

AÑO XVI  
Nº 143  
Julio-agosto  
2000

# Tráfico

TODO LO QUE  
NECESITA  
PARA SUS  
VACACIONES

## viajar seguro

MÓVILES Y  
CONDUCCIÓN  
**TELEFONEAR  
MULTIPLICA EL  
RIESGO**

**¡DOS SUPLEMENTOS  
ESPECIALES!**

### LOS PREPARATIVOS DEL VIAJE

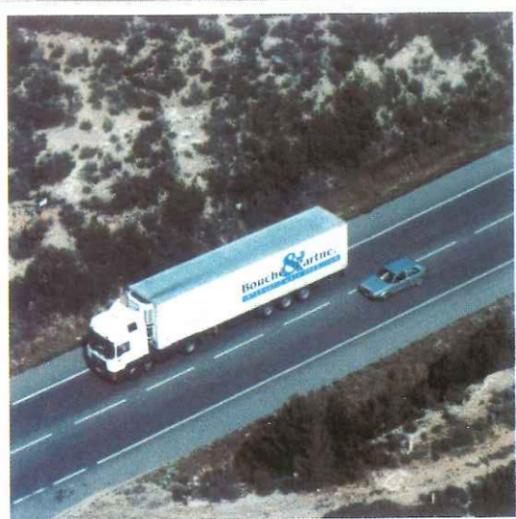
- CÓMO PONER EL COCHE A PUNTO
- LA SEGURIDAD DE LOS NIÑOS
- ESCRITORES Y FAMOSOS HABLAN DE LAS VACACIONES

### GUÍA PARA EL TRAYECTO

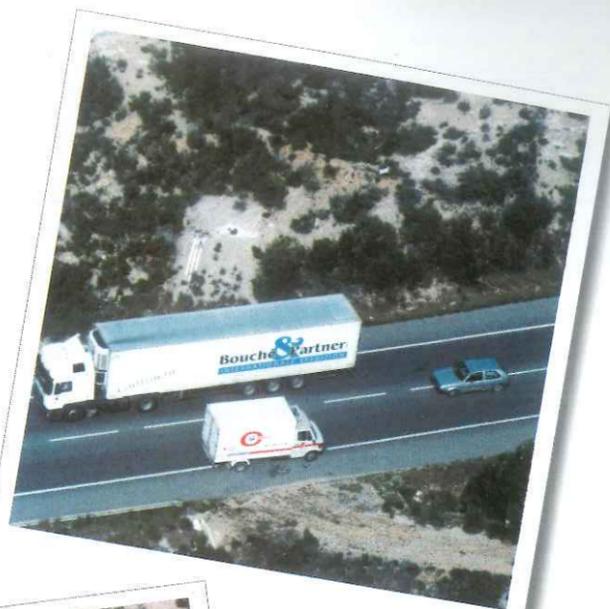
- MAPA DE LAS CARRETERAS MÁS CONFLICTIVAS
- DÍAS Y HORAS PUNTA
- SOLUCIONES PARA LOS IMPREVISTOS

FOTOS  
ACCIDENTES  
IMPACTO

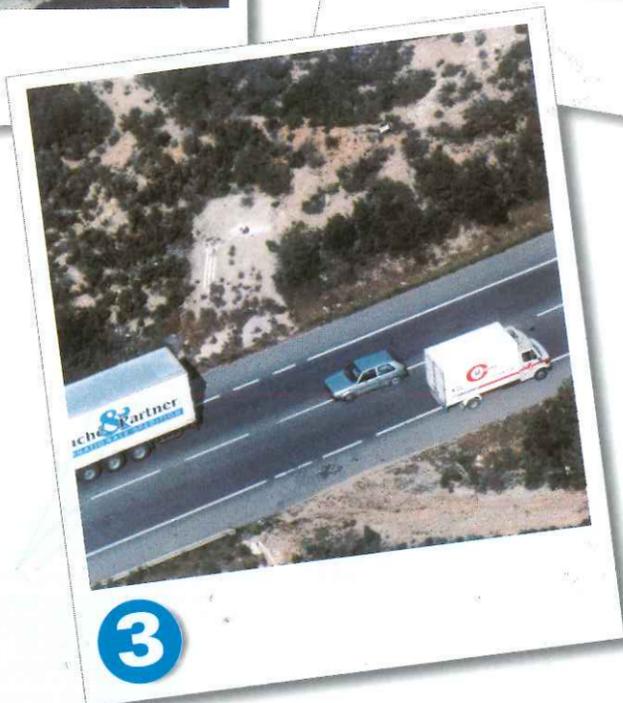




1



2



3

1 En la primera fotografía, un turismo adelanta a un camión. En principio, la maniobra se produce en una recta marcada con una línea horizontal discontinua —lo que permite realizar el adelantamiento—. El camión circula muy pegado a su derecha, quizás previendo la situación de peligro que está creando esta maniobra. En todo caso, en los adelantamientos siempre hay que tener en cuenta, además, que se den las circunstancias propicias para adelantar.

2 Esas circunstancias son claras: que esté permitido realizar la maniobra y que, además, no venga nadie en sentido contrario o que exista espacio suficiente para terminar la maniobra y volver

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

al carril derecho sin poner en peligro a nadie. Como resulta patente en la secuencia, no es el caso: cuando apenas ha comenzado la maniobra, el turismo debe dar un frenazo brusco para evitar la colisión con una furgoneta que circula en sentido contrario.

3 ¿No la habría visto? Sea como fuere, lo mejor siempre es optar por recuperar el carril derecho y esperar un momento en que se pueda repetir el adelantamiento. El conductor del turismo debería haberse colocado en su carril (se queda en el centro de la vía, pisando las líneas), lo cual obliga a la furgoneta a "echarse" al arcén para evitar la colisión. Si hubiera vuelto al carril derecho, hubiera evitado el peligro.

## Así LO VÍ

### Cinco interminables minutos...

Circulábamos a mediodía a la altura de Alcorcón. Íbamos a tomar la carretera de Villaviciosa a Pinto cuando un vehículo deportivo con gente joven nos adelantó por la izquierda, pisando la línea continua, "echándonos" al arcén al concluir su maniobra, ya que no había espacio entre nuestro coche y el precedente.

Después de hacerle notar mi enfado con dos toques de claxon, empezaron a "jugar" con nosotros: se paraban en el arcén para volver a pasarnos, frenaban en seco delante de

nuestro coche, nos intentaban echar fuera de la carretera... Así durante cinco interminables minutos, haciendo verdaderas barbaridades para asustarnos a mí y a mi familia. Después de eso, al ver esos "niñatos", supongo yo, que no hacía caso a sus provocaciones, a pesar de que mis nervios estaban a punto de estallar, nos dejaron tranquilos y se fueron. Lamentable. ♦

José de la Paz Reyes. (Madrid)

#### CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO

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

# ario S U M M A R I O



12



20



25



24

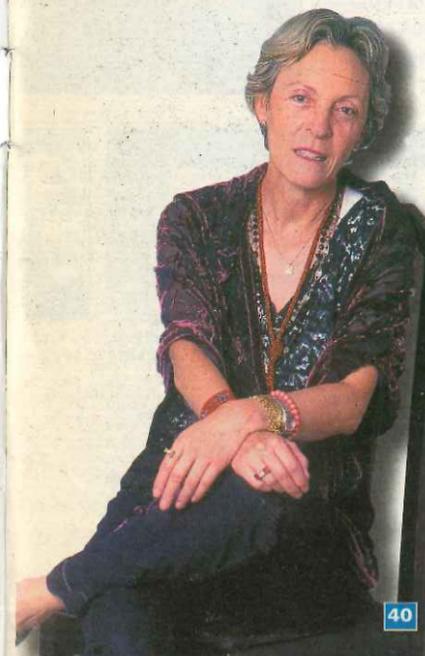
En 16 páginas le contamos todo lo que debe tener usted en cuenta para preparar, con seguridad, su viaje de verano, con las opiniones de escritores y famosos. Además, en una separata de 8 páginas para llevar en el coche, le ofrecemos los mapas de obras, puntos conflictivos, itinerarios alternativos... y cómo actuar en las situaciones que le pueden surgir durante el viaje (avería, accidente, utilizar un poste SOS, colocar los triángulos...)

### DOS SUPLEMENTOS PARA EL VERANO



**12 MARCANDO EL RIESGO.** Atender el teléfono móvil durante la conducción multiplica entre 4 y 9 veces el riesgo de sufrir un accidente. Conducción y móviles son, sin duda, un binomio de alto riesgo. **20 ACCIDENTES DE IMPACTO.** Las impactantes secuencias que se rodaron para la campaña de divulgación de la DGT dan lugar a la reflexión de Luis del Val sobre las consecuencias de los accidentes y su percepción por los humanos. **24 IBAN BEBIDOS.** Un informe del Instituto Nacional de Toxicología pone de manifiesto la enorme incidencia del alcohol en la accidentalidad en España. De hecho, más de un tercio de los conductores y peatones muertos en accidente había consumido alcohol.

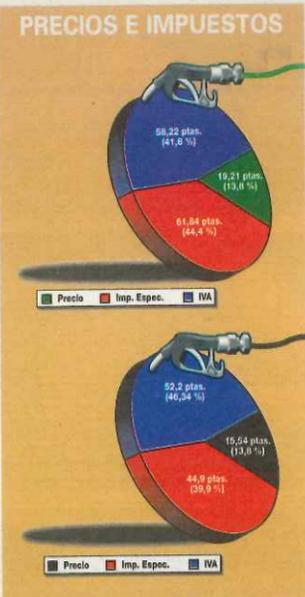
**25 SI PIENSAS, NO CONDUZCAS.** Una investigación de la DGT ha demostrado que pensar durante la conducción dispersa la atención sobre la misma. Esta pérdida de atención es mayor cuando la actividad mental es más compleja. **40 SOLEDAD PUÉRTOLAS.** Esta prolífica escritora no se explica cómo no hay más accidentes en carretera, especialmente durante puentes y vacaciones, y cree que la agresividad es la clave en la actual situación del tráfico.



40

## Gasolinas: precios record

El precio de los combustibles en España sigue imparable. Hasta finales de mayo, los precios habían subido 16 veces. La gasolina sin plomo -la más usada- pasó de 104,9 a 139,9 ptas./l., mientras la súper roza las 150. El gasóleo costaba 87,9 ptas./l. en enero; ahora, 113,9, subiendo sólo 26 ptas./l. frente a las 35 de las gasolinas. El Gobierno culpa a las subidas del incremento de la inflación; las petroleras afirman perder 3 pesetas por litro vendido por el alza de los precios internacionales; los consumidores ven injusto elevar los precios cuando las petroleras disparan



sus beneficios y cuando el Estado recaudará este año 130.000 millones más por impuestos sobre combustibles. Respecto a las soluciones, unos piden reducir los impuestos estatales; el Gobierno anuncia mayor liberalización y competencia para que bajen los precios; los consumidores propugnan 'Días sin Gasolina' (no repostar el último domingo del mes) y los transportistas amenazan con repercutir las subidas del gasóleo en sus tarifas. Mientras, el Tribunal de la Competencia estudiará la 'coincidencia' de precios y subidas de las petroleras que operan en España...



## Obispos detenidos por exceso de velocidad

En los últimos días de mayo, la policía italiana detuvo, por exceso de velocidad, a una comitiva de vehículos. El radar había detectado que circulaban a 137 km/h en un tramo de carretera limitado a 90 km/h. Los conductores fueron multados con 600.000 liras (unas 55.000 pesetas) y retirada del permiso de conducir, pese a sus protestas... Hasta aquí, normal... Salvo por tratarse de una comitiva de obispos que se excusaron alegando llegar tarde a un acto del cardenal Angelo Ruini, presidente de la Conferencia Episcopal Italiana.

## Neumáticos: reciclar sin contaminar

Valdemoro (Madrid) estrenó recientemente una fábrica que recicla el caucho de las ruedas de automóvil sin contaminar. Estas se congelan, se trocean y venden como aislante para construcción o como base para fabricar nuevos neumáticos. Hasta ahora, los miles de neumáticos que se desechan en Madrid eran incinerados o enterrados, ambos métodos muy contaminantes.



## Cobrar tras un accidente en el extranjero, más fácil

Una Directiva europea -pendiente de publicación- permitirá indemnizar más rápidamente a quien sufra un accidente en el extranjero. Para ello, se crearán unos organismos que pagarán a la víctima, y luego de cobrarán a la aseguradora correspondiente. La Directiva -hay dos años para aplicarla- obliga a las aseguradoras a nombrar en los estados de la Unión Europea (UE) un representante para atender a las víctimas; a crear una oficina de información que, en menos de 3 meses, les explique en su propio idioma sus derechos de acuerdo a la legislación del país donde sucedió el accidente;



y un organismo de compensación -en España, aún sin designar- que se haría cargo de las indemnizaciones si no existe representante, éste da atención incorrecta, o el causante no tiene seguro o no está identificado. La Directiva se aplicará en los 42 países de la Carta Verde si víctima y asegurado son de la UE. Hasta que entre en vigor esta Directiva -España tiene fácil aplicarla, ya que dispone del Fichero de Vehículos Asegurados (FIVA) y sólo debe añadir algún dato-, cualquier español que sufra un accidente en el extranjero, puede obtener información y asesoramiento en OFESAUTO (tel. 91 594 13 76).

## Transferencias más seguras



Las transferencias de automóviles serán más fáciles y seguras gracias al acuerdo entre la Dirección General de Tráfico (DGT) y el Ministerio de Justicia (en un máximo de 6 meses- del Registro de Vehículos y el de Bienes Muebles. Así, el Registro de Vehículos de la DGT tendrá acceso a los gravámenes del auto-

móvil que figuran en el de Bienes Muebles (embargos, reservas de dominio...) y utilizará esa información para autorizar o denegar matriculaciones, transferencias, bajas y demás autorizaciones. Así, será más difícil que se produzca la sorpresa de que sobre el coche, una vez comprado, figura un embargo. El ciudadano, no obstante, debería ir, antes de realizar la transferencia, al Registro de Bienes Muebles para conocer los gravámenes del vehículo.

## Señales con olor a lobo

El mayor club automovilista alemán (ADAC) instalará señales de 'stop' con olor a depredadores -osos, lobos e incluso leones- para evitar que los jabalíes invadan la calzada.



## Triángulos y... tres preservativos

Los conductores de Bielorrusia deben incluir, entre los elementos a llevar en su coche, junto al triángulo de preseñalización y la rueda de repuesto, tres preservativos, según la norma aprobada por el gobierno de la república. Con una severa multa -una décima parte del salario mensual- como argumento, esta ley pretende evitar el contagio del SIDA ante "las tentaciones que ofrece la presencia de prostitutas en los arcenes de las carreteras" de aquel país.

## El Manual del Conductor, en eusquera

El Gobierno Vasco ha traducido al eusquera el "Manual del Conductor" de la DGT para permitir el aprendizaje teórico de la conducción y el examen en eusquera. También la DGT ha actualizado el "Manual del Conductor" y ha editado "Cuestiones de Seguridad Vial, Conducción Económica, Medio Ambiente y Contaminación" (Ed. Pons), dirigido por José A. Peñas, Antonio Sánchez y Manuel Acosta.



## ITV de las reparaciones

Los ciudadanos podrán conocer los problemas mecánicos de su vehículo, si necesita reparación o si las que se han realizado son de calidad, de forma independiente y profesional, en el servicio de diagnóstico multimarca del automóvil que la Comunidad de Madrid (CAM) y el Centro Superior de Investigaciones del Automóvil pondrán en marcha próximamente en la ITV de Getafe. La intención es aumentar la transparencia de las reparaciones y evitar errores y reclamaciones injustificadas. El servicio estará abierto a talleres, que podrán ahorrar así en inversiones y personal especializado.

## Boletín para cambios de domicilio

**CAMBIOS DE DOMICILIO**

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO

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

POBLACIÓN

PROVINCIA

CÓDIGO POSTAL

REFERENCIA

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

POBLACIÓN

PROVINCIA

CÓDIGO POSTAL

## Actuaciones por los problemas surgidos

- Desde primeros de este año se ha comenzado a utilizar un nuevo listado de suscriptores, que se compone de los antiguos que enviaron durante 1999 la confirmación como suscriptores y aquellos que lo solicitaron como nuevos.
- Como es lógico, entre los miles de solicitudes, se han producido muchas incidencias: envíos que no nos han llegado, solicitudes que venían incompletas o defectuosas y que no se han podido tramitar y errores en el proceso de manipulación. Estamos atendiendo todas las demandas en este sentido.
- Si se encuentra entre ellos, tenga en cuenta estos datos: Debe tener claro que esta revista que tiene en sus manos es la cuarta del año. Si en estos meses no ha recibido ninguna



de ellas, deberá enviarnos de nuevo sus datos en el boletín que se adjunta: nombre y domicilio completo. Se comprobarán sus datos y se incluirá en el listado nuevo para que en los próximos meses comience a recibirla. Se ruega no enviar más de una solicitud.

● Otra posible incidencia: Si como resultado del proceso del nuevo listado usted recibe más de una revista, deberá comunicarnos esta situación, por correo o por fax, y ofrecernos sus datos y número/s de referencia para anular la duplicidad. Si pudiera enviar una fotocopia de los datos personales incluidos en el plástico que envuelve la revista, nos facilitaría la labor.

## Boletín para nuevos suscriptores

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO

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

POBLACIÓN

PROVINCIA

CÓDIGO POSTAL

## Dónde realizar los envíos

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

NUEVOS SUSCRIPTORES

Si usted no recibe la revista "Tráfico" y desea hacerlo, rellene este boletín cumplimentando todos los datos con letra lo más clara posible. Si alguna persona solicitó durante 1999 la recepción de "Tráfico" y no la está recibiendo, también deberá rellenar este boletín para comprobar sus datos y solucionar el problema con su suscripción

## El director de la Guardia Civil, a toda pastilla

Santiago López Valdivieso, director general de la Guardia Civil y gran aficionado al mundo del motor, participa en las pruebas de la III Copa Hyundai. Su asesor deportivo es Juan Carlos Delgado, "el Pera", el ex-delincuente que enseña a conducir a miembros de la Guardia Civil. En la primera prueba, el director de la Guardia Civil se dedicó a aprender, rodando lento pero seguro.



## Detengan a mi marido

Una mujer llamó por su móvil a la Policía Local de Sevilla y solicitó que detuvieran a su marido, que se empeñaba en conducir a pesar de 'llevar unas copitas de más' durante la Feria de Abril. Tras discutir con él e insistir en que no condujera -y ante la negativa del marido y su "yo controlo"- la mujer llamó al 092 y solicitó: "Agente, por favor, detengan a mi marido que se empeña en conducir y no está en condiciones. Es un peligro para nosotros y para todos los demás". Un ejemplo.

## El tráfico a la luz del Derecho

Las XVI Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico (Granada) estudiaron el proceso contencioso-administrativo en materia de tráfico y la adaptación de las leyes de tráfico a los tiempos. Las ponencias de Luis Portero, Jerónimo Garvín, Jesús González y Eduardo Roca expusieron el papel del Ministerio Fiscal como garante de la legalidad; la posibilidad de completar el expediente administrativo en el procedimiento contencioso-administrativo ya interpuesto el recurso; la ejecución de sentencias dictadas en la jurisdicción contencioso-administrativa por las unidades de sanción de las jefaturas provinciales de Tráfico y la satisfacción extraprocésal obtenida por la resolución que la Administración dictare una vez interpuesto el recurso contencioso. Además, las comunicaciones de Juan Diego Ramírez, Manuel Cuevas, Francisco Soriano y Emilio del Val trataron problemas referidos a delitos conexos con el tráfico, seguro obligatorio, alcoholemia y acceso de los ciudadanos-interesados a los expedientes administrativos.

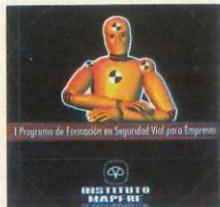
## Francia y España debaten sobre Seguridad Vial

Dentro del Convenio de intercambio de información en materia de Seguridad Vial entre Francia y España, Isabelle Massin -directora general de Circulación y Seguridad Vial de Francia- visitó la Dirección General de Tráfico el pasado 13 de junio. En la reunión -a la que asistieron el subsecretario del Ministerio del Interior, Leopoldo Cal-

vo-Sotelo, y el director general de Tráfico, Carlos Muñoz-Repiso, además de otros miembros del staff de la DGT- se trataron temas como las campañas de divulgación y el descenso de la accidentalidad, la exigencia de los triángulos a los extranjeros y la posibilidad de limitación de velocidad mediante mecanismos variables.



**ADIÓS, GENERAL.** José Antonio López, general de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, pasó a la reserva en los primeros días de julio, tras cuatro años al mando de ese cuerpo. El solemne acto militar de despedida fue presidido por los directores generales de la Guardia Civil y el de Tráfico. El sustituto al frente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil no ha sido designado al cierre de esta edición.



## El tráfico causa la mitad de los accidentes laborales

En 1999, el 48 por 100 de los fallecidos en accidente laboral fue por motivo del tráfico: 462 murieron "in itinere" -ida y vuelta al trabajo- y 300, "en misión" -desempeño del trabajo-, según un estudio del Instituto Mapfre de Seguridad Vial que será punto de partida del I Programa de Formación en Seguridad Vial para Empresas, presentado recientemente. Los contenidos del programa -en CD-ROM-, en cuya elaboración colaboró el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS), pueden usarlos tanto responsables de formación de las empresas como trabajadores individuales. La distribución es gratuita.



**MAPA DE CARRETERAS.** La 35ª edición del Mapa Oficial de Carreteras del Ministerio de Fomento incluye 160.000 kilómetros de carreteras de España, planos actualizados de 58 ciudades, 150 rutas turísticas y 610 espacios naturales. El mapa, preparado para navegar con GPS siguiendo la posición del coche sobre su cartografía, cuesta 2.300 pesetas y también se vende en CD-ROM interactivo (3.900 ptas).



SU MARIDO ME ENCARGA QUE LE DIGA QUE LLEGARÁ UN POCO TARDE.

## Viajar sin móvil

**E**l fenómeno de los teléfonos móviles es incuestionable y no vamos a ser nosotros los que vamos a poner ningún pero a las nuevas tecnologías, que marcan el avance y el progreso de una sociedad como la española. Es un artilugio que llevan ya en el bolsillo más de dieciséis millones de españoles, casi tantos como coches, y que en épocas de grandes desplazamientos, como los que tienen lugar en estas semanas, y muy especialmente en agosto, pueden jugar un papel fundamental en el caso de accidentes o averías. La posibilidad de pedir ayuda al instante o avisar de un accidente está abriendo una interesante vía de información para los usuarios de las vías y de las propias autoridades. Estas ventajas, sin embargo, no deben cegar los muchos inconvenientes que también se derivan de un uso irracional de los teléfonos. Distintas investigaciones -en este número se dedica un amplio informe al tema- demuestran que hablar por teléfono mientras se conduce aumenta nada menos que entre cuatro y nueve veces el riesgo de sufrir un accidente. Incluso utilizando los sistemas de 'manos libres'. Pruebas en circuito realizadas por técnicos de la Organización de Consumidores y

Usuarios (OCU) confirman que cuando se habla por el móvil se reduce inconscientemente la velocidad; que para marcar un número se pierde la atención en la carretera durante cerca de diez segundos; que aumenta el tiempo de reacción; y que se pasan por alto el 50 por 100 de las señales.

**O**tras investigaciones, como la llevada a cabo por el Centro Zaragoza, reflejan que un porcentaje de conductores que habitualmente usan teléfono móvil reconoce haberse librado de sufrir un accidente "por los pelos". Precisamente, en fechas recientes se ha producido un terrible accidente en nuestras carreteras en el que el único superviviente del vehículo que causó la tragedia sólo recordaba que unos segundos antes sonó el timbre del teléfono móvil. El móvil es un gran invento, puede ser muy útil, pero es tan incompatible con la conducción como el alcohol. Se quieren los cinco sentidos, y si está hablando por teléfono, es imposible estar en lo que debe. No se la juegue. Ni en viajes relajados como los de vacaciones.

Tráfico

El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse a mediados de octubre.



AÑO XVI. NÚMERO 143  
Julio-agosto 2000

Director: Jesús Soria.

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

Secretaría de Redacción: Ana Álvarez.

Colaboran en este número: Javier Álvarez, Antonio Aragüez, Arias, Juan Carlos González Luque, Charo Laiz, Mena, Carmela Rebolledo y Angeles Díaz (Test) y Emmanuel Zoco. Infografía: DLirios, Javier Ibáñez y DPI. Colaboración especial: José Luis Alvirte y Luis del Val. Suplementos Verano: Quique y Ramón (Humor), Emmanuel Zoco (famosos), DLirios (Dibujos e Infografías), Charo Laiz (Mapas).

Firmas: Carlos Rodríguez Braun, Jesús Torbado, Bernabé Tierno, Manuel Barrios y Ramón Arangüena. 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, Milagro del Arroyo, Teresa Bernácer, A. Mónica Colás, Carlos Corbacho, Federico C. Fernández, Ventura Hernando, Juan Jesús Martín, Juan M. Menéndez, José Pedro Molina, Carlos Muñoz-Repiso, Fernando Muñoz, Fernando Ortega, José Antonio Peñas Carral, Estrella Rivera, José Ignacio Rodríguez, Jesús Soria y Enriqueta Zepeda.

Fotomecánica: FORUM CALIDAD. Imprime: ROTOCAYFO.

Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 128-00-002-7. ISSN: 0210-9670. Distribución: LERCHUNDI.

(La revista "Tráfico" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista "Tráfico" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.

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

Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

# LAS REGLAS DEL ADELANTAMIENTO



SI DUDA LO MÁS MÍNIMO SOBRE LAS POSIBILIDADES DE REALIZAR HOLGADAMENTE LA MANIOBRA, ESPERE

ADELANTE. Sólo debe iniciar el adelantamiento cuando esté seguro de que puede culminar la maniobra con seguridad.

J. IGNACIO RODRÍGUEZ

Sobrepasar a otro vehículo en movimiento, utilizando la parte de la calzada correspondiente a los que circulan en sentido contrario, es una de las maniobras más complejas; y, de no tener en cuenta unas reglas básicas, de las más peligrosas.

**¿DÓNDE?** Donde disponga de visibilidad y espacio libre para completar la maniobra y regresar a su carril. Recuerde que no puede adelantar a otros automóviles en los pasos para peatones, pasos a nivel ni en las proximidades de las intersecciones.

**SITÚESE** a una distancia adecuada del vehículo que va delante: ni muy lejos, porque eso retrasará el tiempo de ejecución de la maniobra, ni tan cerca que nos impida ver a los vehículos que vienen en sentido contrario o a otros que circulan por delante del que nos precede.

**LA VELOCIDAD.** Valore su velocidad, la del que le precede y la de los posibles vehículos que vienen en sentido contrario.



## Peligro inminente

Además de la obligación de facilitar la maniobra de adelantamiento, en una situación de riesgo todos los conductores de los vehículos implicados deben colaborar, dejando en segundo plano cuestiones de preferencias. No crisper más la situación con gestos, ráfagas o pitidos. Está en juego la vida de muchas personas.



✓ Si adelanta a un camión con viento fuerte por la derecha, notará su absorción al llegar a su altura y, una vez superado, un empuje en sentido contrario. Sujete el volante y corrija la trayectoria con suavidad.

## ACELERACIÓN.

Para ocupar el menor tiempo posible el otro carril, necesitamos toda la capacidad de aceleración del coche, que depende de la potencia y del uso adecuado del cambio de marchas: seleccione una relación de cambio que sitúe el motor en la zona de régimen de par máximo, que es donde se obtiene la respuesta más inmediata del motor. Normalmente no será necesario cambiar a otra marcha superior durante la maniobra, pero si la ha iniciado en una relación corta (2ª ó 3ª), deberá ir cambiando con rapidez y precisión

para que el motor no caiga excesivamente de vueltas.

**COMIENZO.** Advierta la maniobra con el intermitente, cerciórese de que no viene nadie de frente y, con un leve giro de cabeza, de que no hay nadie adelantando, oculto en los ángulos muertos. Continúe con decisión y lo más rápidamente posible, guardando una separación lateral adecuada. Pero, si duda lo más mínimo, es mejor frenar y desistir

**FINAL.** Una vez sobrepasado el vehículo, vuelva gradualmente a su carril. Una norma práctica es iniciar el regreso cuando a través del espejo retrovisor interior se vea la parte delantera del vehículo adelantado. ♦

## Mucho más difícil

Algunas situaciones dificultan la maniobra de adelantamiento:

- ✓ De noche resulta difícil realizar los cálculos de velocidad de aproximación de otros vehículos sin equivocarse.
- ✓ Con niebla es difícil apreciar la presencia de otros vehículos hasta que están muy próximos.
- ✓ La lluvia y las salpicaduras de otros vehículos reducen la visibilidad (poner el limpiaparabrisas a la máxima velocidad).



## LAS PARTES DE LA VÍA

La vía es el escenario, urbano o interurbano, donde tiene lugar el fenómeno del tráfico. Estas son sus partes principales:

**PLATAFORMA.** Es el conjunto formado por la calzada y los arcenes.



**CALZADA.** Es la parte destinada a la circulación de vehículos. Puede haber una o más calzadas; en cada calzada, uno o dos sentidos de circulación; y en cada sentido, uno o más carriles.

**CARRIL.** Es la banda longitudinal en que puede estar dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales, con anchura suficiente para que circule una fila de automóviles que no sean motocicletas.



**CARRIL DE TRÁFICO LENTO.** Generalmente situado en pendientes ascendentes pronunciadas, es un carril auxiliar obligatorio para vehículos que no alcancen una velocidad mínima establecida en la señal.

**CARRIL ENTRADA/SALIDA.** Son carriles auxiliares para facilitar la entrada/salida —acelerando o decelerando,



respectivamente— a los vehículos que acceden a una calzada o salen de ella.

**ARCÉN.** Es la franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de los automóviles, salvo circunstancias excepcionales.

**ZONA PEATONAL.** Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de los peatones. En esta denominación se incluyen la acera, el paseo, el andén o el refugio.

**MEDIANA.** Es la franja longitudinal situada entre dos plataformas separadas, no destinada a la circulación.

**SEPARADOR.** Es la zona longitudinal de separación de la carretera entre distintas corrientes circulatorias.

**INTERSECCIÓN.** Es el nudo de la red viaria donde todos los cruces o trayectorias se realizan al mismo nivel.

**PASO A NIVEL.** Es el cruce a la misma altura entre una vía y el ferrocarril.

**APARTADERO.** Es el ensanchamiento de la calzada destinado a la detención de vehículos.

**PARADA.** Es el lugar donde se detienen regularmente los vehículos de servicio público para tomar o dejar viajeros.

**ISLETA.** Es la zona elevada o delimitada de la calzada, que sirve para encauzar la circulación. ♦

## MOTIVOS PARA INMOVILIZAR UN VEHÍCULO

Cuando el incumplimiento de las normas suponga un riesgo grave, los agentes encargados de la vigilancia del tráfico podrán inmovilizar el vehículo:



✓ Cuando el conductor no lleve permiso de conducir o la documentación del vehículo y no acredite su identidad o se aprecie que carece de las condiciones o aptitudes para conducir.

✓ Si se niega a someterse a las pruebas de alcoholemia, presenta una tasa superior a la permitida o muestra síntomas evidentes de intoxicación alcohólica.

✓ Si presenta deficiencias que puedan producir daños o constituir un peligro.

✓ Por la dimensión o el peso de la carga.

✓ Si no dispone de cadenas o neumáticos especiales cuando sea preciso su uso.

✓ Cuando la maniobrabilidad del conductor y su campo de visión estén peligrosamente condicionados por el número y colocación de los pasajeros o por los objetos.

## MECÁNICA Y MANTENIMIENTO

### LA LUBRICACIÓN



La carrera de los pistones en el cilindro supondría un rozamiento y un desgaste continuos de no interponerse una fina capa de aceite. El sistema de lubricación cuenta con una bomba que aspira el aceite del cárter y lo manda al filtro, donde quedan las impurezas. Desde allí se distribuye a todo el motor. Tanto el filtro como el aceite deben cambiarse periódicamente. El nivel del aceite se comprueba mediante la varilla situada en el lateral del

motor, siempre en frío y con el coche situado en un plano horizontal.

#### Síntomas de avería

- Consume aceite y por el escape sale un humo azulado, casi blanco: desgastes en los cilindros, segmentos o guías de válvula.
- El manómetro marca cero: falta aceite en el cárter, el filtro está obstruido, la bomba funciona mal o el manómetro está estropeado.
- Si el manómetro oscila cayendo a cero varias veces: hay poco aceite.
- El testigo no se apaga después de arrancar: falta aceite o falla el testigo.
- El testigo sólo se apaga al acelerar: presión insuficiente a bajas revoluciones.

## LA ORGANIZACIÓN DEL CONCURSO NACIONAL DE PARQUES INFANTILES DE TRÁFICO SUPONE MESES DE TRABAJO

un **año**  
por delante

JUANA SÁNCHEZ

Para la celebración de cada Concurso Nacional de Educación Vial en Parques Infantiles de Tráfico, un nutrido grupo de profesionales trabaja durante todo un año. La Rioja fue sede de la última edición y en Lugo se celebrará la próxima.



de se celebrará "no sólo por el concurso, sino porque se ha quedado pequeño para los más de 3.000 escolares que pasan por él cada año. Además, queremos añadir nuevos elementos como carriles de incorporación y glorietas" aclara José Reigosa, director de la instalación. En todo caso, en las semanas previas al concurso será preciso renovar algunas señales verticales y repintar las horizontales "que, lógicamente, se deterioran

con el uso de tantos chicos durante el curso". Y puestos a prevenir, por si la lluvia, tan familiar en esta ciudad gallega, decidiera asistir al evento, Reigosa no descarta que para esas fechas el parque cuente con un techo que cubra el circuito. "A veces tenemos que alterar la programación del curso por culpa del mal tiempo. Cubrir la pista nos permitiría utilizarla a pleno rendimiento todos los días del año". ♦

PEDRO SANZ, Presidente de La Rioja, participó en el Concurso de Parques cuando era niño

### "Lo que aprendí de educación vial ha influido en mi manera de conducir"

El presidente de la comunidad autónoma de La Rioja, Pedro Sanz, cree que la experiencia que viven los escolares que participan en este Concurso Nacional de Educación Vial es "una semilla positiva que recordarán toda su vida".

El evoca esa misma vivencia que protagonizó cuando, con catorce años, viajó hasta la Casa de Campo de Madrid representado a su localidad, Calahorra (La Rioja), en una de las primeras ediciones del Concurso, allá por los años 60. Conducía entonces bicicleta y kart.

- ¿Recuerda cómo se desarrolló aquella prueba?  
- Perfectamente. Me acuerdo de

los nervios previos, de que había que pasar por determinados controles para que te sellaran una tarjeta, de los amigos que hice en aquella ocasión.

