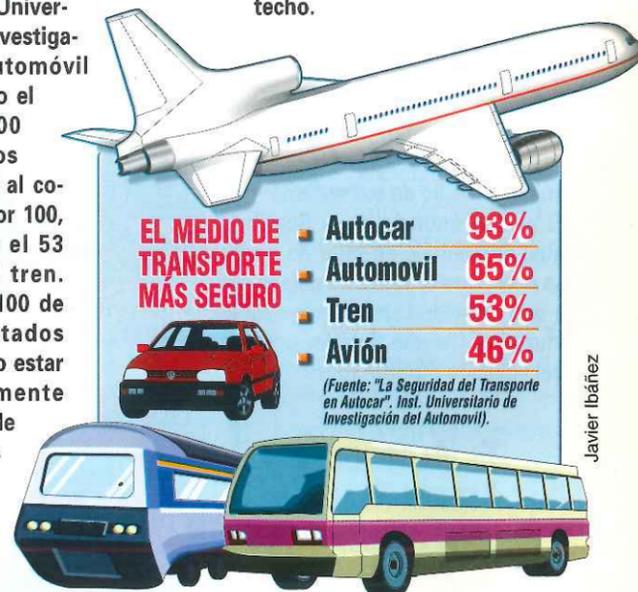
PREMIO A CRUZ ROJA. La Asociación Española de la Carretera ha concedido su Medalla de Oro a la Cruz Roja por su labor de atención a las víctimas de los accidentes de tráfico. Estos premios se vienen otorgando desde hace una treintena de años.

INVERSIÓN. El Ministerio de Fomento invertirá en carreteras 1,58 billones de pesetas entre 1999 y el año 2002.

LOS AUTOCARES, MUY SEGUROS

El 93 por 100 de los españoles considera al autocar un transporte "seguro" o "muy seguro", según el estudio "La Seguridad del Transporte en Autocar desde el Punto de Vista Técnico y Humano", realizado por el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA). Sólo el 65 por 100 otorga estos calificativos al coche; el 46 por 100, al avión; y el 53 por 100, al tren. Un 70 por 100 de los encuestados considera no estar suficientemente informado de las medidas de seguridad del autocar y el 94 por 100 cree

"necesaria" o "muy necesaria" más información. De hecho, el 53 por 100 no conoce la existencia de mandos de apertura para evacuación rápida en las puertas, aunque el 70 por 100 ha observado trampillas de evacuación en el techo.



EL REGLAMENTO DE CARRETERAS, MODIFICADO

El Consejo de Ministros aprobó la modificación del Reglamento General de Carreteras que introduce el concepto "programa de carreteras" (actuación en un ámbito especial, con menor cobertura presupuestaria y tramitación más sencilla), aprueba un nuevo diseño de las carreteras estatales (cruzarán a distinto nivel autopistas, autovías o vías rápidas) y prohíbe el giro a la izquierda en las carreteras convencionales con IMD superior a 5.000 vehículos, el cruce a nivel de carriles y la construcción de glorietas.

JEFATURAS. El 24 de mayo, el BOE publicó la creación de oficinas locales de tráfico en Lanzarote y La Palma que estarán en Arrecife y Sta. Cruz de la Palma, respectivamente.



LAS GASOLINERAS SIGUEN DANDO DE MENOS

Un año después del escándalo por el fraude en el suministro de combustible, destapado por la OCU, un nuevo estudio de esta organización de consumidores demuestra que el 11 por 100 de las gasolineras dispensa menos gasolina de la solicitada por el cliente. Las peores mediciones se dieron en la súper y las mejores, en el gasoil.



Vacaciones seguras

Muchos españoles inician estos días, o iniciarán en breve, sus merecidas vacaciones veraniegas. La mayoría empleará el coche para sus desplazamientos, lo que supone que en estas semanas se producirán alrededor de sesenta millones de desplazamientos. Como ya sabrán, los meses veraniegos son precisamente, por razones obvias, los de mayor accidentalidad durante el año. Por eso apelamos nuevamente a la prudencia de los miles de conductores que saldrán a la carretera para que adopten todas las medidas de seguridad posibles para evitar cualquier tipo de accidente. Y por eso mismo, ponemos en marcha un plan de actuaciones para mejorar la seguridad de la circulación en las ocho provincias con mayor índice de accidentalidad del país, en el que intervenimos distintos órganos y entes de la Administración.

En esta revista encontrará una veintena de páginas en las que le orientamos puntualmente de qué pasos son los más adecuados para preparar el coche de cara al viaje más importante del año, las ventajas de planificarlo adecuadamente, las peculiaridades de la accidentalidad veraniega

en las carreteras españolas o lo que debe tener en cuenta si va a viajar con niños, entre otros muchos consejos e informaciones prácticas, además de un mapa y otras informaciones detalladas sobre los puntos conflictivos, las obras que podrá encontrarse y un largo etcétera.

Además, la DGT va a realizar un nuevo esfuerzo para garantizar lo más posible la seguridad en las carreteras. En este período, todos los operativos de la Guardia Civil de Tráfico, personal de los centros de gestión y otros departamentos, así como todas las patrullas de helicópteros estarán al servicio de la seguridad vial.

Con todo, en sus manos está buena parte del éxito de esta operación verano: respetando las normas de tráfico en general y los límites de velocidad en particular, manteniendo la atención, olvidándose del alcohol cuando vaya a conducir, tomándose tan en serio los viajes largos como los cortos... En definitiva, sin usted, poco podremos conseguir.

Nuestro deseo es que todos los automovilistas recuerden las vacaciones del 99 como auténticamente felices.



El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse la primera quincena de septiembre.



FOTO: IMAGE BANK

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 Aragón, Arias, Gemma Carrasco, Juan Carlos González, Charo Laiz, Mena, Quique y Ramón. **Infografía:** DLirios, Javier Ibáñez y DPI. **Colaboración especial:** Lourdes Ortiz y Joaquín Vidal.
Redacción: c/ General Aranz, 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, Carlos Pulido, 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. **ISSN:** 0210-9670. **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.

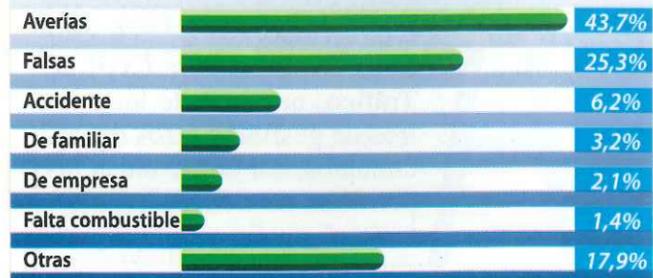
Existen 6.200 postes SOS en las autopistas, autovías y principales carreteras

Ayuda en carretera

J.M.M. Infografía: DPI Comunicación

En España hay 6.200 postes SOS en 6.000 kilómetros de autopistas, autovías y las principales carreteras convencionales. Funcionan 24 horas al día, 365 días al año y su puesta en marcha ha supuesto una inversión de la DGT de 12.000 millones de pesetas. Los postes SOS trabajan con energía limpia y están comunicados con los centros de control de la DGT en Madrid, Málaga, Valladolid, Zaragoza, Valencia, Barcelona, Salamanca y Sevilla. Así es posible enviar ayuda ante cualquier accidente o avería.

Razones de las llamadas



Llamadas según meses



Partes de un poste SOS

Energía limpia

El poste utiliza energías no contaminantes para su funcionamiento.

Altavoz y micrófono

Sirven como medio de comunicación entre el operador y el demandante de ayuda.

Instrucciones

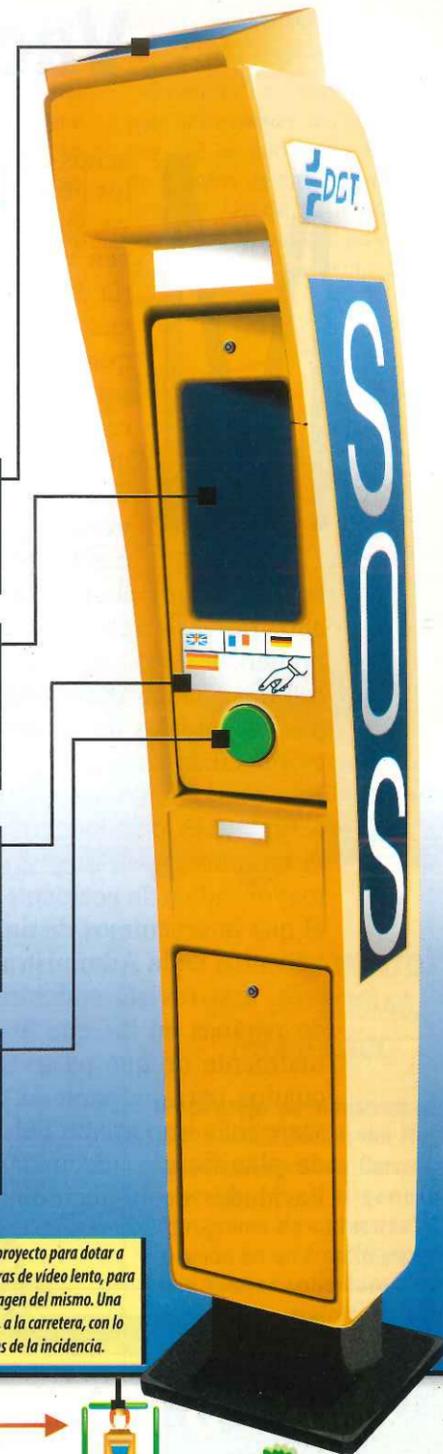
Están redactadas en inglés, francés, alemán, español y la lengua de la autonomía que corresponda.

Botón

Por medio de él, el usuario se pone en contacto con el operador para transmitir o pedir cualquier dato.

Y pronto, con vídeo

Está bastante avanzado un proyecto para dotar a los Postes SOS con dos cámaras de vídeo lento, para que, además, se obtenga imagen del mismo. Una apuntará al usuario. La otra, a la carretera, con lo que se conseguirán imágenes de la incidencia.



Cómo funciona



En la pantalla del operador del centro de control aparece número de poste, P.K., carretera y sentido.

Mensaje al poste: "Su llamada ha sido recibida. Permanezca a la espera". El operador pregunta qué sucede.

Avería.

Solicita DNI, tipo, marca, modelo y color y domicilio del coche, titular y nº de póliza, aseguradora y síntomas.

Aviso a la compañía de seguros.

Se confirma la ayuda al solicitante con datos de la misma.

Accidente.

¿Hay heridos?

Se comunica al jefe de sala, que llama a la Guardia Civil.

Combustible.

Si hay cerca una gasolinera, se le indica.

De no haber gasolinera, se envía ayuda.

Información.

Se le da.



Localización de los postes SOS

- LEYENDA
- Atendidos por centros de control de autopistas de peaje.
 - En fase de instalación (DGT)
 - Atendidos por los centros de control de la DGT en funcionamiento.



La acumulación de infracciones obligará a pasar por cursos de reciclaje



Cuando un conductor infrinja de forma grave las normas de circulación tres veces en un período de dos años (o cometa dos infracciones muy graves, o dos graves y una muy grave), la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente iniciará el procedimiento para declarar la pérdida de vigencia de la autorización para conducir, de acuerdo con el Real Decreto por el que se modifica el artículo 41 del Reglamento de Conductores. La medida podría afectar a unos 15.000 conductores.

El motivo no es otro que la presunta desaparición de alguno de los requisitos que, sobre conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos esencia-

les para la seguridad de la circulación o aptitudes psicofísicas se exigieron en su momento para la obtención del permiso de conducción.

Para dar fin a la suspensión cautelar y la intervención del permiso, el titular tendrá que acreditar que sí reúne los citados requisitos. Cómo lo puede hacer: sometiéndose a las pruebas de control de conocimientos y de aptitudes —es decir, examinándose—; o realizando, con aprovechamiento, un curso de reciclaje en un Centro de Formación de Conductores autorizado, cuyo director ha de certificar que ha alcanzado un nivel compatible con la seguridad vial.

No obstante, cuando las infracciones se hayan co-

metido durante los dos primeros años de vigencia del permiso, además de realizar un curso de reciclaje, el interesado deberá someterse obligatoriamente al examen de conocimientos y comportamientos correspondientes.

En todos los casos, las pruebas podrán realizarse hasta un máximo de tres ocasiones. Si a la tercera el resultado es desfavorable, la Jefatura de Tráfico dictará resolución motivada acordando la pérdida de vigencia del permiso o licencia. Si es favorable, se acuerda dejar sin efecto el expediente de declaración de pérdida de vigencia y, en su caso, el levantamiento de la suspensión cautelar y la devolución inmediata de la autorización intervenida. ♦

Cambios en la Ley de Seguridad Vial

El Consejo de Ministros, en su reunión del 18 de junio, remitió al Parlamento un proyecto de Ley de reforma de la Ley de Seguridad Vial. Las principales novedades son:

✓ Se suprime la autorización administrativa previa para la publicidad relacionada con vehículos.

✓ El Gobierno regulará el personal y materiales mínimos de los Centros de Reconocimiento y Autoescuelas.

✓ Las infracciones muy graves tendrán sustantividad propia en vez de "graves" con agravantes.

✓ La conducción temeraria se define como infracción grave.

✓ El uso de "anti- radares" se considera infracción.

✓ La suspensión del permiso de conducción se podrá cumplir fraccionadamente y obtener una reducción del 30 por 100 en las multas por pronto pago.

✓ Se ajustan a la LOFAGE las competencias sancionadoras de los Delegados y Subdelegados del Gobierno y su delegación a los Jefes Provinciales de Tráfico.

✓ Se regula la parada en el arcén para atender una llamada del 'móvil'.

✓ Se amplían las facultades de los agentes de tráfico para inmovilizar vehículos.

✓ El procedimiento sancionador puede terminar sin resolución expresa por hechos concluyentes (como el pago de la multa) y adquirir un efecto desestimatorio.

✓ Las infracciones muy graves prescriben al año, las graves a los 6 meses y las leves a los 3 meses.



DROGAS-FÁRMACOS. Un estudio confirma las sospechas. Las drogas y los fármacos son la causa de muchos siniestros. Una investigación, realizada con cerca de mil fallecidos en accidentes de tráfico, demuestra que más del 30 por 100 conducía bajo los efectos de ciertos fármacos —tranquilizantes fundamentalmente— o drogas como la cocaína, anfetaminas y derivados.



Jesús SORIA
Director



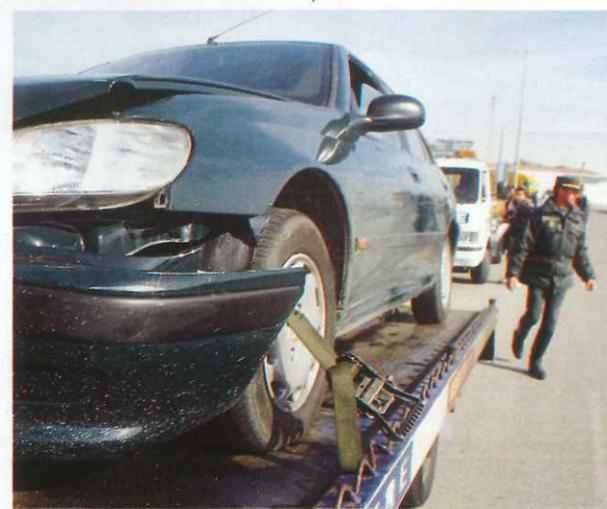
SIESTA SEGURA. Los americanos han recomendado la siesta como solución a los muchos accidentes de tráfico provocados por el sueño. Los empleados por turnos son los protagonistas de esta accidentalidad, que supone más de 1.500 muertos anuales. Y, según aseguran, con la siestecita española, los siniestros se reducirán "sensiblemente".

Ni Milosevic, ni pollos "locos", ni colas, ni "guerras frías". Ni tan siquiera el corazón o el cáncer. Según 300 expertos reunidos en Pekín, la amenaza número uno de la humanidad es la carretera.

Ni Milosevic, ni pollos "locos", ni colas sospechosas, ni carnes tratadas con hormonas, ni "efecto 2000", ni "guerras frías". Ni tan siquiera las dos terribles "ces", el **cáncer** y el **corazón**. La amenaza número uno de la humanidad es la **carretera**, la otra "c" del famoso trío mortal. No lo ha dicho cualquiera. Es la conclusión de **expertos** de todo el mundo en un simposium sobre **accidentes de tráfico** y ayuda médica, celebrado recientemente en **Pekín**.

Según las cifras manejadas en este foro internacional, desde que a finales del **siglo XIX** apareció el coche en nuestras vidas, el artificio se ha cobrado ¡**32 millones de vidas!** Así, cada **50 segundos** un coche causa la **muerte** de una persona en el planeta y cada dos produce heridas a otra. Es decir, cuando **termine** usted de **leer** estas líneas, en el mundo se habrán producido **dos nuevos muertos** y cerca de sesenta heridos.

Los 300 especialistas reunidos en China (don-



32 millones de muertos

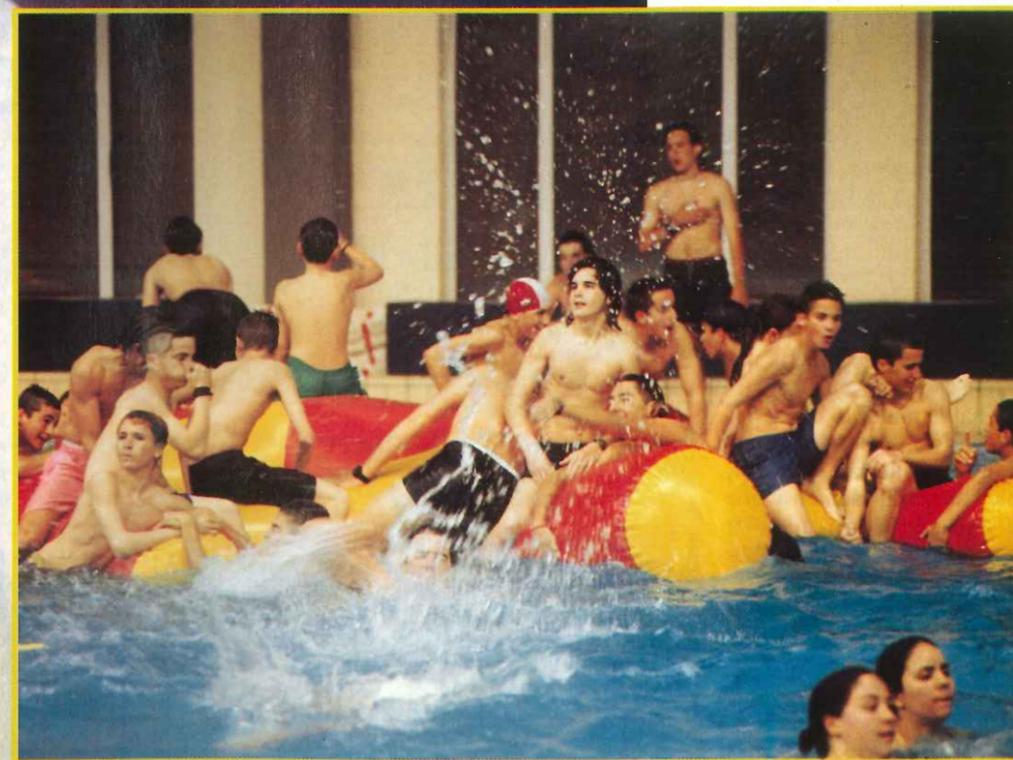
muchas carreteras son claramente **mejorables** y de que vendrá más **mano dura** y de que somos bastante **menos buenos** conductores de lo que pensamos, me iré de **veraneo** con los cinco sentidos puestos en el viaje. Y, claro, con los **ojos** pendientes de esos quince o veinte coches que, seguro, se van a **pegar al 'culo'** de mi coche en cada recorrido; de los que harán un montón de maniobras **olvidándose** del **intermitente**; de los que llevan las luces mirando al cielo; de los que **se eternizan adelantando**... Ellos, modestamente, **también contribuyen** a que los **32 millones** sean **33**.

Transportes nocturnos y actividades deportivas y culturales de madrugada, una solución contra la bebida

EL ALCOHOL *si tiene* ALTERNATIVAS

Marcos González

**Analizamos
la evolución
de los
índices de
alcoholemia
un mes
después de
la entrada
en vigor de
las nuevas
tasas**



JOSÉ IGNACIO RODRÍGUEZ

9.500 conductores superaron la tasa máxima de alcoholemia en los 172.000 controles realizados durante los primeros 30 días de aplicación de la nueva normativa. El objetivo, disminuir los accidentes, muchos de los cuales tienen como protagonistas a los jóvenes en las madrugadas de los fines de semana. Un recorrido por las zonas de ocio de España permite asegurar que, si bien de forma no generalizada, ya hay alternativas para evitar que se coja el coche cuando se ha bebido; incluso, alternativas al propio alcohol.

BAÑO NOCTURNO. El consistorio gaditano abre sus instalaciones de madrugada para que los jóvenes elijan otra forma de ocio sin alcohol.

El pasado 7 de mayo entró en vigor la nueva normativa sobre tasas máximas de alcohol para poder conducir: 0,5 gramos por litro de sangre para los conductores en general y 0,3 para principiantes y conductores profesionales (0,25 y 0,15, si la medición se efectúa en el aire espirado). Hasta ese momento, la media de los controles de alcoholemia que se efectúan por accidente, infracción o de forma preventiva, arrojaban un porcentaje de positivos del 4 por 100. Con las nuevas tasas y después de más de 172.000 controles efectuados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, policías locales y autonómicas, durante los primeros 30 días -cuyos datos han sido recabados por la revista "Tráfico"-, el 5,5 por 100 de los conductores las superaron.

Aunque la posibilidad de dar positivo se produce con muy poco alcohol, sin embargo el incremento de los controles en los que se han superado los índices no es muy alto, lo que, según los expertos, puede atribuirse a la intensa campaña de concienciación y al temor a la multa o a la retirada del Permiso de Conducción.

Por otro lado, y aunque aún es muy pronto para atribuirlo a la reducción de las tasas, lo cierto es que en los primeros 45 días de aplicación, la accidentalidad ha disminuido cerca del 40 por 100. Y desde el punto de vista de las víctimas, antes de su entrada en vigor se habían registrado 70 muertos más que en las mismas fechas del año pasado; un mes y medio después, el cómputo era de 71 muertos menos.

HÁBITOS DE CONSUMO

Según el delegado del Plan Nacional sobre Drogas, Gonzalo Robles, mientras que el consumo de dro-

Marcos González



EN TREN. Control de alcoholemia en Madrid (arriba) y jóvenes en un tren especial en Valencia (a la izquierda).

España, nº 1 en alcohol

Las Policías Locales de doce países europeos realizaron el pasado viernes, 4 de junio, más de cien mil pruebas de alcoholemia en las que cerca de un millar de conductores sobrepasaron las tasas autorizadas. Según Antonio Montejano, portavoz de la Policía Municipal de Madrid, encargada de coordinar esta iniciativa en España, nuestro país, con un porcentaje del 8 por 100, arroja la cifra más alta de conductores que han dado positivo. En esta tercera edición impulsada por las distintas Policías europeas, han participado más de una treintena de ciudades españolas y el objetivo ha sido concienciar sobre los peligros del alcohol asociados al volante.

gas de síntesis ha disminuido, el consumo de alcohol entre los adolescentes se ha disparado. En la presentación de la campaña de prevención para este verano "A tope Sin Drogas", señaló que el 80 por 100 de los escolares de 14 a 18 años reconoce que bebe durante el fin de semana.

Por su parte, el secretario general de la Federación de Restaurantes, Cafeterías y Bares, José Luis Guerra, cree que con la disminución de las tasas cabe esperar una cierta reducción del consumo de alcohol: "Venimos detectando un efecto de sustitución por otro tipo de bebidas no alcohólicas". Y apuesta por un consumo adulto y responsable: "Jamás cojo el volante cuando he tomado, aunque sólo sea una sola gota de vino".

Para Vicente Dalda, portavoz de la Asociación de Licoristas, no es previsible que la nueva normativa cambie las pautas de consumo: "El que es un salvaje y no tiene responsabilidad va a seguir actuando como tal". Señala que en el sector hay iniciativas privadas y otras de tipo colectivo, como el vídeo sobre los efectos del alcohol y los jóvenes, financiado a partes



Desde la entrada en vigor de las nuevas tasas, se ha pasado del 4 al 5,8 por 100 de positivos en los controles de alcoholemia

iguales entre la industria del alcohol y la Unión Europea, que ha sido remitido a todas las autoescuelas.

Según el citado portavoz, "cada uno es libre y nadie puede intervenir en su libertad de beber o no; pero si ha decidido beber, lo que decimos es que su responsabilidad es no conducir". Lamenta que "se esté utilizando el alcohol como chivo expiatorio para justificar los accidentes, cuando también hay otras causas". Y considera que hay muchas alternativas para evitar beber y conducir.

VIAJE A LA "MOVIDA"

Alternativas, en muchos casos puntuales, las hay, según un recorrido hecho por la revista "Tráfico" por las zonas de la "movida". Iniciativas públicas o privadas que representan una solución más segura al uso del vehículo particular para ir y volver a las zonas de ocio.

La costa levantina es donde antes y con mayor profusión y eficacia se han puesto en marcha. Es el caso del denominado "Autobús de la Marcha", que cubre el trayecto de ida y vuelta entre

CUESTIONARIO

- 1 ¿Actuaría con mano dura contra los conductores de cualquier edad que cogen el volante a pesar de haber bebido?
- 2 ¿Está de acuerdo con la reciente reducción de las tasas de alcoholemia y que a los conductores sin experiencia se les exija el mismo rigor que a los profesionales?
- 3 ¿Debería ofrecer la Sociedad alternativas de transporte en horarios y lugares de diversión para evitar que se use el coche particular?



JUAN MANUEL MORENO, Presidente Nacional de Nuevas Generaciones del PP

"SI ALGUIEN BEBE Y LUEGO CONDUCE, DEBE SER CASTIGADO CON RIGOR"

1 Sí, creo que hay que actuar con firmeza con aquellos que ponen las vidas de sus semejantes en peligro a sabiendas de lo que están haciendo. Y no sólo ponen en peligro su vida, sino, lo que es más grave, la de algún conductor inocente y la de toda su familia. Si hay alguna persona que bebe y luego conduce, debe ser castigada con rigor.

2 Por supuesto que sí, por dos circunstancias. La primera, porque nos equilibra con el resto de países de la Unión Europea y, la segunda, porque la inexperiencia mezclada con alcohol puede ser un cóctel mortal.

3 Sí, ya que con ello reduciremos las posibilidades de accidente al evitar el uso del transporte privado en condiciones deficientes, promoviendo, fundamentalmente las Corporaciones Locales, el transporte público en horarios nocturnos.



JOSÉ MANUEL CABALLERO, Secretario General de Juventudes Socialistas del PSOE

"LAS CAMPAÑAS INFORMATIVAS Y EDUCATIVAS SON FUNDAMENTALES"

1 No creo que consista en aplicar "mano dura" a los conductores, sino diseñar políticas de prevención. Son fundamentales las campañas informativas y educativas que enseñen a los conductores a utilizar el coche, y plantearse alternativas de transporte público.

2 Sí, estoy de acuerdo en la reducción de las tasas, tanto a conductores noveles como a profesionales. El alcohol puede llegar a modificar la conducta de cualquiera, sin distinguir la edad, poniendo en peligro su vida y la de los demás.

3 Es fundamental que los jóvenes tengan alternativas al coche particular en los sitios que frecuentan. Facilitando un transporte público cómodo, ágil y barato, los jóvenes tienen más fácil dejar el coche en casa. Pero hay que hacerlo sin límites, conociendo realmente las necesidades de los jóvenes.



DOMINGO GALVAN, Coordinador del Área de Juventud de Izquierda Unida

"LOS PODERES PÚBLICOS DEBIERAN DAR ALTERNATIVAS DE OCIO Y TRANSPORTE"

1 No, habría que diferenciar el tratamiento sancionador que se da a cada caso en función del nivel de alcoholemia, buscando la proporcionalidad entre las sanciones a aplicar y los hechos producidos. Las medidas coercitivas sólo debieran aplicarse en casos graves o cuando han fallado las medidas preventivas.

2 Sí, estoy de acuerdo con ambas medidas, aplicando un sistema de carácter progresivo en relación a las tasas de alcoholemia que se registren y las reincidencias del caso.

3 Alternativas sí, pero no por parte de la Sociedad en abstracto, sino por los poderes públicos; los ayuntamientos debieran emprender la realización de políticas socio-culturales y de ocio-tiempo libre alternativas (y asequibles a todos los bolsillos) a la "política del mercado", basada en un consumismo salvaje y alienante.

Marcos González



LA DISCOTECA. Muchos prefieren la discoteca para divertirse.

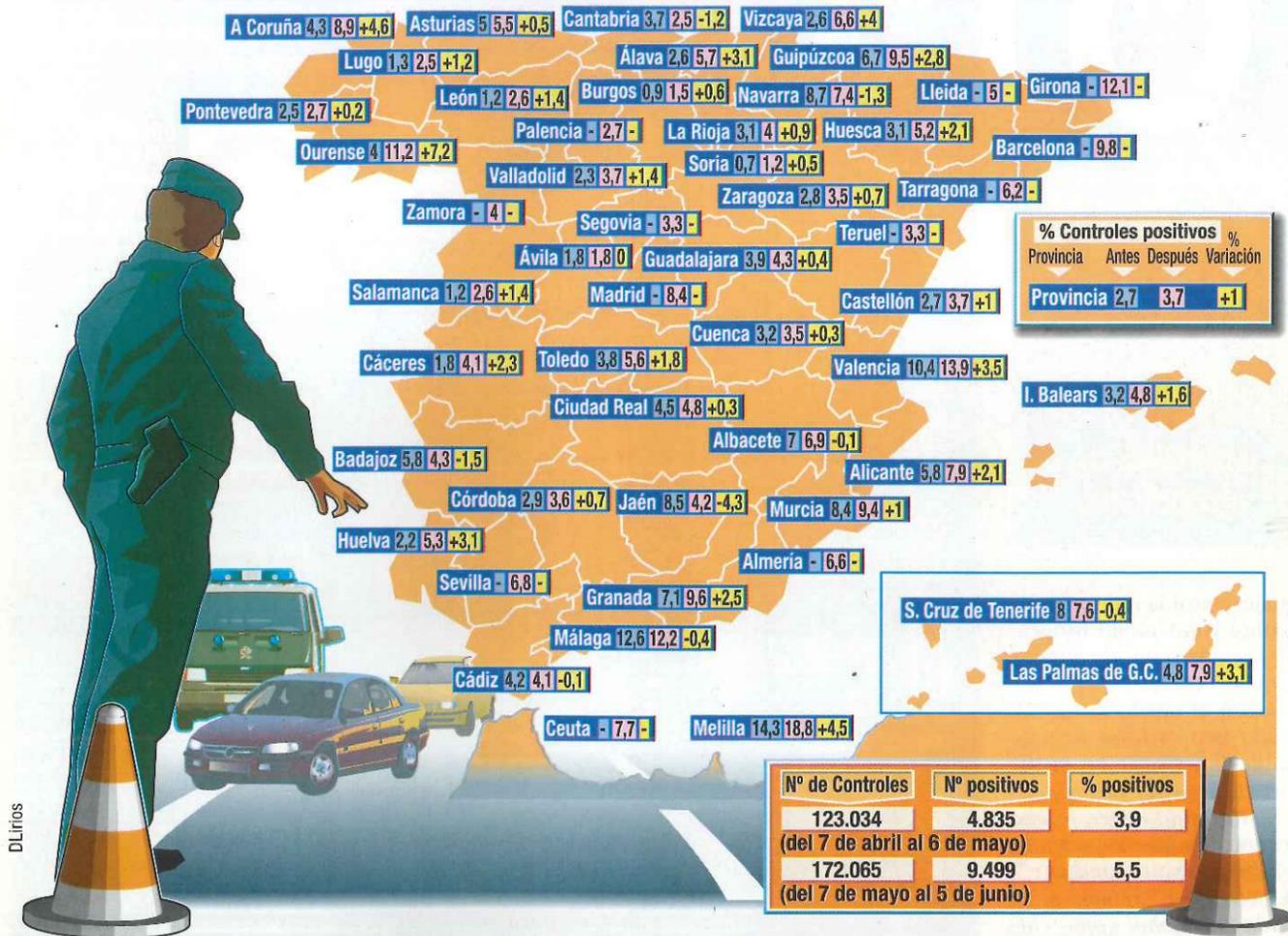
Castellón y Benicàssim durante las madrugadas de los fines de semana. Cofinanciado en parte por ambos ayuntamientos, el pasado año más de 20.000 jóvenes, entre 14 y 30 años, lo utilizaron. Según Joaquín Borrás, uno de los promotores de la idea, se trata de evitar que los jóvenes se pongan al volante después de haber tomado alcohol cuando disfrutan de su tiempo libre.

Otra iniciativa, un tren especial entre Valencia y Sueca, ha merecido, según Juan

30 DÍAS BAJO CONTROL

Controles de alcoholemia efectuados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Policías Municipales y autonómicas de toda España durante los primeros 30 días de vigencia de las nuevas tasas (7 de mayo al 7 de junio).

Los datos han sido facilitados por las respectivas Jefaturas Provinciales de Tráfico, Generalidad de Cataluña y Gobierno Vasco. En los casos en los que ha sido posible, se comparan con los datos obtenidos durante los 30 días anteriores.



