AÑO XIX
Nº 161
Julio-agosto
2003

Tráfico

Dirección en Internet: www.dgt.es/revista

Así es el Centro de Gestión del Tráfico en los días "punta"

OPERACIÓN VACACIONES

¿ Son seguros los maleteros de los coches?

AIRE ACONDICIONADO
El calor, malo para el conductor

MULTAS
¡Ojo si viaja al extranjero!

Campaña de vigilancia contra el uso del móvil



Cuadernillo Especial Verano
- Cómo poner el coche a punto
- Recomendaciones para el viaje
- Mapa de puntos conflictivos
- 5 itinerarios alternativos
- Calendario de los días con más retenciones

MÁS DE 2.000 COCHES PARA ELEGIR
El más barato, el más largo, el que menos consume...


1


2


3

1 Hay algunos conductores que creen que para adelantar a otro vehículo que circula más despacio que ellos vale casi todo y que incumplir la norma sólo tiene importancia si te pillan. Esta secuencia es un claro ejemplo: en una carretera de dos sentidos, con una isleta entre ambos, nos encontramos a un turismo de color rojo circulando por encima de este espacio reservado para que no se circule. Y poco parece importarle que venga otros vehículos circulando de frente.

2 Este conductor debía saber que unos metros más adelante existía un espacio reservado para el giro a la izquierda y, pisando la isleta reservada, se dirigió hacia ese espacio, presumiblemente para girar en ese sentido.

3 Sin embargo, como otros tantos 'listillos' cazados por los helicópteros y 'retratados' en esta sección, el conductor del turismo de color rojo a última hora decidió volver a la derecha y finalizar el adelantamiento. Por fin se ve clara la maniobra: sólo se trataba de lograr el espacio para adelantar, poniendo en peligro a quien sea, a un conductor cuyo único 'pecado' era conducir más despacio que lo que el infractor considera adecuado.

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

ASÍ LO VI

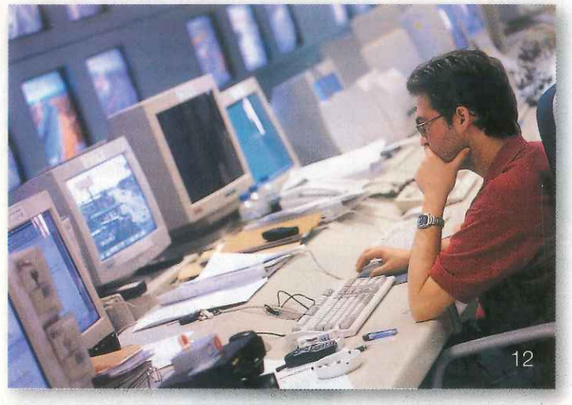
Salió precipitadamente a la nacional...

Circulaba una mañana por la carretera N-301 que une mi pueblo, Minaya, con otro pueblo cercano, La Roda (Albacete), con mi todo-terreno.

Al llegar a un cruce con una carretera comarcal que quedaba a mi izquierda, un turismo salió precipitadamente a la nacional provocando que mi todo-terreno colisionara con él, golpeándole por detrás. El conductor del turismo bajó de se vehículo muy agresivo y enfadado, dispuesto a agredirme.

Por suerte, una patrulla de la Guardia Civil camuflada que se encontraba en un bar enfrente del cruce vio los hechos y afirmó la culpabilidad de dicho conductor. De no haber sido así, habría sido yo el culpable, ya que, legalmente, siempre quien golpea por detrás carga con la culpa y hubiese tenido que pagar los daños ocasionados en ambos vehículos y, quizás, tendría una retirada temporal de mi permiso de conducción.– *Luis Tébar Iraola. Minaya (Albacete)* ◆

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


12


30





36

La Locura	2	Secciones
El Maletero	4	
Editorial	7	
Conducir Mejor	8	
Mi Carril	11	
Test	páginas especiales	
Salud Vial	44	
Tráfico del Motor	45	
Banco de Pruebas	50	
Noticias del Motor	52	
La Ruta de Tráfico	54	
La Entrevista	56	
la Pluma	58	
Cartas	59	
Vía de Servicio	61	
Área de Descanso	63	

12 **LA OPERACIÓN SALIDA, DESDE DENTRO.**
"Tráfico" le cuenta cómo se vive una Operación Salida desde el Centro de Control de Tráfico de la DGT: cómo se prepara el personal y los medios, anécdotas, cómo se preven los atascos...

30 **PEATONES Y CONDUCTORES SUSPENDIDOS.**
Un informe de la revista "Consumer" ha analizado el comportamiento de conductores y peatones ante los pasos para peatones. Y ambos suspenden.

ESPECIAL VERANO.
Suplemento con las claves para preparar el coche y planear el viaje para evitar sobresaltos. Puede consultar el mapa con los puntos conflictivos y elegir entre cinco nuevos itinerarios alternativos.

36 **CÓMO VIAJAR AL EXTRANJERO.**
Qué papeles hay que llevar cuando se viaja a otros países, qué normas difieren, qué multas nos pueden imponer por exceso de velocidad o de alcohol...

40 **SEGURIDAD VIAL POR VÍA POSTAL.**
Los sellos le han echado una mano a la seguridad vial en más de una ocasión en España. En otros países, las campañas de concienciación se han apoyado más en la filatelia.

56 **MANUEL MARTÍNEZ.**
Para el atleta español más conocido en la actualidad, el lanzador de peso Manuel Martínez, tanto el cinturón de seguridad como el casco *"son indispensables"* y son algo que nunca se le olvidan. Este 'motero' convencido se muestra, además, partidario de la educación.


56



DURIOS

Policías de aluminio contra los excesos de velocidad.

La policía belga utilizará diez coches de aluminio que simulan la parte posterior de los automóviles policiales para 'disuadir' a los conductores de circular a altas velocidades. También colocará agentes simulados en moto en los arcenes de la calzada, cuyo efecto disuasorio es similar al falso coche. Estos automóviles y los falsos motoristas se situarán en zonas de obra, áreas residenciales o escolares, donde se debe circular con mayor precaución. La policía belga importa así un sistema que se inauguró con éxito hace dos años en Luxemburgo.