- ¿Influyó lo aprendido en aquellos años en su comportamiento posterior como conductor?

- Sin duda, ha tenido mucho peso en mi manera de conducir. En aquellos años, en que no había tantos coches, nosotros aprendíamos a conciencia las normas y las señales, y nos fijábamos en la manera de conducir de los adultos y en sus errores. Creo que todos aquellos niños somos hoy conductores más seguros.

- ¿Qué valores considera que deben transmitirse a los chicos en estos encuentros?

- Sobre todo, el respeto y la solidaridad en la carretera. Que entiendan que no están solos en el tráfico, que las vías hay que compartirlas, independientemente del papel que en cada momento tengamos, peatones o conductores, o del vehículo que llevemos. Y que deben ser siempre un ejemplo para otros.

El objetivo es no dejar nada al azar y que los más de 200 visitantes que suelen reunirse, entre escolares y monitores, se lleven la mejor impresión, ya que, según los propios participantes, el recuerdo de este encuentro acompaña a los chicos durante años.

Por eso, el parque anfitrión se engalana para la ocasión y no se escatiman esfuerzos. En la última edición, celebrada en mayo en Logroño (La Rioja), los organizadores contaron con la valiosa ayuda de casi una treintena de voluntarios convocados por el Ayuntamiento, una de las entidades responsables del evento, junto con la jefatura provincial de Tráfico y la DGT. Otras instituciones, como la Comunidad Autónoma, también mostraron su apoyo hasta el punto de que Pedro Sanz, presidente del Consejo de Gobierno autonómico, inauguró el Concurso.

#### Lugo 2001

Mientras, en Lugo, sede de la próxima edición, ya trabajan en su organización, que pasará por una ampliación y actualización del parque don-



mi carril



**GASOLINERAS.** Las grandes petroleras italianas han sido sancionadas con 65.000 millones de pesetas por pactar precios. Aquí, la Unión de Consumidores de España, UCE y el Gobierno

Vasco, entre otros, han dicho que aquí podría estar pasando lo mismo. La comisaria europea Loyola de Palacio ha dicho que hay que investigarlas. El Tribunal de Defensa de la Competencia tiene la palabra. El problema es cuándo se pronunciará.



**REVISIONES.** La firma Renault, que ha destacado por su transparencia con respecto a las revisiones de sus coches cuando

le han surgido problemas a algún modelo, vuelve a ser coherente. Ahora deberán revisar 5.000 twingos por un defecto en los airbag. Seguimos sin entender tal proliferación de fallos en las marcas. Pero al menos, estos no son opacos.



**A PLAZOS.** A los compradores de coches se les suele juntar la alegría del modelo nuevo con el enfado por los habituales retrasos en las entregas. O con las subidas de precios mientras

se espera. Las dos cosas, por cierto, bastante habituales. BMW ha puesto en marcha un sistema para evitar estas situaciones y certificará a cada comprador la fecha exacta en la que recibirá su coche.

## Vacaciones



Jesús SORIA, Director

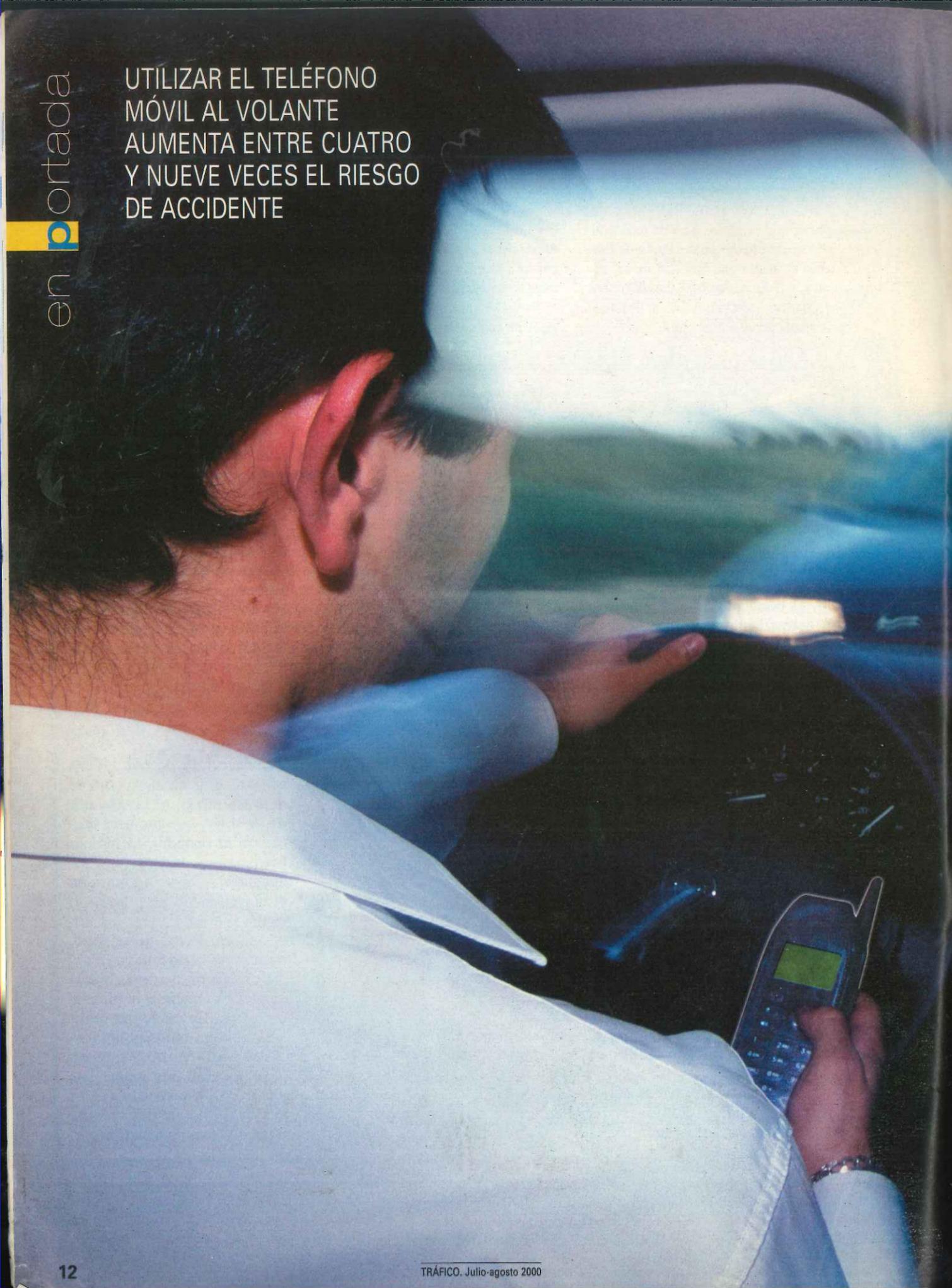
Si está preparando las maletas para irse unas semanas de vacaciones, no lo deje todo para el último momento. Se evitará peligrosas subidas de adrenalina. Vaya anotando aquello que no se puede olvidar: por ejemplo, el bono del hotel o apartamento, cerrar la llave de paso del grifo que gotea... Y vaya pidiendo hora en el taller. Seguro que el aceite, las bujías y hasta los neumáticos necesitan un repaso o un cambio. Es el momento. Aproveche las ofertas de estos días, pero controle que le revisan también todo lo que tiene que ver con su seguridad: luces, frenos... Tampoco está nada mal que además de la lista de sitios a los que querrá acudir, turísticos, gastronómicos, etc., se vaya haciendo una ruta de su trayecto... Lo digo por las posibles paradas para las cacas y los pises, el refresco, el bocata y para no pegarse la arriesgada paliza por tocar cuanto antes la arena de la playa. La idea de Javier Cansado de hacer meditación cada 100 kilómetros es digna de tener

**Piense en lo que no tiene que llevar. Más que nada, para que, a la vuelta, no tenga que recurrir a un servicio de paquetería urgente.**



en cuenta. En cualquier caso, léase los dos suplementos que acompañan a esta revista, en las que les damos muchas pistas útiles y para saber, por ejemplo, las obras o puntos conflictivos que tendrá en su trayecto, el detalle de lo que debe preparar del coche, incluso lo que opinan los famosos —que también son mortales— de estos viajes veraniegos. Piense, también, en lo que no debe llevar, sin necesidad de tener palabras con la parienta. Más que nada, para que, a la vuelta, no tenga que recurrir a un servicio de paquetería urgente. Por supuesto, no se deje los niños, ni las tarjetas de crédito —que las necesitará—, ni el bañador, ni los cubitos, ni el móvil, eso sí, apagado... No se agobie con el atasco si no ha podido, o no ha sabido, sortear las horas punta. Pero, sobre todo, no se deje la crisma en la carretera. Tomarse unas vacaciones no es irse a la guerra. Pero casi. En cualquier caso, no se ponga bombas lapa en el camino. Vamos, que no haga locuras por ganar dos minutos. Ya se encargan otros. Los locos del volante también toman vacaciones.

UTILIZAR EL TELÉFONO  
MÓVIL AL VOLANTE  
AUMENTA ENTRE CUATRO  
Y NUEVE VECES EL RIESGO  
DE ACCIDENTE

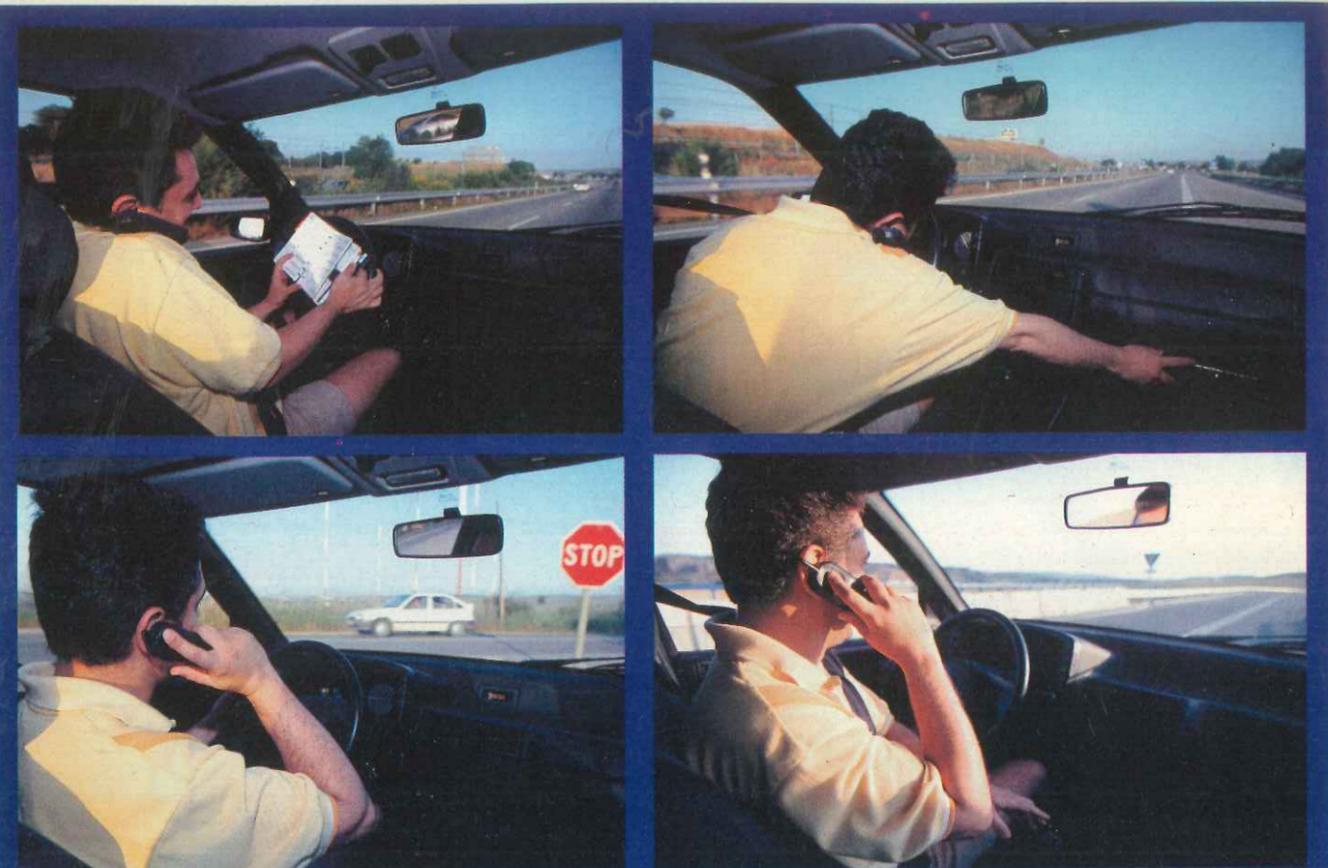


# conversaciones peligrosas



J. IGNACIO RODRÍGUEZ  
FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ. INFOGRAFÍA: JAVIER IBÁÑEZ

Conducir y hablar por teléfono al mismo tiempo aumenta entre cuatro y nueve veces el riesgo de sufrir un accidente, incluso con dispositivos de 'manos libres', según diversas investigaciones. Y es que no sólo se producen interferencias en el manejo de los mandos: aumentan las distracciones, el conductor pierde el sentido de su posición en el tráfico, se altera la percepción de la velocidad y de la distancia de seguridad, aumenta el tiempo de reacción y se pasan por alto hasta el 50 por 100 de las señales.



PELIGROS. Consultar datos, coger el móvil, manipular la caja de cambios, obedecer las señales... demasiado riesgo si, al mismo tiempo, se conduce.

llamar, hablar o contestar el teléfono mientras se conduce constituye un riesgo de accidente. Así se desprende de algunas investigaciones realizadas en varios países, recopiladas por el Centro Zaragoza, a las que hay que añadir otra más reciente de la OCU (Organización de Consumidores y Usuarios).

De estos estudios se desprende que existe un riesgo asociado al uso de un teléfono móvil durante la conducción entre cuatro y nueve veces mayor de sufrir un accidente; que los teléfonos tipo 'manos libres' también representan un peligro potencial para la conducción; e, incluso, que el riesgo de tener un accidente es similar a conducir con una tasa de alcoholemia de 1 gr./l.

Un panorama preocupante si se tiene en cuenta que España ha pasado de contar con 70.000 móviles en 1992 a los 16 millones actuales. Y las multas por usarlos en el coche se han disparado en ciudades como Barcelona y Bilbao, mientras que en Madrid se han cuadruplicado.

Al 'boom' de la telefonía móvil hay que añadir otro fenómeno: la in-

## Hablar desde el arcén

Puesto que la actual normativa prohíbe el uso del teléfono móvil mientras se conduce, con el fin de evitar que los conductores lo utilicen, por el riesgo que entraña, no sólo para la manejabilidad del vehículo sino porque resta atención a la conducción, la Dirección General de Tráfico ha dado instrucciones para que no se sancionen las paradas en el arcén, para atender una llamada urgente. No obstante, la detención en el arcén debe realizarse en las siguientes condiciones:

✓ La detención durará el tiempo imprescindible para la realización de una comunicación urgente.

✓ El conductor no podrá abandonar el vehículo y deberá señalar su presencia, tanto de día como de noche, con el alumbrado de señalización de emergencia y, además, el de posición cuando proceda.

✓ No existirá, dentro del espacio visual del conductor, explanación que permita detenerse fuera del arcén.

corporación de las tecnologías multimedia (teléfonos integrados) al automóvil como un elemento de ayuda. Cabe preguntarse si, también, de distracción, aunque el Centro Zaragoza considera que "no sería práctico ni realista impedir que los conductores dispongan de sistemas avanzados de información a bordo del coche por la simple presunción de que pueden distraer. Pero, eso sí, deben hacerse compatibles con la seguridad, mejorando los diseños y atendiendo a los factores humanos".

Además, no hay que olvidar algunas ventajas en caso de emergencia e, incluso, se ha demostrado que en conductores fatigados que un elemento que proporcione una ligera distracción supone una mejora en su estado de alerta.

## Siempre peligrosos

La OCU ha realizado pruebas en un circuito cerrado con varios conductores, alternándose una vuelta de conducción normal con otra en la que debían efectuarse una serie de operaciones: encender y regular la radio, marcar el número de un móvil, mantener una conversación de



## Al usar el móvil, pasan inadvertidas la mitad de las señales y no se respeta la prioridad en uno de cada cuatro cruces

cierta concentración (cálculos del tipo 31+14), terminar la comunicación, recibir una llamada en el móvil y mantener otra conversación. En las sucesivas vueltas se utilizaron varios equipos: un GSM normal (se sujeta con una mano), un 'manos libres' y un sistema integrado en la radio, con reconocimiento de voz y mando a distancia en el volante.

La señalización en el circuito se modificó en cada vuelta y los ejercicios se fueron grabando (ver resultados en el recuadro "Las distracciones con el móvil"). Se observó que, al utilizar el teléfono, los conductores reducen inconscientemente la velocidad (una media del 12 por 100), lo que revela una pérdida de concentración y un riesgo añadido.

Para marcar el número completo se tarda 10,6 segundos con un GSM normal, lo que no quiere decir que durante ese tiempo el conductor deje de mirar a la carretera, pero lo hace sin prestar mucha atención. En cambio, llamar con un sistema integrado de reconocimiento de voz tan sólo implica un segundo de distracción

## Extras muy caros

La legislación sólo permite utilizar un teléfono 'manos libres', pero incluso éste sigue siendo potencialmente peligroso si no va equipado con funciones especiales, como supresión automática del volumen de la radio, reconocimiento de voz, etc. Sin embargo, según la OCU, estos extras son muy caros para la mayoría —alrededor de 150.000 pesetas—, con el inconveniente de que los kit 'manos libres' son incompatibles con teléfonos diferentes.

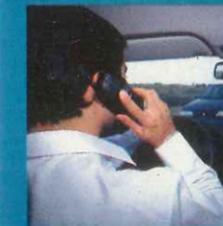
El reconocimiento de voz es, con diferencia, el mejor sistema, seguido de los que permiten teclear un número abreviado.

En las pruebas se ha medido el pulso del conductor para valorar su tensión nerviosa y su grado de concentración, observándose que el rit-

## Los sistemas de telefonía del coche

El mercado de la telefonía móvil ofrece hoy día numerosas alternativas para mitigar los efectos perversos de una conversación mientras se conduce, pero todas ellas, incluidos los "manos libres", tienen riesgos.

### MÓVIL NORMAL



► Hay que soltar una mano del volante para manejarlo y la capacidad de utilizar los mandos del coche queda limitada.

► Es relativamente fácil olvidarse de otras obligaciones (intermitente, disciplina de carril, cláxon, etc).

► En caso de necesitar tomar datos, faltan manos.

► Algunas marcas ya recomiendan "mucha prudencia" en los manuales si se tiene que utilizar mientras se conduce.

► **Riesgo: extremadamente peligroso**

### "MANOS LIBRES" CON AURICULARES



► Unos pequeños auriculares y un micrófono permiten escuchar y hablar sin utilizar las manos.

► La conversación, impide escuchar el entorno.

► Salvo programación previa, hay que marcar nueve dígitos para llamar y pulsar OK para contestar

► Paralelamente, habrá que bajar el volumen de la radio.

► **Riesgo: muy peligroso**

### EQUIPOS "MANOS LIBRES"

► Se conecta a la red o a través del encendedor del coche. Va en el salpicadero y se escucha a través de un altavoz o por el de la radio, que se apaga cuando recibe una llamada.

► En el más sencillo hay que marcar el número, salvo que pueda memori-



zar los teléfonos más usuales.

► Los sistemas más avanzados pueden contar con

reconocimiento de voz y llamada automática.

► **Riesgo: bastante peligroso**

### AUTORRADIO CON GSM

► Es, de todos, el único que ofrece cierta seguridad, ya que el reconocimiento de voz permite llamar sin necesidad de pulsar ninguna tecla. Dispone de un mando a distancia incorporado al volante.

► Es bastante más caro, por encima de las cien mil pesetas.

► El peligro principal estriba en la distracción de la propia conversación y en la autocon-

fianza que genera.

► Una buena alternativa para quienes, necesariamente, tienen que estar permanentemente "en línea".

► **Riesgo: Menos peligroso.**

### TECNOLOGÍA WAP

► La nueva generación de teléfonos, con tecnología wap, son pequeños ordenadores de bolsillo que permiten conectarse a Internet.

► Su uso en plena conducción para buscar información del tiempo, ver la cotización de la Bolsa o hacer la compra en el hiper, puede complicar el manejo del coche hasta límites insospechados.

► Es ideal si lo maneja el acompañante, porque puede consultar el correo electrónico e incluso pedir información de tráfico.

► **Riesgo: bastante peligroso**



# LAS DISTRACCIONES CON EL MÓVIL

## 1 Lo que se recorre mientras se marca un número

Baja el volumen de la radio, marca el nº y termina la comunicación.



## 2 Lo que se recorre mientras se recibe una llamada

Baja el volumen de la radio, marca el nº y termina la comunicación.



## 4 Cómo varía el ritmo cardiaco en distintas operaciones



## 5 Prioridades no respetadas



mo cardiaco aumenta progresivamente desde 88 pulsaciones a más de 100 cuando se maneja un GSM normal (en algunos casos se alcanzaron las 145 pulsaciones).

Además, si en un recorrido sin usar el teléfono se detectó que el conductor no percibía hasta el 5 por 100 de señales, al manejar los distin-

tos sistemas de telefonía fue aumentando progresivamente el porcentaje: el 12 por 100 con un teléfono de reconocimiento de voz, el 25 por 100, con un 'manos libres' y el 42 por 100, con un móvil normal. El informe de la OCU aporta otro dato: el conductor que lleva su GSM en la mano no respeta la prioridad en los

cruces una de cada cuatro veces, creándose situaciones de riesgo difíciles de solventar con una mano ocupada. En este sentido, José María Múgica, portavoz de la OCU, destaca que "no hay ninguna llamada que sea tan importante como para poner en riesgo la propia vida y la de las demás, ni tan urgente que no pueda esperar a que el conductor salga de la carretera para conversar tranquilamente".

Por su parte, el Centro Zaragoza, bajo el título "Factores de distracción en la conducción", recoge varios estudios y trabajos realizados en todo el mundo. Así, cita la encuesta realizada por la revista Prevention Magazine, según la cual, entre las actividades que se realizan mientras se conduce y producen distracción, para el 18 por 100 de los encuestados es hablar por teléfono móvil, mientras que el 5 por 100 admite haberse librado 'por los pelos' de un accidente mientras hablaba; el 9 por 100 casi tuvo un accidente; y el 2 por 100 lo sufrió cuando otra persona conducía usando un móvil en otro vehículo.

### Causa de accidente

Se dispone de muy poca información acerca de la relación de los teléfonos móviles y los accidentes de tráfico. El estudio epidemiológico más reciente es el de Redelmeier y Tibshirani, realizado en 1997 a 699 conductores de Toronto (Canadá) que disponían de teléfonos móviles y se habían visto involucrados en siniestros de tráfico en los que sólo hubo daños materiales. De acuerdo con los resultados, "el riesgo de accidente cuando se usa un teléfono móvil es cuatro veces mayor que si no se utiliza". Además, el riesgo relativo es parecido para conductores con distintas características personales como la edad o la experiencia en la conducción y no se ha demostrado ninguna ventaja de los teléfonos móviles 'manos libres' respecto a los que hay que sujetar con la mano. Incluso, los autores han llegado a equiparar el riesgo relativo de sufrir un accidente mientras se usa el teléfono móvil con el asociado a conducir con un nivel de alcohol en la sangre de 1 gr/l.

Por su parte, J. M. Violanti, con



**HABLAR.** Manipular el móvil implica dejar de mirar la carretera; adentrarse en una conversación prolongada y difícil, aún distrae más.

datos del Departamento de Seguridad Pública del estado de Oklahoma (EE. UU.), ha determinado que "el riesgo de morir en un accidente de tráfico por usar un móvil es de nueve veces mayor; incluso, por el simple hecho de llevarlo, dos veces mayor". Cuando se compara con otras situaciones, el autor considera que el uso de un teléfono tiene el doble de riesgo que la velocidad inadecuada, seis veces más que la falta de atención y tres veces más que el uso de drogas o alcohol. Además, Violanti ha determinado que "el riesgo de muerte entre los conductores que usan teléfonos móviles aumenta con la edad", al parecer porque disminuye la capacidad de repartir la atención entre las distintas tareas.



**ARCÉN.** Sólo si se trata de una emergencia y no hay espacio fuera de la carretera, se permite utilizar el teléfono desde el arcén.

### Marcar con la voz

Aunque la mayoría de los fabricantes de automóviles están incorporando las tecnologías multimedia al automóvil, Citroën es la primera marca que lo equipa de serie en su Xsara Windows, destinado al gran público. Cuenta con un teléfono móvil integrado en el vehículo, correo electrónico, radio-CD, navegador, agenda, acceso a un centro de asistencia y llamada de urgencia. Pero, probablemente, el principal logro ha sido que el sistema entiende las instrucciones vocales dadas por el conductor y le responde, también, verbalmente, de manera que no es necesario apartar los ojos de la carretera.

### Las razones del peligro

- ▶ Interferencias en el manejo del vehículo (volante, intermitentes, palanca de cambios).
- ▶ Aumento de las distracciones y mayor tiempo de reacción ante cualquier emergencia.
- ▶ Pérdida de la noción de la situación del vehículo respecto al tráfico
- ▶ Desvío de la trayectoria del vehículo.
- ▶ Velocidad inadecuada (anormalmente reducida) en relación al resto del tráfico.
- ▶ Se mantienen distancias de seguridad inadecuadas.
- ▶ No se capta casi la mitad de las señales.

En un estudio japonés reciente, el 42 por 100 de los accidentes relacionados con el teléfono se produjo al responder a una llamada, lo que implicó una distracción por el sonido, por haberse caído o por girar para cogerlo.

Brown, Tickner y Simmonds han estudiado el comportamiento de 24 conductores en un circuito cerrado, que debían pasar por una serie de huecos mientras se mantenía una comunicación con un 'manos libres': "Los resultados empeoran significativamente durante la comunicación, se reduce la velocidad, se tarda más en contestar a las preguntas y se responde erróneamente más veces que con el vehículo parado".

### Simuladores

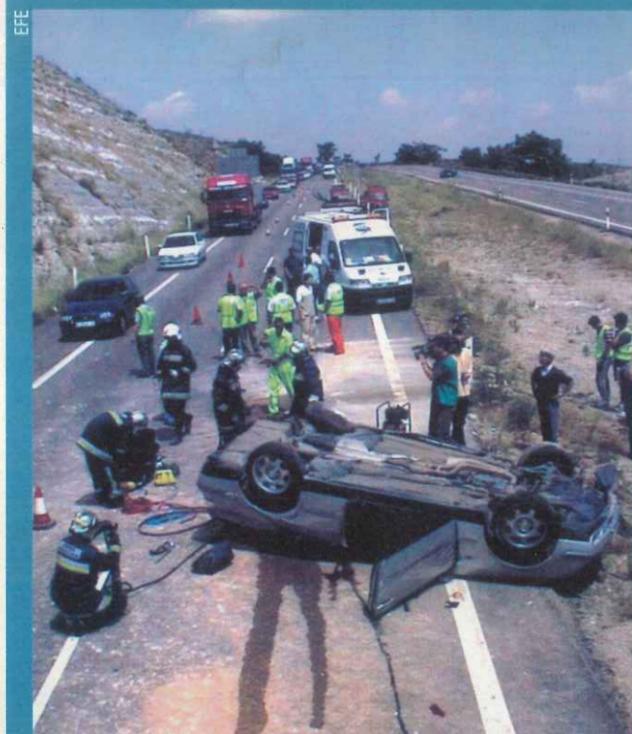
Varios autores han utilizado simuladores para sus estudios, como el realizado por Drory a 60 camioneros, donde se pone de relieve que las comunicaciones simples pueden incluso tener un efecto beneficioso sobre conductores fatigados, si bien es-



**Las conversaciones que exigen mucha concentración aumentan los tiempos de reacción y perturban la noción de la situación en el tráfico**

## Los peores momentos

Para Luis Montoro, director del INTRAS (Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial), los momentos de mayor peligro se producen cuando se recibe una llamada, ya que hay un elemento sorpresa -hay que buscar el móvil, cogerlo...- e incluso cambian las pulsaciones, la actividad cerebral y la conductividad eléctrica de la piel. Y no digamos si se intenta atender una llamada en pleno adelantamiento. Otro momento clave es cuando llama uno mismo, ya que implica acceder a un número almacenado en la memoria o marcarlo entero, e incluso bajar antes el volumen de la radio. Según Montoro, el simple hecho de hablar, aunque sea con un 'manos libres', también distrae: "Sabemos que durante los dos primeros minutos de conversación el conductor todavía mantiene su atención en la carretera, pero, poco a poco, se involucra más en lo que está hablando y la atención se aleja del tráfico".



**SONÓ EL TELÉFONO.** Un testigo presencial confirmó que, instantes previos al accidente, sonó un teléfono dentro del coche.

## La llamada de la muerte

M.C.L. es la única superviviente de los cuatro ocupantes de un coche, dotado con importantes dispositivos de seguridad -su importe supera los ocho millones de pesetas- que, sin embargo, no llevaban abrochado el más elemental: el cinturón de seguridad. Al acercarse a la curva, en la autovía, "...sonó el teléfono... es lo último que recuerdo". Después, tal vez, un volantazo para rectificar la trayectoria en plena curva y evitar salirse por la mediana... varias vueltas de campana y, tras invadir la calzada contraria, el impacto con otro vehículo en el que viajaba un matrimonio (ambos resultaron heridos) con su bebé de dos meses. Bien "arropado" en su capazo especial para viajar en automóvil y ajeno a la tragedia, el bebé dormía plácidamente cuando le rescataron.

tas ventajas no son necesariamente aplicables a conversaciones más complejas o emotivas o a conductores no fatigados.

L. Nilsson, por su parte, muestra que "los tiempos de reacción son más lentos y la distancia de seguridad disminuye al hablar por teléfono". Además, los sujetos confiesan una presión subjetiva mayor durante la comunicación por teléfono.

También McKnight ha utilizado un simulador con escenas de carretera grabadas en vídeo con 47 situaciones en las que normalmente reaccionaría un conductor: "El aumento relativo de ocasiones en que algún suceso relacionado con el tráfico pasó inad-

vertido varió, desde un 20 por 100 al efectuar una llamada, a un 29 por 100 en conversaciones complejas".

Otras investigaciones se han realizado directamente en carreteras abiertas al tráfico. Así, K.A. Brookhuis ha constatado que los desvíos en la trayectoria mientras se habla en carreteras tranquilas son

menores, lo que atribuye a un efecto alertador del teléfono. Algo que no ocurre en ciudad, mientras que "las conversaciones con una exigencia mental intensa aumentan los tiempos de reacción y perturban la noción de la situación en el tráfico".

A. M. Parkes aporta otro dato: los conductores obtienen peores puntuaciones en los test de inteligencia cuando usan el teléfono móvil. Además, Parkes advierte que "si la duración de las conversaciones hubiera sido mayor de los dos minutos fijados, los efectos perturbadores podrían aumentar".

Citar por último, los experimentos realizados por Briem y Hedman en 1995 en los que nuevamente vuelve a ponerse de relieve que "las con-

versaciones simples con teléfonos de 'manos libres' no empeoran la conducción pero sí aquellas que imponen una fuerte carga sobre la atención del conductor".



**CEGUERA.** Se ha comprobado que el conductor, mientras habla, ignora muchas señales, intersecciones e, incluso, al resto de los usuarios de la vía.

versaciones simples con teléfonos de 'manos libres' no empeoran la conducción pero sí aquellas que imponen una fuerte carga sobre la atención del conductor".

### Interferencias electrónicas

Aunque no está suficientemente estudiado, al riesgo derivado de la distracción y del estorbo en el manejo de los mandos cuando se usa el teléfono móvil, hay que añadir el de las posibles interferencias electromagnéticas e, incluso, que se convierta en un foco emisor de chispas capaces de producir una deflagración en un ambiente sobrecargado de combustible evaporado como puede ser el de una gasolinera. De

hecho, en algunas de Estados Unidos se prohíbe su uso, mientras que en las plataformas petrolíferas suelen utilizarse aparatos especiales con apantallamiento.

De cara a posibles interferencias



**Después de los dos primeros minutos, la atención del conductor se aleja del tráfico y se involucra más en la conversación**

## Marque la precaución

- ✓ Desconecte el móvil mientras conduce.
- ✓ Evite llamar usted mismo.
- ✓ Telefonar y conducir puede suponer una sanción de hasta 15.000 pesetas (hasta 100.000 si ha habido peligro).
- ✓ Las interferencias y mala calidad del sonido de algunos equipos acentúan la distracción.
- ✓ Los equipos "manos libres" con reconocimiento de voz son también peligrosos, aunque preferibles a los que exigen manipulación manual o uso de auriculares.
- ✓ Si necesita atender una llamada urgente, deténgase en el arcén, el mínimo tiempo imprescindible y encienda las luces de emergencia.

con los elementos electrónicos del coche como el airbag o el ABS, "en el desarrollo de estos sistemas tenemos en cuenta su compatibilidad ante posibles interferencias electromagnéticas ajenas, ha manifestado a "Tráfico" un portavoz de Bosch.

Aunque los fabricantes de automóviles realizan pruebas mucho más rigurosas de lo que exige la norma de homologación, "es imposible garantizar totalmente que el uso de un determinado teléfono móvil, en un vehículo concreto no pueda producir un fallo", según Daniel Hernández, responsable del Laboratorio de Compatibilidad Electromagnética del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial). Pero considera que el principal peligro, más que de las interferencias, proviene de la distracción mientras se conduce.

También Mercedes Martínez Búrdalo, del Centro Superior de Investigaciones Científicas, admite que "los teléfonos móviles emiten campos electromagnéticos que pueden interferir en los microprocesadores de los elementos del coche encargados de activar el disparo del airbag o el funcionamiento del ABS. Sobre todo si los teléfonos no están integrados en el propio vehículo, y la prueba está en que se prohíbe su uso en los aviones para evitar interferencias en los complejos sistemas de guiado automático".



**Se ha equipado el riesgo de telefonar con el de conducir bajo los efectos del alcohol**

## EL TIEMPO DE CADA UNO

El tiempo de reacción puede variar, según los reflejos, entre 0,7 y 2,1 segundos. A 120 km/h. se recorren, respectivamente 23 y 70 metros y es el resultado de la suma de varios momentos que se conocen con las siglas PIEV:

- **PERCEPCIÓN:** (momento en que se tiene noción de que ocurre algo)
- **INTELECCIÓN:** (identificación del suceso como un riesgo)
- **EMOCIÓN:** (decisión de la respuesta apropiada)
- **VOLICIÓN:** (se ejecuta la acción, por ejemplo frenar)

Las fases del tiempo de reacción circulando a 120 km/h.

