AÑO XVIII Nº 155 Julio-agosto 2002

TO SELECTION OF THE PROPERTY O

SENTIDO
COMÚN,
LA PRIMERA
NORMA DEL
PEATÓN

Dirección en Internet: http://www.dgt.es/revist

TODO LO QUE LE INTERESA PARA SUS VIAJES POR CARRETERA



SOBRESALTOS ATASCOS ACCIDENTES AVERÍAS





DOS SUPLEMENTOS

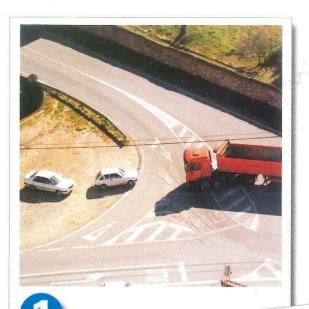
- Informaciones sobre la revisión del coche, lo que debe llevar en el viaje, la accidentalidad, los viajes con niños...
- Mapa de obras y puntos con retenciones, las horas punta, las carreteras más conflictivas...

"Tráficus": JÓVENES
ARTISTAS
APUESTAN POR LA
SEGURIDAD VIAL

LOS ACCIDENTES DE EXTRANJEROS EN ESPAÑA



Guía de POCOS, CORTOS Y DISPERSOS





2 No. La espera no era por miedo, ni por educación. Al contrario: simplemente estaban esperando 'su turno' para realizar una barbaridad. Así, el primer turismo decide salir ¡contra sentido! A pesar de las marcas horizontales que prohíben el paso, su conductor

opta por lo más cómodo: en vez de buscar dónde realizar el cambio de sentido, lo hace donde le resulta más rápido, ignorando el peligro que puede correr o que puede hacer correr a otros usuarios...

3 ... Como el turismo que

3 ... Como el turismo que llega por la derecha y que. atento, cede el paso -como indica la señal- a quien está realizando la maniobra incorrecta. Y al segundo turismo que, animado por el éxito del primero -o porque van juntos- se pone a realizar la misma maniobra. Una vez más, por suerte, nadie circulaba por el carril que invaden y no hubo accidente. Aunque sí se tramitó el correspondiente expediente sancionador.



CUÉNTENOS LA LOCURA

QUE VIO

Quien quiera contar
alguna locura que
haya presenciado,
debe enviar una
carta a la Revista
"Tráfico"
(c/ General Aranaz,

(c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid) relatándola. El escrito no debe sobrepasar las 15 líneas de extensión











La Locura	2
El Maletero	4
Editorial	7
Mi Carril	9
Test páginas es	peciales
Salud Vial	34
Tráfico del Motor	35
Banco de Pruebas	38
Motor al Día	40
Las Rutas de Tráfico	42
Famosos en Marcha	44
La Pluma	46
Cartas	47
Vía de Servicio	49
Área de Descanso	51

TODO EL VERANO EN SUS MANOS: DOS SUPLEMENTOS

En un suplemento interior de 12 páginas le damos, de forma amena y breve, los mejores consejos para preparar el viaje, el coche, el conductor, los trayectos cuando viajamos con niños, la accidentalidad del verano, dónde viaiamos... Y con el toque final de las 'recomendaciones' de Ramón Arangüena. En otro suplemento de 8 páginas, que verá fuera de la revista para que pueda quardarlo cómodamente en la guantera, incluve toda la información que necesita llevar a mano para realizar un viaje de vacaciones sin sobresaltos: un mapa con las obras, puntos conflictivos y rutas alternativas, los 'papeles' que hay que llevar en el coche, los días de mayor afluencia de vehículos, cómo actuar ante un accidente, con la grúa, cómo colocar los triángulos...



CARRILES-BICI: POCOS, CORTOS Y MAL COORDINADOS. Los carriles-bici se aportaron como solución para mejorar la seguridad de ciclistas en carretera. Pero hacer un catálogo de cuántos son y dónde están es, en España, tarea imposible: son pocos, cortos (950 km en total) y sin coordinación.

17 PEATÓN: EL MÁS VULNERABLE. Los peatones son el colectivo más vulnerable de cuantos conforman el tráfico y, además, culpables de 7 de cada 10 atropellos. Por esta razón, este verano, la DGT lanza una campaña para concienciar a todos de esta realidad.

28 LAS LEYES DEL MURPHY PARA EL COCHE. Si lavas el coche, seguro que llueve; si tienes prisa, seguro que hay un atasco o te pilla un semáforo en rojo... Son las leyes de Andrew, una versión para el coche de las leyes de Murphy.

35 CENTROS DE DIAGNOSIS. Se han puesto de moda en España los llamados centros de diagnostico: sirven para que un usuario compruebe el estado de su coche o de una reparación.

42 LA RUTA DE GRAZALEMA. En este número les proponemos un recorrido por la Sierra de Grazalema, declarada Parque Natural, y uno de los espacios más interesantes de Andalucía.

MARIO CAMUS. Este internacionalmente reconocido director de cine, peatón por vocación, ve grandes contradicciones en torno al tráfico: así, mientras se pide prudencia, se hace publicidad –a la que él considera responsable última de los accidentes– que incita a la velocidad.

LO VÍ

Me pasaron simultáneamente por la izquierda y la derecha

I 16 de agosto, el pasado verano, en la autovía Granada-Málaga, alrededor de las 20 h., cuando circulaba tranquilamente a 120 km/h, ví por el retrovisor cómo se acercaba un grupo de coches a gran velocidad. Agarré el volante y, con serenidad, continué por mi carril y me dije: "¡Qué sea lo que Dios quiera!"

Dos coches deportivos me pasaron simultá-

neamente, uno por la izquierda y otro por la derecha. Y les seguían otros dos... Su velocidad era tal −estimo superior a 200 km/h.− que mi coche se bamboleó como una caja de cartón. Ni siquiera pude verles la matrícula... El susto para mi familia fue 'de campeonato'. ¿Qué podría haber sucedido? ◆

Rogelio Pardos. Uesd (Zaragoza). Correo electrónico.

Cine y automóvil: una unión fascinante

El Nobel de Literatura, José Saramago, con su conferencia "Andar", inauguró el Il Ciclo de Cine sobre el Automóvil, que organiza la Fundación Eduardo Barreiros, y que se desarrolló del 10 al 14 de junio en el Círculo de Bellas Artes, con participación de guionistas, directores de cine, críticos y humoristas. Antes y después de los coloquios se exhibieron películas donde automóvil y cine llegan a

una "interrelación fascinante", según el director José Luis García Sánchez.

"Cine y automóvil son dos realidades prácticamente coetáneas", dijo al presentar las jornadas la presidenta de la Fundación, Mariluz Barreiros. Quien, al agradecer la



participación de Saramago, señaló que, además de ser un escritor excepcional, tiene en su biografía el rasgo de que fue mecánico en su juventud.

Concluido el ciclo, se dieron a conocer los premios de la Fundación Barreiros a una personalidad relacionada con la automoción (la consejera delegada de Automóviles Citröen España, Magdalena Salarich) y a trabajos inéditos de investigación en

este área ("Autopía Sistemas Inteligentes de Conducción Automática de Vehículos", del Instituto de Automática Industrial del CSIC (Arganda del Rey) y del Departamento de Electrónica de la Universidad de Alcalá de Henares).

Educación vial para discapacitados psíquicos

Cuarenta chavales del Instituto Valenciano de Atención al Discapacitado participaron en junio en el I Programa de Educación Vial dirigido en exclusiva a personas con discapacidad psíquica. Rafael Blasco, consejero de Bienestar Social de la Generalidad Valenciana –que organizó esta jornada— destacó la impor-



tancia del conocimiento de las normas elementales de tráfico para este colectivo: "Les va a permitir desenvolverse con mayor seguridad y favorecerá su integración social y laboral". La jornada consistió en unas nociones básicas de seguridad vial y prácticas en karts, en un circuito que reproducía tráfico urbano real y, después, en una réplica a escala del circuito "Ricardo Tormo", donde tuvieron lugar.



Más dinero para la seguridad de las biondas

El Ministerio de Fomento invertirá 2,1 millones de € hasta el 2003 para mejorar la protección de los motoristas en caso de accidente, sustituyendo los postes que sujetan los 'quitamiedos' –que cortan en caso de golpearse contra ellos– por postes C, de cantos redondeados.

menos agresivos. El objetivo es "adoptar medidas se seguridad tendentes a disminuir la gravedad de los accidentes en los que se vean implicados ve-



hículos de dos ruedas contra barreras o contra obstáculos". Fomento y algunas autonomas han cambiado en los puntos más peligrosos los postes de sujeción de las 'biondas' o 'forrándolas' con protectores que reducen la fuerza del impacto y tapan sus perfiles cortantes.

Directiva europea de cinturones

Todo ocupante de altura superior a 1.5 m. de un turismo deberá llevar abrochado el cinturón de seguridad -si el vehículo lo posee- y los niños que no alcancen esa altura, dispositivos homologados (Reglamento 44 CE-PE/ONU) o un cinturón de seguridad -si tienen más de 3 años-, según el acuerdo del Conseio de Ministros de Transportes de la Unión Europea sobre la Directiva de Sistemas de Retyención, que será obligatoria a los 3 años de publicarse. El acuerdo recoge la exención para los niños sentados en los asientos traseros de los taxis.

En los camiones, todos los ocupantes deberán utilizar cinturón -si el vehículo los tiene- y en los autocares, todos los mayores de 3 años deberán hacer uso del dispositivo de seguridad disponible.

BARCELONA, EN BICITAXI. Barcelona estrenará
en 2003 los "Trixi", taxis
futuristas, a pedales. Dirigido preferentemente a turistas, sólo admitirá dos
personas, viajará a 15
km/h y llevará un peueño
motor eléctrico que ayudará en las subidas.

DIRECTIVO
MUERDE A POLICÍA. Lo
de la violencia del fútbol es
preocupante. Y no sólo por lo
que se ve en los estadios... Así,
Vicente Ferrándiz, director general
de Hércules (Alicante) mordió en un
brazo a un policía local cuando éste
inmovilizaba su coche por llevar
aquél el permiso de conducción
caducado. Como quiera que éste
quería seguir al volante hubo
un forcejeo, arañazos
y... un mordisco.

Espelsa: Mensajes seguros al móvil

Una empresa de especialidad eléctrica ha tenido una buena iniciativa en materia de seguridad vial: ha puesto en marcha la I Primera Campaña de Seguridad Vial, que consistirá en el envío a sus empleados que tengan correo electrónico o teléfono móvil de la empresa de mensajes cortos relativos a la seguridad vial. Por ejemplo, "el uso de cinturón de seguridad reduce en un 50% la posibilidad de muerte" o "las comidas copiosas producen somnolencia, mucho más si las acompañamos de alcohol". En una segunda fase se intentará

enviar, previa autorización, los mismos mensajes a los medios particulares de los empleados. En esta campaña cuenta con la colaboración del Instituto Mapfre de Seguridad Vial.

El hombre del tráfico

Desde el pasado mes de mayo, los informativos de LO-CALIA MADRID -televisión de ámbito local, pero cuya cadena se extiende por España- incluyen un nuevo espacio, llamado "El Hombre del Tráfico" y que se personaliza en su presentador, José Luis Arriaza. Se trata de un servicio realizado en colaboración con la Empresa Municipal de Transportes (EMT) que pretende ser útil a los madrileños, ofreciendo rutas alternativas y paliando

los problemas causados por el exceso de vehículos y los atascos. Seguro que, tras Mariano Medina, "el hombre del tiempo", quedará en la memoria colectiva "el hombre del tráfico"...



Aprobado el tacógrafo digital LAS PARTES DEL TACÓGRAFO Per Memoria: Es el alma del tacógrafo. Registra todas sus funciones y los fallos del sistema. Tarjeta del conductor: Registra los datos del conductor y sus tiempos de conducctor y sus tiempos de conducctor y sus tiempos de conducctor y descanso durante 28 días. Tarjeta del segundo conductor: Solio los centros autorizados. Solio los centros autorizados centros autorizados. Per miteracionales, donde la caja de cambios, transmite información sobre si el vehículo está parado o circulando y la velocidad que lleva. Tarjeta del segundo conductor: Solio los centros autorizados sonde tendrán acceso. Sirve para conocer y reparar fallos del sistema. También, sólo tendrán acceso queda registrada en la memoria del tacógrafo. Asía se detectan rebasamientos de la velocidad máxima autorizados.

ulo, del conductor, velocidad,

allos e irregularidades. Esta

información pue

La Comisión Europea aprobó las especificaciones del nuevo tacógrafo –digital, más seguro, fácil de controlar y que garantizará el cumplimiento de las normas— que registrará los tiempos de conducción y descanso de los conductores profesionales. Consta de una unidad interna, que registra datos de hasta 1 año, y una tarjeta 'inteligente' para el conductor, que registra su actividad de los 28 días anteriores. Según Loyola de Palacio, viceoresidenta de la Comisión

y responsable de Energía y Transportes, "es un paso adelante importante en el transporte rodado en lo que respecta a la seguridad en las carreteras y a la mejora de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales".

El Consejo Europeo de Seguridad del Transporte (ETSC), esta regulación permitirá hasta dos semanas consecutivas de 80 horas al volante, cuando está demostrado que tras 11 horas, el riego de accidente por fatiga se duplica.

Nueva Ley para los aparcamientos

El Congreso aprobó una proposición de Ley que responsabiliza a los aparcamientos de los robos del coche y sus elementos fijos (espejo...), pero no de los elementos 'no fijos' y extraibles (radios u objetos que se lleven sueltos en el interior). Algunas asociaciones de automovilistas lo consideran un "paso atrás", pues "se reducen algunos derechos que los que disfrutan los automovilistas", aseguran en Automovilistas Europeos Asociados. Tampoco se ve con buenos ojos que se exonere de responsabilidad a las grandes superficies comerciales con aparcamientos.

Coches de empresa: de tal cargo, tal modelo

España es uno de los países europeos con el uso de coche de empresa menos extendido entre los directivos (34,6% de los empleados). Por encima está Noruega (49,7%) y por debajo, el Reino Unido. El Audi A6 2.4 es el coche preferido para sus directores generales (también para directivos de las áreas de finanzas y administración), según el estudio "Company Car", realizado por Watson Wyatt. Su 'hermano' pequeño -A4 1.9 TD-, es el coche de los directores de tecnología e informática y el Volvo S40, de los directores de calidad. Otras modelos preferidos para los directivos son: Ford Mondeo 2.0 (jefes de ventas), Peugeot 406 (de servicio al cliente), Seat Toledo 2.3 (asesores legales) y Ford Focus (jefes de personal)



Prohibido en monopatín

Donde no llega la señalización establecida, llega la imaginación y la necesidad. Vean, si no, esta fotografía, captada por una lectora en la provincia de Girona durante un viaje de trabajo. La misma, además de prohibir la entrada a motocicletas, pretende hacerlo también a quienes utilicen el monopatín (skateboard). ¿O es a quienes hagan snowboard o surf? Aunque la señal no esté en el catálogo de las legales, trata de cumplir una función y evitar accidentes.

"Tráfico" recogió su premio

El 30 de mayo, se celebró el acto de entrega del XVI Premio RACE de Periodismo -que recogió, el director de la revista. Jesús Soria- a la redacción de la revista "Tráfico" "por el conjunto de trabajos publicados durante el año pasado, dedi-



ción de "Tráfico" y de Bernardo Hernández

(TVE Canarias), ganador del accésit, a la seguridad vial e hizo hincapié en que meiorar las carreteras es la forma más rápida de conseguir resultados en seguridad. Falcó exigió estas inversiones en base al volumen de

impuestos pagados por el automóvil. Al acto asistieron, además, el director general de Tráfico, Carlos Muñoz-Repiso, numerosos periodistas de revistas de información del automóvil y representantes de las principales marcas de vehículos en España.

Derecho y Tráfico: alto nivel de ponencias

En junio se celebraron en Granada las XVIII Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico que anualmente organiza la DGT. Estas jornadas, dirigidas a personal altamente especializado, ha tenido un rotundo éxito al contar con ponencias de elevadísimo nivel ("La negligencia y la temeridad", de Jesús García, fiscal-jefe del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía; "La motivación de la resolución sancionadora", de Íñigo del Guayo, catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de Almería; "La proposición práctica de pruebas. Su denegación y motivación", de Eduardo Roca, catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de Granada; v "El fiador en el proceso administrativo", de José L. González, catedrático de Derecho Procesal de la Universidad de Granada), que ha sido reforzado por el interés de las comunicaciones aportadas.



RIESGO PARA TA-LLERES, CESVIMAP ha redactado un "Manual de Prevención de Riesgos en Talleres de Automóviles" que pretende mejorar la situación de este sector en la prevención de riesgos laborales.



Las ITV estudian cómo meiorar

Del 20 al 22 de mayo, se celebraron en Murcia las XII Jornadas Nacionales de ITV, organizadas por AECA-ITV -que agrupa en España a las empresas dedicadas a este tipo de revisiones-. Se trataron las modificaciones del manual de procedimientos en las ITV, los procesos para el control de limitadores de velocidad. alternativas informáticas para la gestión de estas empresas, diagnosis electrónica de los sistemas anticontaminación, inspecciones de los vehículos diesel y el medio ambiente, control de frenos o la modificación de la Ley de Seguridad Vial.



MEDALLAS DE LA CARRETERA. Víctor Montes, presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC), entregó a Rafael del Pino, fundador de Ferrovial, y a otras 45 personas las Medallas de Honor de la carretera que concede la Asociación Española de la Carretera.

Europa cambia el seguro del automóvil

La Comisión Europea presentó su propuesta de Directiva del Seguro del Automóvil, que eleva el mínimo de la cobertura de aseguramiento obligatorio a 500.000 € (daños materiales) v 1 millón de € (personales), el triple de la actual -que data de 1984-. También trata de reforzar el mercado único en las aseguradoras y que resulte fácil al ciudadano asegurar un vehículo en la compañía elegida en su país, independientemente de dónde lo compre, y que le cubra desde el primer instante. Ahora, el comprador suscribe una póliza provisional, en proporción muy cara, hasta la matriculación definitiva. Para UNESPA, patronal de las aseguradoras, "la norma no generaría cambios radicales en el seguro español. pues está generalizada la responsabilidad civil a terceros de carácter ilimitado y existe cobertura para los daños provocados, cualquiera que sea su importe". En España, los daños corporales se indemnizan en base al "baremo" v "las indemnizaciones (v las primas que las soportan) no registran más cambios que las actualizaciones del Baremo". Ahora, estas cantidades se incrementarán de acuerdo a la subida de los precios cada cinco años.

Corremos mucho

Casi un 70% de los vehículos circula con exceso de velocidad v el 14%, incurre en una infracciónmuy grave, según el último estudio



del RACE que ha controlado más de 9.000 turismos, autobuses y camiones, en ciudad y en carretera. El exceso de velocidad se debe, según el RACE, a que el diseño de la vía 'invita' a circular a velocidad superior y a mala señalización. En otros casos, más del 47% de los conductores hace caso omiso de la limitación en zonas escolares señalizadas con profusión v claridad.

Peatones con sentido común

uando se habla de accidentalidad, no siempre se repara en que muchos de ellos no son conductores ni ocupantes de los vehículos. Sin embargo, las cifras son elocuentes: de los 5.517 fallecidos en accidente de tráfico en el año 2001 en nuestro país, 845 eran peatones, a los que habría que añadir 12.213 viandantes heridos. Es decir, cifras más que significativas y

que justifican plenamente la campaña que se inicia ahora y que desarrollará durante todo el verano por parte de la Dirección General de Tráfico.

La alta siniestralidad de este colectivo y su especial vulnerabilidad obligan a redoblar esfuerzos para crear un clima de especial sensibilización sobre las consecuencias derivadas de los accidentes sufridos por los peatones. Pero teniendo muy en cuenta una realidad incuestionable: en siete de cada diez atropellos es el peatón quien desencadena el accidente: cruza por donde no debe, no utiliza pasos para peatones, no respeta los semáforos, sube o baja del coche con poco cuidado... Por eso se hace especial hincapié en la necesidad de cumplir las normas, pero muy especialmente la principal norma que hay que seguir: el sentido común.

> o nos debe bastar con saber que en los pasos de peatones el vehículo debe ceder el paso a los peatones: hay que asegurarse que se ha detenido para no correr riesgos innecesarios; no basta con caminar por la izquierda como dice la norma, también hay que asegurar nuestra supervivencia utilizando

elementos reflectantes para que los conductores nos vean perfectamente cuando circulamos por la cuneta o el arcén, incluso por el borde de la calzada si estos no existen. Y podríamos enumerar muchas más situaciones en las que somos los que vamos a pie los que debemos cubrirnos perfectamente las espaldas para no engrosar esas cifras trágicas que dicen que el quince por ciento de los muertos en accidentes de circulación son viandantes.



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



AÑO XVIII. NÚMERO 155

Director: Jesús Soria (isoria.revista.trafico@dgtrafico.org). Redactores-jefe: Juan M. Menéndez (jmmenendez.revista.trafico@dgtrafico.org) y J. Ignacio Rodríguez (jirodriguez.revista.trafico@dgtrafico.org). Confección: José Bélamo. Redactores: Mercedes López (mlopez.revista.trafico@dgtrafico.org), Juana Sánchez (jsanchez.revista.trafico@dgtrafico.org) y Néstor Norma. Fotografía: Paul Alan Putnam y José Ramón Ladra (colaboradores).

Secretaria de Redacción: Ana Álvarez (aalvarez.revista.trafico@dgtrafico.org) Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Joaquín Guzmán, Charo Laiz, Rosa Márquez, Mena, Quique, Ramón, Elena Valdés Rodríguez y Emmanuel Zoco, y Carmela Rebolledo y Ángeles Díaz (Test). Infografía: DLirios, Javier Ibáñez y DPI. Colaboración especial: Antonio Martínez Sarrión.

Redacción: c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directo: 91 301 84 25 y 91 301 81 77. Fax: 91 320 41 38. E-mail: revistatrafico@dgt.es

Dirección en Internet: http://www.dgt.es/revista

Consejo Editorial: María Luisa Alonso, Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, Teresa Bernácer, A. Mónica Colás, Jesús Díez de Ulzurrun, Federico C. Fernández, Ventura Hernando, Juan Jesús Martín, Candelaria Medeiros, Juan M. Menéndez, Carlos Muñoz-Repiso, Fernando Muñoz, Estrella Rivera, José Ignacio Rodríguez, José Luis Sánchez, Jesús Soria y Enriqueta Zepeda.

Imprime: ROTOCAYFO. Fotomecánica: GRUPO TECNIGRAF Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 128-02-003-1. ISSN: 0210-9670. Distribución: PUBLIGARMA.

(La revista "Tráfico" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, con excepción de las firmas invitadas, 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: F Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior). Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

Seguros más baratos

JUANA SÁNCHEZ.

Una ITV para los vehículos de dos ruedas, la prohibición de que los ciclomotores puedan llevar acompañante y 'tolerancia cero' en consumo de alcohol son algunas medidas propuestas por UNESPA para reducir la accidentalidad de motos v ciclomotores. Esta es una condición imprescindible para rebajar el precio de los seguros de estos vehículos.

1 alto precio que actualmente paga el usuario de una moto o un ciclomotor por el seguro de su vehículo sólo es 'fiebre', un síntoma de la importante 'enfermedad' que padece este colectivo, y que no es otra que una alta siniestralidad. Con esta comparación, UNESPA -patronal de las compañías aseguradoras- se defiende de la acusación realizada por ANESDOR -asociación de fabricantes de estos vehículos-, que achaca a los altos precios de los seguros, el importante descenso de ventas que está sufriendo el sector, y que le ha llevado a una grave crisis.

Ante ello, UNESPA condiciona la rebaja de los seguros de motos y ciclomotores al descenso de su acciUNESPA propone, entre otras medidas, una ITV obligatoria para los ciclomotores, prohibir el pasajero y una mejor formación para los conductores

dentalidad -especialmente, de los ciclomotores- que, aseguran, ha aumentado notablemente en los últimos años en relación al parque de estos vehículos. En este sentido, consideran que los precios de las

primas únicamente sacan a la luz el grave problema social de los accidentes de tráfico de jóvenes y adolescentes. para quienes ésta es la principal causa de

muerte. Evaristo del Río, director gerente de la patronal, asegura "que el 80-90% del precio de la prima sirve para sufragar la siniestralidad; por eso el alto incremento en los últimos años". Además, explica que la esencia del seguro es que los gastos de aseguramiento de un colectivo sean sufragados por el conjunto de componentes de ese mismo grupo, con lo que "pagan justos por pecadores: los buenos conductores, que no provocan ni sufren muchos accidentes, también tienen que pagar primas altas, causadas por los malos resultados de sus 'compañe-

Por eso, UNESPA defiende que se tomen medidas -que afectarían tanto a fabricantes como a Administración y usuarios – contra aquellos aspectos técnicos, legales y sociales que aumentan y agravan los accidentes de motos y ciclomotores, especialmente de estos últimos. Por un lado, propone modificaciones legales como la supresión del pasajero en los ciclomotores, que se considere falta muy grave el trucaje del motor de este vehículo -una práctica que consideran muy extendida, aunque no tienen datos- y que los vehículos de dos ruedas pasen una ITV obligatoria cada dos años. Además, UNES-PA solicita que se sustituyan las actuales licencias de conducción de ciclomotor por otra fórmula más 'exigente' que asegure una mejor formación de los usuarios, 'tolerancia cero' de alcohol para los conductores de vehículos de dos ruedas, un Plan Renove para motos v ciclomotores. y campañas publicitarias específicas para este colectivo que potencien valores de seguridad vial.

Crisis de ventas

Según ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas), los precios de los seguros de motos y ciclomotores han pasado de 90-150 € en 1997 a 480-900 € en 2001. Este fuerte incre-

mento, junto con la escasa oferta de seguros que las compañías destinan a este colectivo, constituye, en opinión de ANESDOR, la causa del gran descenso de ventas que han experimentado los vehículos de dos ruedas en los últimos años -en el caso de los ciclomotores, entre 2000 y 2001 las ventas se redujeron un 48%- y que ha puesto en grave crisis al sector. ANESDOR discrepa en la valora-

ción de la siniestralidad de este colectivo y considera que es posible ofrecer seguros a precios más asequibles.

TALLERES A TOPE.

Cuando compramos un coche nos fijamos en el modelo, nos da fiabilidad una marca, buscamos un motor con una potencia determinada, requerimos un equipa-

miento, tenemos unos gustos personales, pero pocas veces reparamos en el servicio post-venta. Por ejemplo, qué va pasar cuando tenga un percance y sea necesario llevar el coche al taller. Algunos modelos son muy bonitos, tienen una buena relación calidad-precio, pero no se le ocurra darse un golpe. Tardará meses en ser atendido. Vergonzoso, pero cierto. Pregunte antes de comprar.



HIJOS CONTRO-ADOS, Una empresa de telefonía. Telecom, y una de coches, Fiat, han presentado un invento que puede revolucionar las noches de los

fines de semana y la relación de padres e hijos. Se trata de un sistema que permite a los padres que han dejado el coche a sus hijos saber si sus 'pequeños' están superando los límites de velocidad mediante un aviso a su teléfono móvil. Por 1.000 euros podremos tener un cierto control sobre sus peripecias al volante.

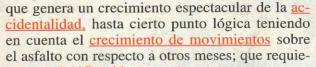


ANTI-RUIDOS, La Guardia Urbana de Barcelona se ha dedicado a fondo a buscar en las calles de la Ciudad Condal aquellos coches que hacían demasiado ruido. Tubos de escape desaforados, acelera-

ciones injustificadas, uso indebido de cláxones... Se han puesto 'serios' y han bajado los humos a quienes no cuidan una contaminación poco vigilada. El Ayuntamiento de Madrid, a través de pequeños vehículos, también quiere controlar los niveles de ruido. ¡Qué cunda el ejemplo y se mantengan los controles a lo largo de todo el año!

Verano: Medicina y mecánica preventiva

n este número que tiene en sus manos dedicamos veinte páginas al verano. Sin necesidad de recurrir a los últimos modelos de baño de señora y caballero, lo último en cremas solares, el listado de las playas con bandera azul o los horarios que no conviene ponerse al sol. Nos hemos volcado en las recomendaciones para el viaje más largo para la mayoría de los automovilistas. Un viaje que, a veces, sobre todo si viajamos con niños, nos puede sacar de nuestras casillas;



re una planificación y unos requisitos para que no se convierta en un desastre; y un magnífico aviso para saber que nuestro coche necesita una puesta a punto. Algo que, por cierto, no siguen ni mucho menos todos los automovilistas.

No me sorprende que los talleres de coches se quejen de que los conductores tan solo acuden a sus instalaciones cuando no entra la quinta marcha, cuando tenemos problemas de arranque, cuando comprobamos que se desgastan las ruedas de



Jesús SORIA. Director

forma anormal o, sencillamente, cuando nos quedamos 'tirados' en la carretera. Un dato todavía más preocupante si tenemos en cuenta la antigüedad de nuestro parque de coches, que no es precisamente el mejor modelo de juventud. Es decir, un parque que necesita una mecánica preventiva para evitar males mayores.

Un dato: Las inspecciones de las ITV, demuestran que, no pocas veces, los coches que aparentemente están en perfecto estado en realidad dejan mucho que desear. Y, en especial, que necesitan más

de un retoque en elementos de seguridad: frenos, dirección, amortiguadores, dirección... Todos esos que, no cogidos a tiempo, nos pueden costar un serio disgusto, por decirlo suavemente. O, en el

> mejor de los casos, que podrían degenerar en una avería que nos puede costar 'un ojo de la cara'. En la moderna medicina preventiva hay controles rutinarios, análisis de sangre, de orina, 'electros'... para detectar colesterol, azúcar, arritmias que detectan a tiempo problemas serios... Un ruido, un neumático que pisa mal puede ser nada o algo serio. Y eso sólo se detecta en la mecánica preventiva. Los accidentes por fallos mecánicos no son los primeros de la estadística, pero ahí están.



Nuestro parque de coches no es el mejor modelo de juventud y necesita mecánica preventiva. Algunos, aparentemente están bien, pero, en realidad, dejan mucho que desear.



os 75 accidentes mortales que hubo en las carreteras de España en 2001 en los que estuvieron implicados 79 bicicletas produjeron 74 ciclistas muertos, 3 heridos graves y 1 leve. Esta es la mejor cifra desde 1996 y culmina una espectacular bajada desde los 151 ciclistas muertos de 1994. Desde entonces, se han sucedido una comisión en el Senado para hallar soluciones a la práctica del ciclismo en carretera y dos reformas legales para adaptar las normas de circulación al uso de bicicletas en aquellas. Y, claro, varias campañas de concienciación para conductores y ciclistas de la necesidad de compartir la carretera.

Una solución apuntada fue construir carriles-bici, segregados o en el arcén de la carretera, pintados de rojo o verde. No obstante, ciclistas y usuarios de bicicletas se quejan constantemente de su escasez, fragmentación y longitud reducida. Los apenas 950 kilómetros que "Tráfico" ha logrado rastrear —con ayuda de jefaturas provinciales, ayuntamientos y comunidades autónomas— parecen darles la razón, máxime cuando Madrid, Cataluña y Valencia reúnen el 60% de los kilómetros existentes.

Catálogar los carriles-bici en España es una tarea ingente: salvo excepciones, son iniciativas debidas a la buena voluntad municipal. Excepto alguna comunidad autónoma -Valencia o Madrid-, no existen planes globales de vías ciclistas y sí un batiburrillo de carriles sin coordinación ni continuidad, incluso entre los de la misma ciudad. Es casi imposible dar los kilómetros exactos de carrilbici o su ubicación. Edorta Bergua (Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie, de San Sebastián), lleva años recopilando esta información: "El número de actuaciones ha aumentado en los últimos años notablemente. No es descabellado estimar su longitud total en 1.000 km".

