

AÑO XIX
Nº 159
Marzo-abril
2003

Tráfico

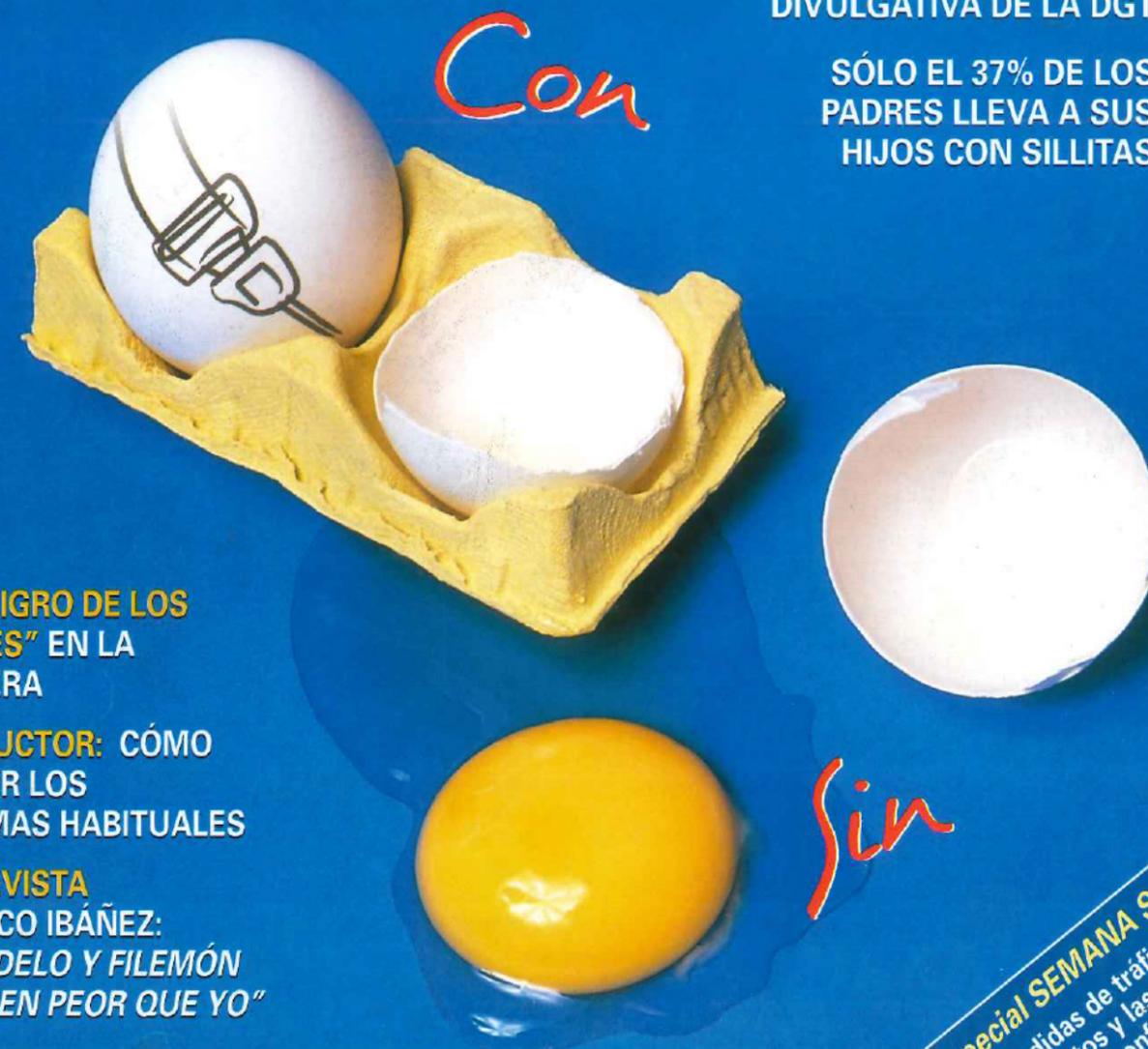
Dirección en Internet: www.dgt.es/revista

LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN, CLAVES PARA LA SEGURIDAD

cinturón: abróchate a la vida

ASÍ ES
LA NUEVA CAMPAÑA
DIVULGATIVA DE LA DGT

SÓLO EL 37% DE LOS
PADRES LLEVA A SUS
HIJOS CON SILLITAS



● EL PELIGRO DE LOS
"MIRONES" EN LA
CARRETERA

● CONDUCTOR: CÓMO
RESOLVER LOS
PROBLEMAS HABITUALES

● ENTREVISTA
FRANCISCO IBÁÑEZ:
"MORTADELO Y FILEMÓN
CONDUCEN PEOR QUE YO"

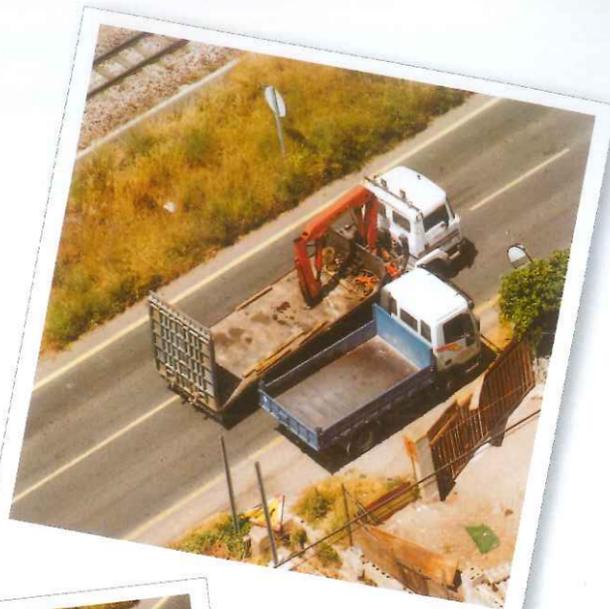
Especial SEMANA SANTA
Medidas de tráfico, los
puntos y las zonas
más conflictivas



1

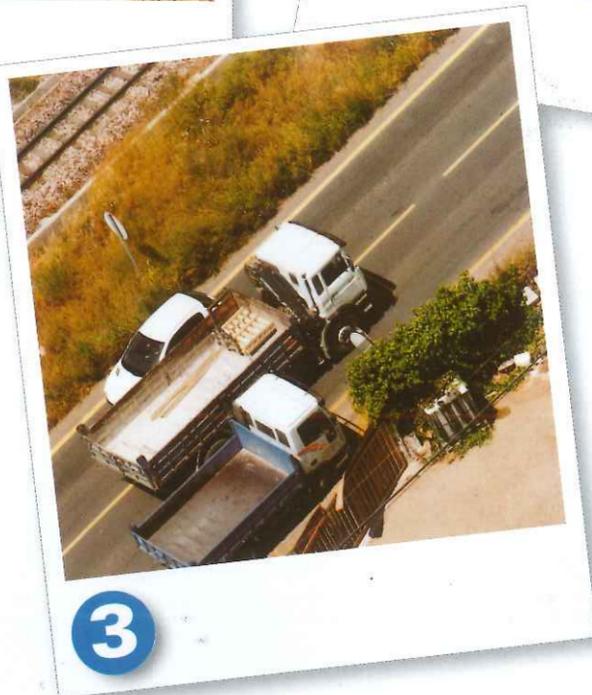
1 En la primera fotografía de esta secuencia nos encontramos a un camión detenido al borde de la carretera, frente a la entrada de una propiedad, pero ocupando el arcén derecho e, incluso, pisando el carril destinado a la circulación normal de vehículos. Además, el sitio elegido para detenerse es justo delante de una señal -fin de prohibición de adelantar-, tapándola.

2 Algunos argumentarán que apenas ocupa nada del carril destinado a la circulación y que el significado de la señal puede adivinarse por la marca horizontal. Sí. Como se ve en la segunda fotografía, sólo 'obliga' a los vehículos que circulan normalmente a ocupar



2

parte del carril contrario y, como se trata de una vía de poca circulación... Y, ciertamente, cuando no viene nadie de frente, incluso un camión pasa bien.



3

3 Pero, como vemos en la última foto, cuando se cruza con otro vehículo, la situación es distinta. El turismo que circula tranquilamente por su carril debe 'echarse' al arcén para pasar -ya que el camión que encuentra el obstáculo a su derecha, en vez de detenerse, pasa-, pero y el miedo y la inseguridad que está creando esta maniobra -¿me habrá visto? ¿Cabremos?-. Lo menos que puede pasar es un frenazo si no algún accidente. Y todo, por detenerse en cualquier sitio.

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

Así LO VÍ

Otro que nos ha visto

Hace años, siendo mis hijos pequeños, cuando viajábamos, otros coches nos lanzaban destellos con bastante asiduidad al cruzarnos, en algunas ocasiones hasta con enfado o recriminándome algo. Mis hijos preguntaban "Papá, ¿conoces a ese señor?" "Claro" contestaba yo ufano y, por su edad, se lo creían y 'fardaban' ante sus amigos de que su padre

conocía a todos los que iban por carretera. Los que me lanzaban destellos me querían dar a entender que llevaba las luces de cruce encendidas. Y yo, que las llevaba bien reguladas, me decía: "¿Tanto les molestará?". Aunque a algunos parece que les molesta, el profesor que me enseñó a circular me hizo comprender hace muchos años que las luces, además de para

ver, sirven para que te vean. Hoy mis hijos ya no me dicen eso de "Papá, ¿conoces...?", sino "Mira, otro que nos ha visto". Y eso es muy importante en carreteras que, en muchos casos, están saturadas de vehículos y que, en más de una ocasión no se hacen ver, inclusive siendo de noche. ♦

Antonio Maestro Magaz. Zaragoza.

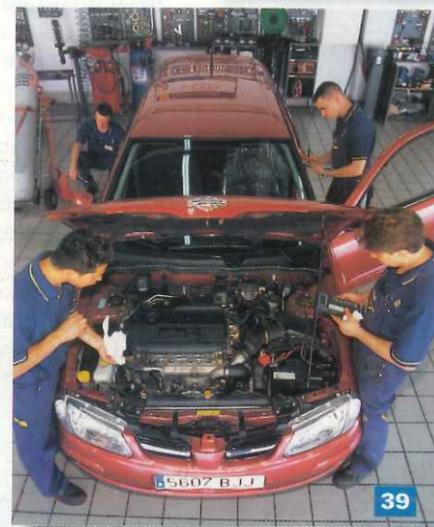
CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO

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

sumario



19



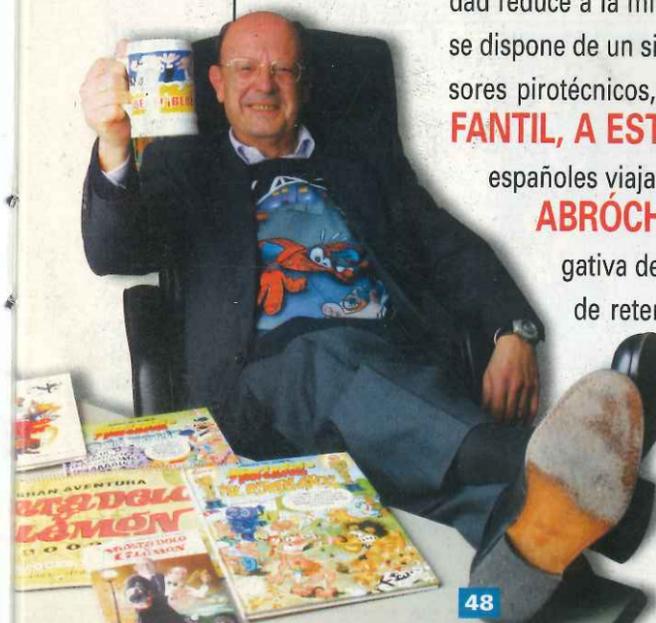
39



12



12 ESPECIAL SISTEMAS DE RETENCIÓN. El uso del cinturón de seguridad reduce a la mitad el riesgo de morir en un accidente. La eficacia es mayor cuando se dispone de un sistema inteligente que coordina su acción con dispositivos como sensores pirotécnicos, limitadores de tensión y airbags. 19 LA SEGURIDAD INFANTIL, A ESTUDIO. Una encuesta ha demostrado que sólo el 37% de los niños españoles viaja adecuadamente sujeto. 24 ABRÓCHATE EL CINTURÓN. ABRÓCHATE A LA VIDA. Este es el eslogan de la nueva campaña divulgativa de la DGT. Su objetivo es concienciar sobre la utilidad de los sistemas de retención. 39 NUEVAS TECNOLOGÍAS Y TALLERES. La revolución tecnológica que está viviendo el automóvil debe tener reflejo en talleres. Sin embargo, parece que más del 46% de estos centros no está preparado. 48 FRANCISCO IBÁÑEZ. El creador de Mortadelo y Filemón -cuya película bate records de taquilla- se considera un conductor "regularcillo, vulgar y corriente", pero mejor que sus personajes de papel, aunque se ha vuelto un fanático del Metro.



48

Secciones

La Locura	2
El Maletero	4
Editorial	7
Conducir Mejor	8
Tribuna	11
Salud Vial	38
Tráfico del Motor	39
Banco de Pruebas	42
Motor al Día	44
La Ruta de Tráfico	46
Famosos en Marcha	48
La Pluma	50
Cartas	51
Vías de Servicio	53
Tráfico Chico	55
Área de Descanso	59

SEMANA SANTA 2003: LOS DÍAS INTENSOS. En un suplemento de 8 páginas resumimos toda la información necesaria para la salida que concentra más movimientos en pocos días: mapa con las carreteras con más circulación, obras, puntos conflictivos...; la relación de los puntos de incidencias; los itinerarios alternativos; las medidas de ordenación del tráfico en las zonas más conflictivas...

La DGT inaugura centros de gestión en Valladolid y Albacete

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha inaugurado recientemente dos centros de gestión de tráfico para mejorar la seguridad vial y la fluidez del tráfico de vehículos: el de Valladolid y el local de Albacete. El primero de ellos, el de Valladolid –a cuya inauguración acudieron el ministro del Interior, Ángel Acebes, y el director general de Tráfico, Carlos Muñoz-Repiso– gestiona el tráfico de las vías y autovías de Castilla y León (N-VI y A-6, N-I, N-620 y A-231) y el control de acceso a Valladolid, Burgos, Tordesillas y Benavente. Para ello, se han invertido 20,45 millones de euros (3.400 millones de pesetas) que, además del centro de gestión, han costado la instalación de nudos de control en Aranda, Burgos, Tordesillas, Benavente y Onzonilla; una red de fibra óptica de 740 km.; señalización dinámica con 67 paneles de mensaje variable, 5 estaciones meteorológicas, 61 de tomas de datos, etc.



El centro de Albacete, de menores dimensiones, de momento gestiona el tráfico entre La Roda y Albacete (N-301) y de la N-430, aunque, en un futuro, no se descarta que gestione el tráfico de toda la zona de influencia de la capital manchega (N-III/A3 y A-31), especialmente conflictiva en las grandes operaciones salida y retorno.

Medallas de Seguridad Vial

El Ministerio del Interior ha entregado la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial en reconocimiento a su labor al guardia civil Antonio Miguel Rueda, a Bernardo Hernández Curbelo y Máximo Parrilla Vergara, así como a Santiago Moncho Charfole, ésta última a título póstumo. Igualmente ha concedido este galardón al INTA (Instituto Nacional de Técnicas Aeroespaciales) en reconocimiento a la labor investigadora que realiza este centro en materia de transporte y automoción en general y, en especial, por los programas de I+D que está llevando a cabo en la actualidad: copiloto tecnológico, autobús con pila de combustible, limitador de velocidad variable, sistema de detección de choque inevitable...

Alergias: conducir es llorar

Abril, mayo y junio son los meses de mayor incidencia de alergias al polen entre los conductores. Abedules, cupresáceas, pinos, robles y encinas, olivos y gramíneas (trigo, cebada...) lanzan al aire estos meses, con variaciones en función de la zona, su polen, provocando estornudos –se encadenan series de 10 ó 12–, destilación nasal –el popular ‘moqueo’–, picor de ojos y nariz, congestión general... Los síntomas se parecen a los del resfriado y muchos continúan confundidos. El mejor remedio, ante cualquier duda, es acudir al médico y advertirle que somos conductores.

La novedad en tratamientos médicos es la emedastina, cuyos efectos sobre

CALENDARIO DE ALERGIAS
ABRIL, MAYO, JUNIO

Abedules	Pinos	Robles	Encinas	Olivos	Gramíneas (trigo, cebada...)
Cupresáceas (Pinos, arboresc.)	Pinos	Robles	Encinas	Olivos	Gramíneas (trigo, cebada...)
Pino	Roble/Encina	Pálano	Olivo	Gramíneas (trigo, cebada...)	

ASI AFECTAN LOS ANTIHISTAMÍNICOS A LA CAPACIDAD DE CONDUCIR

Primoquine	Frinova
Triprolidina	Proactol
Olopatadina	Benadryl
Clemastina	Tavegil
Azetatolina	Lergocil
Ebastina	Ebastel
Locatadina	Civeran
	Clarixine
	Optomin
	Valoidin
	Narine
	Hismanal
	Sinprox
	Rafoten
	Alermizol
	Alerisín
	Zyrtec
	Tiludan
	Rapidal
	Aerius
	Alluon

EFFECTOS

- Mucho
- Moderado
- Poco
- Nada



los conductores son inapreciables, aunque todavía no se comercializa en España.. Además, este año la DGT, SEAC y la empresa Schering-Plough lanzan una campaña que, bajo el lema "Alergia Alerta", trata de concienciar al ciudadano del peligro que éstas suponen al volante. "No te duermas. Consulta a tu médico" concluye.

Primera gasolinera con biodiesel

A finales de febrero se inauguró en Tárrega (Lleida) el primer surtidor de biodiesel –combustible elaborado con mezcla de gasoil y aceite vegetal, en principio admitido por cualquier motor diesel– que se vende al mismo precio que el gasoil normal, ya que está subvencionado por la Generalidad de Cataluña, puesto que emite la mitad de contaminación. Según señaló el director general de Energía de la Generalidad, Albert Mitjà –que asistió a la inauguración del surtidor–, la intención del Ejecutivo catalán es que en breve se abran otros surtidores en Cataluña y que en el año 2010, el 8% del consumo de combustible de vehículos diesel de aquella zona se base en el nuevo biocombustible.



Premios de Periodismo de la Asociación de la Carretera

Víctor Montes, presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC), entregó los IV premios de Periodismo de esta asociación. Luis M. Fuentes, con "Andalucía en Autobús", recibió el premio de la categoría de "Prensa de Información General" y Marcos Ruiz Cercas ("Hacia la congestión en carretera... y pagando") por el análisis del futuro cercano de la carreteras españolas, el de "Prensa Especializada". El Jurado otorgó accésit a "Seguridad bajo tierra. Túnel de Somport, los ocho kilómetros y medio más seguros", publicado bajo seudónimo por Jesús Monclús, y a "Presente y futuro de la red de redes: Las Carreteras", de Fernando Cruz; hubo una Mención Especial a Pilar Díaz, Diana Fernández y José A. Ramos (Onda Cero Salamanca), y declaró desiertas las categorías "Estudiantes" y "Gráfica".



Cursos para conductores noveles

La UE ha dado 'luz verde' al desarrollo de un curso para aumentar su seguridad de los conductores noveles a los 550 días de obtener su permiso de conducción. En España, con la supervisión de la DGT, preparan los cursos RACC y RACE. Estos se orientan en una triple vertiente: conducción en vías abiertas al tráfico, concienciación y formación teórica, y ejercicios prácticos en pista cerrada para mostrar, sin peligro, situaciones en las que se puede perder el control.



Las Jornadas de Derecho y Tráfico

Hasta el 24 de mayo se encuentra abierto el período de inscripción de las XIX Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico. Para ello, habrá que rellenar el boletín adjunto y enviarlo a la Jefatura de Tráfico de Granada –donde deberá tener entrada antes del 24 de mayo de 2003– junto a una fotocopia del justificante de ingreso de la cuota de inscripción. La cuota –90 euros– se puede ingresar a la Universidad de Granada (cta. nº 2031.0000.01.0101745908 de cualquier sucursal de la Caja General de Ahorros de Granada), haciendo constar que dicha cantidad corresponde a los derechos de inscripción de las XIX Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico.

BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

XIX JORNADAS NACIONALES DE DERECHO Y TRÁFICO

Nombre y apellidos:
 DNI: Teléfono contacto:
 Domicilio:
 Localidad: Código Postal:

Firma: Remitir a: Sr. Jefe Provincial de Tráfico
 Jefatura Provincial de Tráfico de Granada.
 Ctra. de Alfacar, 1. 18071 GRANADA

BRITÁNICOS ENAMORADOS DE SUS COCHES.

"Me pones a cien", "mi corazón se acelera pensando en ti"... No son frases de amor para sus parejas, sino las que los británicos dirigen a sus coches. Según un estudio del Royal Automobile Club (RAC) inglés, el 78% de los automovilistas de aquel país ama a su coche, un 80% reconoce hablar con él y un 45%, le pone nombres cariñosos. Y lo que es más sorprendente, si un hada les regalara dinero para darse un capricho, un 18% se lo gastaría en su coche antes que con su pareja...



Educar a los más pequeños

Concienciar a niños y padres sobre los riesgos que los más pequeños corren como peatones y como pasajeros es el objetivo de la Escuela Itinerante de Educación Vial de RACE-RENAULT, dirigida a alumnos de Primaria. Las actividades del programa se realizan primero en un aula móvil donde se explica a los chicos cómo comportarse como peatones, qué deben hacer cuando viajan en autobús, cómo utilizar la 'sillita' en el coche, el uso del casco en la bici... A continuación, en un parque infantil, como peatones y como conductores de bicis, ponen en práctica lo aprendido. Por la tarde, se desarrollan actividades dirigidas a padres y educadores. Junto al parque infantil está colocado un Renault "Espace" con los últimos avances en seguridad, en el que niños y adultos podrán conocer y practicar con los cinturones de seguridad o las sillitas infantiles



Cajas negras para el transporte escolar

En los 1.000 autobuses que se dedican al transporte escolar en Cataluña se están instalando 'cajas negras'. Se trata de un aparato (UDS, fabricado por SIEMENS) que registra los datos de velocidad, distancia recorrida, frenada, deslizamientos, aceleración longitudinal y transversal y los dispositivos luminosos activados desde 30 segundos antes a 15 segundos después del accidente. La Generalidad de Cataluña subvenciona a las empresas de transporte que apliquen este sistema, ya que diversas investigaciones muestran que, tras instalar 'cajas negras', los accidentes se reducen del 18 al 35%.

Familia de rotondas

Para los amantes de las rotondas, un lector nos remite esta 'mega-rotonda' cuya fotografía encontró en Internet y que parece que se encuentra en Inglaterra. Se trata de una rotonda tan grande que tiene 'subrotondas' o rotondas derivadas. Aquí, desde luego, la circulación si que parece –para quien desconozca las normas que rigen la circulación en rotondas– una pequeña babel de vehículos donde cada cual se mueve a su libre albedrío.



El metro, mejor que el coche

El Metro contamina 108 veces menos que el automóvil privado, es el doble de rápido, tiene muchos menos accidentes, el coste de sus infraestructuras es menor, emite menos ruido y sus costes económicos son menores. Esta es una de las principales conclusiones de una investigación realizada por la Universidad Politécnica y avalada por el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid que se presentó durante las jornadas "Cuenta económica y socio-ambiental del transporte de viajeros en la Comunidad de Madrid".

"No conozco a día de hoy -señaló Luis Eduardo Cortés, consejero de Obras Públicas de la Comunidad de Madrid- mejor solución que la del ferrocarril subterráneo, pero también apuesto por el transporte en superficie"; también señaló que han logrado un transporte público "que va convenciendo a los ciudadanos para dejar su coche aparcado y utilizar el Metro o el autobús".



METRO Y COCHE, CARA A CARA

	Coste en millones de euros/año	
	Metro	Vehículos privado
Costes económicos	261,9	3.541,2
Tiempo de viaje	842,6	1.946,2
Accidentes	8,6	323,6
Contaminación	0,4	323
Ruido	0,3	42,8
Infraestructuras	3,1	60,5
TOTAL	1.116,9	6.237,6

Fuente: Consorcio Regional de Transporte de la CA de Madrid.

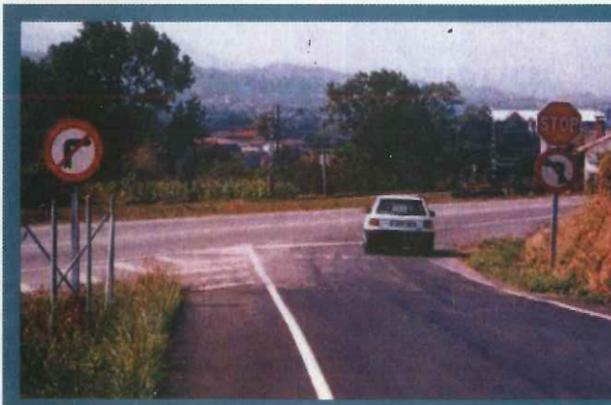
Londres: pagar por cruzar el centro

En febrero, Londres puso en marcha una medida espectacular contra la congestión del tráfico: un peaje de 7,5 € para poder circular de 7 a 18.30 horas por los 21 km² del centro. Están exentos los vehículos de minúsculos, los de 9 o más asientos, los de ayuda en carretera y los que utilicen combustibles alternativos, mientras que los residentes tendrán descuentos del 90%. Se calcula que 30.000 conductores (de los 250.000 que solían circular) dejarán de utilizar el coche, reduciendo el tráfico del 10 al 15%. El sistema de vigilancia y pago del peaje -que costó 300 millones €- tiene 688 cámaras en 203 accesos que graban imágenes de cada vehículo que entra. Luego se comparan con quienes han pagado su peaje -se puede pagar 7,5 € a priori o 15 antes de que finalice el día-; si no está registrado, se le envía una multa de 120 €.



¿ADÓNDE PUEDO IR?

Un lector nos remite esta fotografía tomada en Asturias. Al llegar al STOP y estando prohibidos los giros a la derecha y a la izquierda, el conductor puede optar por morir al volante esperando que construyan una carretera de frente o por saltarse una señalización a todas luces equivocada.



ERROR EN EL TEST Nº 18. En la respuesta a la pregunta número 26 del test nº 18, que versaba sobre qué turismo de los dos que están envueltos en esa situación, deberá pasar primero, se deslizo un error. La respuesta correcta es la a), aquel que tuviese que dar marcha hacia atrás la mayor distancia y no la b) como decían las respuestas.

¿Es usted millonario de la carretera?

El Club de Amigos de la Carretera -integrado por la Fundación ADA, la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) y la Asociación Española de la Carretera (AEC)- pone en marcha los "Millonarios de la Carretera" para recoger la experiencia de quienes en su vida hayan recorrido un millón de kilómetros al volante y hacer un reconocimiento público de las personas que han compartido sus vidas con la carretera. Sus experiencias al volante y anécdotas se plasmarán en un libro. Cada 'Millionario' recibirá un ejemplar que le acreditará como conductor de un millón

de kilómetros. Los 'millonarios de la carretera' que deseen participar deben cumplimentar un cuestionario (lo encontrarán en Revista Ada: www.ada.es; Revista Autoescuela: www.cnae.com; Revista Carreteras: www.aecarretera.com) y enviarlo antes del 31 de marzo, indicando MILLONARIOS DE LA CARRETERA:
- Por correo electrónico: mrodrigo@aecarretera.com
- Por fax al 91 576 65 22
- Por carta a: Asociación Española de la Carretera
Goya 23, 4º. Dcha.
28001 MADRID

Premio "ConBici" a la movilidad sostenible

Con motivo del Día Europeo Sin Coches -lunes 22 de septiembre-, la Coordinadora ConBici convoca un premio para reconocer la labor de personas, colectivos o entidades que se distinguen por la promoción y/o defensa de la Movilidad Sostenible.

Las propuestas se materializarán, antes de las 14 horas del 30 de abril de 2003, por carta a la Oficina de "ConBici" (Pedalibre c/ Campomanes, 13-2ª Izda. 28013 Madrid) o correo electrónico (conbici@inicia.es), haciendo constar: presentación del candidato; argumentación sobre su importancia y repercusiones de su actividad en pro de la Movilidad Sostenible (pueden incluirse publicaciones, dossier de prensa, etc.). Se valorarán positivamente las en las que se impulse el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Abróchate a la vida

Hay muchas investigaciones, muchas opiniones de expertos que no dejan ningún resquicio a la duda sobre la eficacia del cinturón de seguridad o los sistemas de retención infantil. Los pilotos deportivos llevan cinturones supersofisticados y a los fabricantes de coches ya les faltan huecos para poner todo tipo de sistemas de seguridad por todas partes, como los airbags o bolsas de aire. Las dudas, pues, sólo pueden entenderse desde la falta de información, desde la ignorancia.

Dicho esto, cabría preguntarse si es posible que haya todavía muchos conductores -sobre todo en ciudad- que no utilicen el cinturón cuando se ponen al volante; si es posible que muchos pasajeros no se lo abrochen; incluso, y más grave todavía: si es posible que muchos padres -vean los datos que publicamos con el último estudio y las opiniones de los médicos- no lleven a sus hijos en sillitas infantiles u otros sistemas de seguridad que les sujeten. Está demostrado que, en caso de colisión, el cinturón puede salvar la mitad de los víctimas mortales y que, en colisiones frontales, incluso a menos de 65 km/h, reduce en un 70% las muertes. También está demostrada la eficacia de los sistemas de retención infantil. Pues bien, sólo el 37% de los niños viaja en sillitas y la cifra va de-

creciendo aún más en función del crecimiento de los niños. Cuando superan los 9 años, tan sólo el 20% de los padres llevan correctamente "atados" a los niños.

Por eso, en esta nueva campaña divulgativa que habrá visto en los últimos días en distintos medios de comunicación, ponemos especial énfasis en los sistemas de retención. Queremos hacer ver la eficacia de estos sistemas en accidentes graves, pero también en alcances aparentemente 'menores'. Cinco 'spots' en los que tratamos de explicar las consecuencias de situaciones

muy reales, muy cotidianas. La pretensión no es otra que reflejar de forma clara y definida los movimientos y trayectoria de los cuerpos y las consecuencias tras un impacto o colisión. Veinte segundos de imágenes para que veamos que en el vehículo no hay mejor forma de aumentar las probabilidades de no dañarnos en caso de accidente que ir perfectamente sujeto a la estructura: ellos, ellas, jóvenes, mayores, jóvenes, niños, bebés... En carreteras secundarias, en autopistas, en autovías, en ciudad, en trayectos largos, para ir a comprar el pan... Como dice el eslogan, abróchate el cinturón; abróchate a la vida.