Menos alcohol en los accidentes mortales.

El 30,7% de los conductores muertos en accidente de tráfico en España durante 2002 ingirió alcohol –un 5% menos que en 2001– y casi el 7% lo combinó con drogas y/o psicofármacos, según un estudio del Instituto Nacional de Toxicología fruto de un convenio con la Dirección General de Tráfico y el Plan Nacional sobre Drogas que analizó a 1.703 fallecidos en siniestros de tráfico, tanto conductores de vehículos (1.441) como peatones atropellados (262).



La tasa de alcoholemia predominante en conductores muertos es superior a 1,5 grs/l., sin diferencia de edad ni sexo, excepto en los mayores de 51 años, en que el nivel de alcohol mayoritario es inferior a 0,3 grs/l. Además, 1.365 fallecidos (94,7%) conducían un coche o moto y de ellos 452 (33,1%) superaban la tasa de alcohol permitida (0,5 grs/l.). Se analizaron 76 casos de conductores de camión y autobús, y el 18,4% superaba la tasa de alcohol exigida para este colectivo (0,3 grs./l).



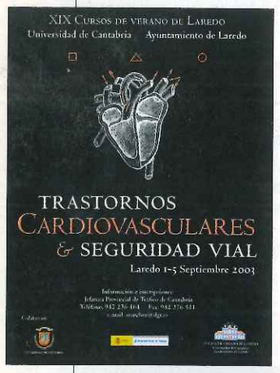
Medidas contra los conductores 'bala'.

Nuria de Gispert, consejera de Justicia de la Generalidad de Cataluña, anunció medidas más eficaces contra los conductores 'bala' en las jornadas sobre publicidad y seguridad vial organizadas por el Servicio Catalán de Tráfico. Ya que las campañas publicitarias "no son suficientes" para lograr cambiar la actitud, se estudian penas alternativas a la cárcel (cursos de reciclaje o pérdida del permiso por un tiempo, especialmente largo en los reincidentes).

El anuncio coincide con un nuevo 'record', al detectar el radar de la Policía Autonómica catalana un turismo a... ¡243 km/h! El anterior registro lo 'ostentaba' un motorista 'cazado' a 236 km/h en la C-1412, cerca de Ponts (Lleida). La Fiscalía de Cataluña pedirá para estos conductores penas de 2 años de prisión y 10 de retirada de permiso.

VII Curso de Medicina de Tráfico en Laredo: Corazón seguro.

Del 1 al 5 de septiembre, la DGT y la Universidad de Cantabria en Laredo, organizan su VII curso sobre Medicina de Tráfico en los XIX Cursos de Verano de esta universidad. En 2003 se aborda monográficamente la enfermedad cardiovascular y su repercusión en la seguridad vial. El curso será un foro de comunicación y formación para médicos evaluadores de



conductores y profesionales sanitarios interesados en la prevención de la accidentalidad.

El curso contará con una veintena de cardiólogos y expertos en seguridad vial, y colaboran la Sociedad Española de Cardiología y la Sociedad Española de Medicina de Tráfico.

La frase

"Las mujeres conducimos mejor. Somos más prudentes, respetamos las normas de circulación... Pero se debe a que somos minoría. Cuando se incorporen más mujeres al tráfico, heredaremos los vicios de los hombres."



Pilar Rahola, periodista y política

Francia cobrará por utilizar sus carreteras.

Gilles de Robien, ministro francés de Transportes, anunció que Francia cobrará, a partir de 2006 y durante 15 años, una tasa a los camiones por utilizar las autovías hasta ahora gratuitas, igual que la que cobrará Alemania desde septiembre por el uso de sus carreteras. El dinero recaudado con ella –unos 1.000 millones de €/año– financiará nuevas infraestructuras de transporte hasta 2020. El gobierno francés estima que aproximadamente la mitad de los camiones que circulan por su país proceden de otros países. Un cálculo realizado por las Cámaras de Comercio españolas estima en 250 millones de € el coste para las empresas españolas de transporte por carretera. En España –cuyo gobierno se ha mostrado contrario a la medida– el 57% del valor del comercio exterior se realiza por carretera.



Viajeros de autobús mejor informados.

Desde el 1 de julio es obligatorio que los autobuses por carretera y urbanos informen a sus viajeros sobre las medidas de seguridad con que cuenta el vehículo: localización de puertas y salidas de socorro, de extintores, cinturones de seguridad, botiquín... La información puede realizarse oralmente o mediante elementos gráficos, aunque la patronal de transporte de viajeros está preparando un video explicativo.

La UE quiere salvar 20.000 vidas cada año.

La Unión Europea quiere salvar la mitad de los 40.000 personas que cada año mueren en sus carreteras y evitar buena parte de los 1,7 millones de heridos de 'sus' accidentes de tráfico –cuyo coste total es de 160.000 millones €–. Para ello, la comisaria de Transportes, Loyola del Palacio, presentó un plan hasta 2010 que quiere establecer un marco claro de reparto de responsabilidades entre todas las partes interesadas. Este plan hace hincapié en mejorar la conducta del usuario, garantizar vehículos más seguros y mejorar las infraestructuras viarias.

- Para mejorar la conducta de los usuarios, se incluyen campañas en favor del conductor alternativo, la armonización de la formación inicial y continua a conductores particulares y profesionales y de las sanciones, y un etiquetado adecuado para los medicamentos que afectan a la capacidad de conducción.
- Para garantizar vehículos más seguros, se armonizarán las medidas de seguridad pasiva y se apoyarán los desarrollos técnicos.
- Para mejorar las infraestructuras, se eliminarán los puntos negros y se establecerá un sistema de gestión armonizado de los mismos y auditorías de seguridad en las carreteras transeuropeas.









Cómo utilizar el "gato".

Entre las muchas cosas que trae el correo electrónico, nos ha llegado esta imagen de cómo utilizar el gato cuando necesitemos levantar el automóvil para cambiar una rueda, por ejemplo. ¿Usted no tiene un gato así? A lo mejor es que el equipamiento de su coche no era todo lo completo que parecía. O quizás es que no le ha dado la alimentación adecuada. Recuerde las espinacas de Popeye.

Motos más limpias y seguras.