Fase	Pocos reflejos		Buenos reflejos	
	Segundos	metros	Segundos	metros
Percepción	0,2	6,7	0,1	3,3
Intelección	0,4	13,3	0,2	6,7
Emoción	1	33,3	0,2	6,7
Volición	0,5	16,7	0,2	6,7
<b>TOTAL</b>	<b>2,1</b>	<b>70</b>	<b>0,7</b>	<b>23,3</b>

IMAGENES IMPACTO

# la cruda realidad

LAS RECOMENDACIONES DE LA UE PARA EVITAR MILES DE VÍCTIMAS EN LAS CARRETERAS



S. H.  
FOTOS: MARCOS GONZÁLEZ

La Unión Europea ha publicado recientemente un informe que pretende abordar el grave problema que representan los 40.000 ciudadanos europeos que cada año pierden la vida en las carreteras. Son una serie de recomendaciones a los gobiernos y a los responsables "de adoptar decisiones de todos los niveles" con el objeto de que "se dé mayor importancia al hecho de que el coste de la prevención de accidentes en general es mucho menor que el coste económico de los accidentes y los daños causados por ellos".

Ya en 1997 se recomendaba una serie de medidas para reducir las muertes en todos los estados miembros: de las 45.000 de 1995 a las 38.000 en 2000, 32.000 en 2005 y 27.000 en 2010. Ahora, se calcula que con las medidas propuestas se podría reducir la mortalidad en unas 13.000 personas cada año en las carreteras europeas.

Toda una serie de recomendaciones que ahorrarían miles de vidas y que afectan a las carreteras, a los coches, a los fabricantes, a los propios conductores y que resumimos en estas páginas, ilustradas con espectaculares imágenes que podrían haber sido captadas en la realidad cotidiana de las carreteras, pero que, en realidad, son parte del montaje de la nueva campaña divulgativa de la DGT. Es decir, en estos casos, no ha habido víctimas, ni muertos... Esas que tanto preocupan al escritor y periodista Luis del Val, a quien hemos pedido que escribiera sobre lo que le sugieren estas impactantes imágenes que, seguramente, ahora mismo se están repitiendo, con otros coches, en otras carreteras y con otros motoristas, en cualquier rincón de Europa o España. No es más que la cruda realidad. ♦



**GESTIÓN DE PUNTOS NEGROS**

- ✓ Amplia gama de medidas, que van desde balizas retrorreflectoras a barreras de seguridad a mejora de las señales horizontales y verticales de la carretera.
- ✓ Potencial reducción de víctimas: 2.000-4.000 anuales.
- ✓ Coste por víctima mortal evitada: 50.000-200.000 euros.



**USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD**

- ✓ Campaña comunitaria para sensibilizar a los usuarios sobre las ventajas del cinturón y actualización de la legislación comunitaria.
- ✓ Potencial reducción de víctimas mortales: 8.000 anuales.
- ✓ Coste por víctima mortal evitada: 50.000 euros.



**VUELTAS DE CAMPANA.** Estas espectaculares imágenes no es que sean habituales, pero seguramente lo son más de lo que pensamos. Cualquier imprudencia, un mal movimiento con el coche, etcétera pueden hacer que no salgamos de la carretera.



LUIS DEL VAL

## Imprudencias letales

Esta es esa clase de circunstancia en la que se cita el viejo proverbio de que una imagen vale más que mil palabras. Esta es esa clase de imágenes que no necesita de precisiones posteriores, ni de advertencias anteriores, ni siquiera de exégesis. Entonces ¿por qué las acompañamos de palabras? Puede

que por la inevitable costumbre periodística de poner pie a las fotografías o puede que, también, por la inevitable costumbre de las sociedades alfabetas de colocar, como una estela material del pensamiento, una ristra de palabras, un ramo de frases, unas oraciones encadenadas que nos ayuden a subrayar lo que hemos visto.

Y es que, por muy descarnadas y claras que sean las imágenes, siempre serán fotografías de la realidad, pero no 'la realidad', aunque nuestra capacidad de abstracción sea suficiente para saber que detrás de las dos dimensiones de las fotografías está el escenario real y tridimensional en el que se desarrolla nuestra vida... y nuestra muerte. Esta última palabra es molesta, ●●●

**VOLANDO.**  
Saltarse un semáforo es, además de una imprudencia, una locura. Estos son los efectos de un choque lateral. Literalmente, agresor y agredido salen por los aires. Las consecuencias se las pueden imaginar.



#### PRUEBAS DE RESISTENCIA A LA COLISIÓN

- ✓ Persiguen anticiparse cinco años a la nueva legislación y elevar el grado de protección
- ✓ El coste de las pruebas y su publicación serán por cuenta de la Comisión de la UE.
- ✓ Potencial reducción de víctimas: 2.000 anuales
- ✓ Coste por víctima mortal evitada: 2.000-4.000 euros.



●●● inconveniente, políticamente incorrecta. Casi una grosería en la armoniosa placidez de un viaje. Pero la chapa destrozada, la colisión brutal, no tienen nada de plácida armonía. Todo lo que eran superficies pulimentadas, colores gratos, líneas aerodinámicas, paisaje cotidiano, se transforma en hierros retorcidos y cristales rotos. No sólo los cristales. La normalidad placentera se quiebra con el

**Por muy descarnadas y claras que sean las imágenes, siempre serán fotografías de la realidad, pero no 'la realidad'**

mismo estruendo con que la barbaridad penetra en lo consuetudinario. Y no es un proceso entrópico, una lejana etiología cuyas consecuencias se esperen, uno de esos trámites que avanzan lentamente cada día, sino el lienzo rasgado de improviso que convierte la tela tersa en dos mitades de arrugados harapos. Hasta las celestias tormentas de verano tienen unos minutos de preñez, unos instantes de preparación. Aquí no. Aquí los se-

**AL SUELO.**  
Un suelo en mal estado, una mala trazada, un exceso de velocidad pueden llevar a cualquier motorista al suelo. Si viene algún coche de frente, el resultado para los motoristas puede ser trágico.



#### COCHES MENOS AGRESIVOS

- ✓ Modificar la legislación en materia de homologación
- ✓ Afectaría a todos los vehículos nuevos.
- ✓ Potencial reducción de víctimas mortales: 650-2.200 anuales
- ✓ Coste por víctima mortal evitada: entre 140.000 y 3 millones de euros.



gundos se pueden subdividir en décimas, y las décimas en centésimas. En cada una de ellas podemos ver cómo la imprudencia originaria va impulsando a la colisión, al destino terrible que tuvo su principio en una osadía o un despiste. Los griegos lo explicaban de manera más prolija, pero no es difícil entender que el destino no sólo está en las rodillas de los dioses, sino en la serenidad, en la atención y en la prudencia.

**Todo lo que eran superficies pulimentadas... líneas aerodinámicas, paisaje cotidiano, se transforma en hierros retorcidos y cristales rotos**

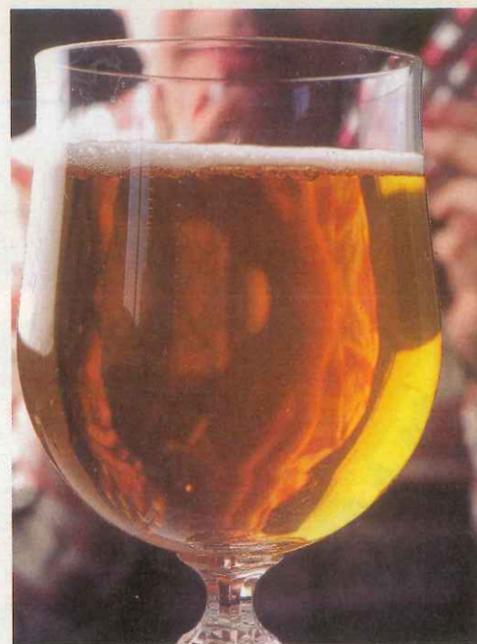
La cámara lenta nos ayuda a entender la génesis de los pecados rápidos. La fotografía no nos ahorra mil palabras, pero ayuda a que esas mil palabras ya escuchadas, aburridamente repetidas, cansinamente oídas, cobren el vigor multiplicado de la prueba testifical con el intento —esperemos que no sea vano— de que la advertencia nos entre por los ojos y por los oídos. Así sea.

## MÁS DEL 35 POR 100 DE LOS CONDUCTORES Y PEATONES FALLECIDOS EN ACCIDENTE HABÍA CONSUMIDO ALCOHOL

# bebidos murieron

M. LÓPEZ

Un tercio de los conductores y peatones muertos en accidente de tráfico había tomado alcohol –y en algunos casos otras drogas–, según un estudio del Instituto Nacional de Toxicología. Estas cifras son inferiores a las del año pasado, pero demuestran que el consumo de alcohol es muy preocupante en nuestro país.



Los datos son muy significativos: alrededor del 37 por 100 de los conductores y el 35 por 100 de los peatones muertos en accidente de tráfico había consumido alcohol, según el último informe realizado por el Instituto Nacional de Toxicología, en colaboración con la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas y la Dirección General de Tráfico.

Para este estudio, se han analizado 1.420 fallecidos (1.191 conductores y 229 peatones atropellados) en accidente de tráfico. Los casos proceden de toda España y, en palabras de Manuel Sancho –director de Instituto Nacional de Toxicología–, la “muestra es tan amplia, que los datos pueden ser considerados muy fiables”. Además del alcohol, se ha investigado el consumo de otras sustancias tóxicas, como los psicofármacos, los medicamentos y las drogas, y se ha realizado una diferen-

ciación entre conductores y peatones.

Si se comparan estos datos con los resultados de 1999, se aprecia un descenso importante (alrededor de 6 puntos) en el número de alcoholémias positivas entre los conductores, puesto que el año 1998 dio positivo más del 43 por 100 de las víctimas analizadas. En cuanto a los peatones, también se ha registrado una disminución, aunque más moderada. En 1998 algo más del 35 por 100 de los peatones dieron positivo.

### Consumo preocupante

A pesar de este descenso, según Manuel Sancho, las cifras confirman que “la realidad del consumo de alcohol, drogas y otros estupefacientes en España es muy preocupante”. Además, subraya otro hecho: “La gente, cuando conduce, sigue haciendo su vida normal y pocos cambian sus hábitos de consumo por el mero hecho de que vayan a coger el volante”. En este sentido, también destacan los altos índices de alcohol detectados. Así, casi el 80 por 100 de los conductores superaba el índice de

alcoholemia establecido por la Ley (0,5 grs./l.).

Igualmente, se ha detectado el consumo conjunto del alcohol con otras drogas o con medicamentos o psicofármacos. En el caso de los conductores, el porcentaje era del 6 por 100, mientras que en los peatones no llegaba al 1 por 100. Con drogas, aunque sin alcohol, dieron positivo el 6 por 100 de los conductores y el 3 por 100 de los peatones.

Asimismo llaman la atención otras dos conclusiones de esta investigación. Por un lado, los conductores fallecidos eran mayoritariamente

jóvenes comprendidos entre los 21 y 30 años (30 por 100), mientras que la edad de los peatones muertos superaba en más del 40 por 100 de los casos los 61 años. Por otro, más del 40 por 100 de los accidentes se registraron durante los fines de semana o en día festivo. ♦



### Conductores con mucho alcohol

- El 92 por 100 era varón y el 8 por 100, mujer.
- En fin de semana o día festivo se registró el 42 por 100 de los accidentes.
- El 30 por 100 de los fallecidos tenía entre 21 y 30 años.
- Casi el 40 por 100 de los varones y el 14 por 100 de las mujeres habían bebido.
- Alrededor del 80 por 100 superaba los 0,5 grs./l. de alcohol en sangre.
- Cerca del 6 por 100 había tomado alcohol y otras drogas –cocaína en el 3 por 100 de los casos–.
- Otro 6 por 100 de los fallecidos había consumido drogas, aunque no alcohol.

### Atropellados por la botella

- ✓ Alrededor del 80 por 100 de los peatones eran hombres y el 21 por 100, mujeres.
- ✓ Cuatro de cada diez peatones muertos tenía más de 61 años.
- ✓ Más del 40 por 100 de los varones y el 8 por 100 de las mujeres fallecidos habían consumido alcohol.
- ✓ Menos del 1 por 100 había tomado alcohol y drogas conjuntamente.
- ✓ El 3 por 100 de los fallecidos había consumido drogas pero no alcohol.

### Las claves de un viaje seguro

# LOS PREPARATIVOS PARA LAS VACACIONES



● LOS FAMOSOS, SENSIBILIZADOS CON LA SEGURIDAD

● Viaje con humor: JAVIER CANSADO

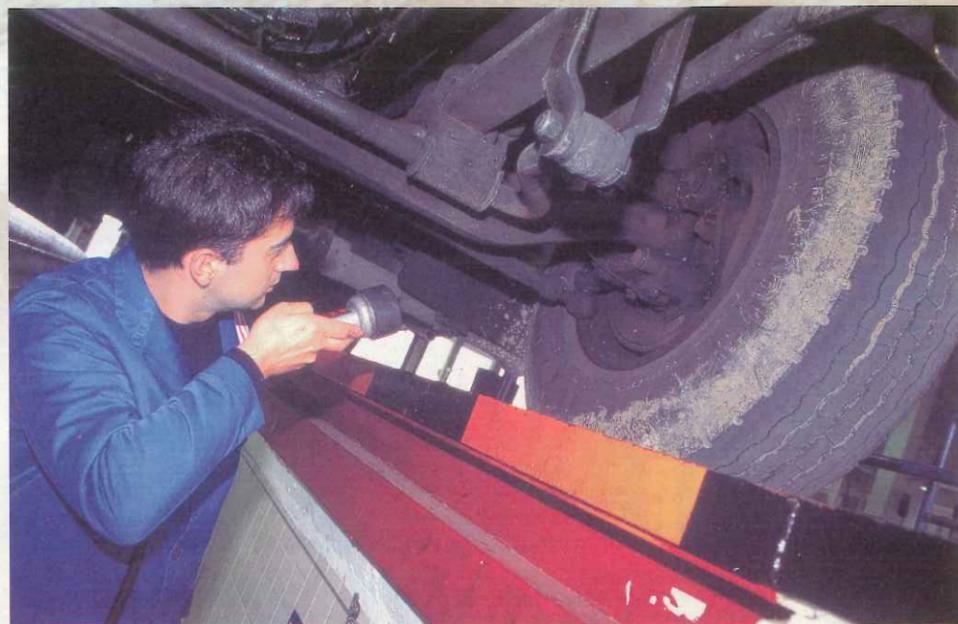


● CÓMO PONER EL COCHE A PUNTO ● LA PLANIFICACIÓN DEL VIAJE ● LA ACCIDENTALIDAD VERANIEGA ● LA SEGURIDAD DE LOS NIÑOS ● ESCRIBEN: CARLOS RODRIGUEZ BRAUN, JESUS TORBADO, RAMON ARANGUENA, BERNABE TIerno Y MANUEL BARRIOS

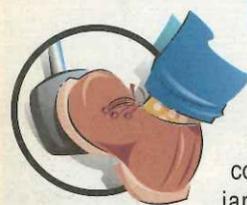
## Su coche se merece un "chequeo" antes de las vacaciones

S. HERAS

Las fechas previas a las vacaciones, el viaje más largo al que sometemos a nuestro coche a lo largo del año, son una buena ocasión para someterle a un chequeo que puede detectar algunas averías y evitarnos más de un problema. ¿Se imagina tirado en la carretera, con 35 grados a la sombra -si la encuentra-, con el maletero lleno y los niños pidiendo un refresco? Y, sobre todo, revise los elementos de seguridad del coche.



## LA PUESTA A PUNTO IDEAL



**FRENOS.** Si no van muy allá las pastillas o las zapatas, por ejemplo, un coche cargado, bajando alguna que otra pendiente, puede complicar las cosas. Estos elementos en perfecto estado, como el líquido, le darán seguridad y le evitarán disgustos serios.

Estos elementos en perfecto estado, como el líquido, le darán seguridad y le evitarán disgustos serios.

**DIRECCIÓN.** Salvo que notemos algo raro -como holguras, ruidos, dureza anormal etc.- no solemos mirar este elemento. Y las ITV detectan no pocos fallos en la dirección que, huelga decirlo, pero lo decimos, puede ser muy grave. Diga en el taller que se lo revisen. Sobre todo si observa desgaste anormal en los neumáticos. Puede ser por la dirección.



**AMORTIGUADORES.** Su progresivo deterioro, que ocurre, hace difícil que usted pueda detectar sus anomalías. Por ejemplo, frenadas más largas, problemas de estabili-



dad en curvas... Conviene revisarlos cada cierto tiempo, por ejemplo cada 20.000 kilómetros, desde luego antes de los viajes largos, y cambiarlos aproximadamente entre 70.000 y 100.000 kilómetros, aunque depende mucho del uso del coche.

**CARBURACIÓN.** Carburador, bujías, bomba de inyección y otros elementos, si no funcionan bien, no le van a poner en peligro, pero sí le pueden dejar tirado en la carretera. Además, con una buena puesta a punto conseguirá ahorrar combustible, nada despreciable al precio que se han puesto los combustibles y contaminará menos, que también es muy aconsejable.

**LUCES.** Es muy importante llevar bien las luces, tanto para ver como para ser vistos. Llevarlas correctamente reguladas mejorará su visión y, además, evitará peligrosos deslumbramientos a los demás conductores. Tenga en



cuenta que al llevar el coche cargado deberá bajar el haz de luz para no molestar.

**CABLES Y CORREAS.** No sobrarán que le miren estos elementos para evitar algún que otro disgusto en la carretera con el arranque, las luces, el aire, etc. Las correas de distribución y ventilación son las más importantes.



**FILTROS.** Todos los filtros que lleva el coche tiene una duración limitada y no es mal momento para comprobar si está en el mejor estado. Compruebe cuándo los cambió por última vez y comuníquese a su mecánico.



**NIVELES.** Los depósitos de líquidos que lleva su coche necesitan un nivel adecuado, mucho más pensando en un largo viaje: desde el líquido de frenos, al de la batería, pasando por el de los 'limpias', que también en verano lo podrá necesitar.



## UNOS BUENOS NEUMÁTICOS, IMPRESCINDIBLES

Los neumáticos son los "zapatos" del coche, pero mucho más importantes que los que llevamos en los pies. Es el único punto de agarre del vehículo con el suelo y si están en mal estado, el riesgo de accidente crece enormemente. Antes de un viaje como este, es importante que un profesional se los revise a conciencia. Para un profano, hay detalles que se pueden escapar: a veces, aparentemente están bien, pero en realidad no es así. Con el tiempo, pierden elasticidad y capacidad de agarre.

### ¿Cuándo los cambio?

Es muy difícil dar una norma general sobre cuándo debe cambiarlos. Como orientación, puede decirse que a los 50.000 kilómetros, incluso antes, las propiedades del neumático no serán las ideales, el dibujo tendrá

algunos milímetros de menos, incluso puede tener zonas de desgaste importante. Los cinco años de vida puede ser otra referencia a partir de la cual conviene mirarlos con más atención. Naturalmente, depende de muchos factores, como el uso que haga del coche, de si lo somete a ciertas velocidades, de si le gusta salir el primero cuando los semáforos se ponen en verde, de las frenadas que haga, de si el coche "duerme" en garaje o está todo el día en la calle... En cualquier caso, si tiene dudas, cámbielos. Aproveche una época en la que suele haber oportunidades. Eso sí, no escatime en calidad y no se deje llevar por cualquier oferta: hay chollos, pero con neumáticos que tienen su fecha de caducidad, por ejemplo, al límite.



## MOTOS A PUNTO

España es puntera en pilotos de motos de prestigio. Todos ellos son extremadamente cuidadosos a la hora de tener sus máquinas a punto. Tienen la ventaja de que ellos llevan el mecánico incorporado: Los mortales tienen que pasar por el taller para ponerlas a punto para el 'palizón' del verano. Tome nota de los puntos que conviene revisar en el chequeo pre-vacacional si es que no se hizo antes.

- ✓ Reglaje de válvulas.
- ✓ Mirar el nivel de aceite, que hay que cambiar alrededor de los 7.000-8.000 kilómetros.
- ✓ Comprobar bujías y filtro de aire.
- ✓ Vigilar las pastillas y líquido de frenos.
- ✓ Tensar y engrasar la transmisión y sustituirla si está dañada la cadena o el piñón.
- ✓ Revise el ventilador y el nivel de

líquido refrigerante.

- ✓ Los neumáticos son básicos para la seguridad.
- ✓ Comprobar el cable del embrague y, si es necesario, engráselo.
- ✓ Es fundamental llevar los faros bien regulados.
- ✓ No olvide fusibles y lámparas para posibles recambios.



CARLOS RODRÍGUEZ BRAUN

## INFORMACIÓN ASIMÉTRICA

Una de las excusas para la intervención del Estado en el mercado es lo que los economistas denominan ampulosamente "información asimétrica". En cristiano, esto alude a los mercados en donde la información no está equitativamente distribuida, sino monopolizada por una de las partes. Y el ejemplo que siempre se cita son los talleres de reparación de automóviles.

Aparentemente, el argumento es impecable. Cuando acudimos a la puesta a punto de nuestro coche experimentamos la extraña sensación de que, en efecto, de eso lo ignoramos todo, mientras que en el taller todo lo saben. ¡Estamos a su merced! Pero las cosas no son lo que parecen. En realidad, la "información asimétrica" existe en prácticamente todos los mercados. ¿Por qué, entonces, no hemos caído en un capitalismo salvaje, fraudulento y hostil?

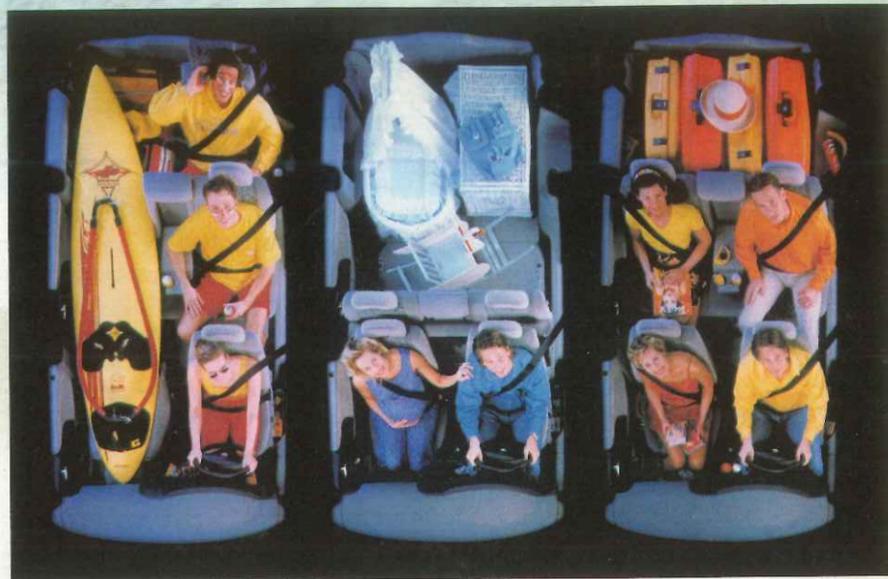
Pues precisamente porque los mercados no son selvas, sino lugares civilizados donde la gente cuida razonablemente de su interés (¡y de sus clientes!), donde la moral contiene nuestros impulsos antisociales y donde la justicia garantiza que quien la hace, la paga. Por eso, aunque no entendemos de mecánica, igual confiamos nuestros coches a unos señores que los ponen a punto para las vacaciones.

Catedrático de Economía

## Paso a paso de los preparativos

S. HERAS

Si quiere evitar algún que otro problema, le interesa planificar su viaje de vacaciones. Desde todo lo que no debe olvidar, pasando por saber por dónde va a ir, lo que le interesa y lo que no es conveniente durante el trayecto, sin olvidar todos los accesorios que tiene que llevar en el coche.



# CÓMO ORGANIZAR Y REALIZAR EL VIAJE

## PREPARACIÓN

**¿Qué necesito llevar?** La eterna pregunta, no siempre fácil de contestar. Lo más importante es hacer una lista de lo que no se nos puede olvidar de ninguna manera: desde los papeles del coche a las tarjetas de crédito, los papeles del hotel o apartamento, las llaves, medicamentos usuales, la botella de agua para los niños... Según va metiendo en la maleta, vaya tachando.



**Planificar la ruta.** Coja un mapa y mire la carretera que más le interesa. Vea posibles puntos de parada en función de los kilómetros, de las horas en las que va a viajar, de las necesidades de los pequeños... Es posible que pueda encontrar retenciones y no le vendrá mal tomarse un respiro para que no le suba la adrenalina. Anote los teléfonos que pueda necesitar.

**Descansar antes.** No es bueno que salga a un largo viaje cansado. Aunque se encuentre aparentemente bien, las tensiones acumuladas, el estrés y la falta de sueño le pueden jugar una mala pasada en la carretera.

**¿A qué hora salimos?** Ya sabemos que es difícil saber cuándo encontraremos bien la carretera en fechas tan señaladas, pero sí puede evitar las horas y los días punta (15-16 de julio; 1, 15, 16 y 31 de agosto...) Consulte el cuadro que aportamos en estas páginas y verá cuándo no le interesa salir. Tampoco está mal que huya de las horas de más calor, aquellas de la salida o puesta del sol, que le puede molestar y hasta puede ser peligroso: si se dirige hacia el este, evite

el amanecer; si va a ir hacia el oeste, no lo haga al atardecer.



**¿Qué hago con tanta maleta?** No es bueno cargar el coche, y menos meter bultos y más bultos impidiendo la buena visibilidad del conductor. Por razones estratégicas, de espacio y muchas más, no le interesa cargar. Además, tenga en cuenta que un coche cargado no responde igual: si lleva a la familia y el maletero a tope, tendrá más dificultades para moverse, le costará más adelantar, la distancia de frenada se alargará...

**Vestimenta vacacional.** Para conducir, es ideal que lleve ropa cómoda para que ten-



## ¿Qué tengo que llevar en el coche?

Antes de salir, recuerde los accesorios y repuestos que es obligatorio llevar en el coche.

### Documentación

▶ Permiso de conducción y de Circulación, Tarjeta ITV y recibo del seguro del automóvil. Pueden ser sustituidos por fotocopias debidamente cumpulsadas en organismos públicos, notarías, jefaturas de tráfico, ayuntamientos, etc.

### Accesorios para todos

▶ Juego de lámparas y herramientas indispensables para el cambio.

### Turismos

▶ Lo anterior y dos triángulos de preseñalización de peligro.  
▶ Rueda de repuesto y herramientas por si tiene que cambiarla.

### Turismos de servicio público

▶ Todo lo mencionado y, además, un equipo homologado de extinción de incendios.



ga libertad de movimientos. Calzado que se ajuste bien al pie, que no resbale, aunque en ningún caso calze zapatillas de playa. Son peligrosas pues se podría enganchar con ellas en el acelerador, el freno, la alfombrilla...

## ANTES DE SALIR

**La colocación correcta.** Si hay mucha diferencia de peso entre las personas que van a ocupar el coche, procure colocarlas para compensar. De lo contrario, en alguna curva o adelantamiento el coche podría hacerle algún extraño.



## ¿Sabe conducir entre conos?

No se trata de una prueba de habilidad. Como sabrá, en algunas operaciones salida y entrada, para desviar o distribuir el tráfico, para sortear zonas de obras o, simplemente, para dar más fluidez al tráfico, pueden habilitarse carriles en sentido contrario al de la circulación, que estarán delimitados por conos. Estas son las normas que debe seguir para circular en estas circunstancias:

- ▶ Se los señalarán y, probablemente, tendrá la opción de elegir o no circular por ahí.
- ▶ Si lo hace, deberá encender la luz de cruce y no podrá superar los 80 km/h. Más que nunca, mantenga la distancia de seguridad.
- ▶ Ojo al final de estos, cuando se incorpore a la carretera.



**Todos con cinturón.** El conductor manda y cuando usted se ponga el cinturón, debe indicar a los demás que hagan lo mismo. Incluidos los niños, si ya están en edad.

**¿Y los niños?** A ellos les dedicamos unas páginas especiales, pero recuerde que los pequeños -y los grandes- deben ir bien sujetos en sus sillitas o con los dispositivos de retención infantil adecuados a su talla y peso (ver páginas 8-9).

## YA ESTAMOS EN CARRETERA

### ¿Es malo comer durante el viaje?

No es malo comer, aunque si tiene que hacerlo, el conductor debe degustar platos ligeros, pues una digestión pesada, además de la molestia, le producirá somnolencia. No lo acompañe de alcohol y si de mucha agua y zumos para combatir la fatiga muscular.



**¿Es bueno el café?** No está mal tomarse un café, sobre todo si está acostumbrado a ello, pero no piense que le va a quitar de un plumazo el cansancio, la fatiga o la somnolencia. Solamente encubre el malestar.

**Parar alguna vez.** Los atracones no son buenos. Ni los de volante. Además de descansar adecuadamente antes del viaje, es bueno parar al menos 15 minutos cada 200 kilómetros. O antes, si le apetece y no se encuentra muy allá. Estire las piernas, beba algo, aunque nunca alcohol.



**Indique las maniobras.** Adelantar sigue siendo una maniobra arriesgada. Siga esta regla: compruebe que puede adelantar, si es así, señalice la maniobra con el intermitente y, a

continuación, hágalo. Si tiene la más mínima duda, espere un momento mejor.

**Ojo a los medicamentos.** Si está tomando algún medicamento, consulte a su médico o léase el prospecto por si tuviera alguna contraindicación para conducir.



### Los riesgos de viajar en grupo.

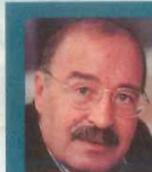
Si sale de vacaciones con amigos o familiares y van en distintos coches, procuren quedar en puntos estratégicos mejor que el clásico "sigueme". Seguir al primero, que puede llevar un ritmo que nos incomoda, obligará a los que van detrás a arriesgar en algunas maniobras.

**Apague el móvil.** Como publicamos en este mismo número, hablar por teléfono mientras se conduce es bastante arriesgado. Apáguelo antes de salir y ya lo encenderá cuando llegue a su destino.

**Respete la distancia de seguridad.** Es una norma que se debe seguir en cualquier momento, pero especialmente en estos viajes en los que por la carga, peso, etc., tendrá más dificultades para medir al milímetro las reacciones del coche.



**Por la noche, peor.** Aunque su visión sea buena, conducir por la noche implica más riesgos, pues la visibilidad es siempre menor. Si prefiere viajar sin luz, reduzca la velocidad en torno a un 20 por 100 para adaptarse mejor a la zona iluminada. Si quiere que le vean mejor por el día, circule con las luces de cruce encendidas.



JESÚS TORBADO

## DESCANSO DE CARAVANA

En el viejo y lejano Oeste, como mil veces nos ha enseñado el cine, el descanso de la caravana era uno de los grandes momentos de paz y de disfrute. Correteaban los niños, se amaban los jóvenes, descansaban los viejos, pacían los caballos, saltaban los perros. Pero añadieron motores a los carromatos, los guías abandonaron las sabias prácticas de antaño y un frenazo de la caravana parece abrir hoy la jaula y desencadenar las fieras. Todo por la ridícula e insensata pretensión de llegar a casa media o una o dos horas antes, como máximo.

Nadie quiere aprovechar esos momentos de quietud, que podrían resultar muy relajantes dado que los automóviles modernos suelen incorporar todo género de comodidades. Y hay locos que empujan, se saltan al arcén, buscan caminos rurales, atruenan con las bocinas y hasta intentan abrirse paso entre algodones y viñedos. Sin embargo, esas obligadas paradas dan mucho fruto a quien sabe recogerlo: allí dentro está la música, esa gran amansadora de fieras; a mano queda esa conversación con familiares y amigos, la que ahora es ya imposible incluso en casa, entre los truenos de la televisión; alrededor están aquellos paisajes que nos resultan invisibles durante la conducción.

Decidir el aprovechamiento de esas ventajas, templar el ánimo con la paciencia y practicar el arte de sacar jugo a todas las esquinas buenas de la vida deberían convertir las caravanas estivales en un fragmento más de las vacaciones. Asuntos aparentemente vulgares para los que uno carece de tiempo pueden emprenderse mientras aguardamos tranquilos que se despeje la carretera. Ahí está el ungüento: conversación y música.

Escritor

## Viajes por carreteras secundarias, aire acondicionado, gafas de sol, avispas...

J.S.HERAS

Algunos detalles pueden amargarle las vacaciones. Por ejemplo, no tener en cuenta que los trayectos cortos son tan peligrosos como las carreteras más concurridas; no tener en cuenta que el aire acondicionado "merma" la potencia del coche; que las gafas de sol de mala calidad pueden tener aberraciones y distorsionar nuestra visión... o no saber cómo actuar si entra la dichosa avispa en el coche.



## "PEQUEÑECES" A TENER EN CUENTA



### TRAYECTOS CORTOS: NO SE RELAJE

Se sabe que, estadísticamente, muchos de los accidentes veraniegos se producen en carreteras secundarias, las de segundo orden, a veces de forma absurda. ¿Por qué? Pues, sencillamente, en no pocas ocasiones, por bajar la guardia. Es la relajación típica de los llamados "trayectos cortos".

Para evitarlo, nada como plantearse cualquier recorrido, por pequeño que sea, aunque

discurra por una carretera poco concurrida y que conocemos, como si se tratara de un viaje largo:

- ▶ No conduzca con calzado de playa: podría tener un disgusto con el acelerador o el freno. Lleve siempre calzado adecuado en el maletero.
- ▶ Utilice, como siempre, el cinturón de seguridad.
- ▶ No confíe en que de frente no viene nadie. Puede venir y pensar igual que usted...
- ▶ Ojo con el estado de las carreteras, que le pueden jugar una mala pasada.
- ▶ Recuerde que un accidente se puede producir en cualquier trayecto, por corto que sea.
- ▶ Ojo con los regresos del chiringuito después de una comida copiosa regada convenientemente.

### EL AIRE ACONDICIONADO TIENE RIESGOS

El aire acondicionado tiene numerosas ventajas, pero también implica algunos riesgos. Tome nota.



### Ventajas

- Permite un nivel de confort que es bueno para el conductor.
- Evita el riesgo de entrada de bichos u otros elementos que puedan distraer al conductor.
- Se reduce considerablemente el ruido.

### Problemas

- El coche pierde potencia, de forma más pronunciada cuando tiene poca cilindrada y, sobre todo, en el momento de arrancar y en determinadas maniobras, como un adelantamiento.

- Mantener una temperatura muy baja puede producir resfriados y hasta estornudos que le pueden despistar.
- Llevar puesto el aire aumenta el consumo de combustible.