Tráfico

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



AÑO XIX NÚMERO 159
Marzo-abril 2003

Director: Jesús Soria (jsoria.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 Belamo. **Redactores:** Mercedes López (mlopez.revista.trafico@dgtrafico.org) y Néstor Norma (norma.revista.trafico@dgtrafico.org). **Fotografía:** Paul Alan Putnam y José Ramón Ladra (colaboradores).
Secretaría 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, Carmela Rebolledo (Test), Elena Valdés y Emmanuel Zoco. **Infografía:** DLirios, Javier Ibáñez y DPI.
Colaboración especial: Luis Ignacio Parada.
Redacción: c/ General Aranz, 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: 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 Mederos, Juan M. Menéndez, Carlos Muñoz-Repiso, Fernando Muñoz, Estrella Rivera, José Ignacio Rodríguez, José Luis Sánchez, Jesús Soria y Enriqueta Zepeda.
Imprime: MATEU CROMO. **Fotomecánica:** GRUPO TECNIGRAF.
Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 128-03-001-5. 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: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).
Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

CÓMO EFECTUAR
LA MANIOBRA
REDUCIENDO
EL PELIGRO

ADELANTAR EN LA NOCHE

J. IGNACIO RODRÍGUEZ

Durante la noche los adelantamientos entrañan mayor riesgo, ya que resulta más complicado apreciar las distancias y la velocidad de otros vehículos y la visibilidad es menor. Sepa cómo hacerlos con mayor seguridad.

Los adelantamientos incorrectos, en el momento inoportuno o en lugares inadecuados, constituyen una de las primeras causas de accidente.

En todo caso, sobrepasar a otro vehículo en movimiento, utilizando la parte de la calzada correspondiente a los que circulan en sentido contrario, es una de las maniobras más complejas; y, de no tener en cuenta una serie de reglas básicas, de las más peligrosas. Y más cuando el adelantamiento se efectúa de noche, en unas condiciones de visibilidad reducida.

¿Por qué es más peligroso durante la noche? Fundamentalmente, por varios factores relacionados con la velocidad, la dificultad de cálculo y la menor visibilidad:

MENOR VELOCIDAD. Por un lado, el conductor se ve obligado a adecuar la velocidad al área iluminada por el alumbrado; y, sin embargo, para efectuar un adelantamiento con seguridad es preciso aumentar la velocidad.

MÁS DIFÍCIL CALCULAR. En la oscuridad es más difícil realizar los

cálculos de velocidad de aproximación de otros vehículos y la distancia a la que se encuentran.

VISIBILIDAD INSUFICIENTE. Al iniciar un adelantamiento durante la noche no se suele tener una clara idea de por dónde discurre el trazado de la carretera, sobre todo si el vehículo que nos precede circula con alumbrado de cruce; o si al ponernos paralelos al mismo no podemos conectar el alumbrado de carretera porque vienen otros de frente.

CÓMO ACTUAR. Cuando los dos vehículos se encuentren a la par, el

conductor del vehículo que adelanta conectará las 'largas' (alumbrado de carretera) y, en ese mismo instante, el adelantado pondrá las 'cortas' (alumbrado de cruce). Así, no se producirán deslumbramientos entre ellos y se conseguirá mayor visibilidad.

OTRAS SITUACIONES DIFÍCILES. Con niebla es más complicado apreciar la presencia de otros vehículos hasta que están encima, mientras que la lluvia y las salpicaduras de otros vehículos reducen la visibilidad, circunstancia en la que conviene poner el limpiaparabrisas a la máxima velocidad.

Si tiene que adelantar a un camión con viento fuerte por la derecha, notará, primero, que es absorbido por el mismo al llegar a su altura; y, una vez rebasado, un empuje en sentido contrario. En ese caso, sujete con firmeza el volante y corrija con suavidad cualquier desvío de trayectoria. ♦

REGLAS BÁSICAS

- Fíjese si la visibilidad y la señalización se lo permiten.
- Sitúese a una distancia adecuada, ni muy lejos ni cerca del vehículo que le precede.
- Valore su propia velocidad y la de los vehículos que vienen en sentido contrario.
- Seleccione una relación de marchas adecuada para conseguir una respuesta más inmediata del motor.
- Advierta la maniobra y vea si no se acercan por detrás otros vehículos o si alguno está ya adelantando.
- Sobrepasado el vehículo al que adelanta, regrese a su carril gradualmente.
- Si al iniciar el adelantamiento duda de que le de tiempo, es mejor frenar y desistir.

AMANECER Y ANOCHECER MENOS VISIBILIDAD

Al finalizar y al comenzar el día se producen momentos en los que la visibilidad puede verse muy mermada, tanto porque se reducen los contrastes como por el deslumbramiento del sol. Tenga en cuenta esta circunstancia a la hora de viajar si la carretera está orientada Este-Oeste. Tanto si el deslumbramiento se produce directamente por el sol, o bien por su reflejo en los cristales de otros coches, incluso en los de edificios aledaños, procure aminorar la velocidad y evite mirar directamente al foco de luz.



Para ser mejor visto, adelante el encendido de las luces al anochecer y retrase su apagado al amanecer.

PARADA Y ESTACIONAMIENTO LUGARES PELIGROSOS

Se consideran paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación, cuando:

- **La distancia** entre el vehículo y el borde o límite opuesto de la calzada sea inferior a 3 m. o no permita el paso de otros automóviles.
- **Impida** incorporarse a la circulación a otro vehículo parado o estacionado.
- **Obstaculice** la entrada, salida o acceso a un inmueble.
- **Se efectúe** en medianas, isletas u otros elementos de canalización del tráfico.
- **Se realice** en pasos rebajados para disminuidos físicos.
- **Se impida** un giro autorizado.
- **Tenga lugar** en zona de carga y descarga.
- **En doble fila**, sin conductor.
- **En paradas** de transporte público.
- **En espacios** reservados a vehículos de urgencia.
- **En medio** de la calzada.

MECÁNICA Y MANTENIMIENTO

POR QUÉ FALLA LA DIRECCIÓN

Estas son algunas de las causas de fallo del sistema de dirección:

■ **Dirección dura.** Puede deberse, entre

otras causas, a presiones bajas de los neumáticos, suspensión en mal estado, fallo en la asistencia hidráulica...

■ **Se va hacia un lado.** Inflado o desgaste desigual de los neumáticos delanteros, exceso o falta de convergencia, suspensión en mal estado...



■ **Holgura del volante.** Reglaje del engranaje defectuoso o desgaste de articulaciones.

■ **Oscilaciones en eje delantero.** Exceso de presión en los neumáticos o suspensión en mal estado.

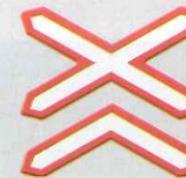
■ **Ruidos o vibraciones en el volante.** Falta de engrase, holgura en las rótulas o holgura y desequilibrios en las ruedas delanteras.

CONOCER LAS SEÑALES



P-11a PASO A NIVEL SIN BARRERAS.

Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras con más de una línea férrea.



S-355 SALIDA INMEDIATA HACIA AUTOVÍA O AUTOPISTA.

Indica las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata.



S-573 HITO KILOMÉTRICO.

Indica el punto kilométrico de la vía que se indica y que forma parte del itinerario europeo que se menciona en fondo verde.



R-402 INTERSECCIÓN DE SENTIDO GIRATORIO.

Las flechas indican la dirección y sentido del movimiento giratorio a seguir.



P-17b ESTRECHAMIENTO DE LA CALZADA POR LA IZQUIERDA.

Peligro por la proximidad de una zona en la que la calzada se estrecha por el lado de la izquierda.



S-710 LUGARES DE INTERÉS PARA VIAJEROS.

Lugares como estaciones, aeropuertos, zona de embarque de puertos, hoteles, campamentos, oficinas, etc.



S-200 PRESEÑALIZACIÓN DE GLORIETA.

Indica las direcciones de las distintas salidas. Si alguna inscripción está sobre fondo verde o azul, indica que conduce hacia una vía rápida o hacia una autopista o autovía.



los ciclomotores llegan al Colegio



NÉSTOR NORMA

Diversión y enseñanza. Este es el objetivo de los cursos que Honda Escuela de Conducción está realizando en los institutos de Educación Secundaria. Jóvenes con edades de entre 13 y 15 años aprenden a conducir con civismo, montados en un vehículo atractivo para ellos, como es el ciclomotor.

Desde que se trata de un vehículo de cilindrada menor, en 2001 unas 26.000 personas —de las que más de 6.000 eran jóvenes de entre 15 y 17 años— han sufrido accidentes en ciclomotores. Experiencias como la de Honda Escuela de Conducción (HEC), que desde hace una década imparte cursos de seguridad vial entre los estudiantes secundarios, son de gran utilidad para reducir la accidentalidad y preparar a los jóvenes para una conducción responsable.

Los cursos, de una hora de duración, se realizan en los propios insti-

tutos de Enseñanza Secundaria, lo que facilita la participación de los escolares: mayor la de los varones en las clases teóricas, mientras que, en las prácticas, las chicas son más receptivas y quienes más aprenden a mejorar su conducción.

En las clases prácticas se hacen los ejercicios básicos que simulan la conducción —como acelerar y desacelerar, mantener el equilibrio, probar la agilidad—, para lo cual se acondiciona el patio del colegio como si se tratara de un terreno con

bachas y piedras. "Nuestro objetivo es complementar la enseñanza que ya reciben los jóvenes. Les señalamos las precauciones que deben tomar, cómo utilizar el casco, cómo deben cuidar el vehículo, cuáles son los factores de riesgo, etc." —señala Ferrán Roca, responsable de HEC.

En su larga experiencia, Honda ha dado formación a 31.814 escolares, fundamentalmente en Cataluña, aunque se quiere incidir en otras como Andalucía, País Vasco, Galicia y Madrid. En este sentido hay que recordar que la climatología es un factor determinante para el uso del ciclomotor: de los 1,8 millones que circulan en nuestro país, las cuatro provincias con mayor número de matriculaciones son Barcelona, Valencia, Sevilla y Cádiz.

El casco, fundamental

Uno de los aspectos en los que se pone más atención es en el uso del casco. Según Ferrán, "asumen que lo tienen que llevar, pero no son conscientes de su utilidad; relacionan el casco con la sanción, pero tenemos los argumentos necesarios para rebatir sus dudas; dicen que les da calor, pero yo les digo: Hace más calor en el hospital, que en la calle, con el casco bien puesto".

Los ejercicios están controlados por monitores que, en su gran mayoría, son o han sido pilotos de carreras, lo que muchas veces ignoran los alumnos, para que no asocien conducción con competición. Uno de los primeros monitores que participó en estos cursos fue Carlos Checa, antes de empezar su brillante carrera profesional. La participación de estos pilotos es importante y, gracias a ellos, muchos alumnos allanan los interrogantes que plantea la conducción de estos vehículos. ♦



USUARIOS DE CICLOMOTORES

VÍCTIMAS DE ACCIDENTES (2001)

	CARRETERA				CIUDAD			
	Todas las edades		De 15 a 17 años		Todas las edades		De 15 a 17 años	
	MUERTOS	HERIDOS	MUERTOS	HERIDOS	MUERTOS	HERIDOS	MUERTOS	HERIDOS
VARONES	269	5.139	50	1.378	194	21.265	47	4.981
MUJERES	18	897	5	247	168	15.711	41	3.867
					36	5.554	6	1.114



JAVIER COROMINA
Escritor

El coche es lo que importa

Ahora que estoy fuera del sistema puedo decirlo: la Sociedad tolera mucho mejor las esperas para intervenciones quirúrgicas que para matricular automóviles.

Aunque nunca hayamos tenido que aguantar demoras de ocho o diez meses para una operación, todos hemos leído quejas sobre este asunto en las secciones de "Cartas al Director" de cualquier periódico, o nos lo han contado amigos o parientes. Uno en este momento recuerda dos casos entre la gente con que se relaciona: año y medio para una intervención de menisco y siete meses para una operación de matriz. Si esto sucediera con las matriculaciones de coches, comandos especiales de la sociedad de consumo prenderían fuego a las Jefaturas de Tráfico, lapidarian a los funcionarios y llamarían a la desobediencia civil a toda la población.

Tres cosas hay en la vida: salud, dinero y amor. Teniendo salud, lo demás... Hubo un programa de televisión llamado "La salud es lo que importa". Bueno, pues mentira todo eso. Lo que importa es el coche.



Es el automóvil la joya favorita del sistema capitalista, el fetiche de la sociedad de consumo, el tótem de la tribu urbana, la estrella de los concursos televisivos y de los sorteos navideños, el instrumento de transporte libre, la sublimación de la vanidad, el hábitculo de la intimidad fuera del hogar y, en definitiva, el chisme más preciado de cuantos produce la economía de mercado. El automóvil es también un sueño lejano, casi siempre inalcanzable en otros sistemas económicos, por eso, el futbolista Hagi, oriundo de un país del Este, cuando jugó en España afirmó en una entrevista que le gustaban los atascos, hay que suponer que no lo dijo por masoquismo, sino porque al verse en ellos consideraba que había entrado en el estilo de vida por él anhelado. El coche se presenta ante los niños como algo maravilloso que se mueve y proporciona seguridad porque lo lleva papá o mamá.

Hacia los doce años, el automóvil pasa a ser una máquina que suscita entusiasmos eróticos y ostentatorios. Luego van viniendo las ansias consumistas y los afanes competitivos junto con los de independencia. El adolescente desea llegar a los dieciocho años, más que por alcanzar la mayoría de edad legal o por adquirir el derecho a voto, por la posibilidad de conducir. En consecuencia, el joven que logra ese brillante objeto del deseo lo quiere tener matriculado el mismo día que lo consigue. Perentoriedad que también concurre en el adulto cuando cambia de coche.

Esas exigencias individuales de respuesta inmediata por parte de la Administración también se presentan en el enfermo que quiere ser operado para recuperar la salud. ¿Dónde se encuentra, pues, la diferencia de presión? Creo que la explicación, que no justificación, es la siguiente. Ante la Sanidad Pública, desbordada por una demanda creciente, el enfermo se halla solo. Detrás de él nada más está su familia; y no siempre, ya que, en ocasiones, la proximidad de una herencia propicia que la codicia juegue sus cartas y, en algún otro caso, aparecen los deseos de librarse de una persona que se ha convertido en un estorbo. Si bien en la época de Séneca no existía la Seguridad Social, la condición humana era la misma, por lo cual el filósofo cordobés pudo decir: "la muerte es un castigo para algunos, para otros, un regalo, y para muchos, un favor".

Sin embargo, detrás del coche y las ansias personales de estrenarlo cuanto antes se encuentra la poderosa industria automovilística, con sus fabricantes, distribuidores, concesionarios, directores generales, directores comerciales, gerentes de ventas a flotas, vendedores, consecuciones de objetivos, 'rappels', incentivos... También están ahí los empresarios de alquiler sin conductor, los gestores administrativos, las financieras, los bancos, los talleres de reparación, los comerciantes de accesorios y pijaditas y el propio sector público, con su multi-imposición sobre el automóvil y los carburantes, y con su conocimiento de que España es el quinto país en cuanto a fabricación de automóviles, de que el once por ciento de la población activa trabaja directa o indirectamente en la automoción, y de que este sector supone el veinticinco por ciento del producto interior bruto.

Creo que, en esencia, ya está dicho todo. Para concluir basta recordar lo de siempre: la pela es la pela. O, más actualizado, el euro es el euro. O, más poético, poderoso caballero es Don Dinero. Y ya que anda por ahí Quevedo, pienso que se puede rematar así el artículo:

- Si queréis alma, Leonor, daros el alma confío.
- ¡Jesús, qué gran desvarío! dinero será mejor.

CINTURONES, TENSORES PIROTÉCNICOS, LIMITADORES DE TENSIÓN Y AIRBAGS SE HACEN INTELIGENTES

un equipo muy eficaz



Diversas investigaciones aseguran que el uso del cinturón de seguridad reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidente. Otros estudios determinan que, en impactos frontales a menos de 65 km/h (el 99% de los accidentes analizados), el cinturón reduce casi en un 70% las víctimas mortales, rebaja a algo más de la mitad las lesiones de cabeza y a un 70% los daños en el tórax, el abdomen y la pelvis.

Precisamente, para reducir a la mitad los accidentes mortales en Europa antes de 2010, la Unión Europea pretende, junto con un mayor control del alcohol y la velocidad, el incremento en un 40% del uso del cinturón de seguridad. Así lo ha señalado un alto responsable de la Comisión Europea, Frank Jost en unas jornadas celebradas el pasado mes de febrero en Alicante.

De ahí la importancia y el interés

por la generalización de la utilización de este elemento de seguridad pasiva, sobre el que la DGT ha realizado recientemente –junto con una campaña de divulgación específica– una encuesta personal en gasolineras urbanas e interurbanas a más de 6.500 conductores. Los resultados indican que lo utiliza el 81% de los ocupantes en carretera y el 46% en ciudad, lo que significa un aumento progresivo en los últimos años.

¿Se usa el cinturón?

No obstante, el uso es desigual según el asiento que ocupa cada uno. Así, en carretera lo utiliza el 85% de los conductores y el 90% de los pasajeros del asiento delantero, aunque los porcentajes bajan considerablemente en los ocupantes que viajan detrás.

En ciudad, en cambio, desciende mucho el uso, aunque es mayor en las poblaciones de mayor tamaño: en conjunto, hacía uso del cinturón

JOSÉ IGNACIO RODRÍGUEZ. INFOGRAFÍAS: DLIRIOS

El uso del cinturón de seguridad reduce a la mitad el riesgo de morir en caso de accidente. Además, la simple cinta se ha hecho 'inteligente' y cuenta con dispositivos que, al mismo tiempo, aprietan (pretensores) y ceden (limitadores de tensión) para no hacer daño. Y esto, gracias al airbag, gobernado por un sistema que analiza el accidente y actúa en consecuencia.



AUMENTA EL USO. Una encuesta realizada el pasado mes de octubre por la DGT indica un aumento progresivo del cinturón en los últimos años.

el 46% de los conductores y el 52% de los pasajeros del asiento delantero, mientras que se reduce sensiblemente entre los que viajan detrás.

También se constatan algunos datos curiosos respecto al uso del cinturón (ver gráfico "Cinturón: Uso según..."). Por ejemplo, tanto en ciudad como en carretera, el porcentaje de mujeres que lo utiliza es superior al de los hombres; si se tiene en cuenta la edad, en carretera se observa que el uso es mayor a medida que aumenta la edad, algo que no se

Algunos coches ya 'saben' cómo se está produciendo el accidente y son capaces de apretar el cinturón o inflar el airbag a medida



constata en zona urbana; y se usa más a medida que la distancia de desplazamiento prevista es mayor.

Asimismo, los usuarios de los vehículos que disponen de airbag, un dispositivo que siempre debe complementarse con el uso del cinturón, lo utilizan más: en carretera, el 88,3% de los usuarios de vehículos con airbag, frente al 82,8% en los que no disponían de ese elemento. En ciudad, la diferencia porcentual aún es mayor, el 57,1% y el 37,6%, respectivamente.

Efectos secundarios

La combinación de cinturón y airbag muestra una gran eficacia protectora en los accidentes. No obstante, pueden producir algunos daños, infinitamente menores que si no se usaran:

LAS LESIONES DEL CINTURÓN:

Abdominales. A causa de una mala colocación de la banda diagonal, por debajo del brazo, o la ventral sobre el abdomen, o si se va mal sentado.

En el tórax. La banda diagonal del cinturón puede causar lesiones en las costillas o en el esternón.

En el cuello. La inercia de la cabeza es absorbida por el cuello.

LAS LESIONES DEL AIRBAG:

"Puñetazo". Si conduce muy pegado al volante, al activarse el airbag recibiría un golpe fuerte en el pecho.

Abrusiones y quemaduras. La apertura de la bolsa suele producir quemaduras en los brazos, cara y pecho.

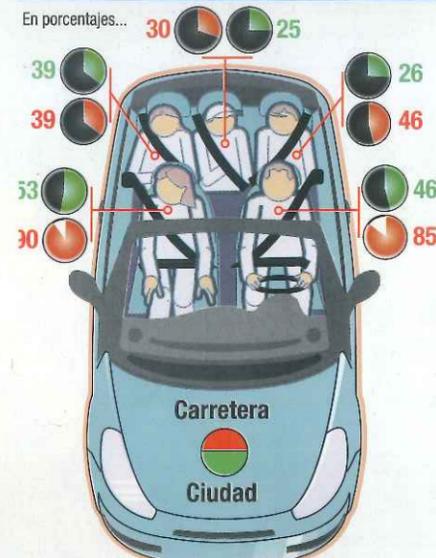
Ruido y gas. Sus efectos son leves y pasajeros.

Cigarrillo y gafas. Llevar un cigarrillo en la boca puede ocasionar quemaduras, pero usar gafas no plantea problemas.

Niños. Los bebés y niños colocados en capazos o sillas frente a un airbag corren grave peligro en caso de apertura.



QUIÉN UTILIZA EL CINTURÓN



Fuente: DGT (Encuesta realizada a ocupantes de 6.544 vehículos en octubre de 2002).

En el caso de niños menores de cinco años, todos utilizan algún sistema de retención en carretera, mientras que en ciudad el porcentaje se reduce al 77%. En el grupo de 5 a 12 años, el 44% utiliza el cinturón u otro sistema en carretera y sólo el 36% en ciudad. Además, en la encuesta se ha contabilizado un total de 19 niños de corta edad que viajaban en brazos de un adulto.

Cómo actúa

Para hacerse una idea, en una colisión a 50 km/h contra un muro rígido, el conductor sale despedido de su asiento y se acerca a las partes duras del vehículo (volante, salpicadero, parabrisas...) a una velocidad similar a la que adquiere un objeto que se deja caer desde la tercera planta de un edificio. Así que sujetarse con los brazos al volante, o proteger a un niño que se lleva en brazos es del todo imposible.

Cuanto más tiempo está deformándose un vehículo por un choque, mejor es la protección del ocupante. Así, administrando el cambio de velocidad durante el mayor tiempo posible, se puede lograr que las deceleraciones sean menores y, por tanto, las lesiones menos graves.

Precisamente, los sistemas de retención de los ocupantes, fundamentalmente el cinturón de seguridad, lo que hacen es mantener al ocupante en su sitio, repartiendo su cambio de velocidad a lo largo del mayor tiempo

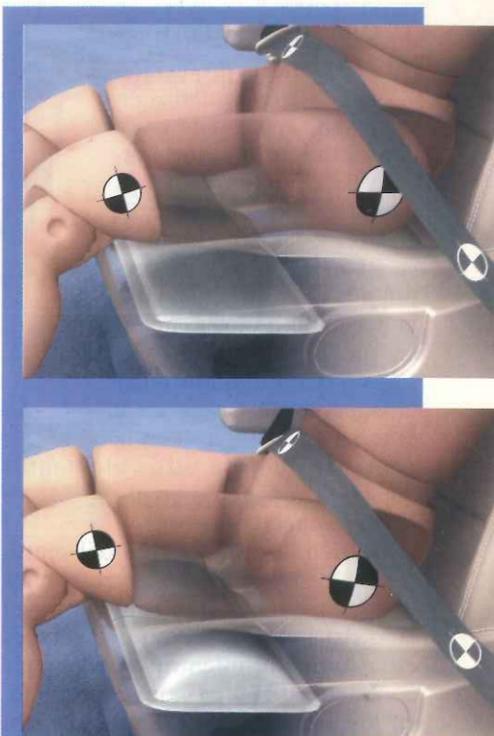
posible para así reducir las fuerzas máximas. Se le saca partido a todo: a esos 60 cm en los que el coche se está deformando hasta que se detiene, a los 30 cm más que permite el cinturón al extenderse unos 2,5 cm antes de bloquearse... Pero ¡ajo!, las holguras excesivas a causa de ropas muy voluminosas o por artilugios como las pinzas dejan sin efecto la eficacia del cinturón. Por el contrario, se han ido introduciendo dispositivos como abrazaderas de cinta y pretensores para disminuir los efectos de las holguras y alargamientos excesivos del cinturón.

Despedidos

Otras de las funciones del cinturón es evitar que los ocupantes salgan despedidos fuera del vehículo en un accidente. El ocupante sería expulsado, prácticamente, a la misma velocidad que tenía antes del impacto hasta golpear con el asfalto u otro obstáculo. Además, en los accidentes con vuelco, la probabilidad de que el ocupante salga despedido es muy alta si no lleva abrochado el cinturón. Incluso, evita que los ocupantes de las plazas traseras aplasten a los que van delante.

En este sentido, los investigadores y expertos del INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil) consultados por "Tráfico" se muestran partidarios de la implantación del cinturón de seguridad en los autocares, tanto para disminuir el daño en el caso de choques frontales como de vuelco, aunque esto supondrá profundas modificaciones estructurales.

En colaboración con empresas como Dalphimetal e Hispano-Carroce-



Efecto antisubmarino

En algunas colisiones el cuerpo de los ocupantes se desliza por debajo de la banda ventral del cinturón. Cuando se produce el denominado efecto submarino, debido a un mal uso del cinturón o porque el asiento es muy blando, la sujeción del cinturón ya no se produce por la pelvis, una parte muy sólida de nuestro esqueleto, sino por el vientre, mucho más débil. Para evitar las graves lesiones que se pueden originar se han diseñado asientos e ideado dispositivos antisubmarino, como la posibilidad de que la parte exterior de la banqueta se levante o, como el sistema de Renault: un airbag que se localiza bajo el asiento y, en caso de choque, se infla y forma una prominencia que evita el desplazamiento de la pelvis.



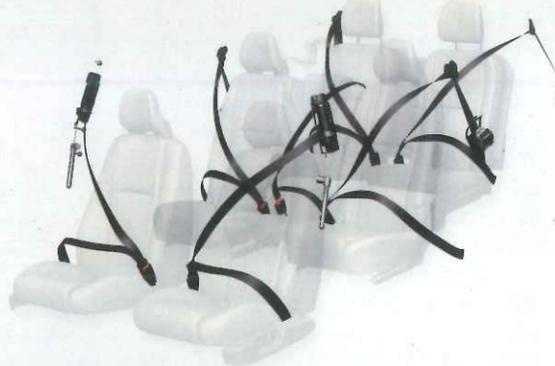
DEMOSTRADO. Los crash-test muestran la eficacia del conjunto de los sistemas de retención

ra, el INSIA está evaluando los primeros prototipos para asegurar la protección a los pasajeros sentados en la ventana en caso de vuelco, mediante la combinación de cinturón y airbags laterales. Éstos se situarán en cada pilar del autobús y constan de una tela de despliegue rápido para evitar la eyección de los ocupantes fuera del vehículo y, al mismo tiempo, amortiguar el impacto de la cabeza y el torso del pasajero con la ventana o contra otros elementos que puedan penetrar en el espacio de supervivencia.

Volviendo a la eficacia del cinturón en los turismos, en las colisiones laterales el ocupante sentado en el lado del impacto recibe una protección limitada, mientras que es más completa en el otro lado. En cambio, en los alcances a otros vehículos, si no se lleva el cinturón abrochado ocurre algo similar a una colisión frontal, los ocupantes son impulsados hacia adelante, contra el volante o el salpicadero. Además, tanto en los alcances como en las colisiones frontales, si los ocupantes de los asientos traseros no llevan abrochado el cinturón, pueden originar graves lesiones al impactar contra los pasajeros delanteros.

Combinación de dispositivos

Hace 10 años podía afirmarse que el cinturón era el elemento de seguridad pasiva más importante del automóvil. Ahora el sistema de retención del coche es el resultado de la



El cinturón se usa el 46% en ciudad y el 81% en carretera. En ésta, se lo abrocha el 85% de los conductores y el 90% de los acompañantes del asiento delantero

combinación de numerosos dispositivos. En los últimos años se han ido implantando de serie numerosos sistemas avanzados de protección: limitadores de esfuerzo; pretensores de cinturón, diseñados para adelantar su respuesta a los primeros milisegundos de la colisión; así como numerosos sistemas de airbags. Por ejemplo, airbags laterales para proteger el abdomen en colisiones a

TAMBIÉN EN LOS VUELCO. El cinturón evita que los ocupantes salgan despedidos ante un vuelco, y que se golpeen entre sí o contra elementos rígidos.



90°; de cortina, instalados en el techo para proteger la cabeza; de rodilla, para disminuir lesiones en piernas y pelvis; los airbags adaptativos o inteligentes, con respuesta variable, para mejorar la cinemática global del ocupante en la colisión y aumentar la eficacia del cinturón y del airbag frontal...

Y si antes, el cinturón y el coche, simplemente tenían que cumplir unas prescripciones técnicas, ahora, según Ricardo Chicharro, jefe del Área de Homologación de Vehículos del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial), "ya hay airbags y cinturones 'listos' gracias a los sensores que detectan cómo se está produciendo la colisión y a qué se debe: ¿un frenazo? ¿un impacto débil o fuerte? ¿frontal? ¿diagonal? ¿con un coche? ¿con un camión? ¿con un objeto rígido?... Y tras analizar la curva de aceleración (cada curva implica un tipo de choque) toma decisiones activando pretensores, limitadores de esfuerzo, airbags... o, por ejemplo, cerrando la banqueta sobre el respaldo para evitar el riesgo de submarinaje".

Fuentes de Dalphimetal —una multinacional de capital español especializada en la fabricación de airbags— han explicado a "Tráfico" los

pasos que han conducido al incremento de seguridad pasiva de los vehículos. Inicialmente, simplemente contaban con cinturones de seguridad, algo que los estudios de accidentología demostraron como algo muy positivo. Pero, junto con la eficacia del cinturón en los accidentes frontales, se comprobó también que se producían niveles de aceleración en cabeza que superaban los umbrales de lesión, que también afectaban al hombro y tórax.

El porqué del airbag

Precisamente por esta razón aparecieron los airbags, consiguiéndose una reducción de los niveles de deceleración en cabeza y evitando el contacto de la misma con partes rígidas del vehículo; y gracias a ello se pudieron diseñar los limitadores de tensión del cinturón con el fin de que los usuarios del automóvil, sobre todo los de edades avanzadas, no sufran lesiones en tórax y hombro.

Con los limitadores se mantiene el esfuerzo realizado por el cinturón en un valor constante, por debajo de los umbrales de lesión, limi-

tando la cantidad de energía que es capaz de retener e incrementando la que debe absorber el airbag. Según fuentes del Dalphimetal, la energía cinética del ocupante se absorbe en una colisión severa (64 km/h) con el siguiente reparto: entre el 60-70%, el cinturón; y el resto, 40-30%, el airbag.

Visto de otra manera, un cinturón por sí mismo frena el torso después de haberse desplazado entre 25 y 30 cm mientras que, con limitador de tensión, el recorrido aumenta, entre 45 y 55 cm, por lo que inevitablemente el conductor

Instrucciones de uso



- Compruebe que las bandas no están torcidas o enganchadas. Coloque la banda horizontal lo más baja posible, entre la pelvis y los muslos, nunca sobre el abdomen.
- Ajuste la altura del anclaje superior para que la banda diagonal quede entre el cuello y el hombro.
- No utilice cojines sobre el asiento ni "pinzas" para que no le oprima la cinta: se restaría eficacia al cinturón.
- No recline demasiado el respaldo del cinturón, en caso de colisión el cuerpo podría deslizarse por debajo de la banda ventral ("efecto submarino") o se produciría daños en el cuello.
- No use ropas muy voluminosas. Las embarazadas deben colocarse la banda abdominal entre los senos y la cinta inferior bajo el abdomen

golpearía con la cara en el volante o en el tablero, de no ser porque en este caso tiene que estar complementado con un airbag. Y tiene que ser un airbag un poco más grande que el normal ya que tiene que proteger no sólo la cara sino el torso del ocupante.