Applus+, multinacional especializada en certificación en el sector del motor, pone en marcha en Barcelona, con intención de extenderlo al resto de España, un proyecto para mejorar la seguridad vial y la contaminación causada por motos y ciclomotores en las ciudades.

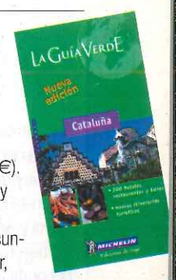


Se trata de dar un certificado a los talleres que cumplan una serie de requisitos: no trucar motos, colocar piezas originales, compromiso de conducción segura, dar un curso de educación vial y apoyar la conducción sin humos ni ruidos.

Los cursos de educación vial se impartirán en el mismo taller y se tratará temas como estacionar correctamente en la calle, respetar a los peatones y el entorno, evitar tubos de escape ruidosos y estridentes.

Guía Verde de Cataluña.

Michelin acaba de lanzar al mercado tres colecciones de mapas: regional (5.65 €), zoom (detallados 5.45 €) y la Guía Verde de Cataluña (16.65 €). Esta, con información completa y actualizada de temas históricos, artísticos y culturales, incluye asuntos prácticos como cuándo viajar, presupuesto, horarios de visita, productos típicos, itinerarios...





Los mapas regionales, además de la información cartográfica más actual y de renovar su diseño, incluyen planos de ciudades y distancias y tiempos entre ciudades.



Conducir + seguro.

El Instituto Mapfre de Seguridad Vial ha editado un DVD titulado "Técnicas para conducir + seguro", en el que se reflexiona sobre comportamientos, situaciones y actitudes de riesgo que pueden corregirse fácilmente en el uso diario del automóvil. Con 20 minutos de duración, este DVD explica desde cuestiones como la posición que debemos adoptar para conducir o cómo manejar el volante, el cambio o el sistema de frenado; a cómo abordar las curvas y cómo aprovecharlas para aumentar el margen de seguridad; cuáles son las reacciones de un vehículo en suelo deslizante y cómo reaccionar ante un subviraje, un sobreviraje o un acquaplaning; y termina reflexionando sobre la conducción en ciudad.



Premio para la publicidad de la DGT.

La Dirección General de Tráfico (DGT) obtuvo el primer premio del V Festival Internacional de Cine de Seguridad Vial –que organiza la asociación LASER en colaboración con la Sécurité Routière francesa, el ayuntamiento de París y la UNESCO, y patrocina BP–, en la categoría Comunicación, por la campaña de divulgación de 2002 titulada "Vive y deja Vivir". En esta edición, optaron al premio 49 documentos, entre spots, cortometrajes y CD-ROM's, procedentes de 24 países, en cuatro categorías (comunicación, educación y formación, innovación y seguridad vial en el ámbito profesional).

Coches subastados por Internet.

Desde primeros de julio, la Agencia Tributaria realiza subastas virtuales con automóviles y otros bienes embargados por Hacienda. Quien tenga firma electrónica acreditada, a través de la página web de la Agencia tributaria no sólo puede pujar, sino, seguir la subasta, conocer el depósito necesario, las pujas y la cancelación final del producto.

www.agenciatributaria.es

Medallas de Oro de la Carretera.

El colectivo de Ingenieros de Caminos (Medalla de Oro), por su trabajo eficaz y continuado, y el ministro de Obras Públicas de Portugal, Antonio Carmona (medalla Internacional), por la mejora de las comunicaciones España-Portugal, recibieron en junio las máximas distinciones de la Asociación Española de la Carretera. Estas reconocen también el valor y entrega diaria. Por ejemplo, Joaquín Flores (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil), saltó en marcha a un coche que iba en sentido contrario y lo detuvo –el conductor estaba embriagado–. O Francisco García que, fuera de servicio, auxiliaba a los ocupantes de un automóvil accidentado y murió cuando otro coche le embistió. Además, otros cinco miembros de la Guardia Civil de Tráfico y dos voluntarios de Cruz Roja (Josep Mª Mayol y Ángel Llauger) recibieron la Medalla de Honor de la Carretera.

Camino seguro a la escuela.

La Cruz Roja y la Unión Europea (UE) lanzan una campaña que, bajo el eslogan "No tienes más que una vida... así que ¡cuídala!", pretende proteger a los niños entre 7 y 11 años en su camino a la escuela. El Plan se desarrollará en la UE y en los diez futuros socios y se dirige no sólo a los niños, sino a padres, profesores y poderes públicos. Así, por ejemplo, en verano, vacaciones de Navidad y en septiembre se realizarán cursos de formación en primeros auxilios y se establecerán días dedicados a la seguridad en carretera; igualmente, se distribuirán reflectantes nocturnos para mejorar la visibilidad de los niños que caminan próximos a las vías de tráfico. *"Hay que enseñar a los jóvenes hoy para que los adolescentes de mañana desarrollen una cultura de seguridad"*, explicó Loyola de Palacio, comisaria de Transportes de la UE.



www.1life.info

Cuidado, punto negro.

En las carreteras de Florida (EE. UU.) tienen esta curiosa forma de prevenir los accidentes de tráfico. El cartel –cuya fotografía nos remite Carlos Pulido– anuncia el número de muertos, diez en este caso, habidos durante el año en ese tramo. Y añade un "conduzca con cuidado".





Gestiones municipales en bici.

Promover el uso de la bici y dar ejemplo es el objetivo del Ayuntamiento de Bilbao, que presta a sus funcionarios 26 bicis para sus traslados y gestiones, cambiando así el coche por un transporte alternativo. «Hemos llevado a cabo un sinfín de actividades para promocionar el uso de la bici, pero había que dar ejemplo", asegura Isabel Garcés, directora del Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Bilbao. Anteriormente, se 'prestaron' a los funcionarios seis motos eléctricas, pero se interesaron pocos –«la velocidad era muy limitada y hay que cargar la batería cada dos por tres»–. Para Isabel Garcés, las bicis «son más fáciles de guardar que los coches municipales que no sabemos dónde meterlos» y los ciclistas y conductores deben aprender a convivir, ya que «cada vez más vamos a ver más bicis circulando por nuestras calles».

Los moteros se manifiesta por la moto.