Ciclistas y usuarios

Quienes usan la bicicleta para desplazarse a diario a sus ocupaciones necesitan vías estructuradas y que comuniquen diferentes puntos de la ciudad; los ciclistas —que le dan un uso deportivo— necesitan largas distancias para entrenarse. José Grinán, responsable de Seguridad Vial de la Federación Española de Ciclismo,

La bicicleta en la Unión Europea Km. recorridos en bicicleta: 70.000 mill. de km/año bicicletas (en millones Bicicletas/ 980 367 250 440 430 727 381 253 596 463 294 1.000 hab. Ciclistas 2.6% 13.6% 33.2% 7.5% 4.4% 8.1% 17.2% 13.9% 4.1% 65.8% habituales Km. por 228 168 1019 154 35 282 300 81 habitante y año * No pertenecían a la UE a realizarse la encuesta Fuente: ECF/UITP 1997

cree que "los carriles bici no son la solución para los ciclistas federados, ni para quien sale con cierta habitualidad y que necesitan hacer 50/100 kilómetros en cada salida. El carril-bici sirve para el padre que tiene un rato y sale con sus hijos o para ir al trabajo".

Barcelona, Madrid, Bilbao o San Sebastián van, poco a poco, construyendo y estructurando redes de carriles-bici que permiten al ciclista desplazarse. No obstante, estos creen que, como explica Daniel Eritja, (Amics de la Bici), "la mejor ciudad es en la que no se necesitan carrilesbici. Por eso, proponemos reducir el uso del coche, en número y en velocidad de circulación, en 'áreas de tráfico pacificado'. De hecho, en ciudad es donde menos justificado está el uso del auto". En este sentido, en la reciente Semana de la Bicicleta de Barcelona se organizó una 'carrera' sobre 7 km a pie, en moto, coche particular, bicicleta, taxi y transporte público: el coche fue penúltimo, sólo por delante del peatón. Ganó la bicicleta.

Para la Comisión Europea, "el 30%

Cyclopolis: 30 ayunta-

Granada, como otras ciudades españolas, mantiene desde 1993 una poli tica que su avuntamiento califica de "decidida" para implantar transportes no motorizados. De hecho, redac tó un Plan Director de Bicicletas (1995) que prevé 75 km de carriles urbanos independientes y conectados. La realidad es que existen 5 km más 8 previstos para finales de 2002 No obstante, en 2001 Granada puso en marcha el Proyecto Cyclopolis para aunar las actuaciones de 30 municipios, la Diputación Provincial y la Junta de Andalucía en materia de carriles-bici. "Granada es una acumulación de municipios y muchos que trabajan aquí residen en municipios cercanos. No tiene sentido -señala José L. Cañavate, director del Plan de Accesibilidad de Granada- hacer un carril-bici y que, al llegar al límite de Granada, se acabe" El proyecto Cyclopolis crearía una red de 250 km de carriles-bici. Su coste es de 4,5 millones de € y las administraciones implicadas aportarían el 60% del mismo.



En España hay 950 kilómetros de carriles-bici. Pero tres

autonomías (Madrid, Cataluña y Valencia) reúnen el 60% del total

de los trayectos efectuados en coche un trato preferente sobre el coche.

CAROS. PERO SEGUROS. Cada kilómetro de carril-bici sale a casi 100.000 €, más o menos 1,6 millones de pts.

ayuntamientos y comunidades autónomas se pusieron, desde hace años, a realizar carriles-bici. Y, con ellos, surgieron críticas. Francesç Pané, concejal de Educación del Ayuntamiento de Lleida -que va a su trabaio en bici a diario-, cuenta que los conductores se quejaban de que "el carril roba espacio, en especial al aparcamiento, a los coches" y que era poco utilizado, mientras los comerciantes querían que se pudiera aparcar en la puerta de su negocio.

La escasa utilización y el espacio que 'roban' al automóvil son las críticas más difundidas. Pero, según la Federación Española de Ciclismo,

500.000 personas salen a carretera cada fin de semana y de 2 a 3 millones, montan en bici habitualmente. No obstante, según la Federación Europea de Ciclistas, en España sólo un 4.4% usa la bicicleta al menos 2 veces por semana, dato que alcanza el 50% en Dinamarca, 32% en Alemania, 29% en Bélgica o 17% en Irlanda. Francesc Pané cree que "sin carril-bici no habrá bicicletas. Además, se utilizan poco porque no conectan tanto como debieran". Además, Edorta Bergua (Kalapie) cree que "si el entorno sigue siendo agresivo, si no se hay posibilidad de combinar con los transportes públicos, si no se

DANIEL ERITJA

"La mejor ciudad es la que no necesita carriles bici



Daniel Eritja (46 años, arquitecto y Técnico de la Generalidad) se desplaza a diario desde hace 15 años en bici por Barcelona, "Hasta mi trabaio, recorro 4 kilómetros y tardo 8 minutos, independientemente del tráfico".

- /Te parece peligroso?

En absoluto. Utilizo carriles bici en dos terceras partes del recorrido. Incluso fuera de ellos la bicicleta, en ciudad, es el vehículo más seguro.

- ¿Es agresivo el conductor con el ciclista?

- En general, no. Las cosas han camhiado con el aumento del número de usuarios: se nos respeta, no hay cláxones.... Siempre habrá conductores incívicos a los que hay que educar en el respeto hacia los demás usuarios de la vía pública.

- ¿Cómo mejoraría esta actitud? - Pacificando el tráfico: reduciendo el número y velocidad de los vehículos motorizados, implantando medidas físicas v administrativas; reforzando la disciplina vial; ofreciendo buenas alternativas al coche y animando a

la gente a probar la bici urbana.

- ¿Los carriles bici son la solución? - Pueden ser, pero no la única. Deben formar una red suficiente y ser respetados. La mejor ciudad es la que no necesita carriles bici: eso significa que existe un nivel de convivencia óptimo entre usuarios, con prioridad para los más vulnerables, peatones y ciclistas. En carretera preferimos una red de vías donde los ciclistas gozarían de prioridad y seguridad.

- ¿Son compatibles bici y ciudad?

- En ciudad es el mejor medio de transporte, además de caminar; v fuera de ella, un óptimo medio para el ocio y el turismo. Y también para la movilidad obligada si se combina con el transporte público.

mientos coordinados

cubre distancias de menos de 3 kilómetros y el 50% ¡de menos de 5 km!" La propia Comisión señala, en su publicación "En Bici, hacia Ciudades sin Malos Humos", que "además de no contaminar, ser silenciosa, económica, discreta y accesible a todos, la bicicleta resulta, sobre todo, más rápida que el coche en trayectos urbanos de corta distancia (...) En esta franja, puede sustituir ventajosamente al coche para una parte importante de la demanda, contribuyendo a la disminución de embotellamientos". Además, en un sondeo de la Comisión, el 64% de los europeos pide para la bici

A la vista de estos datos, algunos

TODOS LOS **CARRILES-BICI** DE ESPANA

ANDALUCÍA: 68,7 km

- car: P° Marítimo 2,5 km. En

- Córdoba: 27,7 km. + 10,65 (proyec to). El Plan Director de Bicicletas preve un total de 70 km.

A-494 (pk 26,25 a 34,55): 8,3 km. H-4112: En construcción

ARAGÓN: 16.8 km

Huesca-Huerrios: 2 km, adosado -Barbastro-Cregenzán: 4 km. + 500

ZATAGOZA: 558 m. (Canal Imperial margen derecha + 561 m. (Canal Im-perial margen iza,) + 398 m. (Acceso Valdecierro + 171 m. (c/ Neptuno) + 1,4 km. (Ronda Oliver) + 925 m. (Urb.

ASTURIAS: 11,9 km

CANARIAS: 8,5 km

CANTABRIA: 24.9 km

osa-La Lomba (CA-183): 11,6

millas-La Rabia (CA-131) 1,7 km.

-Puente Nansa (C-182):

CASTILLA Y LEÓN: 105,8 km.

Avila (Pl. Toros-Parque Soto): 1 km.

Cuellar-El Henar (SG-35): 3,5 km Obras.

spinedo-Santibáñez (CP-2303) um. + 500m. en Traspinedo. ancas-Puente Duero: 4 km.

Aranda de Duero: 4 km. Paralelo

ALAMANCA: 0 km.

Palencia: Subida al Monte Viejo (PP-9002): 2 km. Separado.

Zamora: 3,5 km (P° de la Aldehue la) Separado.

CASTILLA-LA MANCHA: 9,4 km

13

Riesgo de sufrir un accidente



VIAS VERDES: ALTERNATIVA SEGURA

Una alternativa en auge al ciclismo en carretera son las Vías Verdes: 43 recorridos y más de 1.000 kilómetros de longitud acondicionados sobre antiquos trazados ferroviarios, en los que no está permitida la circulación de automóviles. Con recorridos de cierta longitud -por ejemplo, la del Canal de Castilla (Castilla y León) tiene 142 km; la de la Campiña (Andalucía), 91; v la de Ojos Negros (Valencia-Aragón), sumando sus tramos, 139)- son una alternativa para quien desee recorridos relativamente largos sin el peligro de la carretera.

ÚLTIMAS INAUGURACIONES

✓ Del Guadian (Puerto La Laja-Mina Isabel/Huelva): 22 km. ✓ Del Ferrocarril (Burgos): 3 km.



www.viasverdes.com



DISTANCIA. El ciclista deportivo necesita cierta distancia para entrenarse: la mayoría de los carriles no le sirven.

facilita el aparcamiento y sin campañas en favor del uso de la bici, difícilmente despegará su utilización".

A golpe de imaginación

Algunas comunidades autónomas tienen amplios planes de vías ciclistas. Por ejemplo, el II Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana construirá más de 600 km de vías ciclistas: "La mayoría de las veces -señala-, estos itinerarios van integrados en el proyecto de la propia carretera, formando parte del mismo, igual que se proyecta el drenaje o el alumbrado". Además, el Plan de Seguridad Vial 2000-01 de esta comunidad señala que "en vías frecuentadas por ciclistas en las que a corto plazo no sea posible la dotación de arcén-bici, se señalizará con señales de "Peligro Ciclistas" y carteles y en los que se advierta su presencia". Así, en las carreteras más concurridas de ciclis-

Prestar bicis, un éxito

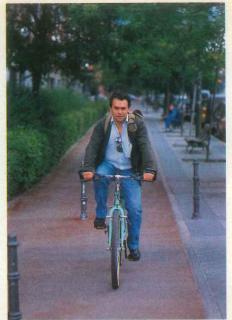
El Ayuntamiento de Castellón y la Universidad UJL, para reducir el tráfico y acceder a vehículos no contaminantes, pusieron en marcha, en octubre de 2001, una iniciativa novedosa. El Ayuntamiento cedió 100 bicis a la Universidad y ésta gestiona su préstamo gratuito a estudiantes, profesorado y trabajadores (comunidad universitaria). El préstamo se renueva por semestres (socios del servicio deportes), semanas (inscrito en deportes) o días (resto de comunidad). Carlos Hernando Domingo (Jefe del Servicio de Deportes de la Universidad UJL) está satisfecho del éxito: "No tenemos problema en gestionar 100 ó 1.000 más. Tenemos lista de espera ya incluso hasta para el curso próximo". Parte del éxito se apoya en la existencia de un carril-bici que llega hasta la propia Universidad.

Sábado y domingo, en bici Cada fin de semana salen de 0,5 a 3 millones de ciclistas. 52,6% 36,8%

tas -como la A-220 (Zaragoza), VP-6044 (Valencia) u otras del País Vasco, durante el fin de semana, tiene una especial regulación de velocidad (hasta a 50 km/h) y están señalizadas (incluso cada 2 km) para advertir de su presencia al automovilista.

La Comunidad de Madrid planteó un ambicioso plan, con recorridos de más de 100 km. Según sus previsiones, este plan debería estar listo en 2002, pero sólo se ha inaugurado la segregación del carril Madrid-Tres Cantos (C-607), una obra espectacular con túneles y puentes para salvar varias carreteras.

Algunos ayuntamientos - Córdoba, Granada, Sabadell...- han redactado planes directores de bicicletas. En general, exigen incluir carriles-bici al urbanizar nuevos espacios, al reformar calles o cuando se estima conveniente que exista uno, aunque la calle no esté pendiente de reforma. El problema es que se ha derrochado buena voluntad, pero que estas vías no conectan nada. Por ejemplo, el Pasillo Verde (Madrid), "fa-



COMUNICACIÓN, En ciudad, lo importante es que los carriles-bici comuniquen zonas.

El fracaso

En octubre de 1999, el Ayuntamiento de Huesca inviertió 132.222,6 € (unos 22 millones pts) en construir un aparcamiento inteligente para bicicletas en pleno centro, donde se podía aparcar sin peligro de robo: un carrusel con contenedores de fibra de vidrio, más una percha para dejar alguna prenda, cerrado herméticamente, que sólo retornaba cuando el usuario introducía un ticket. No obstante, este proyecto, que tenía muchas papeletas para ser un éxito "no se usa; hasta donde vo sé -según Pedro Lafuente, del Servicio de Urbanismo del Avuntamiento- no se ha usado nunca". Como había que pagar el aparcamiento "y el perfil de los usuarios de la zona es de jóvenes, no les viene bien pagar y prefieren candar las bicis a farolas y señales e incluso llevarse el sillín".

RAMÓN GUTIÉRREZ dibujante

"Las calles son bastante pequeñas como para hacer carriles-bici"

Ramon Gutierrez Díaz (Ingeniero de Caminos, dibujante de chistes, cincuentón) hace 14 años que, a diario, recorre, para ir su céntirco lugar de trabajo, 13 kilómetros "No me parece peligroso, aunque el ciclista aún es un elemento extraño y el resto de los conductores no cuenta con él".

- ¿Son agresivos los conductores con el ciclista?
- No especialmente, aunque a veces alguno se molesta cuando le adelantas estando parado en alguno de los frecuentes tapones de Madrid, o cuando te pones el primero en el semáforo. De todas maneras, tener que ir, como vamos, pegados a la derecha nos hace invisibles en algunos retrovisores.
- ¿Cómo mejoraría esta actitud? - La única solución es que cada vez
- haya más gente que utilice la bici en ciudad. Cuando seamos muchos nos haremos respetar más fácilmente.
- ¿Los carriles bici son una solución? - Más en carretera que en ciudad. En la ciudad, las calles ya son bastante pequeñas para el tráfico que circula por ellas como para que se reduzcan dándole metros a un carril bici que, para ser sinceros, tampoco estaría demasiado utilizado. Y además, si no se respeta el carril-bus, no creo que se respetase mucho más el carril
- ¿Habría que fomentar el transporte en bicicleta como alternativa?
- Habría que fomentarlo, aunque no sé cómo. Quizá si la gente supiera que la bici la mayoría de las veces es más rápida que el resto de los métodos de transporte se animaría. Por otra parte tendría que haber aparcamientos para bicicletas para no tenerlas que dejar candadas en la farolas o las vallas de las aceras.

Quintanar de la Orden (TO-3000-V);
 2,5 km. Paralelo

CATALUÑA: 156.9 km

Barcelona: 110 km. + 50 km en pro

Sabadell: En funcionamiento, 19,1 km; en ejecución, 3,9 km.; en projecto 2003-2005), 9,4 km.

Lleida: 19 km. Existen rutas sobre

tierra por la zona de huertas.

Vila-seca: 1,5 km (Rotonda Picona Salou-Cambrils: 4 km. (Po Maríti-

EXTREMADURA: 24,2 km

ares MeridaPresa Alange: 12

Zafra (Recinto Ferial): 3 km.

Sierra de Fuentes (CCV-26: Cruce

GALICIA: 39 km

OU-104 (C-536-Maceda): 4 km.

leiros (ctra. Sta. Cristina-Sta. z): 4 km

Culleredo (Pº Fluvial): 4 km

ILLES BALEARS: 2 km

dosados/segreg. + 127 km integrados Mercadal-Fornells (C-723): 2 km. Formentera: 53 km en proyecto (40 in grados + 13 adosados/segregados).

(2,7 km.) y Cami de Ses Vinyes (1,3 km.)

id-Tres Cantos (M-607): 11 km Cantos-Colmenar Viejo (M-

R. MURCIA: 2.5 km

Manga del Mar Menor: 5+ 4 km.

PAÍS VASCO: 50,8 km

Ovarzún: 5 km. Sobre via férrea

C VALENCIANA: 229.2 km

Pego-El Verger: 10 km. Segregada.

100.000 € por km

La DGT publicó un "Manual de Recomendaciones de Diseño. construcción de Carril Bici", que da las espcificaciones para construir un carril-bici "bien hecho" y calcula el coste de un carril de 6,4 km, bidireccional, con tramos rural y urbano, con pasos a distinto nivel, intersección regulada y parada de transporte público:

OPERACIÓN	Coste
MOVIMIENTO TIERRAS	242.779,40 €
DRENAJE	4.838,15 €
FIRMES	228.238,03 €
SEÑALIZACIÓN	1.551,36 €
OBRAS SINGULARES	135,978,99 €
ACOND. AMBIENTAL	22.041,54 €
TOTAL	635.427,46 €
COSTE POR KILÓMETRO	99.285,54 €

moso por llevar de ningún sitio a ninguna parte", explica Juan Merallo (presidente de Pedalibre, una asociación de usuarios). Así, el uso es mínimo -cuando el carril va sobre la acera, termina siendo un paseo para perros y personas, depósito de contenedores o aparcamiento de motos- y la construcción de nuevos carrilesbici se paraliza.

Otros ayuntamientos han recurrido a la imaginación, con iniciativas que, más allá de la construcción de carriles-bici, oscilan entre el éxito y el fracaso. Por ejemplo, Écija (ver recuadro) proyecta unir todos los institutos con carriles y facilitar la sustitución en los jóvenes del ciclomotor por bicicleta. O, la Universidad de Castellón, que las presta (ver recuadro) a la comunidad universitaria.

Europa, muy lejos

Algunas ciudades europeas están muy adelantadas a las españolas en



HOLANDA. Aunque algunos creen que el paraíso ciclista es Amsterdam, ciudades como Ferrara (Italia) tienen mayor nivel de uso de la bici.



En los recorridos cortos y urbanos, la bici puede

sustituir al coche y ayudar a reducir los atascos, según la Comisión Europea

cuanto a la circulación de este vehículo. Algunas ejemplos acaban con tópicos como que las bicicletas sólo se usan en lugares llanos y climas suaves. Parma (Italia), ciudad meridional -con calor similar al español-, cuenta con un 19% de desplazamientos en bici, similar al 20% de Amsterdam (Holanda); en Ferrara (Italia), el 31% de los desplazamientos se realiza en una de las 100.000 bicis existentes. En la fría Västeras (Suecia) un 33% de desplazamientos se hacen en bici; y en Berna (Suiza), donde la mayor parte

Écija: unir los institutos con carriles-bici

En la localidad sevillana de Écija, un provecto trasciende la mera construcción de carriles-bici: se trata de unir, mediante estas vías, los cuatro institutos de la ciudad. Según José Fernando Rosado, del Servicio de Educación Vial, "se trata de facilitar que los ciudadanos que lo deseen puedan ir en bici, que es un vehículo sano para la salud de los usuarios y la de la ciudad, ya que no emite contaminación"

Además, se dirige a los más jóvenes por una razón añadida: "Los jóvenes -explica Rosado- usan mucho el ciclomotor. Así se les invita a utilizar un vehículo sano y se puede reducir el número de accidentes con ciclomotores implicados -el mayor número de accidentes en Écija-, en general provocados por no utilizar casco o circular muy deprisa...". Según cálculos del ayuntamiento, unos 3.000 jóvenes utilizarán a diario la bici para ir a sus centros de

de las calles tienen pendientes del 7%, su uso llega al 15%. En una ciudad húmeda y lluviosa como Cambrigde (Reino Unido), el 27% de los desplazamientos se realizan en bici.

Una alternativa a la circulación por carretera son las vías verdes. El Ministerio de Medio Ambiente, por ejemplo, invirtió 27,5 millones de € para Caminos Naturales -para ciclistas, peatones...-, de los que, a finales de 2002, habrá funcionando 867 km. Sin embargo, Asturias apuesta por sendas ciclables, caminos en desuso, que llegan a tener grandes distancias este proyecto, de Cantabria a Galicia, tiene más de 100 km-. Ambas alternativas tienen en común apartar al ciclista de la carretera.

J.I. RODRÍGUEZ Y M. LÓPEZ

LA DGT CENTRA

SU CAMPANA

LA ALTA

DE LOS

PEATONES

DE VERANO EN

ACCIDENTALIDAD

VULNERABILIDAD

En siete de cada diez atropellos el peatón tiene la 'culpa', y en la mitad de los casos la responsabilidad hay que atribuírsela a los conductores de vehículos, mientras que, en casi tres de cada diez accidentes, la responsabilidad es de ambos. La alta siniestralidad v vulnerabilidad de este colectivo han motivado una campaña divulgativa de la DGT centrada en el eslogan: "La primera norma de circulación del peatón es el sentido común".



e los más de 5.500 fallecidos en accidentes de circulación en el año 2001, 845 eran peatones, entre los que se contabilizaron además 12.213 heridos. Las infracciones del peatón, presentes en casi dos de cada tres accidentes, son la causa más importante de estos siniestros y según el "Estudio sobre Atropello de Peatones en Carretera", realizado por la DGT (Dirección General de Tráfico), el peatón contribuye a que se produzca el accidente en siete de cada diez casos, frente al papel del conductor, que es responsable en cinco de cada diez.

Todos estos datos de alta siniestralidad y especial vulnerabilidad de este colectivo de usuarios de las vías públicas, del que forma parte la totalidad de la población, han llevado a la DGT a lanzar una campaña divulgativa para este verano con la que se intenta crear un clima de especial sensibilización sobre las consecuencias derivadas de los accidentes que sufren los peatones.

La campaña, con el eslogan "La primera norma de circulación del peatón es el sentido común", pone de relieve la importancia de que los viandantes asuman unas pautas de comportamiento adecuadas, inclusó

gregada/Adosada/Carril bici nt-Alcoi: 76,5 km. Segregad

16

s. ria-Vilamarxant: 8 km. (provecto

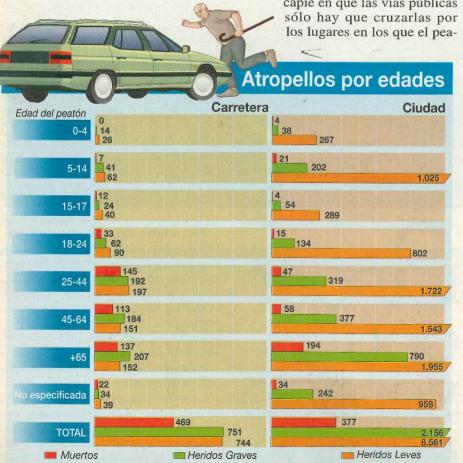
lencia-Picanya: 4 km. canya-Paiporta: 3 km (VV-3013)

más allá de lo que establecen las propias normas. Infringirlas supone, generalmente, crear una situación de riesgo de accidente en el que el peatón es siempre la pieza más vul-

Pero el mensaje de los tres 'spots' de televisión no termina ahí. Lo que dice la norma hay que complemen-

tarlo con lo que dicta el sentido común: no basta que la norma diga que los vehículos han de ceder el paso para que los peatones crucen, sino que hay que asegurarse de que se han detenido; o no basta con caminar por la izquierda y usar reflectantes, sino que siempre hay que seguir prestando atención al tráfico; y en la

tercera situación, se hace hincapié en que las vías públicas



CAMINE SEGURO

Por la ciudad



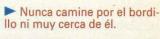
Siempre que existan zonas peatonales camine por ellas, nunca invada la calzada.



Cuando no haya zona peatonal, circule lo más cerca posible de los edificios. Mejor por la izquierda para que pueda ver venir de frente a los ve-



Tenga especial cuidado con las entradas y salidas de automóviles por las aceras, debido a la existencia de garajes o ta-





Cruce siempre por los pasos de peatones. No corra pero tampoco se detenga en medio de la calzada. Si no existiera paso de peatones, cruce por las esquinas.



Antes de cruzar compruebe que no existe peligro, mirando a izquierda y derecha. Camine siempre en línea recta, por el lado más alejado a donde se detienen los coches.

Por carretera



Utilice el arcén izquierdo. Si no lo hubiera, camine lo más alejado posible del borde de la calzada.



No cruce cerca de curvas, cambios de rasante o en zonas en las que existen obstáculos que le impidan ver a los coches o que usted sea visto por los conductores.



Preste especial atención los días Iluviosos. Por un lado, los paraguas disminuyen la visibilidad a los peatones y, por otro, el frecuente empanamiento de los cristales de los coches, dificulta la visión a los conductores.



Evite utilizar prendas de vestir oscuras, que hacen menos visible al peatón, sobre todo, en condiciones de poca luminosidad.



De noche y en situaciones de escasa luminosidad, colóquese un elemento reflectante (cinturón, chaleco, brazalete...) o luminoso, como una linterna



No cruce un paso a nivel cuando divise el tren, aunque sea a lo lejos, o cuando ya están bajadas las barreras.

Los 845 peatones muertos

v más de 12.000 heridos en 2001 dan idea de la alta siniestralidad de este colectivo

tón pueda ver aproximarse a los vehículos y, por lo tanto, nunca en las proximidades de curvas y cambios de rasante.

Dónde se producen

Así pues, la realidad de la accidentalidad del peatón en España, donde 15 de cada 100 muertos en accidente de circulación son viandantes, ha marcado la estrategia divulgativa de la DGT para el período comprendido entre el 15 de julio y el 15 de septiembre, coincidiendo con la época de mayor intensidad de circulación en las carreteras.

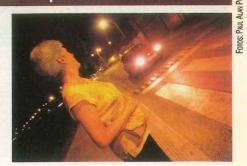
Una realidad en la que se registran (según datos de 2001, computados a 30 días) más de 12.150 accidentes al año de forma desigual. Mientras que en carretera se produjo el 15% de los accidentes de peatones y en zona urbana el 82%, el 55% de los peatones murió en carretera y el 38% en zona urbana. El tercer escenario, las travesías, concentró el 3% de los accidentes y el 6% de las víctimas mortales.

¿Qué estaba haciendo el peatón en el momento del accidente? Fundamentalmente estaba cruzando la calzada, bien en una intersección (25%) o en lugar distinto (44%), aunque en menor porcentaje se registran otras situaciones como encontrarse sobre una acera o refugio (5%), en el arcén (2%), en la calzada (5%), reparando un vehículo, subiendo o bajando del coche...

1. Cruzar un paso de peatones



Lo que DICE LA NORMA: "En los pasos de peatones los vehículos tienen obligación de parar y ceder el paso"



LO QUE DICE EL SENTIDO COMUN: "Antes de cruzar asegúrate de que realmente han

2. Caminar por una vía interurbana



LO QUE DICE LA NORMA: "Todo peatón que circule por carretera lo hará por su izquierda. De noche utilizará reflectantes".



LO QUE DICE EL SENTIDO COMUN: "Asegúrate de que ellos te vean a tí. Además, nunca dejes de prestar atención al tráfico".

3. Cruzar una vía interurbana



Lo QUE DICE LA NORMA: "El peatón sólo cruzará una vía interurbana por donde pueda ver aproximarse a los vehículos".

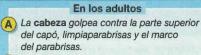
uente: EuroNCAP, DGT y elaboración propia).



LO QUE DICE EL SENTIDO COMUN: "No lo hagas en las proximidades de curvas o cambios de rasante".

Síndrome postraumático

Las lesiones más graves En los niños A La cabeza y el tronco golpean con el borde y la parte delantera del capó del coche. B) Las piernas y el tronco impactan contra el paragolpes.



- B La pelvis y el abdomen impactan en la parte más saliente del capó o las aletas.
- Las piernas chocan contra el paragolpes.



1) Recuerdos del accidente
2 Perturbación del sueño
3 Tristeza
Sueños con el accidente

5) Alteraciones de la memoria

6 Trastornos afectivos

7) Sentimientos de culpa

8 Apatía

9) Sentimientos de extrañeza

18 TRÁFICO. Julio-agosto 2002

Fuente: DGT (Datos 2001)



En otros casos, el peatón estaba infringiendo las normas en el momento del atropello. Las infracciones más comunes fueron irrumpir o cruzar antirreglamentariamente (23%), no utilizar el paso de peatones (18%) y no respetar la señal del semáforo (6%), aunque hay otras significativas como encontrarse o caminar por la calzada antirreglamentariamente y subir o bajar del vehículo de forma no autorizada.

Con nocturnidad

Siguiendo el estudio de la DGT, no hay diferencias significativas en cuanto al día de la semana en que se produjeron los atropellos, aunque la nocturnidad sí aparece como un factor de riesgo. Así, casi tres de cada diez atropellos se registraron de noche o con escasa luminosidad a pesar que en ese horario se producen muchos menos desplazamientos a pie.

Por otro lado, el mayor porcentaje de peatones atropellados corresponde a edades avanzadas (un 34% tenía más de 60 años), aunque otro de los grupos de mayor riesgo es el de los menores de 18 años (15%), casi la mitad de los cuales tenía menos de 11 años.

Igualmente, se han valorado otros factores, como el de las circunstancias psicofísicas: la mayoría de los peatones se encontraba bajo circunstancias normales (76%), aunque el 10% estaba bajo la influencia del alcohol y otras drogas.

Por las razones evidentes de la geometría del impacto, la mayoría de las lesiones se localizaron en las extremidades inferiores, seguido de la cabeza. Por último, se ha analizado cómo ha influido desde el punto de

El peatón es el

responsable en siete de cada diez accidentes y el conductor del vehículo, en la mitad de los casos vista psicológico el accidente en las víctimas (síndrome postraumático). Por lo general, una situación que se encuentra fuera del marco normal de la experiencia humana. Así, en el 30% de los casos, a las víctimas les asaltaba el recuerdo del accidente, seguido de alteraciones del sueño (23%), tristeza (14%), pesadillas relacionadas con el suceso (13%), alteraciones de la memoria (10%)... ◆



ASEGURARSE. Aun teniendo la preferencia, el peatón debe comprobar que el vehículo se ha detenido.

3,3 millones para 3 anuncios

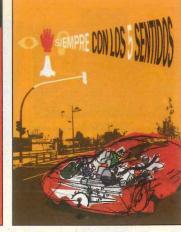
La agencia de publicidad Vitruvio Leo Burnett ha sido la encargada de materializar, en tres 'spots' para televisión y un encarte para prensa escrita, la campaña de concienciación específica que la DGT pone en marcha entre el 15 de julio y el 15 de septiembre, con un presupuesto de 3.305.000 €. El objetivo, crear un clima de especial sensibilización en la sociedad sobre las consecuencias derivadas de los accidentes de circulación que sufren los peatones, un colectivo especialmente vulnerable del que forma parte toda la sociedad.



Carlos Sanchez Polack, 24 años Universidad Complutense



Jorge López Pérez, 23-años Universidad Nacional a Distancia



Luis Romaní , 24 años; y Tania Blanco, 23 años. Univ. Politécnica de Valencia.



Bran Counou Caño, 26 años. Universidad Complutense

ÉXITO DEL CONCURSO TRÁFICUS Ó

carteles 29 vers ÓVENES ÓVENES conductores

NÉSTOR NORMA. FOTOS REVISTA ECCUS

El exceso de alcohol es el factor de riesgo que más preocupa a los estudiantes en los accidentes de tráfico Así lo han dicho en anuncios a veces procaces, otras veces tétricos, pero con toda la autenticidad y carga dramática de jóvenes que están estudiando. Han sido recogidos en el concurso de carteles Traficus, organizado por el periódico universitario "Eccus" y la Dirección General de Tráfico (DGT).

na preselección de cincuenta carteles de los presentados al concurso Traficus está recorriendo los principales campus universitarios de España. Esta exposición está acompañada de una muestra sobre la historia de las campañas de tráfico, desde 1960 hasta ahora, cedida por la DGT.

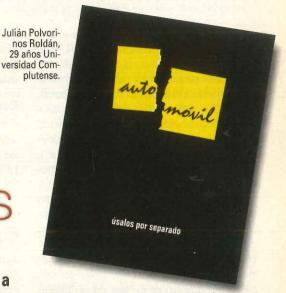
Desde el día de la inauguración en Madrid, el 13 de marzo en IFEMA, en la feria "Aula 2002", con la presencia de la Infanta Doña Elena y la ministra de Educación, Pilar del Castillo, la exposición ha recorrido León, Barcelona, Castellón, Salamanca, Murcia, Córdoba, Málaga, Sevilla, y Ciudad Real. Está previsto que retorne a Madrid a los cursos de verano en El Escorial, así como al Centro de Exposiciones del INJUVE, para, fi-

nalmente, dirigirse a Galicia, a fines de septiembre.

"Para la selección de estos cincuenta trabajos, además de la calidad, tuvimos muy en cuenta la participación regional, y por tanto la inclusión de carteles provenientes de diversas universidades. Se trata de que se muestren las preocupaciones de los jóvenes sobre los accidentes de tráfico desde todas las regiones de España", señala Jesús Ramos, director del periódico "Eccus".