El futuro

Ahora ya hay muchos fabricantes que incorporan en alguno de sus modelos airbags inteligentes (volumétricos, de proximidad, térmicos...) capaces de conocer la masa y la estatura del ocupante, e incluso si lo que hay en el asiento es

El airbag, por partes

Un airbag está formado por un generador de gas, una bolsa de aire plegada, una tapa y las diferentes chapas de montaje y fijación a la carrocería. El generador (pirotécnico, de gas comprimido o híbrido) es el componente activo del airbag que, ante una señal eléctrica de la unidad electrónica de detección y diagnóstico de la colisión se activa produciendo gran cantidad de gas. Los sacos son el elemento principal en la retención ya que permiten detener al ocupante, transformando la energía cinética del mismo en una diferencia de presión en el saco.



Un coche, un airbag

Para el diseño de los dispositivos de retención se tiene en cuenta parámetros como el comportamiento del vehículo en una colisión. Según el fabricante español de airbags, Dalphimetal, es necesario un desarrollo individual para cada modelo de coche: se realizan simulaciones y ensayos con diferentes configuraciones de accidente, velocidades, características físicas del ocupante, etc... y se va mejorando el sistema mediante la variación de la presión del saco, la ventana de salida del gas, el volumen y geometría del saco, etc. Este trabajo se realiza individualmente para cada airbag, tanto para el conductor como para el pasajero, ya que ambos tienen una geometría y volumen muy diferente. Y lo mismo ocurre con los airbags laterales. Así mismo se hacen ensayos de ocupantes mal situados para garantizar que el airbag no produce riesgos de lesiones graves.



EN COMBINACIÓN. Sin cinturón, el airbag es relativamente poco efectivo.

una persona o una caja.

Todas las investigaciones y planteamiento de desarrollo de los airbags, señalan fuentes de Dalphimetal, contemplan la interacción accidente/ocupante/sistema de seguridad, de manera que la respuesta se adapte a las condiciones del ocupante (tamaño, peso, posición...), y a las condiciones del accidente (tipo, severidad...). Por ejemplo, los airbags pueden ser duales, con una presión de saco del 70% para ocupantes pequeños y en colisiones leves; y otra más elevada (100 %) para adultos en colisiones de gran severidad. También existen diseños con volumen del saco desplegado variable en función de otros parámetros.

Actualmente ya existen propuestas para instalar airbags en el exterior del vehículo destinados a la protección de peatones en el caso de accidente con atropello. Incluso se estudian capós activos que disminuyen su rigidez para hacer menos daño. No obstante, en la actualidad la tecnología se está centrando en los sistemas de detección y diagnosis

En una colisión frontal a 64 km/h, el cinturón amortigua el golpe en un 60-70%, mientras que el airbag protege el 40-30% restante



del accidente para que estas soluciones puedan llegar a los vehículos en serie.

Otras líneas de trabajo se centran en evitar situaciones de riesgo relacionadas con la activación de los airbags. Por ejemplo cuando los ocupantes se encuentran en una po-

sición diferente a la normal (apoyados en puertas, apoyados o cerca del salpicadero, etc.), niños en plazas delanteras con la silla orientada en sentido opuesto a la marcha (posición que no debe producirse nunca), ocupantes con anatomía diferente, mujeres pequeñas, hombres muy voluminosos o altos...

En este sentido, señala Ricardo Chicharro "en el INTA tenemos en marcha un proyecto de investigación para construir un prototipo de vehículo dotado con toda clase de sensores, de los que actualmente están operativos en el mercado, que sean capaces de detectar el obstáculo, a qué distancia, a qué velocidad va nuestro coche, a qué velocidad se acerca el obstáculo, si está parado, si va en nuestra misma dirección, si viene de frente, si el obstáculo es una persona... Por ejemplo, si nos va a golpear lateralmente un camión, podemos hacer que el asiento se retraiga, se desplace hacia el interior y quede un hueco libre que se llene con un airbag".

En definitiva, innovaciones cuyo objetivo es aumentar las posibilidades de supervivencia y reducir los daños, pero sin olvidar la deformabilidad del coche porque de nada sirve que los anteriores dispositivos sean muy eficaces si el coche está aplastando al conductor. Pero esa es otra historia. ♦

Razones del sí, o el no, al cinturón

Si El principal argumento de los ocupantes de 6.500 vehículos encuestados recientemente por la DGT para usar el cinturón de seguridad es, precisamente, por "seguridad" (73%). Le sigue porque es "obligatorio" (19%) y por "miedo a las multas" (5%).

No El no al cinturón lo justifican con los siguiente motivos: en carretera, porque "se le olvidó", por resultar "molesto o incómodo", por ser un "desplazamiento corto" porque "acaba de quitárselo" y tener que realizar "paradas frecuentes"; en ciudad, los argumentos más frecuentes para no usarlo son por tratarse de un "desplazamiento corto", por realizar "paradas frecuentes" y por "resultar molesto e incómodo".

LA MAYORÍA DE LOS NIÑOS ESPAÑOLES NO UTILIZA NINGÚN SISTEMA DE RETENCIÓN



suspenso en seguridad infantil

MERCEDES LÓPEZ. INFOGRAFÍAS: ADRIANA EXENI

Sólo el 37% de los niños españoles viaja correctamente protegido, según un estudio realizado sobre el uso y la eficacia de los sistemas de retención infantil en más de mil accidentes. Una cifra muy preocupante, toda vez que el riesgo de que el niño muera en un accidente de tráfico se multiplica por cinco cuando viaja 'suelto'. Utilizar la 'sillita' o el 'cojín' adecuado reduce en un 96% el riesgo de lesiones graves y mortales.

La probabilidad de que un niño muera en un accidente de tráfico se multiplica casi por cinco y la de sufrir lesiones graves es casi tres veces superior, cuando el pequeño va 'suelto', es decir, cuando no usa ningún sistema de retención infantil. A estos datos se pueden añadir otras cifras aún más preocupantes: más del 60% de los niños españoles de hasta 11 años viaja suelto y, lo que es aún más grave, el porcentaje va subiendo según se incrementa la edad del niño, llegando a superar el 80% cuando el pequeño ha cumplido 9 años.

Estas alarmantes afirmaciones acababan de hacerse públicas en la presentación de un estudio realizado por el RACE (Real Automóvil Club de España) con la colaboración de la Dirección General de Tráfico (DGT)

USO DE SISTEMAS DE RETENCIÓN



Edad	No utilizaban	Uso inadecuado	Uso adecuado
Menor de 1 año	27%	26%	48%
1 a 3 años	42%	26%	32%
4 a 6 años	65%	24%	12%
7 a 9 años	79%	19%	2%

y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en la que se ha investigado el uso y la eficacia de los sistemas de retención infantil en los accidentes de automóvil ocurridos en carretera.

Se han analizado los accidentes en los que estuvieran afectados, independientemente de la gravedad de sus lesiones, al menos un niño de hasta 11 años. Se ha trabajado con más de 1.000 cuestionarios. "Una muestra suficientemente extensa para ser una representación creíble de dónde y cómo se producen en España las víctimas entre pasajeros infantiles", en palabras del coordinador de la investigación, Jesús Monclús, jefe del Departamento de Seguridad Vial del RACE.

La conclusión es bastante pesimista, como subraya Monclús: "El porcentaje de uso de los sistemas de re-

tención infantil en la muestra fue muy bajo, alrededor del 37%, mientras que en países como Estados Unidos llega a un 95%. En caso de accidente hay tres veces más niños ilesos entre los que van correctamente protegidos que entre los que no". Y desglosa las cifras por grupos de edad: "Los bebés de menores de un año van adecuadamente sujetos en menos de la mitad de los casos y la mayoría de los niños de más de cuatro años viaja sin retención alguna".

Falta información

Todo ello, a pesar de que está demostrado que los sistemas de retención infantil (desde el capazo a la sillita o el cojín) son, con diferencia, más eficaces que los cinturones de seguridad para los adultos: mientras que la eficacia de estos últimos para evitar muertes llega a un 60%, el uso adecuado de los sistemas de retención infantil mirando hacia detrás puede llegar a prevenir hasta un 96% de todas las lesiones graves y mortales de los niños.

Esta situación nos lleva a una pregunta: ¿A qué se debe esta falta de concienciación de los padres españoles? "A la falta de información" destaca Mónica Colás, responsable del Departamento de Investigación de Accidentes de la DGT, que añade: "Es cierto que el porcentaje de utilización es todavía muy bajo, pero no debemos olvidar que el problema no es sólo el uso, sino el uso adecuado de estos sistemas". Este aspecto también se ha tratado en el estudio y se indica que en más del 20% de los casos las sillitas van, efectivamente, mal colocadas. "La buena voluntad -continúa Colás- en muchas ocasiones existe. Los padres



OBLIGACIÓN. Los padres deben hacer que los niños viajen siempre con el adecuado sistema de retención.

DÓNDE SE LESIONAN



quieren hacerlo bien, pero la realidad es bien distinta. Queda mucho por trabajar en lo que se refiere a la información en este campo".

Sentados en el centro

Otro de los factores estudiados fue el lugar que ocupaba el niño dentro del vehículo en el momento de producirse el accidente. Dos han sido las conclusiones más importantes. El asiento central de la segunda fila parece que es la posición más segura dentro del vehículo: más del 20% de los niños ocupaba ese lugar y sólo un 14% de las víctimas mortales viajaba en ese asiento. Por el contrario, el asiento delantero derecho -el conocido como el del copiloto- ha resultado ser el más peligroso. Sólo un 4% de los niños de la muestra iban colocados en ese asiento, pero concentraron un 10% de los fallecidos. La tercera fila y los asientos en



SUELTO. Sin el adecuado sistema de retención, el niño puede, en caso de accidente y aunque la velocidad sea muy baja, salir disparado contra el parabrisas.

LESIONES SEGÚN EL USO

Tipo de lesión	No usaba	Uso inadecuado	Uso adecuado
Ileso	14%	31%	38%
Leve	60%	53%	53%
Grave	17%	9%	7%
Mortal	3%	3%	1%
Desconocido	5%	5%	2%

DÓNDE IBA SENTADO

Asiento	Ilesos	Leves	Graves	Mortales
Delantero derecho	3%	4%	5,5%	9,5%
Trasero derecho	37%	36%	29%	38%
Trasero central	18%	21%	27%	14%
Trasero izquierdo	30%	27%	27,5%	24%
Otros	3%	6%	8%	14%
No se sabe	8%	5%	3%	0%

otras posiciones (zona de carga de las pequeñas furgonetas, por ejemplo) son también más peligrosas que la media. En esa posición viajaba algo más del 6% de los niños, mientras que las víctimas mortales ascendieron al 14%.

A través de este estudio, también se han conocido cuáles son las zonas del cuerpo del niño que sufren más lesiones en caso de accidente. La cabeza y el cuello son las partes más castigadas (en el 45% de los accidentes y en más del 70% de los casos mortales). Las extremidades (tanto brazos como piernas) son las siguientes zonas que más frecuentemente resultaron heridas, aunque "otros estudios demuestran que las lesiones en las extremidades tienden a ser menos peligrosas para la vida, pero muchas veces dan como resultado una discapacidad de larga duración", subraya Monclús. Otro aspecto a tener muy en cuenta es el de



DIFÍCIL. Instalar una sillita es una tarea compleja que a veces conlleva un mal uso.

La velocidad agrava las lesiones

Una de las conclusiones más preocupantes de la investigación es la que señala a la velocidad como 'agravante' de las lesiones que sufre el niño. "Es uno de los factores de riesgo más preocupantes" enfatiza Mónica Colás, responsable del Departamento de Investigación de Accidentes de la DGT. Esta afirmación ha quedado claramente demostrada, "por el excesivo número de niños con lesiones graves (50%) y niños con lesiones mortales (68%) en las carreteras donde se circula a más velocidad" corrobora Jesús Monclús, jefe del Departamento de Seguridad Vial del RACE. Todo ello, a pesar de que en España las autopistas sólo representan un 6% del total de la red de carreteras. Las frías estadísticas continúan aportando más datos. Los porcentajes de uso de sistemas de retención infantil también mantienen niveles muy bajos en este tipo de vías: el 55% no usaba ningún sistema de protección, un 25% estaba 'mal atado' a su asiento y, tan sólo el 20% restante iba correctamente sentado.

LAS CAUSAS



Salir despedido del coche	5,5%
Interacción con airbag	0,4%
Contacto con otros ocupantes	4%
Interacción con SRI*	9%
Salpicadero/Parabrisas	3%
Respaldo asiento delantero	30,5%
Interior del coche(lateral/techo)	25%
Cristales	3%
Objetos dentro del vehículo	1%
Otros	2%
Desconocido	20%

*SRI: Sistemas de Retención Infantil

las heridas en el tórax: se produjeron en el 9% de los accidentes, pero estuvieron presentes en el 40% de los accidentes mortales.

Golpearse con el respaldo del asiento delantero (30%), contra el techo o el lateral del coche (25% de los casos y el 41% de las lesiones mortales) fueron las causas más frecuentes de las lesiones infantiles. Sin olvidar que casi el 6% de los niños -de los que falleció el 36%- salió despedido del vehículo.

Mejor los turismos familiares

Según otra de las conclusiones, viajar con el niño en vehículos de tamaño grande o mediano es lo más seguro para él. En cambio, los todo terreno y las furgonetas mixtas (carga y pasajeros) son los que encierran más peligro para los pequeños: el 11% de los niños viajaba en este tipo de vehículos y sufrió el 24% de todas las lesiones mortales.

ASÍ VAN SUJETOS



Cuna Capazo	2%
Grupo 0/0+ Mirando hacia atrás. Sillita-cesta	2%
Grupo 0/0+ Mirando hacia adelante. Sillita-cesta	6%
Grupo I Sillita infantil	11%
Grupo II Cojín elevador con respaldo	2%
Grupo III Cojín elevador sin respaldo	3%
Asiento integrado	1%
Cinturón de seguridad de adulto de 2 puntos	3%
Cinturón de seguridad de adulto de 3 puntos	6%
Niño con dispositivo sin abrochar	0,5%
Sentado en las piernas de otra persona	4%
Sin asiento de seguridad	56%
Desconocido	3%

Fuente infografías: Estudio Uso y Eficacia de los Sistemas de Retención Infantil en España. RACE-DGT.

Por último, hay que indicar que la mayoría de los accidentes mortales se produjo al volcar el vehículo (48%), mientras que sólo el 4% de los accidentes con víctimas mortales ocurrió en una colisión frontal, a pesar de que son el tipo de accidente más frecuente (44%). Lo que se explica, en palabras de Jesús Monclús, "por los altos niveles de protección que ofrecen los asientos en Europa en este tipo de colisiones". Al tiempo, destaca que los impactos fronto-laterales dieron lugar a lesiones muy graves. Esto debería servir "indica convencido Monclús" "para impulsar la rápida introducción de nuevas pruebas dinámicas laterales en las normas de certificación de los asientos infantiles".



EL USO DE SISTEMAS DE RETENCIÓN, LA ÚNICA MEDIDA CONTRA LAS LESIONES INFANTILES SEGÚN LOS MÉDICOS

lesiones grandes en viajeros pequeños

JUANA SÁNCHEZ. INFOGRAFÍA: DLIRIOS

Según las estadísticas médicas, los accidentes son la principal causa de mortalidad infantil en los países desarrollados. De ellos, los más graves son los de tráfico y suceden cuando el niño viaja en el automóvil con sus padres. Antes de conocerse el estudio que publicamos en estas páginas hablamos con algunos expertos sobre este problema.

Un informe de UNICEF asegura que el tráfico causa el 41% de las muertes infantiles en los países industrializados. En 2001, según las estadísticas de la DGT, murieron en España 159 niños de 0 a 14 años en accidentes de tráfico.

En una colisión severa, el escaso peso de un niño y su estructura corporal —la cabeza de mayor tamaño, proporcionalmente, al resto del cuerpo— facilitan que salga disparado de su asiento, se golpee contra las zonas rígidas del coche y llegue, incluso, a romper los cristales e impactar contra el asfalto.

La distribución de las lesiones en el cuerpo infantil es distinta a la del

adulto. Mientras éste sufre más daños en tórax y abdomen, la cabeza, el cuello y la cara son las partes que, con mayor frecuencia resultan heridas en los niños.

Apropiados para el niño

Si los niños van sujetos, estas lesiones suelen ocurrir en el sentido de la marcha y en el asiento delantero. En este sentido, una investigación de Renault confirma que los menores de dos años sentados mirando hacia adelante pueden sufrir daños graves en el cuello y en la columna vertebral, lo que en la mitad de los casos podría terminar en una paraplejía del niño.

El doctor Ignacio Martínez, traumatólogo del hospital infantil "Niño Jesús" (Madrid), confirma que, las lesiones cervicales son las más graves en los niños, "incluso hasta que cumplen 6 u 8 años. Además —señala— en algunas ocasiones, estas lesiones dañan el sistema nervioso central y necesitan de ingreso hospitalario y de pruebas específicas".

Otra consecuencia frecuente son los politraumatismos. En el Registro de Trauma Pediátrico del hospital materno-infantil "Teresa Herrera" (A Coruña) se ha detectado que la mitad de los menores 'plurilesionados' llega por un accidente de tráfico. La cuarta parte de ellos es pasajero de un automóvil, y siete de cada diez no usa elementos de seguridad.

Una opinión similar mantiene el doctor José Luis Teja, médico de la Unidad de Cuidados Intensivos Pediátricos del Hospital de Valdecilla (Santander). Asegura que hay que usar un sistema de seguridad apro-



CABEZA. Junto con el cuello y la cara son las zonas que resultan heridas con mayor frecuencia.

Menores de 3 años: prohibido ir sin sillita

El Parlamento Europeo ha aprobado una directiva que prohíbe que los menores de 3 años viajen en coche sin sillita de seguridad. Esta normativa deberá incluirse en las legislaciones nacionales en un máximo de tres años. Estos son los puntos básicos:

- ✓ Si el vehículo no dispone de dispositivos de seguridad adecuados, no podrán viajar en ellos menores de 3 años.
- ✓ Los niños de estatura inferior a 150 cms. utilizarán asientos especiales anclados al bastidor del coche, irán sentados en cojines o con sistemas que regulen la altura del cinturón. El límite podrá ser 135 cms. en los países que lo decidan.
- ✓ En los taxis la decisión dependerá del país, pero los niños viajarán en las plazas traseras.
- ✓ Si 3 niños van en el asiento trasero, uno podría ir sujeto con el cinturón.



LAS LESIONES MÁS FRECUENTES

CABEZA. Las más habituales (después de la cara) y las más graves. Con SRI en el sentido de la marcha, la cabeza puede golpear contra las partes rígidas del coche.

CUELLO. Pueden sufrir lesiones graves los niños pequeños y bebés sujetos con el cinturón del coche o en sillas en el sentido de la marcha.

TÓRAX. Con cinturón de cadera y hombro, las lesiones —poco graves— se producen por el contacto con el propio cinturón. Las más graves, en las colisiones laterales.

BRAZOS. Sin SRI, sufren lesiones en el 10% de los casos, aunque no suelen ser graves. La mayoría ocurre en el asiento delantero.

SRI: Sistema de Retención Infantil

CARA. Junto a las de la cabeza, suman el 75% de las lesiones totales. Sin embargo, con SRI, suelen reducirse a cortes y rozaduras de poca gravedad.

COLUMNA VERTEBRAL. La inercia del impacto flexiona violentamente cabeza y torso. En los pequeños, sufre la zona cervical y en los mayores, la torácica y lumbar.

ABDOMEN Y PELVIS. En niños pequeños sujetos sólo por el cinturón, la banda abdominal resbala sobre la pelvis —aún no desarrollada— y lesiona el abdomen.

PIERNAS. Sin sujeción o con el cinturón del coche (sin SRI), los pies pueden quedar atrapados entre el suelo y el asiento. Más frecuentes que las de los brazos.

Esta infografía ha sido realizada con anterioridad a la presentación del estudio

sobre accidentalidad infantil elaborado por RACE/DGT.



NUEVA CAMPAÑA DE LA DGT: LA UTILIDAD DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD PASIVA DEL COCHE

Abróchate el cinturón Abróchate a la vida

MERCEDES LÓPEZ
INFOGRAFÍA: DLIRIOS

La nueva campaña divulgativa de la DGT ya está presente en todos los medios de comunicación. Su objetivo es convencer a los ciudadanos sobre la utilidad que, en caso de accidente, tiene la correcta utilización del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil, aún cuando el coche equipе otros dispositivos como el airbag.

El problema no es que los ciudadanos ignoren que deben abrocharse el cinturón de seguridad, sino que, muchas veces, no están convencidos sobre su utilidad. Por ello, la Dirección General de Tráfico se ha propuesto en su campaña anual de divulgación concienciar sobre las ventajas que, en caso de accidente, tiene la correcta utilización del cinturón y los sistemas de retención infantil.

La campaña, que ya se ha comenzado a emitir, tiene un presupuesto de casi 14 millones de euros y ha sido realizada por la agencia de publicidad Euro RSCG-Lorente.

Bajo el eslogan "Abróchate el cinturón. Abróchate a la vida", cinco anuncios, en su versión televisiva, muestran, en otras tantas situaciones diferentes, qué ocurre cuando tenemos un accidente y no llevamos abrochado el cinturón o incluso cuando llevamos al niño suelto en el asiento trasero. La principal novedad radica en la segunda parte del anuncio. "Explica con un ejemplo científico, cruel, pero muy gráfico y sencillo de comprender las consecuencias del accidente" indica Jose M^a Batalla, vicepresidente creativo de la agencia. "Consideramos -continúa Batalla- que se trata de una campaña

pedagógica, con un tratamiento muy realista y que pide un gesto que no cuesta nada: abrocharse el cinturón". También hay que destacar que es una campaña que no sólo está dirigida al conductor (no corra, no se distraiga...) sino a todos los ocupantes del vehículo: use correctamente los sistemas de seguridad del coche.

También en Internet

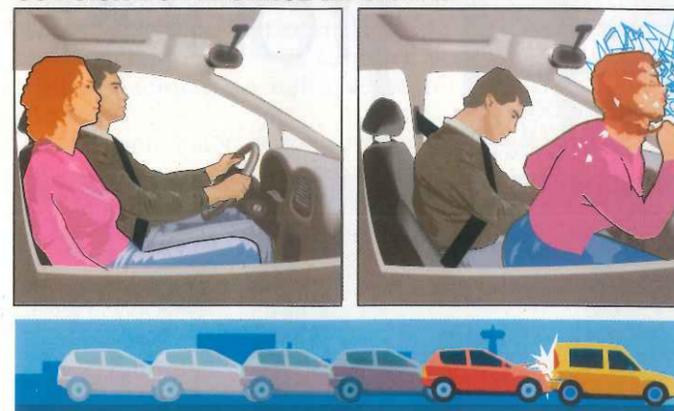
Además de la campaña televisiva, se llevarán a cabo inserciones en prensa escrita y en salas de cine, donde se proyectará un spot resumen de todas las situaciones. Finalmente, se va a realizar una campaña a través de Internet, medio en el que se van a 'colgar' más de 10 millones de impresiones en las 'web sites' de los diarios electrónicos, portales, buscadores, circuitos de motor y circuitos de viajes y turismo más visitados según las encuestas oficiales. ♦

Nota aclaratoria

Estas páginas y sus gráficos han sido realizados, por necesidades de cierre de la revista, antes de que la campaña de la DGT estuviera concluida. Por lo tanto, los contenidos y situaciones que reflejamos pueden sufrir variaciones con respecto a lo que se verá en los diferentes medios de comunicación.

ESPOTS EN TELEVISIÓN

COLISIÓN POR ALCANCE EN CIUDAD



FRENAZO EN EL SEMÁFORO. Un turismo que circula por ciudad alcanza a otro vehículo parado ante un semáforo. Mientras que el conductor lleva el cinturón de seguridad, su acompañante no lo utiliza y se golpea contra el parabrisas.

NIÑO SIN SISTEMA DE RETENCIÓN

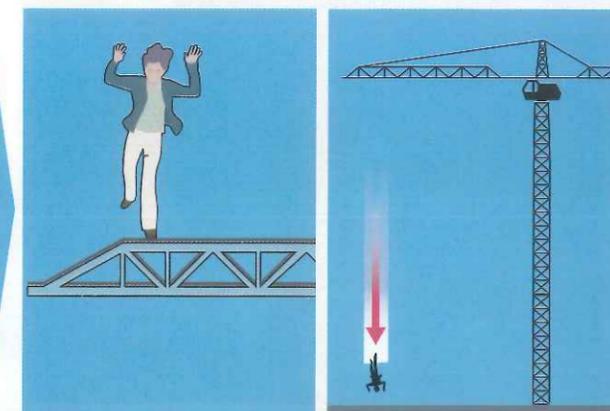


UN COCHE QUE SE CRUZA. Una madre, con cinturón de seguridad abrochado, viaja con su hijo que va sentado -sin sillita- en la parte trasera del vehículo. Se le cruza otro coche e impacta fronto lateralmente contra él.

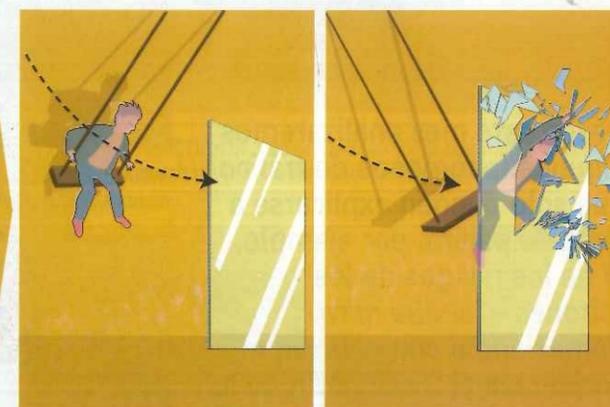
CHOQUE CONTRA OBSTÁCULO EN CARRETERA



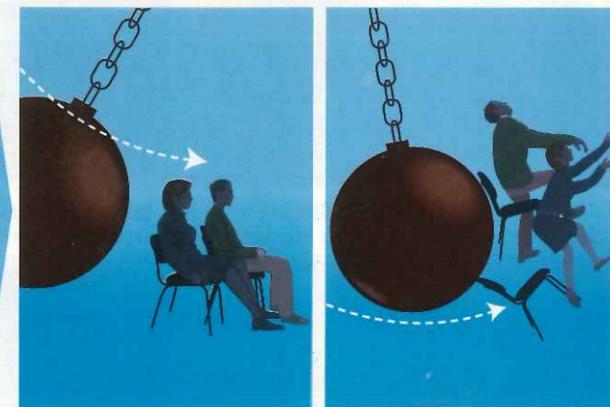
SORPRESA EN LA VÍA. Un turismo se encuentra, a la salida de una curva, con un camión y colisiona con él. Los pasajeros de las plazas traseras no llevan el cinturón de seguridad y golpean a los ocupantes delanteros que van correctamente protegidos.



CAÍDA DESDE LAS ALTURAS. El impacto de una persona contra el parabrisas de un coche equivale a su caída libre desde un edificio de varios pisos.



NIÑO PROYECTIL. Sin sistema de retención adecuado el niño saldría disparado hacia el parabrisas como si le lanzáramos desde un columpio contra una pared de cristal



HOMBRES DE HIERRO. La fuerza con la que los dos ocupantes de las plazas traseras golpean a sus compañeros de los asientos delanteros equivale al golpe que les produciría una gran bola de metal.

A VISTA DE
PÁJARO

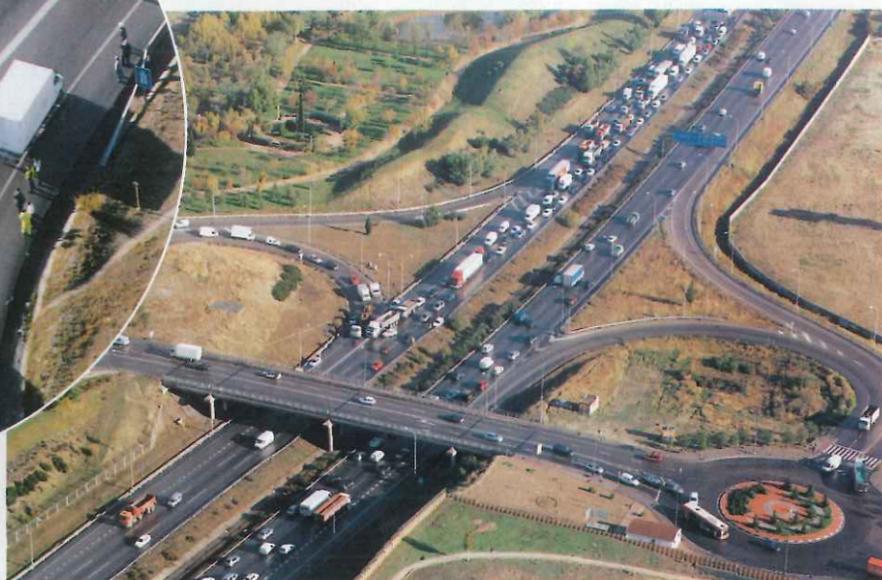
el peligro de los "mirones"



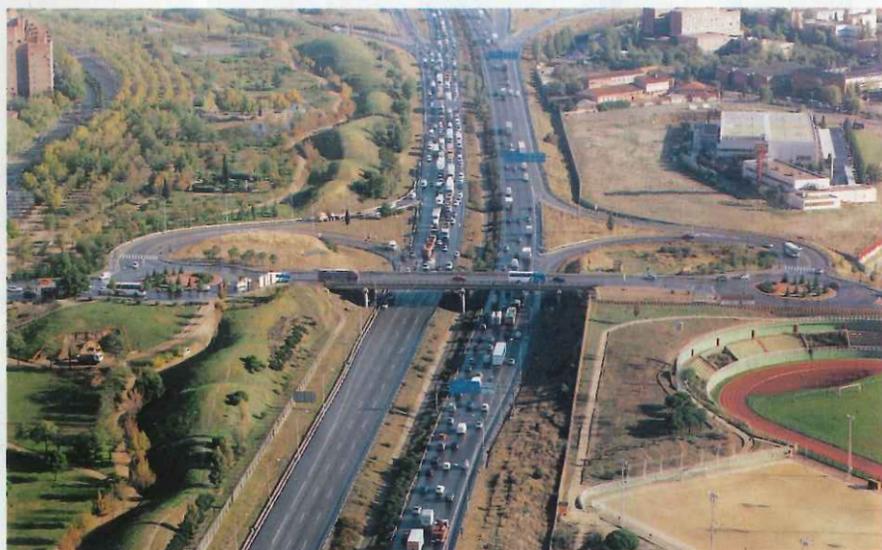
J. S. FOTOS: BEGOÑA DE MARCOS

Desde este mes analizaremos algunos fenómenos de tráfico que sólo pueden explicarse a vista de pájaro, por ejemplo, el de los riesgos de los mirones - "el que mira demasiado o con curiosidad", como reza el Diccionario de la Lengua Española- cada vez que hay un accidente. Y lo hacemos desde la inmejorable perspectiva que hay desde los helicópteros de la DGT.