8.000 motoristas en Madrid, según la organización "Sí a la Moto", y 10.000 en Barcelona recorrieron las calles para exigir al Gobierno soluciones a los problemas de ese colectivo: carestía y dificultad para asegurar las motos –según ANESDOR, patronal de los vehículos de dos ruedas, los seguros han multiplicado por diez sus precios (de 90 a 900 € en cuatro años), al margen de las dificultades que se encuentran para asegurar–, eliminar los quitamiedos en carretera y cambiar la señalización horizontal para evitar caídas. Así, en 2001 se vendió un 29% menos de vehículos de dos ruedas que en 2000 y un 47,5% menos que en 1999. Para paliar la crisis, José Franqueira –secretario general de ANESDOR– exigió: abaratar los seguros, autorizar al titular de permisos B a conducir ciclomotores y motos ligeras, un Plan Prever para las dos ruedas, seguridad en las biondas de protección, y regular el uso de la moto en el campo.



XIX Jornadas de derecho y Tráfico.

Del 4 al 6 de junio se celebraron en Granada las XIX Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, que organiza la Dirección General de Tráfico y la Universidad de Granada, con el habitual éxito entre un público muy especializado. Las ponencias trataron temas muy específicos, mientras. Carlos Tabasso, presidente del Instituto de Formación Vial de Uruguay, puso la nota exótica con su ponencia sobre "El Derecho de la Circulación en Iberoamérica".
Muy destacadas fueron las comunicaciones seleccionadas. "La caducidad en el procedimiento administrativo sancionador de tráfico" (Francisco Jiménez, DGT), "Reflexiones en torno a los permisos y licencias de conducción " (Estrella Rivera, DGT) y "Formas de protección indirecta del interés de la víctima en la reparación del daño en un accidente de circulación" (José M. Rodríguez, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil).

"La bicileta: tu pasión, tu seguridad.

El Instituto Mapfre de Seguridad Vial y el INTRAS, en colaboración con la Asociación de Ciclistas Profesionales, han desarrollado un programa formativo multimedia cuyo objetivo es que los usuarios de las bicicletas de cualquier edad y nivel aprendan cómo desplazarse correctamente.

Si conduce, no hable (por el móvil)

Hasta hace muy poquito no sabíamos lo que era un ordenador y hoy, si se nos va la luz o se "cuelga", nos podemos volver locos. Si hay una avería y nos quedamos sin poder recibir correos electrónicos o enviarlos, nos ponemos "de los nervios". Algo parecido pasa con los teléfonos móviles cuando nos quedamos sin batería o sin cobertura. Son los incovenientes de las nuevas tecnologías. Pero hay "peros"... y "peros". Es verdad que hay informes que empiezan a hablar de los usuarios "enganchados" a los ordenadores, incluso a los móviles. Pero lo que cada día es más evidente es la clara relación que hay entre el uso de los teléfonos cuando se conduce y la accidentalidad.

Se sabe que el año pasado 941 personas fallecieron en accidentes de tráfico a causa no de la distracción. ¿Cuántos por el uso incorrecto del móvil? Es imposible de saber. Pero sí se sabe que ha tenido mucho que ver en alguna tragedia de la carretera, como el accidente de Soria en el que un camión y un autobús colisionaron causando 28 muertos: el móvil sonó en la cabina... y se produjo la colisión. Pero hay otras investigaciones. Algunas demuestran que, después de dos minutos de conversación con el móvil en el coche, la atención del conductor se aleja del tráfico y se centra en la charla. La Organización de Consumidores y Usuarios hizo comprobaciones a pie de carretera y asegura que si se conduce mientras se habla por teléfono, no se respeta la prioridad en los cruces en una de cada cuatro ocasiones y no se percibían el 5% de las señales.

Todos estos argumentos son de por sí preocupantes. Sobre todo cuando una reciente investigación de la Dirección General de Tráfico confirma que una tercera parte de los conductores lo han utilizado mientras conducen, y de ellos, el 10% reconoce haber sufrido algún incidente mientras atendía simultáneamente las tareas de conducir y hablar por el teléfono celular. Por eso, la DGT ha puesto en marcha una nueva campaña de sensibilización, observación y control y denuncia de quien conduce fuera de la ley... y peligrosamente.

Tráfico

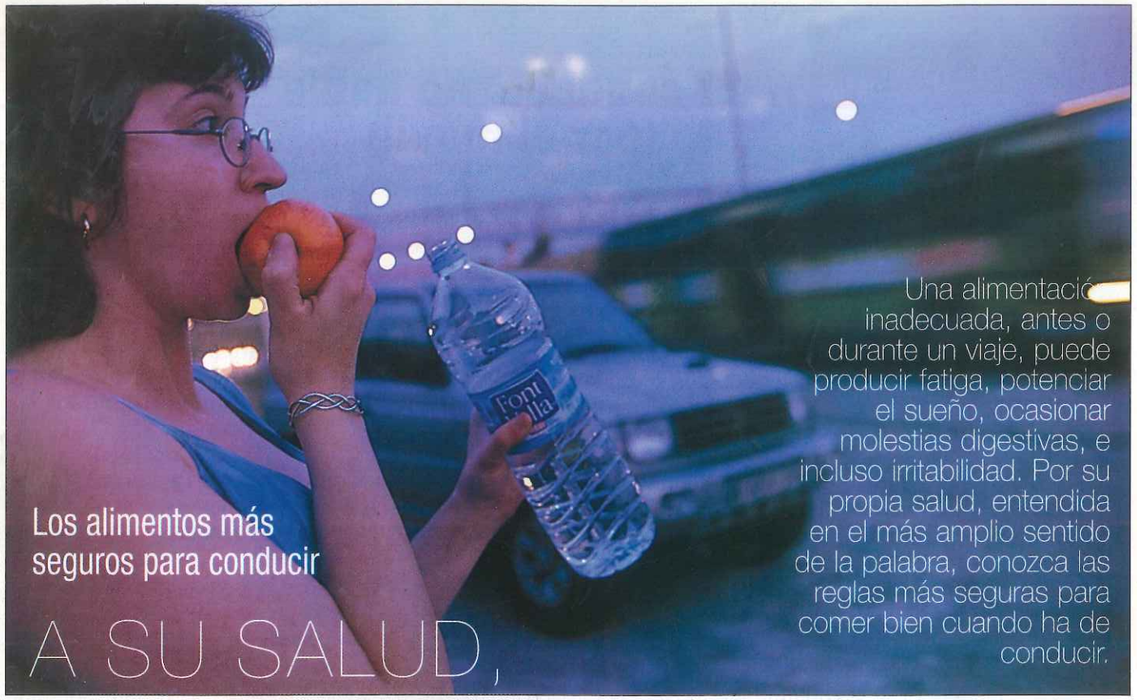
El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse a mediados de octubre.