### OJO CON LAS GAFAS DE SOL

Las gafas de sol son absolutamente imprescindibles para muchos conductores para poder conducir. No obstante, según los especialistas, ojo con algunas que se venden en mercados no habituales: sus aberraciones pueden deformar elementos, distorsionar colores y demás problemas que le crearán dificultades a la hora de conducir.

Tenga también presente que estas gafas pueden impedirle ver adecuadamente si entra en túneles o zonas de poca luz. En ese caso, es mejor quitárselas momentáneamente y, si usa gafas habitualmente, lleve siempre a mano las de cristales normales por si la necesita en un momento determinado.



Por cierto, no está mal que, por lo que pueda pasar, si lleva gafas, lleve unas de repuesto en la guantera. Si se las rompe el niño de un pelotazo en la playa, el problema será menor.

### EL BOTIQUIN, IMPRESCINDIBLE

No le sobrará en el maletero un mínimo botiquín de viaje con aquellos medicamentos imprescindibles, que no son sólo la típica aspirina.

- Fármacos para combatir la fiebre, dolores de cabeza y musculares, para atacar una posible diarrea, infecciones oculares, picaduras o pequeñas quemaduras.

También es importante llevar material para desinfectar una herida, guantes, gasas, vendas, agua oxigenada, mercromina o similar, tijeras de punta redondeada y tiritas, que para los niños son siempre muy socorridas.

Lleve anotados los grupos sanguíneos de las personas que viajan, así como alergias y afecciones médicas que puedan tener por si lo necesitaran en una emergencia.

No olvide la cartilla de la Seguridad Social o la documentación del seguro médico y los lugares de posible asistencia.

Si va al extranjero, no olvide el certifica-



do de vacunaciones donde se lo puedan exigir.

Si están tomando fármacos, lleve algunos sobrantes.

Si va a una zona rural, el botiquín quizá debe ser algo más completo.

### ACCIDENTES DE AUTOBUS: COMO ACTUAR

El autobús es un medio de transporte bastante seguro, pero a veces ocurren accidentes, sobre todo en una época de tantos desplazamientos. Si sucede, siga estas recomendaciones:

No abandone su asiento mientras el coche esté en movimiento y mantenga abrochado el cinturón de seguridad, si lo lleva. Protéjase con el respaldo del asiento.

Cuando esté parado, salga rápidamente y deje su equipaje.

Intente salir por la puerta o las salidas de emergencia, rompiendo los cristales especiales para ello.

Cuando esté fuera, aléjese del autocar. Póngase en lugar seguro.

En caso de incendio, evacúe rápidamente el autocar.

Solicite ayuda a otros automovilistas, no interrumpa la circulación para evitar atropellos y solicite ayuda a los servicios de emergencia.

### UN BICHO, ¿QUÉ HAGO?

El uso de aire acondicionado evita algunos de los sobresaltos habituales cuando se llevan las ventanillas abiertas. Como, lamentablemente, todavía hay muchos coches sin aire, lo de las

avispa en el coche sigue pasando. ¡No haga numeritos! Alguno se ha estrellado. Pare, busque al insecto y no arranque hasta que tenga dominada la situación.



RAMÓN ARANGÜENA

## NO SE LLEVA

Antes, en los coches, era obligado llevar un montón de complementos variopintos. Aventurarse en la carretera sin ellos podía ser hasta peligroso. Entre ellos el perro que mueve la cabeza. Fabricado ex profeso para balancear la cabeza en la parte trasera del vehículo, derrochaba un montón de utilidades. La primera, entretener al conductor que intentaba adelantarnos. También como sismógrafo visual de los baches de cada carretera. Además servía para insinuar a los ladrones de coches que el amo tenía malas pulgas. En este apartado era conveniente complementarlo con un kimono de kárate, a ser posible de cinturón negro —como el desodorante—, colocado bajo el espejo retrovisor.

La triste moda de la visibilidad y las alarmas ha marginado estos dos objetos, al igual que las empuñaduras de las palancas de cambios de fantasía. Nada más personal que quitar la empuñadura del coche de serie y poner una de plástico puro, color ámbar con caballitos de mar. Daba un toque deportivo y marinero... de gente de mundo. Además demostraba que se sabía donde estaba cada marcha sin necesidad de la chuleta de fábrica. Ahora eso se ha perdido. Lo más parecido que queda son las horribles moscas atrapadas en ámbar de las que Spielberg sólo sabe sacar dinosaurios.

Por último el airbag mató a la estrella del cojín. Antes, un coche sin cojines era como un jardín sin enanitos de escayola. La seguridad psíquica que proporcionaba cualquier cojín —de macramé o encaje, según el 'made in' de cada suegra— se ha perdido. Ante cualquier susto, agarrarse a él no sólo daba seguridad, sino también calor y perfume de hogar. Ahora te compras un coche con airbag y si a los cinco años lo vendes sin haberlo utilizado, te puedes morir de rabia por saber si te han estafado o no. Se ha perdido el buen gusto.

Periodista

## Recomendaciones para viajar con niños

J. SÁNCHEZ

Si lleva niños, no los olvide al planificar el viaje. Son pasajeros "especiales" que necesitan especiales cuidados para que no se les haga interminable... a ellos y a nosotros. Estos son ciertos consejos que conviene recordar antes de ponerse en marcha.



## PAPÁ, ¿CUÁNDO LLEGAMOS?

La primera norma, y más importante, es que un niño nunca debe viajar suelto en un vehículo, ni en brazos de un adulto. Utilizar sistemas de retención (las clásicas "sillitas" u otros) es la forma de evitar 3 de cada 4 muertes infantiles en el interior del coche ó 9 de cada 10 lesiones graves. Un estudio de la

DGT realizado hace unos años reveló que sólo un tercio de los niños viajaba en condiciones adecuadas. Aún es habitual ver a bebés en el regazo de sus madres, desconocedoras del grave riesgo que someten a sus hijos: en un impacto, el niño puede salir despedido o resultar aplastado por el cuerpo del adulto.



### LO MÁS IMPORTANTE

Aunque los sistemas infantiles son cada vez más utilizados, los padres todavía están poco y mal informados al respecto. Estas son algunas recomendaciones que no debe olvidar:

● **La pista es el peso.** La edad del niño sólo es orientativa para elegir el sistema. El dato determinante es el peso, que refleja con mayor fidelidad el desarrollo fisiológico del pequeño.

● **Lea el manual.** Lea las instrucciones antes de instalar la sillita. Colocarla en lugar inadecuado, posición incorrecta o sin amarre puede invalidar los efectos de seguridad o agravar las lesiones.

● **Niño en brazos.** Llevarle en brazos es una práctica muy peligrosa: nadie puede sujetar al pequeño a más de 10 km/h. La razón es la inercia, que convierte al niño en una "mole" imposible de sujetar.

● **Etiqueta de homologación.** Compruebe que el dispositivo está homologado. En la etiqueta de homologación figura para qué niños sirve y es la única garantía de que ha superado las pruebas de calidad.

● **O airbag o silla.** Incompatibles en el mismo asiento, no coloque la sillita -sobre todo en sentido contrario a la marcha- donde tenga airbag. Si se activara, el niño podría sufrir daños importantes.

● **Buscar el sentido.** Aunque muchas sillas para los grupos 0 y I (del nacimiento a los 3 años) pueden ponerse en el sentido de la marcha y en el contrario, asegúrese de que la suya lo permite antes de colocarla.



### ¡ESO NO SE HACE!

Tan importante como elegir correctamente el sistema de seguridad para su hijo es conocer los elementos o actuaciones que entrañan riesgo. Estas son cosas que nunca debe hacer:

● **Ir sin atar.** La silla siempre debe ir sujeta al asiento del vehículo, incluso si va vacía. El niño nunca debe viajar simplemente colocado sobre ella, con los arneses sin abrochar.

● **Dos niños, un cinturón.** Nunca debe sujetar a dos niños con un sólo cinturón ni rodearle junto a usted, utilizando el mismo. En caso de impacto, la presión del cinturón le produciría graves daños.

● **Vista al frente.** No conviene colocar la silla mirando hacia delante antes de que el niño cumpla, al menos, un año. Su columna vertebral y su musculatura cervical son frágiles y, en otra posición, puede sufrir lesiones importantes en caso de accidente.

● **Detrás y de pie.** Cuando los niños van sueltos suelen ir de pie entre los dos asientos delanteros, una buena posición para salir "disparado" contra el parabrisas en una colisión o un frenazo brusco.

● **Escaparate trasero.** No ponga objetos rígidos ni paquetes en la bandeja trasera como en un escaparate. En una colisión o frenazo brusco, saldrán despedidos hacia delante, golpeando a los niños u otros pasajeros.



test

## PRUEBA TEÓRICA COMÚN DE CONOCIMIENTOS

PARA TODOS LOS PERMISOS

## LOS UTILIZA LA DGT PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO CUESTIONARIO PARA EL EXAMEN DE CONDUCIR

"Tráfico" continúa publicando cuestionarios del test de preguntas teóricas que la Dirección General de Tráfico utiliza en los exámenes reales de los Permisos de Conducción de turismos, motos, camiones, autobuses, etc. La DGT pretende, así, que los aspirantes al Permiso de Conducción puedan practicar y acostumbrarse al estilo y naturaleza de las preguntas que contestarán en el examen, y que quienes ya superaron la prueba se autoevalúen y verifiquen si continúan en buena forma o si necesitan una "puesta al día".

Las preguntas y posibles respuestas son las mismas que en los cuestionarios reales, pero el conjunto no corresponde a un cuestionario concreto, sino que se han seleccionado entre varios y, además, se ha variado el orden de las respuestas. Las respuestas sólo son válidas hasta la fecha que consta en el pie de página, ya que después pueden haber quedado obsoletas por un cambio normativo y haber sido retiradas o modificadas.

4<sup>º</sup> ENTREGA

**1** Circulando durante la noche por vía interurbana insuficientemente iluminada, ¿está permitida la utilización simultánea de la luz de largo alcance o carretera y la de corto alcance si no hay posibilidad de deslumbrar a otros usuarios de la vía pública?

- a) Sí.  
b) No.



**2** ¿Qué debe hacer Ud. ante la luz amarilla no intermitente del semáforo?

- a) Detenerme en todo caso en la próxima intersección.

- b) Detenerme a la altura del semáforo, si puedo hacerlo en condiciones de seguridad suficiente.  
c) Puedo pasar extremando la precaución.

**3** Si Ud. conduce su turismo por un carril habilitado para circular en sentido contrario al habitual, ¿qué velocidad máxima no debe rebasar si no hay señal que la limite?

- a) 80 kilómetros por hora.  
b) 70 kilómetros por hora.  
c) 60 kilómetros por hora.



**4** La señal triangular que se aprecia en la fotografía, ¿qué le indica?

- a) Peligro por la proximidad de una intersección en la que debo ceder el paso a

- los que vengan por la izquierda.  
b) Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso.

**5** Si circula Ud. con su turismo a 120 kilómetros por hora por una autopista con dos carriles para cada sentido de circulación y se mantiene en el carril izquierdo, ¿actúa

correctamente?

- a) Sí, porque el carril izquierdo está reservado a los vehículos que circulan más rápidamente.  
b) Sí, porque al circular a la velocidad máxima permitida, no puedo ser adelantado por lo que no obstaculizo a ningún otro vehículo.  
c) No, porque, como norma general, debo circular por el carril derecho.



**6** ¿Le obliga la limitación de velocidad impuesta por la señal de obras que se aprecia en la fotografía?

- a) Sí, en todo caso.  
b) Sí, pero sólo

cuando haya obreros trabajando.

- c) No.

**7** Si circula Ud. por una vía en la que la densidad de la circulación es tal que los vehículos ocupan toda la anchura de la calzada y sólo pueda circular a una velocidad que dependa de la de los que van delante en su carril, ¿le está permitido cambiar de carril?

- a) No, en ningún caso.  
b) Sí, para realizar cualquier maniobra que no sea la de adelantamiento.  
c) Sí, pero solamente para prepararme a girar a la derecha o a la izquierda, salir de la calzada o tomar determinada dirección.



**8** ¿Qué distancia de separación debe Ud. guardar, como mínimo, con el vehículo blanco que va delante, al que no tiene propósito de adelantar?

- a) La que me permita detenerme en caso de frenado brusco, sin colisionar con él.  
b) La que, además de permitir detenerme en caso de frenado brusco del vehículo que va delante sin colisionar con él, permita al que me siga adelantarme con seguridad.  
c) Cincuenta metros.

Esta sección (textos y fotografías) puede reproducirse sin autorización previa.

**9** ¿Está Ud. obligado a moderar la velocidad al aproximarse a una intersección?

- a) Sí, en todo caso.
- b) Solamente si no tengo prioridad de paso.
- c) Sí, siempre que la intersección se encuentre dentro de poblado.



**10** La señalización que se aprecia en la fotografía le advierte que a 150 metros...

- a) hay una incorporación a una autovía, y debo ceder el paso a los vehículos que circulen por ella.
- b) hay una incorporación a una autovía, señalizada con STOP, por lo que debo detenerme.
- c) finaliza la autovía y debo ceder el paso a los vehículos que circulen por la vía a la que me voy a incorporar.

**11** Si conduce un turismo y advierte que otro vehículo que le sigue tiene el propósito de adelantarlo, ¿está Ud. obligado a indicarle la posibilidad de hacerlo, extendiendo el brazo y moviéndolo de atrás adelante, con el dorso de la mano hacia atrás, o poniendo en funcionamiento el intermitente derecho?

- a) Sí, en todo caso.
- b) No, en ningún caso.
- c) Solamente si no puedo ceñirme por completo al borde derecho de la calzada y el adelantamiento puede hacerse con seguridad.



**12** De acuerdo con la señalización que se observa en la fotografía, ¿le está permitido realizar un cambio de dirección a la izquierda?

- a) Sí.
- c) No.

**13** En caso de accidente de circulación, ¿debe darse de beber a los heridos graves?

- a) Sí, siempre que el herido presente quemaduras graves.
- b) No, en ningún caso.
- c) No, como norma general.



**14** ¿Qué le indican las señales de balizamiento que se aprecian en la fotografía?

- a) Que la próxima curva es especialmente peligrosa.
- b) Que solamente es utilizable el carril derecho.
- c) Que debo tomar obligatoriamente la salida inmediata que está a la derecha.

**15** En caso de accidente, ¿quiénes están obligados a auxiliar o solicitar auxilio para las víctimas, colaborar para evitar mayores peligros o daños, restablecer la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos?

- a) Solamente los conductores implicados en el accidente.
- b) Solamente los conductores implicados en el accidente y los que presencien o tengan conocimiento del accidente.
- c) Los conductores y personas implicadas en el accidente y los que presencien o tengan conocimiento del mismo.



**16** ¿Qué le indica la señal que aparece en la fotografía?

- a) Que a partir de 200 metros cesa de ser utilizable el carril izquierdo.
- b) Que durante 200 metros cesa de ser utilizable el carril izquierdo.
- c) Que a partir de 200 metros la calzada va a tener tres carriles.

**17** En el centro de una calzada de sentido único existe un refugio. ¿Por qué parte de la calzada podrá circular?

- a) Únicamente por la parte de la calzada que quede a la izquierda del refugio.
- b) Tanto por la derecha como por la izquierda del refugio.
- c) Únicamente por la parte de la calzada que quede a la derecha del refugio.



**18** En la autopista que se observa en la fotografía, ¿le está permitido parar el vehículo que conduce si desea descansar?

- a) Sí, siempre que lo haga fuera de la calzada y de la parte transitada del arcén.
- b) No, excepto en los lugares habilitados al efecto.

**19** Además de las luces de posición, ¿con qué otras luces puede utilizarse simultáneamente la luz delantera de niebla?

- a) Solamente con la de corto alcance y la posterior de niebla.
- b) Con la de corto alcance, la de largo alcance y la posterior de niebla.
- c) Solamente con las de posición.

**20** Cuando circula próximo a otro vehículo, tiene que contar con la zona de incertidumbre del mismo. ¿Por dónde se extiende esa zona?

- a) Por delante del vehículo, solamente.
- b) Por delante y por detrás del vehículo, solamente.
- c) Por delante, por detrás y lateralmente del vehículo.



**21** ¿Es correcta la posición del vehículo que se observa en la fotografía?

- a) Sí, si está parado; no, si está estacionado.
- b) Sí, tanto si está parado como estacionado.
- c) No, tanto si está parado como estacionado.

**22** El tiempo de reacción de un conductor, ¿resulta afectado por la ingestión de alcohol?

- a) Sí, resulta disminuido.
- b) Sí, resulta aumentado.
- c) No. El alcohol no afecta al tiempo de reacción.



**23** A partir de las dos señales verticales que se observan en la fotografía, ¿está permitido adelantar invadiendo la parte izquierda de la calzada?

- a) Sí.
- b) No.

**24** Si Ud. circula por una carretera situada fuera de poblado, ¿le estaría permitido emplear señales acústicas para advertir al conductor de otro vehículo el propósito de adelantarlo?

- a) Sí.
- b) No.



**25** Teniendo en cuenta la señalización, ¿podría Ud. efectuar un cambio de sentido de la marcha en la calza-

da que se observa en la fotografía?

- a) Sí.
- b) No.

**26** Si circula Ud. por una calzada de doble sentido de circulación y tres carriles separados por líneas longitudinales discontinuas, ¿dónde deberá colocarse para efectuar un cambio de dirección a la izquierda?

- a) En el carril izquierdo.
- b) En el carril central.
- c) En el carril derecho.

**27** La utilización de pinzas para retener el cinturón de seguridad...

- a) es conveniente, porque reduce la presión del cinturón sobre el pecho.
- b) es peligroso, porque reduce la eficacia del cinturón.
- c) es necesaria, como complemento del airbag, en los vehículos dotados del mismo.



**28** A partir de la señal, ¿a qué velocidad mínima puede Ud. circular sin causa justificada por esta autopista?

- a) A 70 kilómetros por hora.
- b) A 60 kilómetros por hora.
- c) No existe límite mínimo de velocidad.

**29** La principal ventaja del sistema de freno ABS es que, en caso de frenado de emergencia...

- a) reduce considerablemente la distancia de frenado con pavimento mojado.
- b) evita el bloqueo de las ruedas.
- c) elimina el desgaste de las superficies frenantes.



**30** El carril que está habilitado para circular en sentido contrario al habitual, ¿puede ser utilizado por los conductores de vehículos que circulan en sentido contrario

por el carril normal para adelantar?

- a) Sí.
- b) No.
- c) Sí, cuando no exista peligro de colisión con los vehículos que lo utilicen.

**31** ¿Cuál de los siguientes documentos relativos al vehículo debe Ud. consultar para saber las inspecciones técnicas realizadas al mismo?

- a) El permiso de circulación.
- b) La tarjeta de inspección técnica.
- c) El permiso de circulación y la tarjeta de inspección técnica.



**32** ¿Qué le advierten las señales que se aprecian en la fotografía?

- a) Que la calzada va a quedar con un solo carril.
- b) Que a partir de ellas, la circulación es en ambos sentidos.
- c) Que la calzada se estrecha por el lado de la derecha.

**33** El permiso que autoriza a conducir turismos, ¿le autoriza también para conducir un conjunto formado por un turismo y un remolque no ligero?

- a) Sí, en todo caso.
- b) No, en ningún caso.
- c) Sí, cuando la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del turismo y la masa máxima autorizada del conjunto no sobrepase los 3.500 kilogramos.

**34** Si utiliza Ud. un espejo retrovisor convexo, debe tener en cuenta que en él los vehículos le parece que están...

- a) más próximos de lo que están en realidad.
- b) más alejados de lo que están en realidad.



**35** ¿Circula correctamente el vehículo de la fotografía?

- a) No, porque en los turismos únicamente está permitido transportar equipajes sin que en ningún caso pueda sobresalir de la estructura del vehículo.
- b) Sí, porque no rebasa los límites máximos de longitud, anchura y altura.
- c) Sí, porque las cargas indivisibles pueden sobresalir por la parte posterior hasta un tercio de la longitud del vehículo.

**36** Si Ud. circula llevando un neumático con la presión de aire demasiado baja, ¿qué parte de la banda de rodadura sufrirá mayor desgaste?

- a) Los dos lados.
- b) La parte central.
- c) La desgastarán por igual el centro y los lados.



**37** Si Ud. conduce un vehículo mixto de 3.500 kilogramos de peso máximo autorizado, ¿le está permitido circular por esta vía a partir del lugar en que se encuentra la señal?

- a) Solamente si el vehículo no lleva carga.
- b) Sí, lleve o no carga el vehículo.
- c) No, en ningún caso.

**38** Mientras se conduce, ¿es correcto sujetar el volante por los radios?

- a) No, porque se reduce peligrosamente el margen de maniobra en caso de emergencia.
- b) Sí, porque es la posición más relajada.
- c) Sí, siempre que la posición de las manos sea equivalente a la de las dos menos diez o las tres menos cuatro de las agujas de un reloj.



**39** La señal de la fotografía le advierte del peligro representado por...

- a) la proximidad de un lugar frecuentado por animales domésticos o en libertad.
- b) la proximidad de un paso para ganados.
- c) la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales domésticos.

**40** La marcha hacia atrás en los casos en que está permitida, ¿cómo debe advertirla a los demás conductores y usuarios?

- a) Con la luz de marcha atrás si el vehículo dispone de ella y, en su defecto, con el brazo extendido horizontalmente con la palma de la mano hacia atrás.
- b) Con las señales acústicas utilizadas de forma breve y sin molestar.
- c) No es necesario advertirla.

#### SOLUCIONES AL TEST

1: a; 2: b; 3: a; 4: b; 5: c; 6: a; 7: c; 8: b; 9: b; 10: a; 11: b; 12: a; 13: c; 14: b; 15: c; 16: a; 17: b; 18: b; 19: b; 20: c; 21: c; 22: b; 23: b; 24: a; 25: b; 26: b; 27: b; 28: b; 29: b; 30: b; 31: b; 32: c; 33: c; 34: b; 35: a; 36: a; 37: b; 38: a; 39: c; y 40: a.

## EN CLAVE DE JUEGO

Mantener la atención en la conducción mientras en el asiento de atrás hay peleas, llantos o gritos infantiles puede 'poner de los nervios' al más paciente de los conductores. Por eso, tome medidas que no hagan del viaje de vacaciones una 'experiencia inolvidable'.



✓ **Estirar las piernas.** Es importante programar paradas cada cierto tiempo para que niños y adultos descansen un rato. Así, el camino se hará más corto para todos.

✓ **Para el mareo.** Quizás lo mejor para evitarlo sea que los niños viajen dormidos, sobre todo si son pequeños o el viaje es por la noche. De todas maneras, si sus hijos suelen marearse, recurra a algún producto específico en su farmacia.



den ser el mejor aliado para conducir tranquilo durante muchos más kilómetros.



✓ **Libros y juegos.** Acapare todos los que puedan llevarse dentro de un coche. El mercado presenta una amplia variedad para todas las edades: puzzles, cuentos, juegos imantados... Todo vale para que vayan entretenidos.



✓ **Puertas cerradas.** Y, por último, no olvide colocar el cierre 'anti-niños' que tienen casi todos los vehículos e impide abrir las puertas traseras desde dentro. La inactividad del viaje y su afán de investigación pueden darle un buen susto.

✓ **Comida y agua.** Si al cansancio del viaje añadimos el hambre o la sed de los pequeños pasajeros, la situación puede tomar tintes dramáticos. Por eso, será muy útil llevar un tentempié, fruta, algo para beber o, incluso, alguna chuchería.

✓ **Con música.** Está claro que 'la música amansa a las fieras'. Un cassette con sus canciones preferidas puede

## Embarazada con cinturón

Si usted será pronto mamá, el cinturón de seguridad es tan buen aliado suyo como del bebé. Eso sí, es fundamental llevarlo correctamente colocado: la cinta inferior nunca debe ir sobre el vientre, sino ajustada por debajo del abdomen. Así el cinturón sujetará sin producir ningún daño al pequeño.



## SILLITAS A REVISION

Como con otros elementos de seguridad (airbag, cinturón...), los expertos recomiendan sustituir la sillita por otra nueva cuando el coche sufra un accidente de importancia. Si no, al menos es conveniente que la revise el fabricante y garantice que no ha sufrido desperfectos que pongan en duda su seguridad.



BERNABÉ TIERNO

## LA FAMILIA AL VOLANTE

Las deseadas vacaciones ya están aquí y, seguramente, para los niños y adolescentes, preparar las maletas con todo lo necesario es saborear de antemano el disfrute que se avecina, ya sea en la playa, en la sierra o en el pueblo de los abuelos.

La exultante alegría de los hijos también la vivimos los padres y es el mejor momento para decirles que, en unas buenas vacaciones, el descanso físico y mental debe ser objetivo prioritario. Conviene recordarles además, que en el momento en que papá o mamá se ponen al volante, ya estamos de vacaciones y que la forma en que planifiquemos y hagamos el viaje es determinante para 'empezar con buen pie'. Hay que explicar a los hijos que 'vacaciones' es sinónimo de: tiempo de descanso, de paz, de tranquilidad, de armonía y de disfrute... ¡Ya se acabaron los nervios y las prisas! No hay mejor ocasión para enseñar a los hijos cómo se hace un viaje de placer y una conducción inteligente, comentando cosas como estas:

● El conductor, como responsable absoluto de la conducción, además de poner toda su atención, debe estar descansado y tranquilo y no haber tomado nada de alcohol. No debe hacerse nada que pueda distraerle o ponerle nervioso.

● Como lo más importante es llegar, se debe ir a una velocidad prudencial y descansando las veces que sean necesarias.

● Muy importante también es disfrutar del viaje, que forma parte de las vacaciones. Enfadarse, discutir acaloradamente, 'picarse' con el conductor o con los ocupantes de otro coche es un gravísimo error, que a veces se paga caro.

● Contribuye a que el viaje sea más feliz y llevadero el informarnos previamente, para luego poder comentar algo de los distintos pueblos y ciudades por los que pasamos: sus monumentos, su folklore, sus fiestas, sus productos típicos y las costumbres de sus habitantes.

En definitiva, lo importante es que toda la familia al volante convierta el viaje en vacación, en disfrute.

Psicólogo-pedagogo y escritor

## El verano es la época en la que se producen más accidentes

M. LÓPEZ

Los meses de julio y agosto siguen siendo el período del año en el que se registran más accidentes de tráfico, a pesar de que durante 1999 continuó descendiendo el número de víctimas mortales (844 frente a los 990 fallecidos en 1998). Las carreteras de las costas son las zonas en las que se registra mayor número de accidentes.



## PELIGROSO CALOR

Durante las horas de sol, en una carretera convencional y colisionando con otro vehículo por no respetar las normas de tráfico son las características más comunes de los accidentes que se registran los meses de verano (julio y agosto), según datos de la Dirección General de Tráfico. Unos meses que, según la misma fuente, siguen siendo los más peligrosos, pese a que las estadísticas indican que el número de fallecidos en accidentes de tráfico (844 personas) ha descendido en relación con los mismos

meses de 1998 (990 personas). Por otro lado, el mayor número de desplazamientos que se realizan en estos meses y la atracción que las costas tienen para pasar unos días de descanso hacen que Andalucía (con 100 fallecidos) y Cataluña (95 personas muertas) sean las zonas en las que más accidentes se registran. A continuación figuran Castilla y León (87 fallecidos), Galicia (68) y Valencia y Castilla-La Mancha (67).

En cuanto a los factores que causan los accidentes, no respetar las normas de tráfico

(35 por 100) y las distracciones (28 por 100) son las causas más comunes que los desencadenan. Unos siniestros que habitualmente se deben a colisiones (51 por 100) y a salidas de la vía (40 por 100).

Finalmente, las autopistas continúan siendo las vías más seguras, con 678 accidentes registrados durante el verano de 1999 frente a los 1.706 accidentes que se produjeron en las autopistas y los 7.818 ocurridos en las carreteras convencionales.

### ¿QUÉ HAGO SI VEO UN ACCIDENTE?

En esta época es probable que pueda encontrarse con algún accidente en la carretera. Lo primero que debe saber es que no socorrer a un herido es un delito. Lo segundo, que debe tener ciertas precauciones, con los heridos y con la propia actitud, para evitar otros accidentes.

✓ **Aparque bien.** Lo primero que deberá hacer es guardar la calma y aparcar bien su coche para evitar que puedan producirse más accidentes. Ponga las luces de emergencia.

✓ **Acérquese al herido.** Eche un vistazo a los heridos, trate de calmarlos y pida ayuda.



✓ **Pare a otros coches.** Si tiene móvil, o a través de los postes SOS, solicite ayuda y facilite el mayor número de datos que pueda de la localización exacta y del estado de los heridos dentro de sus conocimientos.

✓ **Cómo atenderles.** Si hubiera riesgo de incendio o de que pudieran ser atropellados, saque a los heridos del coche de la forma siguiente: 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. ¡Sólo en casos extremos!

## TRATAR A UN HERIDO

Dicen los expertos que muchas de las lesiones medulares son producidas por una 'manipulación' inadecuada del herido. Aquí valdría perfectamente el refrán de que "más vale prevenir que curar". Así pues, salvo situación extrema, es más recomendable pedir ayuda a servicios médicos que tratar de coger al herido sin más, meterle en un coche y salir disparado hacia cualquier hospital. Siga estas reglas si se encuentra un accidente en la carretera:

- No saque al herido del coche hasta que vengan los servicios médicos, salvo que haya peligro para su integridad.
- En todo caso, evite moverle el eje cabeza-cuello-tronco.
- No le suministre comida, bebida o medicamentos. Si acaso, mójele los labios.



### LOS ACCIDENTES DEL VERANO (\*)

	MENOS VÍCTIMAS	
	1998	1999
Nº Accidentes	711	712
Fallecidos	990	844

### CON SOL: MÁS PELIGRO

Accidentes Muertos		
Día	71%	67%
Crepúsculo	5%	4%
Noche	24%	29%

### FACTORES CAUSANTES

No respetar las normas	35%
Distracción	28%
Velocidad inadecuada	23%
Cansancio o sueño	4%
Alcohol o drogas	4%

### TIPOS DE SINIESTRO

Colisión	51%
Salida de la vía	40%
Atropello	4%
Vuelco	3%

### AUTOPISTAS: LAS MÁS SEGURAS

	Accidentes Muertos	
Autopista	678	49
Autovía	1.706	183
Carretera convencional	7.818	615
Resto (incluida zona urbana)	7.634	122

(\*) Datos correspondientes a los meses de julio y agosto. Fuente DGT.



MANUEL BARRIOS

## BUENOS CONSEJOS

Suponemos que, como usted no tiene la menor intención de suicidarse, antes de emprender el viaje ha hecho que le revisen el coche, dejándolo a punto. Usted es un conductor experto y, como la carretera a recorrer está de dulce, cree que no hay razones para sufrir un accidente. Sin embargo, aún le faltan tres condiciones para llegar a su punto de destino sano y salvo: que sepa reprimir sus impulsos, con un dominio absoluto de cada situación que pueda plantearse; que no deje de prever, ni un segundo, la posibilidad de un grave error a cargo del vehículo que viene de frente o intenta adelantarlo; por último, el azar, que no puede predecirse, pero sí estar preparado por si procura salirle al encuentro con su perversidad característica.

Creo que, para dominar los impulsos -de pisar a fondo el acelerador, de realizar una maniobra peligrosa, de no alertar los cinco sentidos en las señalizaciones, cambios de rasante, paso a nivel, visibilidad reducida, etc.-, una buena terapia consiste en recordar algunos capítulos que han quedado en la pequeña historia del automovilismo. Por ejemplo, la primera carrera a motor se celebró en 1894, de París a Ruán, ganada por el conde De Dion pilotando un coche que cubrió el trayecto entre ambas capitales a dieciocho kilómetros por hora.

Un coche en marcha es siempre un peligro, y usted no querrá causar mal alguno. Recapacite en ello recordando que, hasta el 14 de noviembre de 1896, no fue derogada en Inglaterra la ley que obligaba a todo tipo de vehículo automóvil a ser precedido por un hombre que agitaba una bandera roja, en previsión de accidentes. En la primera década del siglo XX, constituían tal novedad los automóviles, atropellaban a tanta gente y asustaban tanto a los caballos, que el estado de Tennessee (EE. UU.) publicó una ley obligando a todo automovilista que planeaba salir de paseo a avisarlo al público, por medio de la Prensa, con una semana de antelación.

En fin, si es usted creyente y se nota atraído por el vértigo de la velocidad, piense en que "a partir de los noventa kilómetros por hora, San Cristóbal se desentiende del asunto".

Escritor

# LOS FAMOSOS, PREOCUPADOS POR LA SEGURIDAD

**ANNE IGARTIBURU** (presentadora de TV)

## "NUNCA ARRANCO SIN PONERME EL CINTURÓN"

Conduce desde hace 13 años y califica de manía una precaución: "Nunca arranco sin ponerme el cinturón conduzca yo o no". Recorre unos 55.000 kilómetros anuales, por lo que ha escogido un coche diesel. "Me encanta conducir y hacer viajes largos con la música bastante alta. Siempre intento evitar conducir después de comer". Optimista sobre el modo de conducir de los españoles: "la gente conduce bastante bien y no comete muchos errores. Sólo pierdo la paciencia por el listillo que te quita el aparcamiento y por la falta de respeto por los pasos para peatones" - este verano reparte su tiempo entre el avión y el coche: el primero lo usa por trabajo, "Corazón de Verano" en televisión y "Educando a Rita" en teatro, y el segundo, los fines de semana, que repartirá entre el Norte y Portugal.



**JUAN ECHANOVE** (actor)

## "EN VIAJES LARGOS, HAY QUE COMER LO JUSTO Y NO BEBER ALCOHOL"

Por su trabajo, Juan Echanove viaja en coche a menudo - "hago unos 30.000 kilómetros al año" - y se preocupa de su mantenimiento: "Concedo mucha importancia a los cambios de aceite, a las luces y al estado de las ruedas". Al comprar coche se fija en los elementos técnicos: "Presto mucha atención al motor". Cree que deben revisarse los límites de velocidad actuales: "A veces tiene más peligro un conductor que va a 60 km/h por una autovía que otro que va a 160 km/h". Este verano hará escapadas a la playa aprovechando el descanso de la obra teatral "El Verdugo". Autor de "Curso de Cocina para Novatos", recomienda qué comer en un viaje largo: "Estaría bien jamón ibérico. Hay que comer lo justo y no beber alcohol".



**ABEL ANTÓN** (atleta)

## "ME FIJO EN LA SEGURIDAD"

El bicampeón del Mundo de maratón no tiene vacaciones. En septiembre le esperan los Juegos Olímpicos de Sidney (Australia) y debe entrenar a diario. Su familia, solidaria, no le ha abandonado por la costa mediterránea, su destino habitual, y sólo se permiten escapadas de fin de semana a Tardecuende, a 25 kilómetros de Soria. Más kilómetros recorre en coche durante todo el año para participar en las competiciones: "Conduzco mucho, unos 35.000 kilómetros al año; viajo siempre en coche porque es el medio más rápido y cómodo. Por eso me fijo en la seguridad y fiabilidad del vehículo". Conductor desde hace 19 años, se preocupa del mantenimiento del vehículo, en especial de las ruedas. "Al volante, soy muy tranquilo, voy a lo mío sin estar pendiente de lo que hacen los demás. Disculpo todo, excepto a los que crean situaciones de peligro de accidentes".