Los niños cruzan la calle sin mirar detrás de la pelota porque su baja estatura no les permite ver los coches; los entrenadores no tienen la mejor visión desde el banquillo y a muchos les gusta verlo desde la grada; el tráfico también tiene una visión desde las alturas que nos permite ver cosas que desde un coche no podemos. Ya sabemos los riesgos de las distracciones cuando circulamos a 90, a 100, a 120 kilómetros por hora. Pues detrás de esas distracciones, de estas miradas, entre la curiosidad y el morbo, hay no pocas tragedias.



MIRAR. Se ha producido un accidente en una de las calzadas de la autovía, a la izquierda de la imagen, lo que comienza a originar algunas retenciones, incluso en la calzada contraria, por la curiosidad de los conductores.



DOBLE ATASCO. Llega un momento en que el atasco es monumental, algo comprensible porque el accidente interrumpe el paso, pero no tan evidente en la otra calzada.

Un mirada, un accidente

Una simple mirada para ver qué ha pasado al otro lado de la carretera supone la mayoría de las veces reducir la velocidad, a veces provocar frenazos bruscos en quienes vienen por detrás; en ocasiones, una retención totalmente inesperada metros atrás que puede ge-

nerar más de un accidente. Situaciones así son las que 'explican' a veces colisiones de coches en tramos sin aparentes problemas, golpes en cadena, retenciones inexplicables... El origen está en el mirón o mirones que han semiparado.

"Muchos accidentes de tráfico, por despiste de los conductores que van en sentido contrario, provocan otro accidente de tráfico, a veces más grave". La aseveración es de Eduardo Seco, comandante de la Guardia Civil de Tráfico de Madrid, con muchas horas en la carretera y con actuaciones en miles de accidentes.

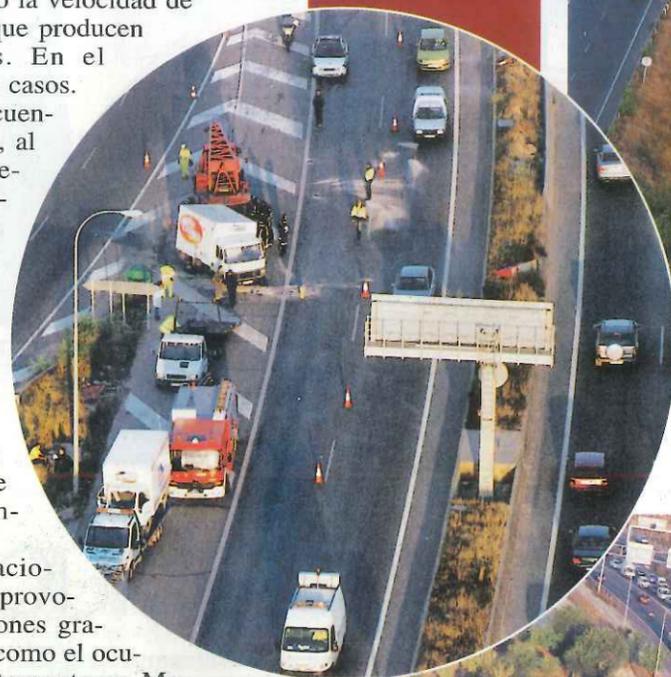
Es un solo botón de lo que reflejamos en estas imágenes, captadas por los helicópteros de la DGT, en las que pueden verse las retenciones provocadas por los 'mirones' que, de forma inconsciente y peligrosa, reducen tanto la velocidad de sus coches que producen retenciones. En el mejor de los casos. Otras consecuencias son que, al reducir la velocidad bruscamente, se pilla a veces a los conductores que vienen detrás también despistados y ya no es posible parar a tiempo.

Estas situaciones llegar a provocar en ocasiones graves atascos, como el ocurrido recientemente en Madrid, donde el accidente de un camión en la madrileña M-45 obligó a la Guardia Civil a cortar y desviar el tráfico... en el sentido contrario al lugar del accidente por las retenciones provocadas por quienes se paraban a mirar un siniestro realmente espectacular.

Los expertos recomiendan "no distraerse, olvidarse de lo que pasa al otro lado y no reducir la velocidad, mucho menos de forma brusca pues el que viene detrás no sabe cuáles son sus intenciones". También, hacer una conducción defensiva en prevención de que alguien acabe por distraerse, frenar, cambiar de carril para parar...

Como dice otra definición del Diccionario sobre el mirón, "dícese especialmente del que, sin jugar, presencia una partida de juego". Lo que ocurre es que, en este caso, pretender ver la 'partida' puede resultar caro. ♦

Algunos accidentes generan otros accidentes por pararse a mirar qué pasa al otro lado de la carretera



REPETICIÓN. Otro accidente en que se puede argumentar lo mismo: atasco en la calzada donde se ha producido el accidente y...

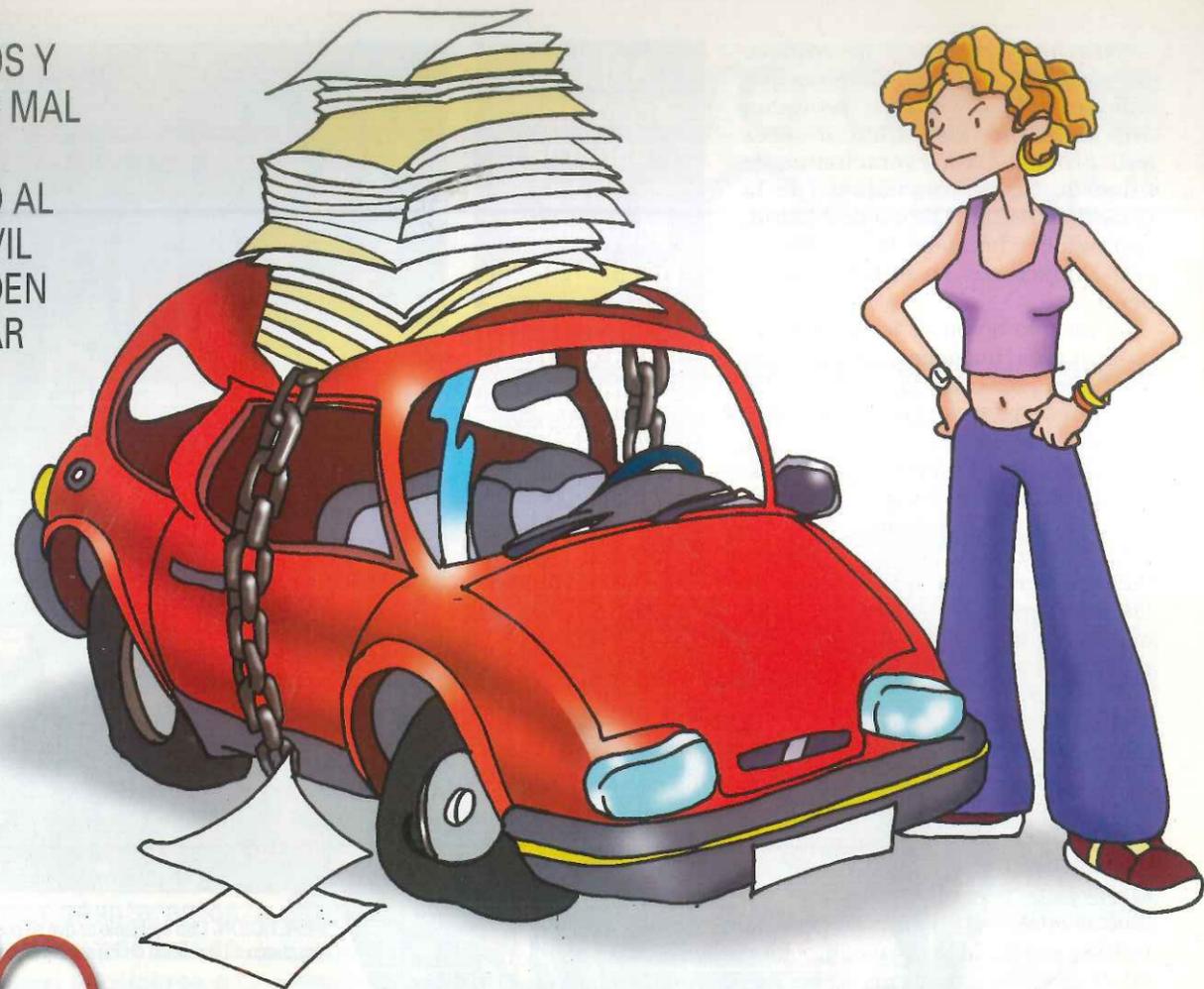


...BASTANTE retención en la calzada contraria, sin duda debido al efecto de los 'mirones'.

Cómo actuar

- 1) Lo principal, vencer el morbo y seguir nuestra marcha sin mirar lo que ha pasado al otro lado.
- 2) Si decide parar para ayudar, no frene bruscamente.
- 3) Mire bien lo que viene por detrás. Es importante no provocar otro accidente.
- 4) Pare en un lugar seguro y señale perfectamente la maniobra.
- 5) Mucho cuidado a la hora de cruzar la vía. Muchos conductores circularán a la velocidad normal ajenos a lo que ocurre.

DESCUIDOS Y TRÁMITES MAL HECHOS RESPECTO AL AUTOMÓVIL NOS PUEDEN COMPLICAR MUCHO LA VIDA



un Problema, una solución

J. M. M. INFOGRAFÍA: ADRIANA EXENI

Muchas veces, pequeños descuidos o errores en los trámites a los que estamos obligados los conductores ante Tráfico nos pueden complicar, y mucho, la vida. Una transferencia mal hecha es el principal foco de conflictos y, en algunos casos, puede acarrear graves problemas económicos (los ayuntamientos pueden acumular la reclamación del Impuesto de Circulación de muchos años) o, incluso, responsabilidades jurídicas importantes. No olvidemos que el titular es responsable, en caso de no identificarse al conductor, de cuanto se haga con el vehículo.

1 Mi Permiso está caducado

El otro día, revisando mi documentación descubrí que mi Permiso de Conducción está caducado desde hace largo tiempo. ¿qué debo hacer?

● Para renovar el Permiso de Conducción, en este caso, es fundamental ver el tiempo que ha transcurrido desde la fecha en que el Permiso o Licencia caducó. Si no han pasado 4 años desde esa fecha, se prorroga como en los casos normales tras aportar el certificado de aptitud emitido por un Centro de Reconocimiento de Conductores y dos fotografías, rellenar el impreso oficial y pagar la tasa (16,40 euros para Permisos y 7,00 euros para Licencias, aunque existen descuentos de hasta el 80% si la revisión es por menos de 4 años).

Si han pasado más de 4 años, no se puede renovar y hay que examinarse de nuevo tanto de la parte teórica como de la práctica.



¿Sabe que si su Permiso está caducado hace más de 4 años tiene que volver a examinarse del teórico y del práctico?

TRÁFICO. Marzo-abril 2003

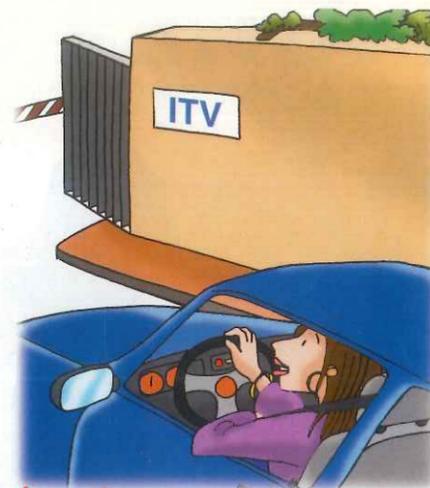
2 Me han robado la documentación

- Me han robado la documentación del coche. ¿cómo puedo obtener una nueva?

● Primero, hay que solicitar duplicado de la Ficha Técnica. Para ello, el titular debe acudir con el vehículo a una ITV y solicitarla.

Luego, para obtener duplicados de Permiso de Conducción, hay que solicitarlo en la Jefatura de Tráfico, acreditando la personalidad del titular (mediante DNI, pasaporte, etc.). Si se aporta una justificación acreditada con la denuncia del robo de la misma, el duplicado está exento de tasa.

Los duplicados del Permiso hay que solicitarlos en la Jefatura de Tráfico; el de la Ficha Técnica, en la ITV.



3 Vendí el coche, pero me siguen llegando multas...

- Hace unos meses entregué, como parte del pago por la compra de un coche nuevo, mi vehículo anterior, pero me siguen llegando el recibo del impuesto municipal y alguna multa. ¿Qué puedo hacer?

● Si sigue recibiendo notificaciones, es que el concesionario mantiene el vehículo en estado de Baja Temporal y no lo ha transferido aún a un tercero. La Baja Temporal puede prolongarse durante un máximo de 1 año.

Acuda al concesionario y pida explicaciones de qué ha hecho con el vehículo y solicite la Notificación de Venta en la Jefatura Provincial.

Para evitar que le lleguen multas tras vender su coche, el vendedor debe hacer la Notificación de Venta

Si no quisiera, el titular del vehículo con la documentación del mismo y acreditando su personalidad fehacientemente puede hacer la Notificación de Venta. No obstante, quien sea titular al devengarse el impuesto o producirse la infracción (salvo que se identifique al conductor) debe hacer frente al pago de los mismos.



4 Quiero poner el coche de mi padre muerto a nombre de...

- Mi padre murió y el coche sigue a su nombre, pero se lo va a quedar uno de mis hermanos. ¿qué debemos hacer?

● Hasta que se abra el testamento y mientras se adjudica, se puede hacer una transmisión provisional en los 90 días siguientes al fallecimiento y que debe terminar en una transmisión definitiva a quien tenga la custodia.

En los 90 días siguientes al fallecimiento, quien tenga la custodia de la herencia, debe notificarlo a la jefatura provincial de Tráfico de su domicilio. Luego, el adjudicatario definitivo, en los 90 días siguientes a serlo, solicitará la transferencia, obteniendo Permiso de Circulación a su nombre.

Para la transmisión provi-

sional hay que rellenar la solicitud, acreditar la personalidad del solicitante, pagar la tasa y aportar la documentación del vehículo, un certificado de defunción y otro que acredite la custodia del vehículo. Para la definitiva, hay que añadir una declaración de herederos y el Impuesto de Sucesiones.

Hace falta un documento (testamento o declaración de los herederos) que acredite quien va a quedarse el vehículo

- Si nadie quiere el automóvil, se puede tramitar la baja con la misma documentación que para la baja normal y un documento que acredite que el heredero o todos los herederos quieren darlo de baja.

5 Me han vendido un coche y, al hacer la transferencia, me dicen que está embargado

- Compré un coche a un particular y, al hacer la transferencia, el funcionario me advierte que está embargado. Yo, así, no lo quiero, pero me dicen que el coche va está a mi nombre.

● Hay varias cargas que pueden pesar sobre un vehículo y que deben cancelarse antes de transferirlo. Por eso es importante que el comprador, antes de adquirirlo, investigue si aquel tiene algún embargo, precinto u otra carga. Para ello, puede solicitar en la Jefatura Provincial los datos del vehículo aportando su matrícula y pagando la tasa.

Si se descubre que el coche está embargado al finalizar la transferencia, el comprador debe asumir su titularidad.

Ahora bien, si comprador y vendedor llegan a un acuerdo, se puede hacer una transferencia inversa. Si no, el comprador tendrá que intentar dirigirse al organismo que ordenó anotar el embargo para que ahora mande levantarlo.

En muy importante conocer, antes de comprar un vehículo, si sobre éste pesan embargo, precintos u otras cargas



TRÁFICO. Marzo-abril 2003

6 El comprador no hace la transferencia

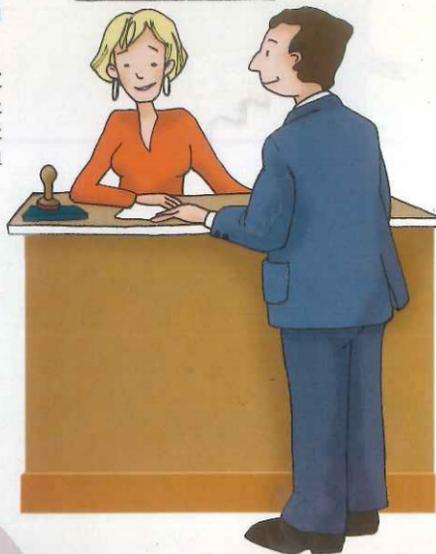
- Vendí el coche a un particular y este no ha hecho la transferencia, por lo que sigue a mi nombre y temo que me reclamen a mí los impuestos y las posibles multas. ¿Qué puedo hacer?

● En primer lugar, hay que decir que las transferencias mal hechas o simplemente no realizadas son fuentes de innumerables problemas y que cuanto más tiempo pase, peor, puesto que, a veces, ese vehículo vuelve a venderse a un tercero o cuarto y termina en poder de alguien sin que el que figura como titular sepa quien lo tiene efectivamente ni donde se encuentra.

Como primera medida, conviene tratar de localizar al comprador y averiguar por qué no ha hecho la transferencia. Quizás se haya retrasado por un imponderable y pueden ponerse de acuerdo para hacer la transferencia conjunta (ver recuadro).

Si no le localiza o no encuentra respuesta positiva, el titular puede hacer una Notificación de Venta.

Transferencias



Con la documentación del coche, haga una Notificación de Venta a favor del comprador

Para ello necesita acudir a la Jefatura Provincial con la documentación del automóvil y una declaración con la identificación y domicilio de ambos, así como fecha y título de transmisión; tras acreditar su personalidad y la venta del

vehículo (por ejemplo, mediante el contrato de compra-venta) y pagar la tasa correspondiente, la Jefatura anotará el cambio de titular.

7 He renovado el Permiso por correo, pero está a punto de caducar la autorización provisional

- He renovado mi Permiso de Conducción por correo, pero está a punto de caducar la autorización provisional y aún no he recibido mi permiso. ¿Qué debo hacer?

● Al renovar el permiso por correo, el justificante de haber realizado ese trámite autoriza a conducir con él temporalmente durante un mes. No obstante, como el nuevo Permiso renovado se envía al titular por correo normal -si se enviase certificado exigiría que éste se desplazase a la oficina de correos o a que estuviera en casa cuando lo llevase el cartero- hay que tener en cuenta la posibilidad de un cierto retraso. Si pasado un tiempo prudencial desde finalizada la autorización temporal, el permiso no llega, hay que ponerse al habla con la Jefatura Provincial. Allí, enviando o llevando en persona el justificante de renovación y dos fotografías se le entregará (o enviará por correo) un nuevo Permiso.



Si renuevas el permiso por correo y no te llega, con el justificante y dos fotos te hacen un nuevo permiso

Cómo hacer bien la transferencia

La transferencia de la titularidad de un vehículo es fuente de numerosos problemas para muchos que, por desconocimiento o pereza, no la han realizado o la han hecho mal. Le explicamos cómo realizarla.

SIMULTÁNEA

En este caso, vendedor y comprador acuden a la Jefatura juntos. Tras realizar el trámite, el comprador sale con la documentación completa. Previamente deben haber cancelado las cargas que pueda tener el vehículo (se tardan 15 días en anotar la cancelación de cargas en el Registro de Bienes Muebles) y pagado el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales. Deben:

- Rellenar la solicitud
- Pagar la tasa
- Presentar la documentación que acredite la personalidad de ambos, contrato de compra-venta y documentación del vehículo.
- Acreditar el pago del Impuesto de Transmisiones y el justificante del pago del Impuesto Municipal de Vehículos de Tracción Mecánica del año en curso.

POR SEPARADO

A) Vendedor

El vendedor del vehículo tiene obligación de realizar la Notificación de Venta en 10 días tras firmar el contrato de compra-venta o título de transmisión. Para ello tiene que aportar:

- Documentos que acrediten su personalidad y domicilio y los del comprador.
- Rellenar el impreso oficial.
- Pagar la tasa.
- Acreditación de haber pagado el Impuesto Municipal de Vehículos de Tracción Mecánica del año en curso.
- Contrato de compra-venta o título de transmisión.
- Permiso o declaración de no tenerlo -lo habitual es haberlo entregado al comprador-.
- Cancelación de cargas en su caso.

B) Comprador

El comprador tiene 30 días desde la adquisición para solicitar un permiso de circulación a su nombre. Para eso debe aportar en la Jefatura Provincial de Tráfico:

- Documentos que acrediten su personalidad y domicilio y del vendedor.
- Impreso oficial relleno.
- Tasa pagada.
- Acreditación de haber pagado el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales.
- Si no lo aportó el comprador, Impuesto municipal de Vehículos del año en curso pagado.
- Si se tiene, documentación del coche (Ficha Técnica con ITV en vigor, si le corresponde pasarla, y Permiso de Circulación). Si no se ha pasado la ITV y le corresponde, se hace la transferencia, pero no se entrega Permiso de Circulación al nuevo titular hasta que no acredite haberla superado. En este caso, el vehículo no puede ir a la ITV circulando.
- Documentación que acredite la adquisición.

SEMANA SANTA 2003



Los días más intensos

TODAS LAS MEDIDAS DE REGULACIÓN DEL TRÁFICO PARA LA PRIMERA GRAN 'ESCAPADA' DEL AÑO

La Semana Santa concentra en muy pocos días un enorme número de desplazamientos de vehículos; ya que nadie quiere perder ni un minuto de vacaciones y, en especial si hace buen tiempo, quiere 'exprimirlos' hasta el último instante. Por ese motivo, es la salida y retorno más masificado del año. Por la misma razón, y en especial en el área de influencia de las grandes urbes, las carreteras se encuentran al límite de su capacidad y se producen tráficos densos y retenciones. Para hacer que su viaje de vacaciones sea lo más seguro y fluido posible, "Tráfico" publica su ya habitual cuadernillo:

■ MAPA CON LAS OBRAS Y PUNTOS CONFLICTIVOS ■ LAS CARRETERAS, OBRAS, DESVÍOS, PUNTOS CON TRÁFICO INTENSO Y RETENCIONES, TRAVESÍAS PELIGROSAS... ■ MAPAS DETALLADOS DE LAS ZONAS CON MAYORES PROBLEMAS Y LOS ITINERARIOS ALTERNATIVOS ■ LAS PRINCIPALES MEDIDAS ESPECIALES DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO.

- En las páginas 2, 3 y 4 encontrará los puntos con obras, zonas donde se prevén retenciones o tráfico denso, las travesías conflictivas y desvíos y todas las circunstancias que aconsejan precaución en cada carretera.
- En las centrales, un mapa sitúa puntos conflictivos, obras y dificultades en los grandes itinerarios.
- En las páginas 6, 7 y 8 se especifican las medidas especiales de regulación del tráfico en las zonas conflictivas, los itinerarios alternativos y las medidas para mejorar la fluidez y mapas detallados de los recorridos más habituales.

LAS CARRETERAS MÁS CONFLICTIVAS

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-2 (Zaragoza-El Vendrell) (Barcelona-El Papiol)		
El Vendrell (T)		
Molins de Rei-Barcelona (B)		en retorno
A-6 (Madrid-Adanero)		
Las Rozas-Villalba (M)		
El Espinar-San Rafael (SG)		
A-7 (La Junquera-Alicante-Murcia)		
Maçanet de la Selva (GI)		C-35
Sant Celoni-Granollers (B)		en salida y retorno
El Papiol (B)		A-2 en salida
Martorell-Vilafranca		salida y retorno
-Sta. Margarida (B)		
Valencia (V)		A-3
Murcia (MU)		N-301 y N-340
A-8 (San Sebastián-Bilbao/Santander)		
Irún (SS)		Paso Bariatou
San Sebastián-Donostia (SS)		en variante
Maizaga (SS)		autopista A-1, sentido Bilbao
Eretxeta (BI)		autopista Txorierni
Bilbao-lím. Cantabria (BI)		
Castro Urdiales-Guizoz-Laredo (S)		Túneles de Hoz
A-15 (Castejón-Andoain)		
Noain (NA)		con
A-49 (Sevilla-Huelva)		
Sevilla (SE)		
A-92 (Sevilla/Almería/Puerto Lumbresas)		
Estepa (SE)		cortado
Santa Fe-Albolote (GR)		mejora calzada
C-31 (Barcelona-El Vendrell)		
Prat de Llobregat-Castelldefels-Costas Garraf (B)		
Lím. prov. Barcelona-Calafell (T)		
C-32 (El Vendrell-Palafròls)		
Castelldefels-Sant Boi (B)		en salida y retorno
Arenys-Mataró-Vilassar-Montgat (B)		
C-58 (Barcelona-Manresa)		
Barcelona-Cerdanyola (B)		A-7 (Baricentro) salida

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-I (Madrid-Irún)		
Alcobendas (M)		en variante
Algete-El Molar-Venturada (M)		
Lím. prov. Segovia-Lerma (BU)		mejora firme
Monasterio-Quintanapalla-Fresno (BU)		calzada
Lím. Burgos-Armiñón-Iruña Oca (VI)		N-102
Etxegárate-Idiazabal (SS)		
Andoain (SS)		A-15
N-II (Madrid-La Junquera)		
S. Fernando-Torrejón-Alcalá (M)		
Azuqueca-Guadalajara (GU)		en retornos
Taracena (GU)		autopista R-2
Zaragoza (Z)		4º cinturón en variante
S. Pere Arquells-lím. pr. Barcelona (L)		
Lím. prov. Lleida-Jorba-Santa María del Camí (B)		autovía
Arenys de Mar y Calella (B)		Travesía
Tordera (B)		con GI-600 (Can Bartol)
Fornells Selva (GI)		desdobl. y mejora
Girona (GI)		variante mejora firme
Llers (GI)		A-7
La Jonquera (GI)		y
N-III/A-3 (Madrid-Valencia)		
Madrid (M)		M-40 y M-45
Santa Eugenia-Rivas-Arganda (M)		
Perales-Villarejo (M)		
Tarancón-Saelices-Honrubia (CU)		puntuales
Atalaya del Cañavate (CU)		A-31
Chiva-Valencia (V)		A-7
N-IV (Madrid-Cádiz)		
Valdemoro (M)		
Seseña-Aranjuez (M)		
Ontígola-Ocaña (TO)		
Valdepeñas-Almuradiel (CR)		en y vía serv.
Venta Cárdenas-Santa Elena (J)		
La Carolina (J)		sentido Cádiz

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Córdoba (CO)		
		a Ronda Exterior
El Cuervo (SE)		Travesía
Jerez-Pto. Santa María-Puerto Real (CA)		
Jerez Frontera (CA)		con provisional
N-V (Madrid-Badajoz)		
Alcorcón (M)		con M-40
Alcorcón (M)		M-50 provisional
Alcorcón-Móstoles-Navalcarnero (M)		
N-VI (Madrid-A Coruña)		
Villalba (M)		con A-6
Guadarrama (M)		Travesía
Ataquines-Rueda (VA)		mejora curva
Mota Marqués-lím. prov. Zamora (VA)		firme
Nadela (LU)		con C-546
Lugo (LU)		mejora firme
A Coruña (C)		Perillo-Oleiros
N-111 (Medinaceli-Pamplona)		
Soria-Garray-Espejo Tera (SO)		mejora firme
Albelda Iregua-Logroño (LO)		N-232
Logroño (LO)		A-68
Zizur (NA)		mejora calzada
N-120 (Logroño-Vigo)		
Navarrete-Nájera (LO)		
Sto. Domingo Calzada (LO)		Travesía
San Medel (BU)		mejora
Tardajos-lím. prov. Palencia (BU)		autovía A-231
Virgen del Camino-Astorga (LE)		mejora firme
Monforte (LU)		con LU-601 (Castro Caldelas)
Ferreira (LU)		mejora firme
Peares-Ourense (OU)		mejora firme
O Pino (OU)		Travesía con A-52
Vigo (PO)		A-9
N-121 (Tudela-Pamplona)		
Tudela (NA)		con A-15
N-121-A (Pamplona-Behobia)		
Oronoz-Sumbilla (NA)		mejora calzada
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)		
Matalebreras-Soria-Burgo Osma (SO)		firme

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Tordesillas-lím. prov. Zamora (VA)		autovía
Toro-Zamora (ZA)		autovía
N-145 (La Seu d'Urgell-Andorra)		
La Seu d'Urgell-Andorra (L)		
N-152 (Barcelona-Puigcerdà)		
Barcelona-Montcada i Reixac (B)		(C-17) en retornos
Vic-Sant Quirze de Besora (B)		(C-17)
Lím. prov. Barcelona-Ribes de Freser (GI)		
Fontanals de Cerdanya (GI)		paso elevado
N-211 (Guadalajara-Fraga)		
Alcorisa-Calanda (TE)		Travesía Ruta Tambor
N-232 (Vinaroz-Santander)		
Alcañiz e Hijar (TE)		Travesía Ruta Tambor
El Burgo de Ebro-Zaragoza (Z)		Travesía
El Burgo de Ebro-La Cartuja Baja (Z)		desdobl. calzada
Rincón Soto y Aldeanueva Ebro (LO)		
Ausejo-El Villar (LO)		variante
Agoncillo-Logroño (LO)		
Cenicero (LO)		
Briones (LO)		S. Vicente Sonsierra 17 y 18 abril
Tirgo (LO)		variante
Incinillas-Soncillo (BU)		mejora calzada
N-234 (Sagunto-Burgos)		
Segorbe (CS)		
Segorbe-Viver (CS)		
Lím. prov. Castellón-S. Agustín (TE)		
Santa Eulalia (TE)		A-23 N-234
Soria-Abejar-lím. prov. Burgos (SO)		firme
N-240 (Tarragona-San Sebastián)		
Montblanc (T)		y A-2
Monzón (HU)		Travesía
N-260 Eje Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo)		
Argelaguer-Olot (GI)		desdoblamiento con
Campo-Ainsa (HU)		desdoblamiento con
N-301 (Ocaña-Cartagena)		
Las Pedroñeras (CU)		Travesía
Las Pedroñeras-Cruce Villarbledo (CU)		firme
Lím. prov. Albacete-Archena (MU)		firme
Murcia (MU)		
N-322 (Córdoba-Valencia)		
Villacarrillo (J)		hundimiento calzada

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-323 (Bailén-Motril)		
Granada-Armilla (GR)		ampliación calzada
Izbor-Salobreña (GR)		
N-330 (Alicante-Francia por Zaragoza)		
María de Huerva (Z)		
Zaragoza (Z)		4º cinturón
N-331 (Córdoba-Málaga)		
Fernán Núñez (CO)		Travesía
Aguiar-Monturque (CO)		autovía A-44
Encinas Reales (CO)		Travesía
Casabermeja-Málaga (MA)		Túneles
Málaga (MA)		en
N-332 (Cartagena-Valencia)		
Cartagena-El Algar (MU)		mejora calzada
Mazarrón y Águilas (MU)		
Torreveja y Campello (A)		
Villajoyosa y Altea (A)		
Oliva, Belleguard, Gandía y Sueca (V)		Travesía
N-340 (Cádiz-Barcelona)		
Chiclana Frontera-Conil (CA)		
Vejer, Tarifa y Algeciras (CA)		
San Roque (CA)		calzada
Manilva (MA)		sentido Cádiz
Guadalmar y Ronda Oeste Málaga (MA)		
Ronda Este Málaga (MA)		nueva variante
La Araña (MA)		
Rincón de la Victoria (MA)		nueva variante
Lím. pr. Málaga-Almuñécar (GR)		desdobl. calzada
Salobreña (GR)		N-323
Torrenueva (GR)		Travesía
Castell Ferro-Castillo Baños (GR)		desdobl. calz.
El Pozuelo-lím. prov. Almería (GR)		desdobl. calzada
Almería (AL)		N-340-a
Murcia (MU)		N-301 y A-7 en Espinardo
Castellón (CS)		Sur
Benicarló y Vinaroz (CS)		Travesía
L'Aldea		Travesía N-235 y A-7
Miami Platja (T)		Travesía
Vila-Seca (T)		
Cambrils (T)		Travesía A-7
Tarragona (T)		Travesía y circunvalación

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Coma-ruga (T)		a A-7 y C-32
El Vendrell (T)		Circunvalación a C-31 y C-51
Bellvei y L'Arboç (T)		Travesía y
Cervelló y Vallirana (B)		Travesía en retorno
N-344 (Almería-Valencia por Yecla)		
Molina de Segura (MU)		con N-301
Blanca-Jumilla-Yecla (MU)		mejora firme
N-400 (Toledo-Cuenca)		
Naharros-Cuenca (CU)		autovía A-40
N-401 (Madrid-Ciudad Real por Toledo)		
Madrid-Getafe (M)		ampliación calzada
Getafe-Parla-Torrejón Calzada (M)		
N-420 (Córdoba-Tarragona por Cuenca)		
Fuencaliente-Puerto Pulido (CR)		firme
Puerto Lápice-lím. pr. Cuenca (CR)		firme
Pedro Muñoz (CR)		en Travesía
Mazaleón-Calaceite (TE)		mejora firme
N-430 (Badajoz-Valencia por Almansa)		
Presa García Sola-Puerto Careros (BA)		calzada
Puebla D. Rodrigo-Puerto Retama (CR)		firme
Alhambra-lím. pr. Albacete (CR)		mejora y
N-432 (Badajoz-Granada)		
Córdoba-Cerro Muriano (CO)		mejora trazado
Atarfe (GR)		
N-525 (Benavente-Santiago)		
Ourense (OU)		A-52, N-540 y N-120
N-540 (Lugo-Portugal por Ourense)		
Ourense (OU)		y A-52 y N-525
N-541 (Ourense-Pontevedra)		
Barbantes-Carballino (OU)		mejora firme
N-550 (A Coruña-Tuy)		
A Coruña (C)		por Palavea
N-601 (Adanero-León por Valladolid)		
Olmedo-Boecillo (VA)		firme
Valladolid-Zaratán (VA)		mejora vía servicio
N-603 (San Rafael-Segovia)		
San Rafael (SG)		A-6



SEMANA SANTA 2003



SEMANA SANTA 2003

- AUTOPISTAS
- AUTOVIAS
- NACIONALES
- OBRAS
- PUNTOS CONFLICTIVOS

Esta información ha sido recopilada por Subdirección General Adjunta de Circulación de la DGT, con información de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Servicio Catalán de Tráfico de la Generalidad de Cataluña.