Foto: RADIAL PRESS



AÑO XIX.
Número 161
Julio-agosto 2003

Director: Jesús Soria *(jsoria@dgt.es)*.
Redactores-jefe: Juan M. Menéndez –edición– *(jmmenendez@dgt.es)* y J. Ignacio Rodríguez –información– *(jirodriguez@dgt.es)*. **Confección:** José Bélamo. **Redactores:** Mercedes López *(mlopez@dgt.es)* y Néstor Norma *(nnorma@dgt.es)*. **Fotografía:** Paul Alan Putnam y José Ramón Ladra (colaboradores).
Secretaria de Redacción: Ana Álvarez *(amalvarez@dgt.es)*.
Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Joaquín Guzmán, Charo Laiz, Rosa Márquez, Andrés Más, Mena, Quique, Elena Valdés, Emmanuel Zoco y Carmela Rebolledo (Test). **Infografía:** Dlirios y Javier Ibáñez.
Colaboración especial: Cristina Morató.
Redacción: c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directo: 91 301 84 25 y 91 301 81 77. Fax: 91 320 41 38.
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 Medeiros, Juan M. Menéndez, Carlos Muñoz-Repiso, Fernando Muñoz, Estrella Rivera, José Ignacio Rodríguez, José Luis Sánchez, Jesús Soria y Enriqueta Zepeda.
Impresión y distribución: MATEU CROMO. **Fotomecánica:** GRUPO TECNIGRAF.
Depósito legal: M-25.988-1985. **N.I.P.O.:** 128-03-001-5. **ISSN:** 0210-9670.
(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.



Los alimentos más seguros para conducir

Una alimentación inadecuada, antes o durante un viaje, puede producir fatiga, potenciar el sueño, ocasionar molestias digestivas, e incluso irritabilidad. Por su propia salud, entendida en el más amplio sentido de la palabra, conozca las reglas más seguras para comer bien cuando ha de conducir.

A SU SALUD, CONDUCTOR

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: José Ramón LADRA

La alimentación debe estar estrechamente relacionada con las necesidades de energía que requiere el tipo de actividad de cada uno. Y, desde luego, influye considerablemente a la hora de ponerse al volante.

2.500 KILOCALORÍAS. El "coste energético" de la actividad de conducir, al igual que la de los trabajos considerados como sedentarios, no es alto: 1.000-1.300 kilocalorías cada ocho horas, unas 2.500 al día.

Aunque no es muy recomendable para la salud, alguien podría permitirse, alguna vez, una gran comilona, con alimentos ricos en grasas, regada de abundante vino. Pero nunca si, además, va a conducir, ya que es muy probable que aumente la fatiga, sufra un ataque irresistible de sueño, padezca jaqueca o molestias digestivas, se deterioren sus reflejos o experimente distracción e, incluso, irritabilidad.

Además de energía, el organismo necesita de otras sustancias (aminoácidos, vitaminas, minerales...) imprescindibles para la vida. Pero ¡ojo! la conducción tras una alimentación escasa puede ser tan perjudicial como ponerse al volante tras un exceso de comida, ya que en ambos casos disminuye la capacidad de mantener la atención y se favorece la aparición de síntomas precoces de fatiga.

8 CONSEJOS MUY SALUDABLES

1. Comience el viaje después de haber descansado, pero nunca con el estómago vacío.
2. Tome alimentos de fácil digestión, evitando las comidas grasas.
3. Pare diez minutos cada dos horas y tome algo de fruta, galletas o chocolate.
4. Coma a su hora habitual, evitando alimentos flatulentos.
5. No conduzca inmediatamente después de comer, pasee un poco.
6. Beba, zumos, leche o agua mineral y, en pequeñas cantidades: café, té o cola.
7. No trate de mantener la atención fumando o con medicamentos.
8. No reprima la sensación de hambre.

DIETA VARIADA. Lo recomendable es una dieta variada que, sobre todo, contenga alimentos ricos en hidratos de carbono: leche, y sus derivados, y huevos; carnes y pescados; grasas y aceites; cereales, leguminosas y tubérculos; hortalizas y verduras; y frutas.

En las paradas se recomienda: yogur, galletas, fruta o zumo de fruta, chocolate y bebidas ligeramente estimulantes como el té o el café, sin olvidar que estas últimas, si se ingieren en exceso, pueden producir un "efecto rebote", disfrazar la fatiga y aparecer de repente.

ALIMENTOS QUE DEBE EVITAR. Desde luego, algunos alimentos son poco recomendables para conducir, sobre todo si se va a emprender un viaje largo. Por tanto, evite aquellos ricos en grasas animales, los muy salados o muy condimentados y los que producen flatulencia (patatas, alubias, lentejas, coliflor, etc.); evite también las bebidas gaseosas y las alcohólicas. Y, por último, no debe consumir bebidas estimulantes en gran cantidad, especialmente si usted es sensible a ellas. ◆

SÍNTOMAS DE CANSANCIO: CÓMO DETECTARLOS

Puede que su acompañante, incluso usted mismo, se sorprenda haciendo determinadas cosas raras al volante. Estos son algunos síntomas de fatiga que debe reconocer:



- **Cambios de postura.** Continuos movimientos y cambios de postura.
- **Parpadeo constante.** Sensación de pesadez y parpadeo constante.
- **Más giros de volante.** Aumento de los movimientos de volante para rectificar la trayectoria.
- **Ruta errónea.** No es infrecuente equivocarse de ruta.
- **Marchas equivocadas.** Equivocaciones al cambiar de marcha.
- **Rápido o lento.** Sin causa que lo justifique, circular demasiado rápido o muy lento.
- **Demasiado cerca.** Circular muy cerca de los otros vehículos.