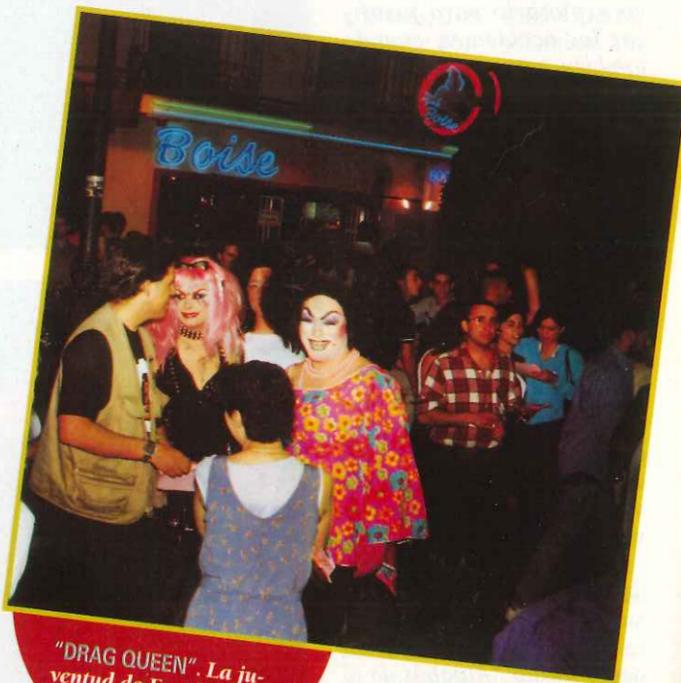
DLiños

José Cholvi, Gerente de Circulación de Renfe en Valencia, el agradecimiento de los padres de unos 700 jóvenes que cada sábado lo utilizan para trasladarse gratuitamente a una conocida discoteca de la zona.

También la costa alicantina dispone de alternativas para el traslado de jóvenes a las zonas de copas. Así, en los meses de julio y agosto circula el tren conocido como el "Trensnochador", un servicio nocturno de Ferrocarriles de la Generalidad Valenciana, que cubre el trayecto entre Alicante y Altea para facilitar a los jóvenes el desplazamiento por los lugares de diversión más concurridos de la costa (Alicante-Playa de San Juan-El Campello y Benidorm-L'Alfaz del Pí y



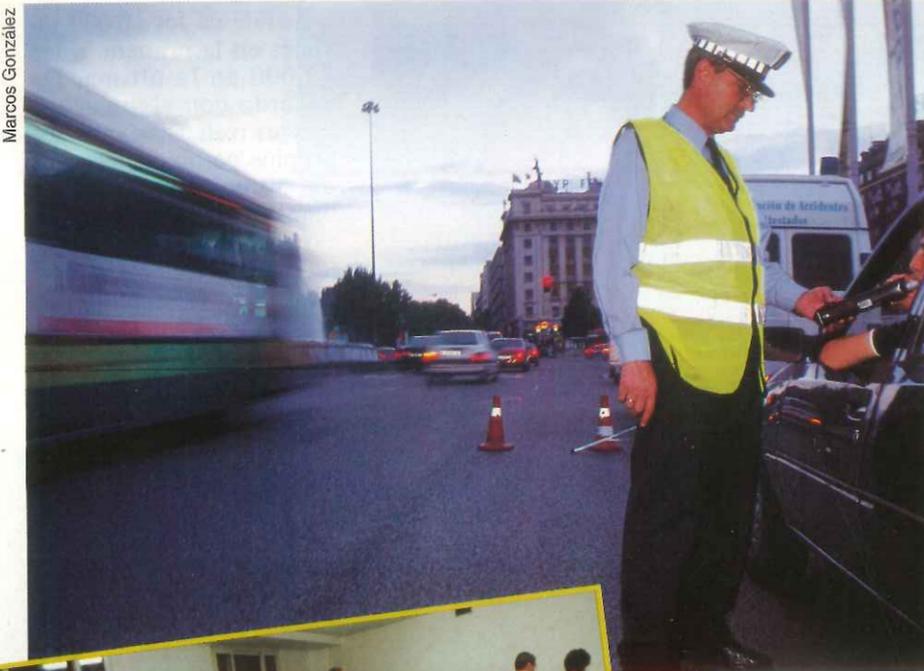
Algunos ayuntamientos han puesto en marcha alternativas nocturnas a la movida del alcohol, con programas de ocio hechos por jóvenes



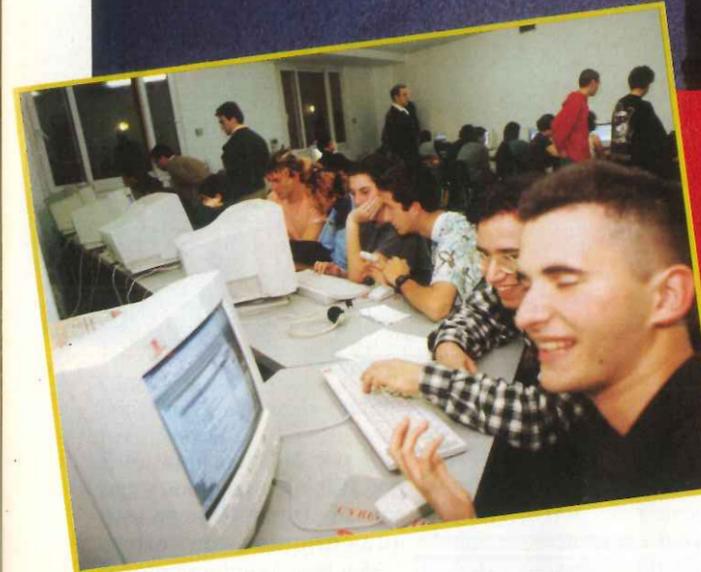
"DRAG QUEEN". La juventud de Fuenlabrada si tiene alternativas.

Los búhos salen de noche

Con motivo de la celebración de la Semana Nacional Contra el Alcohol en la Conducción (24 de junio al 4 de julio), el Instituto Mapfre de Seguridad Vial ha puesto en marcha una experiencia piloto con autobuses-búho para transportar gratuitamente a los jóvenes en los lugares de copas y fiestas patronales y así evitar la conducción bajo los efectos del alcohol. En una primera fase, se actuará en las provincias levantinas, en Navarra y en la Sierra de Madrid. Posteriormente, se quiere extender la iniciativa a las zonas más de moda del verano español.



Marcos González



INTERNET. Jóvenes explorando el ciberespacio de Internet en plena madrugada. Arriba, un control de alcohol.

llegan a concentrarse ese día en el local, unos 3.000 llegan en autobuses, lo que evita riesgos, "ya que es una noche en la que se bebe mucho". El resto del año la afluencia baja mucho y no resulta rentable contratar autobuses. "Además no recibimos ningún tipo de apoyo institucional porque se nos considera los malos de la película". En los hábitos de consumo, señala, hay de todo, "pero los registros de caja indican que aproximadamente la mitad de los jóvenes sólo toma la copa de la consumición".

Pero no sólo hay alternativas a ponerse al volante cuando se ha bebido, sino iniciativas que persiguen sustituir al propio alcohol. Así, el Ayuntamiento asturiano de Mieres está desarrollando un proyecto denominado "La moderación la pones tú", que no es sino un plan de prevención de las drogodependencias. Según Ana Belén Díaz, psicóloga y coordinadora de esta iniciativa, "en el alcohol, más que un rechazo directo, abogamos por un consumo moderado dirigido a la población juvenil; hemos realizado un vídeo y un díptico y se desarrollan escuelas-taller en las que se discuten los mitos sobre el alcohol".

"ABIERTO HASTA EL AMANECER"

Mucho más allá va otro proyecto, pionero en España, que puso en marcha en 1997 el programa de Intervención Juvenil, "Abierto Hasta el Amanecer", en el barrio gijonés de La Calzada, como respuesta a las inquietudes surgidas dentro de un colectivo juvenil. Según Manuel Ángel Díaz, coordinador del proyecto, "todo empezó saltando la tapia de un colegio para ju-

La mano que aplica la ley

La aplicación estricta por parte de los tribunales de las ordenanzas municipales neoyorquinas, por las que un automovilista con una copa de más puede quedarse sin coche, ha conseguido la reducción en un 25 por 100 del número de accidentes. El alcalde Giuliani asegura que esta Ley es todo un éxito y está convencido de que el conductor borracho involucrado en un siniestro mortal es un criminal que debe ir a la cárcel. En España, para el Fiscal General del Estado, Jesús Cardenal, el conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida no significa sin más y automáticamente que sea constitutivo de delito, sino que hay que considerar si influye o no en la conducción del vehículo.

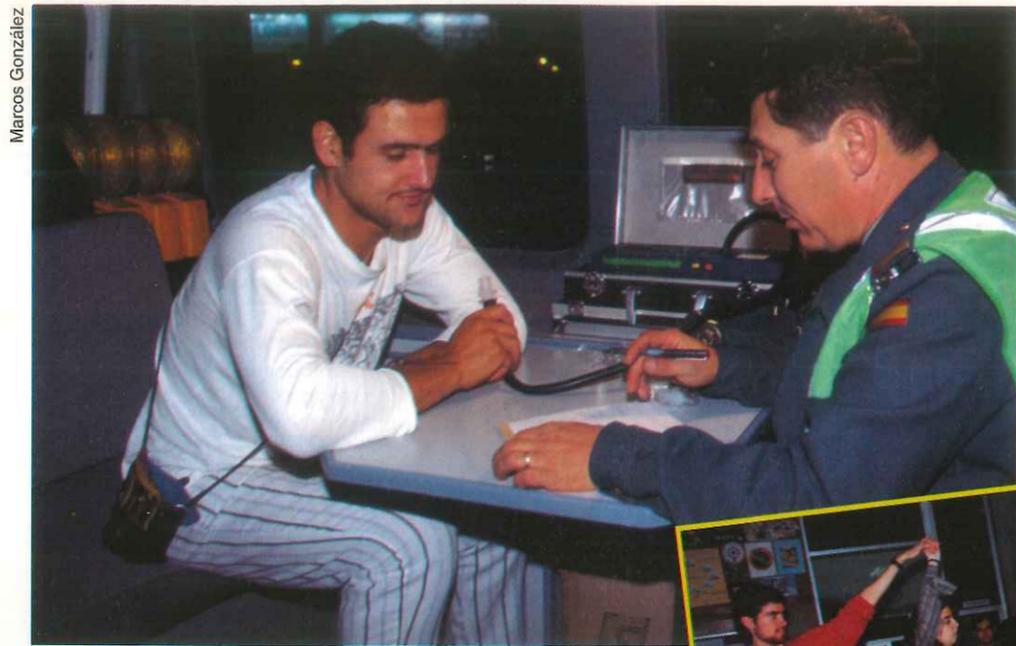
Altea). El último verano, 112.000 jóvenes se beneficiaron de esta alternativa. El 70 por 100 tienen edades comprendidas entre los 16 y los 21 años y, de ellos, el 60 por 100 son chicas.

Un complemento al citado tren es el tranvía que circula desde Alicante a la Playa de la Albufereta. Además, todos los veranos la empresa Transporte Alicantino Metropolitano pone en marcha el "Búho-Bus", que el pasado año fue utilizado por 41.000 personas.

AUTOBUSES ESPECIALES

Aunque de forma puntual, algunas discotecas organizan el traslado de los jóvenes a sus estableci-

mientos. El propietario de la discoteca Támesis, ubicada en la zona de Orihuela, José Zaragoza, organiza rutas en autobús el día de Nochevieja para atraer a los jóvenes. De los 10.000 que se



AUMENTO. Cas las nuevas tasas, más controles positivos.

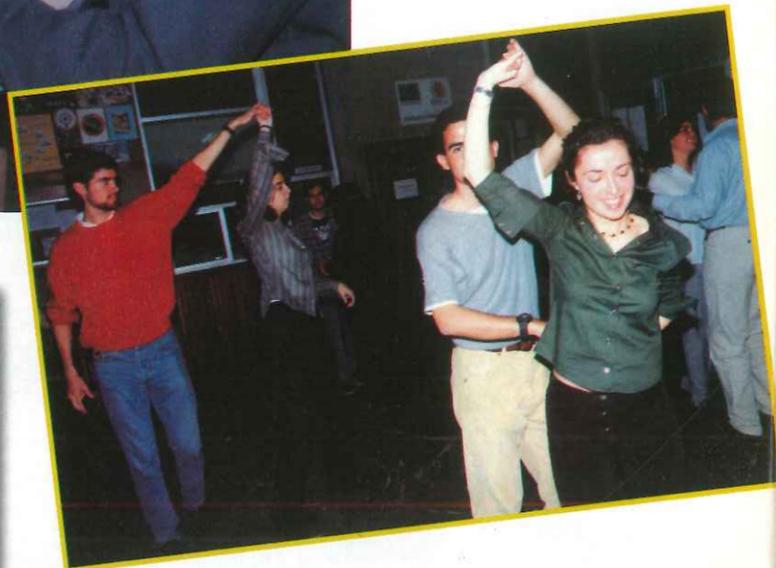
Una voz en la cuadrilla

Portugalete, asentada en la margen izquierda del Nervión, es desde hace muchos años lugar de encuentro de la juventud de la zona. Durante los fines de semana se concentran hasta 5.000 personas en los lugares de moda, con mucho alcohol de por medio, ocasionando problemas de salubridad. Ya habían fracasado algunas iniciativas municipales de tipo cultural. "Como lo institucional producía rechazo, se nos ocurrió estar con ellos en la calle -señala Javier Mirando, del departamento de Prevención de drogodependencias del ayuntamiento de Portugalete-, arrimarnos a sus cuadrillas y extender la idea de que beber no está de moda, o de que se puede beber, pero sin cocerse; es decir, llegar a ellos a través de sus propios iguales con mensajes positivos". Esta ha sido la tarea en la calle de 25 jóvenes formadores y tres coordinadores, que han llegado a unas 75 cuadrillas y más de 300 chavales; primero de forma anónima; después, contando los objetivos. Paralelamente, ocho inspectores han trabajado con los hosteleros para concienciarles de que no deben servir alcohol a menores, o que no deben exhibir ofertas en el exterior.

gar a baloncesto a unas horas en la que otros jóvenes se iban de copas en la zona de la movida".

El programa ofrece una alternativa al alcohol y a las otras drogas y propone un ocio activo y participativo, basado en actividades deportivas y culturales que, hasta ese momento, nunca se habían podido hacer durante los fines de semana. Actividades lúdicas (talleres de cerámica, bailes de salón, astronomía, bricolaje, expresión corporal...), culturales (teatros, conciertos, cine, internet...) concurren

Abierto hasta el amanecer
El Ayuntamiento de Gijón abre sus instalaciones hasta el amanecer para las actividades lúdicas de los jóvenes



tos (fotografía, literarios...), deportivas (torneos de fútbol sala y de playa, voley, piraguas...), torneos de ajedrez, mus, 'subastao', etcétera. Y para ello se abren las puertas, fuera de su horario normal, de todas las instalaciones municipales. Según Manuel Ángel Díaz, el éxito de esta iniciativa se basa en que se desarrolla en las horas en las que los jóvenes se van "de marcha", consiguiendo así una incidencia directa en la reducción del consumo y en el aprovechamiento de un tiempo de ocio más saludable en su entorno más inmediato: la ciudad. Y, sobre todo, porque está diseñada y ejecutada por jóvenes, lo que permite un entendimiento real de la problemática juvenil y no provoca rechazo.

El programa se ha desarrollado en ediciones de tres meses de duración y la participación ha ido evolucionando

nando desde los 10.000 jóvenes en la primera, a los 45.000 en la última. De acuerdo con algunas encuestas realizadas entre los propios participantes, más del 50 por 100 estaría en bares o pubs si no tuviera estas actividades. A estos últimos también se les preguntó qué estarían consumiendo: el 80 por 100, alcohol, el 55 por 100, tabaco, el 25 por 100, cannabis, el 8 por 100, éxtasis,

el 7 por 100, cocaína, el 5 por 100, alucinógenos y tan sólo el 10 por 100 contestó que ninguna de ellas. Muchos Ayuntamientos y Comunidades Autónomas han puesto los ojos en la experiencia de Gijón y Abierto Hasta el Amanecer ha llegado a municipios como Fuenlabrada (Madrid), Huelva, Camargo y Langreo (Cantabria).

CUNDE EL EJEMPLO

Monchu García ha sido el encargado de poner en marcha el programa en Fuenlabrada, dando lugar al proyecto "Todo por la noche", una alternativa al alcohol y las drogodependencias a base de actividades deportivas y culturales. Para este joven, con distintas variantes, lo que tiene de común la "movida" en cualquier lugar de España es la gran cantidad de alcohol y otras sustancias que se consu-

men. "La conocida como 'movida del botellón' se está exportando desde Andalucía a otros lugares, y consiste en que miles de jóvenes se concentran en una plaza, parque, calle o carretera y consumen alcohol que transportan en los coches".

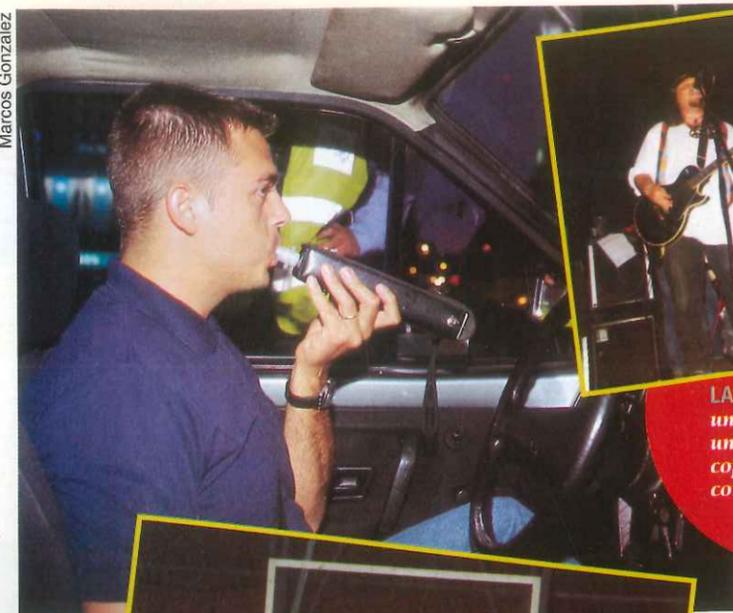
Raúl Juin, comprometido con la idea de romper el mito social "diversión, igual a alcohol", señala que en Fuenlabrada quieren prevenir tanto las actitudes violentas como el consumo abusivo del alcohol y, al mismo tiempo, incidir en la reducción de los accidentes de tráfico.

Otro ayuntamiento especialmente sensibilizado en el problema del alcohol es Pozuelo de Alarcón. Su policía realiza controles preventivos y los complementa con otras actividades, como campañas en los colegios a jóvenes de 16-18 años. Uno de los encargados, Bienvenido Nieto, considera que "las verdaderas alternativas del alcohol son la información y la formación, sobre todo porque los hábitos están cambiando muy rápidamente y ya no es raro ver a chavales de 13 años tomando vino con gaseosa y calimocho".

Pero también considera muy adecuado que se haya puesto en marcha un servicio nocturno de autobuses, cada media hora, para cubrir los trayectos entre Pozuelo, Majadahonda y Las Rozas. Algo que también funciona en Valladolid y en las localidades andaluzas de Écija y Andújar.

CARAVANA ESTUDIANTIL

Fruto de la iniciativa particular, diversos establecimientos de la localidad con quense de Valverde del Júcar contratan periódicamente un autocar para el traslado de los estudiantes desde Cuenca porque, según Raúl Buendía, encargado de la discoteca, "la llegada de



LA ELECCIÓN. Asistir a un concierto, jugar un partido, o salir de copas y arriesgarse al control.

nuevas caras atrae más gente a nuestra discoteca".

La clientela habitual accede en coches particulares procedente de las localidades cercanas y todos los fines de semana hay controles de alcoholemia. "La gente se está concienciando y se turna a la hora de beber; si te fijas, en todos los grupos siempre hay uno que se aburre".

En Cádiz se han buscado alternativas a la "movida" con un proyecto que pretende incidir en el ocio juvenil de los fines de semana, ofertando espacios públicos para actividades y la participación de los jóvenes.

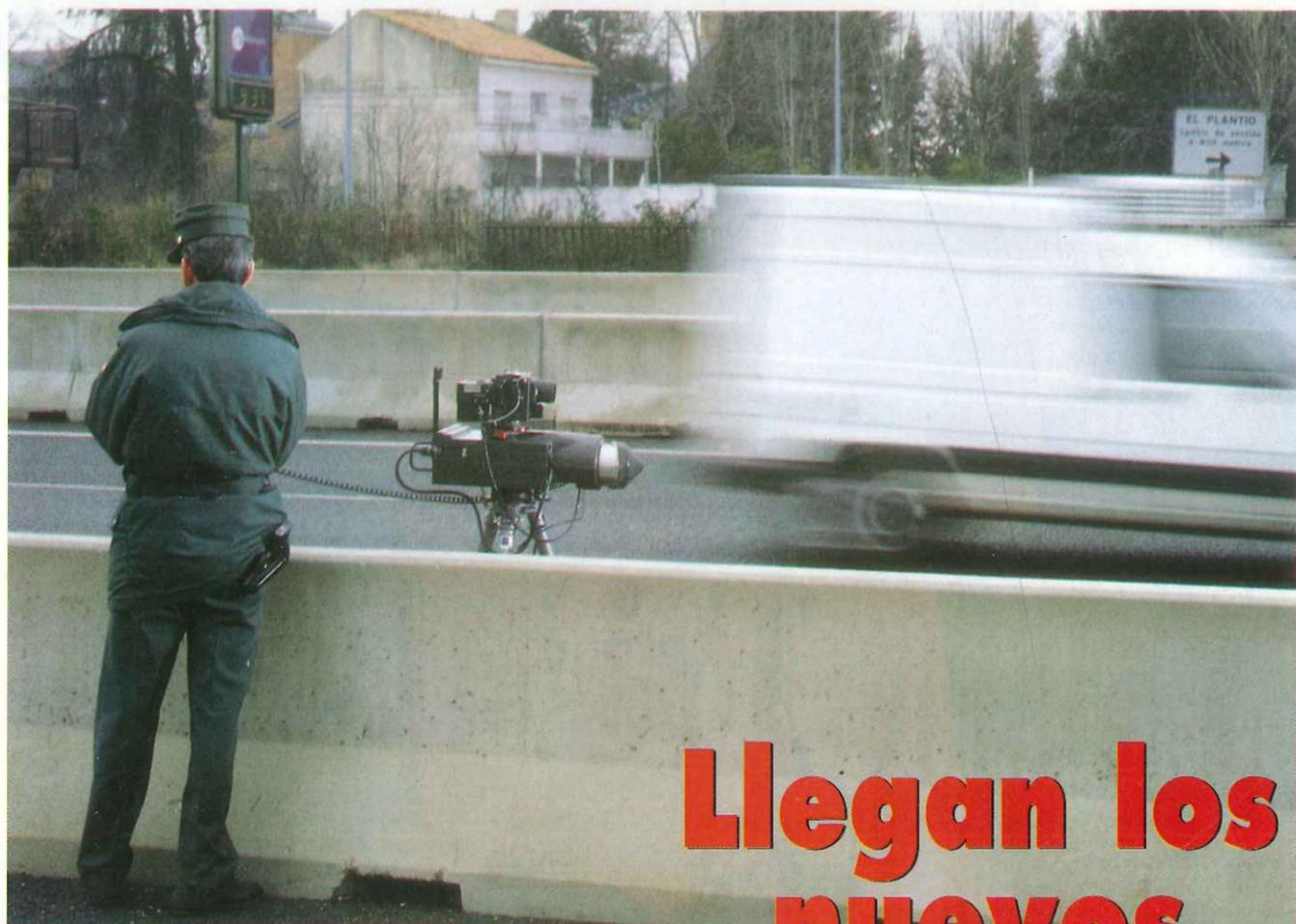
Por su parte, el Ayuntamiento oscense de Binéfar organiza el transporte de los jóvenes a la capital, con el nombre "Voy y vengo". Una iniciativa bien aceptada por los jóvenes de 14 a 25 años, según una encuesta, porque: "me permite beber y divertirme sin peligro de conducir; porque no tengo permiso de conducir; porque así me dejan ir mis padres", etc. De los encuestados, el 66 por 100 reconoce que consume alcohol.

En La Rioja, los jóvenes acuden masivamente a las fiestas patronales de poblaciones como Albelda, Torrecilla, Ortigosa, Murillo, Navarrete, Huércanos o Ezcaray. Pero desde hace años tienen, además, la posibilidad de ir y volver en autocar y dejar en casa el coche, lo que da no poca tranquilidad a los padres. ♦

Si bebes, pagas

Si usted tiene un accidente y se demuestra que conducía bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicotrópicas, su propia compañía de seguros puede reclamarle la indemnización que haya tenido que pagar a terceros. Así lo reconoce la Ley de Responsabilidad Civil y Seguros en la Circulación de Vehículos a Motor y así lo vienen aplicando algunas entidades aseguradoras. Unespa, la patronal de las compañías de seguros, no dispone de datos concretos, "aunque sabemos que en mayor o menor medida se está haciendo, depende de la política de cada compañía, pues a veces cuesta más reclamar: suele haber un juicio de por medio y será preciso que haya una prueba de alcoholemia con resultado positivo". En cualquier caso, Unespa se felicita por la bajada del índice de alcoholemia permitido si eso significa que va a disminuir el consumo real cuando se va a conducir, ya que está demostrado que eso puede incidir muy favorablemente en la reducción de la siniestralidad.

La DGT utiliza una nueva modalidad de cinemómetro sobre un trípode



Llegan los nuevos radares

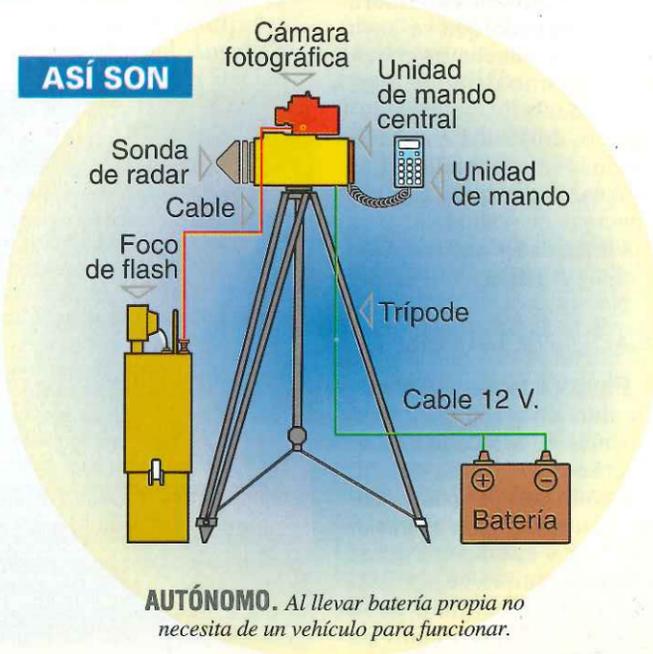
JUANA SANCHEZ. INFOGRAFIA: DLIRIOS

Desde el pasado 1 de julio, coincidiendo con la primera salida masiva del verano, la DGT está utilizando una nueva modalidad de radar que, en lugar de ir instalado dentro de un automóvil, se ajusta sobre un trípode colocado al pie de la carretera. El objetivo es controlar la velocidad de los vehículos también en aquellas vías o tramos cuya estructura no permite estacionar el coche-radar o utilizar radares móviles, los otros sistemas de control de velocidad.

Junto con los vehículos, estacionados o circulando, que muchos conductores identifican en la carretera como coches-radar, quienes durante este mes de julio salgan de vacaciones pueden encontrar en el arcén de la vía por la que circulan o en una zona no transitada de la calzada una cámara fotográfica sobre un trípode. Se trata de una nueva modalidad de radar que ya se uti-

liza en Europa y no precisa ir instalado en un vehículo para su funcionamiento, de tal forma que el aparato fotográfico y la antena, ambos sobre el trípode, pueden colocarse en un tramo de vía donde no cabe un automóvil o, incluso, en una pasarela o pórtico sobre la calzada.

Sin embargo, el objetivo de esta nueva modalidad no es, como pudiera parecer, ocultar a los ojos del conductor el control que se está



EL "PRECIO" DE LA VELOCIDAD

SI EL LÍMITE ES DE...											LA SANCIÓN SERÁ DE...
20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	
Y USTED CIRCULA A...											
36	46	56	66	81	91	101	111	121	131	141	20.000 pts.
46	56	66	76	96	106	116	126	136	146	156	30.000 pts.
56	66	76	86	111	121	131	141	151	161	171	40.000 pts.
66	76	86	96	136	146	156	166	176	186	196	50.000 pts. + 1 mes de suspensión del permiso de conducción.
81	91	101	111	156	166	176	186	196	206	216	50.000 pts. + 2 meses de suspensión del permiso de conducción.
96	106	116	126	176	186	196	206	216	226	236	50.000 pts. + 3 meses de suspensión del permiso de conducción.

(Velocidad en kilómetros/hora)

ejerciendo sobre su velocidad. De hecho, el equipo completo colocado en cualquier vía puede apreciarse varios centenares de metros antes. Por el contrario, su aportación es que aumenta considerablemente la seguridad, tanto de los agentes que utilizan el radar como del resto de los conductores, ya que no es necesario que el vehículo que lo transporta permanezca estacionado en el arcén, con el consiguiente riesgo de ser arrollado por alguno de los automóviles que circulan por dicha vía, sino que puede estar apartado unos metros o estacionado en un camino secundario. Según Fernando Ortega, subdirector general de Seguridad Vial de la DGT, se pretende que los conductores vean los radares porque saber que su velocidad está controlada tiene un efecto didáctico importante, "aunque, ciertamente, se olvidan con bastante rapidez".

DOSCIENTOS CINCUENTA RADARES

Estos nuevos cinemómetros, catorce en total, ya han estado funcionando de forma experimental y cuentan con la misma homologación que los aparatos instalados en los vehículos, por lo que, en cualquier momento, pueden intercambiarse con ellos. Vienen, así, a sumarse



SIN COCHE. El radar no necesita instalarse dentro de un vehículo.

a los 84 radares estáticos y los 141 dinámicos que ya controlan la velocidad en nuestras vías. Existen, además, otros siete equipos instalados en cabinas ubicadas en los túneles de Despeñaperros, en Jaén, y San Juan, en Alicante.

Durante el año 1998, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controlaron más de 15 millones de vehículos y denunciaron por exceso de velocidad a más de medio millón. Por otra parte, las cifras provisionales de la DGT sobre conductores implicados en accidentes con víctimas registraron casi 4.200 infracciones por sobrepasar la velocidad establecida y 16.670, por circular a una velocidad inadecuada para las condiciones de la vía. ♦

Después de la foto

Si el cinemómetro detecta que un vehículo circula a una velocidad superior al límite permitido, disparará la cámara fotográfica del radar. En ese momento, el conductor quizás perciba el destello del 'flash' correspondiente a "su foto". En esa instantánea, junto a la imagen del vehículo infractor, quedará grabada la vía y el punto kilométrico por donde circulaba y su velocidad en ese momento. Unos metros más adelante, un agente de la Guardia Civil parará al vehículo, redactará la denuncia correspondiente y la entregará al conductor.

Aun cuando éste no quiera firmarla, ese primer trámite tendrá el valor de notificación, puesto que el otro agente que le acompaña hará de testigo. El conductor

dispondrá entonces de quince días -la propia denuncia que recibe lo especifica- para hacer alegaciones o reclamar la fotografía, la homologación del equipo o la revisión técnica que éste debe pasar periódicamente. Si el conductor abandona la carretera antes de llegar hasta donde se encuentran los agentes o éstos no pueden pararle por alguna causa justificada, que deberán explicar en la denuncia -como que haya más vehículos detenidos en ese punto-, la primera notificación será recibida en el domicilio del conductor, mediante correo certificado. Cuidado con alegar que allí ya no vive esa persona, porque podría infringirse otra norma, ya que el conductor está obligado a notificar su actual domicilio.

El Congreso aprobó medidas de seguridad para las bicicletas



Ciclistas más seguros

J. M. M.

Uso del casco, prohibición de circular por autovías, prendas reflectantes y controles de alcoholemia podrían ser obligatorios de convertirse en Ley el texto aprobado recientemente por el Congreso como medidas de seguridad para la circulación de ciclistas en carretera. Ahora, el Senado estudia posibles enmiendas, aunque, por las vacaciones parlamentarias, su aprobación definitiva puede quedar para después del verano.

El Congreso aprobó un dictamen proveniente del Senado que, cuando termine su tramitación parlamentaria, obligará a los ciclistas a utilizar medidas de seguridad —como casco o prendas reflectantes— cuando circulen por vías interurbanas y a modificar la Ley de Seguridad Vial. Además, permitirá a los ciclistas circular en paralelo, les obligará a pasar controles de alcoholemia y a no marchar por autovías. España se uniría a Australia y Nueva Zelanda como los países con casco obligatorio y sería el único de la Unión Europea que obligaría a usarlo —Francia y Bélgica lo hacen en circulación deportiva—.

La casi unanimidad de los políticos a favor contrasta con la oposición de los usuarios de bicicletas al uso del casco que, argumentan, no protege en choques contra vehículos.

El texto está de nuevo en el Senado. Aunque ya hay enmiendas contra la obligatoriedad del casco y la prohibición de circular por autovía, los plazos de tramitación y las vacaciones parlamentarias evitarán que se debata hasta pasado el verano. Así, el Parlamento trata de frenar un problema —la seguridad de los ciclistas en carretera— que ha supuesto, en España, en torno a 1.500 accidentes en la última década, con fallecidos ilustres, como Antonio Martín.

El senador José M^a Escuin (PP), "muy satisfecho" de lo aprobado y del "amplio consenso" político, prevé "problemas con aplicación de la obligatoriedad del casco" y afirma que "habrá que entrar mas a fondo" en la circulación de ciclistas por carretera. "En las sanciones y, sobre todo, en crear una conciencia entre ellos".

La obligatoriedad del casco es lo más contestado. "Sólo buscamos la seguridad", explica Escuin. Sin embargo, para Daniel Eritja,



CASCO DE BATALLA La obligatoriedad del casco es el principal caballo de batalla.

vicepresidente de la European Cyclists' Federation y portavoz de Amics de la Bici, "el casco no protege en accidentes mortales. Sólo ofrece protección a un máximo de 30/40 km/h. Y si provoca una desincentivación en el uso de la bici". Eritja aporta un dato: en Australia se ha reducido un 30 por 100 el número de ciclistas, "pero sólo un 20 por 100 los traumatismos". Y la muerte de Manuel San Román durante la Vuelta a Cataluña, pese a llevar casco, puede reabrir la polémica sobre su capacidad de protección.