**Emmanuel ZOGO**

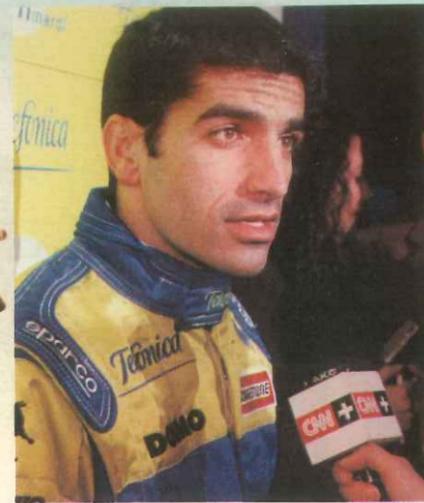
Los famosos, como bien es sabido, también viajan. Y como los demás mortales, prefieren el coche en muchos casos para sus vacaciones veraniegas. Hemos consultado a algunos y les hemos planteado ciertos temas relacionados con la planificación del viaje, si ponen o no a punto su coche, si les preocupa la seguridad, si eligen las horas más adecuadas para salir o si cuidan la comida. Estas son sus respuestas.



**RAMONCÍN** (cantante y escritor)

## "EL COCHE DEBE IR BIEN CALZADO"

"Si hubiera un buzón donde chivarse de lo que hace la gente en carretera, estaría usándolo todo el día. Toda dureza es poca para los conductores que creen que la carretera es un circuito. Los accidentes de tráfico son el único asesinato permitido en el mundo". Así de tajante es Ramoncín con los infractores de las normas. Al artista le gusta llevar el coche a las revisiones: "Nadie mejor que el propietario sabe qué necesita su vehículo. Siempre salgo a la carretera, le echo un vistazo, lo llevo al médico". Aparte de frenos, aceite y motor, da mucha importancia al mantenimiento de los neumáticos: "El coche tiene que ir bien calzado; la gente se queja de que son caros y no se da cuenta que son vitales". Cree que toda precaución es poca y la primera, el cinturón: "No dejo que nadie viaje conmigo sin ponérselo". Sin vacaciones este verano, compagina su gira con la grabación de un disco y la preparación de un libro de poemas y una novela.



**MARC GENÉ** (piloto de F-1)

## "ME PREOCUPA MUCHO EL ESTADO DE LOS NEUMÁTICOS"

Marc Gené pasará el verano de carrera en carrera por Europa, con apenas tiempo para escaparse a la playa. No coge casi el coche: "Para los viajes de trabajo, uso el avión y para moverme por Barcelona, el transporte público". Hasta este año llevaba su deportivo a las revisiones, pero, por falta de tiempo, ahora lo hacen amigos y familiares. Sin embargo, no descuida su mantenimiento: "Me preocupa mucho el estado de los neumáticos y más en verano, con las tormentas y el peligro del aquaplaning". Además, cree en la importancia de conducir descansado: "Las dos principales razones de los accidentes son el exceso de velocidad y la conducción con falta de sueño. Se recomienda parar cada 2 horas, pero yo animo a detenerse cada menos tiempo y echar una cabezadita si uno está cansado". Gené no usa nunca el claxon y suele guardar la calma. Cree que hoy todos los coches garantizan seguridad, por lo que mira su estética y su comodidad.



**FLORENTINO FERNÁNDEZ** (presentador de TV)

## "SOY MUY EXIGENTE CON LAS REVISIONES"

Florentino Fernández cambia este verano "El Informal" por las carreteras: en una caravana, con su novia, hará diferentes rutas "en plan de aventura e improvisación". Al volante se caracteriza por lo contrario: "Estoy muy pendiente de todo lo que necesita el coche, soy muy exigente con las revisiones; lo llevo en la sangre: mi padre es conductor de autobuses urbanos en Madrid. Conduzco muy suave y me gusta ir bien equipado: botiquín, triángulos, linterna..." Acaba de estrenar un todo-terreno: "En primer lugar he buscado la seguridad y después, la respuesta del motor". No pierde la tranquilidad en los 20.000 kilómetros que hace al año: "He aprendido a no pelearme con el resto de conductores, hay que ser consciente de que todos metemos la pata". Lo que más le molesta es "la gente que conduce 'a su rollo' sin pensar en los demás".



**PILAR RAHOLA** (política)

## "DISCULPO LOS FALLOS POR DESPISTES"



Su coche está siempre a punto: "Siempre me fijo en la seguridad, en que me dé tranquilidad para ir con mi familia". Consumada conductora tras 20 años, prácticamente no se baja del coche: "Este año, he hecho 30.000 kilóme-

tros, uso el coche a diario para ir al trabajo y para cualquier viaje que me permita hacerlo en él, tanto dentro de España como fuera". En los desplazamientos largos se turna para conducir y para cada dos horas. Intransigente con la agresividad y la competencia en carretera, es tolerante con algunos fallos de los conductores: "Disculpo los que nacen de los despistes y soy muy comprensiva con los de los extranjeros". Este verano visitará California, donde alquilará un coche "a lo 'Thelma y Louise'", y recorrerá el País Vasco en coche con sus hijos. La banda sonora de sus viajes de la autora será la de siempre: "En el coche sólo pongo música relajada -boleros, Joaquín Sabina o sonos cubanos...-, las noticias me crisan".

**PEDRO PIQUERAS** (periodista)

## "SIEMPRE TENGO EL COCHE A PUNTO"

Le gusta cuidar su coche y suele lavarlo él -"es la forma de mostrarle mi afecto"-, pero no entiende de mecánica: "Si meto la mano, puedo destruirlo". Suele hacer varios viajes a Alicante y a Valencia, y, en verano, repite: "Siempre tengo a punto el coche y antes de las vacaciones reviso con especial atención neumáticos y filtros". Su tipo de coche es "familiar, seguro, que me permita hacer kilómetros confortablemente y con un equipo de música que suene bien". Confiesa haber visto muchas barbaridades en la carretera y tener miedo a los conductores. Con veinte años de experiencia al volante, realiza 50.000 kilómetros al año y extrema las precauciones en los viajes largos: "Elijo siempre las horas de menos tráfico, como poco, no bebo nada de alcohol y paro en cuanto tengo una ligera sensación de adormecimiento". El periodista -que acaba de publicar su primera novela, "Colón a los ojos de Beatriz"- acepta bien las recriminaciones de otros conductores: "Si tienen razón, levanto la mano y pido excusas. Intento no perder las formas, pero a veces..." Crítico con los que se pegan por detrás, es permisivo con quienes no arrancan inmediatamente al abrirse el semáforo: "Me pasa a menudo, la gente te hace sentir que llega el fin del mundo".

Javier Cansado

Viaje con humor

# "CADA CIEN KILOMETROS, PARO Y HAGO MEDITACION"

Jesús SORIA

Fotos: Marcos GONZÁLEZ

Se llama Javier Cansado, es humorista, se ríe de su sombra, odia conducir, se califica de tacaño, tarda dos horas en cambiar una rueda y ha realizado un "viaje" con humor para este suplemento veraniego. Eso sí, de vez en cuando, le sale la vena seria y se muestra muy duro con las imprudencias en la carretera y con la velocidad, que considera "reaccionaria".

- Para salir de viaje tendrás que descansar más que nadie...

- Es fundamental. Hay estar siempre muy relajado.

- ¿Haces algo especial?

- Yo paro cada cien kilómetros y junto a mi mujer hacemos meditación para relajarnos, hablamos del viaje, hacemos un 'viajeforum': qué nos ha gustado del trayecto, qué no nos ha gustado...

- ¿Participan los niños?

- Sí, a su nivel. Susanita pide caca, todavía no se le pueden hablar de ciertas cosas.

- ¿Llevas guión de dónde vas a parar, del trayecto...?

- No, aproximadamente. No somos cartesianos. Somos

seguidores de Voltaire, pero cuando estamos en el coche, lo dejamos.

- ¿Alguna vez te has entretenido tanto que no has llegado al destino?

- Sí, una vez. Pero no fue por eso. Pillé tal atasco que me tuve que volver. Eso pasa por no escalar nuestras salidas. ¿Por qué tenemos que salir todos el uno de agosto?

- ¿Llevas el taller antes de un viaje como el del verano?

- Mi coche pasa por el taller muy a menudo. Es un problema que tengo, bueno, mi mujer, que es la que conduce, aunque yo soy el que pago. Es un coche de segunda mano, soy muy tacaño, y se nos es-

tropea bastante. Vamos, que siempre lo tenemos a punto...

- Con tu tacañez, supongo que te preocupa la subida de la gasolina. ¿Llenas el depósito o pones sólo 5.000 pesetas?

- Es que la gasolina me parece barata...

- Eso es impopular...

- Ya lo sé, pero me parece que lo caro es el cine. ¡850 pesetas que me cobraron el otro día! Y pensé: con esto podía haber echado cinco litros de gasolina. ¿O cuatro? Echar gasolina es insostenible. Yo siempre lo lleno, pero precisamente para parar en ellas lo menos posible.

- ¿Tienes alguna alternativa?

- Yo creo que en la gasolinera que hubiera atracciones, un espectáculo, se pararía más. Es un coñazo, engorroso, aburrido, el olor de gasolina no me gusta... Estoy pensando poner dos depósitos para parar menos.

- Vas de viaje y tus hijos piden pis o caca, ¿qué haces?

- Cuando lo pide la pequeña, no nos importa que se lo haga encima. Es más engorroso cuando lo pide mi mujer. O



## EN CORTO

### "LA VELOCIDAD ES REACCIONARIA"

- ¿Qué te dice la palabra grúa?

- Desastre.

- ¿Y cambio de aceite?

- Muy de moda.

- ¿Airbag?

- Película exitosa.

- ¿Calentón?

- ¡Guarro!

- "Si bebes, no conduzcas..."

- Fundamental.

- ¿Meter la primera?

- Y la segunda, la tercera...

- ¿Antirrobo?

- No existe. Dura hasta que quieren los cacos.

- ¿La rueda?

- Invento redondo.

- ¿Cambio de marcha?

- Se da mucho en el país.

- ¿Frenar?

- Hay que frenar mucho.

- ¿Y la velocidad?

- Reaccionaria. Se pierden muchas cosas por ir tan deprisa.

yo: Elena, ¡quiero pis!. Porque yo no hago mis necesidades en plan taxista.

- ¿Aire acondicionado o ventanillas abiertas?

- ¡Por favor! Yo no pongo el aire acondicionado, llevo las ventanillas abiertas siempre.

- ¿Y la radio?

- La radio la pongo porque la batería se va autoalimentando... Yo, si pudiera, no gastaría nada. Si hubiera coches pequeños que diera el Estado, tendría uno de esos.

- Te adelantan en la carretera, ¿te da igual, te enfadas?

- No me molesta demasiado, pero a veces saco los cuernos, pero por debajo...

- Para viajar, ¿te vale con un maletero o utilizas a Seur?

- Siempre me falta espacio, la verdad es que es una buena idea lo de Seur. Y lo peor es cuando vuelvo de las vacaciones: ¡no entra nada!

- ¿Playa o montaña?

- A mí me gusta lo que le gusta a mi mujer.

- Y si el tren y el avión son más seguros, ¿por qué el 90 por 100 vamos en coche?

- Nos gusta porque es nuestro el coche. Si todos tuviéramos un tren, iríamos en tren.. Pero el Estado no quiere. Ni las marcas de coches. ¡Se cogieran un cabreo! Pero si Clinton dijera "vamos a poner 300 vías entre Madrid y Valencia" y cada uno cogiera sus propios trenes, habría una guerra.

- ¿Sabes dónde se colocan los triángulos de preseñalización de peligro?

- Uno de ellos, encima de la cabeza, como Dios, para que

proteja; otro delante y otro detrás. ¡Pero no me preguntes metros! ¿Treinta?

- Cincuenta.

- Uyyyyyyyyyy... ¿Me das el premio de todos modos?

- ¿Qué crees que debe ser obligatorio llevar en el coche?

- Buen rollo. La gente se pone muy tensa en el coche. Relajación, música, conversación. Que el viaje sea parte de la vacación. Paraditas, ver paisajes...

- ¿Tu situación ideal: piloto, copiloto o en la sillita del niño?

- He engordado y la sillita se me ha quedado pequeña, pero sí, me gusta ir detrás...

- ¿Te incomoda llevar a la suegra en el coche?

- Yo adoro a mi suegra.

- Seguro que su coche es mejor que el tuyo...

- Sí, muchísimo mejor...

- Hasta tendrá aire acondicionado...

- Tiene aire, lo pone y no me cuesta dinero...

- Sales con tu mujer, tus hijos... y se para el coche. ¿Qué haces?

- De momento, basflemar... Cosas veniales, por supuesto. Pero ahora, con el móvil, es maravilloso. En realidad, desde que se inventó el móvil, esto se acabó. Es la única ventaja que le veo al teléfono.

- Sabes cambiar una rueda?

## EN SERIO

### "CON LAS IMPRUDENCIAS SERÍA MUY DURO"

- Cuando ves una locura en la carretera, ¿qué haces?

- Me hace dudar de la condición humana. Somos libres, pero estás poniendo en peligro mi vida y eso me molesta mucho.

- ¿Serías duro?

- Yo, con las imprudencias temerarias sería muy duro, muy duro. Todo lo que ponga en peligro a los demás, me parece demencial, irresponsable... ¡Qué se vayan al Jarama a correr! Y si lo haces, que sepas que te van a dar un palo. Cárcel, sería muy duro.

- ¿No se es suficientemente duro?

- No. ¿Cómo pagas una vida, una paraplejía? No hay dinero. Si quieres emborracharte hasta caerte, vale, pero no con el coche. Es un arma.

- Me ha pasado. Yo pongo la fuerza bruta y mi mujer, la técnica.

- ¿Cuántas horas te llevó?

- No creas que es broma, horas y horas... Un par fácil.

- Te pasa por llevar ruedas...

- Claro, si es que tenía

que ir a culatadas. ¡Sería cojonudo!

- Ves a la Guardia Civil en la carretera, ¿qué piensas?

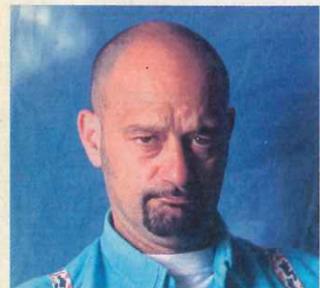
- Les saludo. Mi padre siempre me dijo que cuando los vea, les salude. Están para ayudar.

- ¿Tienes o no permiso de conducir?

- No tengo permiso, no me gusta. Me pongo al volante y lo odio. No sé distinguir un Citroën de un Renault. Me gustan los anti-gueros...

- Entonces, ¿qué hago yo entrevistándote?

- Eso digo yo.



"La gasolina es barata, lo que es caro es ir al cine. Con las 850 pesetas de la entrada podría haber echado cinco litros de gasolina"

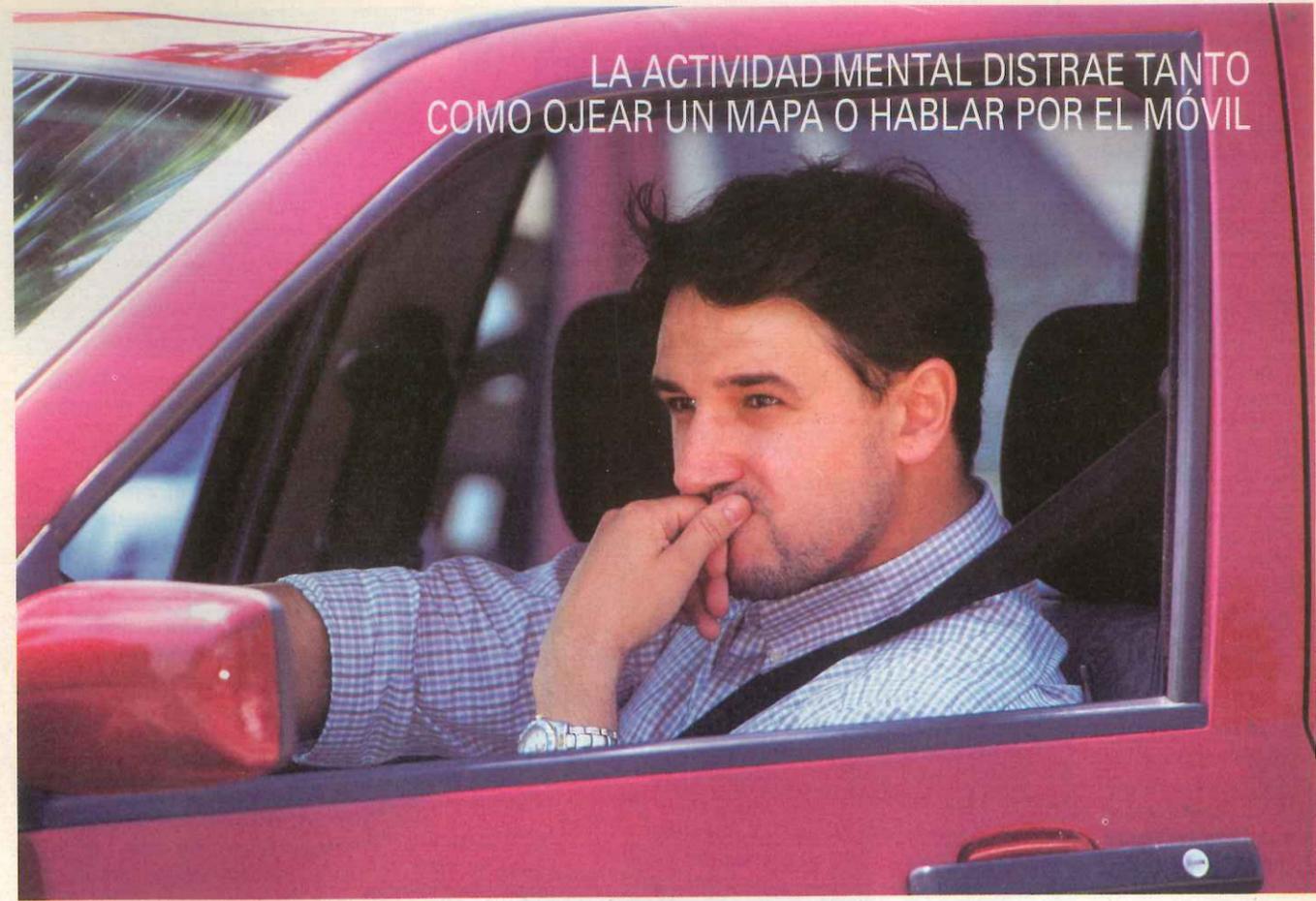


"¿Qué hago cuando me adelantan? Normalmente no me molesta demasiado, pero a veces saco los cuernos, pero por debajo..."



"Soy muy tacaño. Nunca pongo el aire acondicionado, llevo siempre las ventanillas abiertas. Y pongo la radio porque no gasta batería"

# Las VACACIONES de QUIQUE



LA ACTIVIDAD MENTAL DISTRAE TANTO COMO OJEAR UN MAPA O HABLAR POR EL MÓVIL

ATENCIÓN. Los propios pensamientos restan atención al conductor y reducen su campo de visión.

## Si "piensas", no conduzcas

JUANA SÁNCHEZ

Hay quien aprovecha el tiempo en que conduce para hacer mentalmente la lista de la compra, repasar la agenda del día o planificar el siguiente fin de semana. Sin embargo, un estudio revela que estas tareas mentales pueden distraer tanto o más a la conducción que otras situaciones ya conocidas como hablar por el móvil o sintonizar la radio.

Las distracciones son responsables de uno de cada tres accidentes de circulación. Sin embargo, las acciones clásicas a las que suele responsabilizarse del despiste del conductor —encender un cigarrillo, hablar por un móvil o echar una ojeada a un mapa— no son las únicas que desconcentran. Un estudio de la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Universidad Complutense de Madrid, publicado recientemente en una prestigiosa revista científica, asegura que los propios pensamientos del individuo, especialmente si suponen una preocupación importante o llevan implícitas imágenes —tratar de recordar un itinerario, por ejemplo— también restan una importante dosis

de atención, alterando considerablemente la actividad de conducir.

Esta conclusión se basa en una investigación experimental realizada con conductores a los que se pidió que realizaran dos tipos distintos de tareas mentales mientras conducían: una de producción verbal —decir en voz alta palabras que empezaran por una letra determinada— y otra de producción de imágenes mentales —pensar en una letra y girarla mentalmente de arriba a abajo o de izquierda a derecha para “ver” cómo quedaba—.

### Ver y decidir

El psicólogo Luis Nunes, responsable del programa Argos de la DGT en el que se encuadra el estudio, asegura que requiere tanta atención captar la información necesaria para conducir como responder a ella, es decir, decidir cómo actuar en cada situación. Por eso, asegura, “*es interferente cualquier pensamiento que mantenga ocupada parte de esa atención. En definitiva, se utilizan los mismos recursos*”.

Las tareas mentales encomendadas a los conductores —pensar palabras y

letras, con o sin imágenes— son extrapolables a actividades que se hacen habitualmente mientras se conduce, como comentar con un acompañante algo de cierta trascendencia o imaginar el camino adecuado para ir a un sitio concreto, según el otro autor del informe, Miguel Ángel Recarte, psicólogo y profesor de Procesos Básicos de la Facultad de Psicología de la Universidad Complutense de Madrid, para quien la importancia del estudio radica en saber qué tipo de pensamientos y cuánto pueden distraer al conductor, para compararlo con los elementos externos, “aunque no pueda legislarse respecto al pensamiento del conductor, tal y como se hace con respecto a las vallas publicitarias o el uso del móvil”.

### Pupilas que se dilatan

La atención que requieren estos procesos mentales se puede medir, porque cuando pensamos en cosas que requieren concentración, incluso sin conducir, nuestra pupila se dilata. Lo hace en función del tipo de tarea mental que realizamos y su dificultad, la carga de memoria necesaria o la motivación para realizarla. Además, la atención es quien guía los movimientos de los ojos, ya sea por lo que esperamos encontrar o por los estímulos del entorno. A diario realizamos más de 150.000 movimientos oculares, unos rápidos para obtener información “de bulto” y otros detenidos, llamados “fijacio-

## Conductores “de Indias”

Los experimentos realizados estudiaron tanto los factores del entorno como los efectos de las tareas mentales realizadas por los conductores que se prestaron a la investigación. Esta es su ficha:

- ✓ N° de experimentos: 4.
- ✓ N° de conductores: Entre 12 y 20 de ambos sexos, en cada experimento.
- ✓ Edades: De 20 a 40 años.
- ✓ Experiencia al volante: 2 años, como mínimo.
- ✓ Media de kilómetros recorridos por cada participante: 150.
- ✓ Tipos de vía: Tramos de autovía y de carretera convencional. Incluían el paso por glorietas y travesías.
- ✓ Condiciones ambientales: Día claro, con el suelo seco.
- ✓ Datos recogidos: Como media, la posición de los ojos de cada conductor se registró unas 50 veces por segundo. Eso elevó, sólo en el primer experimento, a casi 80.000 las fijaciones oculares analizadas (momentos en los que se extrae la máxima información) en cada una de las variables del vehículo que se estudiaron (velocidad, volante, aceleración...).



**HABLAR.** Mantener una conversación intrascendente no tiene excesivos efectos negativos en la atención.

nes”, en los que el ojo “se congela” de 2 a 4 décimas de segundo y con los que se obtienen datos detallados de un objeto de interés.

Los experimentos realizados registraron los movimientos oculares de los participantes, unos 50 por segundo. Se demostró que cuando el sujeto realiza tareas mentales se produce una concentración espacial de la mirada, moderada con tareas de producción verbal y más marcada en pensamientos con imágenes, donde se llega hasta una reducción del 70 por 100 del campo periférico del ojo. Además, según el informe, se observó que con las

tareas de imagen se producía un efecto de congelación de la mirada “definido por la aparición de fijaciones de larga duración intercaladas con fijaciones de duración normal, lo que podría tener implicaciones para la seguridad”. También se advirtió una disminución en la frecuencia de miradas al velocímetro y los espejos retrovisores.

### Tareas igual de fáciles

Las tareas mentales realizadas tuvieron su reflejo en la dilatación pupilar de los conductores, pero no se detectaron diferencias en el grado de atención necesario para realizarlas. Eso revela que “los diferentes efectos entre tareas no se explican porque la tarea de imagen resulte más difícil comparada con la verbal, sino porque el tipo de recursos de procesamiento necesario para realizar una y otra interfieren de forma diferente con la adquisición de información visual durante la conducción”.

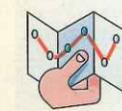
También se comprobó que algunas tareas numéricas—como convertir mentalmente pesetas a euros, o vice-

## LAS OTRAS DISTRACCIONES

Las circunstancias externas al conductor que pueden ser causa de un despiste han sido motivo de numerosos análisis y estudios. Estas son las más comunes y los metros que se recorren, circulando a 100 km/h, sin prestar la debida atención:



✓ Marcar un número en el móvil: 140 metros.



✓ Echar una ojeada a un callejero: más de 110 m.



✓ Coger unas gafas del bolso: 110 m.



✓ Beber de un bote de refresco: 110 m.



✓ Conectar la radio del coche: 80 m.



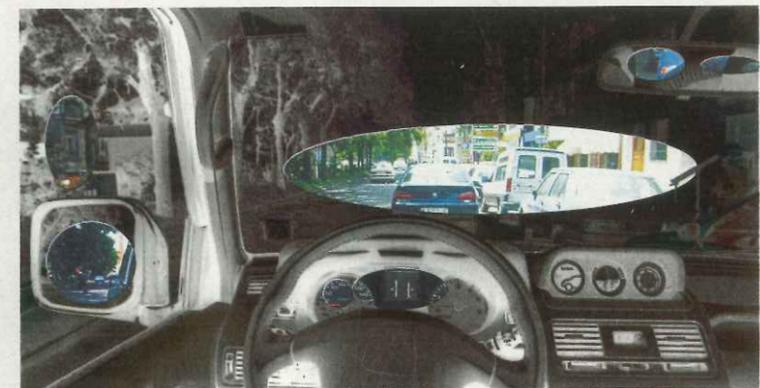
✓ Encender un cigarrillo: 80 m.

## CONCENTRACIÓN DE LA MIRADA SEGÚN LA ACTIVIDAD MENTAL



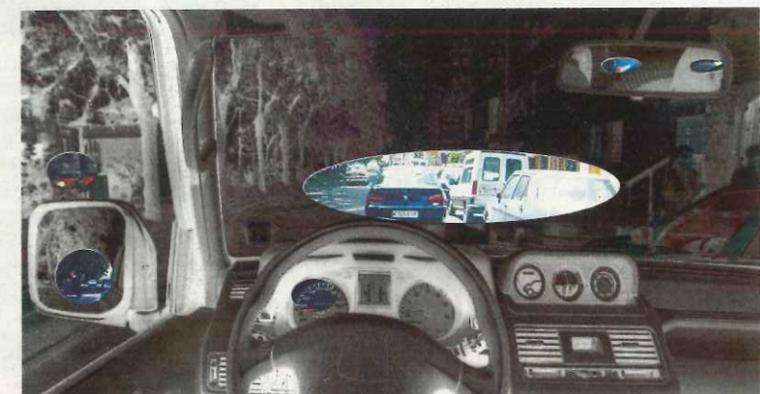
### CONDUCCIÓN ORDINARIA.

La mirada se centra en la carretera, pero abarca también elementos periféricos como espejos y velocímetro. Mientras se escucha una descripción o un relato no hay alteraciones significativas de la mirada.



### SÓLO PALABRAS.

Cuando existe una actividad mental de producción verbal (decir palabras que empiezan por una letra determinada, por ejemplo), la mirada se concentra, reduciendo moderadamente la exploración de los espejos y el velocímetro.



### CON IMÁGENES.

Si se realiza una tarea mental con producción de imágenes, la mirada se concentra de manera radical en la carretera, mientras se reduce drásticamente la visión de los espejos y el salpicadero. Se dan fijaciones de larga duración.

## Señales poco efectivas

Las señales de tráfico producen distintos efectos según el lugar en que se encuentran situadas. Esta es la conclusión de un experimento realizado en el estudio que analizó la atención prestada a distintos tipos de señales. Los investigadores creen que “más que hablar de la conducta ante las señales, tiene más sentido considerar cómo una determinada configuración de señales en un lugar determinado resulta más o menos efectiva”. Así, se observó que las señales de limitación de velocidad parecen eficaces en ciertos lugares mientras en otros no sólo no lo son, sino que incluso se aumenta la velocidad tras mirarlas. Parece que los conductores deciden su velocidad según un criterio propio, en función de las circunstancias del tráfico, más que por la prescripción de las señales. También se advirtió que a las señales de orientación se dirigen miradas de mayor frecuencia y duración. Por su parte, en las glorietas se presta la máxima atención en la fase de



aproximación (desde la primera señal hasta la entrada en la glorieta), quizás porque junto a la información de la señal, el conductor debe evaluar el estado de la glorieta y realizar las maniobras pertinentes. Además, la inspección visual de la señal de glorieta lleva mucho tiempo—de 1 a 4 segundos—, por lo que en esta situación las señales de velocidad son poco miradas, aunque los conductores la aminoran convenientemente.

versa— producen efectos similares a la producción de imágenes. Por el contrario, en otros experimentos donde la actividad mental consistió en mantener una conversación intrascendente o prestar atención a un relato que no exigía respuestas, no se observaron efectos relevantes en la mirada del conductor.

### Campañas de información

Miguel Ángel Recarte, para quien deben hacerse campañas de información advirtiendo a los conductores de que los propios pensamientos pueden distraer, asegura que, aunque a priori la gente no es consciente de ello, “si incitas a reflexionar, muchas personas recuerdan incidentes

que se produjeron mientras ‘daban vueltas’ a un problema importante”.

Una vez comprobado que ciertas actividades mentales alteran el modo de explorar el campo visual del conductor, los investigadores se preguntan hasta qué punto esa alteración es realmente un riesgo o una optimización de la mirada, y cuándo el estrechamiento del campo visual implica ver menos y no suprimir información superflua para compensar el esfuerzo añadido por la actividad secundaria. Así, Luis Nunes plantea que un retrovisor puede ser fuente de información o motivo de distracción. Y va más allá: “Desde el punto de vista de la atención, circular a la velocidad que marca una señal puede suponer un

esfuerzo adicional para un conductor determinado que se siente más seguro conduciendo más deprisa o más despacio de lo que le indican”.

Para delimitar estos aspectos, otros experimentos actuales, con tareas “menos artificiales”, pretenden medir los efectos sobre la toma de decisiones. “Le pedimos que describa una acción anterior; que mantenga una conversación con el copiloto o un ‘manos libres’ o que haga un cálculo matemático y, a la vez, responda a una serie de estímulos luminosos”, aclara Nunes. “Tareas que no afectan tanto a la capacidad de detección visual como a la posibilidad de respuesta, que es lo que realmente hacemos en la conducción real”. ♦



SE TRABAJA  
EN UNA NUEVA  
GENERACIÓN  
DE SILLITAS

PROTEGER. Aunque podrían ser más eficaces, los sistemas infantiles de retención son imprescindibles para que los niños viajen seguros.

## seguridad infantil: los sistemas actuales pueden **m**ejorarse

JUANA SÁNCHEZ

Un grupo de fabricantes y laboratorios, pilotado por Renault, trabajan para mejorar los dispositivos de retención infantil que existen en la actualidad. El objetivo es desarrollar una nueva generación de elementos de seguridad que reduzcan las lesiones infantiles, aumentando la protección que ofrecen.

¿Puede resultar herido de gravedad un niño que viaja sujeto en su asiento? Según un exhaustivo análisis de accidentes realizado por Renault, la respuesta es afirmativa. En un impacto frontal severo, el 20 por 100 de los menores de 2 años que van en un asiento colocado en el sentido de la marcha sufre lesiones graves en el cuello que, en la mitad de los casos, pueden llegar a una paraplejía. Su columna vertebral, aún muy frágil especialmente en la zona cervical, no resiste el

brusco tirón que da la cabeza en una colisión.

En este sentido, los estudios demuestran que la posición de espaldas a la carretera puede reducir en un 89 por 100 el esfuerzo cervical, al desacelerar a la vez el cuello y la cabeza del niño. Además, al repartir por todo el cuerpo las presiones ejercidas por los sistemas de sujeción del asiento, se mejora considerablemente la protección del tórax y el abdomen. Sin embargo, sólo 8 de cada 10 niños viajan usando correctamente el asiento y el amarre.

### Investigación europea

En 1996, Renault y un amplio grupo de fabricantes y universidades pusieron en marcha un programa europeo de investigación, denominado CREST (siglas en inglés de "sistema de retención infantil"), para evaluar la eficacia, en caso de accidente, de los dispositivos de seguridad para niños, en un intento de mejorar la protección que ofrecen los sistemas actuales. Para ello, se estudiaron 400 accidentes reales (un tercio, con choques laterales) y se reconstruyeron 40 de ellos para comparar los daños que presentaban los maniqués de choque y las lesiones reales sufridas por los niños. El objetivo del programa, que terminará a finales de 2002, es, en sucesivas etapas, realizar maniqués más fiables, fabricar dispositivos de retención infantil más seguros y endurecer las exigencias para su homologación.

### Las claves de Renault

#### LO MÁS FRÁGIL

■ **Hasta los 2 años:**  
**EL CUELLO, LO MÁS DÉBIL**  
La columna vertebral es una de las partes más frágiles del cuerpo de un menor de dos años. Por eso, viajar en sentido contrario a la marcha es la posición más segura para él, ya que, además de reducir el esfuerzo en el cuello (vértebras cervicales) por el tirón que se produce cuando el vehículo sufre una colisión o frena bruscamente, mejora la protección del resto del cuerpo.

■ **De 2 a 4 años:**  
**PROTECCIÓN DE LA CABEZA**  
Las estadísticas muestran que, en esta franja de edad, las lesiones más frecuentes se sitúan en la cabeza y la cara debido, normalmente, al impacto de éstas contra el respaldo del asiento delantero. En 4 de cada 10 casos, el cinturón está mal tensado y el asiento del pequeño presenta demasiada holgura.

■ **De 4 a 10 años:**  
**DAÑOS EN EL ABDOMEN**  
Las características morfológicas de la pelvis a esta edad hacen que el abdomen del niño sea una zona especialmente frágil en una colisión. En este caso, lo importante es que la banda ventral del cinturón se coloque sobre el nacimiento de los muslos impidiendo que, en un impacto, se desplace hacia arriba causando daños que pueden llegar a ser de gravedad.