FIN DE AUTOPISTA ADAPTE LA VELOCIDAD

La conducción por autopista o por autovía supone, en general, un mayor automatismo y, sobre todo, mayor velocidad. Por ello, al abandonarlas, es preciso un esfuerzo de adaptación a la nueva situación.

- **Más despacio.** Lo primero, adapte la velocidad a la nueva situación y vigile que realmente lo hace porque se suele tener la impresión de que se está circulando despacio cuando en realidad no es así.
- **Coches de frente**. Recuerde que se podrá encontrar coches de frente, cambios de dirección, intersecciones, etc.

CONOCER LAS SEÑALES



P-27 MUELLE

Peligro debido a que la vía desemboca en un muelle o en una corriente de agua.



S-118 INFORMACIÓN TURÍSTICA

Indica la situación de una oficina de información turística.



R-400 a SENTIDO OBLIGATORIO

La flecha señala la dirección y sentido que tienen la obligación de seguir los vehículos.

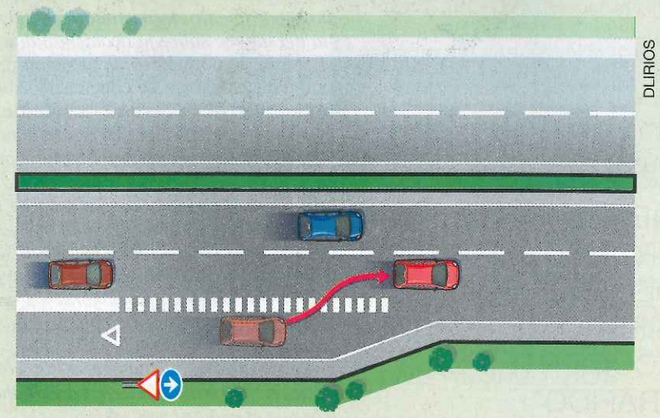


S-720 LUGARES DE INTERÉS

Indica los lugares en los que predomina un interés fundamentalmente deportivo o recreativo.

LA CONSULTA: ¿El coche que se incorpora a la circulación tiene preferencia?

No. El conductor del vehículo que pretende incorporarse se cerciorará de que puede hacerlo sin peligro. De lo contrario, se detendrá al principio del carril de aceleración y, en el momento adecuado, acelerará para alcanzar la velocidad adecuada. Estas son sus obligaciones:



DUROS

- **Observar la circulación.** El conductor que pretenda utilizar un carril de aceleración para incorporarse a la calzada deberá cerciorarse al principio del mismo de que puede hacerlo sin peligro para los demás, teniendo en cuenta que les tendrá que ceder el paso.
- **Detenerse al principio.** Si la trayectoria y velocidad de los vehículos que circulan por la calzada se lo impidieran, deberá detenerse al principio del carril y esperar el momento adecuado.
- **Acelerar.** Cuando sea posible, acelerará hasta alcanzar la velocidad adecuada al final del carril. Excepcionalmente, si la calzada estuviese congestionada, se puede avanzar hasta el final del carril de aceleración para intentar incorporarse.
- **La obligación de los demás.** Los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible, la maniobra de incorporación, por ejemplo, levantando un instante el pie del acelerador.

Fumar no sólo perjudica la salud, sino que, además, podría producir un mayor riesgo de accidente al conducir. Un estudio reciente afirma que los fumadores, aunque no lo hagan mientras conducen, tienen el doble de riesgo de sufrir accidentes no fatales, aunque deja la puerta abierta a que nuevas investigaciones confirmen este resultado.



FUMADORES: MÁS RIESGO

J.M.M.
Foto: José Ramón LADRA

Fumar podría predisponer a tener más accidentes de tráfico según la investigación publicada en la revista "Atención Primaria" por un grupo de médicos de centros de salud de Zaragoza, encabezados por José Miguel Buñuel. *"El objetivo* –explica José M. Buñuel– *era encontrar algún factor que influyera en los accidentes de tráfico"*, ya que *"aunque el hábito de fumar ha sido reconocido como factor de riesgo para tres de las principales causas de mortalidad (cáncer, accidente cerebrovascular y enfermedad cardíaca), se le ha prestado poca importancia como factor de riesgo de accidentes"*.

"Al ver los resultados del tabaco, nos sorprendimos", dice Buñuel. El estudio señala que *"los fumadores tienen de promedio más del doble de riesgo de sufrir accidentes de tráfico no fatales en comparación con los no fumadores"*. Mientras los no fumadores tienen un 7% de riesgo de accidente, los fumadores oscilan entre el 11,6 (si no fuman mientras conducen) y 16,7% (si fuman al volante). En este sentido, las aseguradoras británicas consideran que *"al menos el 5% de los accidentes de tráfico son atribuibles a fumar en el vehículo"*.

Sin embargo, los autores del estudio son prudentes: *"Por el tipo de estudio realizado, no se puede afirmar* –explica Buñuel– *que el tabaco provoque más accidentes. No podemos afirmar que ninguna de estas variables sea causa directa de accidentes, pero sí podemos hablar de asociaciones significativas"*. Este es el punto crítico del tema. Según Juan Carlos González –asesor médico de la DGT–, *"no se ha probado que el tabaco sea el responsable directo, sino que los fumadores suelen tener, a la vez, otros factores, como beber alcohol, ser varones o tener una determinada edad, que sí tienen influencia en la seguridad vial"*.

Todos los expertos aceptan que el tabaco influye en la seguridad vial provocando distracciones. El Centro Zaragoza, en su libro "Factores de Distracción en la Conducción", sitúa encender o apagar un cigarrillo y manipular el cenicero entre los factores que más distraen de la conducción, junto a comer, beber, manipular la radio, expulsar a un insecto... De hecho, la investigación de "Atención Primaria" detectó un 5% más de riesgo entre quienes fuman al volante y quienes no, cifra que hace referencia a las distracciones. *"En caso de ser un factor independiente, el mayor riesgo de accidente debido al tabaco no sólo se debería a la distracción, sino al nivel de carboxihemoglobina en sangre"*, señala Buñuel. En este sentido, algunos expertos creen que un mayor nivel de carboxihemoglobina en la sangre (menos oxígeno y más dióxido de carbono) puede provocar más distracciones.