Jurado Oficial y Popular

La voluntad e inventiva de los estudiantes en esta campaña de sensibilización vial será, lógicamente, recompensada. Además de integrar esta exposición itinerante, los cinco mejores mensajes obtendrán premio,





Miguel Vicente Ferreras, 24 años. Universidad Pontificia de Salamanca



Agustina Aramoli, 26 años Universidad Autónoma de



Mariano Torres Pulido, 23 años. Universidad de Castellón

dades y especialistas de la seguridad

vial. Los restantes -un segundo pre-

mio de 1.051,77 € (175.000 pts.),

Premio "Eccus", otorgado por el pe-

riódico organizador del concurso; y

tres accésit de 150,25 e (25.000

pts.)- son otorgados por el Jurado

Popular, compuesto por todos los

ciudadanos que quieran votar por In-

ternet (www.Eccus.net), o en las se-

"Para que no se produzca el 'efecto

Bustamante' -dice con sorna Ramos-



Universidad de Sevilla



David Trancón, 22 años Universidad

que se entregarán en el mes de julio, hemos establecido para los que votan en un acto que celebrará el INJUVE. por Internet un control de datos de El primer premio, de 1.502,53 € forma que una misma persona no (250.000 pesetas) lo otorga el INJUpueda votar más de una vez". VE y debe fallarlo el Jurado Oficial, Expectativas desbordadas formado por reconocidas personali-

La idea surgió hace meses con la intención de involucrar a los jóvenes de las universidades españolas en esta campaña de sensibilización vial. "Es la primera vez que nosotros organizamos este concurso, pero estamos pensando en la segunda edición, ya que es un éxito que supera ampliamente nuestras expectativas -afirma el director del periódico "Eccus"-. Incluso nos hemos visto en la necesidad de ampliar la exposición itinerante, que desde marzo recorre las principales universidades españolas en más de catorce localidades.

El gran éxito de la convocatoria ha supuesto para los responsables de "Eccus" un replanteamiento de los formatos para una nueva edición, con la incorporación de cortometrajes y anuncios de televisión. "Con esto creemos que mejorará sensiblemente la difusión de los contenidos", asegura Ramos.

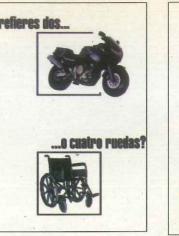
En la Universidad de Córdoba, donde la exposición recaló entre el 20 y 27 de mayo pasado, los carteles se instalaron en Escuela de Relaciones Laborales, de reciente inauguración. "Se pensó en este espacio por ser una escuela céntrica, con un re-



Angel Rubio, 45 años Universidad Nacional a Distancia



Noé Tortosa, 20 años Universidad Au-



Julián Polvorinos Roldán 29 años Universidad Complutense



Carlos Sánchez Polack, 24 años Universidad Complutense

cinto muy adecuado para una exposición dirigida a un público joven.La acogida fue excelente dice Carlos Miraz, jefe del Departamento de Comunicación de la Universidad de Córdoba.

Si en Córdoba se escogió una escuela moderna, en Salamanca la exposición se instaló en el tradicional Campus "Miguel de Unamuno", en el vestíbulo de la Facultad de Derecho, por donde suelen pasar en días de actividad más de 6.000 personas, ya que por él se accede a la mayoría de las aulas. Un técnico de Gestión del Servicio de Asuntos Sociales, área que organizó el acto de presentación, aseguró a "Tráfico" que esta exposición, "además de novedosa y atractiva para los jóvenes, porque es un mensaje que reciben de sus propios compañeros, ha completado el efecto producido en los estudiantes por una campaña de Seguridad Vial que unas semanas antes, y en este mismo lugar, había organizado la Fundación MAPFRE".

Los patrocinadores

El apoyo de los patrocinadores y de los colaboradores ha sido decisivo para el conocimiento y difusión de este concurso. Jaime de Marichalar, Presidente de la Fundación Winterthur, le dió el primer espaldarazo al interesarse por el a principios de enero, en su primera actuación pública después de su enfermedad.

Esta primera edición ha sido patrocinada por el INJUVE, la Fundación Winterthur v Renault España; v han colaborado la Fundación Eduardo Barreiros, el Colegio Oficial de Gestores Administrativos, Aula 2002, el Salón de la Enseñanza de Barcelona 2002 v Postalfree.

"En el caso de Renault España es conocida su actuación en programas de apovo a los jóvenes y a la cultura, dice Jesús Liñero, del departamento de Comunicación de Renault. "En el concurso Traficus hemos aportado una furgoneta y un monovolumen para el traslado de la carga y del personal, y nos alentó el hecho de tratarse de una campaña hecha por jóvenes, para jóvenes".◆

INSPIRACIÓN JOVEN. Irónicos, desenfadados, hirientes, blasfemos, macabros, sentimentales, así

des de la exposición.

Bran Counou Caño, 26 años, estudiante de Publicidad (Universidad Complutense de Madrid). Pensé que el protagonismo debía tenerlo un elemento muy actual utilizado por los jóvenes: el móvil. Por eso el primer plano lo ocupa el supuesto causante de la tragedia. Una pregunta gueda en el aire. llena de dramatismo, que puede ser la de una madre. Completan el cuadro el coche siniestrado y una recomendación.



Ponte el cinturón.

Juan García Rivas, 36 años, estudiante de Diseño Gráfico (Universidad de Salamanca). Quise hacer un mensaje de gran impacto visual, contundente y gráfico. Por un momento pensé que la imagen podía parecer zafia o grosera. Pero a los jóvenes hay que decirles las cosas claras. No fue difícil conseguir al modelo de la foto: soy yo.



Cristina Alonso Ruiz, 25 años Universi-

dad Nacional a Distancia

Frenético.

Sara Odriozola Monzón, 19 años. estudiante de Filología Inglesa (Universidad Complutense de Ma-

He querido expresar una noche de frenesí, con sustancias, alcohol y drogas. La mano ensangrentada. la palabra muerte v los 19 años -que es mi edad- las utilizo por la fuerza simbólica que tienen en sí



Con el casco no te

Jessica Atencia, 19 años, Carmen Luque, 20 años, estudian-tes de Publicidad (Universidad de Málaga).

Empezamos con 'cachondeo'. para lograr una frase que 'molara' a los jóvenes. Sabemos que a los estudiantes les atrae más el mensaie en plan divertido Y es lo que hicimos

son los mensajes de los jóvenes en un tema tan sensible como es la siniestralidad en el tráfico.



Imbécil

Juan Ramón Campos, 26 años, estudiante de Sociología (Universidad Complutense de Madrid). Quise captar la atención con unas palabras que los jóvenes conocen y utilizan mucho No es un insulto gratuito, ni son palabras escogidas al azar, tienen sentido y por eso aparecen los significados al pie del



Recuerda. Enrique Bordas, 27 años, estudiante de Arquitectura (Universidad Politécnica de Madrid). La idea es un guiño a la película española "Memento", por eso el tatuaje macabro sobre un torso bonito. Es un joven torturado por la pérdida de sus amigos en la carretera. Un amigo hizo de modelo, luego se incorporó la tipografía con el ordenador



Respeta las normas. Marta Cecilia Carrasco, 20 años, estudiante de Medicina (Universidad de Extremadura). Cuando lo hice pensé en mi hermana pequeña. Para que les quede el mensaje hay que repetírselos.Para los mayores he querido usar la misma técnica con símbo los casi infantiles. Copas más coche peligro de muerte; móvil más



No te aceleres.

Susana Moreno Ruiz, 23 años, estudiante de Arquitectura (Universidad Politécnica de Madrid). Los límites de velocidad tienen una utilidad; si se ponen es por algo. Sé que el límite de 120 no se respeta en general, pero es la máxima velocidad permitida. He querido decir que si se respetan los límites, se evitarán accidentes

TRÁFICO. Julio-agosto 2002 23 22 TRÁFICO. Julio-agosto 2002



MERCEDES LÓPEZ. INFOGRAFÍA: DLIRIOS

Marroquies, portugueses y alemanes son los conductores extranieros que más frecuentemente están implicados en accidentes de tráfico en nuestras carreteras. Cerca del 5% de los conductores que sufrieron un siniestro de circulación en el año 2000 no eran españoles; el litoral mediterráneo y el archipiélago de las Baleares son las zonas que registran mayor número de accidentes.

erca del 5% de los conductores implicados durante el año 2000 en accidentes de tráfico eran extranjeros, según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT). Los marroquíes (11%), alemanes y portugueses (8%) –sin olvidar a británicos (7%) y franceses (6 %)-, son los conductores de otras nacionalidades que más frecuentemente aparecen en las estadísticas de accidentalidad. Estos datos se refieren a accidentes registrados en carretera y, aunque el número de accidentes disminuye en las zonas urbanas, no varían las nacionalidades presentes, manteniéndose los marroquíes (7%) como los conductores que más siniestros han sufrido.

Estas estadísticas resultan especialmente significativas en un país que, como España, recibe millones de turistas cada año. Así, en el año 2000, según los datos aportados por el Instituto de Estudios Turísticos, nos visitaron más de 74 millones de turistas, de ellos casi 37 millones accedieron a nuestro país en coche.

El peligro está en la costa

Además, estos datos aportan una serie de características muy interesantes sobre la accidentalidad de los conductores extranjeros. Así, se observa un reparto geográfico de los accidentes: todo el litoral mediterráneo

las zonas turísticas por excelencia: sus playas, su clima... son los reclamos para cientos de turistas. En este sentido, Antonio Femenía,

jefe de Seguridad Vial de la Jefatura de Tráfico de Illes Balears, explica que, aunque no se tiene control sobre el número de conductores extranjeros que circulan por esta comunidad, sí se puede afirmar "que los 50.000 vehículos de alquiler existentes en las islas, van mayoritariamente conducidos por extranjeros". A ellos, hay que añadir los vehículos que acceden al archipiélago a través de Transmediterránea -alrededor de 100 coches diarios con matrícula extranjera-, lo que supone un elevado número de

(Alicante, 9%; Barcelona, 5,5%; Gi-

rona y Murcia, 5%) junto con Illes

Balears (12%) son las áreas que acu-

mulan mayor porcentaje de acciden-

tes en sus carreteras. ¿La razón? Son

LAS ADVERTENCIAS DE LAS EMBAJADAS

Algunas embajadas y consulados incluyen en sus páginas web consejos para que sus compatriotas se desenvuelvan mejor en el tráfico español. Hemos seleccionado unos cuantos:

El tráfico en Madrid y Barcelona es más rápido que en las ciudades de EE. UU. Se debe cruzar por los pasos específicos y obedecer los semáforos.

✓ La conducción nocturna en viernes y sábados en áreas urbanas puede ser peligrosa debido a que hay conductores bajo la influencia del alcohol.

Conducir con precaución, de noche y en áreas rurales, por la presencia de animales y por la pobre señalización de las carreteras.

Los visitantes (del Reino Unido) deben tener especial cuidado porque la tasa de accidentes en España es más alta.

Es requisito legal llevar triángulos rojos de advertencia. La falta de su cumplimiento conlleva una multa 'in situ' de hasta 90 €.

La accidentalidad de los extranjeros en España

conductores que, en palabras de Fe-

menía, "desconoce el coche, la ca-

rretera, circula despacio, consultan-

do el mapa, se para en las curvas y,

si son ingleses, con el problema aña-

dido de circular con el volante a la

Para Luis Montoro, director del IN-

TRAS (Instituto Universitario de

Tráfico y Seguridad Vial de la Uni-

versidad de Valencia), los conducto-

res extranjeros presentan una serie de

características particulares, aunque

cada vez existen menos diferencias

con los conductores españoles, "es-

pecialmente en lo relacionado con

las conductas". En este sentido, des-

de la DGT se indica que la distrac-

ción y la velocidad inadecuada son

los principales factores concurrentes

en los accidentes con implicación de

extranjeros, en porcentajes similares

a los que protagonizan los conducto-

res españoles (30 y 20%, frente a 32

Además, señala Montoro, "presen-

tan dos de los problemas más graves:

alcohol y ciclos biológicos como la

fatiga y el sueño". Problemática que

conocen muy bien en la Jefatura de

Tráfico de las Illes Balears: "La

unión de alcohol y drogas, junto a

las carreteras que unen discotecas,

especialmente en Ibiza, da lugar a

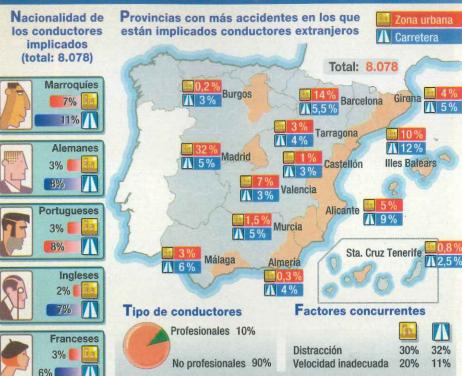
que se llegue a correr detrás de los

coches, se hagan apuestas...'

y 25%, respectivamente).

Alcohol y sueño

derecha...".



de los conductores (total 418) mplicados en accidentes mortales

El segundo de los factores que más influye en la distribución geográfica de los accidentes de carretera de estos conductores es la ubicación de la autopista A-7, que discurre paralela a toda la costa mediterránea. Así lo corrobora un estudio realizado por el INTRAS, que analizó todos los accidentes ocurridos en esta vía desde

FOLLETOS. Elaborados por la DGT, se distribuyen en las áreas de descanso y empresas de alguiler de coches.

vehículos extranjeros estaban implicados en 1 de cada 4 accidentes. Esta autopista, además de unir las

localidades turísticas más importantes, con un continuo movimiento de vehículos, es también una de las rutas más utilizadas por los inmigrantes marroquíes en su viaje de vacaciones (ida v vuelta) desde diferentes ciudades francesas hasta Algeciras (Cádiz) 1981 a 1998 y que concluía que los o Almería para tomar el barco a su país de origen. Un colectivo que presenta otra característica diferenciadora: la acumulación de horas al volante y escasos descansos y la consiguiente

Franceses

Los accidentes mortales*

Distribución por nacionalidades

durante el año 2001

aparición de fatiga y sueño. Ante esta problemática, la DGT realiza diferentes actuaciones. En primer lugar, hay que destacar la puesta en marcha de las denominadas áreas de descanso, en las que se trabaja desde 1981. Por estas áreas -ubicadas en Briviesca (Burgos), Horcajo de la Sierra (Madrid), Valdepeñas (Ciudad Real), Montoro (Córdoba) y el área de información de Oyarzun (Guipúzcoa) y en las que existe servicio de teléfono, intérprete, médico y grúa- en el año 2001 pasaron más de 250.000 vehículos.

Asimismo, se ha elaborado una serie de folletos (en inglés, francés, alemán y árabe) que se reparten en las áreas de descanso y entre las empresas de alquiler de vehículos para repartir entre sus clientes, en los que se incluyen consejos y las principales normas de tráfico de nuestro país.

A LOS 6 MESES DEL ACCIDENTE, **EL 68% DE LAS VICTIMAS TIENE SU VIDA LABORAL ALTERADA**

accidentes

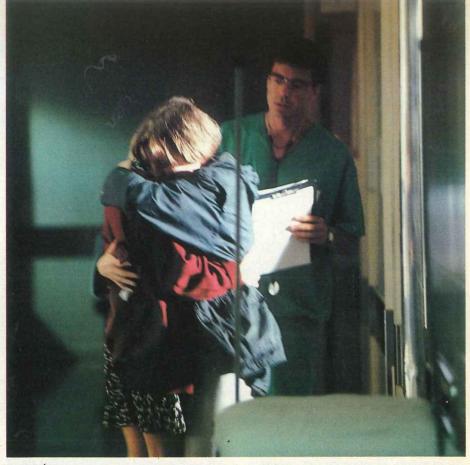
JOSÉ IGNACIO RODRIGUEZ

Sólo una de cada tres de las víctimas que sobreviven a un accidente de circulación se incorpora a su vida normal antes de seis meses. El resto arrastra graves secuelas que afectan a su vida familiar v laboral. Así lo indica un estudio realizado en cinco grandes hospitales catalanes, entre más de 500 pacientes.

ómo afectan los accidentes de tráfico a la calidad de vida de las víctimas que han sobrevivido ha sido uno de los objetivos más novedosos del estudio multicéntrico, coordinado por el Hospital Clínic y el Instituto Municipal de Salud de Barcelona en cinco hospitales catalanes especializados en el tratamiento de pacientes traumáticos graves.

La evaluación, así como una encuesta de situación personal, se realizó durante 1999 y 2000, tanto en el momento del alta como a los 6 meses del accidente. De los 508 pacientes evaluados, en 11 casos (2%) se detectó una grave desestructuración social derivada del accidente y 7 pacientes alegaron dificultades económicas graves secundarias a los cambios provocados por el accidente.

Según Salvi Prat, del Hospital Clínic de Barcelona, en muchos casos la situación es dramática: "Se precipitan los problemas familiares y en muchos casos se desencadena la rotura de pareja; se cambia el ritmo de vida normal y aunque muchos perciben una cantidad de dinero co-



DESPUÉS. Desestructuración social, separación de pareja o pérdida de empleo surgen, a veces, tras el accidente.

mo indemnización del accidente, para otros supone una ruina: los que no son asalariados (autónomos) dejan de ganar dinero, y hay casos en los que, si no hay culpa, por ejemplo un repartidor que se cae solo de la moto, no recibe nada".

Desde el punto de vista laboral, a los 6 meses del accidente el 68% de los pacientes manifestaba alteraciones en su vida laboral, en algunos casos, definitivas. Así, mientras que el 32% de los pacientes había reiniciado su actividad laboral anterior,

Los peatones son el doble de vulnerables

"Sabíamos que el peatón es mucho más vulnerable en caso de atropello que los ocupantes de un coche en una colisión, pero no el doble", ha señala do a "Tráfico" Salvi Prat, del Hospital Clínic de Barcelona. De los 508 heridos graves estudiados, 402 habían sido víctimas de una colisión entre veh culos y 106 habían sufrido atropellos. Sin tener en cuenta a los que fallecieron en el lugar del accidente, los pacientes atropellados presentaron una mortalidad doble (20%) frente al 10% de las víctimas de las colisiones.

TRÁFICO. Julio-agosto 2002

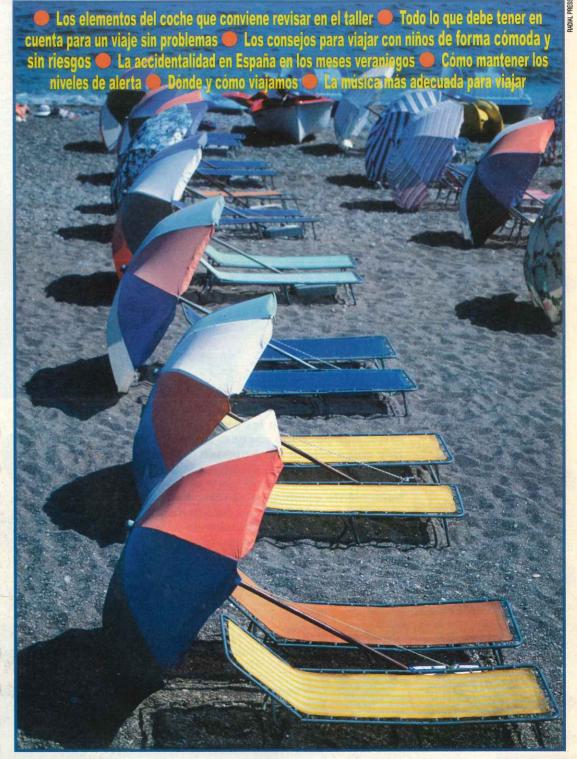
un 8% se había visto obligado a cambiar de trabajo, un 34% continuaba de baja laboral, el 3% había pasado a una situación de incapacidad completa y el 6% había perdido el empleo y se encontraba en paro.

Buenos hospitales

Uno de los objetivos prioritarios del estudio era conocer en profundidad la realidad de los accidentados de tráfico graves y la atención sanitaria que reciben. Para ello se ha valorado la probabilidad de supervivencia de las víctimas en nuestros hospitales y se ha comparado con la de los estadounidenses. En todos los casos los resultados han sido, por lo menos, tan buenos como la media, e incluso en tres se ha superado.

Señalar por último que las lesiones más frecuentes se localizaron en las extremidades y en la cabeza (traumatismos cranoencefálicos) y que el tipo de accidente determina las características de la lesión: en los atropellados son más frecuentes las lesiones de extremidades inferiores, tórax y cráneo. Además, la discapacidad se asocia más a pacientes con lesiones cranoencefálicas y de las extremidades. •

SOLUCIONES PARA TODAS SUS DUDAS



Dibujos: Dlirios Fotografías: Y LAS "RECOMENDACIONES" MAS INGENIOSAS DE RAMON ARANGÜENA: "Si antes de emprender viaje no le cabe

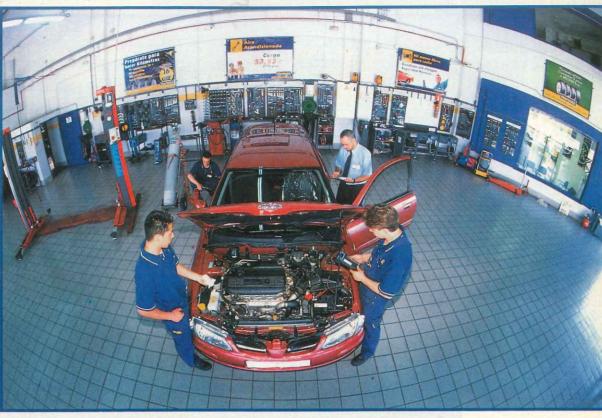
todo en el maletero, no deje la rueda de repuesto en casa para utilizar el hueco consiguiente. Se arriesga usted mucho".

Textos: Jesús Soria Paul Alan Putnam

A PUNTO ANTES DEL VERANO. VITAL PARA SEGURIDAD

TAMES PARK REMISAR SU GOGHE





1 NEUMÁTICOS. ¿Cómo es-

tán sus neumáticos? ¿Sa-

bía que son la causa del ma-

yor número de accidentes achaca-

bles a fallos mecánicos según los ta-

lleres? Este es un buen momento para

revisarlos o cambiarlos. Su duración está

entre los 30.000 y los 50.000 kilómetros,

aunque depende de las 'gomas', de su for-

ma de conducir, etc. La profundidad míni-

ma del dibujo es de 1,6 milímetros, aun-

que, para mayor seguridad, conviene su-

birla hasta los 2,5 mm. Revise la presión

en frío: si es inadecuada, puede reventar

el neumático o deteriorar elementos me-

cánicos; y revise las especificaciones del

fabricante que pueden ser diferentes si va

icen los talleres que los españoles revisamos poco los coches. Y es verdad. Hay quien sólo lo lleva cuando le deja tirado o le fallan los frenos. Craso error. Mantener en buen estado el coche -que no es únicamente cambiar el aceite-, hacer las revisiones periódicas, no sólo evitará males mayores, sino que contribuirá de forma definitiva a una mayor seguridad vial. Estos son los elementos del coche a los que tiene que aplicar la medicina preventiva en su taller. Y ojo, no lo deje para última hora.



2 FRENOS, ¿Se imagina un coche sin frenos? No es fácil llegar a este extremo en circunstancias normales, pero podría pasar. Es la segunda

causa de accidentes por fallos mecánicos. Conviene revisarlos antes de un viaie. desde las pastillas al líquido de frenos, incluso zapatas y discos, lo que nos permitirá conducir con garantías de poder parar el coche un espacio razonable.



LOS PRECIOS DE **LA PUESTA A PUNTO**

En estas fechas. muchos talleres v cadenas de empresas de mantenimiento ofrecen el servicio de 'puesta a punto' de los coches de cara al

verano. No está mal aprovecharse de estas oportunidades. Desde poco más de 22 € hasta unos 90 € podrá hacer una revisión simple del coche y que le supervisen hasta 70 puntos del mismo. En cualquier caso, nada como el taller al que lo lleva habitualmente para saber qué necesita su coche y dónde deben poner el oio de cara a las vacaciones.

3 AMORTIGUADORES, Conviene revisarlos cada cierto tiempo. Ahora puede ser el momento. Su vida útil está en los 70,000 kilómetros, pero pueden durar bastante más. Su progresivo deterioro no

es detectable fácilmente, pero debe saber que su buen estado es básico para la seguridad: unos amortiguadores deteriorados alargan la frenada, pueden jugarle una mala pasada en una curva, podría salirse de la vía...



4 DIRECCIÓN, No hace falta explicar la importancia de la dirección. Al menor síntoma de problemas, holguras, ruidos, dureza al girar, vi-

braciones, etc., acuda al taller. Y en la puesta a punto 'prevacaciones', insista en una revisión de éste elemento. Si nota desgaste anómalo en el lateral de los neumáticos, puede ser síntoma preocupante.



5 LUCES, Además de verificar que todas las luces funcionan bien. incluso la de marcha atrás, conviene revisar que su haz de luz esté

bien regulado, sobre todo si va a realizar algún viaje por la noche. Tenga en cuenta que si va a viajar cargado, la luz subirá y podría deslumbrar a otros coches. Limpiar los faros y ver si hay alguna bombilla o provector deteriorado es una buena medida para ver... y ser vistos.

8 BATERIA. Las averías de la baterías suelen ser una de las que más coches dejan "tirados' en la carretera. Conviene que en el taller le revisen los vasos y los bornes para detectar cualquier anomalía. Ojo: los coches con alta tecnología suelen dar más problemas al necesitar 'tirar' más de esta fuente de energía.

7 CARBURACIÓN, Una de las revisiones 'obligadas' para evitar quedarse 'tirados' en la carretera es una buena puesta a punto de la carburación, las bujías, la bomba de la inyección y unos cuantos elementos más.

Además, reduciremos consumo de combustible v contaminación.

LAS AVERÍAS DE SIEMPRE

Los fallos en la hatería ocasionan buena parte de los servicios de asistencia en carretera a automovilistas que se han quedado tirados. Más del 40% de los clientes del RACC, Real Automóvil Club de Cataluña 'avisan' por problemas en la fuente de energía del coche. En el RACE (Real Automóvil Club de España), estas cifras no son tan altas (20%) y tienen en el primer lugar los problemas de motor, calentamientos, manguitos... Luego están otros problemas eléctricos, los sistemas de refrigeración, las correas, los sistemas de alimentación...

Los viajes en carretera se disparan durante el verano y los servicios de las compañías de asistencia en carretera, también. Según datos de Mariano Rigau, director de asistencia del RACC, en un

9 AIRE ACONDICIONADO, Quedarse sin aire en pleno viaie es posible. Por eso conviene revisarlo en el 'pack' prevacacional: La carga del gas -cada 2/3 años necesita normalmente recargarse- y la temperatura de salida del aire, alrededor de los 8 grados. Sobre todo si no ha tenido la precaución de poner el aire en marcha algunas veces durante el invierno, podría encontrarse con sorpresas. El coche también tiene unos filtros que tiene una fecha de caducidad. El de el aire, el de el motor, el del polen... Pregunte en su taller.

10 CABLES, Las correas del coche también pueden jugarle una mala pasada en los largos viaies. Sobre todo, mire si conviene va cambiar la correa de la distribución.

REVISIÓN... PERO ECOLÓGICA

Es conocido el efecto contaminante de los coches. Hasta el punto que, según datos de Asetra (Asociación de Talleres de Madrid), en 100.000 kilómetros recorridos por un coche, el mantenimiento de su automóvil produce todo estos residuos tóxicos y, a veces, peligrosos: 100 litros de aceite, 50 litros de líquidos de refrigeración, 4 litros de líquido de frenos, 10 filtros de aceite, 2 baterías, 6 amortiguadores, 1 catalizador, 10 neumáticos, 12 pastillas de freno...

El daño medioambiental que se puede generar si no se tratan adecuadamente estos residuos puede ser muy importante. Por ejemplo, si hacemos una revisión incontrolada, en talleres 'piratas', o nosotros mismos. Algunos datos: una gota de aceite inutiliza 10.000 litros de agua; el aceite del cárter vertido en el campo se filtra en el subsuelo y tardará varias generaciones en recuperar sus propiedades.

mes normal el número de servicios es de unos 3.500 día, mientras que en julio v agosto está cifra casi se duplica: unas 6.000. El mayor volumen de llamadas de urgencia se concentran desde el 15 de julio hasta el último día de agosto. Y muchas averías por una evidente falta de mantenimiento, "A veces detectamos coches que están muy bien cuidados. pero hay bastantes en los que se percibe que sólo le ponen gasolina", asegura Rigau. Jorge Cabestany, director de operaciones del RACE, confirma que las actuaciones se disparan en julio y agosto -"esos meses casi todos los días son punta"-, tanto en llamadas como en atenciones directas. De las 150 operadoras habituales se pasa a más de 250 y de 26.000 llamadas/mes a 46.000.

para evitar problemas mayores en el motor. También hay que recordar en el taller que nos revisen la correa de la ventilación y el cableado eléctrico. Por si acaso...



6 NIVELES, El coche también tiene 'líquidos' que necesitan un cierto nivel para emprender un viaie con garantías y evitar sustos: además del líquido de frenos, el acei-

te, el 'limpia' o la batería si no es de las "sin' mantenimiento, necesitan estar en su "punto' para afrontar el verano.

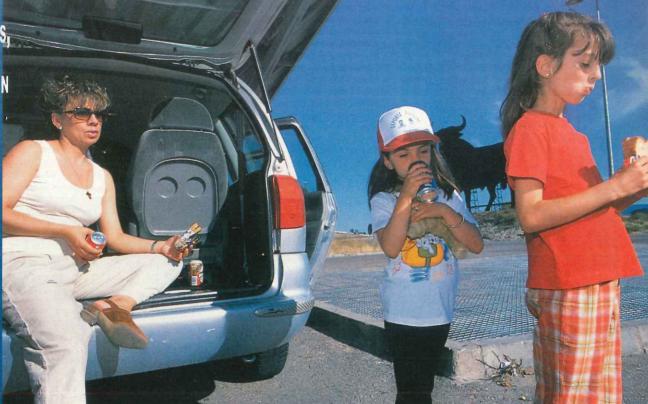
11 LIMPIAPARABRISAS. Aunque no se lo crea, los puede necesitar en las vacaciones. No deie que la suciedad, mosquitos, polvo, se acumule en las gomas... Cambie las escobillas si están muy mal y, por supuesto, rellene el depósito. El polvo, los pájaros y sus 'gracias', los mosquitos que se estrellarán de forma irremediable contra su cristal -añada un poquito de detergente para meiorar el barrido-, le obligará a utilizar los 'limpias' más de una vez a lo largo del verano.

12 LUNAS. Si tiene la luna rajada o con impactos, sepa que un largo viaje le puede estallar, provocando una situación de riesgo evidente. Además, recuerde que llevarlas rayadas, con adornos o pegatinas, disminuven su visibilidad.



PREPARATIVOS PLANIFICACIÓ DEL VIAJE

CON LOS CACOS



s el viaje más largo del año, nos vamos fuera de casa por una semana, quince días, hasta por un mes, vamos a encontrar carreteras abarrotadas de coches, y por eso conviene planificar el viaje, procurar no olvidarnos de nada importante, seguir unas pautas de viaje recomendables para no tener sobresaltos. Conviene descansar previamente, hacer paradas, no enmascarar cansancio o sueño con cafés, debemos seguir unas reglas si viajamos junto a otros coches, comer lo justo, beber agua y zumos y saber qué nos puede perjudicar en un viaje tan largo.



No se olvide nada.

Conviene elaborar una lista con las cosas que necesariamente se tienen que llevar al viaje. Documentación

del coche, el permiso, la póliza del seguro con el recibo de estar al corriente de pago, tarieta de asistencia en viaie si tiene contratado algún seguro... Y, claro, las llaves del apartamento, el bono del hotel/apartamento, el contrato...

Controle el itinerario. Consulte un mapa unos días antes de salir v fíjese por dónde irá, por dónde podría to-



antes de salir, la hora de salida, etc., puede llamar al 900.123.505 (DGT) o consultar en Infovía, Videotex o Internet.

Elegir el horario. No siempre es fácil elegir la mejor hora para viajar -ver recuadro del cuadernillo de verano que incluye este número-, pero hay algunas en las que seguro que le toca la lotería del atasco. Trate de evitarlas en lo posible y si no tiene aire acondicionado, procure no viajar en las horas centrales del día para evitar la sauna. Ni por seguridad es bueno tanto calor.