EMERGENCIAS

En toda España y UE	112 (*)
Cruz Roja	91 335 45 45
Policía Nacional	091
Guardia Civil	062
Policía Local (y SAMUR en Madrid)	092
Policía Autonómica Catalana (Mossos D'Esquadra)	088

DE INFORMACIÓN

DGT 900-123 505
 wap <http://www.dgt.es/index.wml>
 Movistar "En ruta" núm. 505

DE ASISTENCIA

ADA	91 519 33 00
Asistencia MAPFRE	900 11 18 18
Ayuda Gral.	91 364 38 38/902 200 447
CEA	902 303 304
DYA	943 46 46 22
Europa Asistencia	91 514 99 00
Mondial Asistencia	900 126 061
RACC	902 106 106
RACE	902 300 505

AYUDA DE LAS MARCAS

Alfa Romeo	900 211 017
Audi	900 132 132
BMW	900 100 482
Citroën	900 515 253
Daewo	900 101 006
Fiat	900 211 018
Ford	900 145 145 y 900 600 400
Honda	900 210 968
Hyundai	900 210 313
Lancia	900 211 019
Mercedes	900 268 888
Mitsubishi	91 325 55 55
Nissan	900 200 094
Renault	900 365 000
Opel	900 142 142
Peugeot	900 442 424
MG-Rover	900 116 116
Skoda	900 250 250
Saab	900 212 223
Seat	900 600 400-900 300 505 (veh. matric. 2003)
Suzuki-Santana	900 225 522
Toyota	900 101 575
Volkswagen	900 100 238
Volvo	900 115 115

CARRERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-611 (Palencia-Santander)		
Mataporquera-Reinoso (S)		autovía
Corrales Buelna-Torrelavega (S)		autovía
N-620 (Burgos-Portugal por Salamanca)		
Cigales-Ronda Oeste Valladolid (VA)		firme
N-622 (Lerma-Quintana Puenta)		
Lerma-Peral Arlanza (BU)		variante y Travesía
N-625 (León-Santander por Cangas de Onís)		
Riño (LE)		paso inferior
N-630 (Gijón-Sevilla)		
Puente de los Fierros (O)		calzada
León (LE)		paso inferior
Onzonilla (LE)		A-231 y A-66
Roales-Zamora (ZA)		en y firme
Lím. prov. Zamora-Salamanca (SA)		firme
Plasencia Sur-Cañaveral Norte (CC)		calzada
Monesterio (BA)		en Travesía
Las Pajanosas (SE)		A-66
Sevilla (SE)		a SE-30
N-632 (Ribadesella-Luarca)		
Villaviciosa (O)		autovía
Avilés-Soto del Barco (O)		autovía
Soto del Barco (O)		Glorieta con A-16
N-634 (San Sebastián-Santiago)		
Máizaga (BI)		autopista A-1
Erlizxeta (BI)		autopista Txorierri con
Beranga (S)		autovía
Villamayor (O)		mejora trazado
Quintana (Nava)-Lieres (O)		en retornos
Oviedo (O)		autovía Oviedo-Grado
Grado y Navia (O)		Travesía
Foz-Barreiros (LU)		N-642 (Foz-Espiñeira)
N-651 (Batanzos-El Ferrol)		
Leiro (C)		mejora calzada
Fene (C)		Travesía

Accesos Cruce Desvío Enlace Fin autovía Obras Travesía

Retenciones Peaje Tráfico intenso Semáforos Trazado sinuoso

MEDIDAS ESPECIALES



ZONA CENTRO MADRID

DÍAS Y HORAS PUNTA

En la A-6, N-1, N-2, N-3, N-4, N-5, N-6, N-7, N-8, N-9, N-10, N-11, N-12, N-13, N-14, N-15, N-16, N-17, N-18, N-19 y 20 de abril, tráfico intenso el miércoles 16 de abril (de 11 a 23 horas), jueves 17 (6 a 15), viernes 18 (10 a 14), domingo 20 (12 a 24) y lunes 21 (16 a 23).

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

N-1 (Madrid-Irún)

En la salida, para evitar retenciones en el tramo Alcobendas-S. Sebastián de los Reyes-S. Agustín de Guadalix, se recomienda la salida a través de la M-607 (Madrid-Colmenar Viejo) y en Colmenar Viejo, por M-609 a Soto del Real, Guadalix de la Sierra, donde, por M-608, a Venturada (pk 50 de N-1).
A quien regrese a Madrid por esta carretera, para evitar las retenciones de la zona de El Molar (pk 40), se le recomienda tomar la M-608 en el pk 50 de la N-1 (Venturada), dirigiéndose hacia Guadalix de la Sierra, Soto del Real y Colmenar Viejo, por la autovía de Colmenar (M-607) hacia Madrid o M-40.

N-3 (Madrid-Valencia)

También en el regreso, para evitar las retenciones en Algete, puede utilizar la M-104, que parte del pk 32 de la N-1 (S. Agustín de Guadalix), hacia Colmenar Viejo y enlazar con la autovía M-607 a Madrid o M-40.

N-4 (Madrid-Cádiz)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del pk 23 (Pinto) y por

N-5 (Madrid-Valencia)

En la salida y retorno, por la N-II hasta Alcolea del Pinar (pk 134), para tomar la N-211 hasta Monreal del Campo, N-330 hasta Teruel, N-234 hasta Algar de Palencia y por N-225 hacia Vall d'Uxó, Nules y Castellón.

N-6 (Madrid-Valencia)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del

N-7 (Madrid-Valencia)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del

N-8 (Madrid-Valencia)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del

N-9 (Madrid-Valencia)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del

ZONA CENTRO MADRID

DÍAS Y HORAS PUNTA

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

ITINERARIOS ALTERNATIVOS

N-1 (Madrid-Irún)

En la salida, para evitar retenciones en el tramo Alcobendas-S. Sebastián de los Reyes-S. Agustín de Guadalix, se recomienda la salida a través de la M-607 (Madrid-Colmenar Viejo) y en Colmenar Viejo, por M-609 a Soto del Real, Guadalix de la Sierra, donde, por M-608, a Venturada (pk 50 de N-1).
A quien regrese a Madrid por esta carretera, para evitar las retenciones de la zona de El Molar (pk 40), se le recomienda tomar la M-608 en el pk 50 de la N-1 (Venturada), dirigiéndose hacia Guadalix de la Sierra, Soto del Real y Colmenar Viejo, por la autovía de Colmenar (M-607) hacia Madrid o M-40.

N-3 (Madrid-Valencia)

También en el regreso, para evitar las retenciones en Algete, puede utilizar la M-104, que parte del pk 32 de la N-1 (S. Agustín de Guadalix), hacia Colmenar Viejo y enlazar con la autovía M-607 a Madrid o M-40.

N-4 (Madrid-Cádiz)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del pk 23 (Pinto) y por

N-5 (Madrid-Valencia)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del

N-6 (Madrid-Valencia)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del

N-7 (Madrid-Valencia)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del

N-8 (Madrid-Valencia)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del

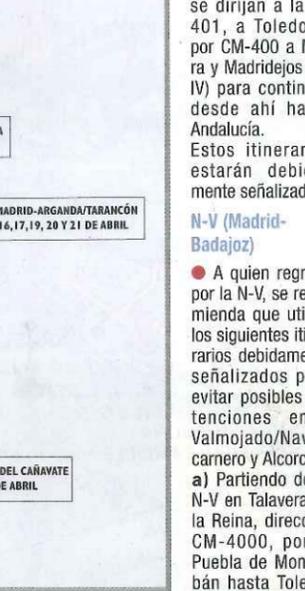
N-9 (Madrid-Valencia)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del

N-10 (Madrid-Valencia)

En la salida, para evitar las retenciones de los vehículos con destino a Andalucía entre Seseña y Aranjuez, se recomienda que bien partiendo del

ZONA CENTRO MADRID





"SIEMPRE HE CONDUCIDO; SI PARO, ME MUERO"

"**M**e han felicitado por carta y me han dado una placa los jefes provinciales de Tráfico de Orense y Valladolid, por no haber tenido accidentes ni penalizaciones durante mis 72 años de conducción", dice satisfecho Santiago Santiveri. Asegura que su lema es respetar las normas, y que, con sus 90 años recién cumplidos, la doctora que le hizo los controles le felicitó. No es la única satisfacción que, por estos días, tiene este empresario emprendedor, propietario de una conocida empresa de productos dietéticos. "En febrero, el ministro Piqué me condecoró con una medalla por mi actividad en la industria alimentaria y días después Jordi Puyol me hizo entrega de una felicitación en



mérito a mi trabajo. No me puedo quejar", dice sonriendo Santiveri. Desde que sacó su permiso nº 49625, en 1931, ha conducido toda clase de vehículos. Primero heredó de su padre -fundador de la empresa- una camioneta que tenía tres pedales, con un motor que llamaban "Tomasito"; luego, después de la guerra, adquirió un camión Ford, de gasógeno, que llevaba una caldera al lado de la cabina; en los años 60 tuvo un camión "Magirus" para distribuir los "Alimentos de régimen" de la empresa (en la fotografía) y ahora tiene un Volvo S-40 Diesel. "Siempre he conducido; si paro, me muero", concluye categórico.

"ERA LA ÚNICA CONDUCTORA EN VIGO"

Amalia responde con absoluta lucidez. Recuerda con satisfacción que en Vigo (Pontevedra) era la única mujer que conducía cuando ella se sacó el permiso, en 1934. "Lo saqué en Barcelona, con 24 años, y allí no era raro ver a una mujer al volante, pero en Vigo, sí". Tenía un Ford "T" que le sirvió para las clases prácticas que dió en una academia, donde "me hicieron dos o tres preguntas y aprobé a la primera". Dice que, en 1967, su marido le regaló un Volvo, del que tiene sus mejores recuerdos. Amalia se ríe con ganas cuando recuerda el miedo que pasaba su nuera, mucho más joven que ella, cuando llevaba el Volvo a más de 100.



"Ahora no suelo correr; no me dejan mis hijos", manifiesta con añoranza. "Sólo conduzco en verano, y en la carretera no paso de 80 km/h". En toda su vida de conductora reconoce haber tenido sólo un accidente, "y la culpa no fue mía". En marzo volverá a intentar renovar su permiso de conducción, porque, según ella, esta bien de la vista y del oído. "Si no lo consigo, venderé mi Ford "Fiesta", que, aunque tiene 20 años, está bien de motor".

sentimiento de invalidez patético, que se agudiza cuando se les priva de la posibilidad de conducir", señala el psicólogo.

Según el libro "La 3ª edad y el transporte", editado por la DGT, la esperanza de vida en la Unión Europea en los próximos 25 años se incrementará, para los hombres, un promedio de 1,3 a 1,6 meses por año, y de 1,5 a 2,0 meses al año

para las mujeres.

El mismo estudio señala que para el año 2050, el número de personas de 65 años o más se habrá triplicado. El crecimiento será aún más marcado en el tramo de la población de 80 años o más.

Al finalizar 2001, los conductores censados mayores de 65 años fueron 1.571.939, de los cuales 1.371.643, eran varones (87,25%), y 200.296 mujeres (12,74%).

En cuanto a los permisos de conducción expedidos durante el año 2001, de un total de 728.665 permisos, 7.046 correspondieron a personas mayores de 65 años; de ellos, 5.468 fueron a varones y 1.578, a mujeres

El aumento de los conductores ancianos es consecuencia de la mayor longevidad de la población. "En los países desarrollados está ocurriendo un fenómeno nuevo: se está ampliando el tramo que incluye a las personas mayores, debido a que se ha prolongado la edad de envejecimiento, entre otros motivos, por las mejores condiciones sanitarias, por la proliferación de nuevos medicamentos, y la mejor calidad de vida", señala María Cruz García Egido, pedagoga del Área de Educación y Divulgación de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Pasar los reconocimientos

Los conductores mayores son el grupo que aporta el más alto índice de denegaciones en los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), cosa lógica y coherente con el deterioro natural biológico que se produce con el paso del tiempo en los seres humanos.

Las denegaciones del permiso de conducir aumentan en personas que superan los 75 años

En un estudio que realizó Bonifacio Martín, secretario general de ASECEMP (Asociación Española de Centros Médicos y Psicotécnicos), en colaboración con José Mª de Miguel, se demostró que el índice general de denegaciones en los CRC era del 0,94%. Sin embargo, en el tramo de edad de 71 a 75 años, las denegaciones subían al 1,70%. Y, finalmente, en el segmento de edad superior a los 75 años, las denegaciones alcanzaban el 2,73%.

"Las causas más frecuentes de denegación en los mayores -aclara Bonifacio Martín- son debidas al deterioro del órgano de la vista -cataratas, afaquias, desprendimientos de retina, etc.-, seguidas de problemas de psicomotricidad".

Asimismo, en torno a la capacidad visual, el libro "Patología Médica y Conducción de Vehículos", destaca que "el conductor recibe un 80% de la información que precisa para conducir a través de la vista" y define la visión monocular como "toda agudeza visual igual o inferior a 0,10 en un ojo, con o sin lentes correctoras, debido a pérdida anatómica o funcional de cualquier etiología".

Esta afección, muy frecuente en personas mayores, sólo podrá ad-



"VOY CON MI COCHE A 80 KM/H Y LOS CAMIONES ME PASAN A 120"

Dice Juan Sitges que lo que le preocupa cuando va por la carretera es el exceso de velocidad de los camiones. "Me pasan a 120 cuando yo voy tranquilamente con mi Suzuki a 80 desde mi casa, en Cardona, hasta Manresa, donde tengo unos familiares". De sus revisiones médicas no se queja, porque "siempre doy apto e, incluso, me animan a presentarme para renovar el permiso". Está convencido de que su conducción, a escasa velocidad pero observando las normas, no perjudica a otros conductores, porque sólo se desplaza tres kilómetros diarios. Conduce desde los 18 años y hoy, a sus 94 recién cumplidos, no le da ningún miedo subir pendientes con su Suzuki, que tiene tracción en sus cuatro ruedas. En 1936 tuvo su primer coche, un Ford

"T", que le requisaron durante la guerra, para al final devolverle sólo la carrocería. Juan se encuentra perfectamente y dice que todavía no necesita limitaciones para conducir porque, asegura, "hay quien es viejo a los 70 años, y a los 90 no".



FOTO ART

"NUNCA HE SIDO UN FANÁTICO DE LA VELOCIDAD"

No ha tenido ningún problema para renovar su permiso de conducción. "En las pruebas de psicotecnia no me he salido de las rayitas blancas", afirma satisfecho. Asegura ser adicto de la revista "Tráfico", que le ayuda para "conocer el reglamento". "Hace más de 40 años que conduzco y jamás provoqué ni sufrí ningún accidente grave", añade con orgullo. Aunque sacó su permiso en 1964, su primera experiencia automovilística se produjo mucho antes, a los 14 años, en su Jaén natal. "Con unos chavales de mi edad nos montamos a un autotocar Ford, rojo, y lo hicimos deslizar por una pendiente de 200 metros, y yo



al volante, sin llegar a los pedales de los cambios. Lo llevé con éxito, pese a lo peligroso de la pendiente, y desde entonces me llamaron "el chófer". Antonio recuerda con cariño su primer automóvil, un Gagamóvil alemán, con motor de moto, que después de cuatro años pudo cambiar por un Seat "600". Luego se pasó a un "127", que llevó durante 12 años, para recalar finalmente en un Citroën "Saxo". "Como ve, por la potencia de mis coches -dice sonriente-, no he sido un fanático de la velocidad, por eso no he tenido accidentes".

"VOY A 90 AUNQUE ME PITEN"

Con sus 85 años, Ceferino Ayuso continúa conduciendo. Ya no sale a la carretera, como lo hacía con su mujer, hace unos años, pero el coche le sirve para hacer la compra y "seguir viviendo". Procura respetar las normas. Siempre se pone el cinturón de seguridad. Se le ha quebrado la voz cuando recuerda que con su mujer iba a comer a Jadraque, en la provincia de Guadalajara, o a La Cabrera, por la N-1, pero que ahora no puede hacerlo porque ella sufre de Alzheimer. "Ya no tengo tiempo, sólo para cuidarla", dice compungido. Sin embargo, Ceferino tiene buena salud, lo que le ha permitido renovar su permiso desde que consiguió el primero para una moto, por los años 50. Ceferino reconoce que ahora se conduce con más riesgo, pero que, aún así, él no tiene miedo, porque siempre ha sido muy prudente. "Trato de conservar las distancias, y no corro a más de 90, aunque me piten".

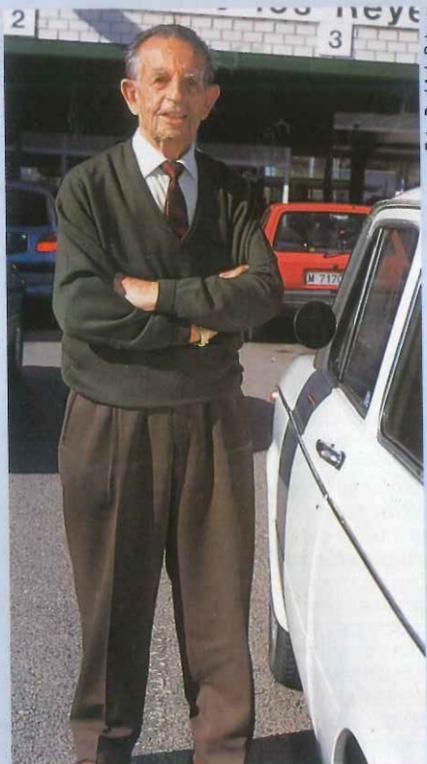


Foto: Paul Aahn Pulnam

"EL COCHE ES COMO UNA ESCOPETA"

"El coche en la carretera es una bomba. Los mayores deben tener conciencia de que si les falla la vista, se acabó: deben dejar de conducir", afirma categórico Antonio Rosa Expósito, de 83 años. Lo que

más le molesta en la carretera son los vehículos que se le pegan atrás, y le pi-

tan. Cree que muchos de los accidentes se deben a que no se mantienen las distancias reglamentarias. "Si van a 80 km/h tienen que estar a 80 metros de distancia -dice. Pero a mi edad ya no me ponen nervioso, los dejo pasar y sigo tan tranquilo". La accidentalidad en España le parece un disparate. "La gente, sobre todo los jóvenes, van disparados, por eso hay tantos muertos los fines de semana". En su larga experiencia al volante asegura que nunca tuvo un daño físico. Aprendió a conducir por su cuenta y, después de unos años, adquirió un taxi y hasta llegó a ser profesor de una academia. Como está acostumbrado a ir de cacería, y sabe lo que es manejar un arma, dice que cuando coge el coche es como si tuviera una escopeta en la mano, "hay que tener cuidado de que no se dispare".

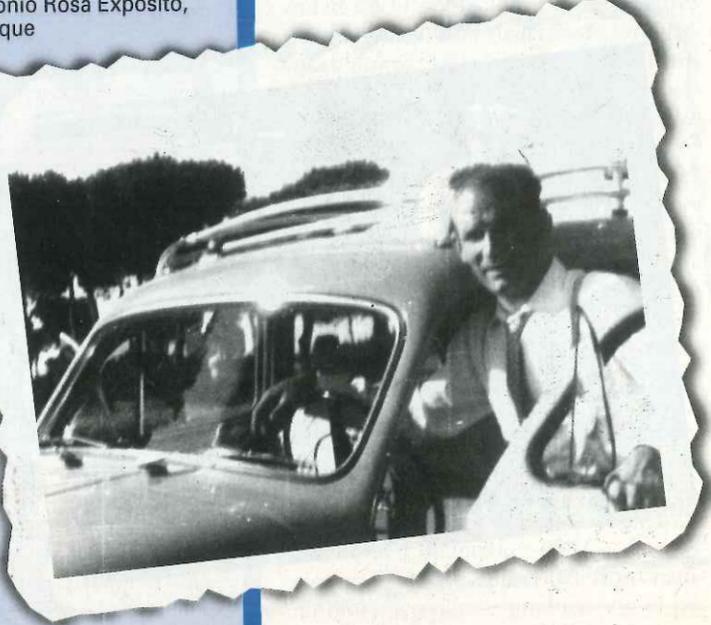


Foto: Juan Flores

mitirse en conductores no profesionales (grupo 1), que precisarán espejos a ambos lados del vehículo, un interior panorámico y tendrán un límite de velocidad de 100 km/h. Si el criterio facultativo lo establece, también se puede reducir el período de vigencia del permiso de conducción.

Para el caso de aquellos mayores que han alcanzado los valores de agudeza visual tras la intervención de cirugía refractiva, o afaquia (con implante de lente intraocular), se requiere un período posquirugía de un mes para el conductor normal (grupo 1), y de tres meses, para los profesionales (grupo 2).

Igualmente habrá una reducción del período de vigencia del permiso, en los casos de personas mayores con deterioros progresivos de la capacidad visual, con reducción del campo visual, que no debe ser menor de 120° en el plano horizontal.

Restricciones a la conducción

Las pruebas de evaluación de las aptitudes psicomotoras de los conductores son efectuadas en los CRC. "En conductores del grupo 1º, sean mayores o no -explica Bonifacio Martín-, las anomalías o deficiencias motoras o funcionales que la persona presente, determinadas por los facultativos de los CRC, pueden compensarse con prótesis en el conductor o adaptaciones en el vehículo, como pomo al volante, dobles espejos retrovisores, exteriores e interior panorámico, embrague automático, alargamiento de mandos o pedales, obligación de llevar

Las causas más frecuentes de denegación de permiso de conducción en los mayores se debe al deterioro de la vista

lentes o audífono durante la conducción, etc."

Los criterios para los conductores profesionales son más restrictivos y, en general, se requiere una mayor condición física y mental.

Cuando una persona mayor acude a un CRC y no consigue superar las pruebas de evaluación, el RD 2272/1985 establece que podrán ser contrastadas con el informe de otro centro o directamente ante la autoridad sanitaria provincial, o por la Jefatura Provincial de Tráfico, cuando se trate de alguna denegación por causas psicológicas. Si esto ocurre, y las pruebas son superadas en un CRC y en otro no, y ambos centros son de diferentes comunidades, la instancia que dirime es la Comisión Central Dictaminadora, que funciona en la DGT con especialistas contratados por este organismo para realizar estas funciones.

Retirarse a tiempo

Pero además de las limitaciones físicas, es innegable que el envejecimiento produce un deterioro cognitivo, entendiéndose éste como pérdida de memoria, dificultad en la orientación, disminución del pensamiento abstracto, y otro tipo de disfunciones.

Según Fermina Sánchez, psicóloga-asesora técnica responsable del Gabinete Psicológico de la DGT, "las personas que envejecen bien, por lo general saben retirarse a tiempo, son conscientes de que ya no tienen facultades para continuar al volante; en cambio, cuando el deterioro se ha producido antes de tiempo y pierden su capacidad de autocrítica, entonces es cuando hay más problemas".

Por esta razón, y cualquiera sea la motivación para continuar conduciendo, lo que es indudable es que para llevar un vehículo a motor, la persona debe reunir una serie de condiciones y aptitudes físicas y psíquicas que garanticen su seguridad, y la de los demás. ♦

"EN EL VOLANTE TENGO 40 AÑOS MENOS"



Foto: Conxi Malans

Repite con convicción que ha recorrido 7 millones de kilómetros por toda Europa. Tenía una agencia de coches americanos en Madrid y, con su Lincoln de 12 cilindros, todos los meses hacía cientos de kilómetros que tiene apuntados en una libreta. "He cumplido 93, pero en el volante tengo 40 años menos. Conduzco desde 1927, y nunca he tenido un accidente", afirma eufórico José Pey Teixidor, vecino de Cabanas, en la provincia de Girona. Asegura que sigue al pie de la letra las medidas de seguridad,

y que nunca se olvida de ponerse el cinturón. Ha pasado la revisión sin problemas, y piensa volver a renovar su permiso dentro de dos años, cuando supere ya los 95 años. "Estoy decidido; si me veo capaz, lo hago. Para mí, conducir es continuar en la vida". Con su Citroën "C 8" diariamente hace de 10 a 12 kilómetros, a la casa de su hermana, sin superar los 60 kilómetros por hora. Lamenta que haya "una juventud que va a lo loco por la carretera, y que no respeta a los que vamos a una velocidad moderada".

Consejos al conductor mayor

- ✓ Realice recorridos conocidos. Procure viajar acompañado.
- ✓ Evite las horas punta, los trayectos complicados y las condiciones climatológicas adversas (lluvia, niebla, etcétera).
- ✓ Utilice el transporte colectivo para largos recorridos.
- ✓ Evite maniobras arriesgadas (adelantamientos peligrosos).
- ✓ Evite la conducción nocturna: las cataratas, el glaucoma y los trastornos de acomodación de la visión originan mayores dificultades en la conducción).
- ✓ Tenga en cuenta las recomendaciones de la DGT sobre la velocidad y distancia de seguridad entre los vehículos. Descanse cada hora o 2 horas de conducción.
- ✓ Si tiene dificultad de movimientos, utilice coches con dirección asistida, cambio automático, pedales de gran superficie (puede solicitar orientación en los Centros de Reconocimiento o en las Jefaturas Provinciales de Tráfico).
- ✓ Coloque retrovisores a ambos lados del vehículo e interior panorámico: le facilitarán las maniobras.
- ✓ Si necesita gafas o utiliza audífono, acuda a las revisiones periódicas para que sus niveles de visión y audición sean los óptimos.

(Del libro: "Patología Médica y Conducción de Vehículos", editado por la DGT)

LA MITAD DE LAS LESIONES EN CABEZA Y UNA QUINTA PARTE DE LAS MUERTES DE CICLISTAS PODRÍAN EVITARSE USÁNDOLO



un estudio confirma que el casco protege

J.M.M. FOTO: EFE

Un reciente estudio de la Universidad de Granada sobre los 26.832 accidentes con ciclistas víctimas recogidos por la Dirección General de Tráfico (DGT) entre 1990 y 1999 confirma el efecto protector del casco. Aunque los autores quieren ser prudentes al traspasar las cifras a la realidad, creen que la mitad de las lesiones en la cabeza y la quinta parte de las muertes podrían evitarse con la generalización del uso del casco.

Un estudio publicado en la revista "Medicina Clínica", realizado por miembros del Departamento de Medicina Preventiva y Salud Pública de la Facultad de Farmacia de la Universidad de Granada, afirma que el uso del casco en los ciclistas evitaría muchas lesiones en la cabeza -hasta la mitad- y reduciría el riesgo de muerte -evitaría uno de cada cinco fallecimientos-. Este trabajo ha estudiado los accidentes de 26.832 ciclistas, recogidos en la base de datos de la DGT entre 1990

y 1999 y sus conclusiones son definitivas: "El presente estudio -señala textualmente el trabajo- confirma que el uso entre los ciclistas accidentados reduce significativamente su riesgo de sufrir lesiones en la cabeza y, en menor medida, de morir. Estos resultados constituyen un sólido argumento a favor de la generalización del uso del casco entre los ciclistas en España".

Aunque el uso del casco por parte de los ciclistas en carretera es un hecho común y aceptado, aún existe una gran resistencia a su utilización obligatoria en otros ámbitos (como, por ejemplo, en ciudad) y por algunos colectivos. De hecho, este estudio señala que sólo usan casco el 11,4% de los ciclistas, aunque estimaciones de la DGT elevan esta cifra en carretera hasta más allá del 80%.

En cualquier caso, al margen de su uso, este estudio deja claro que el casco protege a los ciclistas. Así, por

ejemplo, mientras que entre los ciclistas que usaban casco el porcentaje de muertos era del 3,8%, el de quienes salieron con vida se eleva hasta el 96% (ver recuadro inferior). Además, este porcentaje se invierte entre quienes no lo utilizaban: el 95% pereció y el 4,8% se salvó. Y eso que, según los autores, "sobre el

riesgo de muerte también se obtiene un efecto protector estadísticamente significativo, si bien de magnitud sensiblemente inferior". De hecho, el estudio calcula que "más de la quinta parte de las defunciones (246) registradas entre los ciclistas accidentados en España durante la pasada década sería atribuible a no utilizar el casco". No obstante, los autores del estudio matizan que "ésta es una interpretación teórica, cuya extrapolación a la realidad es limitada y ha de hacerse con suma precaución".