José M. Buñuel y su equipo han dejado *"la puerta abierta a que otros estudios confirmen o desmientan la influencia del tabaco sobre la accidentalidad"*. Mientras, como médico de atención primaria, hace examen de conciencia sobre cómo ayudar a prevenir accidentes: *"Debemos pensar que quien tenemos delante en la consulta puede ser conductor. Y esto, muchas veces se olvida y a la hora de recetar no se piensa en la influencia del tratamiento sobre el paciente como conductor"*. Tampoco los pacientes ponen mucho de su parte, ya que, según Buñuel, *"la mayoría no suele preguntar si el medicamento tendrá influencia sobre la conducción; sólo los profesionales. Y muchas veces los conductores 'normales' hacen más kilómetros que el profesional"*. ◆

"LOS FUMADORES TIENEN DE PROMEDIO MAS DEL DOBLE DE RIESGO DE SUFRIR ACCIDENTES DE TRAFICO"

OBISPO. El obispo católico de Arizona reconoció haber permitido que sacerdotes acusados de pedofilia trabajaran con menores. Un fiscal le ofreció, a cambio de no ir al banquillo, ceder sus 'poderes'. El problema es que el obispo, poco después, atropellaba a un peatón... y se daba a la fuga. Algún peatón tomó los datos de la matrícula y el obispo fue descubierto. Ahora su negligencia le llevará directamente ante los tribunales. Ahora será juzgado por todo. Un obispo poco fiable.

IMPUESTOS. Ya lo dijo alguien: en este país, el más tonto hace relojes de madera. En el madrileño pueblo de Moralzarzal, el ayuntamiento decidió hace años cobrar el mínimo en el impuesto de circulación. Ahora descubren que en un pueblo de 9.000 habitantes y 4.000 coches...en realidad hay ¡20.000 vehículos! ¿Cada vecino tiene 2 ó 3 coches? No. Sencillamente, varias empresas de renting se han registrado en la citada localidad para pagar menos. Y los vecinos, también.

CERVEZA "SIN". Que la DGT nos pida que no bebamos es lógico. Y los profesores de auto-escuelas, y RACE y ADA, y los operadores de productos del petróleo y la Asociación Española de la Carretera... Que lo pidan los cerveceros es otro cantar. Pues bien, estos han puesto en marcha la campaña, "La carretera te pide SIN", apoyada por los citados, que pretende un consumo responsable. Nos sumamos al "sin" si va a conducir.

Vacaciones SIN neumáticos

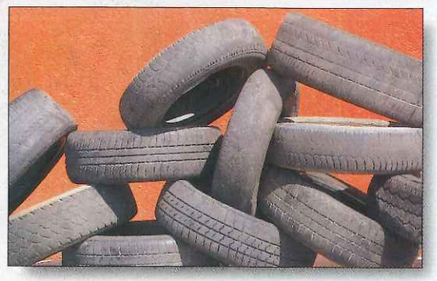


JESÚS SORIA
DIRECTOR

No es que pretenda darles las vacaciones. Ni busco un "enamoramiento" súbito con los neumáticos, ése elemento de seguridad básico para su coche en fechas tan señaladas de vacaciones. Ni recordarles que una falta de presión de tan sólo 0,3 bares aumenta el consumo en un 3%. Ni tan siquiera quiero contarles que Beckham va a anunciar algún neumático y que interesa comprarlos ahora, antes de que su precio se dispare. Es que a punto de enviar ésta página a la imprenta, Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial y máximo responsable de INTRAS, Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial, me dijo:

- Jesús, tengo algo que creo que te va a interesar. El origen del 60% de los accidentes de tráfico cuya causa fue el "fallo mecánico" de los coches, se debió al deterioro de sus neumáticos.

Y me puse a leer el informe que INTRAS, de la Universidad de Valencia, ha realizado para la firma de neumáticos Goodyear, lo que no le resta credibilidad al mismo, sino todo lo contrario, tratándose del mayor fabricante del mundo de neumáticos. Y el estudio confirma lo importantes que son efectivamente unos buenos neumáticos –y en buen estado– para nuestra seguridad, y muy especialmente en esta época de fuertes calores, muchos kilómetros a las espaldas, de descuidos en el inflado –propiciado, entre otras causas, por el penoso estado de no pocos manómetros de las gasolineras, algo que estamos cansados de denunciar– y, claro está, por algún que otro retraso en el cambio de los mismos. Se han analizado los accidentes ocurridos entre 1997 y 2001, unos 200.000, más de 315.000 vehículos, y se ha demostrado que los reventones, los neumáticos desgastados y los pinchazos han estado en el origen de muchos de ellos. Y que los siniestros achacables a los "zapatos" de su coche suben en verano, en agosto, julio y septiembre, por este orden; que las horas con más "percances" son justamente los de más calor, al mediodía; que a mayor antigüedad del coche, más accidentes causados por su deterioro; y que el 15% de las víctimas mortales en los accidentes de autopistas se dan en vehículos que los tenían en mal estado.



EN VERANO Y EN LAS HORAS DE MÁS CALOR, COMO EN LAS AUTOPISTAS, HAY MÁS SINIESTROS CAUSADOS POR EL MAL ESTADO DE LOS NEUMÁTICOS

Creo haberlo contado: Un amigo mío se mató por el reventón de un neumático hace muchos años, justo el día en que se iba de vacaciones. Usted está a tiempo de revisar los suyos. No haga como mi amigo, que lo dejó para septiembre... Y suspendió... ◆



CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁFICO:
La locura del éxodo y regreso masivo del verano

ASÍ SE VIVE UNA "OPERACIÓN VACACIONES"

La "Operación vacaciones" no es sólo la puesta a punto del coche o las dificultades para colocar todo en el maletero. También, organizar el tráfico, buscar alternativas, socorrer en los accidentes... Todo eso se hace desde los Centros de Gestión de Tráfico. El más importante está en Madrid, en la sede de la DGT. Miles de llamadas, de mensajes, de datos que se cambian cada minuto para dar por teléfono, por radio, por televisión... Así se vive desde dentro.