CONTRA EL CASCO

José Rodríguez, presidente de la Asociación de Ciclistas Profesionales (ACP), opina que imponer "el casco es un elemento protector en caso de caída a la velocidad normal a la que circula un ciclista, pero no protege lo suficiente cuando recibes el impacto de un coche".

José Manuel Martiarena, del Partido Nacionalista Vasco (PNV), opina que "la seguridad es lo que prima a la

LOS CAMBIOS PROPUESTOS, UNO A UNO

(Estos cambios entrarían en vigor si el Senado aprobase el texto tal y como aprobó el Congreso)



Se autoriza la circulación en paralelo

Bicicletas y ciclomotores de dos ruedas podrían circular en paralelo en los casos y formas que reglamentariamente se establezcan.



Prohibido marchar por autovía

Se ampliaría a las autovías la prohibición de circular por autopistas, salvo excepciones —que deberían llevar una autorización— o si no existe vía alternativa. La dificultad es la definición de vía alternativa. ¿Una carretera a 30 kilómetros de distancia es alternativa?



Los coches tienen prioridad

Salvo en carriles-bici o en giros para entrar en otras vías, los automóviles tendrían prioridad de paso sobre las bicicletas.



Habrà que instalar reflectantes homologados

Las bicis deberían llevar los reflectantes homologados que un reglamento determine y, cuando sea

obligatorio el alumbrado, los ciclistas, además, vestir prendas reflectantes.



Se deberá llevar casco en carretera

Los conductores de bicicletas "estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan".

Controles de alcoholemia, obligatorios

Se prohibiría circular a los ciclistas bajo los efectos del alcohol, estupefacientes y sustancias análogas y "quedan obligados a someterse a las pruebas de detección" de alcoholemia.



LOS PROFESIONALES OPINAN

MARCA



JOSÉ Mª JIMÉNEZ:

"Cuantas más medidas se tomen en favor de la seguridad del ciclista, mucho mejor. Lo ideal para la seguridad sería la concienciación de todos".

MARCA



FERNANDO ESCARTÍN:

"Estas medidas son buenas para los ciclistas en general, pero peores para los profesionales. Añadir elementos reflectantes a la bicicleta del profesional que está entrenando y que lo hace a horas con luz, le perjudica, porque es añadir peso y empeorar la aerodinámica".

MARCA



ABRAHAM OLANO:

"No parece bien que los ciclistas profesionales tengan que llevar el casco, ni tampoco que tengan que añadir a las bicicletas elementos reflectantes".

hora de regular." Admite que "el casco no es la panacea que resuelva todos los problemas, pero ayuda, y si de cada cien se salva una vida...", pero opina que lo que "desincentiva el uso de la bicicleta es la falta de normas en la regulación de carreteras que usan más del doble de los vehículos que hace pocos años... Es un tema que se ha debatido a fondo. Nadie va a dejar la bici por tener que utilizar el casco".

La circulación en paralelo se saluda como algo que ayudará a mejorar la seguridad de los ciclistas. "Es una buena medida —señala José Rodríguez (ACP)— porque impide al conductor adelantar a otros automóviles viniendo ciclistas en sentido

contrario o adelantar a ciclistas viniendo coches en sentido contrario".

La obligatoriedad de los controles de alcoholemia, a José Rodríguez le parece "normal, aunque nunca he visto a un usuario de bicicleta conduciendo ésta habiendo ingerido alcohol". Las asociaciones de usuarios ya se consideraban, como conductores de vehículos, obligados. Aunque a Daniel Eritja le preocupa la mención especial a las bicis —"parece que deje, con ello, de ser un vehículo y no se le ha quitado tal condición. Sería nulo de pleno derecho"—, José Manuel Martiarena niega que se le haya querido quitar tal condición. "Especificar que están obli-

gados, como mucho sería una redundancia. Nuestra norma sólo establece quien tiene que pasar el control, no qué es un vehículo".

Los elementos reflectantes son mal valorada por los profesionales: añadir peso a sus "máquinas" "salvo de noche, no aporta seguridad".

La prohibición de circular por autovías sí es contestada por los ciclistas. Para Juan Merallo, portavoz de Pedalibre, "han hecho una ley para echarnos de la carretera y que disminuyan los accidentes con ciclistas, lo cual sería intolerable". De parecida opinión es la ACP: "Es la medida más cómoda: alejar al ciclista del elemento conflictivo, privándole del derecho a circular por una carre-

tera pagada con sus impuestos". El senador Martiarena lo desmiente: "No se ha tratado de expulsarles, pero hay que ser conscientes de cómo están las carreteras".

En resumen, la valoración de las asociaciones ciclistas es que "han legislado lejos de las necesidades de los usuarios —señala Juan Merallo—. Esperamos que el desarrollo reglamentario se acerque más a nuestras necesidades". "Parece que estorbamos —señala Eritja— y que realizamos una actividad peligrosa. Y no lo es". En este sentido, Merallo se queja de que no se exija al automovilista respeto al ciclista: "No nos consta que haya una sola multa por no dejar 1,5 metros en un adelantamiento a un ciclista". ♦

Pretende mejorar la seguridad vial en Almería, A Coruña, Barcelona, Huesca, Illes Balears, Lugo, Pontevedra y Soria

Plan piloto para las provincias con más accidentes



La importante subida en la accidentalidad en determinadas provincias ha llevado a las autoridades de Tráfico y a otros responsables de la Administración a poner en marcha una serie de medidas para, a modo de operación piloto, tratar de mejorar la seguridad vial "con medidas concretas en cada caso".

La Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha un plan para reducir la siniestralidad en las carreteras de las ocho provincias con mayor índice de accidentalidad: Almería, A Coruña, Barcelona, Huesca, Illes Balears, Lugo, Pontevedra y Soria.

Así, bajo la presidencia del subsecretario del Ministerio del Interior, semanas atrás se reunieron los máximos responsables del tráfico en nuestro país, el director general de Tráfico, el subdirector de Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras, el General Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, subdelegados del Gobierno de las provincias mencionadas, jefes provinciales de tráfico, etcétera. En algunas de estas provincias, el incremento de la ac-

cidentalidad ha sido notable en el período analizado (1991-1998): En Lugo, por ejemplo, la subida ha sido superior al 82 por 100, del 39 por 100 en A Coruña y del 25 por 100 en Almería,

Illes Balears o Huesca.

En esta cumbre se analizó la situación de cada una de las provincias y se propusieron medidas concretas para atajar los problemas; unas, pensando ya en la salida masiva de las vacaciones, y otras, a más largo plazo. Entre otras medidas,

se decidió aunar esfuerzos para mejorar la seguridad vial en estas provincias y analizar los resultados para su posible ampliación a otras áreas. Las medidas propuestas afectan tanto a obras puntuales en carreteras como al comportamiento de los conductores o a la vigilancia y a aquellas que van dirigidas a la divulgación de temas relacionados con la seguridad vial o la propia concienciación de los automovilistas. ♦

LAS MEDIDAS PROPUESTAS

CARRETERAS

- ✓ Reforzar la señalización donde se hayan detectado deficiencias.
- ✓ Implantar firmes drenantes, antideslizantes y rugosos.
- ✓ Mejorar arcones para facilitar circulación de ciclistas y peatones.
- ✓ Reforzar y mejorar señalización de curvas, puntos peligrosos y obras.
- ✓ Crear áreas de descanso para facilitar las paradas de los conductores.

CONDUCTORES/VIGILANCIA

- ✓ Incrementar la presencia de agentes y utilizar vehículos que avisen de la presencia de radares.
- ✓ Colaboración con policías locales para mantener la disciplina vial en zonas limítrofes.
- ✓ Incrementar los controles de alcoholemia.
- ✓ Inmovilizar las motos y ciclomotores cuyos conductores no lleven casco.

DIVULGATIVAS

- ✓ Sensibilizar de los riesgos de la circulación y potenciar formación vial infantil.
- ✓ Intensificar campañas de divulgación sobre la influencia del alcohol.
- ✓ Edición de folletos informativos para los extranjeros que alquilen coches.
- ✓ Fomentar el uso de materiales reflectantes entre peatones y ciclistas.

Un tercio de los accidentes se produce por distracción del conductor



Despiste accidental

JUANA SÁNCHEZ. INFOGRAFÍA: DLIRIOS

La distracción del conductor es la causa principal de accidentes de tráfico, según las estadísticas. Muchas veces, el despiste se produce por realizar mientras se conduce alguna acción, aparentemente sin importancia, como encender la radio, hablar con el acompañante o utilizar un teléfono móvil; otras, la causa es la abstracción en los propios pensamientos o el sueño tras la ingestión de alcohol.



S.D.L. decidió pernoctar en Madrid, tras recorrer los 400 kilómetros que separan la capital de la costa. Su destino final era una ciudad en el norte del país. Antes de las cinco de la mañana, tras dormir unas horas en un motel de carretera y parar a desayunar, emprendía de nuevo su ruta. Cuatro kilómetros después, la Guardia Civil le detenía por circular en sentido contrario. Era la primera vez que conducía por esa vía y, en su opinión, fue un error debido a una distracción producida por "el cansancio, la preocupación y la nocturnidad".

Este es uno de los casi 40 casos analizados recientemente por el Gabinete de Investigación de Accidentes de la DGT, en un estudio

DE BOTE. Beber, aunque no se trate de alcohol, puede resultar peligroso al volante.

sobre accidentes, sin víctimas mortales, causados por distracción del conductor en las carreteras de la Comunidad de Madrid. Un estudio que, actualmente, se está ampliando al resto de las comunidades autónomas.

Según las estadísticas, el factor humano es responsable del 90 por 100 de los accidentes. Y, dentro de ellos, la distracción es la causa más frecuente: en España, según los agentes que intervienen tras el accidente, se detecta en aproximadamente uno de cada tres siniestros.

Al contrario de lo que pudiera parecer, las condiciones externas no parecen influir significativamente sobre la atención del conductor, sino más bien al contrario: sólo uno de cada tres casos estudiados por la DGT ocurrió con trazado

sinuoso; la luminosidad era buena en el 76 por 100 de las ocasiones; la climatología, normal en nueve de cada diez, y las condiciones de la vía sólo influyeron en el 20 por 100 de los siniestros.

A veces, ni siquiera el propio conductor es consciente de qué circunstancia concreta le hace perder el control de su vehículo. Como el caso de E.V.S. -otro de los analizados-, cuyo automóvil se salió de la vía y volcó posteriormente, sin que él supiera explicar qué había provocado su accidente: "Quizás me distraje con la música que sonaba en el radio-cassette o me despisté al poner una cinta", indicaba unas semanas después. No había tenido ningún accidente anterior y conocía la vía por la que circulaba, una carretera



ANIMALES. Un perro en el asiento delantero puede distraer al conductor.

convencional. Probablemente por eso aún no se creía "que eso le hubiera pasado a él".

GESTOS "SIN IMPORTANCIA"

En ocasiones, gestos como éste, aparentemente sin importancia, obligan al conductor a retirar la vista de la carretera apenas unos instantes, pocos pero suficientes para causar un accidente si tenemos en cuenta que más del 90 por 100 de la información que recibe el conductor le llega a través de sus ojos y que, en pocos segundos, un vehículo recorre muchos metros cuando circula por carretera.

Según el informe de la DGT, en un 18 por 100 de los casos estudiados el conductor manipulaba el elevalunas, hablaba con su acompañante o miraba a un lugar distinto de la vía y los vehículos que tenía de-

lante cuando se produjo el accidente. Técnicos del Instituto Español de Investigación sobre Reparación de Vehículos 'Centro Zaragoza' recogen, en un reciente informe, hasta 13 actividades como las causas más frecuentes de distracción -ver recuadro-: desde querer echar fuera un insecto hasta hablar por un teléfono móvil, pasando por mirar al espejo retrovisor, a un peatón o el paisaje.

La distracción, sin embargo, no siempre es producto de interferencias entre la conducción y otra actividad añadida. En ocasiones, abstraerse en los propios pensamientos o darle vuelta a los problemas que más preocupan puede hacer que el conductor se despiste y no reaccione correctamente ante una situación de peligro.

De hecho, la atención necesaria para conducir no es siempre la misma: en condiciones normales, el conductor atiende simultáneamente un amplio abanico de estímulos tanto exteriores -el resto de los automóviles, peatones, señales de tráfico, cuadro de mandos

de su coche, la conversación con un acompañante...- como del interior de su vehículo, pero sin detenerse en ninguna de ellas.

Sin embargo, si en un momento dado percibe una señal de peligro, dejará de prestar atención a todo lo demás y se concentrará en la nueva situación. Esta respuesta que, en positivo, le permitirá salir airoso del riesgo, puede convertirse en peligrosa si el conductor se fija excesivamente en un elemento ajeno que llame su atención y le distraiga de la conducción. Por eso, elementos como el teléfono móvil están en el punto de mira de técnicos y legisladores. Juan Luis De Miguel, jefe del Departamento de Investigación de Accidentes del Centro Zaragoza, indica que "el riesgo de hablar por teléfono mientras se conduce no radica sólo en tener que utilizar la mano para sujetarlo o para marcar un número, sino en la distracción que supone la conversación, especialmente si tiene una carga emocional importante que haga que el conductor se involu-

ATENCIÓN. La radio o el retrovisor también son motivo de despiste.

Lo que más distrae:

- 1 Echar fuera un insecto.
- 2 Comer o beber mientras se conduce.
- 3 Encender o apagar un cigarrillo, o manipular el cenicero.
- 4 Encender la radio, introducir cintas en un cassette, manejar los mandos o escucharla con excesiva atención.
- 5 Dejar divagar la mente.
- 6 Jugar con un niño o un animal de compañía.
- 7 Conducir sin mantener tensos los músculos para poder atender los mandos con fuerza y rapidez.
- 8 Mirarse en el espejo retrovisor.
- 9 Mirar con fijez a un peatón.
- 10 Volver la cabeza para mirar un paisaje, un objeto, una persona o cualquier espectáculo.
- 11 Inclinars para ojear un mapa, un periódico, una guía...
- 12 Charlar con un pasajero, sobre todo volviendo la cabeza.
- 13 Interesarse muy de cerca por un pasajero.
- 14 Hablar por teléfono.

(Fuente: "Factores de distracción en la conducción". Centro Zaragoza.)

¡Silencio, se conduce!

La falta de atención del conductor es la causa más frecuente de los accidentes de tráfico en los que hay implicado un teléfono móvil, especialmente si el aparato precisa sujetarse con la mano. Además, existen otros factores identificados con el uso de estos aparatos como fallos al ceder el paso, distancia de seguridad escasa, giros y velocidad incorrecta. Las investigaciones recogidas por el Centro Zaragoza afirman que "el riesgo de accidente cuando se usa un teléfono móvil es de cuatro a nueve veces mayor que cuando no se usa". Algunos autores, incluso, equiparan este riesgo al asociado a conducir con un nivel de alcohol en sangre en el límite legal. Por eso, los modelos que no son de "manos libres" están prohibido en cada vez más países -España, Portugal, Italia, Brasil, Israel o Chile- y donde la ley los permite, los gobiernos lo desaconsejan a los conductores. Un estudio realizado en Japón revelaba que de los 129 accidentes relacionados con el teléfono registrados en sólo un mes, el

76 por 100 eran colisiones por alcance y un 19 por 100, colisiones por cambios de carril y en intersecciones. Según este estudio, sólo el 16 por 100 de los conductores estaba conversando en el momento del accidente, mientras un 32 por 100 marcaba el número, un 5'4, terminaba la comunicación y un 42, respondía a una llamada (intentaba coger el teléfono, desviando la atención y la mirada de la carretera).

Otro estudio de ensayos realizados en conversaciones simuladas en una situación de conducción fácil, dejó ver que el conductor, mientras hablaba, aumentaba su tiempo de reacción y disminuía la velocidad. Por eso, los investigadores apuntan que el hecho mismo de mantener un diálogo mientras se conduce, aun cuando no precise sujetar el teléfono con la mano, implica un riesgo, una opinión bastante generalizada a juzgar por los datos obtenidos por el Instituto Francés de Investigación de Tráfico en un trabajo realizado en 22 países. En éste, el 66 por 100 de los expertos encuestados en países industrializados consideraba "potencialmente peligroso" que el conductor usara el teléfono móvil, especialmente si el aparato no era un "manos libres". Sin embargo, el número de teléfonos móviles continúa en imparable ascenso: a finales de junio, en España había nueve millones de unidades en servicio y las previsiones apuntan que, a principios del año 2000, la cifra se acercará a los 12 millones.



El accidente por distracción

Cifras en porcentajes

Causas:



Influye poco la...

- Climatología adversa 8
- Luminosidad escasa 24
- Circulación no fluida 37
- Trizado sinuoso 35
- Vía en malas condiciones 20

Formas de accidente:

- Salidas de la vía 47
- Colisión por alcance 39

Perfil del conductor:

- Propietario del vehículo 58
- Soltero 53
- Estudios básicos 53
- Había tenido accidentes de tráfico anteriormente 42
- Sufría un trastorno psiquiátrico 10

Fuente: DGT (datos relativos a accidentes ocurridos en carretera, en la Comunidad de Madrid)

cre mucho en ella".

En todo caso, los expertos reconocen que la distracción es a veces un "cajón de sastre" donde incluir los accidentes cuya causa no es atribuible a la vía ni al vehículo y donde no se cuenta con el testimonio aclaratorio del conductor.

CONducIR CON PRISAS

A veces, varias circunstancias puntuales pueden incidir en el conductor y dispersar su atención. M.S.D. conducía con prisa su motocicleta hacia su trabajo, sorteando al resto de los vehículos en una situación de tráfico muy intenso. En un momento dado, desde el carril central observó el remolque de un camión de gran tonelaje que basculaba excesivamente, como si el conductor estuviera dormido. Se cambió al carril de la izquierda, situándose detrás de otro coche. Al intentar rebasar al camión, miró asustado hacia el remolque sin darse cuenta de que el automóvil que circulaba delante frenaba bruscamente y no pudo evitar el impacto. Como explicación a esta actuación, estudios americanos, recogidos en un informe del Centro Zaragoza, aseguran que "la falta de atención implica un retraso en detectar que el tráfico por delante está parado o disminuyendo la velocidad y, en algunos casos, incluso fallos en ver señales de tráfico importantes".

En esos mismos estudios se plantea la hipótesis de que quienes se han visto involucrados en un accidente anterior puedan verse influidos posteriormente por ello, mostrando una ansiedad excesiva. Quizás sea el caso de R.O.B., que sufrió una colisión lateral al cambiar de un carril a otro. Aunque resultó ileso, no pudo trabajar en los días siguientes al accidente. La causa, probablemente, fue una excesiva ansiedad al recordar otro accidente con consecuencias graves ocurrido muchos años atrás,



CON FUEGO. Fumar exige retirar la vista de la carretera y soltar el volante.

Tan peligroso puede ser un gesto que obligue a soltar una mano del volante como desviar la mirada o la atención mientras se conduce



A VOCES. Una conversación acalorada también resta atención a la conducción.

Piloto automático

En la actualidad, se están investigando sistemas que pueden, en tiempo real, "observar" al conductor y detectar posibles situaciones de conducción deficiente o errónea en caso de somnolencia, ingestión de alcohol y drogas o pérdida inesperada del control del vehículo -desmayos, mareos...- y actuar automáticamente. Se trata de sistemas compuestos, fundamentalmente, por tres elementos: una unidad de observación que mide el movimiento de los párpados, la fuerza de agarre del volante o la posición de la cabeza, entre otros parámetros; un sistema de alarma mediante una señal sonora, luces destellantes y un mensaje de voz distinto según la causa de alarma de que se trate; y, por último, un dispositivo de control automático que, en caso de que el conductor no responda a los avisos del sistema, frena y conduce el vehículo al arcén o lo detiene con el menor riesgo.

por el que le dieron una invalidez parcial y que aún le obliga a tomar medicación. En este sentido, Susana Pacheco, psicóloga de la DGT, trabaja con la hipótesis de que "existen rasgos de personalidad que hacen a algunos conductores ser más propensos a sufrir accidentes por distracción. Se trataría de personas con alto potencial de hostilidad, interfiriendo ésta en el ajuste de su percepción a los datos del entorno".

SUEÑO Y ALCOHOL

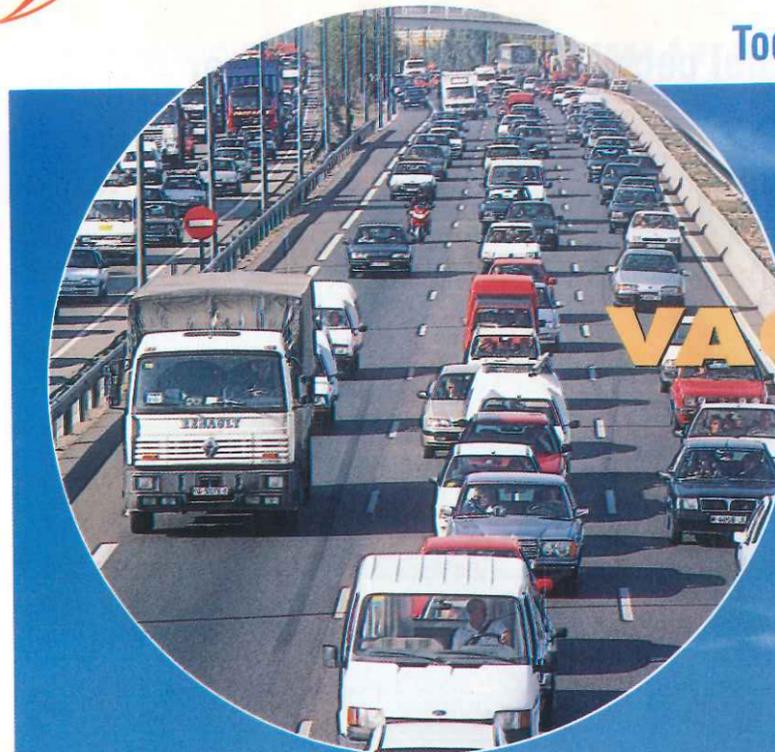
El sueño o el cansancio también son causas relacionadas con la distracción. Según Juan Luis De Miguel, del Centro Zaragoza, para algunos conductores, el tiempo al volante es "tiempo muerto" que consideran perdido y tratan de reducirlo al máximo,

eliminando descansos o poniéndose al volante sin dormir después de una larga actividad. Las cifras de los accidentes estudiados por la DGT apuntan que el sueño y el cansancio son factores frecuentes y origen, en ocasiones, de las alteraciones físicas

presentes en el 8 por 100 de los casos. También se contabilizó un 14 por 100 de trastornos debidos al alcohol y otras sustancias, algunas de las cuales también producen somnolencia.

Por otra parte, algunos estudios han comprobado que la mayoría de los conductores no se fija en las señales si la información necesaria para actuar pueden deducirla del entorno de tráfico que les rodea, hasta el punto de confiar más en su propio juicio que en las señales que ven a su paso. ♦

Todos los preparativos para el viaje



CAMINO DE LAS VACACIONES

- La revisión que debe hacer en su coche.
- Qué debe tener en cuenta para planificar su trayecto.
- Lo que debe saber para evitar las grúas piratas.
- Cuadernillo central con las carreteras más conflictivas.
- Cómo y adónde viajamos los españoles.
- Las cifras de la accidentalidad en los peores meses del año.
- Cómo hacer que sus hijos vayan más seguros.
- Firmas: Joaquín Vidal.



Todos los elementos del coche que conviene revisar

Las vacaciones suelen ser una de las pruebas más duras a las que sometemos a nuestros coches: viajes largos, cargados, muchos kilómetros a buena velocidad... Para evitar sustos, incidentes o accidentes, ningún momento mejor que este para que lo revise adecuadamente y que su coche funcione como un reloj, suizo, naturalmente...



CHEQUEO PREVACACIONAL

DIRECCIÓN. ¿Se imagina un problema con la dirección de su coche? Al menor síntoma de vibraciones en el mismo, holguras, ruidos o dureza anormal cuando realice un cambio, llévalo a un taller. Si observa un desgaste anómalo en el lateral de sus neumáticos, ojo: puede tener algún problema en su dirección.



AMORTIGUADORES. Lo primero que tiene que tener en cuenta es que conviene revisarlos cada cierto tiempo. ¿Por qué? Pues porque usted se va adaptando a su progresivo deterioro y eso hace difícil detectar las anomalías. Se adapta, por ejemplo, a frenadas más largas... que



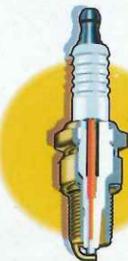
APROVECHE LAS OFERTAS

En esta época son habituales las ofertas por la puesta a punto del coche. Suelen ser interesantes y, por lo tanto, aprovechables, pero en no pocas ocasiones no incluyen la revisión de elementos esenciales de seguridad. Calibre si es una buena oportunidad para las necesidades -y carencias- de su coche y, en todo caso, solicite que le amplien la revisión en aquellos elementos que usted considere necesarios. El propio colectivo de talleres, como el caso de Asetra (Asociación de Talleres de Madrid) hace ofertas en esta época (descuentos del 10 por 100 del 1 al 30 de junio) e insiste en su campaña "Seguridad mecánica, seguridad vial" en la necesidad de revisar elementos como alumbrado, dirección, frenos o amortiguadores.

pueden ser fatales. Su vida depende del uso, pero calcule que tienen, aproximadamente, 70.000 kilómetros de vida.

FRENOS. Conviene revisarlos antes de un gran viaje como éste. Líquido, pastillas (cada 15.000 km.), zapatas (10.000 km.) y discos en perfecto estado le darán muchísima seguridad y le ahorrarán más de un disgusto.

CARBURACIÓN. En plenas vacaciones no está mal un pequeño ahorro y evitar quedarse tirado. Podrá conseguirlo si hace una limpieza del carburador, de las bujías y de la bomba de inyección. Contribuirá a un mejor medio ambiente al reducir la emisión de gases.



CABLES Y CORREAS. Revíselos o diga en su taller que se lo hagan para evitar problemas de arranque, de luces, con el aire... Sobre todo,

compruebe las correas de ventilación y distribución.

LUCES. Verifique su buen funcionamiento y diga que le comprueben su reglaje. Regule la altura de cara al viaje. Recuerde que va a tope y que el "morro" del coche se elevará y, por lo tanto, las luces deslumbrarán peligrosamente a los conductores que vienen de frente.



FILTROS. Todos los filtros -aceite, aire, pólenes...- tienen un período de efectividad limitado. Revise su libro de mantenimiento y hágaselo saber a su taller.



NIVELES. Todos los depósitos de líquidos de su coche necesitan estar al nivel adecuado. Los niveles del líquido de frenos, de la batería, de los "limpias" o del vaso de expansión pueden dejarle "seco" si no están como deben... En algunos casos, pueden crearle serios problemas. ♦



NEUMÁTICOS: LAS APARIENCIAS ENGAÑAN

Los neumáticos son básicos para nuestra seguridad. Por eso, es fundamental mantenerlos adecuadamente. Su buen o mal estado no siempre se ve a simple vista. Es decir, a veces puede aparentar estar "bien" sin ser precisamente un neumático correcto. Por ejemplo, la goma tiene una fecha de caducidad: vamos, que con el tiempo pierde elasticidad y capacidad de agarre. A los cinco años de vida, aunque el dibujo esté bien, su neumático no está precisamente perfecto. Eso si, dependerá, por ejemplo, de si el coche lo guarda habitualmente en garaje o lo deja en la calle, del uso... Compruebe, en todo caso, si la goma está cuarteada por alguna parte. Además, los neumáticos pueden llegar a ofrecer determinadas deformaciones a causa de los baches, las aceras, etc. Naturalmente, si va a cambiarlos ahora, tenga en cuenta la fecha de caducidad de los mismos. Algunas ofertas son muy interesantes en cuanto al precio, pero a veces venden barato porque la fecha de caducidad de los mismos está muy próxima. ¡Ojo!



LA MOTO, TAMBIÉN A PUNTO

Ninguno de nuestros mejores pilotos sale a ninguna carrera sin que su moto esté en perfecto estado. Para cualquier viaje durante el verano, usted debe seguir la misma pauta. Estos son los puntos de su motocicleta que conviene revisar:

- Reglaje de válvulas.
- Nivel de aceite (cambiarlo cada 7.000-8.000 kilómetros).
- Verificar el filtro de aire y las bujías. Ahorrará combustible.
- Tensar y engrasar la transmisión y sustituirla si tiene dañada la cadena o el piñón.
- Vigile el líquido de frenos y las pastillas.
- Regule los faros y no olvide fusibles y lámparas de recambio.
- Controle sus neumáticos: si están en buen estado, agarrarán mejor.



- Verifique el cable del embrague y engráselo.
- Confirme que el ventilador funciona adecuadamente y vigile el nivel de líquido refrigerante.

AIRE FRESCO, MENOR POTENCIA

El aire acondicionado es un elemento de confort que, sobre todo en largos viajes, produce al conductor y todos los acompañantes una sensación agradable que es muy importante para la seguridad vial. No obstante, también requiere tener en cuenta algunas cosas:

- ✓ No conviene "enfriar" excesivamente el habitáculo, pues puede provocar resfriados, estornudos, etc. Entre 20 y 22 grados es una buena temperatura. Procure que todos los que ocupen el coche lleven vestimenta similar.
- ✓ Recuerde que, sobre todo en coches de no mucha cilindrada, el aire acondicionado resta potencia al motor. En caso de adelantamientos, y teniendo en cuenta que el vehículo, además, va cargado, alcanzar una velocidad adecuada puede llevarle su tiempo...

EVITE LOS DESLUMBRAMIENTOS

Las luces de los coches no siempre van reguladas convenientemente. Las cosas pueden complicarse cuando vamos a realizar largos viajes, con muchas horas de camino durante la noche. Sobre todo si, como es habitual en estas fechas, los coches llevan bastante más carga. Eso produce que el haz de luz suba y que, por tanto, deslumbre a otros coches. Téngalo en cuenta a la hora de salir de viaje, aunque en principio no tenga previsto viajar durante la noche. Regule la altura para evitar deslumbramientos. Si durante el viaje observa que algunos coches le dan ráfagas de luz, compruebe cómo lleva reguladas sus faros lo antes posible. Es la señal de que no las lleva bien.





ELEGIR MAL. Una mala elección de la hora de salida le puede meter en atascos como el de la imagen, que le crearán tensión, incomodidad, alargarán el viaje...



ELEGIR BIEN. Por el contrario, si sabe elegir un buen momento para la partida, podrá circular por carreteras mucho más descongestionadas.

Los pasos para evitar sobresaltos durante el viaje

LA PLANIFICACIÓN TAMBIÉN ES IMPORTANTE

Se supone que usted ya ha puesto a punto su coche y está en vísperas de salir de viaje. Ahora se trata de planificarlo lo más minuciosamente posible y, sobre todo, tener en cuenta algunos trucos para evitar problemas.

PREPARATIVOS ANTES DE PARTIR

Lo que necesita. Haga una lista de lo que no se debe olvidar para evitar que le suba la adrenalina: documentación del coche, permiso de conducción, tarjeta del seguro, tarjetas de socio de algún club de automovilistas al que pueda pertenecer... Lleve también a mano los datos del grupo sanguíneo de usted y los suyos.

Planifique la ruta. Consulte el recorrido que va a realizar, las posibles alternativas, lugares donde podrá parar a descansar, a comer... Si quiere completar la información de cualquier mapa, infórmese a través de las distintas vías de la DGT: 900-123 505, Internet, etc.

¿Cuándo salimos? La elección de la hora en la que vamos a realizar el viaje no es baladí. Por supuesto, evite las horas que todo el mundo sabe que serán las críticas (consultar cuadro de este suplemento). Huya de las horas de más calor si no lleva aire acondicionado y tenga en cuenta que viajar con el sol de cara es muy molesto y hasta peligroso: si se dirige hacia el este, evite el amanecer; si va hacia el oeste, no lo haga al atardecer.

¡Ojo con la carga! Los maleteros son grandes, pero ¿es necesario llevar tanto? Elimine lo superfluo y reparta la carga adecuadamente; en ningún momento debe molestar al conductor. Tenga en cuenta que las reacciones del coche no serán las mismas: más dificultades para coger velocidad, para adelantar, mayor distancia de frenado...

La ropa, cómoda. Para conducir, nada como viajar con ropa cómoda que le permita libertad de movimientos. También es importante que el calzado se ajuste bien al pie y no resbale.

Descanso: antes y después. Antes de salir, conviene que descanse adecuadamente, sobre todo si ha llegado a este momento muy estresado. Ya en la carretera, pare cada dos o tres horas o cuando haya recorrido entre 200 y 300 kilómetros. Tómese un respiro de quince o veinte minutos.

INICIAMOS EL VIAJE...

Reparta el peso. Si hay mucha diferencia de peso entre las personas que van a ocupar el coche, que se coloquen de forma que el peso sea equilibrado.

No arranque sin cinturón. Por supuesto, todos con el cinturón de seguridad abrochado correctamente.

Los niños, bien colocados. Los más pequeños no deben viajar "suellos". Deben ir en sus sillitas —en función de las edades—, o con los dispositivos de retención infantil adecuados a su talla o peso.

Coma poco. No interesa comer mucho antes de partir y lo mismo debemos hacer durante el trayecto. Hágalo de forma frugal y beba agua y zumos para combatir la fatiga muscular. Evitará la peligrosa somnolencia.

Y METIDOS EN CARRETERA...

Ojo con el café. No piense que tomando cafés o bebidas con cafeína acabará con el cansancio, somnolencia, etc. Simplemente encubrirán el problema.

Tómese un respiro. Pare cada cada cierto tiempo en un lugar seguro, de un breve paseo para estirar las piernas, contemple el paisaje...



Cuidado con los medicamentos. Si está tomando medicamentos, compruebe el prospecto por si está contraindicada la conducción o consulte a su médico. El 10 por 100 de las víctimas de accidentes había consumido medicamentos.

Olvidese del móvil. Está de vacaciones. Es mejor que guarde el móvil y se olvide del trabajo. Además, le evitará posibles situaciones de riesgo.

Guarde la distancia. Respete las normas de tráfico, pero atienda especialmente la distancia de seguridad. Si no la mantiene, cualquier imprevisto puede causarle un serio problema.