Si destacado es el efecto sobre las muertes, mayor aún lo es sobre las lesiones en la cabeza. Según los datos (ver recuadro) cuando usaban casco, sólo el 16% de los ciclistas presentaba lesiones en la cabeza, mientras el 84% no tenía; igual que en el caso anterior, los datos se invierten cuando no llevaban casco: el 30% presentaba lesiones y el 70%, no.

Los porcentajes de protección del casco obtenidos en este análisis coinciden con otros recientes estu-



LAS LESIONES QUE EVITA EL CASCO

Cefálicas	60%
Cerebrales	58%
Faciales	47%
Mortales	73%

(Fuente: Uso del casco en bicicletas: un meta-análisis. R.G. Atewell y otros. Año 2001)

diarios (Atewell y otros, 2001), tras ajustar ciertas variables de confusión. Entre estas variables, los autores citan la recogida de datos (se puede haber clasificado a algunos sin lesión craneal simplemente por no haber sido observada por el

agente, por ejemplo, por ser interna o porque haya alguna otra más espectacular). En cualquier caso, Pablo Lardelli y los demás autores del estudio opinan que "es posible que el efecto protector del casco esté infraestimado" en su trabajo, ya que "la presencia del casco no tiene por qué modificar su verificación por parte del agente y sí puede mejorar el pronóstico vital de los sujetos que lo llevaban puesto pasadas las primeras 24 horas".

Sin embargo, aceptan como posible que "el hecho de que el ciclista lleve puesto el casco haga que los agentes que investigan el accidente tiendan a infravalorar la existencia de lesiones craneales, sobre todo en el caso de lesiones internas o ante la observación de lesiones en otras partes del cuerpo", lo cual podría producir "una sobrestimación de su efecto protector sobre el riesgo de sufrir lesiones craneales". Todo ello les lleva a pedir nuevos estudios que validen la información contenida en el registro de accidentes de tráfico. ♦

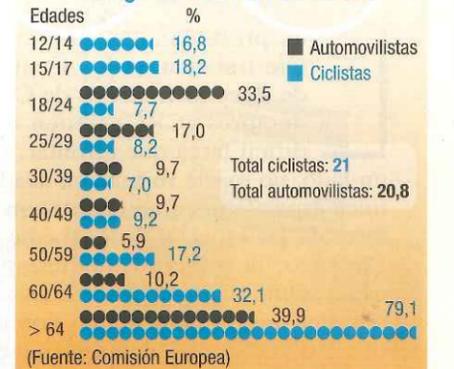
Compensación del riesgo

Según diferentes autores, el efecto beneficioso del uso del casco en los ciclistas podría quedar contrarrestado si éstos, al sentirse más seguros, adoptaran conductas de mayor riesgo. A pesar de que esta hipótesis aun sigue en discusión y que es difícil cuantificar en qué medida reduciría el impacto beneficioso del uso del casco, Pablo Lardelli afirma en su estudio que "parece muy improbable que lo anulara por completo".

Riesgo de accidente y lesiones



Riesgo de sufrir un accidente



El porqué del "no al casco"

La Coordinadora Estatal en Defensa de la Bicicleta (CONBICI) se opone al uso obligatorio del casco. En su página web (www.amicsdelabici.org/c_casbre.htm) están todos los argumentos por los que se oponen a esa medida, y que "Tráfico" resume aquí:

- No evita ningún accidente
- La mayoría de los ciclistas muertos lo son en carreteras anchas, con buena visibilidad, en tramos rectos y sin que el ciclista haya cometido alguna infracción.
- La obligatoriedad de llevar casco responsabiliza a la víctima en vez de actuar sobre las causas del mismo: la transgresión de la Ley por el automovilista.
- Donde el casco se ha hecho obligatorio (Australia y Nueva Zelanda) el número de ciclistas se ha reducido entre el 30 y 40%, pero el número de lesiones graves se ha mantenido o bajado ligeramente.

ANÁLISIS DE 26.800 ACCIDENTES DE CICLISTAS: LO QUE PROTEGE EL CASCO

USO DEL CASCO	LESIONES EN CABEZA		MUERTOS	
	SI	NO	SI	NO
Sí	481 (15,7%)	2.577 (84,3%)	117 (3,8%)	2.941 (96,2%)
No	5.948 (30,1%)	1.3833 (70%)	946 (4,8%)	18.835 (95,2%)
Se ignora	3.993 (14,9%)	578 (14,5%)	3.415 (85,5%)	3.938 (98,6%)
TOTAL	7.007 (26,1%)	19.825 (73,9%)	1.118 (4,2%)	25.714 (95,8%)

PROTOCOLO DE EXPLORACIÓN MÉDICO-PSICOLÓGICA EN CENTROS DE RECONOCIMIENTO

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

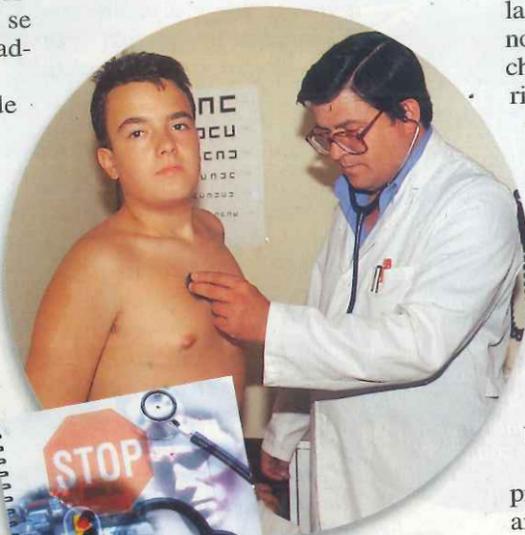
La Dirección General de Tráfico acaba de editar "Protocolo de exploración médico-psicológica en Centros de Reconocimiento de Conductores" que pretende facilitar el trabajo a los profesionales sanitarios de los Centros de Reconocimiento de Conductores.

Los profesionales sanitarios que trabajan en los Centros de Reconocimientos de Conductores (CRC) tienen una difícil tarea que afrontar. De un lado, no existe formación académica específica, como ocurre con el resto de las especialidades médicas. Por otro, la relación médico-paciente tiene unas características especiales que son entendidas con dificultad por el ciudadano, ya que se establece por imposición de la administración.

La necesidad de evaluación de las capacidades físicas y mentales para la conducción de vehículos se desprende de la Directiva Europea 91/439/CEE, que determina los criterios de aptitud psicofísica que debe reunir un conductor en función del tipo de vehículo que vaya a utilizar. En nuestra legislación, dichos criterios se definen en el anexo IV del Reglamento General de Conductores (RD 772/97). En España esta evaluación ha de realizarse en centros sanitarios destinados a este fin, los llamados CRC, que nacieron en 1982.

La relación mantenida con los médicos y psicólogos de CRC en los últimos años deja entrever la necesidad de una cada vez mayor profesionalización del sector y, como en el resto de especialidades médicas, es necesaria la búsqueda de la calidad en el acto médico. Ante esta inquietud, la Dirección General de Tráfico partiendo de las recomendaciones realizadas por un grupo de expertos reunidos por ella a tal fin, se propuso realizar un modelo de protocolo que sirviera para aplicar en los CRC teniendo en cuenta a los profesionales que van a participar en el acto médico (médico general, oftalmólogo y psicólogo) y

los medios materiales con los que cuentan (recogidos en la normativa). Los objetivos del protocolo elaborado son unificar los procedimientos exploratorios y facilitar la toma, registro y análisis de los datos obtenidos en el proceso evaluador. La historia clínica que se realiza en los Centros de Reconocimiento de Conductores se puede estructurar en dos



**En España
existe poca dedicación a
la medicina preventiva.
Desde los Centros de
Reconocimiento se puede
abordar eficazmente**

niveles: la historia clínica básica, que afecta a toda la población conductora, y la específica, que se realizará sólo a los conductores que precisen procedimientos exploratorios específicos. El texto publicado (enviado a todos los CRC a través de las Jefaturas Provinciales de Tráfico) aborda la parte general y está prevista la edición de la segunda parte en un plazo breve.

La prevención de lesiones por accidente de tráfico compete a muy diversos profesionales sanitarios; quizás es en el ámbito de la atención primaria donde se podría acometer con más facilidad, pero la realidad es que en España existe escasa dedicación a este aspecto de la medicina preventiva. Desde los CRC se puede abordar con más eficacia, ya que no sólo se realiza la evaluación inicial del conductor, sino que se conoce la evolución de dicha aptitud en los reconocimientos periódicos que se establecen bien por motivo de edad o de salud. La realización de una adecuada historia clínica y exploración física redundarán en beneficio del conductor permitiendo una mayor detección de patologías y el control de las mismas (mediante las revisiones periódicas), favoreciendo el adecuado consejo médico y dándole a ese acto médico categoría de preventivo, labor en absoluto desdeñable desde el punto de vista social.

Es importante, pues, que tanto los profesionales como la población, sean conscientes de la importante tarea que tienen encomendada los CRC y que el trabajo de calidad redundará en beneficio del ciudadano disminuyendo su riesgo relativo de accidente de tráfico y ayudando a conseguir el equilibrio entre el riesgo asumible y la seguridad individual y colectiva. No debemos olvidar que el factor humano aparece implicado en más de un 90% de los accidentes de tráfico.

Esperamos que la aplicación del protocolo ayude a situar a los centros en su sitio dentro del campo de la medicina preventiva, a realizar la tarea nada fácil de evaluar a los conductores, y que todo ello redunde en el último objetivo de los autores que no es otro que reducir las lesiones por accidente de tráfico. ♦

tráfico del motor

Coordina:
Mercedes López



LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS
VAN A REVOLUCIONAR EL SECTOR

TALLERES

A LA ÚLTIMA

MERCEDES LÓPEZ.
INFOGRAFIAS: DLIRIOS

¿Sabe usted si el ABS de su coche necesita mantenimiento? Seguramente no lo sabe, pero tampoco en los talleres lo tienen muy claro. Las estadísticas indican que el 46% de los pequeños talleres tiene problemas para adaptarse a las nuevas tecnologías que van incorporando los coches. Sólo la unión de los talleres hará posible que puedan acceder a los medios, la información y la formación necesarias.

Los coches se han llenado de elementos electrónicos: ABS, ESP, ASR, 'common rail', sistemas de regulación dinámica de la velocidad, ayuda durante la conducción nocturna... Es el resultado de la revolución tecnológica que en estos momentos vive el sector del automóvil. Los datos no dejan lugar a dudas. Si en el año

1960 el 5% del montante total de la factura que pasaba a un taller era imputable a los componentes eléctricos y electrónicos del mismo (y eso si se trataba de un vehículo de la gama alta), actualmente, en un coche del mismo nivel, el porcentaje se ha incrementado hasta el 40%, según Bosch, empresa dedicada a fabricar y distribuir de repuestos del automóvil.

Sin embargo, ¿se ha preguntado usted alguna vez si el ABS de su coche necesita mantenimiento o si el airbag hay que sustituirlo cada tantos kilómetros? Seguramente no. La última encuesta realizada por la patronal de talleres CETRAA señala que "más de la tercera parte de los automovilistas sólo lleva su coche a un centro de reparaciones cuando sufre una avería". Además, los conductores aún no se han percatado de los cambios que las nuevas tecnologías van a producir en el plan de mantenimiento de su coche. Así lo afirma Francisco Ruiz, vocal de ASETRA (Asociación de Talleres de Madrid) y propietario de un taller en esa ciudad: "La gente ignora cómo debe hacer el mantenimiento de su coche, normalmente deja en manos del taller las operaciones que hay que realizar". Sin olvidar que el parque de vehículos no está muy 'modernizado'. Las cifras que maneja el sector indican que sólo el 25 ó 30% de los coches posee un nivel tecnológico avanzado y que habrá que esperar 3 ó 4 años para que la modernización se generalice.

Los talleres se contradicen

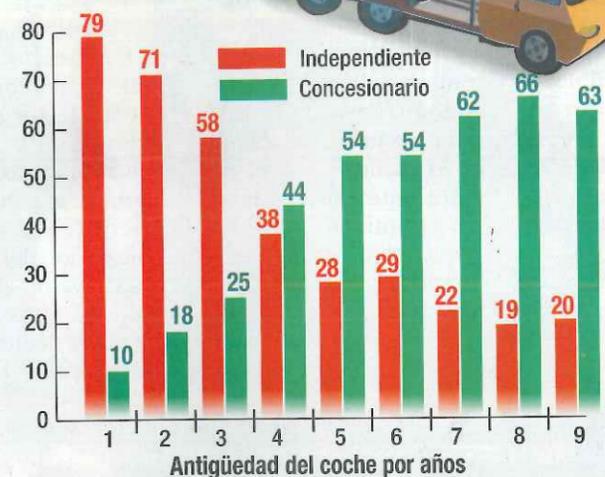
La otra parte implicada en el tema, los talleres de reparación, tampoco parecen tener claro cómo enfrentarse a sus clientes 'más jóvenes'. La

¿PARA QUÉ LLEVAMOS EL COCHE?*



¿QUÉ TALLER PREFERIMOS?

En porcentajes



El 46% de los pequeños talleres va a tener problemas para adaptarse a las exigencias de las nuevas tecnologías

revista "Tráfico" ha consultado en diferentes servicios y las respuestas han sido muy variadas e incluso contradictorias: "Los sistemas electrónicos no necesitan mantenimiento; si no hay avería, no hay que hacer nada", "el ASR necesita un mantenimiento visual rutinario", "el airbag no tiene mantenimiento, se habla de cambiarlo cada 4 años, pero no está confirmado", "hay que revisar cada 10.000 kilómetros, por-



ORDENADOR. Una herramienta que cada vez será más imprescindible en los talleres.

que con las nuevas tecnologías hay pequeñas averías con las que el coche sigue circulando, pero hay que corregirlas", "el airbag es necesario cambiarlo cada 10 años..."

A pesar de este panorama, en principio desalentador, la revolución ya está dado sus primeros pasos. De los estudios de GIPA (Grupo Interprofesional de Productos Automóviles) se desprende que, en los últimos diez años, el número de averías ha descendido a la mitad. Lo mismo que el tiempo de mano de obra necesario para repararlas, que ha pasado de las casi 13 horas de hace diez años, a las 8 actuales; cifra que se reducirá a 7 horas en 2005.

También está descendiendo el número de visitas al taller. Según los datos de la misma empresa, en el año 2000 la media de visitas al taller era de 2,8 y en 2002 descendió a 2,6. Las causas, en palabras de François Passaga -director de GIPA-, hay que buscarlas "en la mayor calidad de los vehículos y los recambios, se averían menos y alargan su vida útil. Un ejemplo: en 1993 las pastillas de freno se cambiaban cada 29.000 km., hoy cada 42.000 km.". Esta afirmación la corrobora Francisco Ruiz: "Antes el mantenimiento se debía realizar cada 5.000 km.; ahora entre 10.000 y 25.000 km."

Las nuevas tecnologías también harán desaparecer dos figuras muy significativas. Primero, la del conductor 'manitas' que soluciona los pequeños problemas de su coche.

CÓMO SON NUESTRAS VISITAS AL TALLER *

	VISITAS AÑO	PRECIO MEDIO VISITA	VISITAS	REPARTO DEL MERCADO
PEQUEÑO TALLER	1,38	139	44%	44%
CONCESIONARIO	0,78	214	30%	38%
AUTOCENTRO SERV. RÁPIDO	0,16	106	6%	4%
OTROS	0,28	225	11%	14%

Fuente: GIPA (Grupo Interprofesional de Productos Automóviles, S.L.). Año 2002

"En 1992 -apunta Passaga-, el 19% de los conductores era capaz de hacer arreglos en su coche; en 2002 sólo el 10%. Hoy no podemos cambiar una pieza porque ni sabemos cómo es, ni dónde se encuentra".

Preferimos el pequeño taller

La otra figura en peligro de extinción es el mecánico tradicional acompañado por un juego de llaves. Cada vez es más habitual que el ordenador esté presente en el taller y que el mecánico lo utilice como una herramienta capaz de diagnosticar la avería más compleja y comprobar el estado real del vehículo. Todo ello en un país en el que prima la figura del pequeño taller -en España exis-

ten más talleres que en Alemania y Francia juntos- y en el que damos mucha importancia a la amistad con el dueño del taller. Los españoles sólo llevan el coche al servicio oficial cuando está en garantía. Durante el primer año -según GIPA-, casi el 80% de los coches va al taller oficial. El porcentaje va descendiendo (40%) hasta que el coche pasa su primera ITV (4º año). A partir de ese momento, sólo un 20% de los coches se mantiene fiel. Para Francisco Yagüe -vocal de ASETRA-, conocedor del sector de los vehículos de gama alta equipados con tecnología punta por ser propietario de un taller dedicado a la reparación de reconocidos fabricantes alemanes, las razones están claras: "Los conductores se quejan del elevado precio de su mano de obra, que puede llegar a ser el doble, mientras que el recambio es el mismo". Ruiz enfatiza: "Una revisión que para nosotros asciende a 65 euros, se convierte tranquilamente en 200 euros en el taller oficial".

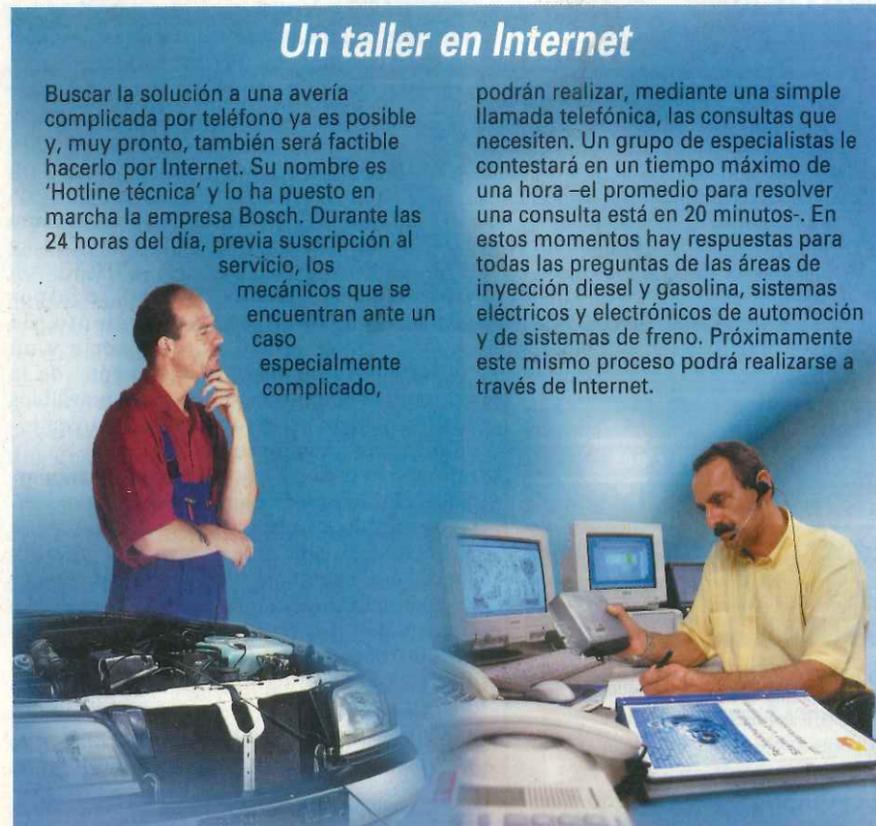
A pesar de todo, el futuro se presenta negro para los pequeños talleres. Desde GIPA se indica que el 46% de los talleres no está preparado para acomodarse a la evolución tecnológica que se avecina. Bosch señala que los problemas se derivan de la necesidad de realizar inversiones en modernas herramientas, y en la constante formación de sus empleados para poder reaccionar ante la novedosa demanda del mercado.

Los representantes de los pequeños talleres reconocen que esos son sus puntos débiles y que la solución está, lo tienen claro, en la unión. Para Francisco Ruiz, "los talleres debemos unirnos creando redes. Solos no podemos acceder ni a los medios, ni a la información necesaria, porque supone mucho dinero".

Un taller en Internet

Buscar la solución a una avería complicada por teléfono ya es posible y, muy pronto, también será factible hacerlo por Internet. Su nombre es 'Hotline técnica' y lo ha puesto en marcha la empresa Bosch. Durante las 24 horas del día, previa suscripción al servicio, los mecánicos que se encuentran ante un caso especialmente complicado,

podrán realizar, mediante una simple llamada telefónica, las consultas que necesiten. Un grupo de especialistas le contestará en un tiempo máximo de una hora -el promedio para resolver una consulta está en 20 minutos-. En estos momentos hay respuestas para todas las preguntas de las áreas de inyección diesel y gasolina, sistemas eléctricos y electrónicos de automoción y de sistemas de freno. Próximamente este mismo proceso podrá realizarse a través de Internet.



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.910 c.c.
Potencia máxima:
140 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasóleo.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: ABS con EBD.
Airbags frontales y laterales delanteros.
Windowbag con sistema de cortina. ARS. Entre otros.
Opcional: Control Dinámico de Estabilidad (VDC) (722 €). Entre otros.
DIMENSIONES:
4,17 mts. (long.) 1,72 mts. (anc.) 1,44 mts. (alt.)
Maletero: 280/1030 litros.
CONSUMO:
Urbano, 8 l./100 km.
Carretera, 4,7 l./100 km.

PRECIO: Desde 21.800 €.

COCHE ACTUAL

Alfa Romeo 147 1.9 JTD 16V



COMENTARIO.— El Alfa "147" acaba de recibir lo último en inyección diesel: un sistema de inyección por conducto único ('common-rail') dotado de una centralita capaz de hacer más de dos pulverizaciones de gasóleo en la cámara de combustión. Este paso de dos a cuatro inyecciones supone en aumento en el rendimiento del motor "1.9 JTD" que, de paso, también recibe una culata de cuatro válvulas por cilindro, creando una versión capaz de conseguir 140 CV.

Lo que no consigue su sofisticada inyección es ni gastar especialmente poco, ni tampoco reducir la sonoridad. En lo que respecta al comportamiento, el del "147 JTD 16V" no difiere de otras versiones: subvirador al límite de adherencia de sus mejorables neumáticos, transmite sensación de seguridad porque responde con rapidez al volante, la carrocería no balancea mucho y frena con solvencia. No tiene una amortiguación especialmente firme. De lo que sí puede presumir el "147" es de espacio. Una concesión al diseño que, por otro lado, le distancia del resto de opciones. Y con margen. ♦

	► Motor progresivo y suave
	► Recuperaciones
	► Equipamiento
	► Habitabilidad y maletero
	► Capacidad de giro
	► Sonoridad

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

WEB www.alfaromeo.com

MOTOR 16

COMENTARIO.— Es más grande que sus rivales, pero se maneja con la facilidad de un utilitario. Mide 4,80 metros de longitud y es el Volvo más versátil de la gama. Su motor D5 con 163 caballos se queda algo justito, ya que tiene que mover casi 500 kilogramos más que, por ejemplo, en el "S80". Sin embargo, no se puede decir que la relación prestaciones-consumo sea mala. El "XC90" es el primer todoterreno de la marca sueca y este apodo no le queda demasiado grande como muchos pueden creer. El "XC90" se defiende muy bien fuera del asfalto, aunque las cosas se compliquen. Sin ruedas adecuadas y sin reductora (es el detalle que le falta) puede encontrarse en una situación comprometida antes que un todoterreno puro y duro, pero sus límites aparecen mucho más tarde que en otros modelos menos altos (el sueco tiene una altura libre al suelo de 22 centímetros) y con sistemas de tracción total menos eficaces. Su sistema de control de estabilidad antivuelco (RSC), sus dos plazas supletorias (se pueden esconder bajo el plano de carga) hasta completar los siete asientos y su competitivo precio le convierte en una opción muy interesante. ♦

VOLVO XC90 D5



	► Suavidad y silencio del motor
	► Su interior y seguridad
	► Comportamiento y consumo
	► Prestaciones justas
	► Acceso a tercera fila asientos
	► Ausencia de reductora

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

WEB www.volvocars.es

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 2.401 c.c.
Potencia máxima:
163 CV a 4.000 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasóleo.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbag conductor/pasajero.
SIPS (sistema de protección impactos laterales). SIPSBAG (airbag laterales). ABS.
WHIPS (sistema protección contra latigazos cervicales). Cinturones de seguridad de tres puntos con pretensores. Entre otros.
Opcional: Silla de niños integrada (100 €). Entre otros.
DIMENSIONES:
4,80 mts. (long.) 1,74 mts. (anc.) 1,89 mts. (alt.)
Maletero: 249/615 litros.
CONSUMO:
Urbano, 11,9 l./100 km.
Carretera, 7,5 l./100 km.

PRECIO: 45.113 €.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 3.200 c.c.
Potencia máxima:
241 CV a 6.200 r.p.m.
CARBURANTE:
Gasolina sin plomo.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales delanteros.
Airbags de cortina y laterales delanteros y traseros. Cinturones de seguridad de tres puntos en todas sus plazas. ABS. ESP. ASR. Anclajes Isofix para 3 asientos de niños. Entre otros.
Opcional: Sistema de control presión de neumáticos (1 €). Entre otros.
DIMENSIONES:
5,05 mts. (long.) 1,90 mts. (anc.) 1,45 mts. (alt.)
Maletero: 500 litros.
CONSUMO:
Urbano, 16,1 l./100 km.
Carretera, 8,7 l./100 km.

PRECIO: 64.150 €.

AUTOREVISTA

VOLKSWAGEN PHAETON V6



COMENTARIO.— Volkswagen ha decidido entrar en el segmento de las berlinas de clase superior con un vehículo de cualidades iguales o mejores a las de sus rivales de BMW, Lexus, Mercedes o Jaguar. Inicialmente está disponible con dos motores de gasolina (de 241 y 420 CV), con un equipamiento de serie y un

confort sobresalientes. Precisamente, de la comodidad son en buena parte responsables unas suspensiones neumáticas de dureza regulable muy bien resueltas. En este exclusivo Volkswagen hay vanguardistas elementos de equipamiento, como espejo retrovisor interior con memoria, techo con células solares que alimentan el compresor del aire acondicionado cuando el vehículo, aparcado, supera una cierta temperatura o sistema de climatización sin flujos directos de aire sobre los ocupantes del vehículo. El motor ofrece el rendimiento esperado, aunque gasta demasiado y se ve penalizado por un cambio automático demasiado lento. ♦

	► Nivel de confort
	► Dotación de seguridad
	► Calidad de acabados
	► Cambio lento
	► Peso elevado
	► Manejabilidad urbana

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

WEB www.vw-es.com

AUTOPISTA

NISSAN MICRA 1.2 TEKNA

COMENTARIO.— Si la generación anterior del "Micra" resultó un acierto en todos los sentidos —fue el primer modelo japonés galardonado con el premio 'Coche del Año' en Europa—, su sucesor no se queda a la zaga. Del anterior modelo sólo hereda el nombre; el resto es completamente nuevo. De hecho, está desarrollado en conjunto con Renault y cuenta con algunos elementos que estarán en la futura generación del Renault "Clio". El diseño es uno de los apartados que más se han cuidado en esta nueva generación. La estética exterior resulta rompedora con todo lo visto hasta la actualidad, con unos faros delanteros situados en posición alta y una parte trasera con cierto aire 'retro'. El interior está cuidado hasta el más mínimo detalle e incluye algunas soluciones muy prácticas. El maletero es modulable, ya que la banqueta trasera se puede adelantar o retrasar, con lo que se puede dar más espacio al maletero o a los ocupantes de estas plazas, dependiendo de la necesidad de cada momento. En ciudad, sus recortadas dimensiones y un diámetro de giro reducido le permiten moverse con gran fluidez por las congestionadas calles. El modelo analizado destaca por su comportamiento en todo tipo de trazados. ♦



	► Comportamiento
	► Diseño original
	► Motor
	► Tacto de la dirección
	► Sonoridad elevada
	► Anchura interior

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

WEB www.nissan.es

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.240 c.c.
Potencia máxima:
80 CV a 5.200 rpm.
CARBURANTE:
Gasolina sin plomo.
EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbag frontales y laterales delanteros.
ABS+EDB+NBA.
Cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas. Sistema Isofix para sillas de niños. Entre otros.
Opcional: Pack T2: Climatizador+llantas de aleación 16" +airbag cortina+llave inteligente+sensor de lluvia (2150 €). Entre otros.
DIMENSIONES:
3,71 mts. (long.) 1,66 mts. (anc.) 1,54 mts. (alt.)
Maletero: 237 litros.
CONSUMO:
Urbano, 7,4 l./100 km.
Carretera, 5,1 l./100 km.

PRECIO: Desde 10.730 €.

BARCELONA SI 'USA EL CASCO'

Barcelona, con un uso del casco de casi el 100%, es la zona más segura de España para los motociclistas, según el último estudio realizado por la Fundación RACC (Real Automóvil Club de Cataluña). Las Comunidades de Navarra, Castilla y León y La Rioja registran el índice más elevado de muertos sobre el total de accidentados en moto o ciclomotor, lo que explica que el uso del casco es muy bajo. Las otras comunidades más afectadas por la accidentalidad de los motoristas son Baleares, Canarias, Cataluña, Andalucía, Comunidad Valenciana y Murcia, que concentran el 63% de las víctimas mortales, pe-

ro se debe, sobre todo, a que su condición de zonas turísticas y con buen clima, que favorece su uso. De los resultados se concluye que en España el 48% de los motoristas implicados en un accidente mortal no llevaba casco, porcentaje que asciende al 54% en el caso de los pasajeros. En el estudio, también se aportan datos sobre la eficacia de este importante elemento de seguridad: un motorista tiene trece veces más probabilidades de morir en un accidente de tráfico que el ocupante de un turismo; no utilizar el casco multiplica por cuatro la probabilidad de morir en accidente y que la diferencia entre la vida y la muerte en un accidente a 50 km/h es el uso del casco.



WEB www.racc.com

40 MILLONES DE 'LEONES'



Peugeot está de celebración: su vehículo 40 millones acaba de salir de la cadena de montaje. Lo que representa la producción mundial de vehículos particulares realizadas por todos los fabricantes juntos durante el año 2001. Después de más de un siglo de actividad el fabricante francés ha conseguido una producción diaria actual media de 8.600 unidades en 24 lugares del mundo ¡FELICIDADES!

El estudio

SEGURIDAD JAGUAR

Conseguir uno de los coches más seguros ha sido el objetivo de Jaguar con su nuevo "XJ", siendo el elemento clave la robustez de su carrocería monocasco de aluminio -que sustituye a la convencional de acero-. Incluye un módulo frontal capaz de soportar impactos a 15 km/h sin que se produzcan daños estructurales. Esta disponible en tres motorizaciones: el V8 de 3,5 l, el V8 de 4.2 l y la versión V8 sobrealimentada de 4.2 l. con 400 CV. Equipa Sistema de Airbags Adaptables, de Control Dinámico de estabilidad, de Control de Crucero Adaptable y Asistencia en Frenadas de Emergencia... En el mercado desde 74.000 euros.



WEB www.jaguar.com

► **RENAULT HA DEJADO DE FABRICAR SU "AVANTIME", ante las escasas ventas del modelo. A pesar de ello, garantiza el servicio posventa de todos los coches vendidos, en las mismas condiciones que el resto de los vehículos de la marca.**

NUEVO AUDI A3

Audi acaba de lanzar la segunda generación de su modelo "A3". Sus nuevas proporciones le acercan más a un coupé. El interior se ha ampliado, con más espacio para todos los pasajeros. Su extensa gama de motores incorpora 3 nuevas opciones, incrementando la cilindrada de sus TDI hasta los 2.0 litros. La nueva generación se presentará con 3 niveles de acabado y estará en el mercado español después del verano.