#### Lesiones importantes

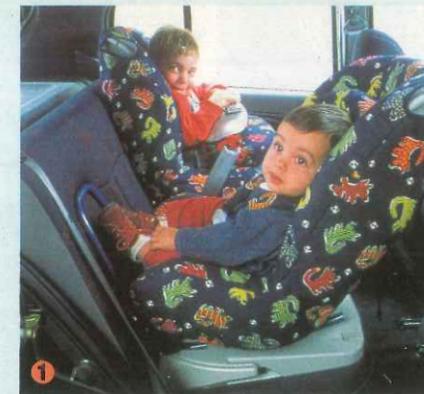
La situación no mejora cuando el pequeño crece, sino más bien al contrario. Los datos de accidentalidad de niños mayores de 2 años muestran que sus lesiones más importantes, que pueden llegar a causarles la muerte, se localizan en la cabeza y la cara por impacto contra el respaldo del asiento delantero del coche. En el 40 por 100 de los casos estudiados, el cinturón que ajusta la sillita al asiento del vehículo no iba correctamente tensado, por lo que el niño no fue retenido en su asiento. En este caso, según los expertos, la solución pasa por homologar una fijación específica del dispositivo infantil al vehículo, denominada Isofix. Generalizar este sistema permitirá reducir

#### LAS SOLUCIONES

■ **De 6 meses a 4 años:**  
**FIJACIÓN CORRECTA**  
"Easyfix" ① es una silla que sirve al niño desde los 6 meses hasta los 4 años. Es válida en todos los vehículos Renault equipados con Isofix (sistema de fijación estándar que sujeta la silla al vehículo). Se coloca en sentido contrario a la marcha (hasta 2 años) y/o 'frente a la carretera' (de 2 a 4 años). En ambas posiciones, limita la tensión cervical y reparte las presiones de retención ante un impacto violento.

■ **De 6 meses a 10 años:**  
**AJUSTE DEL CINTURÓN**  
"Equation" ② se adapta a la morfología del niño en cada etapa, protegiendo tórax y abdomen. Hasta los 3 años, se usa de espaldas a la carretera, con correas específicas y el cinturón de tres puntos. De 3 a 5 años, se transforma en un suplemento para el cinturón, con una guía que regula su altura. Desde los 5 a 10 años, puede utilizarse sin respaldo.

■ **De 3 a 10 años:**  
**PROTEGER LA PELVIS**  
"Ergos" ③ se instala mediante el cinturón de tres puntos. Las correas laterales incorporadas en el cojín aseguran que el cinturón se ajusta en plano sobre la pelvis, en el nacimiento de los muslos, mientras el respaldo, regulable en altura, se ajusta a la cabeza y el tórax. La combinación de ambos ajustan perfectamente el cinturón al niño.



en un 22 por 100 las heridas graves en niños menores de 4 años.

En la siguiente franja de edad, 1 de cada 4 niños de entre 4 y 10 años de edad sufre lesiones graves en el ab-

domen producidas por el cinturón de seguridad cuando, en un impacto violento, la banda horizontal se desplaza hacia arriba presionando esa parte del cuerpo. La razón se debe a la morfología del niño, ya que su pelvis, todavía sin acabar de formar, no soporta esa tensión del cinturón. Según Renault, ninguno de los dispositivos de retención actuales garantiza un buen posicionamiento en este sentido, por lo que su propuesta es incorporar guías en los asientos que coloquen el cinturón en sus posiciones adecuadas, tanto horizontal como diagonalmente.

En última instancia, la principal preocupación es evitar que el niño salga 'disparado' de su sitio sin sufrir lesiones por ello. ♦

## MOJÁCAR-CABO DE GATA-ALMERÍA

# BRISA MARINA Y PARQUE NATURAL

NONO HIDALGO

Mojácar, Garrucha y Vera... Pueblos blancos que son la antesala del Parque Natural de Cabo de Gata. Éste es un verdadero fenómeno de la Naturaleza: una zona desértica sorprendente que nos abre el camino a Almería, de pasado romano, pero ante todo musulmana y que unió su suerte al cercano reino de Granada. Una ruta con bellos rincones donde la brisa marina se mezcla con el amor por lo natural.

Vera, populoso destino turístico gracias a sus cinco kilómetros de playa, y Garrucha, segundo puerto pesquero de la provincia, abren las puertas de Mojácar, encaramada en la falda de una colina, al pie de Sierra Cabrera. Esta es una bonita población que completa los pueblos blancos almerienses. Sus casas, cúbicas y encaladas, y sus calles, estrechas y zigzagueantes, la hacen sorprendente, como el origen y significado de su símbolo: el indalo. Hay que observar el panorama desde el mirador de la Plaza Nueva, y ver el Arco de Luciana, el castillo de Macenas y la Torre del Peñón, entre otras cosas.

Desde Mojácar partimos hacia Carboneras por la ALP-118, una comarcal que bordea el litoral almeriense, con unas vistas que hacen las delicias del turista, pero en la que hay que extremar la precaución, ya que es estrecha y con curvas. Son sólo unos veinticinco kilómetros los que se recorren, pasando por Sopalmo —una travesía que nos avisa, sin duda, de que en los próximos kilómetros habrá que circular con lentitud—.

Carboneras es un antiguo pueblo de pescado-

res que, en la actualidad, cuenta con una importante presencia industrial, además de ser una de las entradas al Parque Natural de Cabo de Gata. Son famosas sus playas del Algarrobico y Los Muertos. También, en su entorno, hay que visitar el castillo de San Andrés de la Carbonera, la Torre del Rayo, la Casa del Laberinto y el Patio Andaluz.

Tras dejar Carboneras, la siguiente parada obligada es Aguamarga, un bello rincón de costa, muy poblado en verano. Desde aquí vamos a Fernán Pérez, en el límite más oriental de los campos de Níjar —recorridos literariamente por Goytisolo—, por la ALP-712, N-341, N-344 y ALP-208 hasta Las Negras. También existe un camino sin asfaltar que se utiliza habitualmente y que

va de Aguamarga por Fernán Pérez a Las Negras: unos diez kilómetros en los que hay que circular muy lentamente para que el vehículo sufra lo menos posible y en los que, por supuesto, levantas muchísimo polvo.

Por cualquiera de los dos caminos se llega a Las Negras, para continuar hacia San José, por Hortichuela y Rodalquilar. Esta fue un importante centro minero —existe una mina de



La Alcazaba preside, desde lo alto, la ciudad de Almería.



Almería une modernos paseos y monumentos que recuerdan su pasado árabe.



Paseo marítimo de Almería

oro abandonada— y ahora es una bella aldea marinera, con playas como la de la Isleta del Moro. Desde aquí, por la ALP-202, continuamos hacia Los Escullos, pequeña población cuya principal visita son los restos de una torre vigía y su castillo, recientemente restaurado. Algo más adelante, el Pozo de los Frailes y San José, en el centro de una bahía y uno de los lugares predilectos de la costa de Almería.

Estamos en pleno corazón del Parque Natural del Cabo de Gata, con una superficie de unas 26.000 hectáreas, sin contar el dominio marino, que se extiende a lo largo de una ancha franja costera entre Almería y Carboneras, y que pertenece al término municipal de Níjar.



Carboneras, antigua villa pesquera, famosa por sus playas.



Mojácar, pueblo blanco de pasado árabe, recibe en su barrio de la playa una gran cantidad de turismo.



La salida de Aguamarga, un lugar turístico, nota mucho el aumento de población en verano.



El Cabo de Gata, que da nombre al Parque Natural.



La carretera de Mojácar a Carboneras tiene muchas curvas y unas vistas impresionantes.

### En verano, mucho tráfico

La salida de Mojácar se hace por la ALP-118 hasta Aguamarga. Luego, la ALP-826 desde Las Negras y la ALP-202 desde San José. EL tránsito por todas estas carreteras es fuerte y las intensidades oscilan entre los veinte y veinticinco mil vehículos en la zona de San José —sobre todo en verano— y los cinco mil de Carboneras y Mojácar. Pero la "palma" se la lleva la vía entre Mojácar y Garrucha, que, en los días punta de verano, alcanza los 30.000 vehículos.

De enormes contrastes físicos, se trata de un territorio seco, con una fauna en la que destacan más de 800 especies de aves y con los flamencos como "gran estrella".

Resulta obligada la visita al faro del Cabo de Gata, al que desde San José resulta imposible acercarse. Por ello, debemos retroceder hasta el Pozo de los Frailes y seguir hasta Ruescas. Desde aquí, a la población de Cabo de Gata. Luego, para continuar ruta, volveremos a Ruescas y por la ALP-202, buscaremos Retamar, antesala de Almería capital.

La fundación efectiva de Almería

### Gastronomía

Esta es una ruta costera. Por lo tanto, manda el "pescaito frito", aunque no falta la cocina de tierra adentro, sobre todo en Almería. Podemos empezar con las fritadas, parrilladas y morajas de Garrucha, con su gamba roja y su gambón como estrellas. En Mojácar, el ajo colorado y las gachas. Por la parte de San José, calderetas, y en Almería, la sopa de mariscos y las sardinillas en escabeche. Y de postre, las torrijas y los alfajores de almendras de la tierra.

es obra de los árabes sobre lo que fue la Pechina romana, pero el lugar está habitado desde la prehistoria. Tras la caída del Califato de Córdoba, la ciudad pasó a ser la capital de una próspera taifa. Tras su conquista por Alfonso VII, fue reconquistada por los musulmanes y entró a formar parte del reino de Granada hasta su definitiva reconquista por los Reyes Católicos, en 1489. Destacan su Plaza Vieja —con el Ayuntamiento como telón de fondo—, las iglesias de San Pedro y la de San Sebastián, la Catedral, la Basílica de Nuestra Señora del Mar y, por supuesto, su buque insignia: la Alcazaba.

Aunque nuestra ruta se detiene aquí, la costa de Almería continúa. Aguadulce, Roquetas de Mar, El Ejido y Adra y unas playas que son la delicia de sus visitantes en cualquier época, con el sol asegurado buena parte de los trescientos sesenta y cinco días del año. ♦

# LAS DROGAS DE DISEÑO

DR. JUAN CARLOS GONZÁLEZ. DIRECCIÓN GRAL. DE TRÁFICO  
DR. F. JAVIER ÁLVAREZ. UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

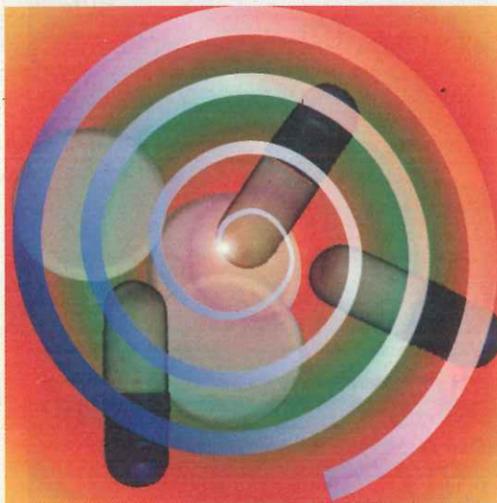
**Conducir un automóvil bajo la influencia de drogas "de diseño" —o ser pasajero cuando el conductor las ha consumido— es peligroso. Su consumo conlleva una mayor asunción de riesgos y una alteración de la percepción incompatible con una conducción segura. En este sentido, el verano es uno de los períodos de mayor consumo de este tipo de drogas.**

Las drogas "de diseño", de síntesis o "club drugs" —como se denominan en ocasiones en Estados Unidos— constituyen un grupo diverso de drogas que cada vez se consumen con mayor frecuencia en España. En contra de la creencia popular de su relativa inocuidad, la evidencia científica muestra, cada vez con mayor claridad, que producen importantes daños cerebrales y que su consumo continuado se asocia a problemas de distinta índole (trastornos orgánicos, psicológicos, psiquiátricos, etc.). Destaca el hecho de que las drogas "de diseño" interfieren con una adecuada capacidad para conducir con seguridad y son, por ello, causa frecuente de accidentes de circulación.

El término "de diseño" o "de síntesis" hace referencia a la consecución clandestina de sustancias ligeramente distintas en su estructura química a las ya existentes, pero que conservan los efectos psicoactivos de la original. Ello se debe a que en el ámbito internacional se persigue la tenencia, consumo y tráfico de sustancias incluidas en determinadas listas elaboradas por la Comisión de Estupefacciones de las Naciones Unidas. Por ejemplo, la anfetamina está incluida en dicha lista, pero no así muchos compuestos análogos que conservan gran parte de su poder adictivo y psicoestimulante. Durante muchos años, este fue el caso del éxtasis y de otros compuestos (droga del amor, etc.) fabricados inicialmente por la industria farmacéutica para buscar productos anti-obesidad y que nunca se comercializaron. La facilidad de síntesis de estos compuestos permite su fabricación incluso en la-

boratorios domésticos. El término usado por los norteamericanos ("club drugs") se refiere a su empleo principalmente cuando se sale por la noche a bailar en discotecas y sitios similares.

Originalmente, las drogas "de diseño" o "síntesis" incluyeron diversos grupos de sustancias como los análogos a la anfetamina (éxtasis, etc.), opiodes sintéticos (fenta-



nilo, etc.) y arilhexilaminas (fenciclidina, etc.). Sin embargo, a medida que ha pasado el tiempo, las drogas de diseño por excelencia son los análogos de la anfetamina.

**Las drogas "de diseño" interfieren con una adecuada capacidad para conducir con seguridad y son causa frecuente de accidentes de circulación**

Estas sustancias —y en particular el éxtasis, al igual que la anfetamina— producen efectos estimulantes. También bajo su acción se producen alteraciones de la percepción que recuerdan a los efectos de la mescalina. En general, se describen efectos del tipo de aumento de la empatía y capacidad de relacionarse con los demás, y una alteración de la percepción del tiempo, el cual se alarga.

Cuando se incluyeron estas sustancias en las listas de Naciones Unidas, algunas personas criticaron tal decisión, señalando que no había evidencia científica de que su consumo perjudicara a la salud. Hoy día, la evidencia científica muestra con claridad que su consumo produce importantes daños cerebrales en sus consumidores, que, a largo plazo, "pagarán" las consecuencias de su utilización. También están descritos los casos de muerte y de toxicidad grave (cuadros de hipertermia) asociada al consumo de dosis altas de drogas "de diseño", junto a una inadecuada reposición de agua y a una continuada actividad física (bailar durante varias horas).

También ha llamado la atención —y ha alertado a las autoridades competentes— la implicación del consumo de estas drogas en la accidentalidad del tráfico. La influencia de las drogas de diseño (éxtasis) sobre la capacidad de conducir es marcada: por una parte, por sus efectos estimulantes y, en especial, por las conductas de riesgo que se asumen bajo sus efectos; y, por otra, por la alteración de la percepción (alteración de la visión, de la capacidad de concentración...). Finalmente, datos provenientes del análisis de las personas fallecidas en accidentes de circulación bajo los efectos de estas drogas muestran que con frecuencia habían consumido otras sustancias.

Sin duda, el consumo de drogas "de diseño" o "síntesis" no está exento de importantes riesgos a corto y largo plazo para la salud. La creencia de que son sustancias inocuas es falsa. Uno de los riesgos más importantes es, sin lugar a dudas, conducir bajo sus efectos o ser pasajero de alguien que conduce después de haberlas consumido. ♦

## LO QUE CUESTA VENDER UN COCHE!

LOS FABRICANTES INVIERTEN 60.000 PESETAS EN PUBLICIDAD POR CADA COCHE QUE COMPRAMOS

MERCEDES LÓPEZ

Atraer la atención del consumidor para vender más coches es el objetivo que los fabricantes persiguen con sus campañas de publicidad. Todo ello, aseguran los expertos, sin decir 'mentiras' y siempre apoyados en el producto real. Las inversiones que realizan en este capítulo son millonarias.

No llevo joyas.



Las conduzco.



El pasado año, los fabricantes de coches se gastaron en publicidad casi 90.000 millones de pesetas. Volkswagen-Audi, Renault y Peugeot encabezaron la lista, según las estadísticas realizadas por Infoadex, empresa dedicada al control de la publicidad en España. Estas cifras les sitúan como el segundo sector que más invierte en publicidad, por detrás de las empresas dedicadas a la cultura, la enseñanza y los medios de comunicación.

En un mundo en el que la publi-

ATRACCIÓN. En muchas ocasiones, las mujeres son utilizadas como estímulo publicitario.



cidad ocupa cada día un lugar más relevante, la industria de la automoción no ha podido permanecer al margen. Hacer más deseables y atractivos los coches, atraer la atención del consumidor, vender más y crear una imagen de marca es el objetivo de la publicidad. Para lograrlo, los expertos estiman que, por cada coche vendido, los fabricantes han invertido alrededor de 60.000 pesetas en publicidad. Este dato lo confirman Elvira Torres, directora

de publicidad de Renault, o Margarita Rodríguez, responsable de publicidad y promociones de Alfa Romeo, aunque ésta puntualiza que "en estos momentos, Alfa Romeo gasta mucho más, porque está procediendo al relanzamiento de la marca".

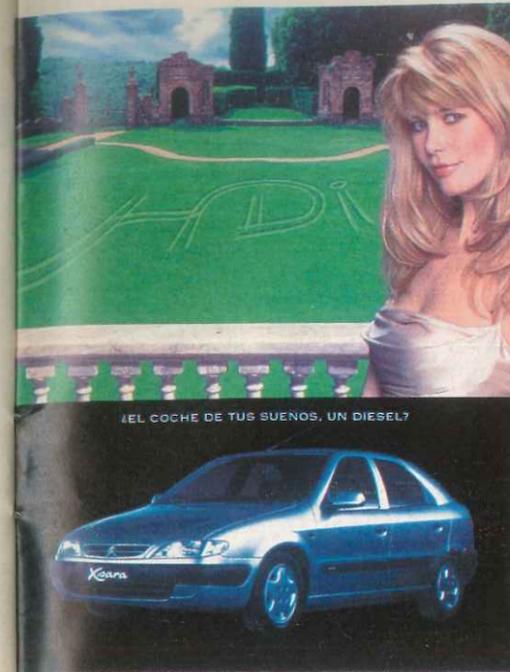
Pero hablar de cifras concretas, conocer lo que ha costado la publicidad de un determinado modelo o la inversión efectuada en un año es misión casi imposible. Todas las fuentes consultadas eluden dar esas cifras, y los responsables de las agencias publicitarias tienen prohibido hacer públicos esos datos.

Sin embargo, Infoadex elabora unas estadísticas con las inversiones de cada fabricante (ver recuadros). Al ser preguntados por esos informes, desde los departamentos de publicidad de los diferentes fabricantes puntualizan que esas cifras corresponden a tarifas oficiales y no se ajustan a las inversiones reales. Según Citroën, "las empresas obtienen descuentos



CLASE. El famoso transmite su imagen y estatus al coche.

LANCIA LYBRA



EL COCHE DE TUS SUEÑOS, UN DIESEL

CLAUDIA. Citroën ha conseguido que su anuncio de la Schiffer se reconozca en todo el mundo.

cos, sobre todo revistas y suplementos, mientras que para la gama media y baja, la televisión es el medio más adecuado". Igualmente, el modelo y su potencial clientela no sólo determinan el medio, sino también los programas y canales en los que se insertarán los anuncios. En palabras de Elvira Torres, "la 2 de TVE o Canal +, por ejemplo, son utilizadas para modelos más elitistas".

En cuanto a su contenido, Margarita Rodríguez, responsable de publicidad y promociones de Alfa Romeo, afirma que "las campañas se lanzan adaptadas al medio al que están dirigidas, pero siempre que exista un nexo en común entre ellas". Aunque teniendo en cuenta que cada medio tiene su función y su lenguaje.

Estas particularidades se reflejan en el reparto que las marcas hacen de sus mensajes publicitarios. Con pequeñas diferencias entre unos y otros fabricantes, los porcentajes suelen ser muy similares. La televisión, sin lugar a dudas, es el medio estrella y acapara las inversiones más fuertes, entre el 60 y 70 por 100 del total. En prensa y revistas (medios gráficos) se gastan un 25 por 100, repartiéndose el montante restante entre radio, vallas, Internet y canales digitales.

## Caras famosas

Claudia Schiffer, Harrison Ford, Richard Gere o Catherine Zeta Jones, a nivel mundial, o Ignacio Salas, Guillermo Summers (los veteranos de Citroën) y Antonio Resines, en España, son algunos famosos que han prestado su imagen a los coches superventas de los últimos meses. Todos los publicistas están de acuerdo: transmiten éxito, estilo, refinamiento y, sobre todo, generan un fuerte recuerdo. Se utiliza el estatus que el famoso representa (por edad, estilo, belleza...) para transmitírselo al coche. Desde luego, ninguno lo hace 'por la cara'. Mientras Harrison Ford se embolsó 160 millones de pesetas por su anuncio de Lancia, la Schiffer consiguió 100 millones de Citroën y los 'diesel del Olimpo', con cifras mucho más modestas, ganan 20 millones cada uno.

Sin embargo, los expertos puntualizan que hay que tener cuidado al elegir al famoso y encontrar el equilibrio perfecto. Puede darse el caso de que éste 'fagocite' al coche, es decir, se recuerde al famoso pero no al coche que anuncia porque su personalidad sea muy fuerte.

Audi A4

La elaboración de una campaña es un proceso muy cuidado. Cuando el fabricante tiene un nuevo modelo, se dirige a la agencia de publicidad con el denominado "briefing" -un pliego de condiciones, con toda la información que caracteriza al coche (equipamiento, tipo de motor, consumo...)-, los mercados y clientela que pretende conquistar. Normalmente, un anuncio, con diferentes versiones, se utiliza, según Elvira Torres, "entre 6 y 7 meses". Durante ese tiempo, su presencia en los medios no es continua y se realizan lo que Citroën llama 'olas' recordatorias, dependiendo de los resultados y necesidades del mercado.

Actualmente, las campañas publicitarias suelen ser internacionales. Es el caso de Alfa Romeo o Renault,

cuyas campañas se lanzan desde Italia y Francia, respectivamente, aunque, se adaptan a las peculiaridades de cada país, para evitar conflictos con costumbres o culturas locales.

Igualmente, los mensajes publicitarios deben cumplir una serie de normas. Por un lado, nunca deben decir mentiras. Primero, porque la Ley de Publicidad lo prohíbe y, en segundo lugar, porque, como se apunta desde Citroën, "el cliente no es tonto. Se tiene que apoyar sobre el producto real. Otra cosa es presentarlo de la forma más ilusionante posible".

## LOS COCHES MÁS ANUNCIADOS

Modelo	Nº anuncios	Inversión (1)
1 RENAULT MÉGANE	12.381	6.622,5
2 SEAT IBIZA	6.715	4.305,2
3 OPEL CORSA	6.449	4.201,5
4 AUDI A4	4.002	4.141,2
5 FIAT PUNTO	5.692	3.772,3

Fuente: INFOADEX.  
(1) En millones de pesetas.



ILUSIÓN. Paisajes exóticos o de película, todo para atraer la atención del posible cliente.

mediante la negociación, dependiendo del número de anuncios, del funcionamiento de los programas en los que se incluyen, del número total de anuncios que se contraten...". Por su parte, Renault, que no tuvo inconveniente en facilitar estas cifras, asegura que en 1999 gastó unos 11.000 millones de pesetas, mientras que en las listas de Infoadex aparecen sólo unos 8.500 millones de pesetas. Para Elvira Torres, "debe ser que no han contabilizado nuestras inversiones en Internet y en los canales digitales".

Otra pregunta que ha quedado en el

**Los fabricantes aseguran que el gasto en publicidad apenas repercute en el precio del coche**

aire es cómo repercute este gasto en el precio final del coche. Todas las respuestas han sido evasivas. Mientras para Alfa Romeo "lo normal es que en el precio del coche no se incluya la publicidad", Renault apunta que, "desde luego, no es una partida significativa en el precio del coche".

Para que su producto sea "visto" y sobre todo recordado, el fabricante inserta sus campañas en todos los medios de comunicación.

### Un medio para cada coche

Laura Arrasa, de la agencia de publicidad Tandem y directora de la cuenta de Volkswagen, señala que "hay que estar en todos, porque las audiencias hoy día están muy repartidas". Pero, para que sea eficaz, el reparto debe ser adecuado. Cada medio tiene unas características, y la utilización de uno u otro se realiza, como explica Laura Arrasa, "en función del modelo. Si es de la gama alta, se utilizan más los medios gráfi-



PRENSA. En los medios gráficos aparece el 25 por 100 de los anuncios de coches.

## RANKING DEL GASTO EN PUBLICIDAD

Marca	Inversión total (1)	Nº coches vendidos (2)	Gasto por unidad (3)
1º VW-AUDI	9.300	134.335	69.200
2º RENAULT	8.488	199.939	42.500
3º PEUGEOT	6.685	142.673	46.900
4º FORD	6.125	132.468	46.200
5º OPEL	6.099	152.603	40.000
6º FIAT	6.081	45.112	134.800
7º SEAT	5.249	163.905	32.000
8º NISSAN	4.307	52.161	82.600
9º CITROËN	4.256	156.343	27.200
10º ROVER	3.493	27.066	129.100

(1) Fuente INFOADEX. En millones de pesetas (cifras aproximadas).  
(2) Fuente ANFAC. En unidades.  
(3) En pesetas (cifras aproximadas).

DATOS TÉCNICOS

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.998 c.c.  
Potencia máxima: 140 CV a 5.500 r.p.m.  
**CARBURANTE:**  
Gasolina sin plomo.  
Depósito: 60 litros.  
**FRENOS:**  
Delanteros, de disco ventilados; traseros, de disco. ABS de serie.  
**EQUIPAMIENTO DE SERIE:**  
Airbags delanteros. Airbags laterales cabeza/tórax. Cinturones traseros de tres puntos. Tres reposacabezas traseros. Testigo luminoso de olvido del cinturón de conductor. Entre otros.  
**RUEDAS:**  
Llantas: Aluminio 6,5J16.  
Neumáticos: 215/65.  
**DIMENSIONES:**  
Longitud: 4,44 mts.  
Anchura: 1,78 mts.  
Altura: 1,73 mts.  
Maletero: 410 litros.  
**PESO:**  
1.465 kgs.  
**CONSUMO:**  
Urbano, 11,8 l./100 km.  
Carretera, 8,2 l./100 km.

**PRECIO:** 3.775.000 ptas. (22.688 €).

MOTOR 16



RENAULT SCÉNIC RX4

**COMENTARIO.**— Con el “Scenic RX4”, Renault amplía su área de influencia del segmento que lanzó a la fama, el de los monovolúmenes compactos, al de los todoterreno ‘light’. Este segmento, estrenado por el Toyota “RAV4” en 1994, está dirigido a todos aquellos amantes de los vehículos 4x4 que muy pocas veces en su vida pisan un camino sin asfaltar. Pues bien, Renault ha combinado ambos segmentos para probar suerte. El “RX4” es un vehículo de aspecto agresivo y aventurero, con un motor de gasolina (el diesel llegará más tarde) de dos litros de cilindrada y 140 caballos. El coche se diferencia exteriormente bastante de un “Scenic” normal. Dinámicamente, el “RX4” se ha vuelto más perezoso debido al mayor peso. El sistema de tracción total inteligente —que en condiciones normales manda más fuerza a las ruedas delanteras— funciona a la perfección para el planteamiento del coche, pero se encuentra con un motor sin apenas fuerza por debajo de las 3.000 rpm, lo que complica la circulación por zonas delicadas fuera del asfalto. Esto limita su utilización a caminos de tierra poco complicados y pistas o carreteras nevadas. Exigirle más no tiene sentido. ♦

- ▶ Versatilidad interior
- ▶ Equipamiento completo
- ▶ Sistema de tracción total
- ▶ Poca fuerza a bajas rpm
- ▶ Recorrido palanca de cambios
- ▶ Asientos poca sujeción

Estética: 9. Acabado: 7. Habitabilidad: 8. Maletero: 7. Confort: 7. Instrumentación: 6. Equipamiento: 9. Potencia: 6. Elasticidad: 4. Cambio: 5. Velocidad punta: 6. Aceleración: 6. Consumo: 4.

**SEGURIDAD:** Estabilidad: 6. Suspensión: 7. Frenos: 7. Dirección: 7. Ruedas: 6. Luces: 7.

**NOTA MEDIA: 6,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,7.**

**WEB** [www.renault.es](http://www.renault.es)

COCHE ACTUAL

AUDI A2 1.4

**COMENTARIO.**— Compacto, atrevido y sugerente, el más joven y pequeño de los Audi rebosa calidad, clase y buen gusto, con un apasionante complemento tecnológico que no se ve, pero se siente. Su principal argumento está bajo la carrocería: la construcción de aleación aluminica de la estructura, vestida con paneles de aluminio no estructurales. El objetivo de esta compleja construcción es combatir el peso. Está muy bien construido y mejor definido, con un maduro interior que tiene todo lo que se espera de un Audi: buena calidad de materiales y perfecto acabado final. El motor sobre el que centramos nuestra primera experiencia es el multiválvulas de 4 litros de gasolina. En este propulsor se ha dado preferencia a la consecución de un elevado par motor, y no tanto a la búsqueda de una cifra de potencia elevada. El resultado es válido gracias a la ajustada masa del vehículo. Ayudado por un preciso cambio manual de cinco velocidades, una dirección sensible y un suave embrague, se consigue un conjunto homogéneo bastante atractivo. Se comercializará en septiembre. ♦



- ▶ Tecnología de construcción
- ▶ Confort de marcha
- ▶ Detalles de acabado
- ▶ Prestaciones ajustadas
- ▶ Precio elevado
- ▶ Rumorosa mecánica

Estética: 9. Acabado: 9. Habitabilidad: 7. Maletero: 5. Confort: 7. Instrumentación: 7. Equipamiento: 8. Potencia: 6. Elasticidad: 6. Cambio: 6. Velocidad punta: 6. Aceleración: 6. Consumo: 8.

**SEGURIDAD:** Estabilidad: 8. Suspensión: 6. Frenos: 7. Dirección: 8. Ruedas: 7. Luces: 8.

**NOTA MEDIA: 7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5.**

**WEB** [www.volkswagen.vw.audi.es](http://www.volkswagen.vw.audi.es)

DATOS TÉCNICOS

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.390 c.c.  
Potencia máxima: 75 CV a 5.000 r.p.m.  
**CARBURANTE:**  
Gasolina sin plomo.  
Depósito: 34 litros.  
**FRENOS:**  
Discos y Tambor con Servofreno.  
**EQUIPAMIENTO DE SERIE:**  
Airbags frontales y laterales. Pretensores y limitadores de fuerza en los cinturones de seguridad. Control de estabilidad ESP. Entre otros.  
**RUEDAS:**  
Llantas: 5,5J x15".  
Neumáticos: 175/60 R 15 V.  
**DIMENSIONES:**  
Longitud: 3,82 mts.  
Anchura: 1,67 mts.  
Altura: 1,55 mts.  
Maletero: 390 litros.  
**PESO:**  
895 kgs.  
**CONSUMO:**  
Urbano, 6,0 l./100 km.  
Carretera, 8,2 l./100 km.

**PRECIO:** 3.070.000 ptas. (18.451 €).

DATOS TÉCNICOS

**MOTOR:**  
Cilindrada: 2.179 c.c.  
Potencia máxima: 136 CV a 4.000 r.p.m.  
**CARBURANTE:**  
Gasóleo.  
Depósito: 80 litros.  
**FRENOS:**  
Delanteros de discos ventilados y traseros de discos con pinza. ABS.  
**EQUIPAMIENTO DE SERIE:**  
Airbag para conductor y acompañante. Cinturones de seguridad delanteros con pretensores y traseros de seguridad de tres puntos. Dirección asistida. Apoyacabezas posteriores. Entre otros.  
**RUEDAS:**  
Llantas: Aleación 6,5J16.  
Neumáticos: 215/60R16V.  
**DIMENSIONES:**  
Longitud: 4,87 mts.  
Anchura: 1,83 mts.  
Altura: 1,46 mts.  
Maletero: 481 litros.  
**PESO:**  
1.535 kgs.  
**CONSUMO:**  
Urbano, 9 l./100 km.  
Carretera, 5,5 l./100 km.

**PRECIO:** 5.490.000 ptas. (32.996 €).

AUTOREVISTA

PEUGEOT 607 HDI



**COMENTARIO.**— Con el “607”, Peugeot retorna al segmento de los turismos de gama alta, donde dominan los constructores alemanes. Sin embargo, la firma del león ha demostrado con este nuevo vehículo que tiene mucho que decir. Para empezar, aporta unos interiores de gran amplitud y diseño muy moderno, en el que los materiales son de alta calidad y la terminación casi tan refinada como las de los Audi, BMW o Mercedes.

En el equipamiento, no le falta ningún elemento de seguridad ni de confort habitual en los automóviles de última generación. Todos ellos sin coste adicional, lo que unido al relativamente contenido precio del conjunto, conforman otra virtud del “607”.

Su motor de 136 CV sobresale por su silencioso funcionamiento. Las prestaciones que ofrece son buenas, más que suficientes para circular con rapidez, aunque no tan elevadas como las de sus principales rivales, sobre todo en recuperaciones de velocidad. El comportamiento dinámico es bueno, pero se aprecia un exceso de peso en el tren delantero al abordar curvas muy cerradas. ♦

- ▶ Amplitud interior
- ▶ Silencio de marcha
- ▶ Precio contenido
- ▶ Recuperaciones lentas
- ▶ Poco equipamiento opcional
- ▶ Tren delantero pesado

Estética: 8,5. Acabado: 8. Habitabilidad: 8,5. Maletero: 7,5. Confort: 8. Instrumentación: 8. Equipamiento: 8. Potencia: 7,5. Elasticidad: 7. Cambio: 8,5. Velocidad punta: 8. Aceleración: 7,5. Consumo: 7,5.