Indique las maniobras. Aplique esta regla cada vez que vaya a realizar alguna maniobra: mire —para ver lo que viene por detrás—; señalice —para que vean lo que quiere hacer—; y ejecute; es decir, sólo si lo ve claro y sin riesgo, adelante.

Viajes en grupo: ¡atención! Ir en grupo implica riesgos. Crea tensión, intentamos seguir al coche que va delante, nos preocupa y vamos pendientes del que va detrás... Es mejor fijar paradas de encuentro y que cada uno vaya a su aire.

Viajar por la noche, arriesgado. Viajar durante la noche es más arriesgado para la mayoría de los conductores. Reduzca la velocidad al menos un 20 por 100 para adaptarse a la zona iluminada. Durante el día, no está mal que lleve las luces de cruce encendidas. No gastará más y le verán mejor. ♦

UN VOLANTE A 60º



Dejar el coche al aire libre junto a cualquier playa, ciudad o rincón de la montaña, incluso a la sombra, tiene sus riesgos. Por ejemplo, que después de un baño o una excursión, cuando vayamos a comer, nos encontremos con un coche que está al rojo vivo. En el interior puede haber hasta 60º centígrados, el volante puede llegar a superarlos, lo mismo que otras partes del coche. Conducir en estas circunstancias puede ser una auténtica temeridad. Si se encuentra en esta situación, espere unos minutos, ventile el coche, deje encendido el aire acondicionado unos minutos sin mover el coche —salvo que quiera quitarse unos kilos en la "sauna"— y, si tiene una sombra cerca, déjelo ahí un rato. Como medida de precaución, proteja el volante con paños, toallas o algún otro elemento para que el sol no lo queme.

CONducir ENTRE CONOS



Durante las vacaciones, sobre todo en operaciones salida o entrada a las grandes ciudades, en zonas de obras o en momentos muy puntuales y para dar más fluidez al tráfico, pueden habilitarse carriles en sentido contrario al de la circulación, habitualmente delimitados por conos. Circular por estos carriles tiene unas normas específicas que hay que conocer:

✓ **Se los señalarán previamente** y debe decidir con tiempo si va a utilizarlo y colocarse en el carril adecuado.

✓ **Cuando circule por él**, debe hacerlo con luz de cruce y no podrá superar los 80 km/h. Deberá mantener la distancia de seguridad. Si se avería, espere la llegada de los agentes de tráfico. En ningún caso debe rebasar los conos ni adelantar a los vehículos que van delante.

✓ **Al final del carril**, modere su velocidad, pues accederá a la carretera a través de un tramo en forma de "ese".



LO QUE TIENE QUE LLEVAR

El nuevo Reglamento de Vehículos, que entra en vigor el día 27 de julio, exige a cada tipo de automóvil llevar una serie de accesorios, y repuestos. Tenga en cuenta estas nuevas normas antes de salir de viaje.



preseñalización de peligro (el "famoso" triángulo), que, en caso de accidente o avería, deberá colocar por delante y por detrás del vehículo estacionado, a unos 50 metros de distancia.

Todos los vehículos

● Juego de lámparas y herramientas indispensables para su cambio.

Turismos

● Además de lo anterior, dos dispositivos portátiles de

● Una rueda completa de repuesto y las herramientas para cambiarla

Turismos de servicio público

● Un equipo homologado de extinción de incendios, además de todo lo mencionado anteriormente.

CÓMO EVITAR LAS GRÚAS PIRATAS

Durante esta época son bastante más habituales de lo deseable las reclamaciones por servicios de grúa "sospechosos". Un problema que ha llevado a las Comunidades Autónomas a gestar una normativa, todavía en fase de negociación, que intenta acabar con este problema

Algunos "piratas" aprovechan las especiales circunstancias del verano, coche cargado, calor, etc., para "engañar" a los automovilistas que tienen la desgracia de sufrir una avería en su coche. Para tratar de orientar a los conductores de cómo deben actuar para evitar estos abusos, hemos solicitado el Consejo de la Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera (ANEAC) las pautas que debemos seguir para no caer en sus manos de estos desaprensivos:

- Antes de viajar, compruebe si tiene el vehículo cubierto con alguna póliza de asistencia, sus prestaciones, teléfono donde deberá llamar, etc.
- Si sufre una avería, llame a su com-



TARIFAS

(para turismo y motos)

▶ Servicio urbano (menos 10 km.)	4.500-7.000 pts.
▶ Servicio carretera (más 10 km.)	4.000-6.000 pts.
▶ Por kilómetro	85 a 125 pts.
▶ Riesgos mayores	10 %
▶ Hora de rescate	4.000-6.300 pts.
▶ Custodia	1.250 pts./día

pañía, informe de su situación y su problema y solicite descripción del vehículo que le asistirá.

- Compruebe que el vehículo que acude es el que le han dicho. Rechace a otros.

● No se deje embaucar por quienes le dicen que les ha enviado la Guardia Civil o que si usted abona el importe su compañía se lo abonará después.

● Si no tiene póliza contratada, solicite las tarifas a la grúa que acuda en su auxilio antes de que suban el coche.

● No deje que le impongan taller de reparación. Muchas veces no manda la seriedad del taller, sino la comisión que perciban por llevarles allí.

● No firme ningún albarán si no está reflejado el precio final y el detalle de la operación.

● Si la factura no corresponde con el precio que le han dado, puede acudir a la Guardia Civil o a la Policía para denunciarlo.

● Solicite factura detallada: debe figurar el precio del enganche, el precio por kilómetro, el número de kilómetros recorridos, el IVA y los posibles recargos por festividad o nocturnidad.

(Más información, ANEAC: 902 34 56 70).



UN SEGURO... POR SI ACASO

Las más importantes compañías de asistencia en carretera tienen seguros especiales para cubrir los posibles problemas que pueda tener. Los propios marcas de coches tienen servicios montados para atender a sus clientes. La diferencia es que, salvo excepciones, como el caso de Mercedes, se quedan en la atención al vehículo, mientras las compañías especializadas le cubrirán más cosas. Los precios oscilarán entre los 7.000 y 15.000 pesetas. En ellas van incluidos servicios como gastos médicos (sobre todo en el extranjero), hotel, defensa jurídica... Compruebe distintas opciones y fíjese mucho en la llamada "letra pequeña": saber si está cubierto desde el kilómetro cero o a partir de qué distancia de su domicilio; si el contrato es anual o por períodos más cortos; compruebe los días de estancia en el hotel en caso de quedarse "tirado", los límites de ciertas cantidades económicas, etc.



OPERACIÓN SALIDA

Las vacaciones veraniegas suponen el mayor movimiento de vehículos de todo el año y, lógicamente, los sectores que viven del automóvil tienen ante sí los meses más activos. Toda una "movida" para la que conviene estar preparado: saber la ruta que vamos a seguir, las obras que podemos encontrar en nuestro camino, las horas más conflictivas... Estas páginas tratan de ayudarle en estos aspectos.

La Dirección General de Tráfico moviliza en estos meses a todos sus efectivos: cerca de 300 funcionarios y personal técnico especializado estarán pendientes de la regulación, vigilancia e información de las carreteras en general y de los más de cuatrocientos kilómetros de carriles

adicionales en particular... Se apoyarán en las informaciones que puntualmente ofrecerán 16 helicópteros que sobrevolarán en cada momento los puntos más conflictivos. Además, claro, más 8.000 agentes de la Guardia Civil estarán "al pie del cañón" para vigilar a "ras de suelo" las incidencias de las carreteras, es-

- Las carreteras más conflictivas
- Las horas punta
- Los días con más retenciones...

pecialmente en aquellos días en los que se sabe que mayor volumen de tráfico habrá en las salidas y entradas en determinadas ciudades y localidades costeras.

Antes de planificar su viaje, al menos antes de partir, revise el cuadro que reproducimos en estas páginas en el que podrá ver cuáles serán los momentos del día en los que podrá encontrar más congestión de tráfico en las carreteras, incluso dentro de la ciudad por el movimiento vacacional. Los mayores problemas se empezarán a dar en los últimos días de julio, principalmente el viernes 31, inicio de la operación

vacaciones para muchos españoles. El punto álgido se prolongará hasta el día 1 de agosto, aunque a mediados de este mes, especialmente el día 16 de agosto y los últimos días del mismo, como los primeros de septiembre, también serán "moviditos". Evite estos días o las horas que puedan presentar mayor tráfico.

Revise el mapa que reproducimos en las páginas centrales para saber qué incidencias de obras y qué puntos conflictivos puede encontrarse en la carretera o carreteras por las que va a transitar. ♦



Fiestas por comunidades

26 julio	Canarias
28 julio	Cantabria
16 agosto	Andalucía, Asturias, Canarias y Madrid
8 septiembre	Asturias y Extremadura
11 septiembre	Cataluña
15 septiembre	Cantabria

ACTIVIDAD FRENÉTICA

La actividad frenética no se limita al movimiento de coches en los meses de verano. También se venden más coches. Muchos españoles, por ejemplo, aprovechan la paga del verano y el viaje más importante de todo el año para cambiar su vehículo. Los talleres tampoco descansan en estas semanas: la costumbre de poner a punto el coche antes de un viaje así está cada vez más generalizada, aunque los responsables de la CETRAA (Confederación Española de de Talleres de Reparación de Automóviles) siguen considerando que son muchos los que "pasan" pese a las recomendaciones en este sentido. Las gasolineras también "hacen su agosto" en el período del año, aunque menos importante de lo que pudiera parecer: los largos viajes se ven compensados por los menores movimientos de la ciudad. Los servicios de asistencia en carretera también aumentan su clientela considerablemente en estas fechas y, naturalmente, sus salidas de auxilio.

Día	Horario	Zona ciudad	Zona Verano
1 juév.	TD		
2 vier.	T		
3 sáb.	T		
4 dom.	M		
9 lun.	T		
10 mar.	T		
11 mier.	T		
15 juév.	TD		
16 vier.	T		
17 sáb.	M		
18 dom.	T		
23 lun.	T		
24 mar.	M		
25 mier.	T		
30 juév.	T		
31 vier.	TD		

JULIO

Día	Horario	Zona ciudad	Zona Verano
1 dom.	TD		
6 vier.	T		
7 sáb.	M		
8 dom.	T		
13 vier.	T		
14 sáb.	M		
15 dom.	TD		
16 lun.	T		
20 vier.	T		
21 sáb.	M		
22 dom.	T		
27 vier.	T		
28 sáb.	M		
29 dom.	TD		
31 mar.	TD		

AGOSTO

Día	Horario	Zona ciudad	Zona Verano
1 mier.	M		
3 vier.	T		
4 sáb.	M		
5 dom.	T		
10 vier.	T		
11 sáb.	M		
12 dom.	T		
17 vier.	T		
18 sáb.	M		
19 dom.	T		
24 vier.	T		
25 sáb.	M		
26 dom.	T		

SEPTIEMBRE

Horario	Sentido del tráfico
T Tarde	Sentido salida
M Mañana	Sentido entrada
TD Todo el día	Ambos sentidos
Intensidad	Ambos sentidos
	Congestionado Lento

LAS CARRETERAS MÁS CONFLICTIVAS

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-2 (Zaragoza-El Vendrell) (Barcelona-El Papiol)		
El Vendrell (T)		
Molins de Rei-Barcelona (B)		
A-6 (Las Rozas-Adanero)		
Las Rozas-Villalba (M)		
El Espinar-San Rafael (SG)		
A-7 (La Junquera-Alicante-Murcia)		
Maçanet (GI)		
Granollers-Sant Celoni (B)		
El Papiol-Martorell (B)		
Martorell-Géldida-Vilafraça (B)		
El Vendrell-Tarragona-Valles (T)		
Salou-Reus-Vilaseca-Port Aventura (T)		
L'Hospitalet de L'Infant-Mora (T)		
Alicante (A)		
Murcia (MU)		
A-8 (San Sebastián-Bilbao/Santander)		
Behobia (SS)	paso fronterizo Biriatu	
Irún (SS)		
Bilbao-lím. prov. Cantabria (BI)		
Portugalete (BI)		
A-16 (Barcelona-Coma-ruga)		
Coma-ruga (T)		
A-18 (Barcelona-Manresa)		
Barcelona-Cerdanyola (B)		
A-19 (Barcelona-Palafolls)		
Montgat-Vilassar de Mar (B)		
Arenys de Mar-Vilassar-Montgat (B)		
A-49 (Sevilla-Huelva)		
Sevilla (SE)		
A-66 (León-Avilés/Serín)		
Oviedo (O)		
N-1 (Madrid-Irún)		
Algete-Alcobendas (M)		
Algete-El Molar-Venturada (M)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Cerezo de Abajo-Carabias (SG)		
Lím. prov. Segovia-Villalmanzo (BU)		
Cogollos-Villafraja (BU)		
Prádanos Bureba-Briviesca (BU)		
Armiñón (VI)		
Ariñez (VI)		
Alsasua-lím. prov. Guipúzcoa (NA)		
Puerto Etxegárate (SS)		
Andoain (SS)		
Rekalde (SS) y Añorga-Txiki (SS)		
San Sebastián (SS)		
N-II (Madrid-La Junquera)		
Torrejón Ardoz-Alcalá Henares (M)		
Azuqueca-Guadalajara (GU)		
Fraga (HU)		
Soses-Alcarrás (L)		
Cervera (L)		
Cervera-lím. prov. Barcelona (L)		
La Panadella-Igualada (B)		
Arenys de Mar y Calella (B)		
Tordera (B)		
N-III (Madrid-Valencia)		
Madrid (M)		
Santa Eugenia-Arganda (M)		
Taracón-Honrubia (CU)		
Atalaya del Cañavate (CU)		
Chiva-Valencia (V)		
N-IV (Madrid-Cádiz)		
Seseña-Aranjuez (M)		
Ontígola-Ocaña (TO)		
Puerto Lápice-Venta Cárdenas (CR)		
Valdepeñas-Almuradiel (CR)		
Venta Cárdenas-Santa Elena (J)		
Córdoba (CO)		
El Cuervo (SE)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Jerez de la Frontera (CA)		
N-V (Madrid-Badajoz)		
Alcorcón (M)		
Alcorcón-Navalcarnero (M)		
Jaraicejo-Trujillo (CC)		
N-VI (Madrid-A Coruña)		
Villalba (M)		
Guadarrama (M)		
S. Rafael-Navas S. Antonio (SG)		
Medina del Campo-Tordesillas (VA)		
Ambasmeas (LE)-Nogais (LU)		
Villartell-Cereixal (LU)		
Baralla-Villartell (LU)		
Nadela (LU)		
A Coruña (C)		
N-111 (Medinaceli-Pamplona)		
Beltejar (SO)		
Villoslada (LO)		
Albelda (LO)		
Logroño (LO)		
N-120 (Logroño-Vigo)		
Navarrete (LO)		
Navarrete-Hormilla (LO)		
Sto. Domingo (LO)		
Burgos-lím. prov. Palencia (BU)		
Oteruelo (LE)		
Valverde-Astorga (LE)		
Carracedo-lím. prov. Ourense (LE)		
Monforte (LU)		
Ponteareas (PO)		
Vigo (PO)		
N-121 (Tarazona-Pamplona)		
Unzué (NA)		
N-121-A (Pamplona-Behobia)		
Olagüe-Sumbilla (NA)		



(Pasa a pág. siguiente)



TELÉFONOS DE AYUDA

DGT 900-123 505
 Internet <http://www.dgt.es>
 Teletexto TVE: pág 600

ADA	91 519 33 00
Ayuda General	91 364 38 38
CEA	902 303 304
DYA	91 437 80 00
Europa Asistencia	91 595 21 25
Mondial Asistencia	900 126 061
RACC	902 106 106
RACE	902 300 505
Alfa Romeo	900 211 017
Audi	900 132 132
BMW	900 100 482
Citroën	900 515 253
Daewo	900 101 006
Fiat	900 211 018
Ford	900 145 145
Honda	900 210 968
Hyundai	900 210 313
Lancia	900 211 019
Mercedes	900 268 888
Mitsubishi	91 325 55 55
Nissan	900 200 094
Renault	900 365 000
Opel	900 142 142
Peugeot	900 442 424
Rover	900 116 116
Skoda	900 250 250
Saab	900 212 223
Seat	900 600 400
Suzuki-Santana	900 225 522
Toyota	900 101 575
Volkswagen	900 100 238
Volvo	900 115 115

EMERGENCIAS

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

Charo LAIZ

VERANO 1999

- AUTOPISTAS
- AUTOVIAS
- NACIONALES
- ZONA DE OBRAS
- PUNTOS CONFLICTIVOS

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
-----------	------------------------------	---------------

(Viene de pág. 9)

Behobia/Paso Biriatu (SS)	frontera	en salidas
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)		
La Cistérniga (VA)	Travesía	
Zamora (ZA)		en Travesía
N-145 (La Seu d'Urgell-Andorra)		
La Seu d'Urgell-Andorra (L)		
N-232 (Vinaroz-Santander)		
Ventas-Valdealgortia (TE)		mejora firme
Alcañiz (TE)		mejora firme
El Burgo de Ebro (Z)	Travesía	
Zaragoza (Z)		en ↑ ampliac. calzada
Tudela (NA)		en variante y desdoblamiento
Alfaro (LO)		en Travesía
Calahorra-Ausejo-Logroño (LO)		mejora firme
Agoncillo (LO)		mejora
Logroño (LO)		paso inferior
Cenicero (LO)		mejora
Oña-Incinillas-Soncillo (BU)		mejora firme
N-234 (Sagunto-Burgos)		
Soneja-Segorbe (CS)		autovía
Soneja-Viver (CS)		en retornos
Lim. prov. Soria-Sarracín (BU)		mejora firme
Hortigueta (BU)		en variante
N-240 (Tarragona-San Sebastián)		
Montblanc (T)	Travesía	
Magraners (L)		con N-II
Monzón (HU)	Travesía	
Berrioplano (NA)		paso ferrocarril (N-240-A)
N-260 Eje Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo)		
Llana (GI)		paso ferrocarril
Olot-Ripoll (GI)		mejora calzada
La Seu d'Urgell (L)	Travesía	
Senterada-Xerallo (L)		mejora calzada

(Pasa a pág. siguiente)

- Accesos
- Cruce
- Desvío
- Enlace
- Fin autovía
- Obras
- Travesía
- Retenciones
- Peaje
- Tráfico intenso
- Semáforos
- Trazado sinuoso

Esta información ha sido recopilada por el Área de Gestión de Tráfico con información de las Jefaturas Provinciales de Tráfico y Dirección de Tráfico y Parque Móvil del Gobierno Vasco y Servicio Catalán de Tráfico de la Generalidad de Cataluña.

LAS CARRETERAS MÁS CONFLICTIVAS

CARRETERA POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS OBSERVACIONES

(Viene de pág. anterior)

N-301 (Ocaña-Cartagena)

Las Pedroñeras (CU)	Travesía
La Roda (AB)	con A-31
La Gineta (AB)	en márgenes
Tobarra (AB)	Travesía
Espinardo (MU)	con A-7 y N-340
Murcia (MU)	rondas
Baños y Mendigo (MU)	con C-3319 (San Javier)

N-322 (Córdoba-Valencia)

Linares (J) y Villacarrillo (J)	con
Villanueva Arzobispo (J)	mejora calzada

N-323 (Bailén-Motril)

Suspiro del Moro-Durcal (GR)	
Otura-Durcal (GR)	autovía

N-331 (Córdoba-Málaga)

Fernán Núñez (CO)	Travesía
Aguilar Frontera y Encinas Reales (CO)	Travesía

N-332 (Cartagena-Valencia)

El Algar (MU)	con MU-312 (La Manga)
Los Alcázares-San Pedro Pinatar (MU)	
La Marina y Campello (A)	Travesía
Villajoyosa y Altea (A)	Travesía
Oliva, Bellreguart y Sueca (V)	Travesía

N-340 (Cádiz-Barcelona)

Chiclana-Conil (CA)	
Guadaro (CA)-Estepona (MA)	
La Araña-Cala Moral (MA)	autovía
Algarrobo (MA)	
Salobreña (GR)	N-323
Torrenueva (GR)	Travesía
Almería (AL)	N-340 a
Espinardo (MU)	A-7 y N-301
Sagunto (V)	Travesía
Nules-Benicarló-Vinaroz (CS)	Travesía

CARRETERA POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS OBSERVACIONES

Almenara-Vinaroz (CS)	puntuales mejora firme
L'Aldea-Miami Platja (T)	Travesía
Cambrils (T)	
Cambrils y Tarragona (T)	Travesía
Altavilla y Torredembarra (T)	playas
Coma-ruga (T)	a A-7/A-16
Bellvei y L'Arboç (T)	Travesía
Santa Margarida, Cervelló y Vallirana (B)	Travesía

N-342 (A-92/N/A-92) (Sevilla-Puerto Lumbreras) (Guadix/Almería)

Cuesta La Palma (GR)	hundimiento calzada
Guadix-Huéneja (GR)	autovía A-92
Gérgal-Rioja (AL)	autovía
Almería (AL)	variante y N-340 a

N-401 (Madrid-Ciudad Real por Toledo)

Getafe-Parla (M)	
Fernancaballero-Ciudad Real (CR)	mejora firme

N-420 (Córdoba-Tarragona por Cuenca)

Montoro-Cardena (CO)	Cortada
Brazatortas (CR)	Este
Argamasilla de Calatrava (CR)	CR-506
Brazatortas-Poblete (CR)	mejora firme
Reus (T)	Sureste

N-430 (Badajoz-Valencia por Almansa)

Puente Retama-Manzanares (CR)	mejora firme
Membrilla (CR)	Travesía

N-431 (Sevilla-Portugal por Huelva)

Cartaya-Lepe (H)	Travesía
------------------	----------

N-525 (Benavente-Santiago)

Benavente-Mombuey (ZA)	mejora firme
Verín-Pazos-Estivadas-Villaderrey (OR)	Travesía
Trasmiras-Abavides-Xinzo-Sandías-Piñeira (OR)	Travesía

N-550 (La Coruña-Tuy)

A Coruña (C)	en y calzada Pasaje
Caldas de Reis (PO)	con N-640
Redondela-O Porriño (PO)	mejora calzada

CARRETERA POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS OBSERVACIONES

N-601 (Adanero-León por Valladolid)

Boecillo-La Mudarra (VA)	puntuales mejora firme
--------------------------	------------------------

N-603 (San Rafael-Segovia)

San Rafael (SG)	A-6
-----------------	-----

N-611 (Palencia-Santander)

Nogales Pisuerga y Aguilar Campoo (P)	paso elevado
Barreda (S)	

N-620 (Burgos-Portugal por Salamanca)

Burgos-Bueniel (BU)	mejora balizamiento
Burgos (nudo Landa)-Irim. Palencia (BU)	mejora firme
Tordesillas-Alaejos (VA)	mejora firme

N-630 (Gijón-Sevilla)

Zamora (ZA)	en puente
Aldeanueva del Camino y Grimaldo (CC)	en Travesía
Cañaveral (CC)	en puente y Travesía
Alconétar (CC)	en puentes
Almendraje (BA)	Travesía

N-632 (Ribadesella-Luarca)

Ribadesella-Villaviciosa (O)	autovía
Villaviciosa (O)	carreteras a playas
Avilés-Piedras Blancas (O)	mejora calzada y
Avilés (O)	en variante
Vegarrozadas-Soto del Barco (O)	
Soto del Barco (O)	con AS-16
Muros de Nalón-Cudillero (O)	playas

N-634 (San Sebastián-Santiago)

Muskiz (BI)	en retornos
Beranga (S)	Travesía
Cabezón de la Sal (S)	rotonda A-8
S. Vicente de la Barquera (S)	Travesía
Llanes-Llovio (O)	autovía
Quintana (Nava)-Lieres y Oviedo (O)	en retornos
Grado y Navia (O)	Travesía
Barreiros (LU)	con N-642
Baamonde (LU)	autovía A-6



Itinerarios recomendados ante las rutas más masificadas

ALTERNATIVAS AL ATASCO

Existen determinados itinerarios —como desde el centro hacia Levante, desde Sevilla a la Costa del Sol y algunos desplazamientos en Cataluña— que, por su utilización masiva, conviene evitar. En estos mapas de detalle le explicamos más pormenorizadamente cuáles son las carreteras a evitar y cuáles los caminos recomendados y alternativos.

IDA Y VUELTA DESDE EL CENTRO

● Centro/Levante. Se definen tres itinerarios de ida y vuelta según el destino: Centro-Castellón (ruta naranja) evitando la N-III y N-340; Centro-Valencia (rojo); y Centro-Alicante-Murcia (verde), circulando por la N-III o N-IV y N-340, según la intensidad del tráfico. Para el retorno, se añade el itinerario (marrón) que desde Murcia, por Hellín-Toledo-Madrid, trata de evitar la N-III, A-31, N-301 y N-IV.

● Centro-Andalucía. Se establece como alternativo el itinerario (azul) por Toledo-Ciudad Real-Manzanares para evitar la N-IV.

● Centro-Extremadura. Se recomienda itinerario (violeta) por Toledo (N-401) o por Maqueda (N-403) para evitar la N-V.

● Centro-Sierra de Madrid. Se recomienda (color gris) la M-607 o la M-505 para evitar la A-6.

● Valencia-Alicante y Murcia y Andalucía Oriental. Utilizar la autovía (color amarillo) evitando la N-332.

DE SEVILLA A LA COSTA DEL SOL

Para dirigirse a Málaga se recomienda la A-376 por Ronda, evitando la N-IV y N-340. Desde Sevilla o desde Cádiz al Campo de Gibraltar se recomienda el itinerario A-381 por Alcalá de los Gazules o Algeciras para evitar la N-340.



ITINERARIOS Y RUTAS ALTERNATIVAS SEVILLA-COSTA DEL SOL

SEVILLA-COSTA DEL SOL OCCIDENTAL Y VICEVERSA
SEVILLA-CÁDIZ-CAMPO GIBRALTAR Y VICEVERSA



ITINERARIOS Y RUTAS ALTERNATIVAS ZONA CENTRO/LEVANTE

MADRID-LEVANTE NORTE (CASTELLÓN) Y VICEVERSA
MADRID-LEVANTE SUR (MURCIA O ALICANTE) Y VICEVERSA
MADRID-VALENCIA Y VICEVERSA
MADRID-ANDALUCÍA Y VICEVERSA
MADRID-VILLALBA (N-VI) A CORUÑA Y VICEVERSA
MADRID-NAVALCARNERO-MAQUEDA-TALAVERA (N-V) Y VICEVERSA
MADRID-MURCIA Y VICEVERSA
VALENCIA-ZONA COSTA AZAHAR-ANDALUCÍA ORIENTAL Y VICEVERSA
ITINERARIOS POR AUTOVÍA VALENCIA-ALICANTE/MURCIA
VALENCIA-ALICANTE Y VICEVERSA
VALENCIA-MURCIA Y VICEVERSA
PUNTO CONFLICTIVO Y SENTIDO

LOS VIAJES EN CATALUÑA

● Tarragona hacia Lleida, Girona y Francia. Se recomienda utilizar la A-7 (naranja) evitando la N-II y N-340.

● Costa Brava. Existen dos itinerarios uno recomendado (naranja) y otro alternativo (marrón), debiendo utilizarse uno u otro en función de la intensidad del tráfico.

● Costa Dorada. El itinerario recomendado recorre la A-7 y A-16 (azul y rosa) tratando de evitar la N-340, aunque en caso de alta intensidad en el primero, se puede utilizar como alternativa la A-7 y N-340 (rojo y azul).

● Sitges. Para evitar la C-246 se recomienda el itinerario (rosa) a través de la A-16.



ITINERARIOS Y RUTAS ALTERNATIVAS EN CATALUÑA

TRÁFICO TARRAGONA-LLEIDA-GIRONA-FRANCIA
Itinerario recomendado (A-7)
TRÁFICO ZONA COSTA BRAVA
Itinerario recomendado (A-7)
Itinerario alternativo (B-20/A-19, N-II (Norte) y C-251/GI-600)
TRÁFICO ZONA COSTA DORADA
Itinerario recomendado (A-7 y A-16)
Itinerario alternativo (A-7, N-340)
TRÁFICO ZONA SITGES-VILANOVA I LA GELTRÚ-CUBELLES
Itinerario recomendado (A-16)
Itinerario alternativo (C-246, y A-7 y C-244)



**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.

No te pases, ahórrate un mal trago.



vive.

0,5
EN SANGRE

0,25 EN AIRE

**NUEVO MÁXIMO
PARA CONDUCTORES
EN GENERAL**

Verano 99

Dónde veraneamos los españoles

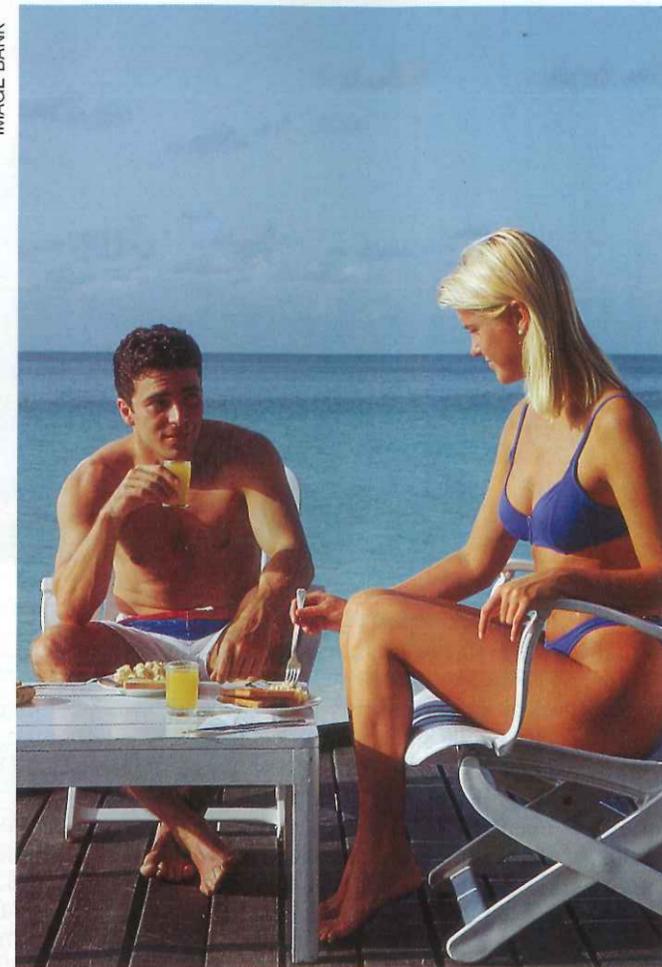
EL VIAJE, EN COCHE

Uno de cada cuatro españoles viajamos durante el verano. Naturalmente, el coche es el medio preferido para los traslados y una cuarta parte elige el hotel como lugar de residencia para sus días de descanso. La playa, claro, sigue teniendo el principal atractivo.

Nueve de cada diez españoles de los que viajan prefiere quedarse en nuestro país. Como es habitual, el mes de agosto sigue siendo la "estrella" del verano, el que mayor dinamismo turístico tiene: uno de cada cuatro españoles que viajan lo hace a lo largo de este mes.

Según datos facilitados por el Instituto de Estudios Turísticos, el viajero "tipo" es "una persona con una ocupación, con un nivel de estudios superior a la media de los españoles y con un promedio de edad inferior a aquella".

IMAGE BANK



Lo que si está claro es que la mayoría de los viajes son por motivos vacacionales "y para visitar a familiares y amigos". Son viajes que, en su mayoría, exceden las tres noches de duración y cuya media podría situarse, según datos de Familitur, en aproximadamente diez días, que contrastan con los cinco días de media empleados en los viajes de trabajo/negocios. Para Jesús Martínez Millán, presidente de la Federación de Asociaciones de Agencias de Viajes, "las largas vacaciones en la playa o la montaña cada vez se van acortando más. Muchos españoles prefieren guardarse días para distribuirlos en cortos períodos de vacaciones a lo largo del año".

Por lo que respecta al medio de transporte preferido para los viajes veraniegos, la palma se la lleva el vehículo particular, utilizado por 77 de cada 100 familias. La economía y, sobre todo, la movilidad que permite lo hace fuertemente atractivo para la mayoría de los españo-



LOS RIESGOS DE LOS TRAYECTOS CORTOS

Un análisis de la accidentalidad veraniega demuestra que buena parte de los siniestros se producen en carreteras de segundo orden, no donde se producen los grandes flujos de tráfico. ¿Por qué? Para muchos expertos, esto se debe a la alta accidentalidad en lo que se denomina técnicamente como "trayectos cortos", es decir, aquellos que realizan muchos veraneantes por carreteras desconocidas en búsqueda de un restaurante, un lugar donde tomar una copa, un pequeño pueblo o rincón... Unos trayectos en los que la conducción se hace más relaja-

da de lo normal, a veces en condiciones complicadas, mucho calor en el interior, ropa inadecuada, etc., y en los que no se guardan ciertas precauciones básicas. Para evitar este pernicioso efecto, siga alguna pautas:

- ✓ El accidente puede ocurrir en cualquier momento. Plantéese un recorrido corto como el más largo.
- ✓ Póngase el cinturón de seguridad aunque vaya a comerse una paella a un chiringuito cercano.
- ✓ Nada de conducir con chanquetas de playa. Para esas situaciones, lleve siempre en el maletero al-

gún calzado adecuado para conducir.

- ✓ No se fie de carreteras sin aparente tráfico. Pueden estar llenas de sorpresas: otro coche confiado, firmes en mal estado, carencias en la señalización, peatones, ciclistas...
- ✓ Ojo con el alcohol y las comidas copiosas. ¿Iniciaría un gran viaje después de una comida abundante regada con cervezas y vino o tras una noche de copas? ¿Por qué sí para hacer cinco o diez kilómetros?



La más alta accidentalidad, en julio y agosto

Los mayores movimientos de tráfico durante los dos meses veraniegos por excelencia, julio y agosto, generan todos los años un mayor número de accidentes y, consecuentemente, de víctimas. Aunque estamos lejos de la accidentalidad de veranos anteriores (1.139 accidentes mortales en 1989 frente a los 717 del pasado verano), las cifras siguen siendo suficientemente importantes.