Viaje descansado. Antes de iniciar un viaje debe estar suficientemente descansado.



De lo contrario, al principio no lo notará, pero luego puede producirle somnolencia y agotamiento que dificulte sus movimientos y sus reacciones ante un imprevisto.

Lieve calzado adecuado.

Para conducir es conveniente llevar un calzado adecuado, que se ajuste bien al pie para evitar que se le pueda salir. Ya tendrá tiempo de colocarse zapatillas veraniegas cuando llegue a la plava o la montaña. La ropa debe ser cómoda, amplia, que transpire...

Reduzca el equipaje. Elimine



del equipaje las cosas más superfluas, pesadas, voluminosas. No duplique innecesariamente cosas que no tenga claro que va a utilizar. Reparta ade-

cuadamentela carga y no dificulte la visión del conductor. Además, recuerde que el coche perderá fuerza por el peso, sobre todo si lleva aire acondicionado, v que también le costará más frenar.

DURANTE

Coma poco. Las comidas durante el viaje deben ser frugales, sin platos grasientos, pesados, por supuesto sin alcohol -podría valer una copita de vino-, preferiblemente ensaladas, frutas... Y no olvide beber abundante agua, incluso zumos y refres-

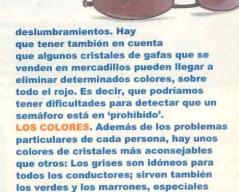
cos no gasificados que le ayudarán a combatir la fatiga muscular. Comer mucho. aunque le tiente el estómago, podría producirle somnolencia.

piernas, ver un paisaje, que los niños jueguen un poco...

Ojo a los grupos. Si via-

GAFAS DE SOL

Las gafas de sol puede ser una magnífica alternativa para conducir en determinadas circunstancias. Sobre todo, si tenemos en cuenta que la mayor parte de la información que recibe el conductor es a través de los ojos. Claro que no todas las gafas son aconseiables. Hay muchas en el mercado que ni protegen adecuadamente v pueden tener aberraciones que podrían ser perjudiciales, sobre todo para conducir, más si se deian en lugares calurosos. como el propio coche y se deterioran. Por eso es recomendable comprarlas en lugares donde un profesional le oriente adecuadamente. Hay otros modelos de gafas en el mercado -por ejemplo, esos modelos de cristales claros- que sirven para ciudad, pero que apenas evitarán



para miopes y con otros defectos

visuales. No a los colores fantasía:

amarillos y, sobre todo, los rosas.

ia con amigos o familiares en otros coches, conviene fijar lugares de encuentro -pueblos, gasolineras, áreas de servicio-, pero no es bueno hacer la ruta unos detrás de otros. Cada uno conduce a su ritmo y que alguien le imponga ritmo a otro puede ser per judicial. Para algunas personas, ir 20 kilómetros por encima de su costumbre le puede suponer ir sin control suficiente. Además, puede obligar a adelantamientos y maniobras arriesgadas para no 'descolgarse'. NORMAS BÁSICAS Guarde la distancia de

seguridad. No olvide respetar la distancia de seguridad para evitar problemas en caso de un frenazo brusco de quienes van por delante. No gana nada pegándose a los coches y ganará mucho en seguridad y evitará los habituales alcances.

Señalice las maniobras.

Hay una regla básica y muy sencilla para hacer una maniobra: mirar, señalizar y, si puede, ejecutar el adelantamiento. Y no se olvide mirar a la izquierda por el 'rabillo' para evitar el temido ángulo muerto.

Siempre cinturón. El cinturón tiene más que sobrada su eficacia en caso de colisión y es un complemento imprescindible para el airbag. No molesta y salva todos los años muchas vidas. Lo mismo debe aplicarse para el el casco de los motoristas.



Cafés, los justos. El café puede ser aconsejable, pero no trate de enmascarar un problema de sueño atiborrándose a cafés. Ni le van a tapar sus problemas y, además, le pueden poner como una moto, que tampoco es bueno.

Cada 2-3 horas, pare. Cada 2-3 horas conviene parar y descansar durante 15 minutos. Es un buen momento para tomarse algo, estirar las

TRÁFICO. Julio-agosto 2002

TRÁFICO. Julio-agosto 2002

MOVIL SI, MOVIL NO

El teléfono móvil puede ser muy útil en

caso de emergencia -para nosotros u

otras personas-, pero recuerde que no

debe utilizarlo -salvo los manos libres-

mientras conduce. Está demostrado

que nos distrae, nos hace

olvidarnos de las señales,

reducimos la velocidad

inconscientemente. Esc sí, no está mal

llevar grabados

los posibles

teléfonos de

emergencia.

ZAPATILLAS PARA TODO, NO PARA CONDUCIR

En esta temporada se han puesto de moda un tipo de zapatos, tanto deportivos como de vestir, que buscan la comodidad y la frescura. Su peculiaridad es que no llevan talón o tiene escasamente un centímetro. Son cómodos, pero absolutamente inapropiados para conducir. Cualquier movimiento puede descolocarnos el zapato y tener serios problemas para acelerar, frenar, pisar el embrague, para realizar un cambio. Vamos, un peligro.

Los Peligros Añadidos

- Alcohol. Una alto porcentaje de los accidentes tiene relación directa o indirecta con el alcohol. Si va a conducir, olvídese de su ingesta. Incluso aunque vava a realizar viajes cortos.
- Drogas. El consumo de drogas también está contraindicado si va a conducir. Sobre todo si están mezcladas con el consumo de alcohol.
- Medicamentos. Algunos medicamentos pueden producirle alteraciones para conducir. Léase el prospecto y, sobre todo, consulte a su médico si está tomando algo o va a tomarlo.
- Luces y velocidad. Recuerde que, al cargar el coche, la luz tenderá a subir y molestará a los demás automovilistas. Además, por la falta de visibilidad, debe redu-

cir la velocidad al menos un 20% para adaptarse al área iluminada con la luz de cruce, que es la que controla.

- Ponerse metas. No se oblique a llegar a horas determinadas si va a realizar un largo viaje: quedar a una hora, reservar para comer... Puede haber imprevistos e inducirle a recuperar los posibles minutos perdidos para llegar a tiempo. ¡Está de vacaciones!
- Mucho peso. Estamos acostumbrados a conducir generalmente solos y desconocemos el comportamiento del coche cuando va cargado. La principal consecuencia, además de la pérdida de potencia -más evidente cuanto menor motor tenga-, y la más importante es que en caso de frenada notaremos que la distancia se alarga.

GRABE LOS TELÉFONOS INTERÉS. Por si tienen que eguradora, información tráfico, los familiares.



Cosas sueltas. Llevar determinadas cosas sueltas en el coche, sobre todo si es en la bandeja trasera, es peligroso. Pueden convertirse en 'proyecti-

les' que golpearán a los pasajeros de las plazas traseras en caso de colisión o frenazo brusco.

Qué se Puede Encontrar

- Atascos, Guarde la calma, piense que sólo va a perder una o dos horas y que le quedan muchas de las vacaciones por delante. Pasado el atasco, no trate de recuperar el tiempo perdido. En realidad, recuperará muy poco v se estará arriesgando a males mayores.
- Conos. En los días claves de salida o regreso pueden habilitarse carriles adicionales en las autovías para facilitar el fluio. Son carriles que circulan en sentido contrario al de la circulación, debe encender las luces, no podrá pasar de 80 km/h y deberá mantener la distancia de seguridad a raiatabla.

INTERESANTE PARA LLEVAR

- ro a su medida.
- aclare qué le ofrecen antes de partir.
- Teléfonos, Por si tiene la desgracia de sufrir una avería, conviene llevar los teléfonos que pueda necesitarver suplemento de 8 páginas -de los servicios de urgencia de la marca de su coche, de las posibles grúas que le puedan atender, etc-. Exija factura de todos los servicios y controle

Papeles a mano. Por si necesita 'tirar' de papeles del coche, conviene que los lleve a mano y que no tenga que remover medio maletero para buscarlos si los necesita.

- Seguros de viaje. Hay seguros de viaje que le garantizarán una atención personalizada, incluso indemnizaciones ante imprevistos. Hay compañías especializadas que le podrán hacer un segu-
- Tarietas. No olvide que hay tarietas que le cubren de ciertos problemas, como un servicio de grúa. Si tiene dudas,
- dónde le llevan el coche.



Las preguntas y posibles respuestas son las mismas que utiliza la DGT en los cuestionarios para la obtención del permiso de conducir. El conjunto no corresponde a un cuestionario concreto, sino que las preguntas se han seleccionado entre varios y, además, se ha variado el orden de las posibles respuestas. Ante la posibilidad de cambios normativos, las respuestas sólo deben considerarse válidas hasta la fecha que consta en el pie de página. Los test publicados pueden encontrarse en la página web de la revista Tráfico

- Al adelantar a un peatón, deberá dejar una separación lateral mínima de 1.50 metros cuando circule...
- a) Por cualquier vía, fuera o dentro de poblado.
- b) Por poblado, exclusivamente.
- c) Fuera de poblado.



Conduciendo su turismo circula por el carril central de la autopista que se observa en la fotografía. ¿Es correcta su posición en la calzada si no está adelantando?

(www.dat.es/revista)

- a) No, porque debo circular normalmente por el carril de-
- b) Sí, porque no circulan otros vehículos a los que pueda entorpecer su marcha normal.
- c) Sí, porque en calzadas de más de un carril reservado para el mismo sentido de la marcha podré circular por cualquiera de ellos.
- Si, en una glorieta en la que no existe señal que regule la preferencia de paso, Ud. circula dentro de la vía circular. ¿debe ceder el paso a un vehículo que se aproxima por su derecha?
- a) Sí.
- b) No.



Teniendo en cuenta las características de la calzada que se observa en la fotografía, como norma general, ¿a qué velocidad máxima le estará permitido circular conduciendo su turismo?

- a) A 100 kilómetros por hora.
- b) A 80 kilómetros por hora.
- c) A 90 kilómetros por hora.

En autopistas y autovías, ¿cuál es la velocidad máxima permitida?

- a) A 120 kilómetros por hora para ambas vías, aunque en las autovías podré rebasar dicha velocidad en 20 kilómetros por hora al adelantar.
- b) 120 kilómetros por hora para ambas vías.
- c) 120 kilómetros por hora para las autopistas y 100 kilómetros por hora para las autovías.



Si. Ud. conduce un camión de 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada, ¿le afecta la señal?

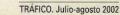
Sí. No.

- Si Ud. circula entre la puesta y la salida del sol por una vía interurbana suficientemente iluminada, deberá llevar encendidas las luces de...
- a) Posición, solamente.
- b) Corto alcance o cruce y posición.
- c) Largo alcance o carretera.



Teniendo en cuenta que la línea de la derecha que delimita el borde de la calzada es discontinua, ¿le está permitido estacionar o parar en el arcén?

- a) Sí, pero únicamente para realizar una parada.
- b) No, porque está prohibido parar o estacionar en la parte transitable del arcén.
- Siempre que se aproxime a una intersección regulada con semáforo en luz verde, ¿le está permitido pasar?
- a) Sí, siempre.
- b) No, cuando la situación de la circulación me haga prever que puedo quedar detenido de forma que impida u obstruva la circulación transversal.
- c) No, cuando al lado del semáforo exista una señal vertical de STOP o CEDA EL PASO.



EL MALETERO NO ES

La carga en el maletero se debe

colocar de forma compensada. Es

lado, una maleta voluminosa, y lo

puede necesitar en el viaje, saber

posible pinchazo, alguna ropa que

complicado meter las cosas a la

vuelta. Es decir, que si va a

tope a la ida... Entre

otras cosas, porque en

las vacaciones siempre

se acaban comprando

cosas que terminan en

el maletero.

decir, no poner todo lo pesado a un

menos pesado a otro. Además, coloque

el maletero pensando en las cosas que

dónde tiene las herramientas para un

pueda necesitar... Procure no llenar el

maletero y piense que es bastante más

DE GOMA



10 ¿Qué le indican las señales que están en el panel rectangular que se observa en la fotografía?

 a) Nada, porque están dentro de un panel informativo y no obligan.

 La prohibición de circular a velocidad superior a 40 kilómetros por hora por encontrarme próximo a un lugar frecuentado por niños.

c) La prohibición de circular a velocidad superior a 40 kilómetros por hora por encontrarme muy próximo a un paso para peatones, de cuyo peligro advierte la señal triangular.

Ud. circula conduciendo su turismo por una vía interurbana con un carril para cada sentido. Si ocupa el carril izquierdo porque está realizando un adelantamiento, ¿puede permanecer en dicho carril si va a efectuar un nuevo adelantamiento?

a) Sí, pero sólo en el caso de que tenga la total seguridad de que, el presentarse otro vehículo en sentido contrario, puede desviarse hacia el lado derecho sin poner en peligro a ningún usuario.

b) Sí.

c) Sí, pero cuando no circule detrás ningún vehículo de marcha más rápida.

12 Conduciendo su turismo, por una vía fuera de poblado, llega a una intersección que no está señalizada. ¿Debe dejar pasar a un grupo de ciclistas que se aproxima por su derecha?

- a) No, porque circulan en grupo y está prohibido que circulen de esta forma.
- b) Sí, pero sólo al ciclista que circula en primer lugar.
- Sí, porque a efectos de prioridad de paso se consideran una misma unidad móvil.

En los tramos de vía en los que por su estrechez es imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, ¿qué vehículo tendrá preferencia de paso si no hay señalización expresa?

- a) El vehículo de mayor peso máximo autorizado.
- b) El vehículo que haya entrado primero.
- c) El vehículo de mayor longitud.



su comportamiento?

El conductor del vehículo blanco que se observa en la fotografía se ha ceñido al borde derecho de la calzada para facilitarle a Ud. la maniobra de adelantamiento, ¿es correcto a) Sí, porque debe hacerlo cuando advierta que tengo la intención de adelantar.

b) No, porque únicamente está obligado a hacerlo cuando se produzca alguna situación de peligro, y en este caso el adelantamiento puede realizarse en condiciones de seguridad.

No, porque debería haber encendido, además, el indicador de dirección de la derecha.

Debido a un atasco, se encuentra detenido en el interior de un túnel por más de dos minutos, por lo que ha apagado el funcionamiento del motor, ¿debe tomar alquna otra precaución?

a) Sí, apagar todas las luces.

b) Sí, desconectar la radio.

c) Sí, mantener encendidas las luces de posición.



The state of the s

turismo por el centro de la misma, ¿es correcto?

a) Sí, porque la cálzada es estrecha.

b) No, porque debo circular por la derecha y lo más cerca posible del borde.

c) Sí, porque no se aproxima ningún vehículo y el tramo es recto.

Como norma general, las advertencias que los conductores deben realizar para advertir al resto de los usuarios de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos, se harán...

 a) Utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo.

b) Utilizando únicamente la señalización luminosa.

 Utilizando simultáneamente la señalización luminosa y acústica.



Teniendo en cuenta la señal que se observa en la fotografía, ¿circula correctamente el vehículo blanco que se observa en la misma?

 a) Sí, porque la señal significa entrada prohibida en el sentido de la marcha.

 No, porque la señal significa circulación prohibida en todos los sentidos.

19 Los animales tiene preferencia de paso respecto a los conductores...

a) Siempre.

b) En las cañadas debidamente señalizadas.

 c) Cuando se aproximen por la derecha del vehículo en una intersección.

20 Como norma general, un herido inconsciente que vomita debe ser colocado en posición de defensa. ¿Por qué?

a) Para evitar que el herido tenga más vómitos.

b) Para que recupere el estado de consciencia.

c) Para evitar la obstrucción de sus vías respiratorias.



21 La prohibición de circular a velocidad superior a la indicada por la señal que se observa en la fotografía finaliza cuando...

 Encuentre otra señal de "Fin de la limitación de velocidad".

b) Rebase la próxima intersección regulada por semáfo-

c) Encuentre otra señal de "Fin de prohibiciones" u otra de "Velocidad máxima".

22 ¿Qué le indica el conductor del vehículo que circula delante del suyo que mueve el brazo alternativamente de arriba abajo con movimientos cortos y rápidos?

a) Que va a dar marcha atrás.

b) Que va a reducir considerablemente la velocidad.

c) Que va a desplazarse a la izquierda.



El vehículo que se observa en la fotografía circula de forma incorrecta porque la carga transportada...

 a) No es equipaje, y los turismos sólo pueden transportar este tipo de carga.

b) Sobresale de la provección en planta del vehículo.

c) No va bien sujeta.

24 A los heridos en un accidente de circulación, hasta que llegue la correspondiente ayuda, se les debe abrigar...

a) Pero sólo a los muy graves que tengan hemorragias.

b) Pero sólo cuando haga frío.

c) Como norma general, tanto en invierno como en verano, para evitar la pérdida de calor.



25 La señal vertical que se observa a la derecha de la fotografía le indica la proximidad de...

 a) Un paso estrecho en el que no podrá pasar si al atravesarlo obliga a los vehículos que circulen en sentido contrario a detenerse.

 Un paso estrecho en el que tiene prioridad en relación con los vehículos que circulen en sentido contrario.

c) Una zona de la calzada donde la circulación se realiza provisional o permanentemente en los dos sentidos.

26 Se considera que Ud. ha estacionado su vehículo de forma que obstaculiza gravemente la circulación...

 a) Cuando se realiza a menos de 50 metros de un paso para peatones.

b) Cuando impide al conductor de otro vehículo el giro autorizado por una señal.

 Cuando se realiza a cualquier hora del día en una zona temporalmente reservada a carga y descarga.

Para combatir el deslumbramiento producido, de noche, por las luces de los vehículos, ¿es recomendable el uso de gafas de sol?

 No, únicamente son recomendables, durante el día, para combatir el deslumbramiento producido por el sol.

b) Sí, porque disminuyen la intensidad de las luces.



28
¿Qué clase
de permiso es necesario para conducir
el conjunto formado
por el turismo y el
remolque que se
observa en la fotografía, si la masa
máxima autorizada

del conjunto es de 4.000 kilogramos?

a) C1+E.

b) B+E.

c) C+E.

29 Ud. deberá cambiar obligatoriamente los neumáticos de su turismo, para poder circular por las vías públicas, cuando la profundidad de las ranuras de la banda de rodamiento sea inferior a...

a) 2,5 milímetros.

b) 2 milímetros.

c) 1,6 milímetros.



El carril por el que Ud. circula está separado del resto de los carriles por una línea discontinua en la que las marcas son sensiblemente más anchas que en el caso general; por

tanto, debe saber que circula por...

- a) Un carril adicional.
- b) Un carril especial.
- c) Un carril reversible.

Un turismo, ¿puede remolcar a otro turismo que está averiado y no puede ser arrastrado por otro vehículo destinado a ese fin?

- a) Sí, pero sólo cuando el conductor del turismo que va a realizar el remolque posea el permiso B+E.
- b) No, porque está siempre prohibido el remolque por un vehículo distinto a un vehículo grúa.
- c) Sí, sólo se podrá realizar hasta el lugar más próximo donde pueda quedar convenientemente inmovilizado sin entorpecer la circulación y siempre que no se circule por autopista o autovía.



sos para peatones, tienen éstos preferencia de paso?

- a) Sí, siempre.
- b) Sí, cuando el paso para peatones esté regulado por
- c) Sí, pero sólo cuando junto al paso para peatones esté colocada la señal vertical de "Situación de un paso para peatones".

Ouando la presión de inflado de los neumáticos es superior a la indicada por el fabricante, disminuye la zona de contacto con el pavimento y, por consiguiente,...

- a) Los neumáticos se desgastan menos.
- b) Se absorben mejor las irregularidades del terreno y el vehículo vibra menos.
- c) Se pierde adherencia y, por tanto, seguridad.

La obtención del permiso de la clase B, ¿implica la concesión de otros permisos?

- b) Sí, los permisos de las clases A1 y A.
- c) Sí, el de la clase E.



ñal del Agente, ¿qué debe hacer?

- a) Girar a la izquier-
- b) Detenerme.
- c) Detenerme únicamente si voy a girar a la izquierda.

¿Qué debe hacer si Ud. observa que su vehículo, al frenar, se desvía a un lado?

- Revisar los frenos, ya que pueden estar mal reglados.
- Cambiar los neumáticos de las ruedas delanteras.
- Revisar el volante de dirección.



El semáforo que se observa en la fotografía permite el paso a...

- a) Todos los vehículos de dos rue-
- b) Ciclomotores y motocicletas sin sidecar, exclusivamente.
- c) Ciclos y ciclomotores.

Ocomo norma general, ¿cuándo se debe adecuar la velocidad para tomar una curva?

- a) Antes de entrar en la curva.
- b) En la curva.
- c) En la parte más cerrada de la curva.



Qué le indica la señal que se observa en la fotogra-

- a) La proximidad de una intersección en la que debo detenerme.
- b) La proximidad de una intersección en la que debo ceder el paso.
- c) La proximidad de una intersección en la que tengo preferencia de paso.

Si Ud. obtiene el permiso que autoriza a conducir turismos pero ya era titular con más de un año de antigüedad de otro permiso, ¿le afectan las limitaciones de los conductores noveles?

- a) Sí.
- b) No.

38: 9: 36: p: A 40: p. 33: 6: 34: 9: 32: p: 39: 9: 31: 6: 58: p' 53: c' 30: p' 31: c' 35: 9!

18: 9: 19: p: 50: c: 21: p: 22: p: 13: p: 14: 9: 12: c: 16: b: 17: 9: p' 8: p' 8: p' 10: p' 11: 9: 15: c'

ES EL MEDIO D TRANSPORTE UTILIZADO PORIL

os españoles seguimos viajando preferiblemente en coche v nuestros viajes, cada día más. son mayoritariamente para disfrutar de nuestro tiempo de ocio y, sobre todo, para el veraneo.

El 91% de los viajes turísticos los reali-

zamos dentro de nuestro país, y sólo un

9% decide pasar sus días de descanso en

el extranjero, según datos del último

informe del Instituto de Es-

tudios Turísticos. El medio

de transporte más utilizado,

y con diferencia, es el vehí-

culo particular: casi el 80%

de los desplazamientos lo

hacemos en nuestro coche.

Muy por debajo, se utilizan el

autobús, el avión y el tren. Las

tres comunidades que más tu-



rismo reciben durante los meses típicos del veraneo son Andalucía. Comunidad Valenciana y Cataluña. Por lo que respecta al alojamiento, un buen porcentaje pernocta en casas

de amigos o familiares; después están los hoteles; y, en tercer lugar, al mismo nivel, las viviendas propias o alquiladas.

GUÍAS DE INTERÉS

Las guías de viajes, que incluyen mapas de carreteras, listado de restaurantes,

hoteles, etc. pueden ser de gran ayuda para los viajeros. Para información de carreteras, quizá el más recomendable sea el que edita cada año el Ministerio de Fomento, Carreteras aunque hay otros muy interesantes, que también incluyen como complemento información turística. Hay una tercera versión que son las guías dedicadas exclusivamente a proporcionarnos pistas útiles sobre restaurantes y hoteles. Conviene llevarias en la guantera.

ALTO RIESGO EN LAS

'EXCURSIONES'

Durante las vacaciones es habitual hacer pequeños recorridos hacia los lugares cercanos al punto de destino. Visitar amigos y familiares, ir a comer una paella, una copa en un pueblo cercano, un museo... En estos viajes. muchas veces realizados por peores carreteras, poco conocidas, muchos conductores se relajan v olvidan ciertas medidas de precaución: velocidad, cinturón, calzado poco adecuado, quizá algo de alcohol después de una comida o unos 'cubatas'. Pues, ojo: está demostrado que buena parte de los accidentes ocurridos durante la época veraniega se dan precisamente en carreteras de segundo orden, comarcales, locales...

Música Para Viajar

Es posible que su coche no tenga elevalunas eléctricos o aire acondicionado. Con toda seguridad tendrá un radio casette o un compact disc. Y es que oír música mientras se conduce se ha convertido en algo casi indispensable. Primer dato: nada de música estridente. La música tiene que ser un elemento que acompañe a la conducción y no al contrario. Les aportamos algunas ideas para la música del viaie. con la avuda del experto Joaquín Guz-

mán. Si viaiamos con niños, existen dos recopilatorios que harán las delicias de todos. "Sábados por la tarde", con sintonías como Heidi, Marco, etc. garantizan el karaoke familiar. Si pre-



fiere música variada con ritmo y calidad, "Me gusta conducir", un triple album con canciones de R.E.M. Pretenders, ZZTop etc. Y, por último, un recopilatorio de una nueva tendencia: se llama "Chill Out Classic" y es una música suave, tranquila, en su mayoría instrumental, y que no reclama mucho la atención. Para acompañar estados de calma, tan necesaria en la conducción.



LO QUE SABER PARA VIAJAR CON NIÑOS

av una factor muy importante a la hora de viajar. ¿Lo hace con niños o sin niños? Viajar con pequeños nos condiciona mucho un travecto tan largo, con calor... Si a eso añadimos carritos, las sillitas de seguridad, las paradas obligatorias por los pequeños, adaptar las horas a sus comidas, sueño, etc, pronto veremos las diferencias. Aquí les apuntamos algunas cosas a tener en cuenta: peligros, cosas prácticas que puede llevar, las sillitas infantiles. Todo para evitar cada minuto el "papa, ¿cuánto falta para la playa?"



Ir suelto. Si el niño va suelto, aunque sea sentado pero sin sujetar con algún sistema de retención, saldrá disparado hacia adelante en caso de frenazo brusco. Con un agravante: la inercia multiplicará el peso del niño por 56, es decir, que un chico de 10 pasará a 'tener' 560 ki-

los que aplastará a quienes ocupen las plazas delanteras.

Entre los asientos. Es bastante habitual que muchos niños viajen entre



Sillita tras el accidente. Si su coche ha sufrido algún accidente,

será conveniente revisar -incluso cambiar- la sillita, lo mismo que ocurre con otros elementos de seguridad del coche. Al menos, llévela a una tienda especializada para que le aconsejen.

lleva aire acondicionado y conviene "ventilar" el interior del coche, procure no bajar mucho los cristales tra-

los asientos traseros, charlando con los

papás. Una mala posición que "disparará"

al pequeño contra el parabrisas en caso

Ventanillas abiertas. Si no

de colisión. No es una broma

seros para evitar malas tentaciones. No sólo que puedan sacar un brazo, también para evitar que puedan tirar algo por la

Puertas sin seguro. No olvide que un niño cansado puede intentar cualquier cosa en el interior del coche. Por eso conviene quien cierre el sistema 'antiniños' que suelen llevar la mayoría de las puertas de los coches y que impiden que pueda abrirlas desde el interior.

SILLITAS, ¿TODAS IGUALES?

Cosas Prácticas que DEBE LLEVAR

Agua. Los niños necesitan beber más agua en época de calor. Si le lleva un botellín o un biberón, seguramente evitará que le pida agua justo donde no se pueda parar.

Chuches'. Una golosina puede ser un magnífico 'calmante' en un momento en el que los niños no aquantan más en el coche. Mucho meior que tener que hacer una parada imprevista.

Antimareos. Si sus hijos son de los que se marean y obligan a parar en el momento más inoportuno para echarlo todo... pregunte a su médico o en la farmacia por algunos productos antimareo.

Comida. Lleve algo de comida para matar esas ataques de apetito, romper la monotonía del viaje: unas galletas, un "bocatín", unas piezas de su fruta preferida...

Música. Unas cintas de cassette con la música preferida de los pequeños también puede 'calmarles' un ratito. Pacte con ellos que cada cierto tiempo se cam-

biará la cinta: unas veces para los hijos, otras para los pa-

> Juguetes, Los juguetes puede servir para calmar los nervios en un momento de cansancio por el viaje. Para los pequeños, su peluche preferido, uno de goma para calmar los dientes: para los mayorcitos, los

de imanes para jugar con ellos al ajedrez. O un cuento...

Mentalizarse del pis. Si siempre es aconsejable parar, men-

drá que parar a veces por el dichoso 'pis'. Procure que lo haga en sus descansos y jamás pare en cualquier sitio. Más



Pues no. Todas las sillitas no son iguales. Un reciente estudio de distintas asociaciones de automovilistas, entre ellas las españolas RACE y RACC, demuestra que el nivel de las sillitas que podemos adquirir en España es bueno, pero no tedas son igual de seguras. Si están pensando en comprar sillitas, tomen nota: las hay "muy recomendables", como los modelos Baby Safe y Dou, ambos de la marca

LESIONES

IMPORTANTES

En el año 2000, cerca de 600 niños

cada 4 podrian evitarse si hasta 12

murieron o tuvieron lesiones graves.

Algunos expertos consideran que 3 de

años utilizaran sillitas adecuadas. Los

niños pueden tener lesiones óseas en

una colisión, pero son más propensos a

lesiones en órganos internos o sufrir

lesiones medulares: el peso de su cabeza está todavía desproporcionado

'latigazo cervical'. Elija bien la silla.

homologada, adecuada a la edad y

peso de su niño y, si puede, 'apúntese'

al sistema Isofix que garantizará una

vale una 'meada' a destiempo que una pa-

y, por lo tanto, pueden sufrir el

buena instalación de la sillita.

rada en un lugar inseguro.

Quickfix y Vario (Römer), Lift Pro (Concord) y Start (Recaro); "recomendables con reservas", los modelos Flios e Hipsos (Bebé Confort), Matriz (Jané), Life (Kiddy) y Quasar (Maxi Cosi). Bien en general, pero muy mejorables si en los análisis de las sillitas se incluye el choque lateral, que ahora no es obligatorio.

Römer; "recomendables", como los mode-

los Priori y Rodi (Maxi Cosi), Lord, King

de sujetar a un niño entre sus brazos. A más velocidad, se pueden imaginar.

Un cinturón para dos. Jamás aproveche un solo cinturón para colocar a dos niños o, incluso, aprove-



char un cinturón para que un adulto y un pequeño vayan 'sujetos'. ¿Y ponerle el cinturón sin más? Si no tiene sillita o sistema adecuado, colocarle el cinturón de seguridad siempre será menos malo que no lleve ningún sistema de retención.

Alborotados. Un niño alborotado, rabioso, llorando, gritando... es malo para el conductor. Puede 'sacarle de sus casillas', intentar controlar la situación desde el volante... Ponga paz o pare hasta que la cosa se tranquilice.

LAS HORAS MÁS ADECUADAS

Cuando se viaia con niños elegir bien. la hora es fundamental. Hay que tener en cuenta sus comidas, sus biberones...

El calor, que les de el sol, también puede hacer más complicado el viaje.

Sus horas de sueño también son importantes. Viaja de madrugada puede ser una alternativa.

En los brazos. Es bastante habitual ver a niños en brazos de el padre o la madre, jincluso en carretera! Pues es una barbaridad, Por la inercia. en una colisión a tan sólo 10 km/h -10, no es un error-, nadie es capaz

LOS BEBÉS, MIRANDO **HACIA ATRAS**

Es conveniente que los niños más pequeños vavan en sillitas mirando hacia atrás, por lo menos hasta que tengan un año. Su columna y musculatura cervical son todavía muy frágiles y en una posición distinta, mirando hacia delante, podrian sufrir lesiones importantes en caso de colisión.

TRÁFICO. Julio-agosto 2002

LAS DUDAS

▶¿Si hay airbag puedo poner la si-Ilita? Si tiene airbag en algún asiento, ahí no puede ir el niño en sillita,

ni colocado mirando hacia el sentido de marcha o mirando hacia atrás. En caso de colisión, la bolsa podría producir daños al chico. Es decir, si puede desconectar el airbag, coloque al niño. Si no puede, el niño sólo detrás.

Las sillitas valen para los asientos delanteros y traseros? No. Hay sillitas que sólo sirven para ir en el sentido de la marcha. aunque las de los grupos 0 y I, las de los más peque-

ños, pueden ir en ambos sentidos, aunque no todas.

ejen la tapicería para el rrastre. Y toallitas para



ACCIDENTALIDA EN JULIO Y AGOSTO

unque en los últimos años la tendencia de la accidentali dad veraniega ha ido a la baja, los meses de julio y incremento de movimientos por todo nuestro territorio tiene mucho que ver con

esta subida.