**SEGURIDAD:** Estabilidad: 7,5. Suspensión: 8. Frenos: 8. Dirección: 8. Ruedas: 8. Luces: 8.

**NOTA MEDIA: 7,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,9.**

**WEB** [www.peugeot.es](http://www.peugeot.es)

AUTOPISTA

MITSUBISHI MONTERO 3.2 DI-D GLS



**COMENTARIO.**— No resulta fácil ser el sucesor de una saga con la fama y popularidad del “Montero”. Sin embargo, la última generación de este todo-terreno cuenta con todos los elementos para que este cambio generacional se realice con garantías. Para empezar, la estética es más moderna, con líneas curvas y redondeadas, abandonando las líneas rectas y angulosas típicas de los antiguos “TT”. Pero no sólo ahí se han realizado importantes cambios. El motor TD de 2.8 litros antiguo se ha sustituido por uno con 3.200 c.c., 4 válvulas por cilindro, turbocompresor, inyección directa y nada menos que 165 CV de potencia. Gracias a estas mejoras, se consiguen unas más que respetables prestaciones y, lo que es más importante, con unos consumos más que contenidos. El hecho de contar ahora con una carrocería monocasco no ha reducido ni un ápice su capacidad para circular por terrenos difíciles fuera del asfalto. Sus suspensiones independientes y la nueva generación de su conocida transmisión Super Select, denominada SS4-2, consiguen que su capacidad de tracción sea excelente, gracias a la posibilidad de repartir desde el par motor entre ambos ejes con un porcentaje máximo de 50/50. ♦

- ▶ Prestaciones
- ▶ Capacidad TT
- ▶ Rumorosa alta
- ▶ Asientos sin memoria

Estética: 8. Acabado: 8,5. Habitabilidad: 8. Maletero: 7. Confort: 8. Instrumentación: 8. Equipamiento: 7,5. Potencia: 8,5. Elasticidad: 8. Cambio: 8. Velocidad punta: 8. Aceleración: 8. Consumo: 7,5.

**SEGURIDAD:** Estabilidad: 8. Suspensión: 8. Frenos: 7. Dirección: 7,5. Ruedas: 7. Luces: 7,5.

**NOTA MEDIA: 7,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5.**

**WEB** [www.mitsubishi-motors.es](http://www.mitsubishi-motors.es)

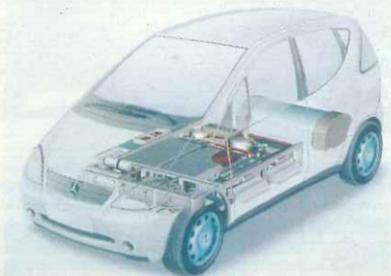
DATOS TÉCNICOS

**MOTOR:**  
Cilindrada: 3.200 c.c.  
Potencia máxima: 165 CV a 3.800 r.p.m.  
**CARBURANTE:**  
Gasóleo.  
Depósito: 71 litros.  
**FRENOS:**  
Con 4 discos ventilados de 16" y ABS de serie.  
**EQUIPAMIENTO DE SERIE:**  
Doble airbags. Barras de protección lateral. Cinturones de seguridad delanteros con limitadores de fuerza. Tercera luz de freno. Entre otros.  
**RUEDAS:**  
Llantas: Aleación.  
Neumáticos: 265/70R 16.  
**DIMENSIONES:**  
Longitud: 4,28 mts.  
Anchura: 1,87 mts.  
Altura: 1,84 mts.  
Maletero: 485 litros.  
**PESO:**  
2.000 kgs.  
**CONSUMO:**  
Urbano, 12 l./100 km.  
Carretera, 7,8 l. 100 km.

**PRECIO:** 6.393.000 ptas. (38.423 €).

● Ya está A LA VENTA el último modelo de HYUNDAI, el "TRAJET", un monovolumen de siete plazas con asientos individuales. Se ofrece con un motor de 2 litros. Dispone de doble airbag de serie, un gran número de guanteras y compartimentos portaobjetos para aprovechar al máximo el espacio. Su precio es de 3.350.000 pesetas.

La investigación



### EL GALAXY MÁS SOFISTICADO

Un renovado "Galaxy" acaba de llegar a los concesionarios de Ford. Su versión "galaxy@first" incorpora un equipo de comunicaciones muy sofisticado: e-mail, teléfono por reconocimiento de voz, sistema de navegación por satélite, dos pantallas de vídeo con sistema DVD para las plazas traseras -ubicadas en los reposacabezas delanteros- y conectores para acoplar videoconsolas de juegos.

WEB [www.ford.es](http://www.ford.es)

### VOLVO PERFECCIONA LA SEGURIDAD

Volvo acaba de presentar las nuevas versiones de los "S40" y "V40". Incorporan de serie la cortina hinchable, que mejora la protección contra los impactos laterales, e incluyen el sistema de airbag dual, cuya principal diferencia con un airbag normal es que adapta su apertura al nivel de violencia de la colisión. Incluyen dos nuevos motores diesel de 1,9 litros. A partir de los 3.137.874 pesetas.

WEB [www.volvocars.es](http://www.volvocars.es)



### EL COCHE MÁS ECOLÓGICO

Un coche que funciona con motor eléctrico alimentado por hidrógeno y provisto de una célula de combustible es la alternativa a los motores de explosión que el Comisario Europeo de Investigación, Philippe Busquin, presentó recientemente en Bruselas. Esta tecnología ha sido instalada en un Mercedes "Clase A" y ha dado lugar a un prototipo denominado NECAR IV. El hidrógeno líquido se almacena en un cilindro bajo el maletero del coche. A través de la célula de combustible, y mediante de una serie de reacciones, el hidrógeno produce electricidad y mueve el motor eléctrico del coche. Alcanza una velocidad de 150 km/h., tiene una autonomía de 450 kms, sólo emite vapor de agua por el tubo de escape y no hace ruido. Su producción no está prevista antes del año 2004 y su uso estará orientado a vehículos de flota.

La estrella

### LA NUEVA CLASE "C" DE MERCEDES

Mercedes ha renovado totalmente su "Clase C". Aparte de cambios estéticos, incluye de serie innumerables avances tecnológicos: airbags con dos niveles de activación para conductor y acompañante, detector automático de presencia de asiento infantil, programa electrónico de estabilidad ESP, limitador electrónico de la velocidad... Además, cuenta con un volante multifuncional y un display central, con lo que con sólo apretar un botón se controlan diferentes sistemas del vehículo. Con siete motorizaciones, su precio oscilará entre 4,8 y 7 millones de pesetas.

WEB [www.mercedesbenz.es](http://www.mercedesbenz.es)



● En MADRID ya circulan los PRIMEROS MICROBUSES ECOLÓGICOS con motor híbrido de gasoil y energía eléctrica. Contaminan menos, producen menos vibraciones y ruidos y su conducción es suave y exenta de tirones. Su pequeño tamaño les convierte en un vehículo muy indicado para moverse por las calles más estrechas de las ciudades. Disponen de 40 plazas y su coste asciende a 26 millones de pesetas cada uno.

● RENAULT acaba de INAUGURAR en BARCELONA su primer CENTRO DE DISEÑO situado fuera de Francia. El centro cuenta con las tecnologías informáticas más avanzadas. El equipo está dirigido por Thierry Métroz, y trabajará tanto en la renovación como en el desarrollo de nuevos modelos.

### MEJORAS EN EL PLAN PREVER

El Gobierno mejorará las condiciones del Plan Prever, según ha declarado la ministra de Ciencia y Tecnología, Anna Birulés, con objeto de renovar el parque automovilístico y adaptarlo a la directiva comunitaria que prohíbe el uso de gasolina con plomo a partir del 2002. Entre las novedades, destaca la posible aplicación del Plan Prever -subvención de 80.000 pesetas en la compra de un coche siempre que se achatarre otro de más de 10 años de antigüedad- en la compra de un coche de segunda mano, que utilice gasolina sin plomo.

● La moda de INTERNET ya ha llegado al MUNDO DEL MOTOR. Varios son los portales que acaban de abrirse, en ellos es posible encontrar las características de los últimos modelos, sistemas de financiación, dónde asegurar el coche, dónde repararlo; así como información en tiempo real del estado de las carreteras, puntos conflictivos, atascos... Estas son algunas de las últimas direcciones: [www.atodogas.com](http://www.atodogas.com); [www.supermotor.com](http://www.supermotor.com) y [www.autocity.com](http://www.autocity.com).



### CINCUENTA ANIVERSARIO DE SEAT

Hace 50 años nació Seat, el único fabricante español de coches. En esta media década ha protagonizado un papel fundamental en el desarrollo de la sociedad española. En la actualidad, cuenta con más de 14.000 empleados, comercializa siete modelos y está presente en 60 países. ¡Muchas felicidades!

#### LAS FECHAS

**1950** Se constituye la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S. A., con un capital de 600 millones de pesetas, y la participación del INI, seis bancos y FIAT.

**1953** Se inaugura la fábrica de la Zona Franca de Barcelona. Producción diaria: 5 coches. Plantilla: 925 personas.

**1957** Comienza la fabricación del "600".

**1958** Se fabrica el Seat 1.000.000, un "124" amarillo, regalado a la ganadora del concurso de RTVE "Un millón para el mejor".

**1973** Se deja de fabricar el "600", con 800.000 unidades vendidas.

**1981** Fiat vende al INI su participación y Seat se convierte en el primer fabricante de automóviles totalmente español.

**1985** Volkswagen adquiere el 51 por 100 de las acciones de Seat.

**1993** El Rey inaugura la nueva fábrica de Martorell.

**1999** Se presenta, en Ginebra, la nueva identidad corporativa.

**2000** La producción prevista es de 10.000 unidades al año. El piloto Didier Auriol, al volante del "Córdoba WRC E2", sube al podio en el Rally de Kenia, puntuable para el Campeonato Mundial.

WEB [www.seat.es](http://www.seat.es)

### NOSTALGIA A LA ÚLTIMA

Tomando los elementos de diseño de los clásicos coches americanos, Chrysler acaba de comercializar el "PT Cruiser". Con una longitud de un turismo medio -4,28 m.- presenta un volumen interior de 3,4 m<sup>3</sup> -similar al de una furgoneta-. La primera versión que llega a Europa es el motor de 2.0 de 16 válvulas. En su equipamiento de serie destacan los airbags delanteros y laterales. El precio oscilará entre 3 y 3,8 millones de pesetas.



WEB [www.newptcruiser.com](http://www.newptcruiser.com) (en inglés)

### LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN MAYO DEL AÑO 2000

- 1 Citroën Xsara 8.377
- 2 Renault Mégane 8.211
- 3 Seat Ibiza 6.169
- 4 Peugeot 206 5.069
- 5 Ford Focus 4.776
- 6 Opel Astra 4.750
- 7 Renault Clio 4.143
- 8 Opel Corsa 4.068
- 9 Peugeot 306 3.747
- 10 Volkswagen Golf 3.211

Fuente: DGT.

# SOLEDAD PUÉRTOLAS ESCRITORA

EMMANUEL ZOCO. FOTO: MARCOS GONZÁLEZ

Prolífica como escritora –acaba de publicar su última obra, “Adiós a las Novias”, y ya ha terminado la siguiente–, Soledad Puértolas es una conductora consciente y que, con la agresividad que existe en la conducción, no se explica cómo no hay más muertes en carretera: “Es un milagro que en las vacaciones y puentes no mueran más personas”.

**N**o para de escribir y hasta su editorial le dice que no sea tan prolífica –ha publicado veintidós libros–. Tras la novela “La Señora Berg” llega “Adiós a las Novias” (Anagrama), un volumen de cuentos. Y tiene casi terminada su próxima obra: “No sé cuándo lo publicaré. Es un homenaje a mi madre y debe ser lo mejor que haya escrito. Por eso lo estoy dando muchas vueltas”.

- ¿Qué tienen en común los relatos de “Adiós a las Novias”?

- Un tono de rebeldía frente a ciertas reglas de la vida. Los protagonistas son rebeldes, buscan un vía propia que les sostenga. La mayoría gira en torno al encuentro y al desencuentro amoroso.

- ¿Alguno se basa en su experiencia?

- Sí, el primero, “Walter”, sucedió tal cual está escrito. Cuando estuvimos en Noruega, hace muchos años, prácticamente recién casados, conocimos a un matrimonio argentino e hicimos amistad. Fuimos de vacaciones juntos en su coche, pero nosotros no acabamos el viaje...

## Cuento y novela

- Escribir cuentos, ¿es para usted una necesidad o le sale solo?

- Me sale escribirlos. Es un género superior a la novela, más difícil, un reto que me gusta. La novela no aspira a la perfección, siempre se le escapa algo. El cuento tiene una vocación y una exigencia de perfección de las que carecen el resto.

- ¿Dedica muchas horas a escribir?

- Un par de horas por la mañana. Es el momento en el que me siento con más energías y con las ideas más frescas. Con esas dos horas, ya estoy agotada, pero me cunden mucho. Estoy acostumbrada a es-

cribir en todas las circunstancias: he tenido dos hijos y han estado a mi alrededor siempre. Nunca me he encerrado en mi cuarto; el silencio y la concentración absoluta me espantan. Siempre necesito compañía.

## La siesta, sagrada

- ¿Qué hace el resto del día?

- Todos los días hago dos cosas sagradas: nadar de una a tres de la tarde y dormir la siesta. En ocasiones me he llegado a caer por no dormirla. Y nunca como fuera de casa, salvo en caso de necesidad.

- No es muy amiga de fiestas...

- No. Cuando quiero una fiesta, la hago en mi casa y con quien quiero. El ambiente periodístico-literario está lleno de camarillas, enseguida te colocan etiquetas, no saben qué hacer con una mujer escritora y además casada como yo.

- ¿Les ha inculcado el amor por la lectura a sus hijos?

- No, no me gusta ser impositiva. Lo que más me ha preocupado es que fueran personas. Me han visto escribir y leer. Los dos leen y escriben. Diego, el mayor, acaba de pu-

●  
“El cuento es un género superior a la novela, más difícil... La novela no aspira a la perfección”

“Tengo por norma no pasar de 120 km/h. Un coche, por encima de 120, no se puede controlar”

blicar su primera novela, “He perdido los veranos”. Yo soy su fan número uno y él es el primero en casa que lee mis obras.

- Era usted enemiga del teléfono móvil. ¿Ha caído ya en sus redes?

- He tardado mucho en comprar uno y lo he hecho para las emergencias. Abogo por su uso restringidísimo. Debería haber una norma para su utilización. Actualmente se usa de modo indiscriminado, absurdo, estúpido y con mala educación. Es el símbolo de la falta de respeto que existe en nuestra sociedad.

## Test de carácter

En 1989, ganó el Premio Planeta. Con el premio, compró su primer y único coche, un vehículo compartido por los cuatro habitantes de su casa. Conductora concienciada de los riesgos de la carretera, insiste en emplearlo en vacaciones a pesar de los atascos en los que consigue mantener la calma.

- ¿Qué propondría para evitar las muertes en carretera?

- Haría un test de carácter a las personas que se sacan el permiso de conducir y a las agresivas, no se lo daría. En carretera hay asesinatos en potencia. Vas a 120 km/h por el carril de la izquierda y otro coche quiere ir a 200 y se te pega. En EE. UU. te quitan el permiso por esto, aquí parece que no hay Ley.

- ¿Ha sufrido algún accidente?

- Sí, pequeños roces que han quedado en sustos. Tengo miedo a los accidentes porque hay tanta agresividad que es difícil mantener la calma cuando conduces.

- ¿Le gusta la velocidad?

- En su justa medida. Tengo por norma no pasar de 120 km/h. Un coche, por encima de 120, no se puede controlar.

- Las campañas de tráfico, ¿son útiles?

- Sí, tienen su utilidad, pero por mucha campaña que se haga es difícil concienciar a los conductores. Tendría que aplicarse una normativa y respetar los límites de velocidad. Es un milagro que en vacaciones y puentes no mueran más personas, sobre todo jóvenes. Varios amigos de mis hijos han muerto en carretera. ♦

“A LAS PERSONAS AGRESIVAS NO LES DARÍA EL PERMISO”

## Vivir sin prisa



JOSÉ LUIS ALVITE

ESCRITOR Y PERIODISTA

**T**uve unos cuantos accidentes de carretera. Fue por dormir al volante, por exceso de velocidad y por llevar gente entre las piernas. Yo era redactor de sucesos en "El Correo Gallego", en Santiago de Compostela, y mi coche era un revólver. A veces en mi coche había mas gente que en un atasco. Sobre todo, fulanas del nueve largo. Una madrugada me fijé en el techo: estaba lleno de pisadas, como si me hubiese corrido una juerga con la pandilla de funambulistas. Los días de calor, aquello olía tan mal, muchacho, que en una ocasión mi madre me preguntó si me había comprado el coche durante una subasta en la lonja del pescado. En lo sucesivo, advertí a las fulanas que no volverían a subir a mi coche si no se comprometían a viajar con las piernas cruzadas. Ya sé que suena duro. Pero yo no llevaba precisamente una vida para todos los públicos, sino una vida al límite, la clase de vida que se puede esperar de alguien como era yo, un tipo con un maldito corazón de perdices al volante de un inquietante coche de caza. Cuando me deshice de aquel cacharro, en el desguace le encontraron tanta mierda en la tapicería, que aquel tipo de me dijo: "Muchacho, no sabría si tasarlo o enviarlo al INSALUD para una biopsia".

Aquello no era vida. Una madrugada dos tipos me dieron semejante paliza en un garito, que estuve a punto de regresar a la ciudad conduciendo arrodillado, animado únicamente por la esperanza de que la Guardia Civil no acostumbra a multar reclinatorios. La mujer que me acompañaba, se asustó mucho y se confesó incapaz de ponerse al volante. Regresé en zigzag como buenamente pude. La noté aterida de miedo y de solidaridad.

Pero se lo había advertido después de la tunda. Le había dicho: "Vamos, nena, olvida el miedo ahora. Ya te dije que en estas circunstancias un hombre con las piernas tan separadas sólo soportaría conducir un catamarán".

En el "Savoy" nos vemos de madrugada Ernie Loquasto, los muchachos, la orquesta, las coristas y yo. El tiempo no pasa en balde. Somos gente con pasado, con demasiado pasado, ¿sabes? Gente como Ernie, el dueño del club, un tipo cuya biografía sería un par de párrafos si no incluyese los antecedentes y los tacos. Pero el tiempo le puso en su sitio. Tuvo malas experiencias. Dejó la juventud derrapando en las curvas y en los catres. Ahora, metido en años, te mira a los ojos cuando conduces de madrugada y te dice: "Espacio, muchacho; sólo me corre prisa llegar tarde a alguna parte".

A menudo nos amanece rondando con el coche las calles de la ciudad. Mi coche de ahora no recuerda en nada al viejo coche con el techo pisado por aquellas fulanas sin desalar. En mi coche de ahora están prohibidos el tabaco y el exceso de velocidad. Le he cogido el sabor a la vida, amigo, y mi coche ya no es un solo de trompeta contra el peralte en las curvas cerradas. Como dice Ernie las noches de bobera, "los golpes de la vida te enseñan a comulgar con cuchillo y tenedor, a vivir sin prisa, a no correr tanto en la carretera que los muchachos de la ambulancia acaben encontrando tu puto corazón en el maletero".

Me gusta el 'blues', la mar en calma y la gente a fuego lento. Me gustan los tipos cuya mundanidad no consiste en reventar el coche

en la carretera, sino en añadirle a la gasolina unas gotas de "Cacharel". Una mujer me dijo al amanecer recién salidos del "Savoy": "Levanta el pie, muchacho. No corras tanto; no sea que dejes el horizonte atrás". Y le hice caso. Y ahora, amigo mío, tengo un coche cuyas ruedas son encías, un coche para todos los públicos, un coche que paladea como una cuchara

las calles de la ciudad. Y aún recuerdo como un sueño lo que otra madrugada me dijo Ernie: "Muchacho, creeme: la felicidad consiste en convertir a tiempo tu coche en un balcón". ♦

**Cuando me deshice de aquel cacharro, en el desguace le encontraron tanta mierda en la tapicería que no sabían si tasarlo o enviarlo al INSALUD para una biopsia**

## Placa para remolques

He observado en los remolques y semirremolques, cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, una placa de matrícula auto-reflectante de color rojo situada en su parte delantera, además de otras dos placas: una, del mismo color que la situada delante, correspondiente al propio remolque o semirremolque; otra, auto-reflectante de color blanco con la matrícula del vehículo remolcador. El Reglamento General de Vehículos no define la instalación de la placa de matrícula en la parte delantera de remolques y semirremolques con más de 750 kg de MMA. ¿Debe instalarse? —José Antonio Lalana Pallarés.

**Respuesta:** El apartado III del anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos, establece que remolques, semi-remolques, maquinaria agrícola remolcada y de obras y servicios cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg deberán ir provistos en la parte posterior de su placa de matrícula, situada en posición vertical o casi vertical y en el plano longitudinal mediano del vehículo, y, además, en el lado derecho, de otra placa con la



matrícula del vehículo remolcador. Está prohibido instalar otras placas de matrícula aparte de las mencionadas así como su ubicación en lugares que no se ajusten a lo establecido.

## Pido seguridad

Recorro a diario la carretera de sierra C-3221, en Jaén. Desde el p.k. 7,5 al 10,1 no existe señalización alguna, ni vertical ni horizontal, que prohíba los adelantamientos, a pesar de que este tramo tiene gran cantidad de curvas y cambios de rasante sin visibilidad. Pese al peligro que se corre, ciertos conductores realizan adelantamientos temerarios y ponen en riesgo su vida y, lo que es peor, la de los demás.

A principios de marzo se repintaron con máquinas las líneas de los tra-

mos anterior y posterior a la zona aludida, mientras en ésta sólo se han pintado las líneas laterales. ¿Tanto cuesta pintar, a la vez, la central para permitir o prohibir los adelantamientos? ¿Tan poco importa la vida de los conductores? —Juan B. Quirós García. Jaén.



## A la vista del espejo

¿Cuánto debe verse a través del espejo retrovisor exterior derecho? He leído en algún test que debe verse 4 metros de ancho y 20 de largo, pero no encuentro esa cantidad por ningún lado. —Encarnación Romero Ruiz. Castilleja de la Cuesta (Sevilla).

**Respuesta:** La Directiva 85/205/CEE de la Comisión, (18/2/1985), de adaptación al progreso técnico de la Directiva 71/127/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de legislaciones de los Estados miembros sobre los retrovisores de los vehículos a motor (DOCE nº L90/1, de 29/3/85), establece en su anexo III,

número 5.3.2.1. que el campo de visión perceptible a través del retrovisor exterior derecho deberá ser tal que el conductor pueda ver al menos una parte de carretera plana y horizontal de 4 metros de anchura y 20 metros de longitud hacia atrás.

## ¡Vaya portaperchas!

No sé si el propietario del puesto tiene comisión de los editores del Mapa de Carreteras, pero si usted no lo lleva a mano, tendrá serias dificultades para encontrar su destino. La foto se tomó en Tirgo (La Rioja), en la intersección de la carretera de Cuzcurrita del Río Tirón con la N-232. Las señales que tapa indican la dirección hacia Haro y Logroño

(derecha) y Pancorbo y Santander (izquierda) y, posiblemente, todos los miércoles ocurre lo mismo. — José M<sup>a</sup> Álvarez López. Luarda (Principado de Asturias).

## Dos de luces

Si encontramos la señal R-413 antes de entrar en un túnel insuficientemente iluminado situado en vía interurbana, ¿con qué alumbrado circularíamos dentro del mismo; con el de largo o corto alcance?

Según el art. 106 del RGC, "la luz delantera de niebla se puede utilizar en tramos de vías estrechas con muchas curvas, entendiéndose por tales las que, teniendo una calzada de 6,5 m. o inferior, estén señaliza-

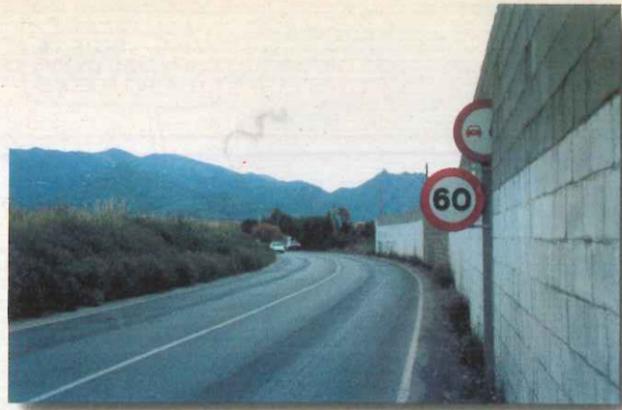
## ACUSE DE RECIBO

### Una mano al volante y otra, al móvil

**Aún haciéndolo prudentemente, es necesario conducir y, por desgracia, continuamente pendiente de los que van con una mano al volante y otra, en el móvil. Regresando a Madrid por la autovía Alicante-Madrid, cerca de Elda, con circulación lenta y paradas intermitentes, un BMW azul me envistió por detrás. Y gracias a que lo llevaba vigilado y pensaba que, en cualquier momento, por su forma de frenar, me podía golpear. El conductor iba enganchado al móvil y 'pasaba de todo'. Le hice señal de parar en el arcén, pero, al entrar en una zona despejada junto a la gasolinera, continuó la marcha sin detenerse. Estas faltas deberían estar mucho más sancionadas de lo que están —con retirada inmediata del permiso— y vigiladas por los agentes, que, en más de una ocasión, hacen la 'vista gorda'. No he dado parte al seguro —los desperfectos fueron insignificantes—, y escribo a la revista por si ese conductor fuese suscriptor de la misma, y, al leerla, reflexiona y piensa que, cualquier día, el accidente que puede provocar puede ser de mayores consecuencias. —Santiago Rodríguez Sáenz. Madrid.**

das con señales que indiquen una sucesión de curvas peligrosas". ¿Se podría utilizar la luz delantera de niebla en esas condiciones, tanto de día como de noche? -Ana Molinos Vázquez. Santiago de Compostela (A Coruña).

**Respuesta:** Por definición, la señal R-413 determina la obligación de utilizar el alumbrado de corto alcance. Por lo señalado en el art. 106 del RGC, la luz delantera de niebla puede usarse, en las condiciones a las que se refiere, de día y de noche.



**Señal y media**

En la carretera del Serradal, entre Grao de Castellón y Benicasim, como se aprecia en la foto, la altura de la valla se elevó, cegando la mitad de la señal sin que a nadie parezca importarle. Es una lástima que a la autoridad competente no se la pueda multar por estos hechos, ya que todos deberíamos tener interés, porque las señales están para informar y no para marear como en este caso. -Vicente Ferrer de Almenara. Castellón.

**Buscando ITV**

Tengo una preocupación -que se hará realidad el próximo agosto- cuando tenga que pasar la ITV obligatoria. Incluso llamando con un mes de antelación, me dirán que no tienen hora ni día. Como el año anterior. Entonces, saldré de vacaciones a la "busca y captura" de una estación ITV que quiera hacerla. ¿Es normal? Creo que sería fácil prever la saturación de vehículos que deben pasar la ITV en fecha cercana a las vacaciones. -Gabriel García Meló. Badalona (Barcelona).

**¿Por dónde adelante?**

Conduzco con frecuencia por la A-6 (Madrid-A Coruña) desde Madrid a Arévalo. Entre Madrid y Vi-



llalba -con tres carriles-, muchos coches circulan por el carril central a unos 100 km/h, aunque el derecho esté totalmente libre. Si circulo a 120 km/h por el carril derecho, ¿debo irme al izquierdo para adelantarlo o puedo hacerlo por la derecha sin ser sancionado? Quien debe ser sancionado es quien circula a esa velocidad por el carril central. -José M<sup>o</sup> Gómez. Madrid.

**Respuesta:** Conforme dispone el art. 31 del Reglamento General de Circulación, fuera de poblado, en calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha -como es el caso-, el conductor de un automóvil circulará normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga, lo que no es el supuesto en los vehículos que circulan por el carril central, a 100 km/h, entorpeciendo la marcha de los que circulan a 120 km/h.

El automóvil que, en ese mismo escenario, circula a 120 km/h por el carril derecho y pretende adelantarlo a los que marchan a 100 km/h por el carril central, al no tratarse de un supuesto de circulación paralela -art. 83 del RGC-, procede aplicar la regla general de que el adelantamiento debe efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretende adelantar establecida en el art. 83.1 de dicho reglamento.

**Cambiar la matrícula**

He comprado un turismo usado, matrícula de Alicante. Ya está transferido a mi nombre y en el Permiso de Circulación figura mi domicilio de la provincia de Sevilla. ¿Puedo, una vez transferido, solicitar la rematriculación al no coincidir la sigla de la matrícula con la provincia de mi domicilio? ¿Tendría que abonar de nuevo el Impuesto de Transmisiones y Actos Jurídicos Documentados? ¿Cuál sería la tasa por rematricular sin transferencia? Algunas personas me dicen que la transferencia y la rematriculación deben ser simultáneas. -José Gordillo Guerrero. Écija (Sevilla).

**Respuesta:** La matriculación ordinaria (art. 27 del Reglamento General de Vehículos) es única para cada vehículo. No obstante, el propio precepto admite excepciones: transmisión de un vehículo matriculado en provincia distinta a la del domicilio del adquirente, cambio de domicilio del titular de un vehículo a una provincia distinta de la de su matrícula y cuando se solicita por motivos de seguridad del titular del vehículo. Para su caso -el primero-, el art. 27 exige que la petición de nueva matrícula se haga de forma simultánea con la del cambio de titularidad, por lo que en su situación no es posible realizarlo. El cambio de matrícula no genera más obligación tributaria que el pago de la tasa -la misma que para una nueva matriculación y que este año es de 10.250 pesetas- excepto cuando es por motivos de seguridad, en cuyo caso es gratuito. ♦

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 15 líneas, a máquina, a doble espacio. Irán firmadas y constarán nombre, domicilio, teléfono a ser posible y DNI. "TRÁFICO" se reserva el derecho a extraerlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas. Los envíos deberán realizarse a:  
**REVISTA "TRÁFICO"**  
c/ General Aranzaz, 86  
Sección CARTAS  
28027 MADRID

vía de servicio

**Transferencia entre particulares**



La transferencia conjunta se solicita en impreso oficial, firmado por adquirente y transmitente, aportando:

- Pago de la tasa 1.5: 6.425 pesetas.
- Original del DNI, en vigor, de adquirente y transmitente o resguardo de renovación acompañado de otro documento oficial.

**DEL VEHICULO**

- Permiso o Licencia de Circulación, si la transferencia es conjunta.

- Tarjeta de Inspección Técnica en vigor (Certificado de Características si es un ciclomotor).

- Original de la autoliquidación del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales (se paga en la Hacienda autonómica) o justificante de exención.

- Original y fotocopia del pago (o exención) del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica del año en curso (municipal).

- Original y fotocopia del documento que acredite la adquisición, salvo si hubo notificación previa o si la transmisión es conjunta.

**Si el vendedor ya notificó la transferencia...**

Si el transmitente ha notificado previamente la transferencia a la jefatura provincial de tráfico -no se tiene el Permiso de Circulación original-, no debe aportarse ninguna documentación referida al vendedor, ni su firma en la solicitud. En ese caso, el comprador deberá pagar la tasa correspondiente y aportar el documento justificante del pago del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales.

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  
**VÍA DIGITAL Canal "Tráfico Activo"**  
**VIDEOTEX:** 031 "tráfico#"  
**MOVISTAR "En ruta" (GSM) a través nº 505**  
**WAP** <http://www.dgt.es/index.wml>

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

Provincia	Últimas matrículas marzo 2000	Últimas matrículas mayo 2000	Total vehículos matriculados	Total permisos abril-mayo	Total licencias abril-mayo
Alava (VI)	1976-Y	4531-Y	2.555	823	92
Albacete (AB)	2839-V	4914-V	2.075	1.029	260
Alicante (A)	9643-EH	5943-EK	16.300	4.985	1.030
Almería (AL)	2561-AJ	6675-AJ	4.114	1.720	457
Asturias (O)	4009-CH	0042-CJ	6.033	2.759	285
Ávila (AV)	6075-I	6939-I	864	419	76
Badajoz (BA)	1151-AF	4529-AF	3.378	1.931	651
Barcelona (B)	4239-WS	0961-WX	46.722	13.481	2.795
Burgos (BU)	3407-Z	5774-Z	2.367	976	84
Cáceres (CC)	4380-U	6235-U	1.855	1.168	175
Cádiz (CA)	7612-BP	4143-BS	6.531	3.364	1.276
Cantabria (S)	5931-AP	9831-AP	3.900	1.971	203
Castellón (CS)	3599-AV	8563-AV	4.964	1.493	333
Ciudad Real (CR)	9288-Y	1628-Z	2.340	1.275	265
Córdoba (CO)	0159-AX	4314-AX	4.155	2.260	605
Coruña, A (C)	2633-CH	9239-CH	6.606	3.535	295
Cuenca (CU)	4585-K	5658-K	1.073	614	106
Girona (GI)	3212-BS	8994-BS	5.782	2.153	724
Granada (GR)	7267-AY	2530-AY	5.263	2.407	561
Guadalajara (GU)	7448-I	8490-I	1.042	474	73
Guipúzcoa (SS)	3024-BJ	8052-BJ	5.028	1.778	283
Huelva (H)	6868-Z	9388-Z	2.520	1.436	349
Huesca (HU)	5447-P	7085-P	1.638	629	98
Jaén (J)	5505-AF	8706-AF	3.201	1.830	453
Illes Balears (IB)	7260-DM	5660-DP	18.400	2.880	785

**LAS MATRÍCULAS**

León (LE)	1044-AJ	3866-AJ	2.822	1.300	147
Lleida (L)	6620-AH	9390-AH	2.770	1.038	190
Lugo (LU)	0953-X	2923-X	1.970	1.042	112
Madrid (M)	3481-ZB	9948-ZJ	66.467	16.084	1.441
Málaga (MA)	1761-DB	6762-DC	15.001	4.763	1.218
Murcia (MU)	4455-CH	4048-CJ	9.593	3.885	903
Navarra (NA)	4210-BC	9282-BC	5.072	1.542	193
Ourense (OU)	2917-W	4767-W	1.850	969	98
Palencia (P)	7999-K	9101-K	1.102	551	24
Palmas, Las (GC)	3289-CK	0804-CL	7.515	2.916	333
Pontevedra (PO)	3420-BS	9463-BS	6.043	2.678	431
Rioja, La (LO)	5534-U	7523-U	1.989	807	151
Salamanca (SA)	3557-V	5313-V	1.756	1.040	87
S. C. Tenerife (TF)	1114-CB	8382-CB	7.268	2.893	378
Segovia (SG)	2185-J	3067-J	882	393	32
Sevilla (SE)	2713-DT	4528-DU	11.815	5.242	1.427
Soria (SO)	1890-G	2434-G	544	236	33
Tarragona (T)	6693-BD	2024-BF	5.331	1.796	512
Teruel (TE)	4961-I	5773-I	812	293	81
Toledo (TO)	7746-AF	0958-AG	3.212	1.852	311
Valencia (V)	0564-HC	8859-HD	18.295	7.781	1.609
Valladolid (VA)	9673-AK	3157-AL	3.484	1.639	125
Vizcaya (BI)	0754-CU	8160-CU	7.406	2.718	287
Zamora (ZA)	9132-K	0067-L	935	552	75
Zaragoza (Z)	8877-BP	5286-BS	6.409	2.225	332
Ceuta (CE)	9338-F	9917-G	579	234	69
Melilla (ML)	0307-F	0875-F	568	212	26
<b>TOTALES</b>			<b>350.174</b>	<b>123.673</b>	<b>22.739</b>

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



**Tasas DGT 2000**

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.	3.905
Obtención permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, o las autorizaciones para vehículos prioritarios, turismos destinados al transporte público de viajeros, transporte escolar o de menores, mercancías peligrosas, y profesionales de la enseñanza de la conducción.	5.530
Prórroga de permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, o las autorizaciones para vehículos prioritarios, turismos destinados al transporte público de viajeros, transporte escolar o de menores y mercancías peligrosas.	4.715
Prórroga de los licencias o permisos A1, A, B o B+E cuyo plazo de vigencia sea por dos años o menos.	1.850

(\*) Orden 4 de febrero de 2000 (BOE 10/2/2000).