LOS PEORES MESES

La distribución de la accidentalidad veraniega del pasado año por comunidades autónomas sufre pocas variaciones respecto a años anteriores. En accidentes mortales, Andalucía, con 104 casos, está a la cabeza, con Cataluña, Castilla y León, Galicia y Valencia detrás. En cuanto a las víctimas mortales, Andalucía también es la primera (128 muertos) y le siguen Cataluña (120), Castilla y León (112) y Valencia (76).

Por lo que respecta a los factores que originaron los accidentes, la distracción del conductor es la causa prin-

cipal de los mismos (196 casos), con cifras muy similares entre el 98 y el 97, seguido de la invasión del carril izquierdo (140 casos) y de la velocidad inadecuada, que fue la causa de 114 accidentes mortales, con una reducción del 22 por 100 con respecto al verano del 97. Le siguen causas como las maniobras antirreglamentarias, la irrupción de peatones en la calzada, somnolencia, averías mecánicas...

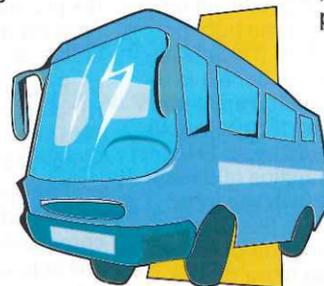
En cuanto a la tipología, las colisiones frontales (130 casos) y las colisiones fronto-laterales (124) son las más

habituales. Las salidas de la vía con choque (131 casos) y las salidas con vuelco (116) también son bastante corrientes.

Por tipos de vía donde se produce la accidentalidad, el mayor número de accidentes y de muertos suceden en las carreteras nacionales (198 y 246, respectivamente), y le siguen las carreteras locales, comarcales y autovías. Las autopistas siguen registrando el menor número de siniestros y el mayor descenso respecto al año 97, casi un 10 por 100. ♦

QUÉ HACER SI EL AUTOCAR SUFRE UN ACCIDENTE

Dicen las estadísticas que los autocares son once veces más seguros que el automóvil. Como los desplazamientos en esta época veraniega sufren un notable incremento, sepan las normas básicas de actuación para el caso de una emergencia, recomendaciones que ofrece en un folleto la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU):



mismo rápidamente. Deje sus efectos personales.

- Intente salir por las puertas o, en su defecto, por las salidas de emergencia más cercanas, rompiendo los cristales con los martillos especiales para ello que deben ir en el interior del autocar.
- Salga del autocar y sitúese en un lugar seguro, lejos del vehículo.
- En caso de incendio, evacúe rápidamente el autocar.

- Procure conservar la calma y no abandonar el asiento mientras el autocar esté en movimiento. Mantenga abrochado el cinturón si dispone de él y protéjase con el respaldo del asiento delantero.

- Cuando el autocar esté completamente parado, salga del

- Pida ayuda a otros automovilistas y coordínesse con otros usuarios para avisar a los servicios de emergencia.

El accidente del verano

Accidentes: Julio-Agosto

	1998	1997
Mortales:	717	739
Muertos:	876	904

Factores principales:



Las autopistas, más seguras:

	Accidentes	Muertos
Nacionales	198	246
Locales	174	198
Comarcales	132	161
Autovías	112	139
Autopistas	74	104
C. vecinales	16	17

La mañana, más peligrosa:

Tramo hora	Nº accidentes	%
07 a 14h.	235	32,78
14 a 20h.	218	30,40
00 a 07h.	146	20,36
20 a 24h.	118	16,46

¿QUÉ HAGO SI VEO UNA COLISIÓN?

Si va por la carretera y se encuentra con un accidente, tenga en cuenta que atender a los posible heridos, además de una labor humanitaria, es obligatorio y que no socorrer a esas personas es un delito. Sin embargo, conviene que esta labor de ayuda siga unos pasos para ser efectiva y, además, no complicar aún más la cosa:

✓ **Aparque bien su coche.** Lo primero que tiene que hacer es aparcarse correctamente su coche, fuera de la calzada, desconectando las llaves de contacto y colocando los triángulos de preseñalización de avería. Ponga también las luces de emergencia.

✓ **Acérquese a los heridos.** Eche un vistazo a los heridos, pregúnteles cómo están y procure tranquilizarlos.

✓ **Pida ayuda.** Si tiene teléfono móvil, solicite ayuda sanitaria. También puede recurrir a los postes SOS que hay en muchas carreteras, a otros conductores, etc. Indique lo mejor posible la situación exacta del lugar del accidente y la situación de los heridos.

✓ **¿Hay riesgo de incendio?** Si comprueba que hay riesgo de incendio o de que el herido puede ser atropellado, colóquese detrás de él y, por

debajo de las axilas, cójale con una mano del mentón y con la otra del antebrazo. Sujételo contra su pecho y tire hacia arriba y hacia atrás para sacarlo del coche.

CUIDADOS MÉDICOS

Lo que debe hacer.

- Compruebe si el herido está consciente, si tiene pulso (en el cuello o la muñeca) y si respira.
- Si no respira o lo hace con dificultad, puede ser necesario hacerle el boca a boca.
- Si no tiene pulso ni respira, practíquese la respiración cardiopulmonar, aunque sólo deberá hacerlo si sabe.
- Si hay hemorragias, tape las heridas con su mano cubierta de alguna prenda limpia, si es posible, con gasas.
- Si el herido está inconsciente y vomita, colóquese de lado.

NO MUEVA AL HERIDO (Salvo necesidad)

Como dice el refrán, a veces es peor el remedio que la enfermedad. Eso es lo que ocurre con ciertos accidentados. Un traslado defectuoso, el simple movimiento inadecuado de un herido, puede provocar una tragedia. De hecho, muchos de los lesiones medulares se producen no en el accidente, sino al sacar al herido del coche, al transportarlo a otro... Salvo que sea necesario, siga estas normas:

- No saque al herido del coche hasta que vengan los servicios sanitarios.
- Evite moverle el eje cabeza-cuello-tronco.
- No le suministre comida, bebida o medicamentos.
- No quite el casco a un accidentado.

EL BOTIQUÍN DE VIAJE



Dice el refrán que "hombre prevenido, vale por dos".

Aplíquese el cuento a la hora de organizar lo que pueda necesitar desde el punto de vista médico.

✓ Lleve algún medio de identificación en el que figure el grupo sanguíneo, alergias y afecciones médicas que pueda tener, para que le presten la atención adecuada en caso de emergencia.

✓ Lleve la cartilla de la Seguridad Social y, si lo tuviera, la documentación del

seguro.

✓ No olvide el certificado de vacunaciones si viaja al extranjero. Podría necesitarlo.

✓ No le sobrará un pequeño botiquín, cuyo contenido depende en gran parte del tipo de viaje, su duración y la presencia de alguna persona con problemas de salud o enfermedades ya conocidas.

✓ En general, las personas que tomen fármacos, deben llevar sobrantes de los mismos.

✓ Tenga en cuenta que los

viajes a zonas rurales necesitan un botiquín más completo.

✓ Como norma general, lleve fármacos para combatir la fiebre, dolor de cabeza, musculares, etc., diarreas, infecciones oculares, picaduras, pequeñas quemaduras y, naturalmente, material para desinfectar cualquier herida, guantes, gasas, vendas, agua oxigenada, mercromina o similar, tijeras de punta redondeada...

(Del libro "La salud también viaja", Emilia Fernández de Navarrete-García)

Cómo deben viajar los más pequeños

NIÑOS: SEGUROS... Y SIN MOLESTAR

Los niños marcan mucho la pauta de las vacaciones. También en el viaje. Sobre todo, por la preocupación por su seguridad en un viaje tan largo y para que vayan los suficientemente "distráidos" como para que no molesten a su piloto preferido.



Antes de colocar a sus hijos en los asientos correspondientes, debe recordar que, según distintos estudios, el 75 por 100 de las muertes infantiles por accidentes de tráfico podría evitarse si se usarán correctamente las sillitas especiales que hay en el mercado. Con ellas, además, se evitaría el 90 por 100 de los daños graves. Cifras relevantes, como lo son las del número de padres que reconocen no saber cuál es el sistema más adecuado para que sus hijos viajen correctamente. Un estudio de la DGT estimó que sólo un tercio de los niños viaja en buenas condiciones.

Así las cosas, vamos a recordar algunos de los sistemas que están en el mercado y que engloban a todas las categorías de niños o grupos, en función de su peso y una edad orientativa:

0-10 KGS/0-9 MESES:



● **Capazo para recién nacidos.** Rígido y con arneses para evitar que el bebé salga despedido.



● **Arnés de seguridad para cuna.** Sirve para fijar el capazo que se utiliza habitualmente.



● **Silla-cesta de seguridad.** Silla pequeña, muy envolvente. Debe ir en sentido contrario al de la marcha (delante o detrás).

0-13 KGS/0-18 MESES:

● **Silla especial.** Puede ir en los

UNA POSICIÓN PELIGROSA

Es habitual que muchos niños viajen sentados en el centro de los asientos posteriores y apoyados en los dos asientos delanteros. De charla, vamos. Naturalmente, sin cinturón u otros sistemas de seguridad. Esta posición es altamente peligrosa pues, en caso de colisión, incluso un leve frenazo, el chico saldría despedido hacia adelante, con grave riesgo para su integridad y la de las personas que vayan en las plazas delanteras.



asientos posteriores o en el delantero, en sentido contrario al de la marcha.

9-18 KGS/9 MESES-3 AÑOS:



● **Silla en sentido contrario a la marcha.** Se fija con el cinturón de seguridad de tres puntos del coche, en el asiento delantero o en las plazas traseras, no en el central, cuyo cinturón es de dos puntos.



● **Silla en sentido de la marcha.** Diseñada para ir sólo en ese sentido. Puede utilizarse el cinturón del coche o uno que lleva la propia silla.

15-25 KGS/3-6 AÑOS:



● **Asientos con ajuste de cinturón.** Conjunto de cojín y respaldo sin arneses propios, que utilizan el cinturón del vehículo ajustándolo a la altura necesaria.



● **Cojín elevador con respaldo.** Cojín y respaldo pueden separarse. Utiliza el cinturón del coche, adaptando su altura a la del pequeño.

22-36 KGS/6-12 AÑOS:



● **Cojín elevador.** Suplemento que se coloca sobre el asiento y eleva al niño para que pueda utilizar el cinturón de seguridad del adulto.



● **Arneses especiales.** Buen sustituto de los del coche, similares a los de los pilotos de competición. ♦

LO QUE NO DEBE HACER

Hay algunas recomendaciones básicas para garantizar buena parte de la seguridad de su hijo cuando viaja en coche.

● **Nunca en brazos.** En contra de lo que algunas personas puedan pensar, llevar a su pequeño en brazos no supone ninguna seguridad para él.



En caso de colisión, por la fuerza de la inercia, un niño de unos 18 kilos pasaría a tener casi una tonelada de peso, que nadie, por mucho que le quiera, podría sujetar. Con una simple colisión a 5 km/h es difícil sujetar a un pequeño que lleve en brazos.

● **Sueltos, tampoco.** Por la misma razón, llevar a un niño "suelto" en el coche, además de las molestias que pueda ocasionar, fundamentalmente al conductor, es muy peligroso.



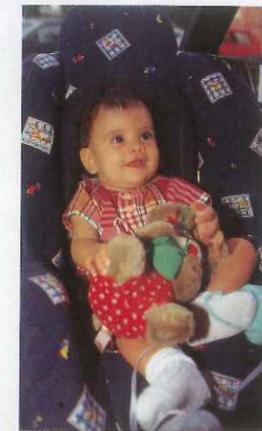
En caso de colisión o simple frenazo brusco, "dispararía" al pequeño con un peso y una fuerza que podrían resultar mortales para él y los demás ocupantes.

● **¿Con el cinturón sin más?** Tratar de sustituir la falta de sillita o sistema adecuado colocándole el cinturón de seguridad del coche, aunque no llegue a la altura correcta, es también una temeridad. Puede ocasionarle lesiones abdominales, en el cuello, etc.

● **El peligro del airbag.** Si el vehículo lleva airbag, salvo que puede desconectarlo, no coloque la sillita del niño donde el sistema pueda activarse: podría causarle lesiones.



TRUCOS PARA EL VIAJE



Los viajes largos suelen cansar a los pequeños, lo que origina nervios, juegos, tensión, gritos y un largo etcétera al conductor. Por eso, nada como ser previsores y

tomar medidas para que el viaje sea lo más relajado posible.

✓ **Que duerman.** Si son pequeños y no le importa conducir por la noche, viaje a última hora de la tarde o primera de la mañana y recorrerá muchas horas con los pequeños como auténticos "troncos".

✓ **Parar.** Vaya preparado para parar cada cierto tiempo. Si se pegan una carrera, beben algo, hacen "pis", etcétera, irán más tranquilos.

✓ **Juegos.** Es bueno que lleven juegos, los que les gusten más a ellos, para que se distraigan durante el viaje. Los hay imantados para que las piezas no se caigan.



✓ **Libros.** Si les gusta leer y no se marean, llévese sus cuentos o libros preferidos.

✓ **Entretenimiento.** Tampoco está mal que la madre, el padre o hermanos mayores lleven preparados algunos juegucitos para mantenerles entretenidos.

✓ **Bebidas.** Por supuesto, que no les falte bebida. Ya saben: si tienen sed, es aquí... y ahora...

✓ **Chucherías.** No sobrará un poco de comida, fruta o chucherías que alivien el hambre que puedan tener en momentos poco oportunos para parar.

✓ **Antimareo.** Los mareos suelen ser muy inoportunos. Si sus hijos son propensos, pida en la farmacia algunos de los productos especiales para ese problema.

✓ **"Motines".** Corte de raíz, parando -con juegos, con comida o como sea- los brotes de peleas o enfados entre hermanos. Pueden acabar poniendo "de los nervios" al conductor...



¡SEGURIDAD!

No olvide colocar el pestillo de seguridad que tienen la mayoría de las puertas traseras de los coches para que los más pequeños no puedan abrir el coche desde el interior. En un viaje tan largo, se puede esperar cualquier cosa.



LA ITV DE SU SILLITA

Como ocurre con distintos elementos del coche, entre ellos el cinturón de seguridad, los especialistas aconsejan que las sillitas especiales de los niños también deben ser sustituidas por una nueva en caso de que el coche haya sufrido un accidente. Al menos, es conveniente que la revise el fabricante para que pueda comprobar si puede ser usada con total garantía.

CRUEL FATALIDAD

Joaquín VIDAL

Levé el coche al taller para que me arreglaran una cosilla y el mecánico me dijo que era imposible pues lo tenían lleno de coches que estaban para revisión por la proximidad de las vacaciones de verano. Esa es buena señal: si se va a salir de verano en coche, lo primero es arreglarle los desperfectos, ponerlo a punto, y parece que los usuarios están en ello. Al menos en su mayoría, según me comentó el propio mecánico del taller.

Claro que, ya en su punto el coche, luego hay que conducirlo y esa es distinta cuestión. La experiencia que uno tiene de las carreteras es descorazonadora. Nunca falta quien comete una imprudencia; nunca —y esto es peor— el que perpetra deliberadamente alguna barbaridad.

Lo usual en algunos conductores es hacer carreras. Hay conductores que no soportan tener a nadie delante; que no toleran los adelantamientos; que se sienten acomplejados si otro coche lleva más velocidad. Y por ahí seguramente vienen muchos accidentes.

Tráfico probablemente haya estudiado cuáles son las motivaciones de estos automovilistas intolerantes, a qué tipo de mentalidad obedecen sus actos. Pero mientras no concluya ese trabajo o dé a conocer sus resultados, los usuarios sólo podemos hacer cábalas.

A muchos les extraña que personas por lo común sosegadas y nor-

males en sus relaciones ciudadanas, se conviertan en imprudentes e irascibles cuando se ponen al volante del coche. Uno tiene cierta impresión barruntativa al efecto. Quizá esos individuos se manifiesten con sosiego y normalidad en público pero en privado son todo lo contrario. Y cuando suben al coche y se ponen al volante y cierran la portezuela, se sienten en el dominio de su propiedad privada y les aflora su carácter verdadero sin las cortapisas ni las inhibiciones



que les imponen los respetos humanos.

A veces es el alcohol la causa de las intemperancias. Esta es otra experiencia adquirida en los muchos viajes por carretera. Siempre que paro a comer me llama la atención la cantidad de alcohol que se consume en la mayoría de las mesas. Sobre todo en época veraniega es habitual ver a una familia almorzando tranquilamente sin que falte el vino para el cabeza de familia —que presuntamente será el conductor del coche— ni

tampoco la copa de coñac para añadir al café.

La campaña contra el consumo de alcohol quizá sea una de las más difíciles de realizar con éxito pues los licores en general y el vino en particular tienen en este país buena prensa y mejor literatura. El vino es uno de los mitos de nuestra cultura mediterránea y algunas de sus propiedades —reales o supuestas— se utilizan como argumentos incontrovertibles para su ponderación.

Aquello de que “el vino hace sangre”, o de que “una comida sin vino no es comida”, o que “el vino levanta el ánimo y despeja la mente”, se han convertido en verdades axiomáticas para muchos ciudadanos y, por tanto, costará mucho convencerles de que no es bueno sino peligroso consumirlo si ha de conducir un coche.

La movilidad, las excursiones, las noches de fiesta, la falta de atención o el cansancio que conllevan acentúan el riesgo de la conducción durante las vacaciones. En fin: tantas cosas. Tengo el convencimiento de que la inmensa mayoría de los conductores estamos en ello; de que la inmensa mayoría es consciente y prudente; de que la inmensa mayoría lleva el vehículo a punto, conduce bien, es por tanto respetuosa con toda la normativa del tráfico. Pero basta con que haya uno intolerante, irascible, disparatado por su propio carácter o por los efectos del alcohol; para que se produzca el accidente y quizá la tragedia. Esa es la cruel fatalidad de la carretera. ♦



Villarrobledo y Madrid, ganadores de los concursos de Parques Infantiles y Seguridad Vial en Ciclomotor

Los pequeños más seguros

JUANA SÁNCHEZ. FOTOS: MANUEL PODIO

Ciento treinta chicos de 8 a 16 años participaron en los concursos nacionales de Educación Vial en Parques Infantiles de Tráfico y de Seguridad Vial en Ciclomotor que se celebraron en Villarrobledo (Albacete) del 21 al 23 de mayo. Tras realizar una prueba teórica y otra de circulación, el equipo anfitrión y el de Madrid se alzaron, respectivamente, con la victoria.

Por primera vez, los participantes conocieron los resultados de sus esfuerzos en la misma y única jornada en que se realizaron las pruebas del XXXV Concurso Nacional de Educación Vial en Parques Infantiles de Tráfico y del XXI

Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, celebrados en la localidad albaceteña de Villarrobledo. La razón fue la supresión de la prueba de habilidad, eliminada del certamen para que los participantes demostraran sus conocimientos únicamente en situacio-



PASO A PASO. Tres momentos del concurso: prueba teórica, salida desde 'boxes' y recorrido del circuito.



tor— quedó patente en la “zona de obras” que, por primera vez, incluía el circuito. Un estrechamiento en la calzada, un tramo sin pavimentar y el paso obligado por una línea de conos obligaban al conductor a extremar la precaución y la destreza.

Aunque los chicos participantes se mostraban inquietos ante esta novedad, el cambio era muy bien

acogido entre los monitores de los equipos. Para Pedro Tenza, un veterano con casi tres décadas de participación a sus espaldas, esto es un paso más para que, en un futuro no lejano, el concurso pierda su carácter competitivo y quede sólo en un encuentro, “una toma de



CON MOTOR. Después de las bicicletas y los 'karts', circularon los ciclomotores.

contacto en el que tanto chicos como monitores puedan intercambiar experiencias para mejorar la educación vial que se imparte en sus barrios o pueblos". También Nicole Esteban, maestra y monitora del equipo de La Rioja, que lleva tres años asistiendo al Concurso, comparte esa opinión: "La prueba de habilidad tenía muy poco de educativo, era puro espectáculo y suponía mucha presión para los niños".

Aunque la mayoría de los monitores dicen dar un carácter lúdico al Concurso y pretenden que los chavales se sientan satisfechos con el hecho mismo de participar, los niños ponen todo su empeño en conseguir una actuación intachable y, de no

conseguirlo, la prueba termina en llanto. Incluso, algún participante, quizás con demasiado sentido de la responsabilidad, abandonó el circuito antes de terminar el recorrido, al considerar que los errores cometidos eran demasiados. En esos casos, el consiguiente disgusto y las inevitables lágrimas del protagonista se sienten entre todos sus compañeros.

Otros, aunque estén insatisfechos, son capaces de tomárselo con más calma. Ana, de doce años e integrante de uno de los escasos equipos femeninos, reconocía que lo había pasado muy mal en los diez minutos que duró la prueba de circulación. "Conozco las señales, pero me ha costado mucho llegar a todos los

El relevo de un veterano



Pedro Tenza, policía municipal de Elche (Alicante) y director del parque infantil de tráfico de esa localidad, se despidió en esta edición del Concurso Nacional, en el que viene participando desde hace casi tres décadas. Su trayectoria deja el listón bien alto a sus sucesores: sus pupilos han resultado vencedores en 21 de los 28 encuentros a los que él ha asistido como monitor; y ha representado a España en 14 certámenes internacionales. En estos años, por las manos de Pedro Tenza

ha pasado casi medio millón de escolares de 7 a 16 años, muchos de ellos hijos de antiguos alumnos que ya pasaron por el parque de tráfico en sus primeras etapas. Ahora, la preocupación de este veterano, toda una institución de la educación vial en España, es que los jóvenes ciclomotoristas reciban suficiente formación para evitarles accidentes. "Por eso -asegura-, me despidió del Concurso, pero no de la educación vial". Tras conocer su despedida, Tenza recibió el emotivo homenaje de sus compañeros.

¡Precaución, obras!

Circular por una zona de obras precisa de una especial atención y, en el caso de los ciclistas, una notable habilidad en el manejo de la bicicleta.

Este año, tanto en el Concurso de Parques Infantiles de Tráfico como en el de Seguridad Vial en Ciclomotor, se ha incorporado una novedad en este sentido: durante la prueba de circulación, los participantes de vehículos de dos ruedas debían pasar obligatoriamente por una zona de obras señalizada en el circuito que, en un primer momento, estrechaba el ancho de la calzada hasta dejarla en sólo medio metro. Después debían atravesar un tramo sin pavimentar y recorrer zigzagueando un 'slalom' formado con conos. En la prueba de 'karts', los conductores debían sortear un vehículo que había quedado estacionado en la calzada.



XXXV CONCURSO NACIONAL DE EDUCACIÓN VIAL EN PARQUES INFANTILES DE TRÁFICO

■ CLASIFICACIÓN POR EQUIPOS:

Campeón: Villarrobledo (Albacete).
Subcampeón: Elche (Alicante).
3º clasificado: Yecla (Murcia).
4º, 5º y 6º clasificados: Lugo, Alcobendas (Madrid) y Almansa (Albacete).

■ CLASIFICACIÓN INDIVIDUAL: Felipe Mondéjar Martínez (Villarrobledo, Albacete), Esperanza Torneo Sánchez (Villarrobledo, Albacete) e Ismael Carmona Contreras (Elche, Alicante).

XXI CONCURSO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN CICLOMOTOR

■ CLASIFICACIÓN POR EQUIPOS:

Campeón: Madrid.
Subcampeón: Albacete.
3º clasificado: Murcia.
4º, 5º y 6º clasificados: Teruel, Palencia y Castellón.

■ CLASIFICACIÓN INDIVIDUAL: Juan Luis Torres Delgado (Madrid), Juan Pedro Segovia Casas (Albacete) y Pedro Martín Sánchez (Albacete).



controles dentro del circuito. Lo he hecho fatal. Cuando quería girar, estaba prohibido y no podía ir donde quería...". Montse, su compañera de equipo, tampoco estaba contenta con su actuación y aún se mostraba nerviosa. Ambas, sin embargo, tenían claro que lo importante había sido participar -"aunque siempre intentas conseguir un buen resultado"- y que el premio eran los días que pasaban fuera de casa: "Lo mejor ha sido conocer a tantos chicos y chicas de otras provincias distintas a la nuestra", aseguraban al unísono.

PARTICIPACIÓN FEMENINA

La eliminación de la prueba de habilidad, además de afianzar la filosofía educativa que pretende el certamen, ha tenido otra consecuencia directa: la mayor participación femenina, hasta el punto de que algún equipo sólo estaba formado por chicas, algo impensable en años anteriores. Frente a las ocho niñas de la edición anterior, este año, veintuno de los participantes eran féminas. Julio Ruiz, monitor de Toledo, está convencido de que el

Bebés que sonrojan a sus padres

Los escolares del Centro Infantil "San José", de Madrid, saben de señales de tráfico desde que son bebés. Antes de celebrar su primer cumpleaños, ya las embadurnan de pintura porque sus maestras las utilizan como referencia para el conocimiento de formas y colores. Después aprenderán sus conceptos y significados y, por último y más importante, descubrirán su utilidad: mediante la representación en un coqueto parque de tráfico a su medida, los pequeños, menores de seis años, comprenden la importancia de respetar señales y normas de tráfico para evitar que la ciudad sea un caos. Con apenas dos años son capaces de poner colorados a sus padres si se saltan un semáforo en rojo o de aplaudirles cuando respetan un "stop". Por eso, Carmen Díaz, directora del centro, se queja de que las instituciones discriminen a sus alumnos sólo por sus pocos años, negándoles el acceso a determinados lugares: "Son pequeños en edad, pero no en conocimientos. Con cinco años, saben cómo comportarse en la calle o qué cuerpos de emergencia intervienen en un accidente".



CHIQUITINES. Aún no han cumplido seis años, pero pueden dar clases de seguridad vial a muchos adultos.

reglamento actual, en el que también ha dejado de puntuar hacer el recorrido en el menor tiempo posible, es menos competitivo que el de ediciones anteriores, lo que abre la puerta a las niñas. "La anterior prueba de habilidad rayaba en el malabarismo y las niñas se enfrentaban a ella mucho peor que los chicos. Por eso venían mucho menos".

También existe coincidencia entre los monitores en que el concurso significa un gancho para los chavales. "Aun con el carácter competitivo que tiene, esta prueba despierta la atención de los chicos y les empuja a esforzarse", afirma Miguel Ángel Martínez, policía local y monitor de San Agustín de Guadalix (Madrid), para quien "el reto no es negativo: la vida en sí misma está llena de retos que hay que ir superando".

Además de las novedades "técnicas", otras circunstancias de carácter personal adornaron esta edición: mientras algunos monitores, como el del equipo de Monterreal, acudían al concurso por primera vez, Pedro Tenza, una auténtica institución, se despedía de sus compañeros "aunque no de la educación vial". ♦

LO QUE YA SE HA HECHO...

- ▶ **ÓLVEGA** (Soria): Campaña de Seguridad Vial, Deporte y Salud para Primaria y Secundaria. Segundo trimestre del curso escolar.
- ▶ **SONCILLO** (Burgos): C.R.A. "Rosa Chacel". Marcha en bicicleta para conocer las señales. Mayo.
- ▶ **OURENSE**: Distribución entre los escolares que asisten al parque de tráfico de pegatinas, carnets y gorras con el lema del año de la educación vial.
- ▶ **TUI** (Pontevedra): Jornadas sobre alcohol y seguridad vial para jóvenes y adultos, profesionales sanitarios, servicios sociales y cuerpos de seguridad.
- ▶ **SALDAÑA** (Burgos): Colegio "Visitación de Nuestra Señora". Jornada sobre barreras arquitectónicas. Simulación con escolares de algunas deficiencias.
- ▶ **LINARES** (Jaén): Campaña municipal para intensificar el uso del casco e información en los colegios para concienciar a los jóvenes. Mayo.
- ▶ **ARGANDA DEL REY** (Madrid): Simulacro de accidente como cierre de una semana de seguridad vial dirigida a escolares. Mayo.

... Y PRÓXIMAMENTE

- ▶ **ÁVILA**: DGT. Jornadas sobre Educación Vial como Labor de Mediación Social, encuadradas en los cursos de verano de la UNED. 5 al 9 de julio.
- ▶ **LAREDO** (Cantabria): DGT. Jornadas sobre Evaluación de la Problemática de la Tercera Edad y Actuaciones en Educación Vial, en colaboración con la Universidad de Cantabria. 6 al 10 de septiembre.
- ▶ **BURGOS**: Cruz Roja. Charlas de prevención para inmigrantes y personas mayores. Julio y Septiembre.
- ▶ **MUTUA VALENCIANA AUTOMOVILISTA**: Publicación de artículos sobre seguridad vial en su revista "Mutua Noticias". Septiembre y diciembre.
- ▶ **RACC**: Gran Juego de "Miru". Dirigido al público en general, trata la educación vial desde distintos aspectos de la vida cotidiana.
- ▶ **LANGREO** (Asturias): Cruz Roja. Talleres de educación vial dentro del programa de garantía social para jóvenes de 16 a 21 años. Septiembre.
- ▶ **PILAS** (Sevilla): Campaña contra el ruido y velocidad excesiva de ciclomotores y motocicletas en el casco urbano. Hasta julio.

Cómo se comporta el coche y qué hay que hacer ante un reventón



Quedarse sin aire

HACIA UN LADO. El coche siempre tiende a irse hacia el lado del reventón.

La posibilidad de que una rueda revienta es bastante remota, pero no imposible. Juan Gabriel Mascaraque, subdirector técnico de la Escuela de Conductores de Otaysa, advierte del mal uso de los neumáticos que puede dar lugar a su destrucción y, en ese caso, cómo reacciona el coche y qué debe hacer el conductor para dominar la situación.

Cuando se rueda con los neumáticos muy desinflados o con sobrecarga se producen deformaciones en los flancos y se les somete a tensiones y fricciones que dan lugar al calentamiento y, a veces, a la destrucción de la goma. Además, circular con baja presión puede producir el destalonamiento de la cubierta: en un apoyo en curva, la cubierta se sale de la llanta.

Otra posible causa de reventón puede ser el mal estado de los neumáticos. Los bordillos, baches, piedras, etcétera, pueden producir

JOSÉ IGNACIO RODRIGUEZ
FOTOS: PAUL ALAN PUTNAM. INFOGRAFÍA: DLIRIOS

El reventón de una rueda es una de las situaciones más temidas por cualquier conductor. En contra de lo que pudiera pensarse, la pérdida de aire no es instantánea y, si el conductor mantiene la serenidad y no frena, puede hacerse con el control del vehículo. La tendencia a irse hacia el lado del reventón es más crítica en curva.

cortes o heridas en las lonas. Incluso un neumático, aparentemente en buen estado, puede estar deteriorado debido a su edad: con más de tres años, expuesto al sol y al frío, el material se endurece y se resquebraja.

RODAR SOBRE PINCHOS

Pero, según Juan Gabriel Mascaraque, no hay que alarmarse. Hoy en día, debido al uso de neumáticos de construcción radial y tipo "tubeless" (sin cámara), el riesgo de reventón ha disminuido notablemente y, cuando tiene lugar, la pérdida de presión se produce gradualmente. Esto es algo que que-

da patente en las pruebas de demostración que se realizan en su escuela de conductores, haciendo pasar las ruedas del mismo lateral por una parrilla con pinchos. El conductor comienza a notar gradualmente, y después de haber recorrido más de una veintena de metros, que el volante tira hacia el lado donde se ha producido el reventón de ambas ruedas.

Esto no ocurría así cuando los neumáticos eran de construcción diagonal y de tipo "tube type" (con cámara), mucho más propensos a pinchazos y reventones. Cuando se producía el reventón, la pérdida de presión era rapidísima, ya que

lo que en realidad reventaba era la cámara y el neumático era incapaz de contener la presión. Esta es una de las razones por las que nunca se debe montar una cámara en un neumático "tubeless".

Por el contrario, en los actuales neumáticos radiales la cámara es sustituida por una capa interior de goma hermética de la propia cubierta, por lo que la pérdida de presión se produce de forma gradual.

Si algún día sufrimos un reventón, primero oiremos un ruido que nos pondrá en alerta. Inmediatamente debemos sujetar firmemente el volante y mantener con él la dirección deseada, dejando de acelerar para que, cuando hayamos perdido toda la presión de la rueda, el vehículo haya perdido casi toda la velocidad y la desestabilización sea mínima.

NO FRENE

Lo mejor, según Juan Gabriel Mascaraque, es no frenar, ya que esto puede

causar una transferencia de pesos que desestabilice más al vehículo. Pero si a pesar de todo es necesaria, la frenada debe ser muy suave. Además, no hay por qué pararse necesariamente en el lugar donde hemos sufrido el reventón. La cubierta ya está estropeada y no va a pasar nada porque rodemos 100 ó 200 metros a baja velocidad hasta encontrar un lugar, fuera de la calzada, donde podamos cambiar la rueda sin peligro. No nos olvidemos de señalar la maniobra, y

después el propio vehículo, mientras hacemos el cambio.

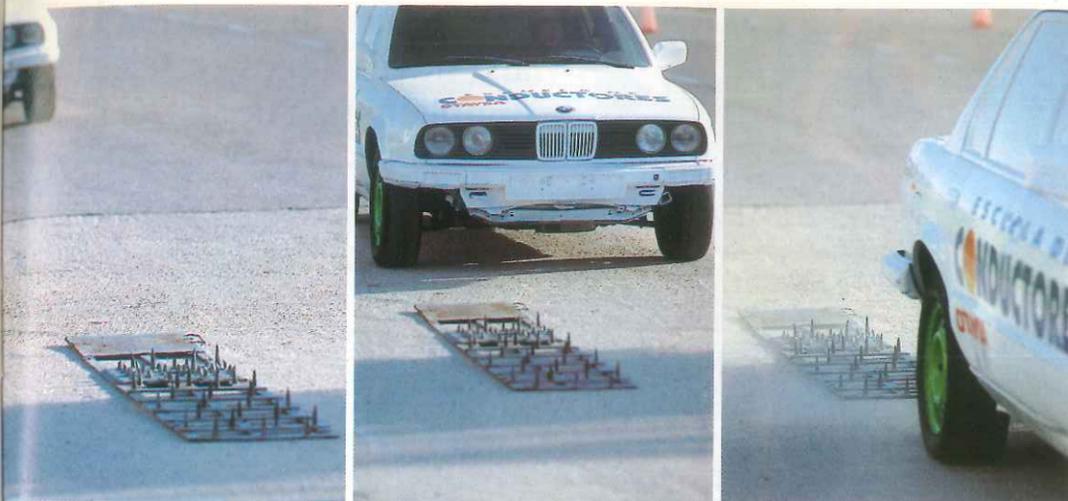
Otra posibilidad de hacer comprensible el comportamiento del coche ante un reventón es la simulación informática (ver gráficos). Según José Antonio Lozano, experto en el manejo del programa Sinrat de reconstrucción de accidentes, en línea recta apenas tiene influencia en la trayectoria, mientras que en curva se aprecia nítidamente el comportamiento subvirador (gira menos de lo que se le

marca) si el reventón se produce delante, o sobrevirador (gira más) si es detrás. En definitiva, "si el conductor no se asusta, en recta puede controlar perfectamente el vehículo; en curva, dependerá de la velocidad a la que rueda y de si usa o no el freno".