La subida de la accidentalidad es general -las vacaciones tienen destino final en gran parte en las playas pero los movimientos son por todo el país-, pero las zonas costeras son las que notan un mayor incremento en la accidentalidad de los meses de julio y agosto respecto a los restantes meses del año. Comunidades como Andalucía, Galicia, Cataluña o Comunidad Valenciana, por ejemplo, ven como las cifras en esos dos meses se coloca en torno al 20% del total mientras que el resto se reparte durante los diez meses restantes. agosto continúan El promedio mensual de accidentes con siendo los que más víctimas en estos meses típicos del verano accidentes está muy por encima del promedio menregistran. sual en muchas comunidades, en algunos Naturalmente. el casos hasta por encima del 40%. Hay en

todo en julio.

Los muertos en las carreteras durante el verano se incrementan también, especialmente en las zonas costeras: Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana, País Vasco, sin olvidar otras muy 'de paso', como Castilla y León, Extremadura o Navarra.

ocasiones una excepción: Madrid, precisa-

mente por el éxodo de esos meses, sobre

El incremento promedio de muertos en algunas comunidades ha llegado a superar en ocasiones el 80% en zonas de veraneo.

Las causas. Los factores principales que influyen en la accidentalidad ve-

raniega son las distracciones del conductor, la velocidad inadecuada, las maniobras antirreglamentarias y la invasión del

Dónde. El mayor número de accidentes se da en las carreteras nacionales. que soportan un gran tráfico, todo lo contrario que autovías y autopistas, que pese a soportar mucho tráfico, siguen siendo las más seguras. Ojo con las carreteras loca-



les y comarcales, que tienen una accidentalidad bastante alta.

La hora. El tramo que va desde primeras horas de la mañana hasta las dos de la tarde suele ser el más problemático, seguido muy de cerca del tramo que va desde las dos de la tarde a las ocho.

CÓMO MANTENER EL NIVEL DE ALERTA

Mantener el nivel de alerta que requiere

la carretera en un largo viaje a veces no es fácil. Un estudio del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial y Autopistas del Mare Nostrum (Aumar) llegó a la conclusión de que en carreteras conocidas por el conductor, con incidencias mínimas, como puede ser una autopista o autovía, se puede llegar a conducir de forma "semiautomática". En el estudio se destacan, además, algunos aspectos a tener en cuenta para largos viaies.

Conocer. Ya sabe que si conoce la carretera o conduce por autopista, no debe relajarse para mantener la atención.

Velocidad. Mantener una velocidad constante también perjudica la atención. Cambie cada cierto tiempo de velocidad: 120, luego a 100...

Destino. El nivel de alerta aumenta cuando nos acercamos al destino, pero joio!, también nuestra velocidad. No se impaciente.

Descanso. Cuando se descansa después de conducir durante dos horas v cuarto, nuestro nivel de recuperación es óptimo. Si conducimos durante más tiempo seguido, nuestro nivel de recuperación va no es tan marcado.

Señales. Las señales de tráfico v los carteles informativos mantienen al conductor en un buen nivel de atención

UN BOTIQUÍN... POR SI ACASO

Es bueno llevar algún tipo de identificación en el que figure su grupo sanguíneo, posibles alergias a medicamentos...

No olvide la cartilla de la Seguridad Social o los papeles de su seguro privado.

No le vendrá mal un pequeño botiquín que, en términos generales, debe incluir: algún producto para la fiebre, los dolores

> de cabeza o musculares, las diarreas, las picaduras de

mosquitos, para tratar pequeñas quemaduras y, lógica-

mente, materiales para desinfectar una heri-

da, gasas, vendas, agua oxigena-

Si viaja a zonas rurales o al extranjero, quizá deberá ampliar este botiquín.



DONE SANGRE: LOS HOSPITALES LO PIDEN

Por estas fechas, los bancos de donantes de sangre suelen dar la voz de alerta: Falta sangre de cara al verano. ¿Por qué? Sencillamente, porque al subir el número de intervenciones quirúrgicas como consecuencia del mayor número de accidentes, los hospitales a veces tienen problemas de existencias. Si a eso unimos que durante el verano las donaciones de sangre se reducen... Se calcula que por cada 80 trasfusiones se salva una vida v otros cinco enfermos recuperan su maltrecha salud.

Si toma habitualmente algún fármaco. deberá llevarlo: para el estómago, para problemas en la espalda...

EL CHALECO.

uno en el coche y pueda utilizarlo en caso de avería, si tiene que atender a otros

AUTOBUS: QUÉ HACER EN UN ACCIDENTE

Los autobuses son mucho más seguros que los coches, pero también hay tragedias en las que se ven implicados. Como en verano también se incrementan los viaies en este medio de transporte, la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) ofrece ciertas recomendaciones de cómo actuar si va en uno de estos autocares y sufre un accidente.

Conserve la calma y no se mueva de su asiento mientras siga en movimiento. Si lleva cinturón, manténgalo abrochado. Protéjase con el respaldo del asiento delantero.

Cuando el autocar esté parado, salga de él lo más rápido que pueda, más si hay un incendio. Deje sus efectos personales.

Intente salir por las puertas o, en su defecto, por la salida de emergencia más cercana rompiendo los cristales con los martillos especiales que hay en el interior del autocar o con algún objeto contundente.

Cuando consiga salir, sitúese en un lugar seguro, siempre alejado del autobús.

Pida ayuda a los demás automovilistas v deberá coordinarse con los demás viajeros para llamar a las urgencias. Ahora, lo más práctico es llamar al 112.

mercado que evitan en se



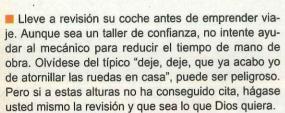
INTERESANTE

El chaleco reflectante no es obligatorio pero está demostrada su utilidad en el caso de que tenga que moverse por la carretera, sobre todo si es por la noche. Le verán mejor, desde mucho más lejos, y tendrá menos probabilidades de ser atropellado. Por eso no está mal que lleve

> automovilistas o en caso de accidente. Ya saben. conductor prevenido...

TRÁFICO. Julio-agosto 2002

xiste un montón de pequeños consejos que todos deberíamos seguir antes de salir de vacaciones con el vehículo. También hay un montón de consejos que no deberíamos poner en práctica nunca. En su mano está tenerlos en cuenta o despreciarlos. Aquí les indico una selección de los más importantes. O no.



Recuerde que, aunque en el taller le coloquen gratis las fundas de plástico para no manchar los asientos del coche, no es conveniente emprender viaje con ellas. Aunque el plástico evita que se manchen los asientos, con el sudor se le puede derretir la espalda. Esto incide en la repentina aparición de cansancio, dermatitis atópica, halitosis vírica y codo de tenista.

Revise el aspecto general de su coche antes de partir. Por ejemplo, si nota que la goma de las escobillas junto a los cadáveres de mosquitos ha hecho masa con el cristal, tenga cuidado. Es posible que el motor del limpiaparabrisas no pueda mover las escobillas y comience a arder. En ese caso,

incluso antes, es conveniente cambiarlas por unas nuevas.

Tenga en cuenta que los cuadrados, pentágonos y círculos de señalización de avería no están permitidos. Hasta nueva orden tan sólo los triángulos servirán. Si no tiene homologados los triángulos, diríjase a su oficina de homologación favorita y lo logrará en pocos minutos.



RAMÓN ARANGÜENA

En caso de avería los chalecos reflectantes no son obligatorios. Si los compra, procure que estén a la moda para no molestar a los conductores con chalecos de mal gusto y colores extravagantes que pudieran distraerlos y provocar un accidente. A partir de la caída del sol estará prohibido utilizar traje de luces en las vías interurbanas porque puede dar pie a graves confusiones.

Recuerde que, normalmente, cuando se ha alcanzado la velocidad de crucero -por ejemplo, en autovía son 120 km/h-, o subiendo un puerto, se puede producir una repentina despresurización de la cabina. No se alarme ni grite v recuerde que en su coche existen cuatro o, al menos, dos puertas señalizadas con la palabra "salida" o con una lucecita. Debajo de cada asiento lleve siempre los chalecos salvavidas, pero recuerde que sólo se deberán inflar fuera del vehículo o en presencia de un agente que lo requiera.

Si antes de emprender viaje no le cabe todo en el maletero, no deje la rueda de repuesto en casa y utilice el hueco consiguiente. Se arriesga usted mucho. Siempre es mejor quitar las cadenas invernales de su maletero y deiarlas en el trastero, junto a la bicicleta

Pará no cansarse, es conveniente detener el vehículo cada dos horas y descansar diez minutos. O también es posible conducir durante cuatro horas y descansar veinte minutos o durante ocho horas y des-

cansar cuarenta minutos. Más de dieciséis horas sin detenerse puede implicar un paseo de hasta cuarenta kilómetros a una gaso-

Si es diestro, no agarre el volante con la mano derecha y la palanca de cambios con la izquierda. Aunque parezca una tontería, es más cansado. Si es usted zurdo, tiene libertad para hacer lo que quiera.

Impida que los niños viajen solos.

Por último, no eche colillas encendidas fuera del coche. Tampoco eche colillas encendidas dentro del coche. En general, no eche colillas encendi-



vez le ocurre, acuérdese: le pasará

lejos de casa, no llevará otras de re-

puesto, será fiesta y no encontrará

cerrajero ni taller de guardia. Y, para

colmo, tendrá que aguantar la bronca

ANDRÉS MÁS. DIBUJOS: ARAGÜEZ

Ocurre tan a menudo que casi ni le damos importancia, pero si algo tiene que salir mal a bordo de un coche, siempre nos ocurrirá a nosotros. Termina pasando tarde o temprano, son las Leyes de Andrew, la versión de las de Murphy aplicadas al motor. Si no se ve reflejado en alguna de estas leves, compre lotería ahora mismo: es usted una persona con mucha suerte.

► ASEVERACIÓN DE MOTORS.

En general, y salvo muy pocas excepciones, hay dos tipos de conductores: los que conducen mal y los que conducen peor.

PRIMERA LEY DE LOOK. Después de lavar el coche, hay un 95% de probabilidades de que la primera deposición de pájaro o el primer mosquito caiga o se estrelle en el parabrisas exactamente a la altura de los ojos.

der las llaves de un coche. Si alguna

de toda la familia. LÓGICA DE BERMÚDEZ. El mes que peor le venga, el que más 'achuchado' de dinero esté, en el que tenga calculada hasta la última peseta, ese le llegará de sopetón y a traición el recibo del seguro.

> ► POSTULADO DE ROBLEDO. Hav dos clases de motoristas: los que ya se han caído y los que se van a caer.

TESIS DEL TRASVASE DE LÍQUI-DOS. Cuando usted vaya preparado, los niños nunca vomitarán. El día que no tenga una bolsa a mano, no lleve toallas, la muda limpia esté en casa y esté más lejos de la civilización, el niño 'se despachará' a gusto.

Al final la culpa la tiene siempre

Cuando pierda las llaves, no llevará repuesto.

cinturón de seguridad dentro de los trenes de lavado. Sin libre-, nivel rojo -retencionesembargo sí estará estará totalmente prohibido dar marcha atrás dentro de ellos.

■ Desde hace años está prohibido conducir descalzo. Pronto estará prohibido conducir desnudo

> Casi con toda seguridad será obligatorio renovar el aire de las ruedas cada dos años para que no se vicie.

A partir de los ochenta

kilómetros por hora meterse el dedo en la nariz podrá ser constitutivo de imprudencia, lo que conllevará una multa venial, o sea, sin dinero. De aprobarse esta norma, sólo estará permitido meterse el dedo en la nariz en atascos o ante semáforos en rojo de más de cuarenta segundos.

Todas estas normas se

propio turismo.

reducen a dos: amarás a tu

coche sobre todas las cosas v TESIS DE CARLTON. Es raro peral del prójimo como a tu



En breve estará S terminantemente prohibide fumar on las áreas de descanso de las autopistas. aunque el motivo no está

Como recordará, hasta ahora, para dar la información sobre la densidad del tráfico

nga en cuenta que se

serie de normas que, de

aprobarse, pronto se pondrár

en circulación. Estas son

algunas de ellas:

existe el nivel verde -vía v nivel negro -corte de carretera-. En próximas fechas será posible que se añada nivel marrón para indicar barro en la calzada: nivel gris, niebla; nivel bermellón, incendio forestal junto a la vía; y nivel a topos,

posibilidad de baches.

En la línea emprendida de flexibilizar la rigidez de algunas normas, no será obligatoria la utilización del

quien conduce, que no fue más des- Al adelantar, siempre venpacio por la zona de las curvas.

EL COCHE

▶ DECLARACIÓN DE JENNIFER MARY. El coche que más nos gusta vale muy caro. Si no es caro, nos dan un plazo de entrega de 2 a 6 meses. Si no ocurre nada de lo anterior, dos días después de dar una importante señal, un buen amigo nos dice que ese modelo lo sustituyen dentro de dos meses y que, además, gasta mucho.



Siempre nos gusta el coche más caro o el que tiene la lista de espera más larga.

COMENTARIO DE EMERSON, EI consumo homologado y anunciado

por el fabricante para nuestro vehículo sólo se consigue de una forma: con el coche aparcado en el garaje o circulando muy despacio, sin conectar el aire acondicionado y sin pasaje.

AXIOMA DE MILLER. Su vehículo empezará a dar problemas a partir del día en que se acabe la garantía. Es matemático, da la sensación de que están programados, como si tuviesen un temporizador en el motor, el cambio o el embrague. También hay veces en que las pegas surgen antes de que se acabe esa garantía, pero en muchas ocasiones da igual, no sirve de nada. Lea la letra pequeña y se convencerá.

ESTUDIO DE PARDO. Si algún día pincha un neumático, coincidirá, como es lógico, con algunas contraindicaciones. Va de viaje, lleva el maletero cargado de equipaje, en los coches nuevos no suele aparecer ni el gato ni la llave de ruedas, el perjudicado conductor descubre con horror cómo es una rueda 'de galleta' (llamadas de emergencia, más pequeñas de lo normal) y, además, hay muchas probabilidades de que extrañamente esa minúscula rueda haya perdido aire y no se pueda utilizar. Su tuviésemos una lata de gasolina cerca, rociaríamos el vehículo y lo quemaríamos.

28

drán coches de frente o habrá línea continua.

TEOREMA DE DAIKIN, El aire acondicionado

de un coche es, en teoría, un circuito cerrado sin fugas que no haría falta revisar nunca. En la práctica, hay que recargarlo periódicamente porque cuando Îlega el verano, llega la sorpresa: no enfría. Bueno, no es que no enfríe;



es que, encima, despide calor.

EN LA CARRETERA

PRINCIPIO DE MATÍAS. Cuando en una vía de dos direcciones esté permitido adelantar, siempre vendrán coches de frente y no podrá efectuar la maniobra. Cuando esté prohibido adelantar, comprobará con desesperación que por el carril contrario no viene nadie de frente.

LEY DE CALAGHAN SOBRE LAS PROBABILIDADES. En carreteras comarcales alejadas de las grandes ciudades hay dos tipos de conductores: los que aún viniendo alguien no se detienen ante un ceda el paso y los que no saben que hay que detenerse ante un ceda el paso.

PRINCIPIO DE CALAHER SOBRE LOS ATAJOS. Para librarse de un atasco, siempre recorrerá el doble de kilómetros y empleará tres veces más tiempo por una ruta alternativa inexplorada. Comentario típico: "Sé que íbamos a dar más vuelta, pero por lo menos no hemos estado parados...'

LEY DEL EMBUDO. Toda vía rápida preparada para agilizar la conducción termina tarde, y la mayoría de las veces temprano, en unas obras, un peaje, un semáforo, un sólo carril o en un atasco motivado generalmente por una de estas razones.

► REGLA DE MORE. Basta con que uno apure un poco el depósito de combustible (algo habitual en el con-



En los atascos, jojo con los atajos!

Todos los 'lentos' pasarán el semáforo y a nosotros, tan rápidos y tan listos, nos 'tocará' el rojo.

ductor español) para que, repentinamente, desaparezcan del mapa todas las estaciones de servicio. Llegaremos renqueando a la gasolinera y comentaremos cargados de razón: "Sois unos exagerados, sabía que estaba aquí y llegábamos de sobra..."

EN LA CIUDAD

AFIRMACIÓN DE ANDREW. Las dimensiones de un atasco siempre serán directamente proporcionales a la prisa que uno tenga en ese momento.

TEORÍA DE WHITE. Después de dar cinco vueltas a la manzana, será el coche que circula delante de usted el que encuentre el primer hueco libre para aparcar.

LÓGICA DE SMITH. Si en un atasco cambia de carril para avanzar más rápido, siempre será la fila que usted ocupa la que se detendrá o se moverá más despacio.

► BALANCE DE RED SOBRE LAS PROBABILIDADES. En un semáforo todos arrancarán despacio pero pasarán. Será usted, el que por mucha prisa que se dé, siempre lo encontrará cerrado.

ARGUMENTO DE MILVILLA. Cuanto más tarde llegue a una cita, más se le complicarán las cosas. No encontrará la calle, habrá atasco y cuando llegue, ya con un retraso considerable. no habrá ningún sitio legal donde estacionar el coche.

► ELUCUBRACIÓN DE MATRIX.

No hay retrovisores inmortales, ni lunas irrompibles, ni antenas rectas, ni escudos de marca inamovibles. Y las posibilidades de encontrar nuestro coche con todos los laterales rayados con una llave crecen proporcionalmente a lo llamativo del modelo o al tiempo que hayamos estado en doble fila sin dar señales de vida.



Coche 'guay' y en doble fila, arañazo seguro

EN VACACIONES



No somos originales: todos salimos a la misma hora, día, carretera...

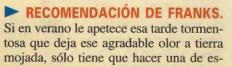
LEY DE ANDREW. Siempre que se planifica un viaje en fechas con millones de desplazamientos se suele caer en varios errores porque siempre se olvida un detalle: somos muchos y hay gente para todo. Error nº 1: "Vamos a salir a las 4 de la mañana, que irá la carretera vacía". Error nº 2: "Vamos a volver el lunes, que va habrá vuelto todo el mundo". Error nº 3: "Vamos a coger este atajo que no conoce na-

die". Error nº 4: "Vamos a parar a comer en este restaurante apartado y comemos solos". Error nº 5: "Vamos a quedarnos en casa, que la ciudad estará vacía".

PROBABILI-DAD DE LA COSTA BRAVA.

Todo camino de tierra sin huellas recientes de neumáticos que se di-

rige a la playa durante uno o dos kilómetros con baches profundos, rieras con escalones salvajes y vegetación que, poco a poco, se ha ido comiendo la senda, termina en una cala preciosa... Pero con un parking lleno hasta la bandera, chiringuito humeante, caseta de helados y una escalera para bajar -; más tarde hay que subirla!- a una mini playa de cantos rodados atestada de gente que ha madrugado más.



mojada, sólo tiene que hacer una de estas dos cosas: lave el coche por la mañana o coja la moto para ir a la oficina. PRINCIPIO DEL SOL Y LA SOM-BRA. El sol se mueve y la sombra

también. Esto tan obvio parece no entenderlo ningún usuario de las playas españolas. La sombra de las 10 de la mañana es el solazo a las 3 de la tarde y el solazo de las 10,30, una zona umbría y fresca a las 15,30. Las sorpresas hasta que se coge el 'tranquillo' al asunto son mayúsculas y normalmente desagradables. Cuando todos los del



Aparcado al sol, el coche se convierte en un horno.



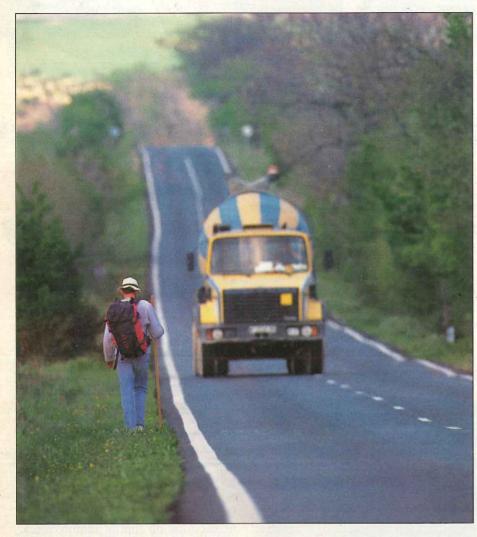
Un sombra al borde de la playa genera cruentas luchas volante en mano.

mismo turno se dan cuenta de este 'misterioso' movimiento, hay verdaderas luchas volante en mano por aparcar en los pocos sitios que sufren la mutación.

LEY DE BRASA. Las quemaduras de segundo grado en piernas, manos y espalda no tienen porqué estar siempre asociadas a un incendio. A las 3 de la tarde, el interior de su coche aparcado al sol es un infierno. El volante abrasa, los asientos (sobre todo si son de piel) arden y la palanca de cambios está al rojo. El aire acondicionado no puede con el "incendio", llegará a casa calentito.

EL CAMINO DE SANTIAGO A PIE Y EN BICICLETA

los escollos del Camino (y cómo sortearlos...)



Segundo año del nuevo milenio para el Camino de Santiago. Miles de peregrinos vuelven a las rutas jacobinas movidos por pulsiones distintas. Y de nuevo la eterna preocupación: cómo llegar al final del camino con el menor daño posible. Cuatro peregrinos nos han contado sus experiencias, vividas desde vertientes distintas, y una especialista en Educación Vial, que colabora en la nueva "Guía del peatón", nos ha dicho con qué equipamiento es preferible andar.

uis Valladolid, integrante de la Orden de Peregrinos del Camino de Santiago, caminó más de un millón de pasos desde Zaragoza a Santiago. "Era un proyecto que acariciaba hace 20 años; quería saber la distancia que, caminando, hay desde Zaragoza hasta Santiago: es de 1.200.000 pasos",

Luis Valladolid:

"Los que hagan al Camino andando, siempre que puedan, deben huir de la carretera"

TRÁFICO. Julio-agosto2002

dice orgulloso mientras nos muestra su podómetro (aparato que mide los pasos y los traduce en kilómetros) sujeto a su cinturón.

Su experiencia le permite afirmar que el peregrino debe huir de la carretera y adentrarse por los caminos laterales. "Hay un tramo de la carretera en la provincia de León, entre Virgen del Camino y Hospital de Órbigo, muy peligroso. Por eso, yo recomiendo a los que hacen el Camino andando que, siempre que puedan, huyan de la carretera", afirma categórico.

Hospitaleros solidarios y 'cutres'

Lola Hernández, natural de Valladolid, tenía una deuda con el Camino y quiso saldarla haciéndose hospitalera. "Me había dado tanto el Camino en mi primera peregrinación, en 1994, que al año siguiente quise ser hospitalera. El párroco José Ignacio me asignó el albergue de Belorado, en la provincia de

Burgos. Fué una experiencia mágica e inolvidable. Es un albergue muy curioso, sale en la película '¡Ay, Carmela!'", afirma Lola.

No obstante, reconoce que no siempre entre los hospitaleros existe un espíritu solidario. "Así como hay hospitaleros maravillosos, también los hay 'cutres', que se limitan a hacer cumplir las normas. Para mí, el hospitalero debe volcarse con el peregrino, darle calor, ofrecerle compañía y ayudarle; son personas que, por lo general, caminan solos, imbuídos por una búsqueda interior o por ese afán de trascender, y en el momento del descanso necesitan

Caminar en Año Santo

compartir sus pensamientos".

Raúl Salgado, madrileño, hizo el Camino de Santiago a finales de julio de 1999, el último Año Santo del siglo XX. "Fué un año muy masificado. Inicialmente éramos un grupo de diez personas, pero en algunos tre-



DISPUESTO. Raúl Salgado a punto de iniciar el camino en Roncesvalles.



PEREGRINOS. Un alto en el alberque de Belorado.

chos del Camino llegamos a ser más de ochenta, la mayoría extranjeros."

Salgado recuerda las etapas de Castilla como unas de las más duras para el caminante por la falta de vegetación que proteja de la radiación solar. "En esas fechas, el sol pegaba muy fuerte y se notaba la falta de árboles. El sol me produjo quemaduras en las pantorrillas y en los muslos, agravadas porque no llevaba cremas de protección", señala Raúl. Sin embargo, esta situación cambió al entrar en Galicia, "porque alrededor del Camino habían plantado árboles, y hasta llegamos a ver que se estaban plantando unos nuevos".

Aunque reconoce el sentimiento de ayuda y solidaridad que embarga a los caminantes, no puede dejar de lamentar una cierta rivalidad que se produce entre peatones y ciclistas. "En algunos tramos, los peatones tienen que hacerse rápidamente a un lado para no ser arrollados por los ciclistas, que, a veces, aprovechan una pendiente y bajan a 60 km/h. Una situación lamentable, pero también pasa".

Raúl Salgado:

de árboles en el camino"

PEATÓN: equipo para el Camino

- · Calzado ya en uso.
- Calcetines adecuados.
- Prendas ligeras y de multiuso.
- Mochila con almohadilla en la espalda y cinturón.
- Crema solar para cara y cuello.
- Gorra o sombrero para el sol y pañoleta para el cuello.
- Mini-equipo de socorro con: tijeras, alcohol, algodón, esparadrapo, vendas elásticas, tiritas, vaselina, crema

"En Castilla se nota la falta

- Chubasquero.
- Linterna.
- Reflectantes.
- Cacao para los labios.
- antinflamatoria...

El Camino en bici

Ángel Martínez, natural de León, hizo el camino montado en bicicleta en un plazo de trece días desde Roncesvalles a Santiago, y de ahí a Finisterre. "Quise cumplir con una tradición: Ir hasta Finisterre y quemar mis prendas, como quién quema sus pecados, para empezar una vida nueva."

Ángel recomienda no 'machacarse' y hacer el recorrido establecido. "Algunos, por inexperiencia, en verano suelen entrar en algún tramo del Camino sin agua, sin alimentos apropiados, y a veces hay zonas de 20 kilómetros sin contacto con la civilización. Lo lógico es que se hagan de 40 a 60 kilómetros al día, según la orografía del terreno."

En cuánto a pendientes peligrosas, Ángel recuerda una bajada en la provincia de León, desde Manjarín hasta Molinaseca, donde "te pones a 70 km/h. y, como llevas carga, pierdes la referencia para controlar la frenada".

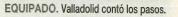
Como evitar dolencias

María del Carmen Bajo Lorenzana, que trabaja en la nueva "Guía del peatón" de la DGT, señala que el equipamiento (ver recuadro) es decisivo para evitar problemas: "Caminar muchas horas suele provocar dolencias, como ampollas, tendinitis, dolores musculares e inflamación de articulaciones. Se pueden evitar si se va con un buen calzado, una permanente higiene de los pies y se hacen estiramientos antes y después de la marcha".

Una 'novatada' muy extendida es estrenar calzado en el momento de iniciar la excursión. Carmen es categórica y dice rotunda: "¡Cuidado con el calzado! ¡No estrenéis nunca las botas en una marcha!¡Hay que doblegarlas y llevarlas una vez hechas a nuestros pies!"



FRENADAS. En bici hay que controlar las frenadas.













los chicos más Qeguros JUANA SÁNCHEZ. FOTOS: BLANCA ALDANONDO

Tudela (Navarra) fue sede del XXXVIII Concurso Nacional de Educación Vial en Parques Infantiles de Tráfico y el XXIV Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, que se celebraron del 18 al 20 de mayo. El equipo anfitrión y el de Elche (Alicante) fueron los respectivos ganadores.

ás de 160 escolares de Primaria y Secundaria, con sus respectivos monitores, se dieron cita en la localidad navarra de Tudela, del 18 al 20 de mayo pasados. Para muchos participantes –los más pequeños sólo tenían 9 años- esta era la primera vez que vivían experiencias como dormir fuera de casa,

estar varios días sin su familia o viajar en avión, con lo que la emoción v la sorpresa estaban aseguradas por razones 'extras' al propio concurso. La prueba más 'vistosa' era el reco-









TODOS LOS GANADORES

XXXVIII CONCURSO NACIONAL DE EDU-CACIÓN VIAL EN **PARQUES INFANTI** LES DE TRÁFICO

CLASIFICACIÓN POR EQUIPOS

- Campeón: TUDELA (Navarra). Subcampeón:
- YECLA (Murcia). Tercer clasificado:
- **ELCHE** (Alicante). Cuarto, quinto v sex-
- to clasificados: MONTE-**ALEGRE DEL CASTILLO** (Albacete), MADRID (Unidad móvil) v ALHA-MA DE MURCIA (Murcia), respectivamente.

CLASIFICACIÓN INDIVIDUAL

- Campeón: Julen Labarta Pinillos (Tudela-Navarra).
- Subcampeón: Antonio Ortíz Sánchez (Yecla-Murcia)



Tercer clasificado: **Alvaro Valea Peces** (Madrid-Unidad móvil).

XXIV CONCURSO **NACIONAL DE SE-GURIDAD VIAL EN** CICLOMOTOR

CLASIFICACIÓN **POR EQUIPOS**

Campeón: ELCHE (Alicante). Subcampeón: ALCO-BENDAS (Madrid)

Tercer clasificado: ALHAMA DE MURCIA (Murcia).

CLASIFICACIÓN INDIVIDUAL

- Campeón: Alberto Rodríguez Vidorreta (Tudela-Navarra). Subcampeón: José M. Aguilar Zaplana
- Tercer clasificado: Rubén Corbalán Cánovas (Alhama de Murcia-Murcia).

(Elche-Alicante).







rrido del circuito en 'kart', bicicleta o ciclomotor, pero antes los chicos realizaron un test teórico, donde demostraron sus conocimientos de las normas de circulación. Después, un tiempo para analizar cada tramo del circuito, con toda la atención puesta en los consejos de los monitores -muchos de ellos 'expertos' de ediciones anteriores-. Y, por último, la prueba práctica, cuyo éxito exigía no sólo no cometer infracciones de tráfico, sino también pasar por todos los puntos de control -ocho, en total-, 'salteados' en el circuito. Esa era la mayor dificultad según los propios chicos, que se plasmaba en algunas caras de decepción -cuando no de llanto- al terminar.

Al final, el equipo anfitrión resultó ganador en el concurso de Parques Infantiles, mientras el de Elche se alzaba con la victoria en la modalidad de Ciclomotor, donde Tudela no pudo participar como equipo, al sufrir uno de sus componentes un ataque de apendicitis la jornada anterior al Concurso y tener que ser hospitalizado. Por su parte, en la puntuación individual, los primeros clasificados en ambos concursos también fueron los participantes anfitriones, que dedicaron la victoria a su compañero enfermo.

TRÁFICO. Julio-agosto 2002

TRÁFICO. Julio-agosto 2002

32

ALCOHOL Y MEDICAMENTOS:

ELENA VALDÉS RODRÍGUEZ. DGT
JUAN CARLOS GONZÁLEZ LUQUE. DGT
F. J. ÁLVAREZ GONZÁLEZ. Universidad de Valladolid

Según encuestas recientes, 8 de cada 10 conductores toma simultáneamente alcohol y medicamentos. Se trata de un dúo muy peligroso, ya que el alcohol suele potenciar los efectos adversos para la conducción segura de los medicamentos produciendo somnolencia, disminución de reflejos, sedación. O éstos la concentración de alcohol en sangre, potenciando el deterioro que provoca el alcohol en la capacidad para conducir.

n anteriores números hemos hablado de los efectos adversos de algunos medicamentos sobre la capacidad de conducir y de cómo el alcohol participa activamente en la producción de los accidentes de tráfico. Diferentes estudios han mostrado que el número de conductores que consume fármacos es muy elevado; un estudio de 1999 sobre 8.043 conductores mostró que 8 de cada 10 conductores reconocen consumir alcohol y fármacos simultáneamente y que 1 de cada 4 conductores profesionales consumía algún medicamento. Esto es muy importante desde un punto de vista preventivo, ya que su correcta utilización, la elección por el médico de los que menos afecten al rendimiento psicomotor y un consejo médico adecuado evitarían, en muchas ocasiones, la producción de un accidente.

Las medicinas en general, al disminuir los síntomas de la enfermedad, mejoran las aptitudes necesarias para conducir. Sin embargo, en determinadas ocasiones no es así: algunos grupos terapéuticos interfieren negativamente con nuestras habilidades. Es, por tanto, imprescindible que se informe al médico de los hábitos de conducción, de forma que el tratamiento prescrito produzca la menor interferencia con nuestras capacidades, eligiendo medicamentos que no afecten a nuestro rendimiento o lo hagan en menor proporción, utilizando vías de administración más adecuadas, evitando asociaciones, etc.