<b>900 123 505:</b> <b>DGT</b>
<b>913 35 45 45:</b> <b>Cruz Roja</b>
<b>091:</b> <b>Policia Nacional</b>
<b>092:</b> <b>Policia Local (y SAMUR en Madrid capital)</b>
<b>062:</b> <b>Guardia Civil</b>
<b>112:</b> <b>Andalucía, Aragón, Asturias, Canarias, Cantabria, C. Valenciana, Extremadura, Illes Balears, Galicia, Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco y La Rioja</b>
<b>061:</b> <b>Castilla-La Mancha, Castilla y León y Barcelona (capital)</b>
<b>945 28 20 00:</b> <b>País Vasco</b>
<b>088:</b> <b>Lleida y Girona (Mossos)</b>
<b>085:</b> <b>Cataluña</b>



Municipio (Provincia) Teléfono

**ANDALUCÍA**

Albox (AL)	95012 09 02
Benja (AL)	95040 63 00
Huércal de Almería (AL)	95014 02 29
Huércal de Almería (AL)	95030 02 40
Vera (AL)	95052 68 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
Villamartín (CA)	95623 12 82
Baena (CO)	95767 12 50
Córdoba (CO)	95720 25 77
Córdoba (CO)	95729 11 50
Lucena (CO)	95750 27 72
Pozoblanco (CO)	95713 05 17
Albórolé (GR)	95846 68 62
Baza (GR)	95834 20 98
Granada (GR)	95827 26 21
Motil (GR)	95860 01 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
Algarrobo (MA)	95255 08 62
Estepona (MA)	95280 35 30
Antequera (MA)	95203 14 62
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 46 77
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
Teruel (TE)	97860 29 64
Alcañiz (TE)	97883 18 55
Zaragoza (Z)	97657 08 18
Calatayud (Z)	97688 53 72
Utebo (Z)	97678 54 74
Yarazona (Z)	97684 40 50
Ejea de los Caballeros (Z)	97686 44 51

**ASTURIAS**

El Entrego (O)	98586 11 00
Gijón (O)	98530 01 03

Janio (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
Mancor (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**

Cornelles del Buelna (S)	94283 12 80
Melilla (S)	94236 90 44
Ojás (S)	94239 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
Sta. María de Guía (GC)	92855 01 53
Telde (GC)	92871 02 03
Araña (TF)	92250 17 00
El Paso-La Palma (TF)	92248 59 52
Los Realejos (TF)	92234 53 59
El Rosario (TF)	92261 83 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
Villarrobledo (AB)	96714 53 62
Alcalázar de S. Juan (CR)	92654 66 50
Ciudad Real (CR)	92621 28 00
Manzanera (CR)	92661 23 93
Puenteblanco (CR)	92641 08 14
Cuenca (CU)	96921 35 53
Motilla del Palancar (CU)	96933 33 99
Alcolea del Pinar (GU)	94930 03 80
Guadalupe (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
Araoz de Duero (BU)	94750 73 99
Burgos (BU)	94720 96 88
Burgos (BU)	94748 18 80
Miranda de Ebro (BU)	94732 59 52
Cembranos (LE)	98732 00 60
Onzonilla (LE)	98725 40 99
Ponferrada (LE)	98745 56 51
Cervera de Pisuerga (P)	97987 07 77
Palencia (P)	97972 75 08
Béjar (SA)	92341 15 00
Carbayosa Sagrada (SA)	92319 03 63
Castellano Morisco (SA)	92338 14 35
Custallar (SA)	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

**GALICIA**

Arteixo (C)	98160 27 20
Cacheiras-Teo (C)	98180 60 09
A Coruña (C)	98181 16 61
Sta. Eugenia de Ribeira (C)	98187 24 09
Narón (C)	98131 50 51
Santiago-Tambre (C)	98157 11 00
Foz (LU)	98213 55 07
Lugo (LU)	98220 90 37
Monforte de Lemos (LU)	98241 04 12
Viveiro (LU)	98255 04 83
O Barco (OR)	98832 51 55
S. Ciprián das Viñas (OR)	98824 97 12
Curro-Barro (PO)	98671 33 54
Lalín (PO)	98878 41 03
Peinador (PO)	98848 70 17
Ponteobra (PO)	98866 50 04
Verín (OR)	98841 15 39
Vigo (PC)	98648 69 36
Pontevedra (VA)	98633 39 92

Valladolid (VA)	98347 23 54
Valladolid (VA)	98329 29 11
Benavente (ZA)	98063 67 99
Morales del Vino (ZA)	98057 00 25

**CATALUÑA**

Argentina (B)	93799 42 11
Badalona (B)	93027 27 27
Barcelona (B)	93010 10 20
Barcelona (B)	93027 27 27
Berga (B)	93822 20 11
Cornellá (B)	93010 10 20
Granollers (B)	93849 76 11
Igualada (B)	93805 24 44
Manresa (B)	93874 51 11
Sant Joan Despi (B)	93010 10 20
Sant Just Desvern (B)	93010 10 20
S. Miquel d'Ordola (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
Granyanella (L)	97353 22 25
Lleida (L)	97320 03 70
Montferri (L)	97325 16 54
Solsona (L)	97348 16 69
Tremp (L)	97365 01 29
Vielha-Mijaran (L)	97364 11 66
Blanes (GI)	97235 31 33
Celrà (GI)	97249 28 88
Ciut (GI)	97228 95 76
Palamos (GI)	97260 05 55
Puigcerdà (GI)	97214 06 60
Ripoll (GI)	97271 40 45
Vitabella (GI)	97252 51 28
Montblanc (T)	97788 23 24
Mora la Nova (T)	97740 27 77
Reus (T)	97739 14 14
Tarragona (T)	97724 16 16
Tortosa (T)	97759 70 18

**EXTREMADURA**

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

**COMUNIDAD VALENCIANA**

Alicante (A)	96511 53 94
Alicante (A)	96554 54 55
Benicóm (A)	97005 99 82
Eliche (A)	96544 04 04
Orhuela (A)	96536 71 82
Redován (A)	96875 44 97
Castellón de la Plana (CS)	96425 15 36
Villareal (CS)	96453 54 00
Vinaroz (CS)	96440 13 20
Alicante (V)	96241 82 73
Gandia (V)	96286 22 33
Cacheiras-Teo (V)	96140 66 61
Masalliar (V)	96291 07 20
Onteniente (V)	96166 81 81
Utiel (V)	96217 15 62

**PAÍS VASCO**

Amorebieta (BI)	94630 89 57
Arriogaitza (BI)	94871 17 13
Triápaga (BI)	94478 12 14
Zarautz (BI)	94452 11 13
Bergara (SS)	94376 04 90
Iñuri (SS)	94362 63 00
Umieta (SS)	94355 00 00
Jurdiz (VI)	94529 05 10

**CEUTA**

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

**MADRID**

Aranzuez (M)	91801 12 59
Arganda del Rey (M)	91871 41 14
Costada (M)	91872 80 48
Leganes (M)	91888 50 46
Lozoyuela (M)	91869 42 12
Navas del Rey (M)	91865 05 91
Paña (M)	91898 26 12
Pinto-Getafe (M)	91885 86 58
Las Rozas (M)	91837 71 61
S. Sebastián Reyes (M)	91852 71 77
Tres Cantos (M)	91803 11 93
Vallecas (M)	91785 91 12
Villalba (M)	91851 16 87
Villarejo de Salván (M)	91874 53 63

**MURCIA**

Alicantilla (MU)	96889 00 39
Caravaca de la Cruz (MU)	96872 55 02
Carpena (MU)	96852 83 19
Espinardo (MU)	96830 74 44
Junilla (MU)	96878 25 18
Lorca (MU)	96846 07 61
Molina de Segura (MU)	96884 54 91
San Pedro del Pinatar (MU)	96853 70 00

**NAVARRA**

Beñán (NA)	94831 02 60
Noain (NA)	94831 27 59
Pamplona (NA)	94830 35 86
Paraha (NA)	94875 05 54
Tudela (NA)	94894 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



**EN SEPTIEMBRE Y OTUBRE, REVISIÓN**

Provincia	de	hasta	hasta
Álava	4014-T	4679-T	5629-T
Albacete	3670-P	4158-P	4895-P
Alicante	7589-CZ	0520-DB	4598-DB
Almería	8520-Y	9634-Y	1047-Z
Asturias	7651-BT	9448-BT	1840-BU
Ávila	1032-H	1260-H	1577-H
Badajoz	5069-X	5794-X	6742-X
Balears, Illes	8360-CJ	0971-CK	4710-CK
Barcelona	3416-SN	3522-SP	8747-SS
Burgos	8223-J	8845-U	9689-U
Cáceres	7487-O	7989-O	8617-O
Cádiz	9302-AZ	0960-BB	2991-BB
Cantabria	5326-AG	6335-AG	7609-AG
Castellón	8573-AJ	9830-AJ	1331-AK
Ciudad Real	4815-U	5405-U	6168-U
Córdoba	9211-AL	0260-AM	1789-AM
Coruña, A	8224-BP	0486-BS	3119-BS
Cuenca	5171-I	5412-I	5730-I
Girona	1074-BC	2602-BC	4631-BC
Granada	1470-AL	2785-AL	4547-AL
Guadalajara	0037-H	0256-H	0581-H
Guipúzcoa	9562-AW	0859-AX	2475-AX
Huelva	8110-U	9402-U	9699-U
Huesca	5413-M	5848-M	6419-M
Jaén	4467-X	5341-X	6313-X
León	6750-AB	7565-AB	8615-AB
Lleida	0461-AB	1202-AB	2282-AB
Lugo	2163-T	2829-T	3572-T
Madrid	7384-TW	1025-TY	8488-TZ
Málaga	8782-BY	1740-BZ	5696-BZ
Murcia	7975-BL	0036-BM	3084-BM
Navarra	9786-AP	1290-AS	3312-AS
Ourense	5718-S	6380-S	7071-S
Palencia	8153-I	8426-I	8774-I
Palmas, Las	4924-BN	7059-BN	0452-BP
Pontevedra	9022-BB	0872-BC	3243-BC
Rioja, La	7114-O	7602-O	8330-O
Salamanca	9810-P	0283-S	0960-S
S. C. Tenerife	7981-BH	0036-BJ	3170-BJ
Segovia	5910-H	6166-H	6478-H
Sevilla	5652-CS	8268-CS	2004-CT
Soria	0749-F	0920-F	1135-F
Tarragona	5865-AS	7144-AS	9102-AS
Teruel	8932-G	9142-G	9467-G
Toledo	0048-Y	0750-Y	1809-Y
Valencia	6013-FK	0573-FL	6555-FL
Valladolid	8588-AC	9400-AC	0592-AD
Vizcaya	8503-CB	0265-CC	2756-CC
Zamora	0236-J	0526-J	0919-J
Zaragoza	7743-BB	9279-BB	1210-BC
Ceuta	6569-F	6779-F	7048-F
Melilla	9572-D	9718-D	9944-D

Las matrículas corresponden a turismos que deben pasar su primera ITV en septiembre y octubre de 2000.

área de descanso

**GRAN CRUCIGRAMA**

**HORIZONTALES.-** 1: Dícese del que no tiene cabello. Ojo simple de los insectos. Vocal.- 2: Líquido grasoso que se saca de la aceituna. Vocal. Poéticamente, espacio celeste.- 3: Noticia vaga que corre entre la gente. Metal precioso. Consonante.- 4: Dada por nula. Dícese de la que ha perdido un brazo.- 5: Arco triunfal romano en memoria de Trajano en Tarragona. Campo sin labrar. Preposición que se usa separada en locuciones latinas.- 6: Campeón. Entregaros. Denominación antigua de la región ósea de la cadera.- 7: Dícese del tiempo cuando va a nevar. Barca, canoa.- 8: Consonante. Larva de los insectos lepidópteros. Que acumula dinero y no lo emplea.- 9: En este día. En sentido figurado, dícese del médico malo.- 10: Período de tiempo. Nombre propio de mujer. Matrícula española.- 11: Lugares donde se pisa la uva. Ligeros de peso.- 12: Hijo de Noé. Estuche o maletín para viajar.- 13: Espuertas grandes sin asas. En plural, artículo. Impar.- 14: Pronombre personal. Apellido muy común en España. Nombre de letra. Vocal.- 15: El que fabrica ladrillos. Puestas de un astro.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1													
2													
3													

En el terremoto de Turquía de 1999,  
murieron 705 personas y miles todavía  
sufren secuelas físicas o psíquicas.



Ellos no pudieron evitarlo.

Carmen no sabe qué es un terremoto,  
pero un conductor borracho se estrelló  
contra el coche de sus padres.  
Ellos murieron. Ella no.



Tú sí puedes evitarlo.

En España, cada año, más de 140.000 personas  
sufren heridas en accidentes de tráfico,  
la cuarta parte graves o irreversibles.  
Cerca de 6.000 mueren. Casi diez veces  
más muertos que en el terremoto de Turquía  
o que en las inundaciones de China  
y más de la mitad que en el huracán Mitch.

Y es que, hay tragedias que no se pueden  
evitar. Y tragedias que tú sí puedes evitar.

**Ya basta.** Por favor, cumple las normas.



Dirección Gral. de Tráfico

## TODOS EN LA CARRETERA

En julio y agosto se producen en España más de 60 millones de desplazamientos de vehículos. 8.000 agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil vigilarán su seguridad esos días. Además, la DGT intensificará los controles de alcoholemia y velocidad e instalará 500 kilómetros de carriles adicionales.

### GUÍA ÚTIL PARA LOS IMPREVISTOS DEL TRAYECTO

- **CÓMO COLOCAR LOS TRIÁNGULOS** ● **QUÉ HACER SI NECESITA A LA GRUA** ● **QUÉ HACER SI EL COCHE SE PARA**
- **CÓMO PUEDE CONTESTAR AL MÓVIL** ● **LAS CARRETERAS MÁS CONGESTIONADAS** ● **MAPA DE OBRAS Y PUNTOS CONFLICTIVOS** ● **ITINERARIOS ALTERNATIVOS** ● **QUÉ HACER EN CASO DE ACCIDENTE** ● **CÓMO USAR UN POSTE SOS**
- **DÍAS Y HORAS DE TRÁFICO MÁS INTENSO** ● **EL ÚLTIMO CHEQUEO** ● **LOS TELÉFONOS MÁS ÚTILES**



## Cómo colocar los triángulos

El dispositivo de preseñalización de peligro, los famosos triángulos, sirve para indicar que un vehículo está inmovilizado en la calzada o su carga desparamada por el suelo. No obstante, para

que señalización sea efectiva, hay que colocarlos de forma adecuada.

► En carreteras con doble sentido de circulación: uno delante y otro detrás del automóvil a 50 metros (mínimo) cada uno,

de manera que sean visibles al menos 100 metros antes.

► En calzadas de sentido único o más de tres carriles: un solo triángulo, 50 metros antes del obstáculo.

## ¿Puedo contestar al móvil?

Conducir y hablar por teléfono son tareas incompatibles y muy peligrosas cuando se realizan simultáneamente, ya que se retira la atención y en algunos momentos, la vista de la ca-

rrera. Por esto, se considera una infracción leve (sanción de 10.000 pesetas). Si el móvil suena mientras se conduce y es una urgencia, el conductor podrá contestar cumpliendo los siguientes requisitos:

- Detenga el vehículo en el arcén -si no existe una explicación a la vista- por el tiempo mínimo imprescindible.
- No abandone el vehículo.
- Señalice su presencia (de día y de noche) con el alumbrado de señalización de emergencia y el de posición además cuando proceda (noche).

## Si necesita una grúa...



Si sufre una avería y llama a la grúa, siga estas reglas de ANEAC (patronal de las empresas de auxilio en carretera).

✓ Antes de salir, compruebe si está cubierto por una póliza de asistencia, si está en vigor, qué prestaciones cubre y cómo funciona.

✓ Si tiene póliza de asistencia, llame a su compañía: infórmele de su situación y necesidades, y solicite una descripción de la grúa que le envían.

✓ Compruebe que la grúa es la que le anunciaron. Si no es, no crea promesas de que si abona el servicio se lo reintegrará su seguro o de que le envía la Guardia Civil.

✓ Pregunte las tarifas antes de subir el coche a la grúa y sólo si está de acuerdo, deje que lo carguen.

✓ No firme ningún albarán en el que no figure el precio final. Luego puede encontrar cifras con las que no está de acuerdo y le pueden retener el vehículo hasta que abone el servicio.

✓ Si la factura no se corresponde con la firmado, denúncielo en la comisaría o cuartel de la Guardia Civil más cercano.

✓ Pida siempre factura que detalle el precio básico (enganche), precio por kilómetro, kilómetros recorridos, IVA y recargos por nocturnidad o festividad.

### Tarifas grúa para turismos y motos (En pesetas)

Urbano o - 10 km.	Carretera o + 10 km.	Por km.	Hora rescate (espera)	Recargo Noche/fiesta
de 4.500 a 7.000	de 4.000 a 6.000	95 a 135	6.300 (mín. 3 h)	35 a 50 %

(Tarifas nacionales, IVA no incluido, propuestas por ANEAC.)

## Las carreteras más conflictivas

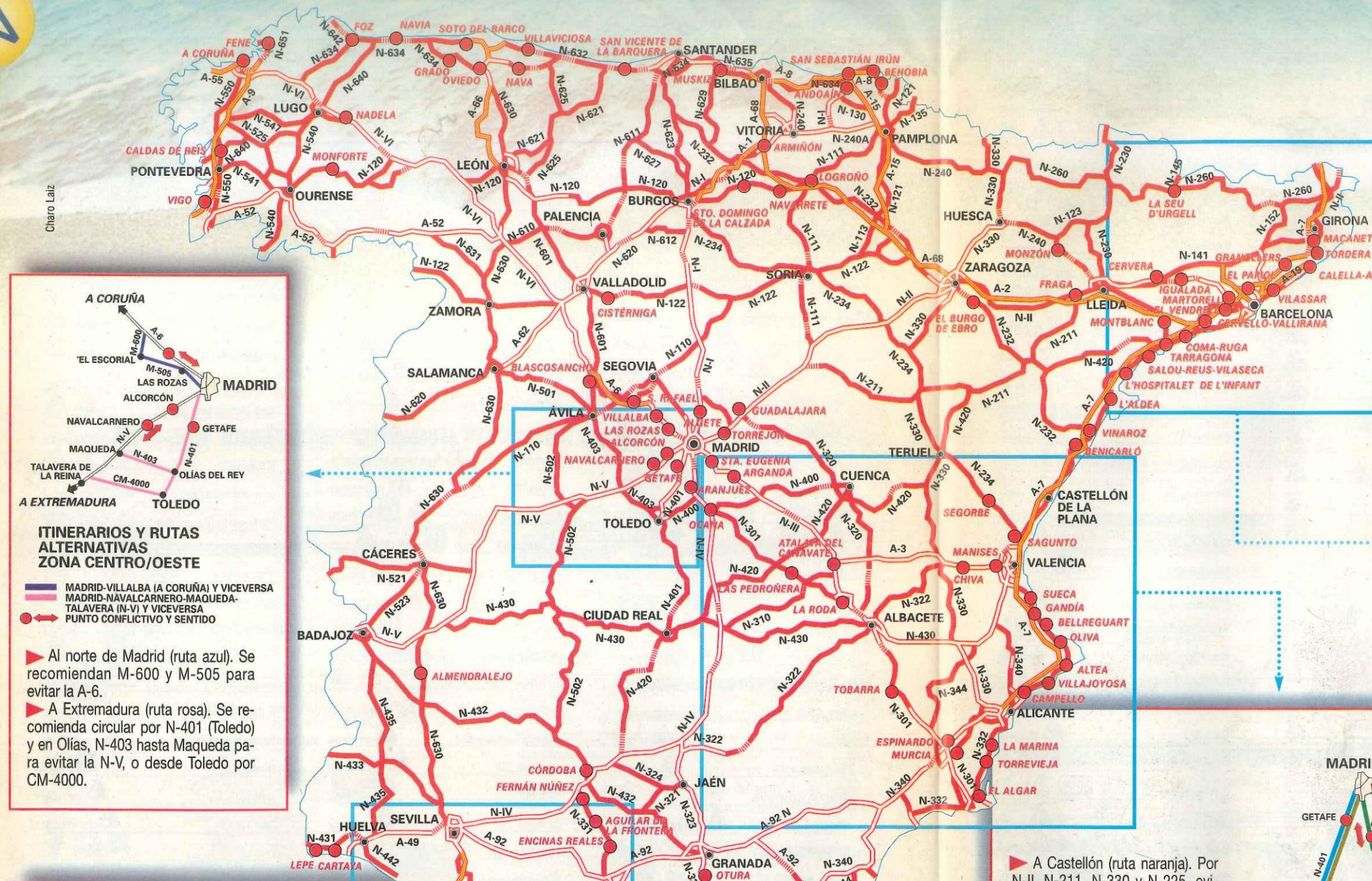
CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-2 (Zaragoza-El Vendrell) (Barcelona-El Papiol)		
El Vendrell (T)		en retorno
Molins de Rei-Barcelona (B)		en retorno
A-6 (Madrid-Adanero)		
Enlace Puerta de Hierro (M)		en retorno
Las Rozas-Villalba (M)		en retorno
El Espinar-San Rafael (SG)		en retorno
A-7 (La Junquera-Alicante-Murcia)		
Maçanet (GI)		por C-253
Girona (GI)		Girona Sur por N-II
Sant Celoni-Granollers (B)		salidas y retornos
Sant Cugat-El Papiol-Martorell (B)		en salida
Martorell-Gelida-Vilafraça (B)		en salida
El Vendrell (T)		en salida
Tarragona (T)		nº 33
Salou-Reus-Vilaseca (T)		nº 35
L'Hospitalet de l'Infant (T)		nº 38
Valencia (V)		3º carril en By-Pass
Manises (V)		con A-3
Murcia (M)		con N-301 y N-340 en Espinardo
A-8 (San Sebastián-Bilbao/Santander)		
Behobia (SS)		Paso fronterizo de Biriatu
Irún (SS)		en salida
San Sebastián (SS)		en variante
Bilbao-lím. Cantabria (BI)		en variante
Muskiz (BI)		estrechamiento calzada
A-16 (Barcelona-Coma-ruga)		
Coma-ruga (T)		a A-7
A-18 (Barcelona-Manresa)		
Barcelona-Cerdanyola (B)		salida a A-7
A-19 (Barcelona-Palafolls)		
Montgat-Vilassar de Mar (B)		en salida
Arenys de Mar-Vilassar-Montgat (B)		retornos
A-49 (Sevilla-Huelva)		
Sevilla (SE)		ampliación carriles
A-52 (Benavente-Vigo)		
Vilavella (OR)		paso superior
Villaza (OR)		en variante

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Alto Taboada (OR)		antigua N-525
Orense (OR)		Pol. Barreiros en antigua N-525
A-92 (Sevilla-Almería/Plto. Lumbreras)		
Nacimiento-Rioja (AL)		autovía
Rioja (AL)		Travesía
Almería (AL)		N-340 a y variante
N-I (Madrid-Irún)		
Alcobendas (M)		mejora trazado
Algete-Ei Molar-Venturada (M)		mejora trazado
Lozoyuela (M)		mejora trazado
Pardilla-Aranda-Lerma (BU)		mejora firme
Villalmanzo-Sarracín (BU)		balizamiento
Burgos (BU)		Nudo Landa. Ampliac. carriles
Ameyugo (BU)		mejora trazado
Armiñón-Lím. pr. Burgos (VI)		A-1 y N-124
Iruña de Oca (VI)		con N-102 salida
Alsasua-lím. prov. Guipúzcoa (NA)		amp. calz.
Lím. prov. Navarra-Idiazábal (SS)		Puerto Etxegárate
Andoain (SS)		A-15
N-II (Madrid-La Junquera)		
S. Fernando-Torreón-Alcalá (M)		en vía de servicio
Alcalá de Henares (M)		en retornos
Azuqueca-Guadalajara (GU)		mejora calzada
Almadrones (GU)		Travesía
Fraga (HU)		en rotonda
Cervera (L)		en N-II a
Lleida-Cervera (L)		en N-II a
La Panadella-Igualada (B)		hundimiento puente. Desvío
Esparraguera (B)		en retornos
Arenys de Mar y Calella (B)		con GI-600
Tordera (B)		paso inferior
Riudellots de la Selva (GI)		en Travesía
Fornells Selva y Sarrià Ter (GI)		en Travesía
Báscara (GI)		GI-513 y GI-623
Capmany (GI)		mejora trazado
Girona (GI)		A-7 y Travesía
N-III (Madrid-Valencia)		
Madrid (M)		M-40

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Santa Eugenia-Arganda (M)		mejora firme
Tarancón-La Almarcha (CU)		por intensidad
Tarancón-Honrubia (CU)		mejora firme
Alalaya del Cañavale (CU)		A-31 y A-3
Chiva-Valencia (V)		en retorno
N-IV (Madrid-Cádiz)		
Pinto-Seseña (M)		mejora trazado
Seseña-Aranjuez (M)		mejora firme
Ontigola-Ocaña (TO)		mejora firme
Puerto Lápice-Almuradiel (CR)		mejora calzada
Venta Cárdenas-Santa Elena (J)		mejora firme
Córdoba (CO)		a Ronda Exterior
El Cuervo (SE)		Travesía
Jerez de la Frontera (CA)		en circunvalación
Puerto Real-Tres Caminos (CA)		mejora firme
N-V (Madrid-Badajoz)		
Alcorcón (M)		con M-40
Alcorcón-Navalcarnero (M)		mejora firme
N-VI (Madrid-A Coruña)		
Villalba (M)		con A-6
Guadarrama (M)		Travesía
S. Rafael-Villacastín (SG)		mejora firme
Ponferrada-Piedrafita (LE)		mejora calzada
Becerrea (LU)		con A-6
Nadela (LU)		con C-546
Ceao (LU)		Pol. Industrial
Lugo (LU)		en
A Coruña (C)		por Pasaje y Perillo
N-111 Medinaceli-Pamplona		
Beltejar (SO)		mejora trazado
Soria (SO)		Travesía (N-111 a)
Garray (SO)		mejora firme
Logroño (LO)		A-68
N-120 (Logroño-Vigo)		
Navarrete (LO)		Travesía
Sio. Domingo (LO)		Travesía
Monforte (LU)		con LU-601 (Castro Caldelas)

(Pasa a pág. 6)





**ITINERARIOS Y RUTAS ALTERNATIVAS ZONA CENTRO/OESTE**

- MADRID-VILLALBA (A CORUÑA) Y VICEVERSA
- MADRID-NAVALCARNERO-MAQUEDA-TALAVERA (N-V) Y VICEVERSA
- PUNTO CONFLICTIVO Y SENTIDO

▶ Al norte de Madrid (ruta azul). Se recomiendan M-600 y M-505 para evitar la A-6.

▶ A Extremadura (ruta rosa). Se recomienda circular por N-401 (Toledo) y en Olias, N-403 hasta Maqueda para evitar la N-V, o desde Toledo por CM-4000.



**ITINERARIOS Y RUTAS ALTERNATIVAS SEVILLA-COSTA DEL SOL**

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

**VERANO-2000**

- AUTOPISTAS
- AUTOVIAS
- NACIONALES
- OBRAS
- PUNTOS CONFLICTIVOS

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



▶ Tarragona/Girona/Francia. Por A-7 (Tercer cinturón) sin necesidad de entrar en Barcelona ciudad.

▶ Costa Brava. Existen varios itinerarios: uno recomendado (naranja) y tres alternativos (marrón), debiendo utilizarse uno u otros en función de la intensidad del tráfico.

▶ Costa Dorada. El itinerario recomendado va por A-16 y A-7 (rosa y azul), evitando N-340, aunque en caso de alta intensidad en el primero, se puede utilizar como alternativa A-7 y N-340 (rojo y azul).

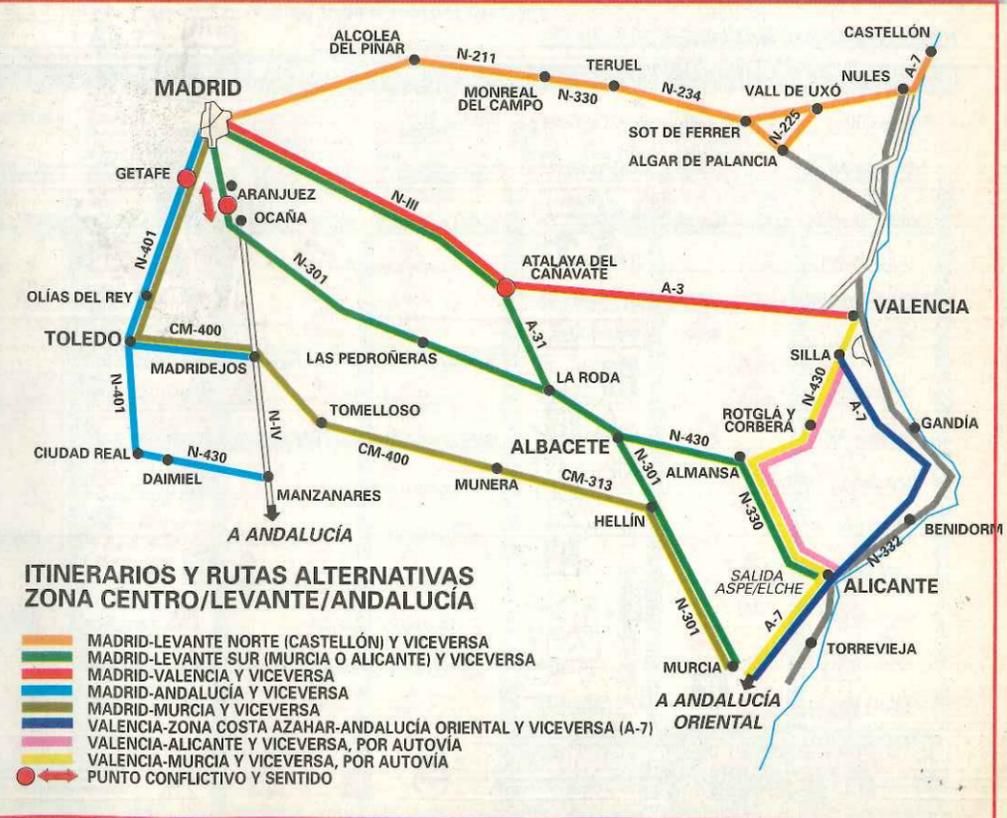
▶ Sitges/Vilanova i La Geltrú/Cubelles. Se recomienda el itinerario a través de A-16 (rosa) y como alternativas C-246 (verde), y A-7 y C-244 (rojo y amarillo).

▶ A Castellón (ruta naranja). Por N-II, N-211, N-330 y N-225, evitando N-III y N-340.

▶ A Valencia (ruta roja), por N-III y A-3.

▶ A Alicante/Murcia (ruta verde). Según la intensidad del tráfico, circular por N-III o por N-IV y N-430/N-301.

▶ De Valencia a Alicante, Murcia y Andalucía oriental (ruta rosa) por la autovía evitando la N-332.



**ITINERARIOS Y RUTAS ALTERNATIVAS ZONA CENTRO/LEVANTE/ANDALUCÍA**

- MADRID-LEVANTE NORTE (CASTELLÓN) Y VICEVERSA
- MADRID-LEVANTE SUR (MURCIA O ALICANTE) Y VICEVERSA
- MADRID-VALENCIA Y VICEVERSA
- MADRID-ANDALUCÍA Y VICEVERSA
- MADRID-MURCIA Y VICEVERSA
- VALENCIA-ZONA COSTA AZAHAR-ANDALUCÍA ORIENTAL Y VICEVERSA (A-7)
- VALENCIA-ALICANTE Y VICEVERSA, POR AUTOVÍA
- VALENCIA-MURCIA Y VICEVERSA, POR AUTOVÍA
- PUNTO CONFLICTIVO Y SENTIDO



# EL ÚLTIMO CHEQUEO

## TELÉFONOS ÚTILES

### DE INFORMACIÓN

DGT	900-123 505
Internet	http://www.dgt.es
Teléfonos móviles	
Movistar "En ruta"	núm. 505
wap	http://www.dgt.es/index.wml
Teletexto TVE	pág. 600
Vía Digital	Canal "Tráfico Activo"

### DE ASISTENCIA

ADA	91 519 33 00
ASISTENCIA MAPFRE	900 11 18 18
Ayuda General	91 364 38 38
CEA	902 303 304
DYA	943 46 46 22
Europa Asistence	91 514 99 00
Mundial Asistence	900 126 061
RACC	902 106 106
RACE	902 300 505

### AYUDA DE LAS MARCAS

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 y 900 600 400
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

Andalucía, Aragón, Asturias, Canarias, Cantabria, C. Valenciana, Extremadura, Illes Balears, Galicia, Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco y La Rioja	112 (*)
Castilla-La Mancha, Castilla y León y Barcelona (capital)	061
Cataluña	085
SOS Galicia	900 444 222
Cruz Roja	91 335 45 45
Policía Nacional	091
Guardia Civil	062
Policía Local (y SAMUR en Madrid)	092
Mossos D'Esquadra (Girona y Lleida)	088

(\*) Si se llama desde una comunidad donde no esté implantado el 112, las operadoras de telefonía están obligadas a atender la llamada y avisar al servicio correspondiente.

## LO QUE DEBE LLEVAR

## LO QUE DEBE REVISAR

- Lámparas de repuesto.
- Herramientas para cambiar luces y ruedas.
- Documentación personal (permiso de conducir, DNI...)
- Documentación del automóvil (permiso de circulación, tarjeta ITV...)
- Seguro del coche.
- Gafas de sol y graduadas (si se necesitan).
- Vestimenta y calzado cómodos.
- Dos triángulos de señalización.
- Teléfonos de asistencia de la marca de su coche.
- Teléfonos de asistencia en carretera y del seguro.
- Mapa de carreteras.
- Un mínimo botiquín o, como mínimo, los medicamentos que utilice habitualmente.

- Nivel del líquido de frenos y pastillas.
- Regulación de la altura de los faros.
- Presión de los cinco neumáticos.
- Planificación del viaje (itinerario, paradas, descansos...)
- Depósito de combustible lleno.
- Equipaje bien colocado.



## RAMÓN