Por último, la mejor forma de evitar el temido reventón y huir de una posible situación complicada es revisar periódicamente la presión y estado de los neumáticos y consultar a un especialista a la menor duda. ♦

Cuchilla por control remoto

Hace unos años, en la Escuela de Perfeccionamiento de la Conducción de Can Padró se realizaron unas pruebas especiales en las que se reventaba un neumático mediante el corte de la goma con unas cuchillas que se accionaban por control remoto. En aquellos cursos, dirigidos por Salvador Cañellas, el conductor estaba preparado y respondía bien, aunque el sistema de suspensión de los coches antiguos y el tipo de neumáticos originaba un comportamiento de desvío de la trayectoria mucho más acusado que los actuales. "Hoy, no te enteras de que llevas una rueda pinchada hasta que llegas a una curva; y lo que notas es que el volante tira hacia ese lado". Según este experto, ex-piloto y actualmente director de la Escuela Racc-Renault, "ante un reventón no conviene tocar el freno, o hacerlo de forma muy suave, según el obstáculo que se tenga delante; y si el reventón es detrás y se produce el sobreviraje (trompo), habría que hacer contravolante, aunque este tipo de control no está al alcance de la media de los conductores".



PÉRDIDA GRADUAL. Después de pasar por la parrilla de clavos, el coche sigue rodando una veintena de metros antes de que se note la pérdida de aire.



Cinco reventones por ordenador

El ordenador simula distintas posibilidades de reventón, a 120 km/h. con calzada seca y en buen estado. El conductor se asusta, frena y, en cada caso, el vehículo sigue una determinada trayectoria

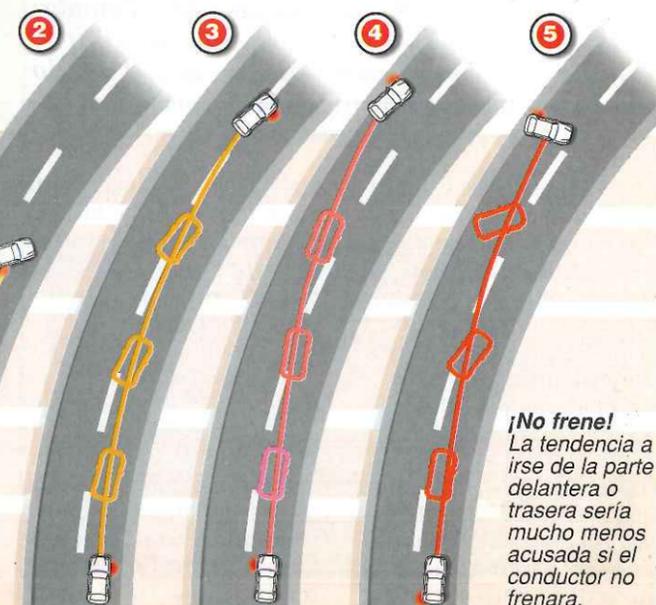
1.-En recta (trasera izquierda). Mantiene la trayectoria, con una ligera tendencia a desplazarse hacia el lado donde se ha producido el reventón.

2.-Trasera derecha. El vehículo derrapa (sobrevira) de manera que su parte trasera comienza a invadir el carril contrario.

3.-Delantera derecha. Aunque el conductor intenta seguir la trayectoria de la curva, el vehículo tiende a salir hacia el exterior.

4.-Delantera izquierda. La tendencia a desobedecer el giro del volante (subviraje) es muy acusada.

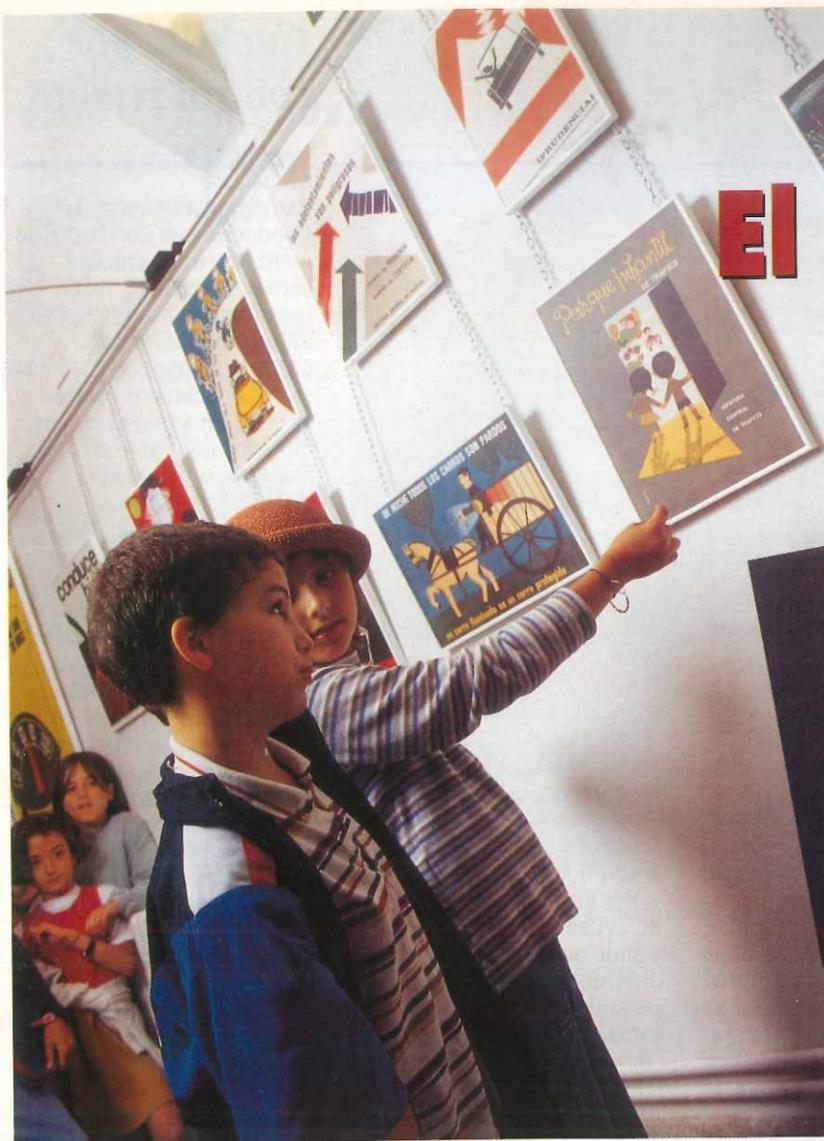
5.-Trasera izquierda. El derrape es más intenso y el vehículo gira sobre sí mismo, pero es incapaz de trazar la curva



¡No frene! La tendencia a irse de la parte delantera o trasera sería mucho menos acusada si el conductor no frenara.

Cuarenta años de seguridad vial a través de los carteles publicitarios de la DGT

El tráfico, en imágenes



"CASCO, ÚNICA PRENDA OBLIGATORIA". Año 1981. El destape había llegado a la hasta entonces recatada sociedad española. El cine y sus carteleras fueron los mayores exponentes de esta moda. Los carteles de la DGT, aunque tímidamente, no permanecieron al margen.

MERCEDES LÓPEZ. FOTO: MARCOS GONZÁLEZ

La Dirección General de Tráfico ha realizado una recopilación de los carteles publicitarios que durante los últimos cuarenta años han llenado las vallas publicitarias de nuestro país con consejos sobre seguridad vial. Son un fiel reflejo de la evolución del tráfico, los automóviles, la sociedad y los gustos estéticos.

"¡La vida es bella! Conduzca con prudencia" es el consejo con el que una embelesada pareja, desde un cartel, nos advertía por primera vez, allá por el año 1961, de los peligros del tráfico. La labor divulgativa y de prevención de la Dirección General de Tráfico (DGT), tomando como base la publicidad, había comenzado. Desde entonces han pasado casi cuarenta años y los medios para hacernos llegar los mensajes sobre seguridad

vial han evolucionado vertiginosamente. Hoy, la DGT está presente en Internet. Sin embargo, los carteles han sido el medio publicitario más utilizado. Por ello, la Dirección General de Tráfico ha recopilado una serie de carteles -37 en total- que, durante estas cuatro décadas, han cubierto las vallas publicitarias de nuestro país y montado una exposición que recorrerá diferentes municipios. La primera



"PRIMERO MIRAR, DESPUES CRUZAR". Año 1963. La educación vial de los niños ha sido una constante en la trayectoria publicitaria de la DGT. Por aquel entonces, los niños de casa 'bien' iban acompañados por la 'chica' perfectamente uniformada.

muestra se desarrolló en la localidad madrileña de San Lorenzo del Escorial durante el mes de junio. La exposición está recorriendo, con

carácter experimental, la Comunidad de Madrid, para posteriormente, según los resultados, extenderse al resto del Estado.



"UTILICE EL CINTURÓN TAMBIÉN EN CIUDAD". Año 1975. Hacia un año que era obligatorio el uso del cinturón de seguridad en carretera, pero la DGT ya aconsejaba su uso también en ciudad. La legislación no lo hizo obligatorio hasta el 15 de junio de 1992.

por su seguridad
utilice el cinturón también en ciudad



"DE NOCHE TODOS LOS CARROS SON PARDOS". Año 1962. El parque de turismos de nuestro país en ese año ascendía a 440.611 unidades, sus parientes, los carros, no lo sabemos, pero desde luego debían compartir las mismas carreteras y su convivencia no era siempre cordial.

Además del valor estético y artístico innegable, estos carteles plasman modas, costumbres y problemas puntuales del momento en el que fueron diseñados. La evolución de la sociedad española queda fielmente reflejada en estos carteles, que constituyen un cuadro costumbrista de la valoración y concepción social del automóvil y la circulación vial a lo largo de los años. La exposición se abre con siete carteles correspondientes a 1961 cuyos mensajes se irán repitiendo año tras año, confirmando que

las causas y los comportamientos que producen los accidentes de tráfico permanecen invariables a lo largo del tiempo y que el fondo de los mensajes, igualmente, sigue manteniendo prácticamente inalterable los mismos contenidos: el llamamiento a la prudencia para evitar el exceso de velocidad y los adelantamientos indebidos, el uso de los elementos de seguridad como el casco y los cinturones de seguridad, el respeto a los peatones, la importancia de la educación vial infantil y los peligros del alcohol. ♦



José Medina, un sacerdote que ha buscado la relación entre el tráfico y la vida cristiana.

"Dios también está entre ruedas"

Cuando José Medina fue nombrado párroco de Somosierra, a principios de los años 60, esta pequeña localidad madrileña ubicada en lo alto de los Montes Carpetanos era una de las más complicadas puertas de entrada a la capital: la nieve cubría la estrecha y empinada carretera durante todo el invierno. El padre Medina pronto se dio cuenta de las dificultades con las que tenían que enfrentarse los camioneros, a los que, afirma jocosamente, "nunca tuve que ir a buscarlos, siempre están en mi puerta". Pensó que su misión muy bien podría llevarla a cabo poniendo su granito de arena para que las carreteras fueran cada vez más seguras. Empezó elaborando las "Bienaventuranzas de los camioneros" y continuó con su labor en todos los campos a los que este inquieto sacerdote tuvo acceso. Colaboró en la

edición de una publicación -"Luz verde"- que se repartía entre los conductores profesionales; intentó crear un "Centro para el Camionero"; en los años 1964 y 1965, con la colaboración de varios estudiantes de arquitectura, elaboró un "Via Crucis" que fue expuesto en el puerto de Somosierra... Además, se ha dedicado a recopilar toda la documentación que sobre tráfico cae en sus manos: revistas, legislación, sellos, recortes de prensa..., dando especial importancia a la relación existente entre el tráfico y la vida cristiana, desde la familia a la liturgia, los niños, los jóvenes o los seminaristas. Toda la documentación que ha acumulado a lo largo de estos años la expone en estos momentos, a la espera de encontrar una ubicación mejor, en un aula de las Escuelas "Virgen del Mar" de Buitrago (Madrid).



Si bebes, no conduzcas

JUANA SÁNCHEZ.

Del 24 de junio al 4 de julio se celebró la I Semana Nacional contra el Alcohol en la Conducción. Cerca de treinta entidades, tanto públicas como privadas, han desarrollado un amplio abanico de actividades para informar y concienciar del peligro de ponerse al volante tras haber bebido: en España, 4.000 vidas podrían salvarse cada año si los conductores asumieran que alcohol y conducción son incompatibles.



Las cifras de accidentalidad lo dicen todo: entre cuatro y ocho de cada diez muertos en calles y carreteras supera la tasa de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, el límite legal desde el pasado mes de mayo para los conductores "normales" (principiantes y profesionales no pueden rebasar 0,3 grs./l.), lo que se traduce en 4.000 víctimas mortales cada año.

Ante esa trágica situación, el ya clásico lema de "Si bebes, no conduzcas" —que la DGT hiciera popular hace unos años— volvió a recobrar toda su fuerza en la I Semana Nacional contra el Alcohol en la Conducción, cuya duración real ha sido de diez días —del 24 de junio al 4 de julio— y durante la que casi treinta entidades, con el afán de concienciar a los conductores de la incompatibilidad de beber y conducir, han desarrollado actuaciones de muy distinto carácter. La más generaliza-

da fue la difusión de información en las publicaciones de que disponen algunas de ellas: los socios del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA), el Instituto Mapfre de Seguridad Vial, la Federación de Municipios y Provincias (FEMP) o la Asociación Española de la Carretera, entre otros, leerán artículos y reportajes sobre alcohol y conducción en sus respectivas revistas, mientras la DGT ha distribuido información en forma de marcapáginas.

Paralelamente, la Fundación de Ayuda contra la Drogadicción ha incorporado todo el material disponible en sus ámbitos de actuación, especialmente el área escolar

Grúas con mensaje

Durante las próximas semanas, los conductores que soliciten una grúa —cada año se demandan más de dos millones y medio de servicios— obtendrán información escrita sobre las consecuencias de la ingestión de bebidas alcohólicas antes de ponerse al volante. Será la aportación a la Semana de la Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera, que cuenta con más de 30.000 profesionales asociados.

y CEA, además de habilitar un teléfono donde consultar dudas, creó un "control preventivo virtual" para que los ciudadanos pudieran conocer los aparatos usados en los controles de alcoholemia, cómo son las pruebas o los efectos del alcohol según la bebida y cantidad ingerida. Además, sus socios dispusieron de un CD musical con una canción especialmente creada para la Semana.

VÍDEOS Y PEGATINAS

Por su parte, la Federación Española de Bebidas Espirituosas quiso involucrar y concienciar a los profesionales de los 300.000 puntos de distribución y

venta de bebidas alcohólicas, mediante la distribución del vídeo "Alcohol y Conducción", difundido en toda Europa.

En otro orden, los policías locales han sido el grupo destinatario de las actuaciones de algunas instituciones: la FEMP comenzó una campaña para su formación mientras DRAEGER, fabricante de alcoholímetros y etilómetros, ha editado un manual de análisis y control de alcoholemia. En otro ámbito profesional, la Sociedad Española de Medicina de Tráfico transmitirá información específica a los 2.000 centros de todo el territorio nacional.

Por último, 3M ha apoyado la campaña integrándola en sus artículos de oficina, como los "post-it", mientras la feria Retromóvil de vehículos antiguos, celebrada en Granada del 25 al 27 de junio, dedicó un stand y organizó un rally con la Semana contra el Alcohol como protagonista. ♦

Consejos para prevenir los accidentes durante el verano

Cómo evitar la fatiga

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

La fatiga y el sueño están detrás de una buena parte de los accidentes de tráfico. Previendo estos dos factores se pueden evitar un buen número de siniestros. Un esfuerzo mayor del habitual para concentrarse en la carretera, pesadez en los ojos, parpadeo constante, zumbido de oídos y la necesidad de moverse dentro del coche son algunos síntomas de fatiga. Párese y descanse: evitará alguna desgracia.

La fatiga es el resultado final de varias circunstancias. Conducir, aunque es un acto en buena medida de carácter reflejo, no deja de suponer un esfuerzo para nuestro organismo, pues debe mantenerse la atención y el estado de alerta constantemente para estar preparado para responder en milisegundos a muy variados estímulos.

RECONOCER LA FATIGA.

Principalmente debemos sospechar un alto nivel de fatiga cuando nos cuesta concentrarnos en la carretera y realizamos maniobras de las que casi no somos conscientes. La pesadez en los ojos, el parpadeo constante, los zumbidos en los oídos, la sensación de brazos y pies dormidos y la necesidad de moverse en el coche son, entre otros, síntomas que deben alertarnos de que el nivel de fatiga es ya excesivamente elevado. Ante la más mínima sospecha, debemos parar y descansar al menos media hora.

CÓMO EVITARLA. A continuación damos algunos consejos para evitar el exceso de fatiga durante la conducción y, en especial, en los viajes de largo recorrido, tan habituales en el inicio y final de las vacaciones.

▶ Antes de iniciar un viaje de largo recorrido debe estar descansado, tanto el conductor como las personas que le acompañan.

▶ Se debe descansar media hora

cada dos de viaje. Ante situaciones que incrementan la fatiga —como el calor, el tráfico denso, las comidas copiosas, la ropa inadecuada, el cansancio o en el caso de los conductores mayores— se debe procurar hacer des-



cansos cada hora u hora y media.

▶ Cuando se detenga a descansar, muévase: aproveche para caminar. Debe también beber abundante agua (nada de alcohol) y comer algo ligero. Es necesario hidratar adecuadamente nuestro organismo.

▶ Durante las paradas, los acompañantes —y en especial los niños— deben

también aprovechar para moverse, jugar, distraerse y beber también abundante agua y comer algo ligero, aunque sea unas galletas o algo de fruta.

▶ Cuando conduzca en estos trayectos prolongados, hágalo a la velocidad recomendada: ir más rápido supone fatigarse antes y todo lo ganado se debe perder descansando más tiempo.

▶ Debe conducir con ropa cómoda y de manera relajada. Lleve siempre a mano algún caramelo para tomar cada cierto tiempo. Debe llevar siempre gafas de sol, especialmente a las horas centrales del día, así reducirá la fatiga de la vista.

▶ Preste atención al calor. Si dispone de aire acondicionado, póngalo (aconsejable a unos 21°). Si no lo tiene, procure no conducir a las horas centrales del día: el exceso de calor acaba aumentando la agresividad del conductor y acompañantes.

Por lo que respecta al sueño, es un mal compañero de viaje. El sueño y la somnolencia son la etapa final de la fatiga, pero, a menudo, se producen en ciertas personas de modo habitual, lo que entraña un grave riesgo de accidente. A pesar de ser un factor de riesgo de primera magnitud —probablemente el segundo más frecuente tras el consumo de alcohol—, el sueño siempre avisa: la fatiga y la dificultad en mantener la visión y la concentración en la carretera son síntomas previos incluso a las primeras "cabezadas". Es entonces, y no más tarde, cuando debemos detenernos y dormir.

Procuraremos evitar la somnolencia reduciendo la fatiga y sus causas, descansando bien antes de los viajes y, no lo olvidemos, acudiendo a nuestro médico en el caso de que el "problema" de quedarnos dormidos sea algo habitual en nuestro quehacer diario. Especial atención deben tener quienes realizan largos desplazamientos durante la noche. ♦

Figueras-Girona-Palamós

Costa Brava, el litoral hecho arte

NONO HIDALGO

No es una costa más. La Costa Brava, con el Mediterráneo, el Mare Nostrum, como telón de fondo es, tal vez, uno de los rincones más bellos del litoral español. Recorrer poblaciones como Tossa de Mar, Sant Feliú de Guixols, Platja D'Aro, Palamós y tantos otros como existen es una verdadera delicia. Una delicia que podemos aumentar visitando ciudades como Girona y Figueras, auténticas joyas del arte.

Figueras —nuestro punto de partida— es la capital del Alto Ampurdán. Con más de 35.000 habitantes, fue, durante la dominación romana, un importante paso en la ruta que se dirigía a Tarragona. Ahora es paso obligado hacia la frontera de La Junquera. Por este motivo, tanto la N-II como la A-7, de peaje, soportan un denso tráfico, con una gran afluencia de vehículos pesados.

Figueras está íntimamente ligada a la figura de Salvador Dalí. Aquí se encuentra su casa y su teatro-museo; aquí, el genio de surrealismo pasó los últimos años de su vida. Por tanto, las visitas a su casa y al teatro-museo son tan obligadas como a monumentos como la iglesia de Sant Pere, el museo L'Empodrá, el de Juguetes y la Torre Galatea.

Abandonamos Figueras por la N-II, lógicamente con buen firme, buena señalización y carril para vehículos lentos. El primer punto conflictivo lo encontramos en Bâscara, cuya población hay que atravesar, con curva y puente incluido y, eso sí, una señal luminosa que prohíbe superar los 40 km/h.

Catorce kilómetros más adelante, en Medinyá existe un desvío hacia Bañolas, aunque merece la pena continuar por la N-II y, poco antes de entrar a Girona, en Sant Juliá de Ramis, tomar la autovía construida con motivo de los Juegos Olímpicos de 1992 —el Lago de Bañolas fue sede de diversas pruebas—.

En Bañolas hay que ver la Plaza Mayor, la iglesia de Santa María de Turers y el monasterio de Sant Esteve. Y, claro, su famoso Lago. Éste —últimamente relacionado con un accidente que costó la vida a varios excursionistas franceses— se encuentra a sólo dos kilómetros de la población y tiene en uno de sus extremos la iglesia de Santa María de Porqueres.

Por esa misma autovía dejamos Bañolas para regresar a Girona. Desde Figueras (p.k. 754) a Girona (p.k.



Vista de Girona, con la catedral al fondo.



Vista de Llagostera.



Vista de Sant Feliú.

718), la N-II soporta un tráfico muy denso, con pocas posibilidades de realizar adelantamientos. La alternativa es la A-7, de peaje, que no utiliza la mayoría.

Girona es una de las poblaciones con más altos índices de vehículos a motor. Ahora mismo esa tasa se fija en 757 por la cada mil ciudadanos y las previsiones avanzan que dentro de diez años, cada ciudadano

contará con uno. Su parque total de vehículos asciende a 500.000. Pero, al mismo tiempo, Girona es la puerta de Europea y la ciudad de los cinco títulos ("muy noble, excelentísima, fidelísima, muy leal y tres veces inmortal"). El Barrio Judío, la catedral, lasa casa del río Onyar, los Baños Árabes, sus murallas y las iglesias de Sant Nicolau y Sant Feliú son algunos de los lugares a los que rendir visita.

Al salir de Girona hacia la Costa Brava dejamos la N-II y pasamos a circular por carreteras comarcales. Eso sí, con buen pavimento, suficiente anchura y visibilidad en tramos. Y, además, en las que se están acometiendo obras para su mejora.

Desde Girona marchamos



Lago de Bañolas.



Vista aérea de Bañolas.

- CAPITAL
- POBLACIÓN DESTACADA
- PASO A NIVEL CON BARRERAS
- LUGAR PINTORESCO
- AUTOPISTA
- CARRETERA NACIONAL
- CARRETERA AUTONÓMICA 1er. ORDEN
- CARRETERA LOCAL



M A R

M E D I T E R R Á N E O

Charo LAIZ

hacia la costa por la C-250. Atravesamos Quart, con un semáforo de velocidad controlada y pasos para peatones en plena carretera, y Cassa de la Selva antes de llegar a Llagostera. Allí debemos visitar su ayuntamiento, la iglesia de San Félix y el Museo Emili Vila. Luego seguimos hasta Tossa de Mar, uno de los pueblos más bellos de la comarca. Su historia está ligada al Monasterio de Ripoll, pero en la actualidad es un pueblo frecuentado por intelectuales y miembros de la alta sociedad catalana, lo que le ha convertido en importante núcleo turístico. Hay que ver la Vila Vella, el casco antiguo —declarado conjunto histórico-artístico—, la antigua

iglesia parroquial de Tossa, el Palacio del Gobernador, Vila Nova y la iglesia de Sant Vicenç.

En Tossa se toma la GE-682 para llegar a Sant Feliú de Guixols, capital oficiosa de la Costa Brava. Esta población —que durante la Edad Media fue un importante puerto pesquero y que durante el siglo pasado acogió una importante industria

corchera— tuvo su origen en la antigua abadía benedictina que aún se puede visitar. También hay que ver el Arco de Sant Benet, su Paseo Marítimo, la Casa Tatxo, el Casino "La Constancia" y su cementerio, de influencia neoclásica.

Continuamos por la C-253 hacia Platja d'Aro, un auténtico "boom" turístico, con una concurrida playa, cerrada

Platos marineros

La Costa Brava está catalogada como uno de los paraísos de la gastronomía española. En su cocina abundan los platos marineros, entre los que destaca el 'suquet', un guiso de pescado, el arroz negro o la sepiá con guisantes. Pero la gastronomía catalana no se ciñe sólo a estos exquisitos manjares, sino que es más amplia. Desde los productos de la huerta hasta los famosos embutidos —con especial mención a la butifarra, su reina indiscutible—. También tiene fama su repostería y, para cerrar, el tradicional 'cremat', un café con ron flambeado. Poco ron, desde luego. Y menos para el conductor.

El recorrido

Desde Figueras (p.k. 754) marchamos por la N-II, aunque también es posible tomar la A-7, de peaje. En Girona (p.k. 718) tomamos la autovía hasta Bañolas y, luego, regresar a Girona. Desde aquí, para ir hacia la Costa Brava tomamos la C-250, cruzando Quart, Cassa de la Selva y Llagostera. Al llegar a Tossa de Mar se toma la GE-682 hasta Sant Feliú de Guixols. Luego, la C-253 hasta Platja d'Aro y la C-257 hasta Palamós. Aquí, por la C-255 y La Bisbal, volvemos a Girona.

por la conocida Cavall Bernat.

Seguimos por la C-257 para llegar a Palamós, el principal puerto pesquero y deportivo de la Costa Brava. Su fundación se debe a Pere II, el Gran, que quiso dar al Ampurdán una salida al mar. El pirata Barbarroja se encargó de destruirlo casi por completo allá por el siglo XVI. Tras visitar la iglesia de Santa María del Mar y el Museo Cau, podemos acercarnos a la subasta de pescado en el Pósito de los Pescadores.

Dejamos Palamós y, por la C-255, vamos a Palafrugell, que antaño tuvo una complicada relación con los piratas, y La Bisbal. Esta población no tiene variante que la circunvale, ni indicios de que se vaya a construir y su vida está ligada a las tiendas de cerámica situadas a ambos lados de la carretera, que es su vía principal. Además, La Bisbal sufre un espectacular aumento de población en verano y el tráfico es muy denso. Por todo ello, conviene extremar la precaución, pues los turistas invaden la calzada mientras ven los populares establecimientos de cerámica.

De regreso a Girona, la C-255 cruza las vías del tren, en un paso con barreras, entre Flaça y Sant Joan de Mollet, por lo que no conviene "bajar la guardia" hasta que, de nuevo en Girona, nuestra ruta esté concluida. ♦

El 27 de julio entra en vigor el nuevo Reglamento de Vehículos

J. I. R. FOTOS: MARCOS GONZALEZ

La nueva normativa sobre vehículos incorpora importantes novedades, entre las que destaca la obligatoriedad de matricular los ciclomotores.

Además, todos los automovilistas tendrán que llevar en el maletero dos triángulos de preseñalización de peligro; y también hay que tener en cuenta algunos cambios en los trámites para transferir un coche.

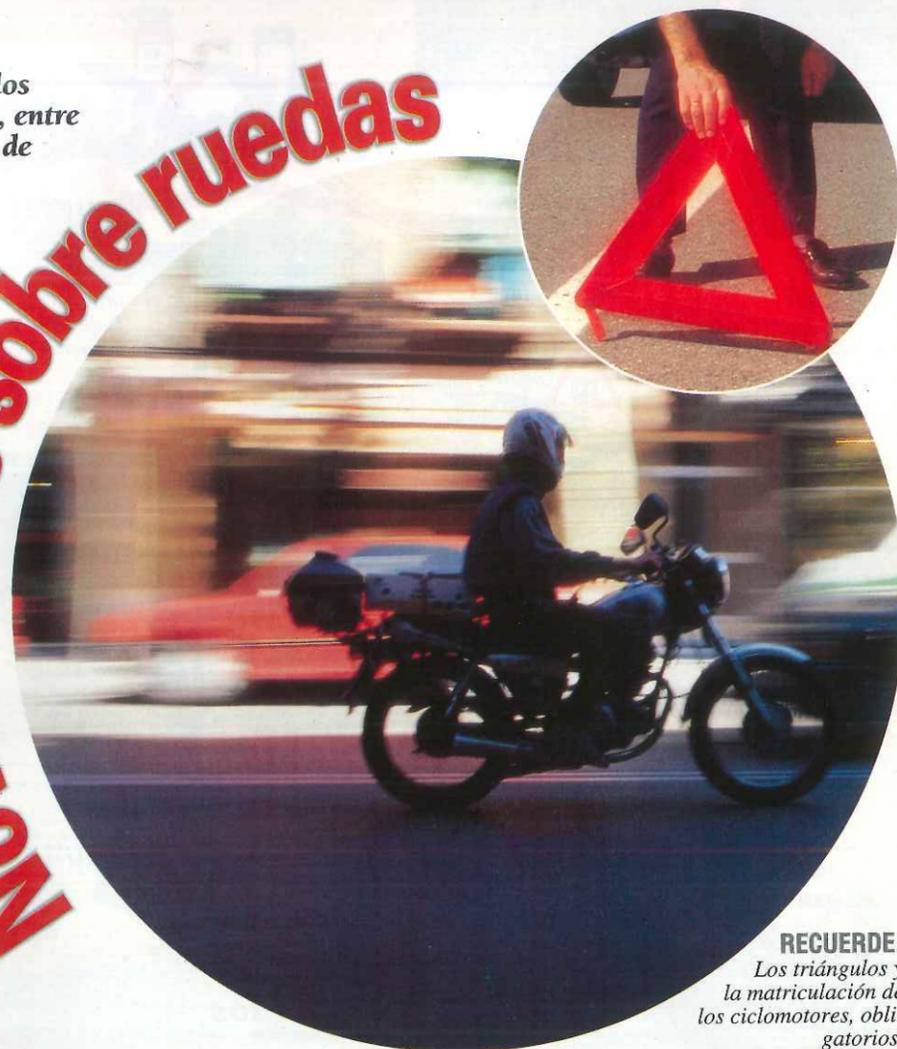
El Reglamento General de Vehículos que entra en vigor el próximo 27 de julio aporta algunas novedades (ver "Tráfico" nº 134) que, como en el caso de los triángulos de peligro o las transferencias, afectan a la mayor parte de los automóviles; otras son más específicas y sólo afectan a determinados vehículos, como los ciclomotores.

CICLOMOTORES. Todos los ciclomotores que se adquirieran a partir del próximo 27 de julio deberán matricularse. La obligación también afecta a los que estén en circulación antes de esa fecha, pero los que ya los tengan inscritos en sus respectivos ayuntamientos no tendrán que pagar tasa alguna por la matriculación (ver calendario).

TRANSFERENCIAS. A la hora de vender un vehículo usado, se establecen dos procedimientos, según que se trate de una transmisión entre particulares o si interviene una empresa dedicada a la compraventa. Cuando intervienen dos particulares, el titular entrega el permiso de circulación a la Jefatura de Tráfico junto con el contrato de compraventa o arrendamiento, donde se anota el nuevo titular que tiene 30 días para tramitar la documentación. No puede circular y, si pasa ese plazo, se procede a la inmovilización del vehículo.

A UN COMPRAVENTA. El titular lleva a la Jefatura de Tráfico el permiso de circulación y el documento que acredite haber entregado el vehículo a un

Novedades sobre ruedas



RECUERDE.
Los triángulos y la matriculación de los ciclomotores, obligatorios.

MATRICULACIÓN DE CICLOMOTORES

Si termina Plazos para solicitarla en:

Último nº de la placa	Plazo
0	27 Jul. '99 a 27 Oct. '99
1	27 Oct. '99 a 27 En. '00
2	27 En. '00 a 27 Abr. '00
3	27 Abr. '00 a 27 Jul. '00
4	27 Jul. '00 a 27 Oct. '00
5	27 Oct. '00 a 27 En. '01
6	27 En. '01 a 27 Abr. '01
7	27 Abr. '01 a 27 Jul. '01
8	27 Jul. '01 a 27 Oct. '01
9	27 Oct. '01 a 27 En. '02

CALENDARIO. El último número de la placa de inscripción municipal determina los períodos para solicitar la matriculación.

compraventa. Tráfico anota la baja temporal, pero el coche no puede circular hasta que el nuevo comprador solicite la renovación del permiso de circulación. Excepcionalmente, puede circular cuando el comprador disponga de permiso y placas temporales para hacer demostraciones.

DOCUMENTOS. El reglamento confirma la posibilidad de llevar en el vehículo fotocopias de los permisos, debidamente cotejadas.

TRIÁNGULOS. Todos los vehículos (salvo los de dos ruedas) tienen que llevar obligatoriamente dos triángulos de preseñalización de peligro.

REPUESTOS. Todos han de llevar un juego de lámparas de las luces que esté obligado a llevar (excepto si son de descarga); los turismos una rueda de repuesto o de uso temporal y, en ambos casos, las herramientas adecuadas para la sustitución. ♦

Tráfico del motor



Internet

El gran mercado del motor en un futuro muy cercano

www.automóvil.es

En España, en 1998 las ventas de todo tipo de productos a través Internet ascendieron a unos 3.500 millones de pesetas, según datos de la Asociación Española de Comercio Electrónico (AECE). Una cifra que crecerá meteóricamente, si las expectativas se cumplen. Esta misma asociación estima que, en el año 2004, alrededor del 50 por 100 de los hogares españoles estará conectado a Internet.