También ha sido tema de artículos anteriores el alcohol como factor decisivo en la producción de accidentes de tráfico. El alcohol –preen muchos casos, con el consumo de alcohol por diferentes mecanismos:

▼ El alcohol potencia los efectos del medicamento. Es el caso de las benzodiacepinas –usadas a diario como ansiolíticos, relajantes musculares... – que, consumidas simultáneamente con alcohol, incrementan sus efectos depresores sobre el sistema nervioso central (sedación, somnolencia, disminución de reflejos...).

▼ El alcohol incrementa los efectos indeseables del fármaco.

▼ El medicamento —al contrario que en casos anteriores— aumenta la biodisponibilidad del alcohol: es decir, su presencia en sangre y sus efectos son directamente proporcionales a su concentración en sangre: a mayor concentración, mayor deterioro.

Con frecuencia encontramos múltiples ejemplos de interacción fármacos-alcohol tanto en enfermos agudos como en patologías crónicas. Por ejemplo, los diabéticos tratados con insulina o con hipoglucemiantes orales. En ambos casos, el consumo si-

multáneo de alcohol potencia el efecto hipoglucemiante de las sustancias, de forma que se aumenta el riesgo de sufrir una hipoglucemia (bajada del nivel de glucosa en sangre), poniéndose en peligro su vida y aumentando el riesgo de sufrir un accidente.

Otros medicamentos de interés por su gran uso son los antihistamínicos, utilizados para tratar las alergias. Entre sus efectos secundarios está la depresión del sistema nervioso central, mientras el alcohol potencia este efecto, aumenta la somnolencia y disminuye los reflejos.

En resumen: no se automedique, consulte siempre con su médico e infórmele de sus hábitos de conducción para que el tratamiento prescrito sea seguro y su médico le pueda informar correctamente de los riesgos a los que está expuesto.

No olvide que, como recomienda la Organización Mundial de la Salud, "alcohol: cuanto menos, mejor" y recuerde que la triada medicamento + alcohol + vehículo aumenta notablemente el riesgo de sufrir un accidente de tráfico mortal.



sente en más del 40% de los conductores fallecidos en accidente de tráfico- deteriora las funciones psicomotoras y las capacidades del conductor, incrementa el riesgo de producción del accidente de tráfico y su lesividad.

Los efectos negativos de determinados grupos farmacológicos sobre nuestro rendimiento se incrementan,

Ocho de cada diez conductores consume a la

vez alcohol y
medicamentos. La triada
alcohol + medicamentos +
vehículo aumenta mucho
el riesgo de accidente







MOTOR, Las pruebas que se realizan en el banco de

potencia dan un diagnóstico completo del estado del

que ha sido reparado correctamente.

Igualmente, se analiza el estado de

los equipos electrónicos del coche, el

estado de la batería, el líquido de fre-

nos y el aire acondicionado. Se reali-

za un equilibrado de ruedas y, por

supuesto, se llevan a cabo una serie

de pruebas relacionadas con el mo-

tor, analizando las curvas de poten-

cia y las emisiones de gases. Final-

mente, los especialistas realizan un

control visual del estado general del

Todos estos datos se plasman en

un informe, al que se incorpora ma-

ten dudas sobre los trabajos que nos han realizado en un taller, antes de pasar la ITV... Son varias las experiencias que existen en España. El último en llegar ha sido el centro de Diagnosis de vehículos (CDV) que la Comunidad de Madrid acaba de inaugur en el mismo recinto en el que ya está ubicada la ITV de Getafe. Un centro que, en opinión de RESPONSABLES. Amada López, gerente del CDV y Luis Vázquez -consejero de Econo-Luis Martínez, investigador del INSIA. mía e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid y principal impulsor de esta iniciativa-, "con-

tribuirá al mantenimiento de los ve-

hículos mediante el estudio del esta-

do del funcionamiento de sus dife-

rentes sistemas. Ayudando, con ello,

a mejorar la seguridad vial y redu-

Para este fin, el CDV dispone de

los medios de análisis y diagnóstico

más modernos del mercado y de un

equipo técnico altamente cualifica-

do. Conseguirlo ha sido tarea del

Instituto Universitario para la Inves-

tigación del Automóvil (INSIA) de

la Universidad Politécnica de Ma-

drid, dirigido por el catedrático

Francisco Aparicio, a quien se le en-

cargó desarrollar el proyecto. En pa-

labras de Luis Martínez, investiga-

dor y coordinador del mismo, "he-

mos procurado adoptar los equipos

más modernos, con la tecnología

más avanzada. Se han firmado con-

venios con todos los fabricantes pa-

ra la actualización continua -cada 3

meses- de nuestra base de datos,

para tener información de todos los

ciendo el impacto mediambiental".

A la última

36

Menú a la carta

En estos centros se pueden realizar revisiones completas o exclusivamente de los puntos que el cliente desee. Aunque los sistemas revisados varían de unos centros a otros, éstas son las comprobaciones más comunes:

- MOTOR Y EMISIONES. Obtención de la curva de par y potencia y análisis de
- ► SISTEMAS MECÁNICOS. Comprobación de frenos, de la eficacia de los amortiquadores, de las unidades de mando electrónicas (ABS, ESP, airbag...) y detección de holguras.
- COTAS DE CARROCERÍA. Medición de los puntos más significativos de la estructura y revisión de posibles deformaciones.
- SISTEMAS ELÉCTRICOS Y ELECTRÓNI-COS. Comprobación de sensores, medición de centralitas y, en algunos casos, del sistema de alumbrado.
- DIRECCIÓN. Análisis del mecanismo.
- ► AIRE ACONDICIONADO. Comprobación de presiones, temperturas y control del climatizador.

coches que van apareciendo en el mercado".

Para detectar cualquier anomalía que exista en el funcionamiento del vehículo se realizan diferentes pruebas. "Todas -describe Luis Martínez- encaminadas a realizar una rehículo, cualquiera que sea la petición del cliente". Por un lado, se rede luces, suspensión, amortiguadolos vehículos de tracción integral y los 4x4). También se comprueba el asegurar que no hay deformaciones estructurales después de un golpe o

visión completa y exhaustiva del vevisa la seguridad del coche: reglaje res, estado de los frenos (incluidos estado de la carrocería en los puntos más importantes, cuyo objetivo es



INDEPENDIENTE. Estos centros elaboran un informe totalmente imparcial que garantiza el verdadero estado del vehículo.

Otras experiencias

Son varios los centros de este tipo que existen en España. El centro que el Instituto de Investigación Cesvimap -dependiente de Mapfre- tiene sus instalaciones de Ávila. Por él pasaron el pasado año más de 400 vehículos. También dependiente de Mapfre, el Centro de Diagnosis del Instituto de Seguridad Vial de esta compañía se ubica en Alcalá de

Henares (Madrid) y cuenta con dos unidades móviles que realizan revisiones -casi 8.000 en 2001- por toda España, en colaboración con avuntamientos, empresas. En Barcelona, en 1997, el Gremio de Talleres, junto con la compañía de seguros Winterthur, inauguró su centro. En estos momentos no existe esta colaboración y desde Winterthur no se ha facilitado información sobre sus servicios ni sus precios. También hay que reseñar la existencia de otro centro en la Ciudad Condal, el denominado 'Hispanoalemana de Diagnosis', que, en su primer año de funcionamiento, ha revisado unos 500 vehículos y que es entidad colaboradora de la Organización de Consumidores de Cataluña.



CESVIMAP. También realiza campañas intensivas al inicio de las vacaciones de verano y Navidad.

terial fotográfico de los sistemas afectados por alguna anomalía, que se entrega al cliente.

Para todos

Este servicio está dirigido a todos los ciudadanos, así como a los talleres de reparación, concesionarios y empresas de vehículos de segunda mano. Un sector, éste último, al que, en opinión de Amada López, gerente del CDV, "le somos especialmente útiles, porque nuestro informe garantiza al comprador el estado del vehículo, sin engaños, falsedades, ni ocultación de datos. Y para el vendedor supone un valor añadido a su mercancía que asegura que el coche está en buenas condiciones".

El precio de las diagnosis

Mientras que las diagnosis que se realizan tanto en los centros fijos como en las unidades móviles del Cesvimap y del Instituto Mapfre de Seguridad Vial son gratuitas, en la de Hispanoalemana de Diagnosis el cliente debe abonar 60 €, "una cantidad que -en palabras de su gerente Jose A. Fernández-, una vez que el cliente ve el resultado, el informe y lo que se pueden ahorrar, resulta barata". Por su parte, en la CDV de la Comunidad de Madrid los precios varían dependiendo de la revisión a que sea sometido el vehículo. Unos ejemplos: una diagnosis del aire acondicionado cuesta 30 €; un diagnóstico de sistemas mecánicos, 60 €; y una revisión de los amortiguadores, 15 €.

"Una práctica que el usuario -enfatiza López- debería empezar a exigir". En este sentido, se está trabajando en un proyecto de ley de decreto regulador del derecho a la información en la adquisición de vehículos usados para que, con carácter previo a la compraventa, el comprador pueda solicitar que a su costa se realice un diagnóstico del estado del coche en un centro de diagnosis público o privado y elegido de común acuerdo.

Asimismo, se está desarrollando un convenio con ASETRA (Asociación de Talleres de Madrid) para que los pequeños talleres puedan llevar los coches que presenten averías especialmente problemáticas que. con sus medios, no sean capaces de detectar.

A estos centros pueden acudir todo tipo de turismos y vehículos industriales ligeros, y se puede solicitar una diagnosis completa o parcial, dependiendo de las necesidades de cada caso. Como ya se ha indicado. el CDV no lleva a cabo ningún tipo de reparaciones, ni indica el coste de reparación de la avería. Pero sí tiene a disposición de los clientes un ordenador en el cual se puede consultar el precio orientativo de las piezas necesarias para realizar esa reparación.

Información v cita:

- ► CDV: 91 601 10 30
- ► CESVIMAP: 920 20 63 00
- ► Instituto Mapfre de Seguridad Vial: 91 581 41 76
- ► Hispanoalemana de Diagnosis: 93 485 58 01

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:

Tipo: 4 cilindros v 14 válvulas. Cilindrada: 1.261 c.c. Diámetro: 78 x 66

Potencia: 93 CV a 8,000 r.p.m. Arranque: Eléctrico.

Encendido: Digital. Depósito: 29 litros.

TRANSMISIÓN: Cardan.

FRENOS:

Delantero, de disco doble flotante v trasero, de disco.

SUSPENSIÓN:

Delantera, horquilla telescópica: trasera. amortiquador convencional.

RUEDAS:

Neumáticos: Delantero, 120/70-ZR 18 M/C; trasero, 170/60-ZR 17 M/C.

DIMENSIONES:

Longitud: 2,27 mts. Altura asiento: 790 mm. Peso: 281 kgs.

PRECIO: 18.450 €

MOTOCICLISMO



▶ Comodidad

► Peso

▶ Precio

▶ Equipamiento

► Capacidad de carga

Maniobrabilidad

Estética: 9. Acabado: 9. Posición conducción: 10. Pasajero: 8. Ins.

trumentación: 9. Equipamiento: 9. Motor: 9. Velocidad punta: 9

SEGURIDAD: Chasis: 9. Suspensión delantera: 8. Suspensión tra-

sera: 8. Frenos: 9. Estabilidad: 8. Luces: 8. Ciudad: 5. Carretera: 7.

NOTA MEDIA: 8,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8.

carga superiores.

ciones adversas.

afilado en forma de "V2. ♦



1200 PAN-EUROPEAN

COMENTARIO.- La nueva Honda "STX 1200 Pan-European" hace realidad las expectativas puestas en ella y supera en todos los aspectos a su predecesora: el motor es más potente, el conjunto más ligero y compacto, el equipamiento aún más completo, la estética renovada y el confort y la capacidad de

Adquiere una nueva dimensión que la mantiene dentro del más puro espíritu rutero y, al tiempo, aumenta su compromiso deportivo, algo en lo que tiene mucho que ver su nuevo motor y parte ciclo (chasis, suspensiones v frenos). El primero, un "V4" a 90° con 1.261 cc, responde con suavidad pasmosa desde apenas 1.500 rpm con cualquier velocidad engranada, generando nulas vibraciones gracias al nuevo doble eje de equilibrado. El chasis de doble viga de aluminio y las remodeladas suspensiones son causantes del aumento del confort y del buen comportamiento dinámico. Es estable, pero también pesada, lo que la limita en determinados ambientes. Destaca el buen rendimiento del equipo de frenos dotado de Dual-CBS y la eficacia del ABS en condi-

Su silueta se estiliza con un frontal ancho y

www.honda-eu.com

AUTOPISTA

Aceleración: 9. Consumo: 7.

CARACTERÍSTICAS MOTOR

Cilindrada: 2.958 c.c. Potencia máxima: 180 CV a 4.000 r.p.m.

Gasóleo. **EQUIPAMIENTO DE** SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales, laterales y de cortina. Cinco cinturones de 3 puntos, cuatro de ellos con pre tensores. Reposacabezas activos delanteros. ABS con EBV. ESP v ASR. Sistema de asistencia a la frenada. Sistema Isofix para sillita infantil. Sensor de Iluvia.Regulador/limitador de velocidad. Freno de parking automático. Entre

Opcional: Airbag laterales de tórax traseros (300 €). Entre otros.

4,86 mts. (long.). 1,86 mts. (anc.), 1,57 mts, (alt.). Maletero: 460 litros. Urbano, 12 L/100 km.

Carretera, 6,8 l./100 km.

PRECIO: A partir de

RENAULT VEL SATIS 3.0 dV6 dCi



► Confort de marcha ► Equipamiento de serie



► Imagen extravagante

Estética: 5. Acabado: 8.5. Habitabilidad: 9. Maletero: 8. Confort: 8. Instrumentación: 8. Equipamiento: 9. Potencia: 7,5. Elasticidad: 8. Cambio: 8,5. Velocidad punta: 8. Aceleración: 7,5. Consumo: 6,5. SEGURIDAD: Estabilidad: 8,5. Suspensión: 8. Frenos: 8. Dirección: 8. Ruedas: 8. Luces: 8.

NOTA MEDIA: 7,8, NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,1.

COMENTARIO. - El giro que está dando Renault en el el diseño de sus últimas creaciones está dando lugar a unas controversias verdaderamente interesantes. Los diseñadores de la marca han apostado por dotar a sus nuevos automóviles de una imagen cierta-

mente discutible. Eso sí, no conocemos a nadie al que la estética del "Vel Satis" haya dejado indiferente, aunque también hay que apuntar que el porcentaje de rechazo es muy superior al de adeptos.

Si por fuera genera polémica, en el interior no hay mucha disparidad de criterios: resulta muy cómodo gracias a sus más que destacables dimensiones interiores y la profusión de elementos, dentro de su equipamiento de serie, destinados a que la

calidad de vida a bordo sea superior. El motor "V6 dCI" cuenta con lo último en cuanto a tecnología turbodiesel se refiere, al que se suma la presencia de un cambio automático con accionamiento secuencial que resulta muy agradable y cómodo de utilizar. Sin embargo, al moverse por carretera, su elevado peso y la poco favorable aerodinámica limitan, en cierta medida, la capacidad para viajar con la soltura que se espera •

www.renault.es

MOTOR 16

CITROËN C3 1.4 HDi

COMENTARIO.- Citroën ha realizado un gran esfuerzo a la hora de diseñar el "C3" Ofrece un interior luminoso y práctico, repleto de huecos y con un diseño simpático que entra por los ojos y gustará sobre todo al público femenino. Además, cuenta con un maletero generoso, equipado con un sistema para compartimentar el espacio que resulta muy práctico.

Dinámicamente, el "C3 HDi" está al nivel de los mejores. Se con-

duce con facilidad, aguanta un ritmo ágil y combina bien, todo ello con una comodidad de marcha loable. El motor "HDi" es nuevo, tiene 70 caballos y está desarrollado junto con Ford. No es un cohete, pero mueve un conjunto ligero (10.22 kilogramos) con solvencia. Lo mejor llega de la mano del consumo, que, en pruebas realizadas en tráfico real, no supera los 4,5 litros de media ponderada. Lástima que las plazas traseras no ofrezcan el espacio del que gozan los pasajeros de delante y que el acabado ofrezca lagunas que empañan el excelente trabajo global.

www.citroen.es

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:

Cilindrada: 1.398 c.c. Potencia máxima: 70 CV a 4,000 r.p.m. CARBURANTE: Gasóleo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags delanteros y laterales. 5 cinturones de seguridad con 3 puntos de anclaje y, los delanteros con pretensores. Fijaciones Isofix para sillitas niño. Alerta sonora de sobrepasar la velocidad programada. Entre otros.

Opcional: ABS + avuda al frenado de urgencia + repartidor electrónico de frenada (450 €).

DIMENSIONES:

4,56 mts. (long.), 1,76 mts. (anc.), 1,48 mts. (alt.). Maletero: 305 litros.

CONSUMO:

Urbano, 5 I./100 km. Carretera, 3,8 I./100 km.

PRECIO: Desde 12.745 €

AUTOREVISTA

COMENTARIO. - No es fácil encontrar un turismo con 4,5 de longitud que sea capaz de albergar en su interior a 7 ocupantes. Por eso, Peugeot ha concebido el "307 SW"; para introducirse en un hueco de mercado en el que hasta ahora "convivían plácidamente" los Galloper "Santamo" y el Opel "Zafira". Frente a ello, el modelo de la firma francesa presenta una carrocería menos voluminosa, así como diversos recursos tecnológicos que le convierten en un vehículo más moderno y práctico. El "307" se caracteriza por una línea monosilueta, con un frontal muy afilado y una zaga bien resuelta,

sin cortes radicales que normalmente no gustan al usuario. Pero lo más destacable es que dispone de un interior tan versátil que ofrece hasta 16 configuraciones, gracias a las dos plazas supletorias (para ser ocupadas preferiblemente por niños) ocultas sobre la base del ma-Tiene un comportamiento dinámico muy bue-

no, un funcionamiento del motor (en el caso del Hdi de 110 CV) preciso, suave y muy silencioso, así como un interior bien acabado. Dinámicamente, sólo se le puede pedir unas recuperaciones más rápidas. Sin embargo, el precio es algo elevado y sus opciones caras. •

www.peugeot.es

PEUGEOT 307 SW HDi

► Huecos y detalles en interior

► Maletero amplio y práctico

► Motor suave y económico

► Situación mandos elevalunas

► Acabado mejorable

Estética: 9. Acabado: 5. Habitabilidad: 6. Maletero: 8. Confort: 7. Ins-

trumentación: 7. Equipamiento: 7. Potencia: 6. Elasticidad: 5. Cambio:

SEGURIDAD: Estabilidad: 8. Suspensión: 7. Frenos: 6 Dirección: 6.

NOTA MEDIA: 6.7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6.8.

6. Velocidad punta: 6. Aceleración: 6. Consumo: 9.

Ruedas: 6, Luces: 7

► Plazas traseras justas

► Habitable y versátil

► Comportamiento dinámico ► Motor suave v silencioso



▶ Precio alto Opciones caras

► Recuperaciones algo lentas

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

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

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

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:

Cilindrada: 1.997 c.c. Potencia máxima: 110 CV a 4,000 rpm. CARBURANTE: Gasóleo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags delanteros, laterales y de cortina. ABS + repartidor electrónico + ayuda al frenado de emergencia. ESP.

Cinturones de seguridad de 3 puntos en todas las plazas. Reposacabezas delanteros activos. Entre otros.

DIMENSIONES:

4,41 mts. (long.). 1,75 mts. (anc.). 1,54 mts. (alt.) Maletero: 137 litros. CONSUMO:

Urbano, 7,2 I./100 km. Carretera, 4.4 I./100 km.

39

PRECIO: 19.170 €

MAS GARANTIAS PARA LOS SEGUNDA MANO

La Junta de Andalucía ha elaborando una normativa que obliga a los vendedores de coches usados a proporcionar más información al comprador. La norma afecta a todo tipo de vehículos -coches. camiones y motosv obliga a exhibir

un cartel sobre cada coche con su 'historial' (matrícula, antigüedad, kilometraje, fecha primera matriculación, servicio que cumplía, pre-

cio, garantía...), así como la vigen-

cia del precio, que será de, al me-

nos. 10 días naturales. Además,

habrá un segundo documento, a

disposición del cliente, con: núme-

ro de bastidor, fecha de compra

por el vendedor y fecha última ITV.



Se espera que el resto de las autonomías desarrollen sus propios decretos, tras el acuerdo al que llegaron todas las CC.AA. con el Gobierno para elaborar un texto legal que mejore la normativa del sector. Aunque no hay plazo ni obligación para ello. Según datos del sector, durante el año pasado se vendieron 1.133.000 vehículos de segunda mano.



NUEVO AMORTIGUADOR MAS SEGURO

Más estabilidad y más seguridad en situaciones de emergencia. Estos son los resultados de la tecnología "TWIN DISC", un concepto único que permite que la válvula del nuevo amortiquador Monroe ReflexTM reaccione con más celeridad a los menores movimientos de la suspensión, mucho antes de que empiecen a trabajar las válvulas convencionales. Así ha quedado demostrado en las pruebas realizadas por GTS, una organización independiente con sede en Francia y que consistieron en más de 350 maniobras bruscas de cambio de carril sobre diferentes modelos de turismos que representaban el parque automovilístico europeo, simulando la evasión súbita de un obstáculo a una velocidad constante de 60 km/h sin frenar.



CORRECCIÓN DE ERRORES

Esta es la fotografía del Volvo "V70 2.4 D", no así la que, por error, se insertó, en el Banco de Pruebas de nuestro pasado número 154, correspondiente a los meses de mavo-junio. El comentario, así como las características técnicas aparecidas en el mencionado número, sí pertenecen a "V70 2.4D".

VOLKSWAGEN ha llamado a REVISIÓN a unos 50.000 propietarios de sus modelos "POLO" Y "LUPO", para solventar un defecto en los frenos que afecta a las unidades producidas en 1998 y 1999. Por otro lado, BMW REVISARÁ todas LAS UNIDADES de su NUEVA "SERIE 7", tras haber detectado problemas con la bomba de combustible y la mariposa de admisión.

Las VENTAS DE TURISMOS en el mes de mayo se mantuvieron en la línea de los últimos meses, RETROCEDIENDO UN 6,2% respecto al mismo período del pasado año, según los datos facilitados por ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos y Camiones). Con este resultado, el acumulado del año muestra una pérdida del 7,2%.

"807". EL ULTIMO PEUGEOT

Peugeot acaba de presentar su monovolumen: "807", que viene a sustituir al "806", en el mercado desde 1994. Ofrece 5 motorizaciones (3 de gasolina y 2 diesel) y 7 plazas, todas, por primera vez en un vehículo de su categoría, con cinturones de seguridad de 3 puntos de anclaje y seis airbags, dos de ellos de cortina que protegen a los ocupantes de las tres hileras de asientos. Se empezará a comercializar en septiembre.



ad

www.peugeot.es



NOMBRAMIENTOS

LUIS VALERO, director general de ANFAC (Asociación Española de fabricantes de Automóviles y Camiones), ha sido nombrado presidente del Comité de Enlace de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA),

que es el organismo encargado de coordinar las actuaciones de todas las asociaciones de fabricantes de automóviles europeos,

siendo esta la primera vez que el nombramiento recae en un responsable español.

Por otra parte, JESÚS RUIZ-BEA-TO, vicepresidente de Nissan Motor Ibérica, ha sido

elegido presidente de ANFAC en sustitución de Jaime Carvajal, que ha ocupado el puesto durante dos años. !Enhorabuena a los dos!





Renault acaba de premen y vértebras lumbares. sentar dos nuevos elementos de seguridad pasiva que introducirá en sus modelos antes del año 2004: el airbag de antideslizamiento delantero y el airbag frontal trasero. El primero se sitúa en el coiín del asiento y, al inflarse. acopla al ocupante contra la estructura del asiento, contribuyendo a reducir los riesgos para el abdo-

COCHE PARA

MINUSVALIDOS

"Quovis" es el nombre del auto-

móvil diseñado específicamente

para minusválidos usuarios de si-

llas de ruedas que acaba de pre-

sentar la empresa Vexel Automo-

ción. Tiene dimensiones reduci-

das (2,3 mx1,5m) y su consumo

no supera los 3.5 l./100 km. Vexel

ha previsto dos versiones dife-

renciadas por la potencia: la pri-

mera, con un límite de velocidad

de 45 km/h, no necesita permiso

de conducción, mientras para la

segunda, con 75 km. de veloci-

dad punta, es necesario el permi-

so A1 para motos de hasta 75 c.c.

La entrada se hace por la parte

trasera por una rampa y se pue-

de conducir desde la propia silla

de ruedas. El precio oscilará en-

tre 10.200 y 11.200 euros, según

la opción. Se comercializarán a

partir de septiembre.

WEB www.vexel.es

RENAULT: TODOS LOS AIRBAGS POSIBLES

El airbag frontal trasero está integrado en el cintuorón de seguridad y mejorará la protección de cabeza, cuello y tórax, lqualmente, evitará el choque de la cabeza de los niños contra sus rodillas, y de las de los adultos contra el respaldo del asiento delantero. Asimismo, en el capítulo de la seguridad infantil, propone dos

nuevos asientos según la norma Isofix, introduciendo una importante novedad: un tercer punto de fijación, evitando el riesgo de desplazamiento en caso de choque.

CADILLAC CUMPLE 100 ANOS

Cadillac está de celebración. El próximo septiembre se cumplirán 100 años desde que su primer coche, el Modelo A. saliera de fábrica. Cadillac se ha distinguido especialmente por su diseño inconfundible: sus aletas traseras, sus enormes dimensiones, cubiertos de

cromo... Sus impresionantes modelos de los cincuenta v sesenta aún representan la imagen típica de América: la comida rápida. el fútbol americano, los vaqueros o la Coca-Cola !Felicidades!



www.cadillac.com



CREDI-COCHE DE EROSKI

Las tiendas Eroski de productos financieros acaban de lanzar el crédito-coche, con un tipo de interés nominal del 6,50%, una comisión de apertura del 1,50% y una financiación de 6 años. No requiere cambio de banco y se formaliza de forma inmediata. Con esta propuesta, estos hipermercados completan su oferta en la venta de automóviles.

www.eroski.es

TODOS LOS VEHÍCULOS NUEVOS deberán estar EQUIPADOS con sistemas ntibloqueo de frenos ABS a partir de 2003. Esta medida está incluida en una propuesta aprobada por el Parlamento Europeo

LOS COCHES MÁS VENDIDOS **EN MAYO DE 2002**









Renault Clio 6.691 unidades







5.828 unidades



5.613 unidades



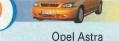
Peugeot 307





Opel Corsa 4.715 unidades





4.637 unidades



3.724 unidades

Fuente: DGT.

UNO DE LOS PARAJES MÁS INTERESANTES DE ANDALUCÍA

SIERRA DE GRAZALEMA

JOAQUÍN GUZMÁN/ROSA MÁRQUEZ. MAPAS: CHARO LAIZ.

La ruta que aquí les proponemos nos acerca, a través de un recorrido histórico, natural, gastronómico y cultural hasta una zona a caballo entre dos provincias: Málaga y Cádiz. Sus pueblos blancos, encalados de leyendas de bandoleros, y su impresionante orografía nos descubrirán uno de los parajes más interesantes de Andalucía.

artimos desde Ronda, ciudad que, a primer golpe de vista, resulta espectacular por sus impresionantes taios excavados durante siglos por el río Guadalevín. El Parador Nacional de Ronda está situado en un lugar privilegiado, ideal para todo aquel que no sufra de vértigo. Les propongo una primera parada gastronómica para probar las especialidades de la zona, como su delicioso rabo de toro o las migas a la rondeña. Es una ciudad en la que el aficionado al mundo del toro puede visitar su particular plaza de toros, que data del siglo XVIII, y su mu-

seo, con su interior dedicado a los grandes diestros de todos los tiempos en un ambiente en el que Hemingway vivió sin perder detalle. Tómese tiempo: merece la pena. Además de todo lo relacionado con el mundo de los toros y la literatura, Ronda tiene mucha historia que ofrecer a sus visitantes, que pueden acer-

Las restantes carreteras que

42

carse a los baños árabes mejor conservados de España, a palacios de distintas épocas, o a la espectacular panorámica de sus singulares murallas, además de puentes romanos de impresionantes dimensiones. Hay mucho que ver.

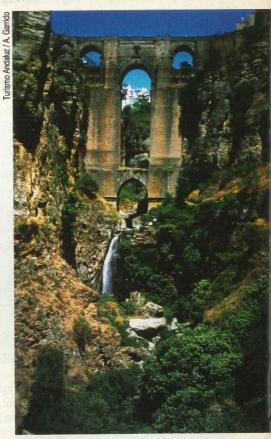
Cuando estén listos para iniciar el camino, tome la carretera en dirección a Algodonales y Zahara de la Sierra. Junto al embalse del mismo nombre, esta población, fundada por los árabes en el siglo VIII, aún conserva un castillo del siglo XII que recuerda la huella del Islam en la zona. Si suben hasta él, podrán observar parte del Parque Natural de Grazalema.

A sólo 3 kilómetros en dirección a Grazalema, una cueva, la Ermita de la Garganta, entremezcla religión con estalactitas y estalagmitas. El paseo -de unas 3 horas- debe hacerse

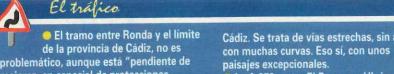
> con la ayuda de un guía. No se preocupen por el cansancio: de regreso a Zahara pueden reponer fuerzas en algunos de sus mesones y ventas. Y prueben la manteca 'colo-

> > A sólo 13 kilómetros de Zahara y atravesando la Sierra Blanquilla, llegamos hasta Prado del Rey, donde encontramos una de la loca-





El Tajo de Ronda es, sin duda, uno de los lugares más representativos de la ciudad.



mejoras, en especial de protecciones La A-373, entre El Bosque y Ubrique, al laterales", tiene déficit de señalización vertical y faltan arcenes en varios puntos. El jefe provincial de Tráfico recomienda "que disfruten del paisaje y, para ello, que vayan zona. La carretera está arreglada por debajo del límite de velocidad

En general se trata de carreteras poco problemáticas, con el tráfico interior de la recorreremos están ya en la provincia de zona v el debido al turismo

Cádiz. Se trata de vías estrechas, sin arcén y

contrario que el resto del recorrido, soporta bastante tráfico. No en vano se trata de las dos localidades más industriosas de la recientemente, bien señalizada y de firme.

Donde comer VILLALUENGA DEL ROSARIO: Restaurante La Cancela.

EL BOSQUE: En el restaurante del Hotel Las Truchas: ya pueden imaginar su fuerte

ZAHARA DE LA SIERRA: Mesón de la Hierbabuena, Venta Pancho.



lidades más 'modernas' de ruta de los pueblos blancos. Fundada por Carlos III en las faldas del cerro Verdugo, conserva la fisionomía propia de los pueblos de la zona. Aquí pueden solicitar información sobre cómo llegar a unas ruinas romanas situadas a 4 km. Continuamos desde Prado del Rev

hacia Ubrique, parando en El Bosque, localidad nacida a partir del palacio del Duque de Arcos donde los amantes de la pesca tienen oportunidad de practicarla en el río que le da nombre. Y mientras intentan que algún pez pique, echen un vistazo al cielo: es posible ver algún parapente o ala delta, otros deportes que pueden practicarse en la zona. Si prefieren acercarse cómodamente a la naturaleza autóctona. visiten el jardín botánico.

Ubrique es la localidad más industrializada de las que conforman la ruta de los pueblos blancos. Aún así, no biente serrano que caracteriza la zona. Si se sumergen en el casco histórico, entre casas presididas por escudos de familia, verán el convento de los Ca-

puchinos, construido en el siglo XVI, o la Iglesia de San Pedro, actualmente sede de la biblioteca municipal. El mercado es un buen lugar para hacer acopio de los exquisitos jamones y quesos de cabra de la zona.

Una vez repuestas las fuerzas, marchamos hacia Grazalema, haciendo un alto en dos de los pueblos más hermosos de la serranía: Benaocaz v Villaluenga del Rosario. Un kilómetro después de pasar Benaocaz se cruza una antigua vía romana y poco después aparece Villaluenga del Rosario, un pueblo donde la demografía rompe con los esquemas entre agosto y principios de septiembre (fechas de sus fiestas patronales), pasando de 650 habitantes a albergar a las miles de

personas que la eligen como lugar de vacaciones. Se trata de una de las poblaciones con más 'sabor' de toda la ruta y con más tradición espeleológica, gracias al enorme interés de las cuevas que hay en los alrededores.