WEB www.audi.es

► **Continúan las CAMPAÑAS DE REVISIÓN de distintos fabricantes por fallos de fábrica detectados en sus modelos. Por un lado, el GRUPO VOLKSWAGEN revisará sus vehículos equipados con motores 1.8 Turbo, V5, V6 y W8, fabricados desde el 2001, de todas sus marcas: Audi, Seat, Volkswagen y Skoda. Por otro, BMW ha llamado a los todoterreno "X5" por un defecto en el circuito de frenado. Los vehículos afectados son los fabricados entre agosto de 1999 y abril de 2002. Finalmente, SMART tiene que reparar el interruptor de las luces traseras de 2.500 unidades del City-Coupé" (fabricadas entre enero-abril y octubre-diciembre)**

La denuncia

PRECIOS: OCU Y TALLERES, ENFRENTADOS



La Organización de Consumidores y Usuarios, OCU, ha realizado un estudio en 26 talleres de Madrid y Barcelona - 5 oficiales y 21 independientes -para comprobar algunas aspectos de su servicio. Llevaron a los mismos un Seat Ibiza con dos averías: una en la marcha atrás y otra en la ventilación. La conclusión principal es que el 57% de los talleres estudiados facturaban por encima del tiempo establecido para las reparaciones. También se asegura que los talleres oficiales cobran, en términos generales, menos tiempo que los independientes "pero tampoco facturan siempre correctamente el tiempo asignado por la marca". Ha habido algún taller que ha

puesto cuatro veces más. Otro dato: los talleres que cobran una mano de obra "barata" tienden a facturar más tiempo de trabajo. El estudio ha detectado otras irregularidades, como información insuficiente, facturas incompletas, etc.

La respuesta de los talleres no se hizo esperar. CETRAA (Confederación de Talleres) y ASETRA (Asociación de Talleres de Madrid), han dicho que la muestra no es "mínimamente representativa". Explican que se confunden conceptos relativos a precios de recambios y mano de obra y la aplicación de un baremo de tiempos para vehículos en garantía con los tiempos que resultan de un trabajo en un vehículo bastante usado y que necesita un tiempo para diagnosticar".

WEB www.ocu.org

EL SUCESOR DEL "SCÉNIC"

Renault ha presentado el nuevo "Scénic" II, que preseta como principal novedad el ser el único monovolumen compacto que ofrece una versión de 7 plazas. Se podrá elegir entre cuatro 'ambientes' y su equipamiento de serie abarca desde ESP, control e presión de neumáticos, ABS, seis airbags... Se espera que esté en el mercado antes del verano.



WEB www.renault.es

EL MOTOR SE DA CITA EN BARCELONA

El 32º Salón Internacional del Automóvil, que se celebrará del 26 de abril al 4 de mayo en Barcelona, coincidirá con el Gran Premio de España de Fórmula 1, en un esfuerzo organizativo que pretende que el certamen de Montjuïc sea el más brillante y representativo de su historia. El recinto tendrá 250.000 m2 de superficie, y contará con

la práctica totalidad de las marcas de automóviles que operan en España. Los organizadores señalan que las novedades de producto serán numerosas e importantes. Se espera que los visitantes supere el millón de personas. Entre las actividades previstas, la más espectacular será, sin duda, la exposición de los automóviles de las 20 películas de James Bond.



► **MÁS DEL 80% de los CONSUMIDORES NO ENTIENDEN LAS PÓLIZAS DE SEGUROS que contratan, según un informe de la OFA (Oficina del Asegurado). Las causas son los excesivos tecnicismos lingüísticos que convierten el texto en una maera de epígrafes, condiciones generales y cláusulas que terminan aburriendo al lector. También se indica que los factores principales que tienen en cuenta los clientes para contratar el seguro son el importe de la póliza y la confianza del vendedor.**

FE DE ERRATAS. En nuestra sección Banco de Pruebas correspondiente al número 158 (enero-febrero 2003), al informar sobre el precio del modelo SEAT CÓRDOBA 1.9 TDI STELLA, por error se indicaba que eran 13.170€, cuando en realidad el precio de este modelo es de 14.655€.

LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN FEBRERO DE 2003

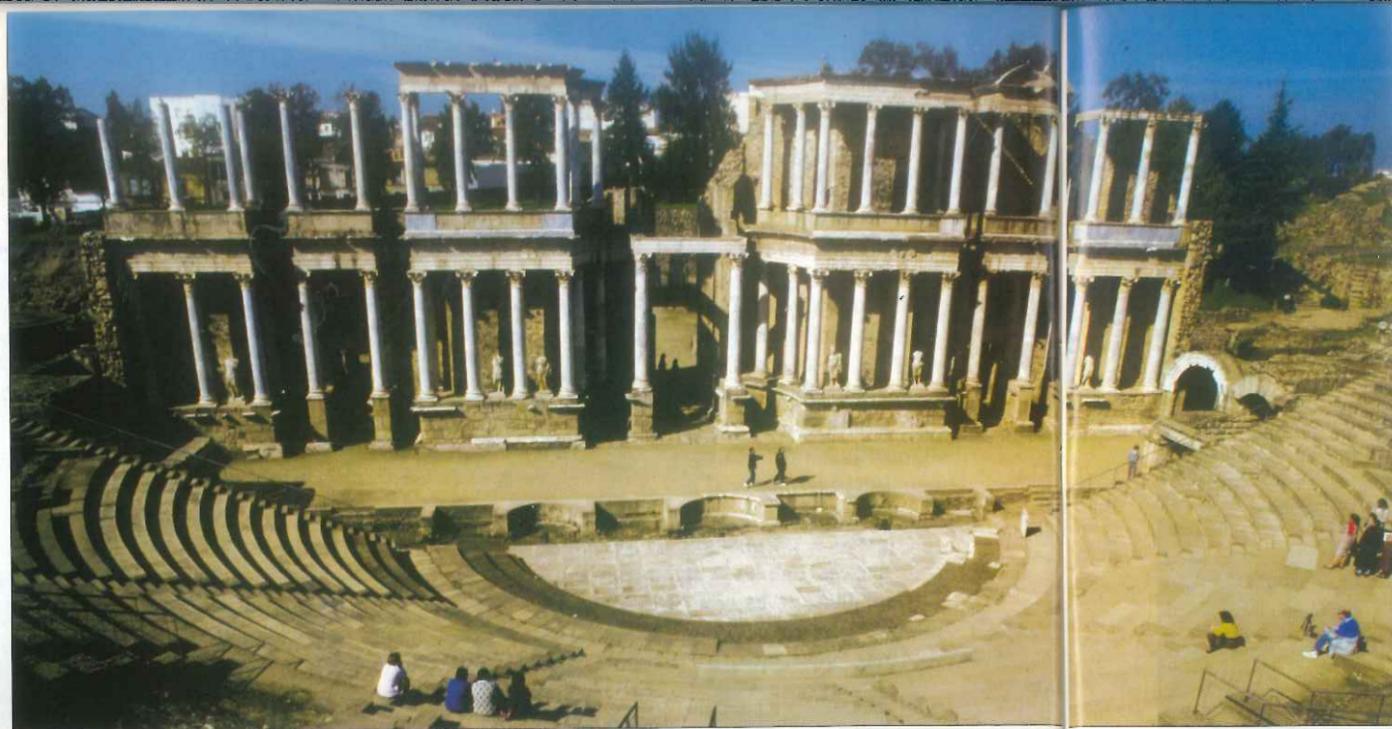
- 1 Ford Focus
6.072 unidades
- 2 Renault Mégane
5.716 unidades
- 3 Peugeot 307
5.563 unidades
- 4 Citroën Xsara
5.415 unidades
- 5 Seat Ibiza
4.447 unidades
- 6 Peugeot 206
4.235 unidades
- 7 Opel Astra
3.998 unidades
- 8 Renault Clio
3.527 unidades
- 9 Seat León
3.112 unidades
- 10 Ford Fiesta
2.990 unidades

Fuente: DGT.

RUTA DE LA PLATA (MÉRIDA-ZAFRA)

JOAQUÍN GUZMÁN / ROSA MÁRQUEZ.
MAPAS: CHARO LAIZ

Estrenamos autovía sobre los pasos de uno de los tramos más interesantes de la Vía de la Plata. Un recorrido entre Mérida y Zafra que nos acerca al legado histórico de sus antiguos pobladores.



Teatro romano de Mérida.



UN ROMANO AL VOLANTE

Mérida es nuestro punto de partida. Ciudad excelentemente comunicada en la que nos sumergiremos en la historia de uno de los enclaves más atractivos para las civilizaciones que en ella habitaron desde el siglo I A.C. Emérita Augusta, como la denominaron los romanos, desde su fundación fue concebida como lugar de retiro y descanso de los soldados veteranos (un paraíso para los jubilados, tal y como lo entenderíamos hoy en día) que gozaron de todas las innovaciones tecnológicas y culturales de la



época. Imaginemos a Mitreo, un romano adinerado, saliendo de su casa-domus (cuyas ruinas se conservan). En su paseo, contempla el Acueducto de Los Milagros, atraviesa el Guadiana por su magnífico puente y hace una parada en el Templo de Diana para honrar a su diosa. Tal vez esa tarde tenga suerte y pueda disfrutar de algún espectáculo en el Teatro, el Anfiteatro, o el Hipódromo, donde puede que haya alguna competición. Pasados los siglos y el transcurrir de las conquistas, tanto suevos como visigodos supieron apreciar la importancia de Mérida y contribuyeron a

enriquecerla. No así los musulmanes, que, al tomar posesión de la ciudad, impusieron su orden arquitectónico. Buena muestra de ello es la Alcazaba, recinto militar, más tarde reconvertido por los cristianos en convento y actual sede de la Junta de Extremadura. A pesar del exilio sufrido a manos de los franceses en el siglo XVIII, usted podrá comprobar que Mérida tiene bien merecido el título de Ciudad Patrimonio de la Humanidad.

Seguimos camino hacia el sur, a través de campos que combinan en sus colores el verde y oro de los frutos de la tierra. Olivares y viñedos que son, desde antaño, el motor económico agrícola de la comarca con una merecida denominación de origen. Llegamos a Almendralejo,

lugar que vió nacer al poeta romántico José de Espronceda, al que el pueblo dedica una plaza presidida por el teatro que lleva el nombre de otro de los artistas de la localidad: la poetisa Carolina Coronado. Un tranquilo paseo por Almendralejo nos acercará al edificio del Ayuntamiento, antiguo palacio del Marqués de Monsalud, o la particular plaza de toros, que alberga bajo el graderío una espectacular bodega con enormes conos de barro capaces de almacenar hasta 30.000 arrobas de vino.

Salimos de Almendralejo para dirigirnos hasta Villafranca de los Barros, para disfrutar de sus anchas calles y escudos señoriales blasonando las fachadas de antiguos nobles. No dejen de visitar la iglesia parroquial de Nuestra Señora del Valle, de estilo gótico y presidida por su torre-fachada característica. Continuamos camino hacia Los Santos de Maimona donde, aparte de hacer acopio de

algunos de sus característicos encajes y bordados artesanos, podemos dar un paseo por su Plaza de España o por el que hoy es sede del Ayuntamiento: la Casa de la Encantada de la Orden de Santiago.

Y, desde ahí, tras dejar la autovía, llegamos al que es nuestro destino final: Zafra, siguiendo los pasos de musulmanes, judíos y cristianos. Está situada en un llano al pie de la Sierra de Castellar en este Conjunto Histórico-artístico de interés nacional podemos ver su singular Alcázar, hoy convertido en Parador Nacional. Si gustan del arte, pueden darse una vuelta por la Iglesia Colegiata de la Candelaria, donde pueden contemplarse, desde el retablo de la Virgen de los Remedios, magníficas pinturas de Zurbarán. Dense un paseo por las plazas Grande, Chica y la

del Pilarito y, entre las calles que la circundan, verán como retroceden siglos atrás rememorando comercios como: Tinajeros, Frisa, Garrotera, de la Cera, etc.

En definitiva, hagan este recorrido pensando que se trata de un paseo por la historia de España, de los pueblos que lo habitaron, y de las raíces culturales que conforman lo que hoy somos a través de un nexo común: la Vía de la Plata. ♦



El tráfico

De Mérida a Zafra, por la antigua Ruta de la Plata, puede irse por la N-630 (Gijón-Sevilla), aunque ya casi nadie la utiliza desde que se ha construido la autovía A-66, precisamente en el tramo que une ambas ciudades.

- La A-66, autovía inaugurada recientemente, se encuentra en buen estado y no presenta problemas ni de trazado, ni de firme ni de señalización.
- En el acceso a Zafra, que debe hacerse por la EX-101 (una vía convencional de 7 metros de ancho y arcén de 1 metro), hay que tener

precaución en el cruce de Los Santos de Maimona.

- También conviene prestar mucha atención en los accesos a Mérida (desde la N-V) y el acceso Norte a Almendralejo, ya que existen una serie de glorietas que, por la señalización, puede prestarse a cierta confusión.
- Existe un 25% de tráfico pesado, por lo que debe ir preparado para encontrar camiones.
- En la N-630, sólo se encontrarán los problemas habituales en las carreteras convencionales, en especial en las travesías de las poblaciones.



Dónde comer

Extremadura es la tierra del 'pata negra', pero sus quesos, ajoblanco, calderetas o migas son dignos de probarse

EN MÉRIDA: Rte. Nicolás, Rte. Rufino, o en el Parador. No dejen de probar el Zorongollo, la sopa extremeña o los repápalos de leche.

EN ALMENDRALEJO: Casa Agustín o Mesón Extremadura.

EN ZAFRA: Rte. Josefina o Rte. El Ancla. No dejen de probar los afamados Corazones del Obispo.



Dónde dormir

EN MÉRIDA: Parador Nacional "Vía de la Plata", Hotel Emperatriz***, Hostal Nueva España*, Camping 2ª "Camping Mérida".

EN ALMENDRALEJO: Hotel Vetonia***.

EN VILLAFRANCA DE LOS BARROS: Hotel** - Rte. Romero, Hotel La Marina*.

EN LOS SANTOS DE MAIMONA: Pensión Sanse2.

EN ZAFRA: Parador nacional de Turismo "Hernán Cortés", Hotel El Ancla**.



Fiestas

EN MÉRIDA: Semana Santa (de interés turístico Regional). Festival de Teatro Clásico (julio y agosto, reconocido internacionalmente).

EN ALMENDRALEJO: Fiestas de la vendimia (Septiembre).

EN VILLAFRANCA DE LOS BARROS: Romería de San Isidro (15 mayo).

EN ZAFRA: La Garbanzá (15 mayo), romería a la ermita de Belén y posterior degustación de guisos con garbanzos. Fiesta de la Chaquetía (1 noviembre).



Más información

BALNEARIO DE ALANGE: (a 15 km. de Mérida, Termas romanas declaradas Monumento Nacional). Tel.: 924 365 106.

DIRECCIÓN GENERAL DE TURISMO DE EXTREMADURA: Tel.: 924 38 58 30 o www.turismoextremadura.com

FESTIVAL TEATRO CLÁSICO: Tel.: 924 00 98 08

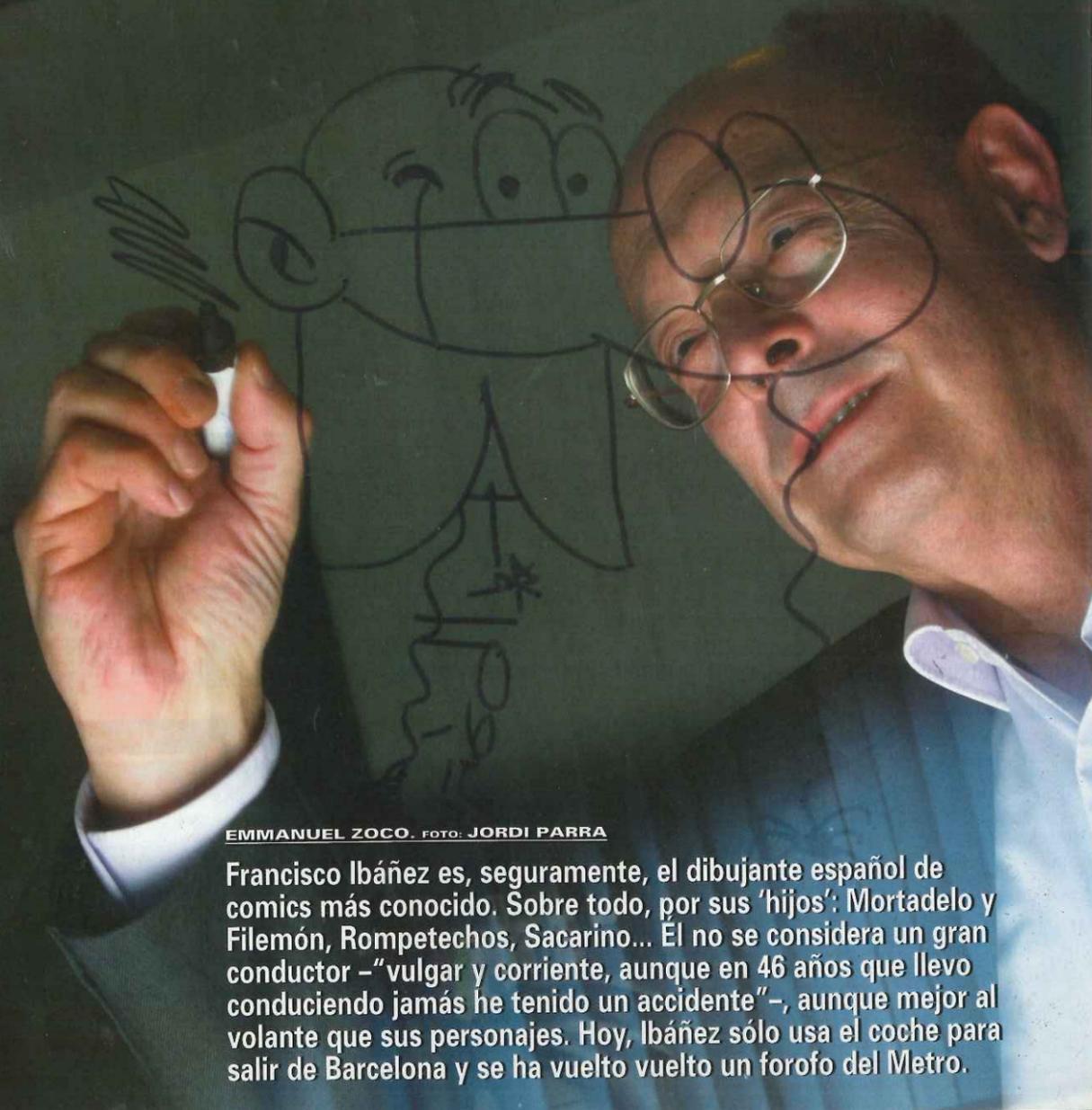
MUSEO NACIONAL DE ARTE ROMANO: (En Mérida) www.mcu.es/informac.htm

FRANCISCO

IBÁÑEZ

DIBUJANTE

**“MORTADELO Y FILEMÓN
CONDUCEN PEOR
QUE YO”**



EMMANUEL ZOCO. FOTO: JORDI PARRA

Francisco Ibáñez es, seguramente, el dibujante español de comics más conocido. Sobre todo, por sus 'hijos': Mortadelo y Filemón, Rompetechos, Sacarino... El no se considera un gran conductor -"vulgar y corriente, aunque en 46 años que llevo conduciendo jamás he tenido un accidente"-, aunque mejor al volante que sus personajes. Hoy, Ibáñez sólo usa el coche para salir de Barcelona y se ha vuelto vuelto un forofó del Metro.

Francisco Ibáñez está de enhorabuena. Mortadelo y Filemón han cumplido 45 años y su película es un éxito de taquilla: el primer fin de semana consiguió ser el primer filme español que, en su estreno, recauda 5 millones de euros, cifra hasta ahora sólo al alcance de las producciones americanas. El veterano dibujante sigue fiel a su cita diaria con las viñetas: "No conozco la palabra vacaciones. El secreto está en ponerme delante del tablero de dibujo todos los días. Eso de las musas es un mito".

- ¿Temía no reconocer a Mortadelo y Filemón en la gran pantalla?

- Sí, tenía pánico por otras experiencias insatisfactorias con Mortadelo y Filemón en dibujos animados y el Botones Sacarino en televisión. Además, buscar un actor parecido a Mortadelo era de locos... Sin embargo, cuando ví la película dije ¡son ellos! Encontré el comic tras pasado a la pantalla con todos sus detalles corregidos y aumentados aprovechando los efectos especiales. Está conseguida y estoy muy satisfecho.

- ¿Por qué Mortadelo y Filemón son anti-héroes y no héroes?

- Nunca he creído en los héroes y conforme ha pasado el tiempo, menos. En el siglo XXI son una incongruencia los héroes musculosos, atléticos y justicieros. Hoy, el héroe es un tipo cargado de espaldas, miope, que trabaja en una oficina, delante del ordenador, que se mete en los ordenadores de las grandes potencias. Además, el típico héroe resulta aburrido y antipático. Los míos son tipos de la calle, que si pueden hacerle la puñeta al otro con tal de sacar provecho, se la hacen; son unos 'cabroncetes', igual que el vecino del quinto o el amigo Juan.

- ¿Por qué ha ido introduciendo temas de actualidad en sus historias?

- Porque un personaje de comic necesita ser renovado. Si no, al final llega esa carta del lector que te dice que ya está bien de siempre lo mismo. Por eso, de la pionera agencia de información de Mortadelo y Filemón pasé a la TIA, una parodia de la CIA, que permitía enriquecer la serie con personajes como el Superintendente o el profesor Bacterio. Después, para no reiterarme, metí a los personajes en acontecimientos de

actualidad: Juegos Olímpicos, Mundiales de Fútbol, el 'impeachment' de Clinton, el euro y el fenómeno de "Operación Triunfo". Al lector así le da la sensación de que ha comprado una lechuguita verde recién sacada del huerto.

- ¿Cómo trabajaba cuando había que sufrir el control de la censura?

- Tenía un ojo en la página y el otro, en la oficina de censura, que era una cueva de locos. Me llamaron al orden varias veces... Por ejemplo, llevando ya tiempo publicando el "13 Rue del Percebe", algún cerebro retorcido decidió que el primer piso era inapropiado porque lo habitaba una especie de doctor Frankenstein... Me prohibieron dibujarlo... Aquel señor creaba seres huma-

**"Siempre me ha extrañado
que la misma persona
que se desvive por
cederte el paso en la
escalera se vuelva un
animal conduciendo"**

**"Me produce mucha
alegría que muchos
lectores se hayan
iniciado en la lectura con
mis tebeos"**

nos y dijeron que los seres humanos sólo podía crearlos Dios... Entonces ocurrían cosas así.

- Muchos lectores se han iniciado en la lectura con sus tebeos...

- Es algo que me produce mucha alegría y después de tantos años encuentro gente de diferente edad que me lo comenta. Y, ¡qué casualidad!, yo también comencé a leer con tebeos. En mi portal había un kiosko y por la noche le guardábamos los cajones de material al kioskero. Eran tiempos difíciles económicamente, así que, de noche aprovechaba y leía todos los que caían en mis manos.

- De joven trabajó en un banco,

¿por qué muchos de nuestros ilustradores más importantes fueron empleados bancarios?

- Debe ser por trabajar con tal cantidad de hojas estúpidas, repletas de 'debe' y 'haber' que te permitían disimular y dibujar tu historieta entre ellas...

Conductor corriente

- En sus historias, el tráfico y los coches están muy presentes...

- Sí, Mortadelo y Filemón han conducido todo tipo de vehículos, antiguos, modernos, desde Fórmulas-1 a coches a pedales... De todas formas, ellos son peores conductores que yo; si no, que se lo pregunten al Súper, que en cada historieta tiene que comprar un coche nuevo porque los destrozan todos.

- ¿Qué tal conductor es usted?

- No soy un gran conductor, sino regularcillo, vulgar y corriente, aunque en los 46 años que llevo conduciendo jamás he tenido un accidente. Hace años usaba bastante el coche, pero hoy, sólo para salir fuera de Barcelona; en la ciudad me he vuelto un forofó del Metro, nunca voy en horas punta y lo tengo todo para mí.

- ¿Le parecen adecuados los actuales límites de velocidad?

- Hay lugares donde los aumentaría y lugares donde no. Si los límites de velocidad y otras medidas complementarias sirven para salvar vidas, bienvenidos sean. Cuando la gente aprenda a conducir a una velocidad apropiada según por donde vaya sobrarán todo tipo de restricciones, pero mientras seamos un atajo de incivilizados, en carretera tiene que haber limitaciones.

- ¿Le llama la atención el cambio de personalidad que sufren muchas personas al volante?

- Sí, siempre me ha extrañado. Es increíble cómo cambia la educación de una misma persona en una escalera y en carretera. La misma persona que se desvive por cederte el paso en la escalera se vuelve un animal conduciendo, no te deja cambiar de dirección y te impide el paso. Que esto ocurriera hace años, cuando unos pocos privilegiados podían permitirse el lujo de tener coche y se creían el Tarzán de la selva, puedo entenderlo; que hoy siga ocurriendo, es inexplicable. ♦

Cuando la muerte se sienta al volante



LUIS IGNACIO PARADA

ESCRITOR

España es uno de los países europeos en los que la generalización del uso del automóvil privado llegó con un más retraso. Eso motivó que los primeros conductores accedieran a su carné sin una cultura suficiente sobre las potencialidades y los riesgos del uso de vehículos a motor. El desarrollismo y el «boom» de natalidad de los años sesenta provocaron una nueva oleada de conductores jóvenes que han identificado la libertad con la velocidad en carretera. Paralelamente, el segundo automóvil familiar en los segmentos de rentas medias y altas de la población ha puesto en las calles conductores y conductoras ocasionales con escasa experiencia y práctica. El trazado de las carreteras españolas es todavía excesivamente sinuoso debido a las condiciones orográficas de nuestro país. Su estado de conservación no es siempre el más adecuado. Su señalización es manifiestamente mejorable. El parque de vehículos es todavía de una antigüedad superior a la del promedio europeo. El transporte de mercancías por carretera alcanza niveles muy superiores a los de cualquier país de nuestro entorno. La cultura mediterránea hace del alcohol una bebida habitual con la que los automovilistas desprecian y amplían los riesgos de la circulación vial. Las variantes condiciones climatológicas inciden, además, en la peligrosidad de ciertos tramos viarios. Las condiciones de salud no idóneas para la conducción, el estrés y la falta de descanso se añaden, en fin, al cúmulo de dificultades que el tráfico rodado genera.

"Lamentablemente, el conductor de un automóvil olvida frecuentemente a los demás. Mira los intermitentes del coche que va delante pero no va más allá. Lo que ocurre a un kilómetros le trae sin cuidado"

Las vacaciones de Semana Santa y la aparición en los medios informativos de los primeros anuncios de la nueva campaña de prevención de la Dirección General de Tráfico invitan a la reflexión sobre uno de los fenómenos actuales de consecuencias más dramáticas en los países industrializados. Porque el número de accidentes de circulación con resultado de muerte es en nuestro país desproporcionadamente alto en relación con el resto de la Unión Europea. Para atajar esta lacra social no basta con incrementar la educación viaria en la escuela; ni la periódica revisión de las facultades físicas e intelectuales de los conductores; ni la mejora de la red viaria y su señalización; ni la renovación del parque; ni la transferencia del transporte de mercancías por carretera al fer-

rocarril; ni la severa penalización de los conductores que presenten síntomas de intoxicación etílica; ni la persecución de la conducción temeraria o peligrosa; ni la mentalización sobre los costes personales y sociales de la siniestralidad viaria. Una campaña publicitaria por eficaz que sea no puede suplir, tampoco, esa aportación a la racionalidad que debemos hacer cada todos los conductores en el momento que nos sentamos a un volante.

Escribe Amando de Miguel en su excepcional libro "Las profecías no se cumplieron", Premio Internacional de Ensayo Jovellanos de 2001, que "la conducción segura es la que procede de la incesante operación de intuir qué van a hacer los otros conductores". Y que "el tráfico de vehículos sería imposible si las reacciones de los otros conductores no se pudieran anticipar". Eso ocurre, ciertamente, en cualquier relación humana que, por lo general consiste en última instancia en saber a qué atenerse respecto a la conducta futura de los demás. Pero, lamentablemente, el conductor de un automóvil ol-

vida frecuentemente a los demás. Mira los intermitentes del coche que va delante pero no ve más allá. Lo que ocurre a un kilómetro, doscientos metros por delante, la curva que precede al cambio de rasante, la señalización que aparece casi en el horizonte, la extraña forma de conducción que practica el conductor que viene detrás, la regularidad o irregularidad de la marcha de los vehículos que lleva delante, la capacidad de maniobra que tiene en tiempo y espacio a una determinada

velocidad le traen sin cuidado: ya se preocupará cuando llegue el momento. El conductor medio, al que nadie le ha enseñado que manejar un coche es algo más que sentir el placer de la velocidad, el poder del motor, el orgullo de su propiedad, el record que espera conseguir en un trayecto para superar a sus amigos y competidores no tiene ojos siquiera para escudriñar la posibilidad de que el conductor del automóvil que lleve delante se comporte como un suicida.

Y ahí está, en la imprevisión más que en la temeridad, en la ignorancia más que en la imprudencia, en la impericia más que en el infortunio, la causa de la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico. ♦

Vado sin señalizar

Vivo en una zona de bares de un pueblo de Salamanca. ¿Pueden aparcar los coches entorpeciendo la salida y entrada de mi cochera? El ayuntamiento no concede vados y, aunque lo he solicitado, me han denegado pintar de amarillo el bordillo, pues no se puede prohibir aparcar en la vía pública. ¿Qué debo hacer?— Evaristo Pascual Fernández. Lumbrales (Salamanca).

Respuesta: El art. 91.2 c) del Reglamento General de Circulación considera estacionamiento en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación a los que obstaculizan el uso normal del paso de salida o acceso a un inmueble de vehículos, personas o animales. Su apartado 3 lo califica como infracción grave, sancionable (art. 67.1, Ley de Seguridad Vial) con multa de 92 a 301 € (de 15.308 a 50.082 pts.) y posible suspensión del Permiso o Licencia de Conducción.

Respecto a los vehículos, el art. 94.2 f) del RGC prohíbe estacionarse delante de vados (parte rebajada de la acera para facilitar el acceso de vehículos al inmueble) correctamente señalizados. En cuanto a la retirada o no del infractor, el art. 292.III.b).2º del Código de la Circulación permite hacerlo en zonas urbanas por las policías urbanas de circulación cuando el mismo esté estacionado frente a la salida o entrada de vehículos durante el horario autorizado para utilizar-



las, lo que no ofrece dudas en los vados correctamente señalizados.

Por último, en vías urbanas, el régimen de parada y estacionamiento debe regularse por Ordenanza Municipal, que puede incluir medidas correctoras, incluida la retirada o inmovilización del vehículo, sin que estas puedan oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos del RGC relativos a esta materia.