Se trata de un pastel muy goloso del que todas las empresas quieren un trozo.

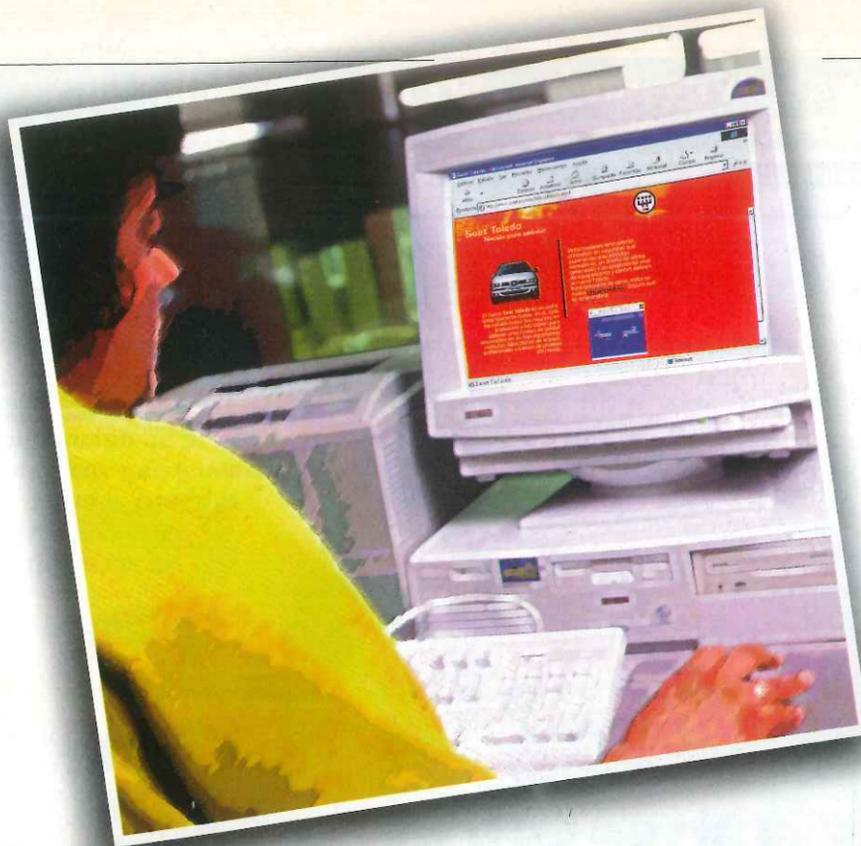
MERCEDES LOPEZ.

En España no se pueden comprar coches nuevos en Internet, pero todos los fabricantes han abierto página en la red, porque se espera que en los próximos años el comercio electrónico sea un "boom". Mientras, podemos informarnos sobre todos los modelos, datos técnicos, equipamiento o sistemas de financiación. Sin olvidar el mercado de segunda mano, con presencia en la red y con posibilidad de compra, pero con ventas de momento insignificantes.

El sector de la automoción, por supuesto, no quiere quedarse al margen. Por ello, ya ha empezado a preparar el terreno y, desde ha-

ce unos 3 años, la mayoría de los fabricantes ha abierto página en la red. La AECE calcula que están presentes el 87 por 100 de las marcas.

Sin embargo, sólo se ha dado el primer paso, puesto que ningún fabricante vende coches en la red. Como se indica desde Renault, "nosotros sólo vendemos a través de concesionarios. Utilizamos Internet como un medio más para dar a conocer nuestro producto. Es como tener abierto un concesionario las 24 horas del día, todos los días del año, donde los clientes pueden consultar sin tener que desplazarse y con toda tranquilidad". Esta afirmación también la comparte la AECE, al recalcar que el principal objetivo de las



liones y medio de páginas leídas". Ford, otro de los fabricantes que se ha ocupado de hacer números, afirma que cuenta ya "con más de medio millón de visitas, situándose, según el Estudio General de Medios, entre las 50 páginas más conocidas de Internet en España".

VISITANDO PÁGINAS

Después de estas puntuaciones, cabe preguntarse ¿qué es lo que ofrecen las marcas en la red? Para saberlo, sólo tenemos que introducir la dirección de la marca que nos interese y dejarnos llevar por la curiosidad, abriendo todas las páginas que nos van ofreciendo.

La oferta de las webs de los fabricantes es muy similar: información a todo color de sus productos, con los datos técnicos de los modelos de su gama, equipamiento, elementos de seguridad, consumos, direcciones y teléfonos de sus concesionarios (normalmente aparece un mapa de España, en el que "pinchas" la provincia que te interesa y aparece la relación de concesionarios) y, de forma cada vez más generalizada, los precios —aunque no se incluyan en todos los casos— que, además, puede

variar en función de las ofertas o descuentos que se consigan al tratar directamente con el concesionario. También posibilitan el contacto con el vendedor. Desde Mercedes explican que si un usuario lo requiere y "facilita los datos oportunos, el concesionario le llamará y organizará la visita del cliente, preparando el coche demandado".

Además, se ofrecen los teléfonos de los servicios de atención al cliente y de post-venta, información sobre los diferentes tipos de garantías o de los sistemas de financiación, con la posibilidad de conocer lo que le cuesta al mes el coche elegido. Asimismo, se suele incluir la historia del fabricante, con sus principales logros e información sobre actividades que llevan a cabo, como eventos deportivos en los que participa o patrocina. Algunas marcas llegan más lejos y aportan al internauta la posibilidad de enlazar con las páginas de otros organismos que consideran de su interés. Es el caso de Peugeot, que incorpora un enlace con las webs de la Dirección General de Tráfico y del Instituto Nacional de Meteorología, o de Mitsubishi, que ofrece ayuda a la hora de planificar viajes por carretera.

SEGUNDA MANO

Lo que si podemos comprar en Internet son coches de segunda mano, aunque hay que subrayar que es un mercado que actualmente está en "pañales", con cifras de ventas simbólicas. Roby Said, director comercial de ATISAE, una empresa que forma parte del grupo alemán TÜV y cuyo objetivo como empresa consultora es "actuar como notarios que dan fe de la calidad del producto", indica que "el mercado del vehículo de ocasión en España a través de Internet es muy nuevo,

empresas españolas con presencia en Internet es "hacerse publicidad".

La razón, en palabras de Blas Vives, secretario general de la Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (FACONAUTO), es que "en España, hoy por hoy, no es como en Estados Unidos donde hay una mentalidad enfocada a la compra

electrónica de todo tipo de productos. Internet será una canal de ventas muy importante, pero en el futuro". El español quiere ver y tocar su coche antes de comprarlo.

Para el usuario —según una encuesta sobre el uso del comercio electrónico en el sector de la automoción realizada por el Grupo Cap Gemini—, "Internet es una

fuente de información para la compra de un coche".

En este punto, sería interesante conocer cuántas visitas reciben estas páginas, pero sólo algunos fabricantes facilitan cifras. Así, el Grupo Fiat asegura que, en 1998, su web "fue visitada por más de 200.000 personas, con un total de 350.000 conexiones al mes, lo que equivale a dos mi-

A gusto del consumidor



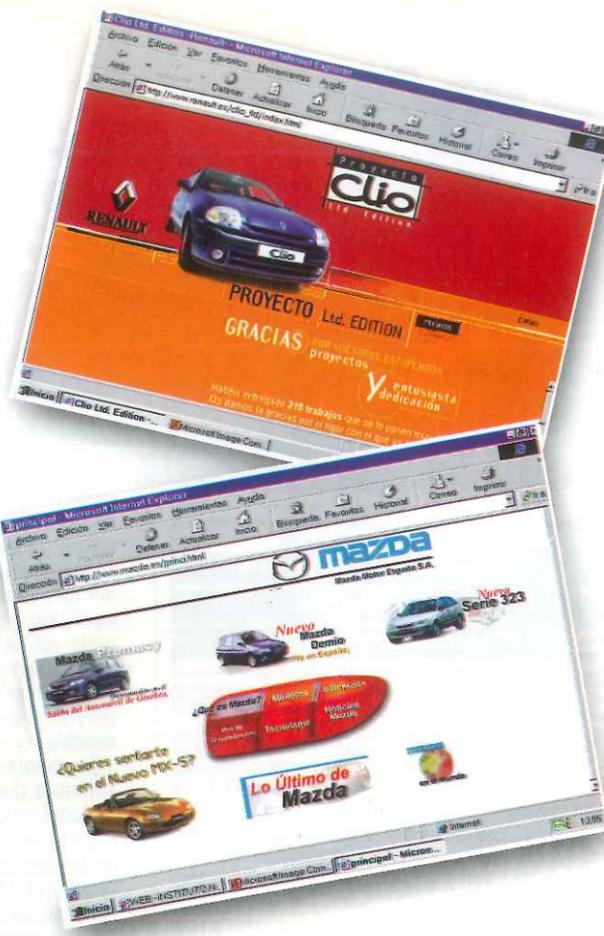
✓ Ya ha elegido el modelo que prefiere, pero tiene dudas. Usted prefiere el rojo, pero sus hijos insisten en que es mucho más "güay" el blanco metalizado. Internet puede orientarle. Muchos fabricantes ofrecen al navegante la posibilidad de personalizar el vehículo seleccionado.



✓ No tiene que imaginárselo o recorrer diferentes concesionarios comparando mentalmente las diferentes posibilidades. Abra la página de "equipamiento" y disfrute jugando con la paleta de colores que se le ofrece. A lo mejor, hasta resulta que al final les convence más el verde.



✓ Igualmente, analice tranquilamente todos los accesorios con que puede equipar el coche: la sillita del niño, los apoyabrazos traseros, las tapicerías, las llantas...Y, ¿por qué no?, compruebe cómo le "sientan" a su coche cada una de las líneas de acabado. Con Internet es posible. Eso sí, sólo en unas pocas marcas y modelos.



Echando cuentas

Saber cuánto le puede costar su coche mensualmente es uno de los servicios más generalizados que ofrecen estas páginas web, bajo la denominación, normalmente, de "calculadora financiera". Primero, compruebe el precio del modelo elegido y súmele el importe del equipamiento opcional que usted quiere incorporar. A continuación, piense la cantidad que puede aportar como entrada inicial. Con estos datos, elija el periodo para el pago (12, 24, 36 ó 48 meses, generalmente) y el sistema de financiación:

préstamo, leasing o renting.

Sólo tiene que introducir cada uno de ellos en la casilla correspondiente y podrá conocer la cuantía de la mensualidad que deberá pagar. Además, en estas páginas también encontrará la posibilidad de ponerse en contacto con los servicios de financiación correspondientes para personalizar la oferta.



Algunas direcciones

- www.audi.es
- www.bmw.es
- www.citroen.es
- www.fiat.com
- www.ford.es
- www.mazda.es
- www.mercedes-benz.es
- www.mitsubishi-motors.es
- www.opel.es
- www.nissan.es
- www.peugeot.es
- www.rovergroup.com
- www.renault.es
- www.seat.es

muy reciente y tiene un lastre muy importante, la poca fiabilidad que, ya de por sí, tiene el mercado de segunda mano, que se agrava con la escasa mentalidad de comprador internauta que existe en España". Sin embargo, continúa Said, "sólo hay que fijarse en lo que pasa en Estados Unidos para saber qué es lo que vendrá a España en poco tiempo". Y añade que "la capacidad de crecimiento es muy grande. El español quiere que su tiempo libre sea de ocio y no convertirlo en tiempo de consumo. Por tanto, todo aquello que se le ofrezca para reducir el tiempo invertido en comprar será un 'boom'".

A estas circunstancias hay que sumar otros problemas que tienen las ventas en Internet: el uso que se puede hacer de los datos que el internauta debe dejar para acceder a algunos servicios o consultar ciertas informaciones.

En este sentido, la Agencia de Protección de Datos publicó, en 1997, un manual de instrucciones del usuario de Internet, para que se sepan los riesgos que se corren y donde están. Porque, en palabras de Juan Manuel Fernandez López, su director, "si se navega, los datos pueden ser recogidos por cualquiera, por lo que es importante buscar un servidor y un programa adecuado para tener la privacidad que uno quiera". ♦

DATOS TÉCNICOS

MAZDA MX5 1.8 FE

MOTOR 16

MOTOR:
Cilindrada: 1.835 c.c.
Potencia máxima: 140 CV a 6.500 r.p.m.
CARBURANTE: Gasolina sin plomo.
Depósito: 50 litros.
FRENOS: Sistema antibloqueo de ruedas (ABS) de serie.
EQUIPAMIENTO DE SERIE:
 Deflector de aire "Aero Board". Airbags frontales de conductor y pasajero. Cinturones de seguridad con pretensores y tercera luz de freno, entre otros.
RUEDAS:
Llantas: Aleación 6x15.
Neumáticos: 195/50 R15.
DIMENSIONES:
Longitud: 3,97 mts.
Anchura: 1,68 mts.
Altura: 1,22 mts.
Maletero: 144 litros.
PESO: 1.025 kgs.
CONSUMO:
 Urbano, 11,2 l./100 km. Carretera, 7 l./100 km.



COMENTARIO.— El segmento de los 'roadster', es decir de los descapotables de tan sólo dos plazas, está en plena ebullición. A estos niveles de potencia y precio, el "MX5", en su versión de 1.8 litros de cilindrada, es el que destaca por su excelente relación precio-calidad-equipamiento. El 'roadster' japonés sustituyó al exitoso "Miata", del que se vendió una buena parte de la producción en EE.UU. Tiene 140 caballos de potencia, propulsión trasera y motor delantero y un comportamiento divertido y eficaz que sólo requiere delicadeza en la conducción cuando las condiciones de adherencia son precarias. El equilibrio general conseguido por el "MX5" se remata con una capota que incluye cristal trasero y un precio muy competitivo, aunque la gama de este 'roadster' también incluye una versión menos potente y equipada con un precio todavía más razonable.

😊	▶ Trasera desempañable
	▶ Cambio excelente
	▶ Comportamiento
☹️	▶ Volante no regulable
	▶ Interior muy soso
	▶ Maletero pequeño

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

La capota manual del "MX5" se retira fácilmente soltando dos enganches. A su vez, el poco peso del conjunto, aún incorporando la nueva luna de cristal, permite cubrir el habitáculo sin necesidad de bajarse del coche. Mazda ofrece, en cualquier caso, un techo duro (Hard Top) para los meses de invierno que combina perfectamente con el diseño de este 'roadster'. ♦

PRECIO: 3.690.000 ptas. (22.177,34 €).

DATOS TÉCNICOS

PEUGEOT 406 SV HDI

AUTOREVISTA

MOTOR: Cilindrada: 1.997 c.c. Alimentación: Inyección directa Common Rail.
Potencia máxima: 110 CV a 4.000 r.p.m. **CARBURANTE:** Gasoil. **Depósito:** 70 litros. **FRENOS:** ABS.
EQUIPAMIENTO DE SERIE:
 Airbag frontal de conductor y acompañante. Airbags laterales dobles de cabeza y tórax. Tres cinturones de seguridad traseros de 3 puntos. Reposacabezas delanteros regulables en altura e inclinación y tres reposacabezas traseros regulables en altura, entre otros.
RUEDAS: Llantas: Acero 6 Jx15. Neumáticos: 195/65 R15H.
DIMENSIONES:
Longitud: 4,6 mts.
Anchura: 1,76 mts.
Altura: 1,39 mts.
Maletero: 430 litros.
PESO: 1.410 kgs.
CONSUMO: Urbano, 7,3 l./100 km. Carretera, 4,5 l./100 km.



COMENTARIO.— Seguridad y confort de marcha son las características que mejor definen al recientemente rediseñado "406". En el caso de la versión "HDI", el hecho de incorporar un motor de gasóleo no supone merma alguna en cuanto al agrado en la conducción, ya que se trata de un moderno propulsor que ofrece la potencia suficiente, consume lo justo, su funcionamiento es suave y, lo más importante, marca las diferencias por su mínima rumorosidad y casi total ausencia de vibraciones. Todo ello, más un interior muy amplio y bien presentado, aumenta la comodidad para los ocupantes. Además, la seguridad en carretera que ofrece su equipo de suspensiones, al que ayudan dos grandes estabilizadoras, permite incrementar el ritmo de marcha con total confianza. Sólo el elevado peso de su tren delantero conlleva una tendencia subviradora, controlable en todo momento, en las curvas más cerradas.

😊	▶ Confort de marcha
	▶ Estabilidad sobresaliente
	▶ Amplitud interior
☹️	▶ Precio algo elevado
	▶ Tren delantero pesado
	▶ Maletero no muy grande

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

PRECIO: 3.945.000 ptas. (23.709,93 €).

MOTOCICLISMO

SUZUKI GSX 1200



COMENTARIO.— La "GSX" es una moto de última generación y componentes de última hornada, aunque no hay duda de que su marcado estilo retrospectivo recuerda mucho al de algunos modelos de la misma marca fabricados en la década de los 70. La "GSX 1200" pertenece a esa estirpe de motos en su más pura esencia que, sin ofrecernos una cifra elevada de caballos, se beneficia de su gran cilindrada para obsesarnos con mucho poder a bajas revoluciones. Sin embargo, su gran motor no le impide ofrecer unas dimensiones externas contenidas, que se traducen en una posición de conducción muy cómoda y natural y en una gran maniobrabilidad a baja velocidad. No en vano, a nivel de chasis y carrocería coincide prácticamente en todo con su hermana de 750 c.c.

😊	▶ Sensaciones
	▶ Respuesta del motor
	▶ Precio
☹️	▶ Protección aerodinámica
	▶ Amortiguación sencilla
	▶ Vibraciones

Estética: 9. Acabado: 7. Posición conducción: 9. Pasajero: 8. Instrumentación: 7. Equipamiento: 7. Motor: 8. Cambio: 9. Velocidad punta: 7. Aceleración: 8. Consumo: 7.
SEGURIDAD: Chasis: 7. Suspensión delantera: 6. Suspensión trasera: 6. Frenos: 8. Estabilidad: 7. Luces: 8. Ciudad: 9. Carretera: 8. Autopista: 6.
NOTA MEDIA: 7,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,2.

Su motor se caracteriza por una gran robustez mecánica y está dotado de un sistema de refrigeración mixta aire/aceite muy utilizado por Suzuki. La caja de cambios de seis velocidades ofrece una precisión y rapidez de accionamiento propias de una auténtica moto deportiva.

La "GSX 1200" es una moto fácil de conducir y que permite perfectamente ser utilizada a dúo gracias a su amplio y cómodo asiento. Su relación calidad/precio es una de sus principales bazas. ♦

DATOS TÉCNICOS

MOTOR:
Tipo: Cuatro cilindros en línea.
Cilindrada: 1.156 c.c.
Diámetro: Por carrera: 79 x 59 mm.
Arranque: Eléctrico.
Encendido: Digital electrónico.
Depósito: 18 litros.
Chasis: Doble cuna tubular.
TRANSMISIÓN: Cinco velocidades, toma constante.
FRENOS: Delantero, doble disco; trasero, de disco y pinza de dos pistones.
SUSPENSIÓN: Delantera, horquilla telescópica; trasera, basculante.
RUEDAS:
Neumáticos: Delantero, 120/70-ZR 17; trasero, 170/60-ZR 17.
DIMENSIONES:
Longitud: 2,14 metros.
Altura asiento: 0,78 metros.
Peso: 211 kgs..

PRECIO: 1.450.000 ptas. (8714,67 €).

AUTOPISTA

VOLKSWAGEN NEW BEETLE 1.9 TDI

COMENTARIO.— Presentado como un coche de Salón, fue tal el éxito que tuvo que en Volkswagen se decidieron a pasar a la producción del sucesor del mítico "Escarabajo". Bajo el nombre de "New Beetle", este vehículo con aspecto sumamente atractivo y llamativo, esconde toda la tecnología moderna disponible en la actualidad. El "New Beetle" trae de serie elementos de seguridad como el Control de Estabilidad (ESP), el antibloqueo de frenos (ABS) y los airbags para el conductor, acompañante y lateral. Por ello, se puede decir que este modelo es de los más seguros de su categoría.



El motor turbodiesel de 90 CV e inyección directa procedente de la marca es todo un prodigio de suavidad, rendimiento y economía de combustible. Gracias a ello, al volante del "New Beetle" se puede disfrutar de la conducción, tanto en ciudad como en carretera. El interior presenta la calidad visual a que nos tiene acostumbrados esta marca en todos sus modelos, combinando a la perfección las líneas modernas con suaves aristas y formas redondeadas, con la reminiscencia del pasado. La singular forma redondeada del techo hace que las plazas traseras resulten pequeñas en cuanto a la altura, con lo que su ocupación se restringe a personas de poca talla. ♦

😊	▶ Estética singular
	▶ Motor
☹️	▶ Plazas traseras
	▶ Precio

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

DATOS TÉCNICOS

MOTOR: Cilindrada: 1.896 c.c. **Potencia máxima:** 90 CV a 3.750 r.p.m.
CARBURANTE: Gasoil.
Depósito: 55 litros.
FRENOS: Doble circuito con antibloqueo ABS de serie.
EQUIPAMIENTO DE SERIE:
 Control de estabilidad ESP. Airbags frontales de conductor y pasajero. Airbags laterales delanteros. Cinturones de seguridad de tres puntos con pretensores y regulación en altura. Reposacabezas traseros y doble sistema de fijación automático para las sillas infantiles en el asiento trasero, entre otros.
RUEDAS: Llantas: De acero 6,5Jx16. Neumáticos: 205/55R16.
DIMENSIONES: Longitud: 4,08 mts. Anchura: 1,72 mts. Altura: 1,49 mts. Maletero: 209 litros.
PESO: 1.248 kgs.
CONSUMO: Urbano, 6,8 l./100 km. Carretera, 4,3 l./100 km.

PRECIO: 3.500.000 ptas. (21.035,42 €).

AIRBAG CADA VEZ MÁS EVOLUCIONADOS

Renault apuesta fuerte por la seguridad y el año 2000 viene cargado de novedades, manteniendo constante su filosofía de igualdad: el mismo equipamiento de serie para todos sus modelos, independientemente del segmento al que pertenezcan y del precio. Destacan los denominados airbags adaptativos combinados con cinturones de seguridad de dos presensores, que, dependiendo de la intensidad del choque, regulan el volumen de inflado de la bolsa y la tensión de la correa. Al comienzo del choque, el calculador de impacto activa el primer presensor. Inmediatamente, el sistema evalúa la intensidad del choque. Si no es grave,

sólo se activa el airbag de poco volumen para amortiguar el posible contacto de la cabeza con el volante o contra el salpicadero. Si el choque es más grave, se activa el segundo presensor que sujeta firmemente al ocupante contra su asiento. Al mismo tiempo, se dispara el segundo generador de gas que hinchará el airbag de segundo nivel (de mayor volumen).

Igualmente, está estudiando un airbag frontal para los asientos traseros, integrado en la parte ventral del cintu-



rón de seguridad. El airbag se hincha a partir de un generador de gas situado en el piso, garantizando una calidad de protección equivalente a la de las plazas delanteras.

OTRO ACCIDENTE EN UN TÚNEL

La seguridad de los túneles de carretera ha vuelto a estar de trágica actualidad. Tras el suceso registrado en el túnel del Mont Blanc (Francia) en el que murieron más de 40 personas, el pasado 29 de mayo, el túnel de Tauern –en la región austriaca de Salzburgo– fue escenario de otro grave accidente, al explotar un camión cargado de pinturas inflamables que provocó un enorme incendio, temperaturas en el interior superiores a 1.000° C y desprendimiento de bloques de cemento que imposibilitaron durante muchas horas las tareas de rescate. Fallecieron doce personas y más de 50 resultaron heridas. La opinión pública europea y las autoridades están preocupadas por las medidas de seguridad de algunos túneles sobre todo de los denominados “monotubos” –uno sólo para ambas direcciones–.



CHALECO DE SEGURIDAD PARA MOTORISTAS

Una empresa española ha presentado un “airbag para motos” denominado “SBS”. Se trata de un chaleco que, en caso de accidente, se infla automáticamente y se deshincha por una válvula de salida, volviendo a plegar las partes hinchadas y quedando en su estado original. En el interior del chaleco se sitúa una pequeña botella de CO₂, que se une a la moto por un cable y una anilla que se coloca en la moto. Cuando el motorista sale despedido, el disparador automáticamente acciona la válvula de llenado,



hinchando el chaleco antes de que éste caiga al suelo. Con sólo recargar la botella, el sistema puede ser utilizado tantas veces como se quiera. La empresa que lo distribuye (Imporjapan), asegura que protege el cuello, columna, cervicales, costillas, bazo, páncreas, riñones y nalgas.

AIRE LIMPIO

Bosch acaba de presentar un nuevo filtro de carbón activo para el habitáculo que absorbe hasta el 90 por 100 de los gases nocivos y malolientes que penetran en el mismo a través del circuito de ventilación. Además, retiene la mayoría de las partículas nocivas de suciedad, polen y bacterias. Tiene tres capas y la última filtra tanto los gases nocivos como las moléculas de materias molestas por su olor, como el óxido de azufre y el ácido sulfídrico.



▲ **EL MERCADO DE TURISMOS mantuvo su FUERTE EXPANSIÓN durante MAYO, al matricular 124.444 unidades, con un CRECIMIENTO DEL 25 POR 100 respecto al mismo mes de 1998. El acumulado del año se eleva al 22,1 por 100. El Plan Prever, ha sido utilizado en el mencionado período por 20.000 personas, un 35 por 100 más que en mayo de 1998.**

“XSARA” DIESEL

Citroën acaba de incrementar la gama del “Xsara” con la versión “HDi”, que incorpora un nuevo motor que desarrolla una potencia máxima de 90 CV a 4.000 r.p.m. Se caracteriza por su escasa rumorosidad, disminución del consumo de un 21 por 100 y reducción de un 20 por 100 de las emisiones de CO₂.



✓ **TOYOTA** tendrá que **REVISAR** los “Lexus” y “Crown” fabricados entre julio de 1995 y agosto de 1998, debido a un posible defecto en la suspensión. Igualmente, todos los propietarios de la **NUEVA BERLINA DE LA SERIE 3 de BMW** deberán acudir a sus concesionarios oficiales para que se les **REVISEN** la unidad de control de los airbags laterales y el sistema de servo-freno.

TALLERES DE MADRID CON MEJOR SERVICIO

La Asociación de Talleres de Madrid (ASETRA) acaba de presentar el denominado “Código de Buena Práctica Profesional” elaborado en colaboración con la Confederación de Consumidores y Usuarios (CECU), las compañías aseguradoras, representadas por UNESPA, y la Federación de Municipios de Madrid. Entre los objetivos de este código, destacan el compromiso con la seguridad vial y la conservación del medio ambiente, la transparencia en las relaciones entre el taller y el cliente, así como la calidad del servicio y el buen trato, características que se deberán mantener en las ofertas promocionales.



● **Del 12 al 21 DE NOVIEMBRE** en la Feria Internacional de Bilbao se celebrará el **PRIMER SALÓN DEL AUTOMÓVIL, VEHÍCULO COMERCIAL Y MOTOCICLETA DE BILBAO**, inscribiendo, de esta forma, a la capital vasca en el calendario de muestras del mundo del motor. Para atraer más visitantes, el museo Guggenheim tiene programada una muestra sobre la motocicleta en las mismas fechas.

■ Con motivo de la **CELEBRACIÓN DEL 40 ANIVERSARIO DEL “MINI”**, los días 21 y 22 de agosto se celebrará una **FIESTA** en Silverstone (Reino Unido) a la que se invita a todos los propietarios de estos vehículos que estén en buen estado de conservación. Se realizará una selección de los más interesantes y sus propietarios recibirán dos entradas gratis y una notificación oficial. Para más información, pueden dirigirse al teléfono 01327 857273.

LAS MATRICULACIONES DE MAYO

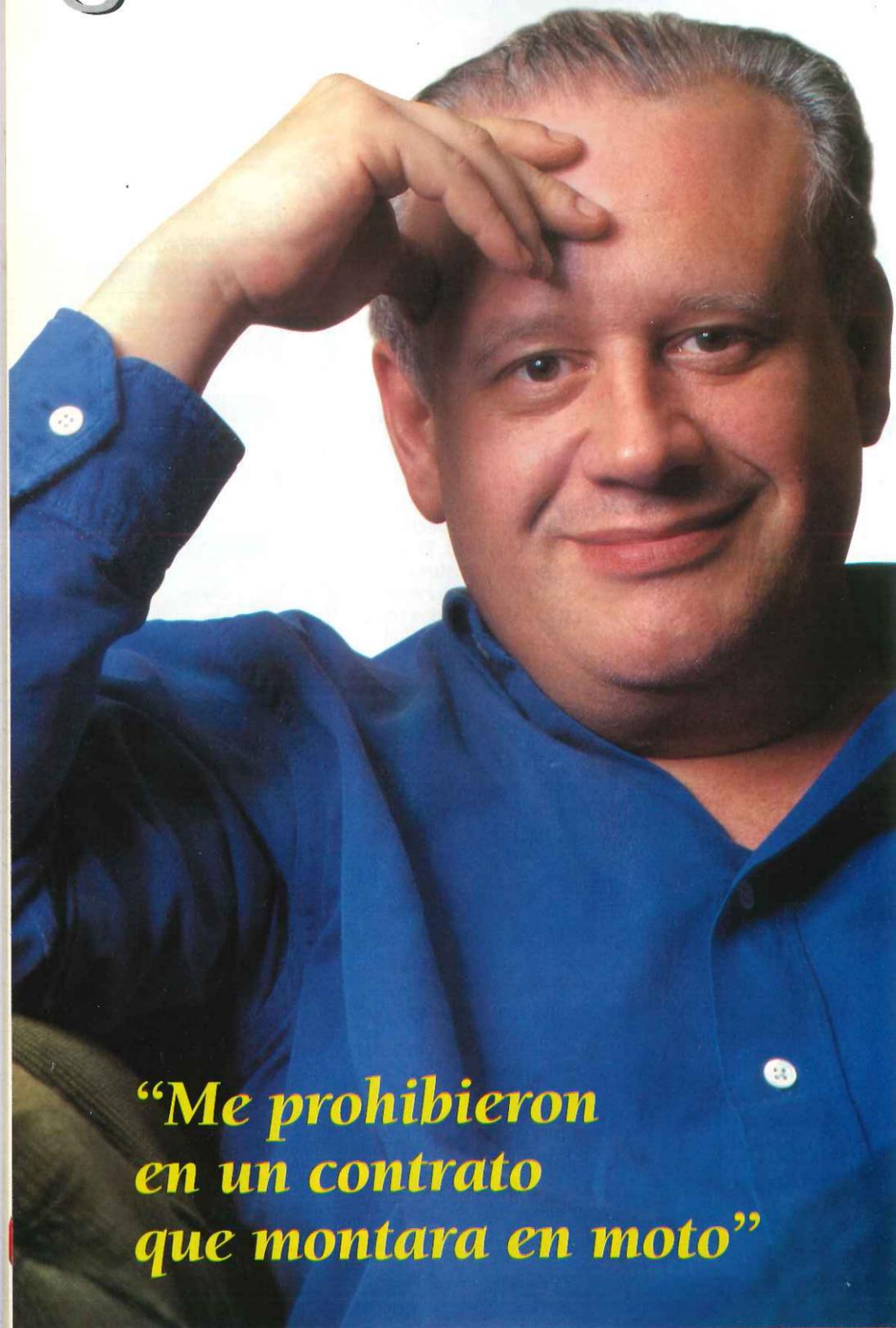
- 1 Renault Mégane
6.772
- 2 Seat Ibiza
6.600
- 3 Citroën Xsara
6.476
- 4 Opel Astra
5.323
- 5 Renault Clio
4.623
- 6 Ford Focus
4.410
- 7 Peugeot 206
4.110
- 8 Volkswagen Golf
3.859
- 9 Seat Córdoba
2.932
- 10 Seat Toledo
2.874

Fuente: DGT.
* Nuevo en el mercado



▶ **OPEL** comercializará a finales del año 2000 el llamativo “**SPEEDSTER**”, un “concept car” que presentó en el último Salón de Ginebra. Un dos plazas con chasis de aluminio que consumirá siete litros a los 100 kilómetros.

JUAN ECHANOVE



“Me prohibieron en un contrato que montara en moto”

GEMMA CARRASCO.
FOTOS: MARCOS GONZALEZ

Auténtico apasionado de los motos, el actor Juan Echanove dejó de conducir las no por exigencias del guión, sino por exigencias del contrato. “Estaba expuesto a daños físicos traumáticos para mi trabajo”. No considera, sin embargo, que sean más peligrosas que los coches, ni los motoristas más imprudentes que los conductores de automóvil. “Lo peligroso es que alguien sin experiencia pueda conducir una moto que alcanza los 260 km/h.”

Ni en moto, ni en coche, ni andando. A golpe de claqueta. Así es el particular “Camino de Santiago” en el que Juan Echanove se ha visto inmerso este año. Se trata de una ambiciosa miniserie que los telespectadores españoles podrán ver en Antena 3 TV con toda probabilidad antes de que acabe 1999. “Es un ‘thriller’. La ruta Jacobea se recorre a medida que avanza la investigación de varios delitos que se han producido en el camino. Al final se llega a Santiago y a la resolución del caso. Yo interpreto a un sicario un poco simple, bruto y patoso. Aunque esto es sintetizar mucho... Seré, como los seres humanos, un personaje más complejo”.

- Van a rodar en inglés, ¿le gustaría trabajar en el extranjero?

- No me importaría. Pero no creo que mi futuro inmediato sea una carrera internacional. Lo veo muy rimbombante.

- Después de este trabajo rodará nuevamente con Fernando Colomo.

- Sí, una comedia en la que interpreto al director de una sucursal bancaria que llega por casualidad al mundo de la televisión. Me da confianza trabajar con Colomo. Nos entendemos. Será un formato parecido a las teleseries de ahora, pero con la personalidad especial de Fernando.