A 25 kilómetros de Villaluenga se encuentra Grazalema, dicen que el lugar preferido del bandolero José María "el Tempranillo". Grazalema es famosa por dar nombre a su parque natural sobrevolado, entre otras especies, por buitres leonados, y, además, por albergar el mejor bosque de pinsapos del mundo. Es la prueba de que en este rincón de Andalucía se registra el mayor índice pluviométrico de España. Visitar el pinsapar requiere ser previsor: hay que pedir permiso a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y se obtiene en la oficinas del parque natural. Hay muchas restricciones, así que lo mejor es que se informen. Si no lo consiguen y, aún así, están decididos a tocar con sus propias manos un pinsapo, no se preocupen: en la plaza del pueblo hay dos ejemplares.

Donde dormir

RONDA: El Parador Nacional o el Hotel Reina Victoria, donde se alojaron poetas como Rilke o viajeros del siglo XVIII.

GRAZALEMA: Hay al menos 8 alojamientos rurales, un apartahotel de tres estrellas y un hotel de cuatro estrellas, el Puerta de la

UBRIQUE: Hotel Santa Cruz.

PRADO DEL REY: Se puede elegir entre un camping de segunda categoría, apartamentos o un alojamiento rural, como el del Cortijo Huerta Dorotea.

Fiestas

ZAHARA DE LA SIERRA: El 2

de iunio se celebra el Corpus Christi, declarada de interés Turístico Nacional, Su origen está en el año 1500 y los lugareños cubren el suelo de sus calles de retamas.

RONDA: En septiembre, feria y fiestas en honor a Pedro Romero, corrida de Rejones y la tradicional corrida govesca v exhibición de enganches.

PRADO DEL REY: XXVIII Concurso nacional de Cante por Serranas.

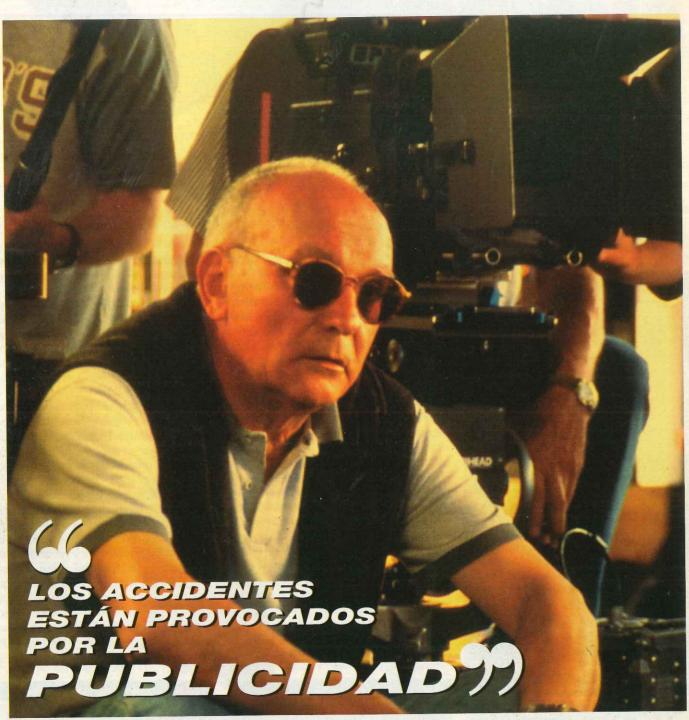


Más información

CÓMO LLEGAR: Desde la N-340. partiendo desde San Pedro de Alcántara, en dirección Ronda.

- Patronato de Turismo de Cádiz: 956 80 70
- Patronato de Turismo de Costa del Sol: 952 05 86 94.
- Avuntamiento de Ronda: 952 87 11 71. Oficina Turismo de Grazalema: 956 13 22
- Parque Nacional de Grazalema (Agencia Medio Ambiente): 956 71 60 63/72 70 29.

MARIO GAI



EMMANUEL ZOCO. FOTOS: CINEMANÍA

Peatón por falta de interés hacia la conducción, para Mario Camus –uno de los directores más laureados del cine español– el tráfico es algo lleno de contradicciones: "Se pide prudencia, mientras, por otro lado, se publicitan coches cada día más veloces". Camus acaba de estrenar "La playa de los galgos", protagonizada por Carmelo Gómez y Gustavo Salmerón, una historia del reencuentro de dos hermanos en medio de una trama de suspense y terrorismo.

ario Camus –responsable de títulos como "Los santos inocentes" y "La Colmena", en cine, y "Fortunata y Jacinta" y "La forja de un rebelde", en televisión—tras adaptar, hace tres años, "La ciudad de los prodigios" ha vuelto a dirigir un guión original. El resultado, "La playa de los galgos" –rodada en su Cantabria y protagonizada por Carmelo Gómez y Gustavo Salmerón– es una historia de suspense sobre el reencuentro de dos hermanos. Desde su primera película, "Los farsantes"

(1963), treinta películas y 40 años de profesión avalan a este veterano director, pero no le garantiza privilegios: "Las cosas para mí no son fáciles. Hay una furia desatada por los talentos jóvenes que dificulta que apuesten por directores de mi edad".

Reservado con su vida personal, Camus aspira a seguir siendo conocido por su trabajo: "Quiero que se me conozca por lo que hago. El resto de las cosas me pertenece a mí".

- En "La playa de los galgos" reaparece el terrorismo, como en "El color de las nubes". ¿Por qué?

- Uno siempre busca temas donde hay dramatismo y situaciones dramáticas, situaciones que nos afectan a todos. En algunas de mis películas, hablo de personas que están inmersas en el área que determina un hecho violento y, en ese sentido, el terrorismo provoca todas las condiciones que quiero mostrar.

- Otro elemento común en sus películas es la memoria, los recuerdos...

- Sí, uno mismo se asombra al ver que siempre coincide... Hay ideas por las que parece que siento obsesión. Lo que ocurre es que de manera intuitiva vas buscando los puntos que te gustan para contar la historia y yo siempre recurro a la memoria.

La incertidumbre y el público

- Tras 40 años de profesión, ¿conoce al público y sus gustos?

- Sigo igual que hace muchos años: ni lo conozco, ni creo que uno pueda saber quién se esconde concretamente detrás del público. Cada director tiene el suyo; unos, incondicionales muy numerosos, y otros, más escasos. Con tantos ojos, oídos y mentalidades es prácticamente imposible saber cuál es el gusto del espectador.

- ¿Cómo aborda un nuevo proyecto? ¿La experiencia le da seguridad?

- No. En esta profesión, cuanto más tiempo llevas, menos sensación tienes de conocerla y más claro que puedes aprender sin parar. A mi edad, el proceso creativo sigue siendo un misterio absoluto. La experiencia sirve para elegir adecuadamente el equipo técnico y los actores. Nada más. Lo único que me ha enseñado es a vivir con la incertidumbre de la profesión: no te acostumbras a ella, pero asumes que forma parte del trabajo.

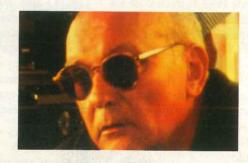
- ¿Le pesa aún el éxito internacional

"Es contradictorio invitar a comprar coches veloces y maravillosos y, al mismo

maravillosos y, al mismo tiempo, decir «tenga usted cuidado»"

"«Los santos inocentes»

forma parte de la historia del cine y de eso estoy muy orgulloso"



de "Los Santos inocentes"?

- Es algo en lo que no pienso. Hay quien prefiere "Fortunata y Jacinta" o "La casa de Bernarda Alba". Es cierto que "Los santos inocentes" forma parte de la historia del cine y de eso estoy muy orgulloso.

- El cine español atraviesa un mal momento frente al gigante estadounidense, ¿cómo ve la situación?

- Es un tema debatido desde hace tiempo. El cine americano está en constante expansión, pero la cinematografía española es brillante; aquí siempre se ha hecho buen cine. Estamos abocados a un forcejeo constante. El cine americano nos aplasta desde nuestras leyes que favorecen al enemigo y al sector de la exhibición sólo le importa que las salas se llenen. Por si fuera poco, Hollywood vende muy bien sus productos. Hasta dejar cinematografías destrozadas e inermes. Pero ahora el espectador es más ingenuo y acude a ver tal película porque lo marca la publicidad.

- ¿Va usted al cine?

- Suelo hacerlo. Aunque con un poco de retraso, procuro ver muchas películas. El resto de mi tiempo, me gusta ver deporte en directo por televisión... incluido fútbol, aunque no lo sigo en exceso. Estoy dividido entre el Racing –incluso, de pequeño fui socio– y el Real Madrid, porque he vivido en la capital 50 años.

Peatón convencido

Mario Camus es un peatón convencido al que su trabajo ha obligado a hacer muchos kilómetros, pero siempre de copiloto. Y eso que incluso dirigió "Los camioneros", aquella serie de televisión de los 60 protagonizada por Sancho Gracia, que le llevó a recorrer España.

- ¿Por qué nunca aprendió a conducir?

- Nunca me ha interesado, jamás he tenido ni intención, ni tentación de hacerlo. Me basta con ir de copiloto, pero siempre con profesionales del volante, con gente sabia que vive de ello, porque en la carretera no me gusta correr ningún riesgo.

- ¿Qué le parecen las campañas de tráfico?

- Veo una gran contradicción: por un lado, se está siempre advirtiendo, aconsejando y ordenando al conductor que tenga precaución; por otro, se anuncian coches con los que puedes ir casi sin manos. Hay un empecinamiento en acusar a la gente de los accidentes cuando, en realidad, están provocados por la publicidad. No se puede invitar a comprar coches veloces y maravillosos y, al tiempo, decir «tenga usted cuidado»".

- La nueva Ley de Tráfico endurece las sanciones, ¿está de acuerdo?

- Sí, el nuevo reglamento me parece fantástico; está lleno de buenas intenciones, aunque tengo mis reservas. Por ejemplo, me parece totalmente acertado que prohíban el uso del teléfono móvil mientras se conduce, pero ¿por qué siguen haciendo tantos anuncios de móviles? De nuevo se cae en la contradicción, tan habitual en la época en que vivimos.

- ¿Qué propondría para evitar los accidentes?

- El único instrumento para reducir la siniestralidad en carretera, mejorar el tráfico y todo es la educación. En este sentido, todavía queda mucho por hacer. Cada país se distingue por el sueldo que cobran sus profesores. Que cada uno juzgue y saque sus propias conclusiones de cómo está la situación en España.

Un talante



"Yo, de mandar, que

nunca lo haré, no

prohibiría por

completo el uso de

vehículos a motor,

pero restringiría

drásticamente su uso

en el centro de las

ciudades"

on recuerdos remotísimos, casi daguerrotipos de la memoria infantil, tan plástica: entonces, al mediar los cua-

renta, los niños no coleccionábamos coches de metal o material sintético, ni siquiera soldaditos de plomo. En realidad no coleccionábamos nada: los regalos eran escasos y sólo otorgados y recibidos en dos o tres fechas señaladas al año. No juntábamos ni pedíamos autos a los Reyes, por ejemplo, porque la verdad, apenas, si teníamos noción de ellos, de los de verdad. Eran, por raros, casi imprecisables, al menos en la pequeña capital española de provincias en la que vo vivía.

En sucesivos fogonazos cronológicos, me ceo capaz de evocar los tres primeros vehículos a motor que vo ví: un charolado y elegante Ford T, modelo de los años veinte, que tenía el médico de la familia, Don Ubaldo, que había sido amigo de mi abuelo materno; una 'rubia' quizás de marca Chevrolet, vieja, ruidosísima y deteriorada que ofrecía un trayecto algo más corto que el del autocar de línea, entre Albacete y el pueblo donde servía mi padre a la Administración Local, trayecto que sumaba no más de treinta kilóme-

tros de recorrido. La dichosa 'rubia', más descocada que Marilyn Monroe, pegando barquinazos por la nacional Madrid-Valencia, cubría en más de hora y media dicha distancia. Un vértigo. Por fin, uno, dos, varios fantasmales autocares, de año y marca imposibles, atiborrados de gente y género de estraperlo, gentes que muchas veces viajaba con maletas y fardos en la baca, hiciera frío o calor. En las películas imaíes que veo alguna vez hov, aparecen vehículos y viajeros así.

Como no aspiré a tener autos de juguete, tampoco aprendí a conducir con mínima pericia en los autos de choque de las ferias de mi pueblo. Esto tenía que ver con mi torpeza manual, que se ha mantenido firme como fierro y me hace sentirme un paria a la hora de arreglar un enchufe de luz. La poca habilidad y mi alta miopía, me incapacitarían, siempre lo supe, para intentar obtener un permiso a fin de conducir turismos. Pues bien, en esa menesterosidad o riqueza me hallaba sumido cuando, al mediar los sesenta y con mi título de licenciado en Derecho bajo el brazo, me dio por opositar a una plaza en el Cuerpo Técnico de la Dirección General de Tráfico, entonces encuadrada

ANTONIO MARTÍNEZ SARRIÓN

ESCRITOR

en el Ministerio de la Gobernación, luego de Interior. Llegué a aprobar los dos primeros ejercicios escritos y me tumbaron en el tercero, oral. Luego, firmé y

saqué otras oposiciones, pero de aquellas me quedó una huella perdurable, hoy del todo perdida, de la doctrina y legislación viaria y, como ni el más experto aspirante a conductor nunca conseguirá, un saber el articulado del Código de la Circulación, sin un fallo. El tribunal pensó otra cosa.

Soy y he sido siempre aficionado a la filosofía y al pensamiento exigente y bien escrito, aunque las sendas de escritor que yo he transitado han sido, sobre todo, la poesía lírica y el memorialismo en prosa. Aquella afición me hizo aventurarme en la obra del filósofo, poeta y gran heterodoxo y rebelde Agustín García Calvo, que ya hace lo suyo, me convenció levantando la bandera contra la circulación en vehículos de motor y reivindicando apasionada y románticamente el ferrocarril.

Igual que hay que ser tan radical como Agustín, pero cierta ponderación que da la edad y porque a uno no le llamen maximalista o terrorista (y todo puede ser, tal como están las cosas) yo, de mandar, que nun-

> ca lo haré, a lo mejor no prohibiría por completo el uso de vehículos a motor, pero, en primer lugar, restringiría drásticamente su uso, sobre todo en el centro de las ciudades, con la excepción de taxis en un número razonable, ambulancias y autobuses. En segundo, lucharía porque, internacionalmente, se acordara un límite a las cilindradas, potencias y por supuesto velocidades máximas. Pero vuelve el fantasma: ¿no me tacharían, no me estarán tachando ya las autoridades de sujeto sospe-

choso? ¿No tiene esa sospecha por origen el maravilloso idilio, nunca interrumpido, de la mayoría de los gobiernos del planeta con las grandes multinacionales del motor y el combustible? ¿Y si todas estas ideas disolventes y utópicas, vinieran de mi infancia sin autos de juguete y de mi procelosa juventud sin suerte para haber integrado el escalafón de Técnicos de Tráfico, donde tal vez no hubiera sido un funcionario modelo, es decir no desconfiado de la coyunda gobiernos-empresas del motor y de los carburantes? Les voy a abrir el último reducto de mi universo de creencias: no estoy seguro de ser un subversivo, sí, y no me disgusta, de ser un hamletiano.

Repuesto de audífono

¿Es necesario llevar audífonos o gafas de repuesto en el coche?- José Javier Salán Rodríguez. Benicarló (Castellón).

Respuesta: El Reglamento General de Conductores -RD772/1997 de 30 de mayo (BOE de 22 de septiembre)- establece en su anexo IV los supuestos en los que los conductores deben utilizar lentes correctoras o audífonos, pero no impone la obligación de llevar en el vehículo repuesto de estos, por lo que no son exi-



Doble Stop, doble accidente

Este doble Stop, ubicado en Fabero del Bierzo (León), en la carretera que lleva a Villablino, es un lugar donde se han producido numerosos accidentes, al no ser respetado por los conductores. En las dos semanas que estuve allí de veraneo se produieron tres accidentes por no respetarlos.

Parece que ni el número

ni el tamaño de los Stop influye en el respeto por los conductores. Al ser una carretera muy poco transitada, directamente se los saltan.- Esther Alvir González. Alcorcón (Ma-

GARANTIZARLES QUE

Vehículos agrícolas y especiales

drid).

Quisiera puntualizar una respuesta a una consulta sobre placas para vehículos agrícolas ("Tráfico" nº 153).

En primer lugar, todos los vehículos especiales están obligados a llevar la señal V4 (limitación de velocidad). La V5 (vehículo lento) indica que el vehículo o conjunto que la lleva no puede sobrepasar, por construcción, la velocidad de 40 km/h. y será optativa para los que deban llevar la V4. Deducción: la señal V5 nunca será obligatoria para los vehículos especiales: en todo caso será optativa. En segundo término, si

bien es verdad que el Reglamento General de Vehículos, en su Anexo II. define al conjunto de vehículos como automóvil, no es menos cierto que su Anexo XI, al referirse a la señal V4, especifica: "Para vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto". También en el Anexo IX se hace referencia a la anchura de circulación de conjuntos de vehículos especiales agrícolas.

Por otra parte, el RGC, art. 48 apartado 1.3, se refiere a vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto.

Después de todo lo expuesto, un tractor agrícola y un remolque, ¿forman un conjunto de vehículos o no?- Juan del Castillo (correo electrónico).

Respuesta: La señal V-5 ("vehículo lento") es optativa para los vehículos especiales obligados a llevar la V-4 ("limitación de velocidad").

Por otra parte, efectivamente existen conjuntos de vehículos especiales. ya que, aunque las definiciones de vehículo articulado y de tren de carretera del Anexo II del RGV hacen referencia a 'automóvil' -concepto del que se excluyen los vehículos especiales- de acuerdo con la Directiva 96/53/CE del

1996 (por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad. las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional) debe entenderse que el "vehículo articulado es el constituido por un vehículo de motor aconlado a un semi-remolaue" v que el "tren de carretera es el vehículo de motor enganchado a un remolque" Por tanto, están incluidos en los mismos los vehículos especiales, lo cual resulta coherente con las referencias hechas a los conjuntos de vehículos especiales en el Anexo XI, señal V-4, del mencionado RGV, así como en el art. 48.1.3 del Reglamento General de Circulación.

Consejo, de 25 de julio de



Fotocopias: sólo valen en España

En la sección de cartas de "Tráfico" se responde afirmativamente a la consulta sobre si se pueden llevar fotocopias compulsadas de la documentación del vehículo. Pero, ¿sirve esta documentación compulsada para circular por los países vecinos?-José Rodríguez Cabrera. Alange (Badajoz).

Respuesta: Para circular por el extranjero deben llevarse los documentos originales, ya que los convenios internacionales no contemplan la posibilidad de sustituirlos por fotocopias. Así, la validez de las fotocopias, siempre que estén debidamente cotejadas, se limita a los solos efectos de acreditar la existencia del documento ante los agentes encargados de la vigilancia del tráfico cuando se circule por territorio español.

ACUSE DE RECIBO

Ayudar y recoger datos del accidente

El pasado 27 de marzo, Miércoles Santo, a las 23 horas aproximadamente tuvo lugar un accidente en la autovía N-401 (Madrid-Toledo) a la altura de Parla (Madrid). Los ocupantes del vehículo siniestrado, familiares míos, se encontraban circulando hacia Toledo, adelantando a otros vehículos, cuando fueron embestidos por detrás, perdiendo el control del coche, volcando en la mediana y quedando, finalmente, en los carriles contrarios de dirección hacia Ma-

Varios conductores pararon a socorrer, menos el implicado en el suceso.

Desde estas líneas, quisiera pedir, por favor, a todos los con-

además de parar a socorrer a las víctimas, intentemos tomar los datos de los vehículos implicados (matrícula, color, modelo...) para facilitarlos a los agentes encargados de redactar el atestado y evitar, así, que estos conductores que no sienten ningún aprecio por la vida de los demás queden impunes y puedan seguir utilizando sus vehículos como armas para quitar de enmedio a todos los que les molesten o se pongan en su camino. Gracias de antemano a la hora

ductores que nos podamos ver

en una situación similar que,

de conseguir una carretera más segura .- Juan Fco. Carrillo. Getafe (Madrid).

No están preparados

Estamos aburridos de oir y leer, en diferentes medios de comunicación, las advertencias sobre seguridad de la DGT cuando, de pronto, encontramos en diversas vías, y no sólo urbanas, coches que se pueden conducir teniendo en vigor únicamente el permiso de ciclomotor, ya que tienen una cilindrada pequeña y tamaño reducido. No es bueno que se sepa que este permiso se obtiene teniendo más de 16 años, pasando un sencillo psicotécnico y pagando las correspondientes tasas. Como conductor profesional que soy, simplemente quiero decir que estos conductores no están preparados, que deberían hacer su test de actitudes teóricas y prácticas correspondiente como cualquier otro conductor. ¿De qué sirve tanto esfuerzo sobre algunos conductores si hay otros sin la capacitación suficiente para circular por nuestras vías, aunque sean urbanas?- José A. González. Madrid.



Tarjetas ITV en Industria

En octubre pasado adquirí un automóvil nuevo. A los cinco meses sufrí la sustracción de toda la documenta-



ción (permiso de circulación, tarjeta de inspección técnica y recibo del seguro del coche) que llevaba en mi chaqueta, ya que no la dejo en el vehículo para evitar que, en caso de robo del mismo, se la lleven también. Formulé la correspondiente denuncia. Pero si me expiden un nuevo permiso de circulación gratis y un duplicado del recibo del seguro también gratis, ¿por qué tengo que pasar y pagar la ITV -por supuesto que al vehículo no le encontraron el más mínimo fallo-? La Inspección Técnica de Vehículos se realiza a partir de los cuatro años de la adquisición.- Luis Arnáu Rubio. Ali-

Respuesta: En caso de sustracción de la documentación de un vehículo, el permiso de circulación se expide por las Jefaturas Provinciales de Tráfico sin cobro de tasa alguna. El duplicado de la tarieta ITV, en estos casos, no es expedido por dichas jefaturas, sino por los centros de ITV, dependientes de las autoridades competentes en materia de industria, por lo que serían éstas las que habrían de pronunciarse al res-

Pasos de peatones elevados

¿Dónde están regulados -si lo están- los pasos para peatones elevados que tan de moda se están poniendo en nuestras ciudades y que tantos accidentes, sobre todo a los conductores de motos y ciclomotores están causando? ¡Y su homologación en cuanto a su altura?- Luis Enrique Boix Sánchez. Mislata (Valencia).

Respuesta: En materia de normativa sobre tráfico y circulación vial, no existe una regulación específica para los pasos elevados de peatones, y en cuanto a sus características, señalización y marcas viales, debe dirigir la consulta al titular de la vía.

Restricciones v números

Un amigo, en el Permiso de Conducción, en el apartado "Restricciones/Menciones", tiene unos números como 01, 42, 105, 04 y 02 y ni sabe, ni sabemos, qué significan. Yo sé que 01 es que debo llevar gafas de repuesto -me lo dijo el oculista y por eso las llevo-, pero ¿pueden explicar qué significan los otros números?- Manuel Puértolas Palome. Barcelo-

Respuesta: La Orden de 13 de junio de 1997 (BOE 25/6/97) determina los códigos que se deben consignar, en su caso, en los permisos y licencias de circulación para dar cumplimiento a la exigencia del Reglamento General de Conductores de que en ellos figuren las menciones, adaptaciones, restriccio-

CARTA DEL MÉDICO

Operación visual

Tenía que llevar gafas, pero me han operado con una nueva técnica y ya no las necesito. ¿Qué debo hacer con el permiso?- Delfin Gil Gregorio (correo electrónico).

Respuesta: Cualquier cambio en la aptitud psicofísica para la conducción debe ser comunicada a

la iefatura provincial de Tráfico correspondiente. En el caso de someterse a una intervención de cirugía refractiva (para



nes o limitaciones a las que su titular esté obligado para poder conducir. Dicha Orden recoge (Anexo I) los códigos comunitarios armonizados (del 1 al 99) y (Anexo II) los códigos nacionales (del 100 en adelante).

reducido-, la jefatura de Trá-

fico le renueva el permiso de

conducción, que deberá ser

prorrogado en el plazo máxi-

mo de un año.

De los ejemplos que cita, 01 es el uso de correctores de la visión (no gafas de repuesto, que ya no son obligatorias); 02, el uso de prótesis auditiva/ayuda a la comunicación; un 04 indica que el conductor está condicionado a la presentación de un certificado médico válido; 42, el uso de retrovisor o retrovisores adaptados; 105 indica distintas velocidades máximas limitadas, etcétera.

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 15 líneas, a máquina, a doble espacio. Irán firmadas y ser posible y DNI. "TRÁFICO" se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores. Los envíos deberán realizarse a:

Baja temporal de un vehículo



Si no va a usar Permiso o Licencia de Cirtemporalmente su vehículo (o lo han roba-Características. do), puede

darlo baja por un tiempo. En ese plazo, nose paga seguro obligatorio e impuesto municipal, ni se pasa ITV...

DOCUMENTACION:

- Impreso oficial, firmado por el interesado, en la Jefatura de Tráfico de su domicilio o donde fue matriculado el vehículo.
- Pagar la tasa.
- DNI del interesado en vigor o resguardo de renovación más documento oficial (permiso conducir, p.e.) que acredite los datos del DNI.

463

674

2.981

907

243

1.014

7.230

645

634

2.044

901

602

1.258

1.602

307

1 109

1.538

319

875

748

364

815

1.802

rrans (RIII)

doba (CO

ruña. A (C)

enca (CU)

ona (GI)

nada (GR)

107

426

212

111

27

116

1.079

12

68

397

67

132

121

209

109

47

231

. 245

40

113

102

29

127

380

0

0

Ξ

- culación y Tarjeta de Inspección Técnica o Certificado de
- Menores: Además, firma del representante, documentación que acredite la representación y original del DNI.
- Extranjeros: Tarjeta de Residencia en vigor (o documento de identidad de su país o pasaporte) y Núm.de Identificación de Extraniero.
- Empresas: Originales del NIF y DNI del apoderado y documento que acredite poder actuar en su nombre.
- Original v fotocopia del pago (o exención) del Impuesto (municipal) sobre Vehículos de Tracción Mecánica del año en curso.

Tasas DGT 2002 warlow/tasas htmi Matriculación automóviles (Permiso Circulación). 62.80 Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación). 15.80 Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales 15.80 Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia). 39 40 Examen conducción. 70,80 Examen fuera de la capital de la provincia. 78.60 Canje de Permisos extranjeros o militares. 15.80 Licencias para conducción de ciclomotores. 15.80 Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (p. e., información sobre una matrícula). certificación, cotejo y desglose de documentos. 6.40 Duplicado (extravío, deterioro, revisión o modificación). 16,00 Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico No se cobra tasa por los duplicados por robo -siempre que se acredite mediante la de-(Los mayores de 70 años que soliciten prórroga de vigencia del permiso u otra autorización ad-ministrativa para conducir de la que sean titulares están exentos del pago de la tasa. Quien, por razones psicofísicas, tenga que renovar sus permisos y/o licencias cada 4 años o menos tendrá diferentes reducciones, en función del plazo, que debera consultar en las jefaturas de Tráfico.)

Y para volver a darlo de alta...

Habrá que rellenar el impreso oficial, junto a la acreditación de la baja temporal y el alta en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. Tras pagar la tasa, deberá pedir un permiso especial de circulación para ir a la ITV, donde, tras superarla, le darán un nuevo Permiso de Circulación.



Algunas de estas informaciones, y otras más, pueden consultarse con más detalle en el teléfo no de la DGT

urcia (MU)

urense (OU)

almas, Las (GC)

Rioia, La (LO)

evilla (SE)

iona (SO)

alencia (V)

alladolid (VA

mora (ZA)

euta (CE)

lamanca (SA)

C. Tenerife (TF)

563

8.486

3 542

2.269

1.041

532

280

1.686

1 572

463

618

1.801

706

3.102

180

1.001

214

836

4.539

1.033

1.481

283

1.282

142

92

70.356

56

697

562

352

110

16

18

122

145

56

40

153

9

467

9

151

14

81

531

21

111

31

155

20

15

8 581

(*) TARIFAS CENTROS DE RECONOCIMIENTO

Obtención y prórroga licencias o permisos A1, A, B y B+E.

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.

Prórroga de permisos C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+F o las autorizaciones para vehículos prioritarios, turismo destinados al transporte público de viajeros, transporte escolar o de menores y mercancías peligrosas. 28.34

Prórroga de los licencias o permisos A1, A, B o B+E cuyo plazo de vigencia sea por dos años o menos

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

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (abril v mayo)

Total 320.338



49.045

Furgonetas y



13.070



3.274 Tractores industriales



Autobuses

112 Toda España. 900 123 505 DGT 913 35 45 45 Cruz Roja 091 Policía Nacional 092 Policía Local 062

> 945 28 20 00 País Vasco 088

Guardia Civil

Cataluña (Policía Autónoma)

CARTAS EN LA PRENSA

Seguridad vial

(EL PERIÓDICO, 30 de marzo de 2002).

Hace unos días Tráfico presentó la nueva campaña de seguridad en las carreteras, con anuncios impactantes para despertar los valores de solidaridad y paciencia en los conductores. Casi simultáneamente se puso en marcha el Rally Costa Brava, competición supuestamente deportiva que consiste en ocupar las carreteras y convertirlas en improvisados circuitos para turismos lanzados a velocidades extremas. Los fabricantes de automóviles invierten mucho dinero en esta competición, porque no quieren que consideremos sus máquinas como lo que son (instrumentos para desplazarnos), sino como iconos de un determinado estatus. Los mensajes que tan caros nos salen a los contribuyentes quedan así borrados y sustituidos por las proezas de los héroes del volante -Luis Blanco Artizá. Tossa de Mar. ◆

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

11,12

TELÉFONOS DE

EMERGENCIA

Albox (AL) Beria (AL) (Igeciras (CA) Cádiz (CA)

Huércal de Almeria (AL) 950/30 02 40 Huércal de Almeria (AL) 950/52 88 52 956/57 28 17 956-25 25 90 Jerez de la Frontera (CA) Puerto Real (CA 956/59 06 12 956/88 35 2 San Fernando (C. 956/23 12 82 aena (CO) 957/67 12 5 957/20 25 7 cordoba (CC 957/29 11 5 córdoba (CC ucena (CO) 957/13 05 1 ozoblanco (C 958/46 68 60 aza (GR) 958/34 20 98 958/27 26 2 Granada (GF totril (GR) 959/24 51 8 Hueiva (H) 959/39 79 1 Palma del Condado (H) 959/40 09 5 an Juan del Puerto (H) 959/36 70 7 alamea La Real (H 953/45 82 7 Beas de Segura (J 953/28 07 60 Jbeda (J) 953/75 80 70 Algarrobo (MA 95/255 08 60 95/280 35 5 steppna (MA

Antequera (M.