Contra el portón trasero

Hago un llamamiento a los fabricantes de automóviles para que corrijan lo que para mí es un grave error: fabricar vehículos con portón trasero, ya que, en caso de accidente

con vuelco, a la primera o segunda vuelta, éste se abre y los pasajeros de los asientos traseros pueden salir despedidos. Piensen en ello. A mí no gustaría perder así otro ser tan querido como el que perdí.— José Alberto González López. Madrid.

Luz amarilla, luz azul

Observo que, en Cataluña, cada vez circulan más vehículos de extinción de incendios, ambulancias y de protección civil con prioritarios de color azul, cuando lo normal sería que fueran amarillos. ¿Lo autoriza alguna ley? ¿Lo recoge el nuevo reglamento de vehículos? Y, en caso de infracción a la norma, ¿quién sanciona a esos servicios dependientes de las administraciones públicas?— Manoli Álvarez Sánchez. Blanes (Girona).

Respuesta: El Anexo XI del Reglamento General de Vehículos aprobado por RD 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE 26/1/99), al regular la

señal V-1 "vehículo prioritario" establece que dicha señal —que identifica a los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, o de asistencia sanitaria en servicio urgente— estará constituida por uno o dos dispositivos luminosos de color azul para los vehículos de policía y de co-



lor amarillo-auto para los de asistencia sanitaria, extinción de incendios, protección civil y salvamento homologados conforme al Reglamento ECE nº 65.

Las denuncias por infracciones en esta materia pueden ser formuladas con carácter obligatorio por los agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico que las observen y con carácter voluntario por cualquier persona verbalmente ante el agente de vigilancia del tráfico más próximo al lugar del hecho, o por escrito dirigido a la jefatura de Tráfico o alcaldía del lugar de la infracción, según quien sea competente para instruir el expediente.



Divulgar las normas

Soy ciclista habitual de las carreteras desde hace 40 años. Creo que nunca como ahora, las normas relativas a la práctica del ciclismo en carretera han estado más cerca de nuestra realidad. Ahora bien, de nada sirven si no se divulgan —"Así lo ví" de noviembre-diciembre 2002—. Es del todo neces-

ACUSE DE RECIBO

Hacen falta coches camuflados

Cada vez somos más los conductores que estamos cogiendo miedo a la carretera. Y no por lo que hacemos nosotros, sino por lo que vemos que hacen otros. En el viaje de las vacaciones de Navidad —un recorrido en coche de unos 600 kilómetros— he presenciado alrededor de diez infracciones graves: adelantamientos en zona prohibida, no respetar los límites de velocidad, conducción temeraria, conducir a 130 km/h e ir hablando por el móvil, ráfagas de luces para avisar de la presencia de la Guardia Civil, 'piques' entre conductores, 'pegarse' a medio metro de distancia del coche precedente

cuando existe una señal que obliga a mantener 70 metros de distancia, adelantamientos en túneles... Evidentemente, para ver todas estas infracciones es necesario que la Guardia Civil circule en coches camuflados. Los actuales coches estáticos de la Guardia Civil no detectan estos problemas y son vistos desde muy lejos por los conductores, con lo cual todos pasan a comportarse correctamente. ¿Por qué no existen coches camuflados de la Guardia Civil para detectar todas esas infracciones tal como existen en otros países?— F. Fernández. Zaragoza.

saría una campaña de saturación, parecida la que se hizo para los peatones, para darlas a conocer.- Jaime Guixa Campderros (correo electrónico).

Aparcar 'de morro'

Por experiencia sé que en las autoescuelas se enseña a aparcar en batería hacia atrás -es decir, con el morro del vehículo hacia la dirección de salida-. ¿Por qué, entonces, casi nadie lo hace? Facilitaría mucho la circulación, ya que las maniobras se harían al llegar y no al salir. Sin embargo, hace tiempo un agente municipal me rírimo que procediera así.- A.L.V. Madrid.



culación de vehículos matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de esta disposición con las siglas PM no vendrían obligados a sustituir dicho permiso por otro con las siglas IB, sin perjuicio de que puedan, si así lo desean, sustituir las placas de matrícula de sus vehículos por otras en las que figuren las siglas IB. No obstante, se sustituirán las siglas PM por IB del permiso de circulación y en las placas de matrícula cuando sea necesario efectuar algún trámite reglamentario relativo al permiso de circulación, en cuyo caso sólo devengará tasa el referido trámite (Disposición Transitoria Única Tercera).

Diferencia de velocidad

Una reflexión sobre la velocidad en las carreteras. En España hemos mejorado mucho en nivel de conducción, hay más y mejores carreteras, aunque mal conservadas, mejores coches... Pero los muertos no bajan en la medida que desearíamos. Es un riesgo enorme el que en la misma carretera circu-

len coches a 180 km/h y otros que, por la razón que sea, no superan los 80. Esa diferencia hace que nuestras vías sean más peligrosas que cualquier circuito de carreteras.

Además, la mayoría de los conductores somos incapaces de dominar nuestro coche por encima de una velocidad no tan alta. No es que seamos torpes, es que hace falta entrenamiento. Si se acortara esa banda de velocidades, se reducirían enormemente las ocasiones de accidente; pero eso no puede hacerlo ninguna Ley, tiene que ser el sentido común, la cordura y la responsabilidad de los que circulan.- Juan José Sánchez Tirado. Madrid.

Al revés

Un lector de Tarazona de La Mancha (Albacete), Cesáreo López Cortés, nos manda una fotografía de una señal en Cuenca. Él dice que "parece que las ponen con doble efecto". Nosotros sólo vemos que está puesta con defecto, ya que está al revés.



Animales sueltos

Con frecuencia viajo de Torrecaballeros (Segovia) a Madrid, a través del puerto de Navacerrada (CL-601 y M-601), y siempre me acompaña el temor de sufrir un accidente como consecuencia de que una res se cruce inesperadamente, ya que en sus márgenes pastan libremente vacas y caballos. Según parece, con autorización de la DGT: un cartel oficial plantado en la vertiente segoviana avisa al automovilista del peligro de ganado suelto. Las vías que pasan por el puerto de Navacerrada soportan una notable densidad de tráfico y, en algún tramo, permiten alcanzar los 90 km/h, o incluso más, por lo que un impacto contra un animal de 300 ó 400 kilos tendrá graves consecuencias. ¿Cómo es posible que se consienta la presencia de ganado sin control en el espacio reser-



vado a la circulación de vehículos, fuera de las alambradas que, a ambos lados de la carretera, tienen la misión de evitar que éstos invadan la calzada?- José Enrique García Pascua. Torrecaballeros (Segovia).

Nota de la Redacción: Avisar de que existe un peligro con una señal no significa que se consienta el mismo, sino sólo que se conoce su existencia. Probablemente aquel no se puede eliminar por imposibilidad física (no se puede eliminar una montaña) o por estar fuera de sus competencias (por ejemplo, la DGT puede proponer que se modifique una señalización, pero los cambios debe hacerlos el Ministerio de Fomento). ♦

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

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

via de servicio



www.dgt.es/administracion/matriculacion-de-ciclomotores.html

Matricular un ciclomotor

El Reglamento General de Vehículos establecido, en su momento, la obligación de matricular los ciclomotores en las jefaturas provinciales de Tráfico. Para ello, es necesario:

DOCUMENTACION:

- Solicitud firmada por quien vaya a matricularlo a su nombre.
- Pagar la tasa (15,80 €).
- DNI en vigor, pasaporte o Tarjeta de Residencia (en el caso de extranjeros, NIE en todo caso) y, si se trata de una persona jurídica, CIF y DNI del apoderado.

- Certificado de Características sin plastificar con dos fotocopias. Si está deteriorado o plastificado se debe obtener uno nuevo en la ITV (original y sus copias azul y rosa) Si el Certificado consta a nombre de persona distinta de la que quiere matricular, además se aportará:
 - Original de un documento que acredite la adquisición y el justificante del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales (salvo que se acredite que estaba inscrito antes del 27/7/99 en el ayuntamiento a nombre del solicitante de la matriculación.
 - Justificante (original y copia) del Impuesto Municipal sobre vehículos de Tracción Mecánica.



Algunas de estas informaciones, y otras más, pueden consultarse con más detalle en el teléfono de la DGT 900 123 505 y en estas direcciones:

- INTERNET: <http://www.dgt.es>
- TELETEXTO TVE (pág. 600) y Tele 5 (p. 540)
- VIA DIGITAL Canal "Via Tráfico"
- WAP <http://www.dgt.es/index.wml>
- MOVISTAR "En ruta" (GSM) a través nº 505

Provincia	Permisos		Licecias	Lleida (L)	11.53	122
	enero-febrero	enero-febrero				
Alava (VI)	929	54	Lugo (LU)	1.179	52	
Albacete (AB)	1.681	157	Madrid (M)	20.554	948	
Alicante (A)	7.591	1.002	Málaga (MA)	7.235	1.042	
Almería (AL)	2.543	234	Murcia (MU)	5.059	821	
Asturias (O)	3.408	177	Navarra (NA)	2.008	146	
Ávila (AV)	457	45	Ourense (OU)	1.281	20	
Badajoz (BA)	2.612	329	Palencia (P)	566	14	
Barcelona (B)	15.447	2.407	Palmas, Las (GC)	4.156	277	
Burgos (BU)	1.077	42	Pontevedra (PO)	3.658	201	
Cáceres (CC)	1.388	128	Rioja, La (LO)	969	82	
Cádiz (CA)	4.412	1.086	Salamanca (SA)	1.192	47	
Cantabria (S)	1.820	121	S. C. Tenerife (TF)	4.183	289	
Castellón (CS)	1.745	259	Segovia (SG)	502	18	
Ciudad Real (CR)	1.484	203	Sevilla (SE)	6.771	1.069	
Córdoba (CO)	3.101	476	Soria (SO)	251	28	
Coruña, A (C)	4.958	194	Tarragona (T)	2.262	544	
Cuenca (CU)	612	57	Teruel (TE)	415	40	
Girona (GI)	2.882	513	Toledo (TO)	2.006	158	
Granada (GR)	3.832	781	Valencia (V)	10.053	766	
Guadalajara (GU)	743	44	Valladolid (VA)	1.792	52	
Guipúzcoa (SS)	1.917	171	Vizcaya (BI)	2.604	137	
Huelva (H)	1.604	250	Zamora (ZA)	634	17	
Huesca (HU)	674	63	Zaragoza (Z)	2.630	243	
Illes Balears (IB)	4.062	329	Ceuta (CE)	286	36	
Jaén (J)	1.742	317	Melilla (ML)	260	16	
León (LE)	1.708	67	TOTALES	158.088	17.508	

Rectificación: Código 102

En el número anterior se contestó a una pregunta de Antonio Ramos, realizada a través de correo electrónico, sobre qué significa un "102" que en el permiso (apartado restricciones). Se le contestó conforme al anexo de la Directiva 2000/56/CE, que establece en el apartado "01.02" de dicho anexo "lentes o lentes de contacto". Sin embargo, la pregunta hacía referencia al código nacional "102", contenido en la Orden de 13 de junio de 1997, aclarada en la Instrucción 97/C-12, que significa que "el permiso o licencia ha sido prorrogado después de haber caducado, pero siempre dentro del plazo de 4 años".

Tasas DGT 2003	
Trámite	€
Matriculación automóviles (Permiso Circulación).	64,00
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación).	16,20
Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales.	16,20
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia).	40,20
Examen conducción.	72,20
Examen fuera de la capital de la provincia.	80,20
Baja de un vehículo	6,60
Licencias para conducción de ciclomotores.	16,20
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (p. e., información sobre una matrícula), certificación, cotejo y desglose de documentos.	6,60
Duplicado permisos (extravío, deterioro, revisión o modificación).	16,40
Duplicados y revisiones hasta 1 año (80% descuento)	3,20
Duplicados y revisiones hasta 2 año (60% descuento)	6,60
Duplicados y revisiones hasta 3 año (40% descuento)	9,80
Duplicados y revisiones hasta 4 año (20% descuento)	13,20
Duplicado licencia (extravío, deterioro, revisión o modificación).	7,00
Duplicados y revisiones hasta 1 año (80% descuento)	1,40
Duplicados y revisiones hasta 2 año (60% descuento)	2,80
Duplicados y revisiones hasta 3 año (40% descuento)	4,20
Duplicados y revisiones hasta 4 año (20% descuento)	5,60
Anotación resultado ITV registro Jefatura Central Tráfico	2,20

No se cobra tasa por la baja de vehículos de más de 15 años de antigüedad.

(Los mayores de 70 años que soliciten prórroga de vigencia del permiso u otra autorización administrativa 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 deberá consultar en las jefaturas de Tráfico).

Las tarifas de los reconocimientos, liberalizadas

Desde el 1 de enero, las tarifas que cobran los Centros de Reconocimientos Médicos por los certificados para la revisión y obtención de permisos de conducción dejaron de estar reguladas por el Estado, en aplicación de los Presupuestos Generales de 2002. Por tanto, cada centro podrá fijar un precio libre y distinto a cada reconocimiento.

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRICULA (10/3/2003)

E CFS

VEHÍCULOS MATRICULADOS POR TIPOS (noviembre y diciembre)

Total **258.284**

- 200.167** Turismos
- 44.859** Furgonetas y camiones
- 9.154** Motocicletas
- 3.132** Tractores industriales
- 497** Autobuses
- 404758** Otros vehículos

TELÉFONOS DE EMERGENCIA

112 Toda España.

900 123 505 DGT

913 35 45 45 Cruz Roja

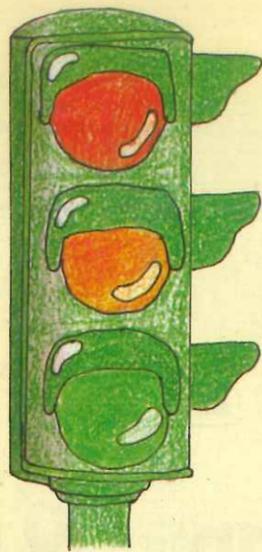
091 Policía Nacional

092 Policía Local

062 Guardia Civil

945 28 20 00 País Vasco

088 Cataluña (Policía Autónoma)



Señalización

En el número anterior mostrábamos la señalización de los agentes de tráfico cuando dirigen la circulación, así como las diferentes señales verticales más comunes que nos podemos encontrar en nuestras ciudades y carreteras. Todas ellas son muy importantes, pero todavía hay más. Hoy, aparte del semáforo, conoceremos el significado de alguna de las líneas pintadas en la calzada así como la forma de indicar una maniobra cuando vamos conduciendo una bicicleta. ¡ADELANTE!

Señales de los semáforos

Los semáforos se utilizan en aquellos sitios donde existe bastante circulación. Son postes con luces luminosas que regulan el tráfico automáticamente. Todos ya sabéis qué significan sus colores rojo, amarillo y verde, pero, aunque vamos a repasarlo, lo importante es que los respetéis siempre.

Título: "Divertival". C.P. San Jerónimo. Avilese (Murcia).



Indica peligro. No podemos cruzar nunca, aunque no se vea venir ningún vehículo.

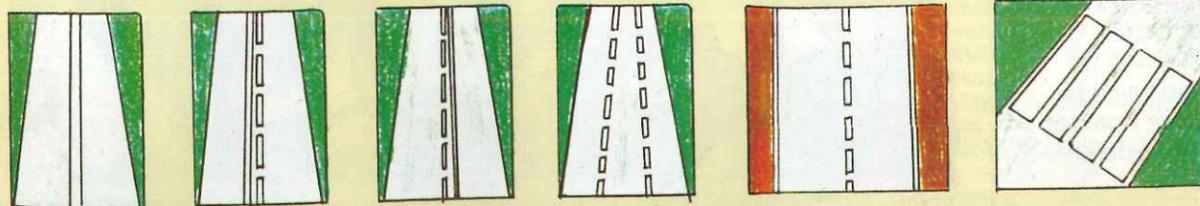


Precución porque el semáforo pronto va a cambiar de color.



Podemos cruzar, pero siempre mirando a ambos lados y con cuidado.

Señalización horizontal/marcas viales



Línea continua

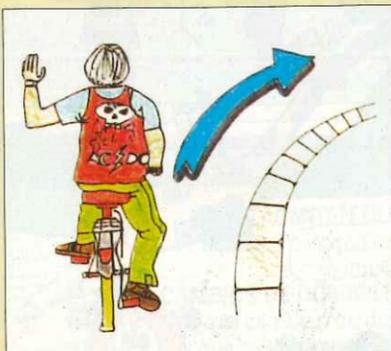
Líneas continuas y discontinuas adosadas

Líneas discontinuas

Líneas discontinuas y línea de arcén

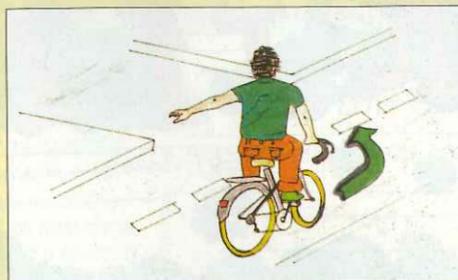
Paso de peatones

La señalización horizontal o marcas viales son todas las líneas que nos podemos encontrar pintadas en el suelo. Suelen ser de color blanco y también ellas nos dan mucha información. Cuando vamos conduciendo, por ejemplo, una bicicleta debemos tenerlas en cuenta.



Giro a la derecha

Señalizar los giros



Giro hacia la izquierda



Parada o estacionamiento

También, cuando conducimos una bicicleta, debemos saber que existen formas de señalar nuestras maniobras de giro a la derecha y a la izquierda o, incluso, si queremos indicar nuestra intención de parar.

Título: "Tándem" C.P. Cervantes. Munera (Albacete).

Diccionario

Estamos dando los últimos 'pasos' en este Diccionario de "Tráfico Chico". Seguimos esperando que nos hagáis llegar vuestra palabras, que publicaremos en uno o varios anexos, con vuestros comentarios

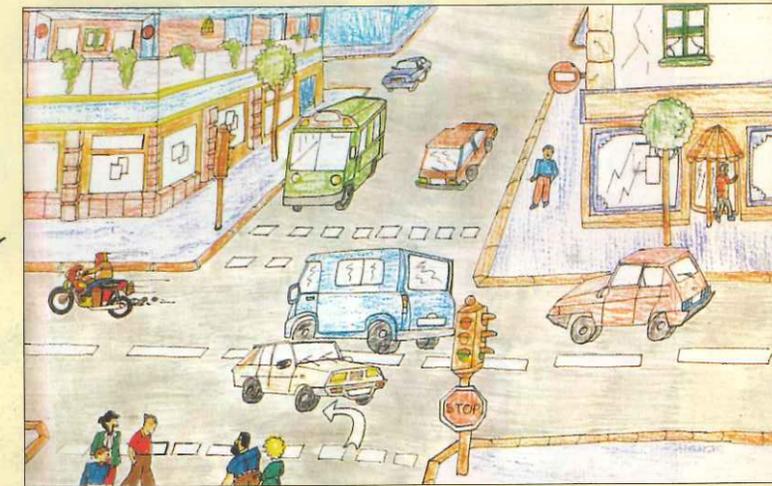
sobre su significado para el mundo del tráfico. Si leéis las definiciones con atención, seguro que podréis comprender mejor su significado; si no, el comentario os echará una mano en esa labor.



Señal. (Nombre. Señales, en plural).

Una señal es una marca que se pone para distinguir algo. Es una indicación, un aviso. Las señales de tráfico, con sus formas y colores, nos dicen a los peatones y a los conductores lo que debemos hacer.

Comentario: Las señales no están de adorno, están porque nos protegen y ayudan a todos cuando las cumplimos. Si se hiciera siempre caso a las señales, habría menos accidentes.

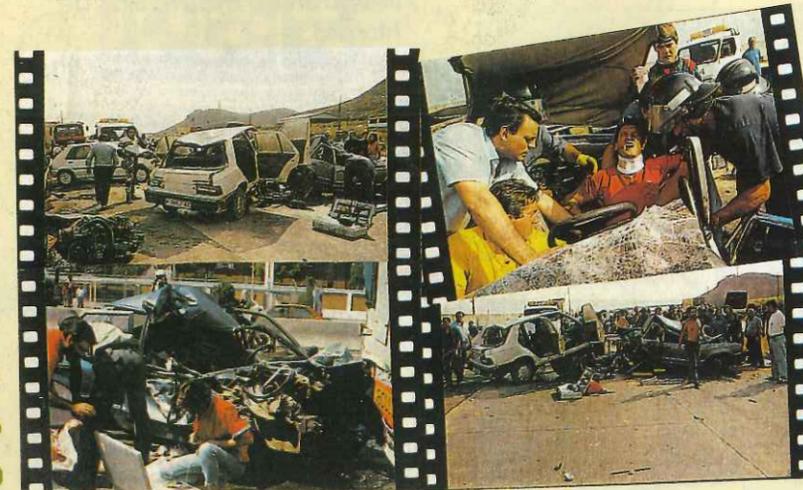


Este dibujo pertenece al trabajo "Tándem". C.P. Cervantes. Munera (Albacete).

Tráfico. (Nombre)

El tráfico que estamos estudiando es la circulación de vehículos por las calles y por las carreteras. En muchas ciudades el tráfico es muy intenso y hay que extremar las precauciones.

Comentario: Gracias al tráfico circulatorio podemos viajar con comodidad y rapidez, pero no cumplir sus reglas ocasiona un gran número de accidentes con víctimas que afectan a las propias personas, a sus familiares y a la economía de un país.



Tragedia. (Nombre)

Una tragedia es un hecho desgraciado, un desastre, una desgracia o calamidad.

Comentario: ¡SIN COMENTARIOS! Una imagen vale más que mil palabras.

Título: "Peatonando". Colegio Unitario de Banuncias (León).

Urbanidad. (Nombre)

La urbanidad es la educación y la cortesía. Todos debemos tener urbanidad; es decir, todos debemos ser educados y respetuosos con el resto de ciudadanos.

Comentario: El 'profe', que ya es un poco

'carroza', nos ha dicho que antes, en la escuela, se enseñaba URBANIDAD y que sus maestros les decían lo que se debía hacer en la calle, en casa, en la mesa comiendo, etc... Ahora se habla menos de ello, pero sigue siendo muy importante para la convivencia y la seguridad en el tráfico.

Humor y pasatiempos



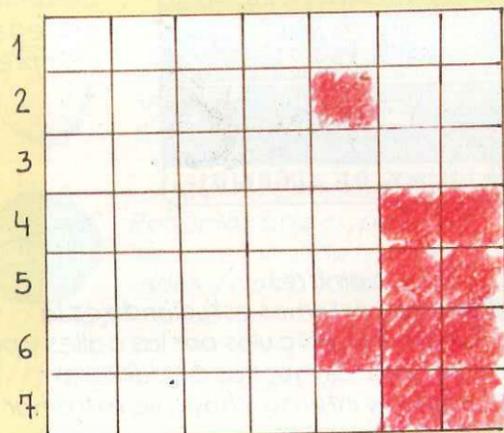
Título: "Paso de Cebra"
Colegio Coenen, Güeñes (Vizcaya).

JUEGO DE LAS SEÑALES.



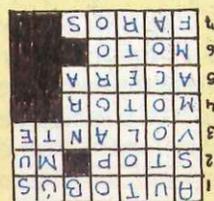
Título: "Divertival" C.P. San Jerónimo, Avilese. (Murcia).

CRUCIGRAMA:



1. Vehículo de transporte colectivo.
2. Está en los cruces peligrosos y los coches tienen que parar. Lo llevaban las matrículas de Murcia.
3. Elemento para conducir un coche.
4. Parte esencial para el funcionamiento de un automóvil.
5. Sitio para circular los peatones.
6. Vehículo de dos ruedas que funciona con gasolina.
7. Partes del vehículo que sirve para circular de noche.

Título: "La Escuela de Trafiquín"
C.P. Otzarcoaga-Darío de Areitio, Bilbao (Vizcaya).



Solucion
es
:La 7 y 11
por la 4 y 15.

Seguridad vial en Almería

El Ayuntamiento de Almería ha convocado el XI Concurso Municipal de Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial en el que pueden participar escolares de Educación Especial, Infantil, Primaria y I Ciclo de Secundaria de Almería (fecha presentación, 2 de mayo de 2003), así como el VIII Concurso Municipal de Trabajos de Educación Vial (alumnos y profesores de 3er ciclo de Primaria, Secundaria, BUP, FP y Educación de Adultos, antes del 9 de mayo) y el X Festival de Educación Vial de Fin de Curso (podrán participar todos los colegios de Infantil, Primaria, Secundaria y Educación Especial que hayan participado en esta campaña que lo soliciten antes del 25 de abril).

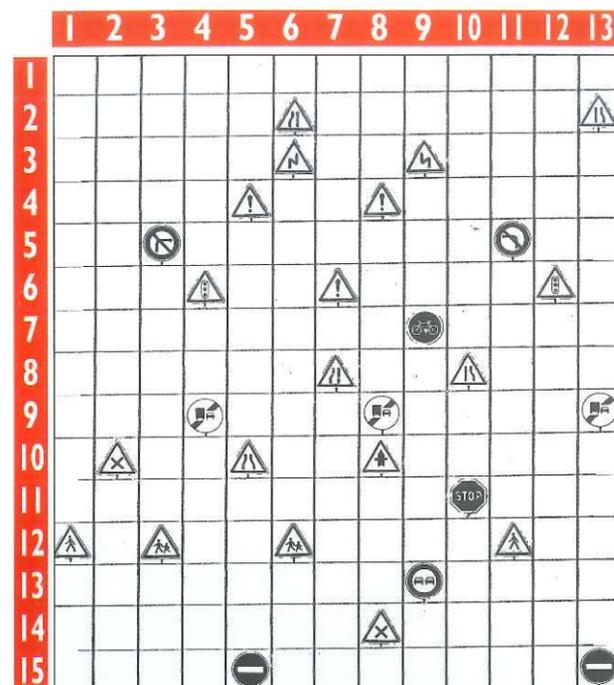
Igualmente, el 25 de abril es la fecha límite de las personas físicas o jurídicas que hayan contribuido a mejorar la seguridad del tráfico en Almería para optar al III Premio A la seguridad Vial "Ciudad de Almería".



área de descanso

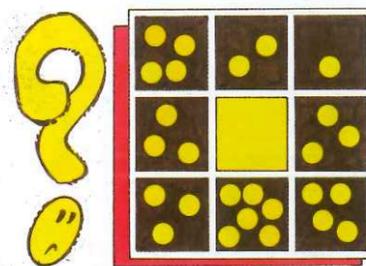
GRAN CRUCIGRAMA

HORIZONTALES.- 1: Dícese de los que adivinan el futuro por medio de las cartas.- 2: En sentido figurado, abrasaos. Nombre antiguo del nativo de Tailandia.- 3: Asno. Preposición. Nombre propio de mujer.- 4: Dueños de una propiedad. Repetido, y familiar, padre. Atasco, obstruyo.- 5: Medida itineraria china. Expresara su parecer. Símbolo químico del americio.- 6: Hogar. Prefijo negativo o privativo latino. Llano, sin estorbos. Vocal.- 7: Territorios gobernados por príncipes árabes. Poéticamente, cielo.- 8: Tomara para sí lo ajeno. Vocal repetida. Repetición del sonido.- 9: Aire popular canario. Flanco de un ejército. Querido, estimado.- 10: Consonante. Matrícula española. Símbolo químico del astatinio. Asiento con gradas y dosel usado por los soberanos.- 11: Hablando de un terreno, cercásele. Llamada internacional de auxilio.- 12: Vocal. Campeón. Antiguo instrumento músico de cuerda. Matrícula española.- 13: Pasmadas, sorprendidas. Crin.- 14: Órgano central de la circulación sanguínea. Región de la antigua Grecia.- 15: Nombre latino del río Guadiana. Que por alguna relación con lo divino es venerable.



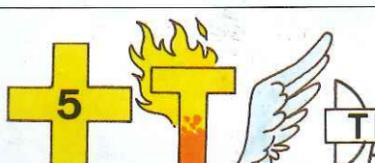
VERTICALES.- 1: Cuadra para los caballos. En este lugar.- 2: Tomábamos a nuestro cargo una responsabilidad. En Gramática, parte o miembro principal de la oración.- 3: Extraño, poco frecuente. Porción de tierra con alguna inclinación y declive. Lugar donde se trillan las mieses.- 4: Tronco del cuerpo humano. Deidad egipcia. Lígales con cuerdas.- 5: Me atrevo. Manada de cerdos. demasiado, bastante.- 6: Consonante. Representélas en un cuadro. Número par.- 7: Componen con curiosidad y limpieza. Vocal. Pieza cómica latina a modo de sainete.- 8: Pianista y compositor español (1883-1950). Antigua ciudad española en la Bética, hoy Azuaga. Flor del lirio. Consonante.- 9: Símbolo químico del tantalio. Piedra sagrada. El que representa en el teatro. Terminación verbal.- 10: Hiciese algo a semejanza de alguien. Voz de mando. Relación escrita de lo acordado en una junta.- 11: Como por la noche. Cerros aislados en un llano. Lucha, contienda.- 12: Guarida de ciertos animales. Barato, poco costoso.- 13: Consonante. Casi encima o muy inmediato a la superficie. Municipio de Sevilla.

LAS BOLITAS



¿Cómo se deberán combinar estas bolitas amarillas en los recintos negros para que cada lado de este cuadrado (horizontal y vertical) sume nueve bolitas?

JEROGLÍFICO



¿Para cuándo quedamos?

PROBLEMINO

Cada vez que un tirador da en el blanco gana 500 puntos, y cada vez que falla, pierde 300. Sabiendo que después de haber efectuado quince disparos obtuvo 2.700 puntos, ¿cuántas veces hizo diana exactamente?

BUSCA LA DIFERENCIA



Descubre las siete diferencias que existen entre estos dos dibujos marítimos, aparentemente iguales.

CHARADA

A un segunda el otro día, le tiré con un dos-tres. Y primera el acto, como por todo cayó a mis pies.

SOLUCIONES

A LA CHARA-
DA: EN-CAN-
TO
AL JEROGLI-
FICO: Ven más tarde a la tienda
FICO: Ven más
TAS:
3-5
4-2-3
A LOS SIETE
ERRORES: TA-
PON de la botella;
la estela que deja
en el agua; una
orfa del náutro-
go; uno de sus
dedos; las nubes;
una palmera; y
una onda en el
mar.
AL GRAN
CRUCIGRAMA-
MÁ: 1: Carto-
máticos.- 2:
Asnos, Siamés.-
3: Burro. En
Inés.- 4: Amos.
Pál. Aloro.- 5: Li-
Opinara. Am.- 6:
Lar. In. Rasos. E.-
7: Emiratros.
Bier.- 8: Robara.
Ba. Eco.- 9: Isb.
Ala. caro.- 10: Z.
Za. Al. Trono.-
11: Acotsefo.
Sos.- 12: O. As.
Lra. Ma.- 13:
Alcaldas. Cln.-
14: Corzon. Alt.-
ca.- 15: Anas.
Sagrado.

★ JORDI PASC JORDI



ABRÓCHATE EL CINTURÓN. ABRÓCHATE A LA VIDA.
El cinturón de seguridad reduce a más de la mitad la mortalidad en caso de accidente.