TURNO DE OFICIO

- Usted se hizo famoso gracias a una serie televisiva, “Turno de Oficio”. ¿Qué le parecen las que se hacen ahora?

- Hay pocas diferencias entre unas y otras. Tenemos muchas cadenas, capacidad artística y un público que responde... Debería experimentarse más. Yo creo en la televisión que sirve de formato a series filmadas como si fueran películas de cine. El problema es la audiencia, una guillotina que nos autoimponemos y de la que todos somos víctimas.

- Desde que empezó a trabajar no ha parado.

- No me puedo quejar. Estoy en una situación privilegiada. Procuero elegir papeles que me formen. A fin de cuentas, busco convertirme en un buen actor, pero es un ideal imposible, nunca se consigue.

- ¿De qué se siente más satisfecho?

- En teatro, de mi última

gira, el montaje de Lorca, y de obras como “El Cerdo”. En cine, de “Madregilda”, “Divinas Palabras”, “Bajarse al Moro”... De las series de televisión, de “Turno de Oficio”.

- De pequeño ya quería ser actor, a los dieciocho años le contrataron en una compañía teatral... A pesar de la afición, empezó a estudiar Derecho.

- Hay niños a los que le gusta el fútbol y hay niños a los que le gusta el teatro. Yo era de los segundos. Pero no podía imaginar que mi ‘modus vivendi’ iba a ser trabajar en la interpretación. De lo cual me alegro. Ser abogado es una de las cosas más horrosas del mundo. Lo sé a ciencia cierta porque he tenido que interpretar a varios.

- De alguna utilidad le ha sido, entonces, estudiar la carrera.

- Lo que me ha servido para esos papeles, como para cualquier otro, es vivir de una forma muy vital.

- ¿Le molesta la popularidad?

- No. La gente se acerca de una forma muy agradable. No permito, eso sí, que mi vida privada esté al alcance de todo el mundo. Yo sé que me debo a un público, pero con reservas.

- Ha participado en varios discos y ha cantado en conciertos, ¿cómo es su relación con la música?

- Es un relación filosófica. Entiendo la música como una manera de vivir. Desde pequeño he tenido formación musical y el ochenta por ciento de mis amigos son músicos. Además, como yo no sé decir ‘no’ a cosas que me gustan... Me encanta vivir ese mundo tan trepidante de salir al escenario,



“Lo peligroso es que alguien sin experiencia pueda conducir una moto que alcanza los 260 km/h.”

“La audiencia es una guillotina que nos autoimponemos y de la que todos somos víctimas”

escuchar la música y ser parte del grupo.

- ¿Se animaría a grabar un disco como solista?

- No... Yo creo que no se puede ser un poquitín músico y un poquitín actor. Y si me decidiera a dejar la interpretación, me equivocaría. Ahora, de vez en cuando, dar me el gustazo de salir a un escenario y cantar, no hay duda.

ADIÓS A LAS MOTOS

Veinte años de profesión, treinta y tantas películas, unas diez series de televisión y veinticinco obras de teatro dan para muchos kilómetros. Y para ningún accidente. Juan Echanove se considera un conductor pre-

cavido. Y un apasionado de las motos. “Dejé de utilizarlas después de que me lo prohibieran en un contrato. No creo que sean más inseguras que los coches, pero estás más expuesto a algún daño físico que, por pequeño que sea, en mi trabajo puede resultar traumático. La afición no ha desaparecido. Me fascinan”.

- ¿Qué le parece la conducción de los motoristas?

- No es más violenta que la de los automovilistas. En todo caso, son tan imprudentes como los conductores de coche. Lo que no es normal es que alguien sin experiencia pueda comprar una moto que anda a 260 km/h. y que tiene muy pocas diferencias con las empleadas en competición. El que compra este tipo de motos debería ir un mes a un circuito para hacer un cursillo de conducción.

- ¿Cree que deberían ampliarse el límite de velocidad permitido?

- El nivel de seguridad de los coches permite subirlo prudentemente. No creo que se produzcan, por ello, más accidentes. Ahora bien, hay que seguir trabajando en la mejora de infraestructuras. Y que la Guardia Civil esté de forma permanente en los puntos especialmente conflictivos de la carretera. Su sola presencia haría que los conductores levantaran el pie del acelerador.

- ¿Solución para la mortalidad en carretera?

- La educación vial. En la escuela debería enseñarse no sólo comportamiento vial, sino también el propio manejo de coches y motos. Los padres encajarían mejor el tremendo momento en que el niño te dice: ‘quiero una moto’. ♦

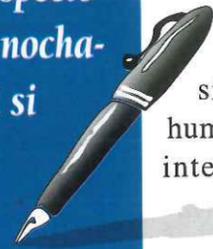
Las bicicletas no son sólo para el verano

Una noticia muy reciente: 1) España es el país de Europa donde menos se usa la bicicleta, como medio de transporte habitual. Al trabajo, por ejemplo. Y en cambio un país con demasiados, excesivos accidentes de ciclistas en las carreteras.

El ciclista es como el ángel del camino, un arriesgado combatiente que se lanza al asfalto sin casi defensas, un héroe que es mirado con desconfianza y casi con desprecio por los que van en coche o en camión. Un ser de otro tiempo, un ecologista convencido, un deportista, un, dicen, incauto, testigo de otro tiempo que para muchos debía desaparecer. Al ciclista en nuestro país no se le respeta, se le considera un loco, una especie de 'hippy' trasnochado que "allá él si pone en juego su vida".

El ciclista es así en nuestra tierra un niño grande, un imprudente que se niega a crecer, alguien que parece poner en duda el progreso y los adelantos técnicos, un resto sin sentido del pasado. Y la Administración, hasta el momento, poco hace para cambiar esta imagen. Las nuevas carreteras, la mayoría, carecen de carril de bicicletas. Las ciudades se diseñan para ahogar al ciclista, para disuadirle. Si vemos a un ciclista por Madrid, atravesando

"Al ciclista en nuestro país no se le respeta, se le considera un loco, una especie de 'hippy' trasnochado que 'allá él si pone su vida en juego'."



LOURDES ORTIZ

las calles, con la misma valentía de un hidalgo enfrentándose a molinos de viento, le miramos con cierta condescendencia, molestos incluso ante aquel imprudente que se lanza sin máscara a tragar humo y ácido carbónico, interrumpiendo con su pedaleo el trajín acelerado

de los coches, los autobuses y las furgonetas. No valoramos su tesón, ni su desafío. Nos resulta infantil, fuera de lugar, un incordio para el tráfico; es casi un intruso que se permite con su marcha lenta fastidiar al hombre como debe ser, aferrado al volante, el mismo que se irrita con los motoristas. Pero al motorista se le teme, aunque también se le aplasta. Al ciclista, en cambio, se le ignora, se le arrinconan, se le arroja a la cuneta o se le lanza contra el bordillo.

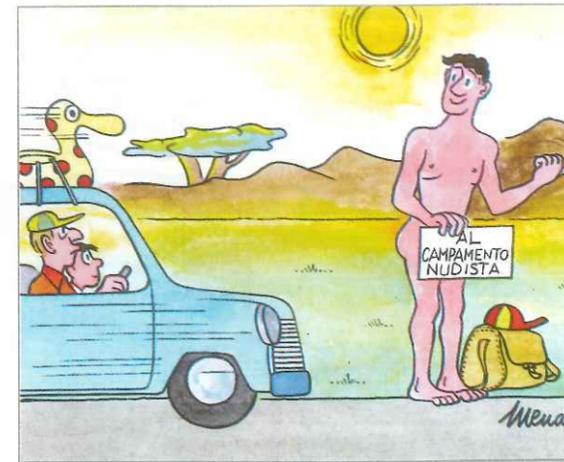
Un ciudad con bicicletas, sin humo, sin ruidos, con gente sana pedaleando. Volver atrás siempre es difícil. Esto no es Cuba, ni la China, ni Holanda. Pero algo siempre puede hacerse. Si hay voluntad y ganas de mejorar. ♦

Cartas

MALA LECHE

En el nº 134, DBG despotrica airadamente contra el cabeza de familia, en este caso varón, culpando a su "mala leche" de "todos" los accidentes mortales ocurridos en carretera. Su carta no tiene desperdicio.

En desagravio a ese "macho de la mala leche" debo decir que hombres y mujeres estamos hechos de la misma materia y que en mi caso se da, precisamente, lo contrario. Yo he renunciado definitivamente a viajar con mi mujer en nuestro coche, porque pretende saber más que yo, que soy profesional con más de un millón de kilómetros al volante. Ella ni tiene permiso de conducir ni entiende nada absolutamente en materia de tránsito, pero se desespera cuando permanezco pacientemente detrás del vehículo que me precede esperando el momento propicio para adelantar.



Su desesperación llega al colmo cuando me dejo adelantar al considerarlo oportuno. En lugar de instarme a la moderación en cuanto a velocidad, continuamente está fijándose en el velocímetro para recriminarme si no paso de 120 km/h. Cree que me tenía que dar vergüenza no saber ir más rápido. A pesar de mi paciencia, termina por ponerme nervioso, por lo que he decidido

no viajar más con mi mujer.- Manuel Ruiz Sainz Terrones. Barcelona.

"BARBARIDADES"

Me produce asombro la carta de Manuel Sierra, sobre todo el párrafo que dice: "Las autoescuelas deben servir a la sociedad para crear buenas conductas cívicas, no para que el alumno apruebe y haga todo tipo de barbaridades". Su carta viene motivada porque cuando pasea por Madrid encuentra vehículos de autoescuela en doble fila. Yo cometo esas barbaridades, con dos motivos, principalmente: Primero. Realizar el cambio de alumno, operación que viene a durar un minuto, sin contar, sobre todo al principio de la enseñanza, que estos tienen cierta dificultad, al iniciar las clases prácticas, si se sale con el vehículo aparcado en un hueco. Desde doble fila se contribuye a que la clase empiece de modo más cómodo y con más confianza por parte del alumno. Segundo. Que otros ciudadanos, que van 'de cráneo' buscando dónde estacionar, no pierdan esa posibilidad, con la consiguiente

molestia para ellos y el resto de conductores, ya que mi vehículo ocupa sitio mientras se produce el cambio de alumno o la administrativa me avisa de que el alumno ha llamado para decir que no viene.

Todas estas consideraciones, desde el máximo respeto a la opinión de Manuel Sierra que, como es obvio, no comparto, principalmente porque en mis intenciones entra que el alumno apruebe, pero a base de buena formación, buenas aptitudes y actitudes, mucha paciencia, mucho civismo y, desde luego, sin realizar ninguna barbaridad tanto en el vehículo como fuera de él.- Emilio Muñoz Huerta. Zaragoza.



OJO AL TREN

Mi profesión es ferroviario y ejerzo como maquinista. Observo diariamente como muchos conductores hacen caso omiso de los 'stops' en los pasos a nivel sin barreras.

Ante semejante imprudencia, quiero informarles de que un tren, ante un imprevisto -como un coche- en la vía no puede detenerse tan rápido como un vehículo, debido a su peso, velocidad e inercia.

También quiero contar que se están instalando carriles soldados sin juntas y traviesas de hormigón, con lo que se reduce el ruido un 50 por 100, y, al ser más silencioso, aumenta el peligro al no oír llegar al tren.

Por ello, quiero dar unos consejos para quienes vayan a cruzar pasos a nivel sin barreras: 1) Respetar el stop, 2) apagar la

ACUSE DE RECIBO

Vosotros tenéis la oportunidad

Tiene 26 años. Hace dos acabó su carrera. Ha tenido suerte y ha encontrado el trabajo que quería. Su novia le adora. Se han comprado un piso -bueno, han dado la entrada- y coche nuevo, un GTI. Podríamos decir que lo tiene todo. Todo menos la vida, porque la semana pasada le enterramos. Creía que mi amigo era inteligente, pero, por desgracia para los que le queremos, no lo fue. Su muerte me ha dejado vacío y lo que más me duele es que ha sido la forma más estúpida de morir: era de madrugada, iba muy deprisa, iba bebido, iba sin cinturón de seguridad... Ahora me comprendéis, ¿verdad? ¡Qué cierto es que todos pensamos que esas cosas no nos pueden pasar a nosotros! Vemos las campañas de la DGT y unos opinamos que están bien, y otros, que no, pero siempre como algo lejano... Pero cuando de madrugada suena el teléfono, todo cambia. En cuestión de minutos, todo se esfuma. Y yo pregunto a los que tienen como parte de su rutina "ponerse ciegos" de alcohol los fines de semana, ¿merece la pena? ¿No os dais cuenta de que esta carta podría estar hablando de vosotros? No nos engañemos. No fue el destino, ni el azar, ni nada. Él fue a buscarlo. Le quería mucho, pero hay que llamar a las cosas por su nombre. Me queda el consuelo de que se han salvado muchas vidas -han donado todos los órganos-, pero me gustaría pensar que va a salvar aún más vidas, por lo menos de aquellos que normalmente iban como él, los del "yo controlo" o "voy bien", y que espero hayan aprendido la lección, la lección más cruel y descorazonadora que nadie pueda recibir. Sólo deseo que, por favor, su muerte no haya sido inútil. Vosotros tenéis otra oportunidad. Descansa en paz, amigo.- José Antonio Palomino Fernández. San Sebastián de los Reyes (Madrid).

radio, 3) bajar las ventanillas delanteras para oír bien, y 4) mirar a ambos lados y oír, y si nada se oprime, cruzar con decisión y rapidez.- *Vicente Puerto Amado. Irún (Guipúzcoa).*

POR LA DERECHA

En autovías o autopistas con cierta congestión de tráfico, por el carril izquierdo se adelanta permanentemente al que circulan más despacio. A veces, por ese carril izquierdo circulas a 120 km/h., pero más menudo debes ir a menor velocidad, por la cantidad de vehículos que marchan delante.

Con frecuencia, sucede que detrás aparece un coche que tiene prisa, se pega a tu paragolpes y empieza a dar "luces", y a ponerte nervioso, bandeando de izquierda a derecha, o, incluso, utilizando el claxon, pidiendo paso a cuanto vehículo tiene por delante. ¿Existe obligación de buscar un hueco como sea a la derecha y dejarle pasar? ¿Es sancionable no dejarle pasar? Lo normal es dejarle pasar para evitar que haga



gún modelo autorizado?- *Juan C. Martínez García.*

Respuesta: En cualquier vía de dos o más carriles en el mismo sentido, situados fuera de poblado, se ha de circular por el situado más a la derecha para no entorpecer la marcha de otros vehículos que van detrás a más velocidad (art. 14 c, de la Ley de Seguridad Vial). Con frecuencia, sobre todo en vías de más de dos carriles en el mismo sentido, los vehículos utilizan más el carril izquierdo y el del centro, estando el de la derecha poco ocupado o desocupado, provocando con ello disminución de la fluidez del tráfico y desaprovechando el aforo de la vía. No circular en esas vías por el carril más a la derecha, estando libre, puede ser motivo de sanción por vulneración del artículo antes reseñado.

Por otra parte, la señal que indica "Bebé a Bordo" no está prevista en el catálogo de señales.

ARBUSTOS Y VISION

En la variante de Aranjuez y en buena parte de la autovía N-IV existen unos arbustos colocados a ambos lados de la mediana central y el exterior de las calzadas. Dado el excelente terreno (vega del Tajo), han adquirido una gran altura y frondosidad.

Aunque en ocasiones se recortan, éstos producen

una pérdida de campo visual en las curvas para los vehículos bajos -en los que los ojos del conductor están a unos 1,2 mts. del suelo-. En caso de frenadas u obstáculos en la calzada, esa pérdida de campo de visibilidad es importante e influye decisivamente en la seguridad de los vehículos, al reducir el tiempo de reacción y aumentar la probabilidad de accidente.

La solución podría ser eliminar esos arbustos en los trazados en curva y su sustitución por especies que, por su altura, no limiten el campo de visión del conductor. Y que se tenga en cuenta en otras vías.- *Gregorio Martínez Chacón. Madrid.*

MÁS GRANDES

Distintas razones llevan a las autoridades a invertir, en ocasiones, el sentido del tráfico en algunas calles. Días o meses después, conductores desconocedores del cambio sufren o provocan sustos, atascos o incluso algún accidente. Todo esto se podría evitar, de forma tan sencilla como poco costosa, si los nuevos discos del sentido del tráfico fueran durante un año de mayo tamaño, como los usados en autopista, y se señalizara de modo especialmente llamativo en el suelo la nueva dirección del tráfico.- *J.A. Saiz Caballero. Madrid.*

Carta del Médico

No exención del cinturón

He padecido infarto de miocardio (cardiopatía isquémica) y el síntoma del mismo fue una fuerte opresión sobre el pecho. Desde entonces no tolero nada que ejerza algún tipo de presión sobre esa zona, por el desasosiego y molestias que me produce. He oído que hay algunos casos en que, para conducir, se está exento de llevar el cinturón de seguridad (embrizadas, personas de baja estatura, infartados...) ¿Hay algo legislado al respecto?.- *José Arturo Gómez González. San Lorenzo de El Escorial (Madrid).*

Respuesta: El artículo 119 del Reglamento General de Conductores establece las exenciones a la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad por conductores y ocupantes de vehículos a motor. Entre otras, contempla la exención por causas médicas. En este caso es preciso acreditar la causa mediante certificado médico oficial que debe presentar el interesado cuando lo requiera cualquier agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico. Según la Orden de 8 de febrero de 1993, por la que se da cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva del Consejo de Comunidades Europeas 91/671/CEE, de 12 de diciembre, relativa a la utilización del cinturón de seguridad en la circulación de vehículos a motor, el certificado médico debe, además de incorporar un símbolo específico, expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. En su caso, no parece que exista, desde el punto de vista estrictamente cardiológico, razón médica para la exención del cinturón. No obstante, otras razones médicas, a criterio facultativo, pudieran contemplarla.

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

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

Día de servicio

Matricular un vehículo histórico



Para matricular un vehículo histórico (las condiciones de cuáles tienen esa consideración las fija el RD 1247/1995), el interesado debe aportar en la Jefatura Provincial de su lugar residencia, esta documentación:

PERSONAL:

- Solicitud en el impreso 9.013/A.
- Tasa 1.1 (10.250 pesetas).
- Fotocopia del DNI o, en su caso, NIF.

DEL VEHICULO:

- Tarjeta de Inspección Técnica, expedida especialmente.
- Prueba documental que justifique suficientemente la propiedad.
- 4 fotos en color y claras de la parte delantera, trasera y ambos laterales del vehículo.
- Certificado para matrícula de ve-

- hículos (si es de importación).
- Duplicado o foto cotejada de la resolución del organismo competente de la Comunidad Autónoma que lo cataloga como histórico.
- Si está en circulación, fotocopia cotejada del permiso de circulación y de la tarjeta ITV.
- Si desea mantener la matrícula original y está dado de baja, certificación de la Jefatura donde se matriculó, con fecha de matriculación, número de matrícula y fecha y causa de la baja.
- Justificante del pago (o exención) del impuesto que proceda.

Permiso de circulación

El Permiso de Circulación será idéntico al ordinario, con una franja amarilla. Incluirá la matrícula histórica, la original (si se conoce) y las restricciones a la circulación, si las hay.

Además, los vehículos históricos deben llevar una matrícula, bien histórica (VH+sigla provincial+cifra de 4 dígitos) o la original con una placa complementaria con las letras VH en negro sobre fondo amarillo reflectante.

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
VIDEOTELEX: 031*trafico#
MOVISTAR GSM a través del nº 505

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

Provincia	Matrículas concedidas				
	Últimas matrículas abril 99	Últimas matrículas mayo 99	Total vehículos matriculados	Total permisos mayo	Total licencias mayo
Álava (VI)	8053-W	9497-W	1.444	469	35
Albacete (AB)	0657-J	1735-U	1.078	479	188
Alicante (A)	6934-DX	4761-DY	7.827	2.743	708
Almería (AL)	9925-AF	1982-AG	2.057	754	328
Asturias (O)	8627-CC	1951-CD	3.324	1.411	116
Ávila (AV)	1481-I	1960-I	479	208	31
Badajoz (BA)	2947-AC	4544-AC	1.597	941	194
Barcelona (B)	7175-VJ	9706-VL	22.531	6.459	1.438
Burgos (BU)	9600-X	0885-Y	1.285	500	35
Cáceres (CC)	2834-T	3814-T	980	560	122
Cádiz (CA)	9088-BK	2404-BL	3.316	1.628	815
Cantabria (S)	3385-AM	5346-AM	1.961	997	124
Castellón (CS)	6862-AS	9351-AS	2.489	733	200
Ciudad Real (CR)	5452-X	6659-X	1.207	590	130
Córdoba (CO)	5320-AU	7414-AU	2.094	1.259	428
Coruña, A (C)	1871-CC	5432-CC	3.561	1.725	191
Cuenca (CU)	8661-J	9213-J	552	304	67
Girona (GI)	8818-BL	1912-BM	3.094	872	251
Granada (GR)	7514-AU	0142-AV	2.628	756	17
Guadalajara (GU)	1679-I	2155-I	476	241	32
Guipúzcoa (SS)	4563-BF	7285-BF	2.722	893	180
Huelva (H)	1242-Y	2615-Y	1.373	670	199
Huesca (HU)	6255-O	7042-O	787	325	47
Jalón (J)	7005-AC	8763-AC	1.758	876	211
Illes Balears (IB)	3840-DF	3499-DG	9.659	1.447	514

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

Tasas DGT 1999

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

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

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

(*) TARIFAS CENTROS DE RECONOCIMIENTO

Trámite	Pesetas
Obtención y prórroga licencias o permisos A1, A, B y B+E.	3.850
Obtención permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, o las autorizaciones para vehículos prioritarios, turismo destinados al transporte público de viajeros, transporte escolar o de menores, mercancías peligrosas, y profesionales de la enseñanza de la conducción.	5.455
Prórroga de permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, o las autorizaciones para vehículos prioritarios, turismo 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

900 123 505: DGT
913 35 45 45: Cruz Roja
091: Policía Nacional
092: Policía Local (y SAMUR en Madrid capital)
062: Guardia Civil
112: Aragón, Asturias, Canarias, Illes Balears, Galicia, Madrid, Navarra, País Vasco, La Rioja y Valencia
061: Andalucía, Galicia, Murcia, Barcelona (capital) y Madrid
945 28 20 00: País Vasco
1006: Cantabria, Asturias y Ciudad Real
085: Cataluña

ANDALUCÍA

Municipio (Provincia)	Teléfono
Albox (AL)	95012 09 02
Beja (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)	956 25 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)	95760 27 72
Pozoblanco (CO)	95713 05 17
Alcázar (GR)	95846 68 62
Baza (GR)	95834 20 98
Granada (GR)	95827 26 21
Motril (GR)	95860 61 16
Huelva (H)	95824 51 86
Minas de Tharsis (H)	95839 79 18
La Palma del Condado (H)	95840 09 57
San Juan del Puerto (H)	95836 70 70
Zalamea La Real (H)	95856 21 06
Beas de Segura (J)	95345 82 75
Guarromán (J)	95367 13 16
Jaén (J)	95328 07 62
Úbeda (J)	95375 80 70
Algaroba (MA)	95255 08 62
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
Carmona (SE)	95419 13 00
Cazalla de la Sierra (SE)	95488 67 62
Gelves (SE)	95576 05 28
Montequinto (SE)	95567 91 35
Osuna (SE)	95582 07 83
La Rinconada (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
Sarriena (HU)	97457 24 57
Turuel (TE)	97860 29 64
Alcañiz (TE)	97883 18 55
Zaragoza (Z)	97857 08 18
Calatayud (Z)	97888 53 72
Utebo (Z)	97878 54 74
Tarazona (Z)	97864 40 50
Ejea de los Caballeros (Z)	97866 44 51

ASTURIAS

El Entrego (O)	98566 11 00
Gijón (O)	98530 01 03
Jamín (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

Corrales del Buelna (S)	94283 12 80
Mallorín (S)	94236 90 44
Ojeda (S)	94233 95 06

CANARIAS

Agüimes (GC)	92818 20 20
Antigua (GC)	92887 81 45
Arrecife-Lanzarote (GC)	92881 14 73
Las Palmas (GC)	92826 06 39
Las Palmas (GC)	92848 07 51
Sra. María de Guía (GC)	92855 01 33
Teide (GC)	92871 02 03
Arafo (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
Almarcha (AB)	96731 13 86
Hellín (AB)	96730 54 10
Villamorente (AB)	96714 53 62
Alcázar de S. Juan (CR)	92854 66 50
Ciudad Real (CR)	92821 28 00
Manzanares (CR)	92861 23 93
Puertollano (CR)	92841 08 14
Cuenca (CU)	96921 35 53
Moñilla del Palancar (CU)	96933 33 99
Alcolea del Pinar (GU)	94930 03 80
Guadalajara (GU)	94920 29 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

Ávila (AV)	92030 33 58
Ávila (AV)	92022 11 12
Aramis 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 60
Onzonilla (LE)	98725 40 99
Ponferrada (LE)	98745 56 51
Ciñera de Pisuerga (P)	97987 07 77
Palencia (P)	97972 75 08
Bejar (SA)	92341 15 00
Carbayosa Sagrada (SA)	92319 03 63
Castellano Moriscos (SA)	92336 14 35
Cuellar (SG)	92114 24 28
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

Argelona (B)	93799 42 11
Badalona (B)	90027 27 27
Barcelona (B)	90010 10 20
Barcelona (B)	90027 27 27
Berga (B)	93822 20 11
Comella (B)	90010 10 20
Granollers (B)	93849 76 11
Igualada (B)	93805 24 44
Mannesa (B)	93874 51 11
Sant Joan Despi (B)	90010 10 20
Sant Just Desvern (B)	90010 10 20
S. Miquel d'Ondera (B)	93892 33 11
Vic (B)	93886 10 33
Viladecavalls (B)	93780 75 55
Vilanova i La Geltrú (B)	93814 42 22
Artesa de Segre (L)	97340 22 23
Ganyanella (L)	97353 22 25
Lleida (L)	97320 03 70
Montferrer (L)	97335 16 54
Solsona (L)	97348 16 69
Tremp (L)	97365 01 29
Vielha-Mijaran (L)	97364 11 66
Blanes (G)	97325 31 33
Coia (G)	97249 28 89
Olot (G)	97226 95 76
Palamós (G)	97260 05 55
Puigcerdà (G)	97214 06 80
Ripoll (G)	97271 40 45
Vilamala (G)	97252 51 26
Montblanc (T)	97786 23 24
Mora la Nova (T)	97740 27 77
Reus (T)	97739 14 14
Alcázar de S. Juan (CR)	92854 66 50
Tortosa (T)	97759 70 18

EXTREMADURA

Badajoz (BA)	92427 11 02
Merida (BA)	92437 20 73
Villanueva Serena (BA)	92484 33 50
Zafra (BA)	92455 44 41
Cáceres (CC)	92723 25 77
Plasencia (CC)	92741 18 70
Trujillo (CC)	92732 18 35

GALICIA

Arteixo (AV)	98160 27 20
Cacheiros-Teo (C)	98180 60 09
A Coruña (C)	98161 16 61
Sra. Eugenia de Ribera (C)	98187 24 00
Narón (C)	98131 50 51
Santiago-Tambre (C)	98157 11 00
Foz (LU)	98213 55 07
Lugo (LU)	98220 90 37
Monte de Lamos (LU)	98241 04 12
Viveiro (LU)	98255 04 83
O Barco (OR)	98832 51 55
S. Ciján das Viñas (OR)	98824 97 12
Curro-Barro (PO)	98671 33 54
Lalín (PO)	98679 41 03
Peinador (PO)	98648 70 17
Ponteobra (PO)	98686 50 04
Verín (OR)	98841 15 39
Vigo (PO)	98648 69 36
Porriri (PO)	98633 39 92

CEUTA

Ceuta-El Tarjal	95650 73 74
-----------------	-------------

MADRID

Aranjuez (M)	91801 12 59
Arganda del Rey (M)	91871 41 14
Costa del Rey (M)	91672 80 48
Leganés (M)	91688 50 46
Lozoyuela (M)	91869 42 12
Navas del Rey (M)	91865 05 91
Parla (M)	91698 26 12
Pinto-Gelata (M)	91895 86 58
Las Rozas (M)	91637 71 61
S. Sebastián Reyes (M)	91652 71 77
Tres Cantos (M)	91803 11 93
Vallecas (M)	91785 91 12
Villalba (M)	91851 16 87
Villarejo de Salvanés (M)	91874 53 63

MURCIA

Alcantarilla (MU)	96889 00 39
Caravaca de la Cruz (MU)	96872 55 02
Cartagena (MU)	96852 83 19
Espanardo (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

Beaia (NA)	94831 02 60
Noain (NA)	94831 27 59
Pamplona (NA)	94830 35 86
Paralta (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
Benidorm (A)	97005 99 82
Eliche (A)	96544 40 04
Orhuela (A)	96536 71 82
Redován (A)	96675 44 97
Castellón de la Plana (CS)	96425 15 36
Villarreal (CS)	96453 54 00
Vinaroz (CS)	96440 13 20
Alicia (V)	96241 82 73
Gandia (V)	96286 22 33
Masalliar (V)	96140 06 61
Orteniente (V)	96291 07 20
Ribarroja (V)	96168 81 81
Utiel (V)	96217 15 62

PAÍS VASCO

Amorebieta (BI)	94630 89 57
Amorriaga (BI)	94671 17 13
Trápaga (BI)	94478 12 14
Zumaldu (BI)	94462 11 13
Burgara (SS)	94376 04 90
Inuri (SS)	94382 63 00
Umieta (SS)	94355 00 00
Jundiz (VI)	94529 05 10

CEUTA

Ceuta-El Tarjal	95650 73 74
-----------------	-------------



EN AGOSTO Y SEPTIEMBRE, REVISIÓN

Provincia de hasta hasta

Álava	3451-S	3908-S	4637-S
Albacete	6699-O	7162-O	7544-O
Alicante	7706-CU	0472-CV	3283-CV
Almería	3773-X	4667-X	5637-X
Asturias	2890-BP	4590-BP	6106-BP
Ávila	7891-G	8113-G	8325-G
Badajoz	5079-W	5732-W	6316-W
Balears, Illes	6505-CC	8912-CC	1242-CD
Barcelona	7824-PJ	4872-PV	3290-PW
Burgos	9208-T	9784-T	0361-U
Cáceres	0103-O	0577-O	1042-U
Cádiz	7580-AX	9164-AX	0403-AY
Cantabria	1988-AF	3005-AF	3806-AF
Castellón	1084-AH	2189-AH	3366-AH
Ciudad Real	6302-T	6821-T	7305-T
Córdoba	4010-AK	4996-AK	5840-AK
Coruña, A	9073-BL	1099-BM	2909-BM
Cuenca	1466-I	1710-I	1962-I
Girona	9556-AY	0883-AZ	2196-AZ
Granada	4052-AJ	5189-AJ	6260-AJ
Guadalajara	6679-GV	6901-G	7108-G
Guipúzcoa	1900-AB	2833-AV	3901-AV
Huelva	8720-T	9344-T	9950-T
Huesca	9468-L	9839-L	0202-M
Jaén	4109-W	4687-W	5327-W
León	5247-Z	5986-Z	6720-Z
Lleida	9690-Y	0350-Z	0968-Z
Lugo	4005-S	4562-S	5057-S
Madrid	5784-SU	5015-SV	5944-SW
Málaga	3673-BU	6478-BU	9023-BU
Murcia	8916-BH	0659-BJ	2370-BJ
Navarra	9909-AM	1121-AN	2377-AN
Ourense	7314-P	7933-P	8465-P
Palencia	4296-I	4536-I	4796-I
Palmas, Las	8867-BJ	1950-BK	3982-BK
Pontevedra	5507-AY	7038-AY	8476-AY
Castellón de la Plana (CS)	96425 15 36		
Rioja, La	9590-N	0012-O	0396-O
Salamanca	2747-P	3222-P	3599-P
S. C. Tenerife	5943-BD	8820-BD	0442-BF
Segovia	2417-H	2856-H	2883-H
Sevilla	7751-CL	9947-CL	2039-CM
Soria	8600-E	8763-E	8934-E
Tarragona	7109-AN	8295-AN	9470-AN
Teruel	6044-G	6255-G	6409-G
Toledo	9368-W	0074-X	0678-X
Valencia	3189-FC	6676-FC	0409-FD
Valladolid	6883-AB	7519-AB	8178-AB
Vizcaya	1814-BY	3199-BY	4843-BY
Zamora	6064-I	6366-I	6642-I
Zaragoza	6331-AY	7435-AY	8743-AY
Ceuta	4098-F	4304-F	4458-F
Meilla	7326-D	7526-D	7673-D

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

Area de descanso

GRAN CRUCIGRAMA

HORIZONTALES. - 1: Golpe de viento recio y pasajero. Onda marina. - 2: Aplicase a la tierra sin cultivar. Apartan, separan de sí. - 3: Que se alimentan de cadáveres. Divinidad egipcia. - 4: Consonante. Embarcaciones de vela latina y de un solo palo. Símbolo químico del azufre. - 5: Emplear, utilizar. Sentías, advertías un movimiento. - 6: Lista, nómina. Matrícula española. Relativo a una antigua secta judía. - 7: Aves rapaces nocturnas. Flor del lirio. Pasar la vista por lo escrito. - 8: Ciertos batracios. Consonante. Letra numeral romana. Labre la tierra. - 9: Vocal. En Medicina, vomitivas. Símbolo químico del protoactinio. - 10: Siglas comerciales. Quieras, estimes. Expulsan ruidosa y violentamente el aire contenido en los pulmones. - 11: Primer libro de lectura. Mamífero carnívoro muy dañino. - 12: Disposiciones para hacer cualquier cosa sin gran trabajo. Consonante. - 13: Acometidos, embestidos. Consonante. Abreviatura de punto cardinal. - 14: Espuerta grande sin asas. Mamíferos felinos americanos. - 15: Pronombre demostrativo neutro. Se atreva. Polo positivo de un generador eléctrico.

VERTICALES. - 1: Afortunados. Cada una de las apariencias con que se deja ver la Luna. - 2: Nombre de letra. Mujer



¿Te imaginas si camino del aeropuerto Simón tiene un accidente y no lleva el cinturón de seguridad?

Afortunadamente, le han enseñado a ponérselo.



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.