Málaga (MA

Ronda (MA

Carmona (S

Cazalla de la Sierra ISE

95/576 05 28 Gelves (SE) 95/582 07 83 La Rinconada (SE) 95/579 71 6 Utrera (SE) 95/586 32 32 974/21 14 76 Huesca (HU) 974/31 41 54 raga (HU) 974/47 22 5 974/57 24 5 Sarñena (HU 978/83 18 55 976/57 08 1 976/64 40 50 Ejea de los Caballeros (Z) 976/66 44 5

95/217 15 47

95/220 70 0

95/287 05 36

95/419 13 00

95/488 46 7

Ponferrada (LE Cervera de Pisuerga (Béjar (SA) Carbajosa Sagrada 923/36 14 3 921/14 24 29 921/49 00 23 Valverde Maiado (975/36 02 Burgo de Osma (SO 983/77 11 5 983/47 23 5 Valladolid (VA) Valladolid (VA 980/63 67 99 980/57 00 25 Aviles (O) 93/799 42 11 98/581 06 05 902/161 516 Barcelona (B) Berga (B) 902/127 600

98/592 80 45 Sant Joan Despi (B 942/83 12 80 Sant Just Desvern (

942/36 90 44

928/87 81 45 928/81 14 73 928/26 06 39 Las Palmas (GC Las Palmas (GC) 928/55 01 53 928/71 02 03 922/50 17 0 922/48 59 5 22/34 53 59 Rosario (TF 922/61 93 22 922/73 04 76 San Miguel Abona (TF

CASTILLA-LA MANCHA

967/21 07 7 Albacete (AB Almansa (AB) 967/30 54 1 967/14 53 62 926/54 66 50 Alcázar de S. Juan 926/21 28 00 Ciudad Real (Cl 926/41 08 14 Cuenca (CU) 969/21 35 53 969/33 33 99 Motilla del Palancar 949/30 03 80 Alcolea del Pinar (G 949/20 29 86 925/13 10 77 Talavera de la Reina (TO) 925/80 19 90 Toledo (TO) 925/32 10 02

CASTILLA Y LEÓN

920/30 33 58 920/22 11 12 Aranda de Duero (BU) 947/50 73 99 Burgos (BU) 947/48 16 8 Burgos (BU) Miranda de Ebro (BL 947/32 59 52 947/32 59 52 Villasante de Montiji 987/32 00 6 Onzonilla (LE 987/45 56 5 979/87 07 7 979/72 75 0 923/19 03 6

Cáceres (CC)

O Barco (OR

Arteixo (C) 981/80 60 09 981/61 16/61 981/87 24 00 982/20 90 3 Monforte de Lemos (LU) 982/41 04 13

988/24 97 12 986/71 33 5 986/79 41 03 Latin (PO) 986/48 70 1 Peinador (PO) Verin (OR) 986/48 69 36

93/805 24 44

93/874 51 11

902/127 600

902/127 60

(B) 93/560 26 88

93/886 10.3

93/780 75 5

93/814 42 2

972/35 31 3

972/49 28 8

972/26 95 76

972/60 05 5

972/14 06 60

972/71 40 45

972/52 51 2

973/40 22 2

973/53 22 2

973/20 03 70

973/35 16 54

973/48 16 69

973/65 01 29

973/64 11 6

977/86 23 2

977/40 27 7

902/116 131

902/116 131

977/59 70 66

96/554 54 54

970/05 99 82

96/544 40 0

96/676 72 7

96/675 44 9

964/25 15 36

064/53 54 OF

964/40 13 20

96/241 82 7

96/140 06 61

96/291 07 2

96/166 81 81

96/217 15 62

927/32 18 35

S. Miguel d'Olerdola (E

Viladecavalls (B)

Celra (Gli

Ripoli (GI)

Vilamalla (GI)

Granyanella (

Tremp (L)

Vielha-Mijaran

Mora la Nova (T)

Pilar de la Horada

Gandia (V)

Utiel (V)

Torrevieja Castellón de la Plana (CS

Artesa de Segre (

971/48 00 44 Inca (IB) 971/35 45 02 971/55 54 5 Palma de Mallorca (IB) 971/26 59 50 971/29 79 06 Palma de Maliorca (iB) Santa Gertrudis (IB) 971/31 59 78

91/881 80 63 91/643 46 00-56 18 91/801 12 59 91/871 41 14 Aranjuez (M) Arganda del Rey (M Leganés (M) 91/869 42 1 91/811 51 55-45 1 91/865 05 9 Navas del Rev () Parla (M) 91/695 86 58 91/637 71 6 91/652 71 7 Tres Cantos (M)

Villarejo de Salvanés (M)

91/874 53 63

948/75 05 54

948/84 70 00

941/14 68 14

956/50 73 74

968/72 55 0 Caravaca de la Cruz (MU) 968/52 83 1 968/30 74 Espinardo (MU) 968/46 07 E 968/64 54 9 San Pedro del Pinatar (MU) 968/18 80 83

948/31 02 60 Beriain (NA) Noain (NA) 948/31 27 5 948/30 35 8

LA RIOJA

941/29 11 5 941/20 82 9 S. Domingo Calzada (LO) 941/34 27 10 94/630 89 57 94/478 12 Trapaga (B

943/76 04 90 Bergara (SS 943/62 63 0 Urnieta (SS 943/55 00 0 945/29 05 1 Jundiz (VI)

Ceuta-Fl Taraial

NOMBRE 1" APELLIDO 2º APELLIDO

Las matrículas corresponden a turismos que deben pasar su primera ITV en septiembre y octubre de 2002

hasta

9562-V

3271-T

9220-DS

6541-AD

8100-BZ

8767-H

2338-AB

2037-C7

8117-UP

1246-X

5955-S

7620-BH

0392-AI

1308-AP

7361-W

0688-AT

7452-BY

4979-J

8272-BJ

0018-AT

8586-H

7325-BC

2490-X

0777-0

5732-AB

4699-AF

9261-AD

2143-V

7142-WM

6173-CM

1428-BX

9149-AW

5390-U

8441-.1

0374-R7

8066-BJ

6800-S

7195-T

3435-BT

4289-1

7877-DD

6754-F

6438-AX

7208-H

8439-AB

4218-GG

9131-AG

6624-CK

0074-K

4623-BJ

3511-G

4960-E

8675-V

2569-T

4694-DS

5036-AD

5879-BZ

8464-H

1306-AB

8680-CY

3667-UN

0417-X

5231-S

5270-RH

9041-AK

9639-AN

6516-W

9229-AS

4875-BY

4625-J

6011-BJ

8138-AS

8305-H

5532-BC

1465-X

0208-0

4551-AB

3671-AF

8208-AD

1360-V

0657-WL

2328-CM

8330-BW

7360-AW

4585-U

8076-J

7397-BY

5819-BJ

6154-S

6640-T

0720-BT

3060-

4050-DD

6514-F

4548-AX

6882-H

7391-AB

8051-GE

8051-AG

4220-CK

9718-J

2457-BJ

3235-G

4736-E

Alava

Albacete

Alicante

Almeria

Asturias

Ávila

Badaioz

Balears, Illes

Barcelona

Burgos

Cáceres

Cantabria

Castellón

Córdoba

Coruña, A

Cuenca

Girona

Granada

Guadalajar

Guipúzcoa

Huelva

Huesca

Jaén

León

Lleida

Lugo

Madrid

Málaga

Murcia

Navarra

Ourense

Palencia

Palmas, Las

Pontevedra

Rioia, La

Salamanca

S. C. Teneri

Sevilla

Soria

Tarragona

Teruel

Toledo

Valencia

Vizcaya

Zamora

Zaragoza

Ceuta

Melilla

Valladolid

Ciudad Re

Cádiz

hasta

0775-W

4318-T

5187-DT

8488-AD

1003-CB

9136-H

3784-AB

5890-CZ

8536-UT

2405-X

6897-S

0603-BJ

2275-AL

3494-AP

8433-W

2796-AT

0848-R7

5500-J

1166-BK

2615-AT

9008-H

9681-BC

3735-X

1562-0

7227-AB

6104-AF

0798-AF

3048-V

1163-WS

0275-CN

5819-BX

1507-AX

6334-U

8926-1

5008-BZ

1068-BK

7765-S

8093-T

7636-BT

4727-1

3024-DF

7007-F

9259-AX

7570-H

9885-AB

2454-GH

0797-AH

9880-CK

0587-K

7281-BJ

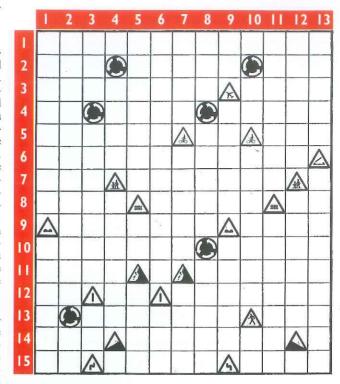
3864-G

5217-E

CRUCIGRAMA

HORIZONTALES .- 1: Naturales de cierta antigua ciudad del norte de África.- 2: Me dirigía. Fastidio, aburrimiento. Exclamación castiza. - 3: Frotasen su piel con las uñas. Pieza de artillería que dispara granadas.- 4: Símbolo químico del indio. Virtud e industria para hacer alguna cosa. Carne asada. - 5: Flor silvestre de los campos bolivianos. Matrícula española del anterior sistema de matriculación. En Marruecos, cima de una montaña.- 6: Dícese de los herejes que niegan el culto a las sagradas imágenes.- 7: Perro. Oigas o percibas con el oído. Consonante.- 8: Te atrevas. Dícese de las cosas que son de hueso. Nota musical.- 9: Que no tuvieron ni principio ni tendrán fin. Próximo, contiguo.-10: Dícese de dos seres que se aman. Conjunto de partículas desagregadas de las rocas.- 11: Dícese de todo lo que tiene entidad. Consonante. Macizo volcá-

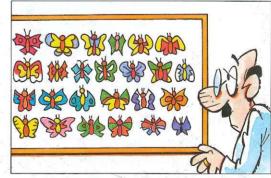
nico de Turquía donde se detuvo el Arca de Noé.- 12: Campeón. Regala. Familiarmente, hurtóle, robóle. - 13: Consonante. Nombrad, citad para un premio. Hacer donación de algo. - 14: Juguete infantil. Gran río de Venezuela. Vocal. - 15: Símbolo químico del sodio. Obeso, excesivamente grueso. Modos, costumbres.

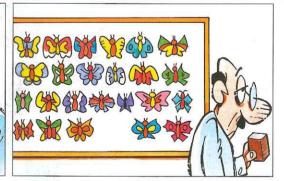


VERTICALES.- 1: Dícese del alfabeto que hoy usan todavía los esclavos orientales. Dan fin. terminan.- 2: Diésemos aire con el abanico. Grito deportivo. - 3: Igualdad de nivel. Lonas delgadas para velas de botes. Negación. - 4: Consonante. Hijo de Adán y Eva. Asamblea de patricios que formaba el Consejo de la antigua Roma. - 5: Ligarlos con cuerdas. Siglas de Reserva Territorial. Pasión que atrae un sexo hacia el otro. - 6: En plural, tiempo que dura la preñez. Pecado capital. - 7: Trace, invente. Ofendidos, agraviados. Cierta bebida alcohólica.- 8: Conjunción copulativa, antiguamente ni. Gatillos de las armas de fuego. Procuro con anhelo conseguir una cosa.- 9: Río de la provincia de Lugo. Ciudad italiana en el Piamonte a orillas del Doria Baltea. Cierto instrumento agrícola.-

10: Consonante. Símbolo químico del osmio. Pusieran precio. Nombre de letra. – 11: Manosearas algo repetidamente. Fibras de amianto empleadas para formar las zapatas de los frenos. - 12: Evitas una dificultad. Hablando de la tierra, excávala para hacer galerías. Vocal. - 13: Masas encefálicas. Traficantes en vino.

BUSCA LA DIFERENCIA





Motivos económicos han obligado a don Felipe a desprenderse de un preciado ejemplar y a reestructurar su querida colección de mariposas. Repasando los dos dibujos, ¿de que ejemplar crees que se ha desprendido?

JEROGLIFICO



¿Qué sabes de Piluca?

PROBLEMINO

María tiene el doble de hermanos que de hermanas, pero si al número total de hermanos se le restan todas las hermanas, incluida ella, el resultado es de tres. ¿De cuántos hermanos y hermanas se compone la familia?

LA SUMA

Trata de resolver esta suma sabiendo, tan sólo, que a igual letra le corresponde el mismo número.



N: 9. El resultado es 795. A LA SUMA: R: 3; A: 7; y

una, doble VI, da). va una doble vida (lleva VI TEROGLIFICO: LIE-

CIA: En el primer graba-

BUSCA LA DIFEREN-

CHARADA

Cuando tercera y

primera -con la

mantilla-, primera

y segunda, todo el

Jesús, que todo,

de el mal.

que pasa, dice:

para ensalada!".

истиалоз у 5 hermanas. AL PROBLEMINO: De 8

A CHARADA: SA-LE-

Craso. Usos. 14: Aro. Orinoco.- 15: Na. le.- 13: B. Nominad. Dar.tes. Arena.- II: Cosa. S. Ararat.- 12: As. Da. Afano-Eternos, Afín.- 10; Aman-V.- 8: Oses. Oseas. Mi.- 9: oclastas.- /: Can. Stentas. 5: Lilila. Co. Ras.- 6: Ico-Obús.- 4: In. Arte. Asado.-1: Cartagineses. - 2: Iba. Tedio. Olé. - 3: Rascasen. VI CRAN CRUCIGRA-

BOLETÍN PARA CAMBIOS DE DOMICILIO

NO SE ADMITEN NUEVOS SUSCRIPTORES. Como ya anunciamos, no se admiten nuevos suscriptores. Por tanto, no envien peticiones, ya que es imposible atenderlas. CAMBIOS DE DOMICILIO. Los suscriptores que cambien de domicilio o quieran que se les envíe "Tráfico" a un lugar distinto al habitual, deben rellenar el boletín adjunto o en-

viar sus datos completos -nombre y apellidos, antiguo y nuevo domicilio, y la referencia (un número de seis cifras que va junto al nombre en la etiqueta que acompaña a la revista)- a:

Revista "Tráfico" c/ General Aranaz, 86. 28027 MADRID Fax: 91 320 41 38

POBLACIÓN	CÓDIGO POSTAL
PROVINCIA	REFERENCIA
NUEVA DIRECCIÓN (Calle o plaza, núme	ero, piso, letra)
POBLACIÓN	CÓDIGO POSTAL
POBLACIÓN	CÓDIGO POSTAL



Vive. Y deja vivir.

GUÍA ÚTIL PARA LLEVAR EN LA **GUANTERA** SOLUCIONES PARA LOS IMPREVISTOS Consulte Cómo colocar los triángulos Instrucciones para utilizar un poste SOS Lo que debe saber si llama a la grúa CIRCULACIÓN Qué documentación y accesorios debe llevar **LOS ITINERARIOS** Lo que debe hacer si tiene un golpe de chapa ALTERNATIVOS Cómo actuar en caso de accidente con heridos

Lo que necesita para salir al extranjero

Qué hacer si tiene un accidente en el extranjero

Las normas para circular por Europa

Todos los teléfonos para pedir ayuda

EL MAPA CON LAS OBRAS Y

- LOS PUNTOS CONFLICTIVOS
- LAS CARRETERAS CON MÁS
- EL CALENDARIO DE LOS DÍAS DE MAYOR CONGESTIÓN
- LAS HORAS PUNTA
- LAS FESTIVIDADES **NACIONALES Y AUTONÓMICAS**

Verano

2 CÓMO ACTUAR EN UN ACCIDENTE

Su obligación en caso de accidente es ayudar. Conserve la calma y siga los tres pasos fundamentales: Proteger, Avisar y Ayudar (P.A.A.).

Proteger el lugar para evitar nuevos accidentes:

- Aparque fuera de la carretera con el alumbrado y las luces de emergencia encendidas.
- Señalice el lugar con los triángulos de preseñalización de peligro.
- Compruebe los posibles peligros (si hay riesgo de despeñamiento, líquidos inflamables derramados...).
- Quite el contacto del vehículo accidentado, ponga el freno de mano y evalúe el estado de las víctimas (hable con ellas).

Avisar a través de un poste SOS o desde el teléfono móvil, indicando:

- El lugar del accidente con el mayor detalle posible (carretera, punto kilométrico, sentido de la marcha...).
- Tipo de accidente, número de vehículos y de víctimas y su aparente estado.



Ayudar a los heridos, sabiendo lo que no debe hacer y en qué puede ayudarles:

- No les de agua, comida, pomadas o medicamentos.
- No los saque del coche, salvo peligro mayor (incendio, atropello inminente...), ni los traslade en su coche; si llevan casco, no se lo quite.
- Si hay hemorragias, coloque un apósito o pañuelo limpio y presione con la mano (no haga torniquetes, salvo amputación de las extremidades).
- Si no respiran, compruebe que la lengua o un cuerpo extraño no obstruyen el paso del aire y hágales la respiración artificial sin moverlos del asiento.

Si están inconscientes y no respiran ni tienen pulso, conviene sacarlos del coche (mantenga recto el eje cabeza-cuellocolumna) e intercale 2 boca a boca con 15 masajes cardíacos.



CÓMO COLOCAR LOS TRIÁNGULOS

Los triángulos de preseñalización de peligro sirven para avisar con antelación a los demás conductores de la presencia de un obstáculo. Hágalo así:

- En carreteras con doble sentido de circulación, uno delante del automóvil y otro detrás, a una distancia mínima de 50 metros, de manera que sean visibles al menos 100 metros antes.
- En autovías y autopistas (calzadas de sentido único), es suficiente con poner un sólo triángulo, como mínimo 50 metros antes del obstáculo.

¿NECESITA UNA GRÚA?

Estas son las recomendaciones de ANE-AC (patronal de las empresas de auxilio en carretera) si necesita una grúa:

- Antes de salir de viaje, compruebe si su póliza incluye la asistencia en viaje, si está en vigor y qué cubre.
- Si necesita una grúa y tiene póliza de asistencia, llame a su compañía y aclare su situación y necesidades. Pida una descripción del vehículo que le asistirá.
- Compruebe que la grúa que le atiende es la suya. No se deje embaucar si le dicen que les ha enviado la Guardia Civil, ni pague aunque le garanticen que el sequro se lo abonará después.
- No deje que le impongan ningún taller, elíjalo usted, salvo que su compañía disponga de uno concertado.
- Si no tiene póliza de asistencia, antes de cargar el coche pida las tarifas y, sólo

si está de acuerdo, dé su autorización,

- No firme ningún albarán en el que no figure el precio final para evitar que, posteriormente, añadan cifras abusivas y le retengan el coche hasta que pague.
- Si la factura no se corresponde con lo firmado, denúncielo en comisaría o ante la Guardia Civil.
- Pida siempre factura del servicio, donde se detalle el precio básico, precio por kilómetro, kilómetros recorridos, posibles recargos e IVA.



LAS TARIFAS DE LA GRÚA

Servicio	Importe (€)
Urbano (-10 km)	34-50
Carretera (+10 km)	30-46
Por km (desde el p.k. 21)	0,72-1,02
Por hora de rescate con pluma (mínimo 3 h)	48
Recargo (noche/festivo)	35 a 50%

PEDIR AYUDA DESDE UN POSTE SOS

Una forma de pedir ayuda, las 24 horas del día, es a través de los postes SOS, que jalonan más de 6.000 kilómetros de las principales carreteras y autovías. Para utilizarlos, siga estos pasos:

- Diríjase hacia el más próximo (verá señales que se lo indican) caminando por la parte exterior del arcén.
- Pulse el botón y escuchará una voz confirmando que su llamada ha sido recibida.
- Un operador se pondrá al habla, facilítele toda la información que le pida (tenga a mano la documentación del coche, el seguro) y, si tiene, la póliza de asistencia.
- Espere, por último, a que le confirmen el envío de la ayuda.

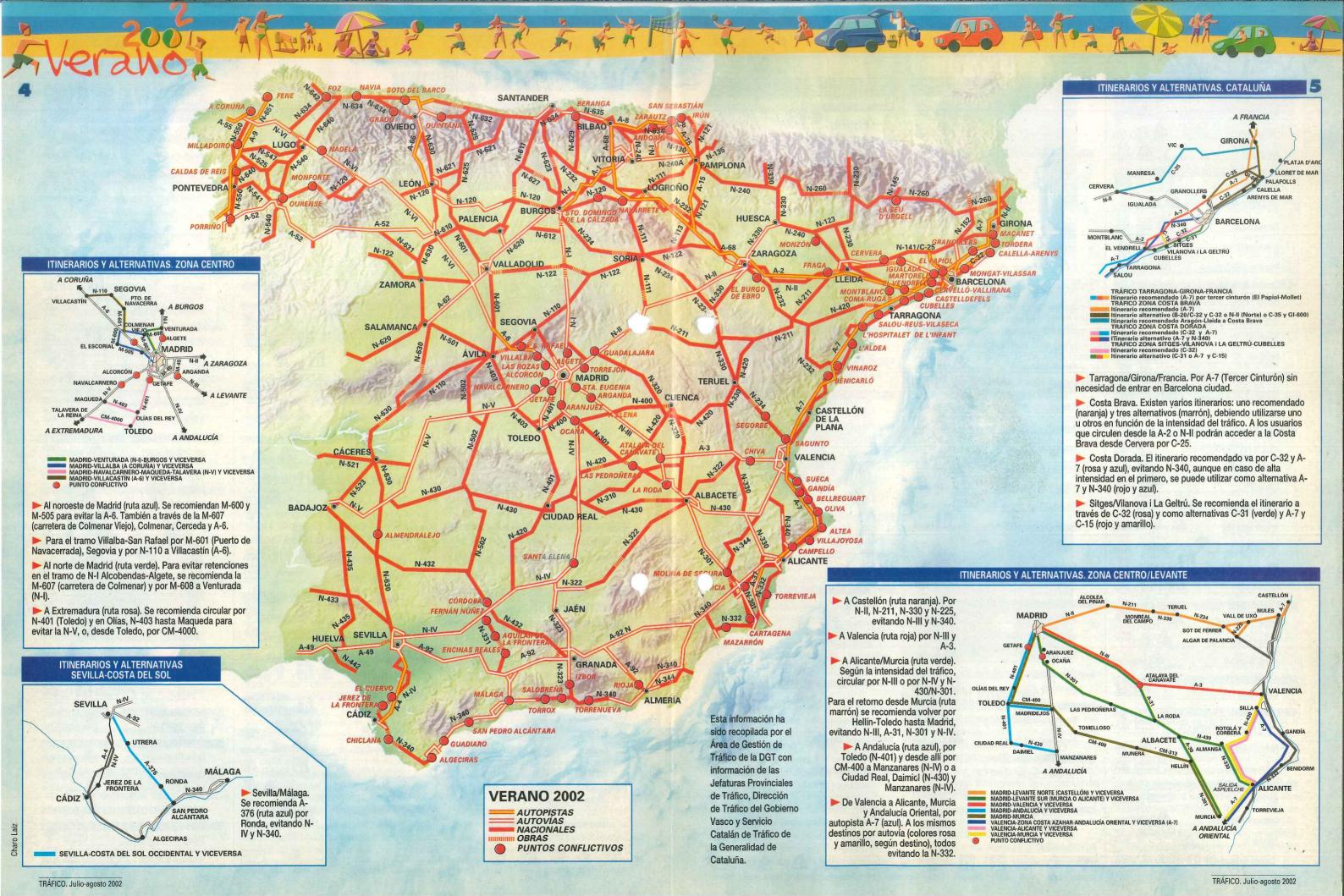
LAS CARRETERAS MÁS CONFLICTIVAS





Cruce Desvío Enlace Fin autovía Obras Retenciones Peaie Tráfico intenso Semáforos Trazado sinuoso Travesía





1	verano
)	CARRETERA POSIBLES TRAMOS OBSERVACIONES CONFLICTIVOS
ag. 0)	Ausejo (LO) & variante
vierre de pay.	Logroño (LO) Logroño (LO) en La Estrella
(1011)	Tirgo (LO) ariante
	N-234 (Sagunto-Burgos)
	Segorbe (CS)
	Segorbe-Viver (CS) en retornos
	San Agustín (TE) mejora calzada
	Santa Eulalia (TE)
	Soria-Abejar (SO) puntuales firme
	N-240 (Tarragona-San Sebastián)
	Sant Salvador (T)
	Montblanc (T) A-2 y C-14
	Monzón (HU)
	Miñano (VI)
	N-260 Eje Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo)
	Montagut-Olot (GI) ampliación calzada
	Campo-Ainsa (HU) ampliación calzada
	N-301 (Ocaña-Carlagena)
	Lím. prov. Toledo-El Provencio (CU)
	Las Pedroñeras (CU)
	La Roda (AB) con A-31
	Pozo Cañada-Hellín-Cancarix (AB) A en Travesía N-301 a
	Molina de Segura (MU) Ravesía N-301 a
	Murcia (MU) limitac. velocidad Pto. Cadena
	Baños y Mendigo (MU) con C-3319 (San Javier)
	Cartagena (MU) Yía rápida La Manga
	N-322 (Córdoba-Valencia)
	Torreperogil y Villacarrillo (J) hundimiento
	Villanueva del Arzobispo (J) calzada
36	Alborea-Villatoya (AB)
	N-323 (Bailén-Motril)
	Izbor-Salobreña (GR)
	N-331 (Córdoba-Málaga)
	Fernán Núñez y Aguilar Frontera (CO)
	Aguilar-Monturque (CO) autovía.
	Encinas Reales (CO)
	N-332 (Cartagena-Valencia)
	Mazarron (MU) por N-332 a
	Cartagena-El Algar (MU) mejora N-332 a.
	Torrevieja (A)

Travesía 🛕 🛋

Campello y Villajoyosa (A

TRÁFICO. Julio-agosto 2002

ERA POSIBLES TRAMOS OB: CONFLICTIVOS	SERVACIONES	CONFLICTIVOS	ERVACIONES
Altea (A)	a 🚵 🌊	N-525 (Benavente-Santiago) Ourense (OU) N-540, N-1:	20 v A E2
Oliva, Bellreguart, Gandía y Sueca (V)	sía 🛕 🍂	- Curding (CC)	10 y A-52 *
Cádiz-Barcelona)		N-550 (A Coruña-Tuy)	1
Chiclana-Conil-Vejer (CA)	AA	A Coruña-Palavea (C)	
Chiclana de la Frontera (CA)	variante		Santiago 4
Conil (CA)		Caldas de Reis (PO)	ind vocal
Algeciras (CA)	AA	N-558 (Pontevedra-Marín) Marín (PO)	1 ap
San Roque-Guadiaro (CA)	AA	N-601 (Adanero-León por Valladolid)	SEXUAL
		Albires-León (LE)	puntuales
Guadiaro (CA)-Estepona (MA)		N-603 (San Rafael-Segovia)	
S. Pedro Alcántara (MA)	Travesía 2	San Rafael (SG)	6 0
Guadalmar-Rondas de Málaga (MA)	岛岛	Otero Herreros-Hontoria (SG)	A-6 con
Málaga (MA)	en Ronda Oeste	N-611 (Palencia-Santander)	
La Araña (MA)	AA	Osomo (P)	ovía León-B
Salobreña (GR)	N-323	N-623 (Burgos-Santander)	A
Torrenueva (GR)	- A-	Merinda-Sedano-Valdebezana (BU)	
1º	A	N-627 (Burgos-Aguilar de Campoor)	A
	or N-340 a 🛋	Montorio-Merinda (BU)	
Sagunto (V)		N-630 (Gijón-Sevilla)	A an
Castellón (CS)	Sur	Guijuelo (SA)	en
Benicarló y Vinaroz (CS)	Travesía	Lím. Salamanca-Aldeanueva Camino (CC)	au au
L'Aldea-Miami Platja-Cambrills	ia 🚵 🔏	Plasencia-Cañaveral (CC)	- 4
Tarragona (T)	circunvalación	Almendralejo (BA)	Trave
Altafulla-Torredembarra (T)	variante variante	N-632 (Ribadesella-Luarca)	A
Coma-ruga (T)	A A-7 v C-32	Villavíciosa (O)	au au
	Travesía Travesía	Avilés-Soto del Barco (O)	4
Bellvei y L'Arboç (T)	Travesía 🚑	Soto del Barco (O) Glorieta	con A
Cervelló y Vallirana (B)	liavesia 🗐	N-634 (San Sebastián-Santiago)	
(Almería-Valencia por Yecla)	A 11010	Málzaga (BI)	autopista
Alcantarilla (MU)	con N-340	Beranga (S)	41 A
Javalí Nuevo (MU)	_	Quintana (Nava)-Lieres (O)	an reto
Molina de Segura (M)	con N-301	Trubia (0) autopis	sta Oviedo-G
(Toledo-Cuenca)	autovía A-40	Grado y Navia (O)	Travesía
Cuenca (CU)	auluvid A-40	Serantes (O)	A 2
(Madrid-Ciudad Real por Toledo) Getafe-Parla-Torrejón Calzada (M)	AA	The second secon	N-642 (Espir
Fernán Caballero-C. Real (CR)	mejora firme	N-635 (Santander-Solares)	(- - 0)
(Córdoba-Tarragona por Cuenca)	- Special minor		npliación cal
Puerto Lápice-Lím. prov. Cuenca (CU)	firme	N-637 (Barakaldo-Erletxeta)	PRINCIPAL DE
Reus (T)	mejora calzada	Derio-Larrabetzu (BI)	autopista
(Badajoz-Valencia por Almansa)		N-651 (Betanzos-El Ferrol)	
Munera (AB)	variante	Leiro (C)	mejora cal

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

LA DOCUMENTACIÓN Y REPUESTOS QUE HAY QUE LLEVAR

Documentación (*)

- Permiso de Conducción.
- Permiso de Circulación.
- Tarjeta de Inspección Técnica.
- Recibo del Seguro.
- (*) Valen las fotocopias compulsadas.

 Accesorios
- Un juego de lámparas.
- Rueda de repuesto.
- Herramientas necesarias para sustituirlas (gato, destornillador, llaves...).

 Dos triángulos de preseñalización de peligro.



EL SEGURO, EN CASO DE ACCIDENTE

En un accidente, lo más urgente es sacar el coche de la carretera para evitar nuevos percances. Al margen de la atención a los posibles heridos, existen otras obligaciones. Estos son los consejos de UNESPA (patronal de las aseguradoras) para los desplazamientos veraniegos:

- No viaje sin llevar al menos un ejemplar de la Declaración Amistosa de Accidente en el coche (pídala a su compañía).
- La póliza del seguro no es suficiente si no tiene el recibo de la prima. Puede ser denunciado.
- Si ha tenido un percance, mantenga la calma. Enfadarse y discutir no le ayudará a resolver el problema.
- Dialogue con los otros conductores las circunstancias del accidente. Si todos aportan una versión común a sus compañías, la gestión del siniestro se agilizará.
- Rellene la Declaración Amistosa de Accidente en cualquier caso, aunque el otro conductor implicado no lo haga. El siniestro se resolverá antes y mejor.
- Siempre, pero muy especialmente si hay desacuerdo, anote datos sobre testi-



gos o interésese por el atestado de las fuerzas de orden si es que existe.

- Conozca bien las coberturas de su póliza. Si es a todo riesgo o tiene contratada asistencia en carretera, le cubrirá el traslado del coche al taller.
- Sepa, por ejemplo, que si ha contratado la cobertura de Defensa Jurídica, le cubrirá los gastos del abogado que elija en los términos fijados en la póliza.
- Si la grúa, ambulancia o centro hospitalario le reclaman el pago, hable siempre antes con su compañía de seguros.



SI VIAJA AL EXTRANJERO...

- **Distintivo de España:** Si no dispone del modelo de matrícula europeo (bandera de la UE a la izquierda y el distintivo del país), debe llevar un óvalo blanco en el que se inscribe la "E" de España.
- Unión Europea: Documentación de coche, póliza y recibo del seguro y permiso de conducción (lo mismo que en países como Suiza, Islandia, Noruega, Lietchtenstein y Bulgaria).
- Resto de Europa y Norteamérica: Permiso Internacional para Conducir

TELÉFONOS ÚTILES

EMERGENCIAS En toda España Cruz Roja 91 Policía Nacional Guardia Civil rural Policía Local Policía Autonómica catalana	112 335 45 45 091 062 092 088	(
--	--	---

INFORMACIÓN	
DGT	900-123 505
Internet	www.dgt.es/
Wan http://ww	vw.dgt.es/index.wml
Movistar "En ruta"	núm. 505

ASISTENCIA ADA Asistencia MAPFRE Ayuda General	91 519 33 00 900 11 18 18 91 364 38 38 y 902 200 447
CEA	902 303 304
DYA	94 346 46 22
Europa Asistance	91 514 99 00
Mondial Asistance	900 126 061
RACC	902 106 106
RACE	902 300 505

AYUDA DE LAS MARCAS

ı	Alfa Romeo		900 211 017	
ı	Audi		900 132 132	
ı	BMW		900 100 482	
ı	Citroën		900 515 253	
ı	Daewo		900 101 006	
	Fiat	Te and	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	
	MG-Rover		900 116 116	
	Skoda		900 250 250	0
	Saab		900 212 223	0
	Seat		900 600 400	
	Suzuki-Sar	ntana	900 225 522	
	Toyota		900 101 575	
	Volkswage	n	900 100 238	
	Vólvo		900 115 115	
	TOTAL SAFER			

(no es necesario en los países suscritos al Convenio de Ginebra) y Carta Verde (Certificado Internacional del Seguro). Interésese por la contratación de un Seguro de Asistencia en Viaje complementario.

- Si tiene un accidente: Avise inmediatamente a su compañía (puede asesorarse en el teléfono 91.594.13.76 de OFESAUTO)
- Si le multan: Como norma general, pague y recurra posteriormente (conviene llevar moneda del país).