Jesús SORIA
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Al otro lado del teléfono, un conductor madrileño acaba de llamar al teléfono de información de la Dirección General de Tráfico (DGT), el 900 123 505. Los tonos de rigor y la respuesta al otro lado.

- *"Tráfico. Buenas tardes. Para su comodidad, le atiende un sistema asistido por ordenador. Dígame".*

El conductor escucha la voz grabada, dice que se va de viaje y hace la consulta... Llama desde un móvil. Quizá ya está en el coche.

- *Quiero información sobre la carretera de Valencia.*

El operador escucha el mensaje y da a la tecla correspondiente a la N-III. Es la típica llamada que no necesita contestación 'personal', un sistema para agilizar la avalancha de llamadas , lo que permite atender en persona lo realmente urgente."*De otra forma sería imposible*", asegura el director del Centro de Gestión de Tráfico de Madrid, José Luis Chica. Y el sistema informático le da las últimas noveda-



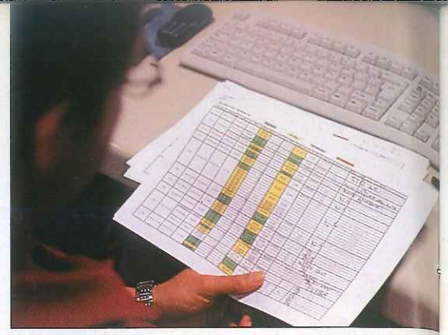
➤ *Federico Fernández, subdirector adjunto de Circulación de la DGT, en el Centro de Gestión de Tráfico.*



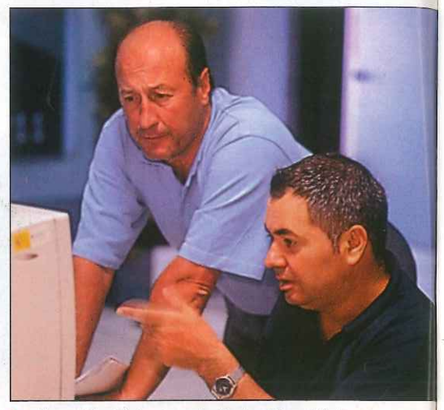
➤ *Agustín Jiménez viendo las incidencias.*



➤ *Luis Fraile repasa unas notas junto a las pantallas.*



➤ *Un operador repasando un cuadro de incidencias*



➤ *Manuel Abadalejo, operador, junto a Manuel Guillén, ambos de larga experiencia.*

des, '*refrescadas*' continuamente, con los últimos datos que tienen en la DGT de la citada carretera:

- Hay retenciones, nivel rojo, desde el kilómetro 9, a la altura de Santa Eugenia, aproximadamente hasta Rivas.

En los días 'punta' de la operación salida de vacaciones (31 de julio, 1 de agosto, en torno al 15 de agosto, a finales del mismo mes...), en este Centro todos los operarios trabajan a destajo. Las sesenta pantallas que existen en las paredes, más otra treintena de ordenadores, son vistas por ojos que buscan cualquier anomalía, percance, atasco, accidente... Incluso a esa 'panda' de desaprensivos que un día desvalijaba un camión de frutas averiado. Son "incidentes" que añaden pimienta a un centro y unos teléfonos que están 'al rojo': miles de llamadas diarias –365.200 durante los meses de julio y agosto–, ordenadores que no tienen tiempo ni para 'colgarse', personal que 'corre' al baño, lugar donde prima la 'comida rápida'... Menos mal que las llamadas duran sólo 75 segundos como media en estos días, frente al minuto y medio de días normales. Sólo quieren el dato de 'su' carretera. Hasta los mensajes cortos se disparan con las vacaciones: cerca de un millón y medio el año pasado, de los que 331.056, concretamente el 22%, se produjo en julio y agosto.

Y eso que, como apunta Federico Fernández, subdirector general adjunto de Circulación, *"las cosas han cambiado mucho. Ni todo el mundo sale el primero de agosto, porque muchos aprovechan para iniciar las vacaciones el fin de semana antes, o el siguiente, ni la gente se va a las tres de la madrugada para evitar el calor. Ahora, el que más y el que menos lleva aire acondicionado"*. Eduardo Seco, comandante de la Guardia Civil, veterano en "operaciones vacaciones" en la carretera y entre pantallas, también confirma que las cosas

EN EL TELÉFONO

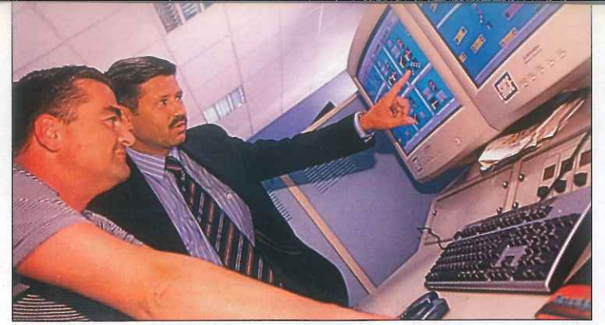
GRATUITO SE RECIBEN 20.000 LLAMADAS/DÍA FRENTE A 3.000 DE OTROS DÍAS. EN LA WEB, DE 40.000 VISITAS SE PASA A 180.000

BIESCAS, "EL PEOR DÍA DE TRABAJO"

Manuel Albadalejo lleva más de veinte años en lo que es hoy el Centro de Gestión de Tráfico de la DGT. Miles de personas han recibido de su boca consejos de itinerarios, información de atascos, hasta malas noticias en la carretera... Nada como lo que le ocurrió cuando la tragedia de Biescas (Huesca). *"Un señor llama al Centro y me dice que está en un camping, en Biescas, y que está lloviendo mucho. Le digo que se proteja en una zona alta y que espere con tranquilidad. Aviso a la Guardia Civil. A los 10 minutos vuelve a llamar. Dice que el agua se está llevando el camping"*.

Manuel vuelve a hablar con la Guardia Civil, insiste en que quizá sea necesario llamar al Ejército. *"Le vuelvo a pedir tranquilidad. Le di algunos consejos, lo que pude en esos momento dramáticos...*

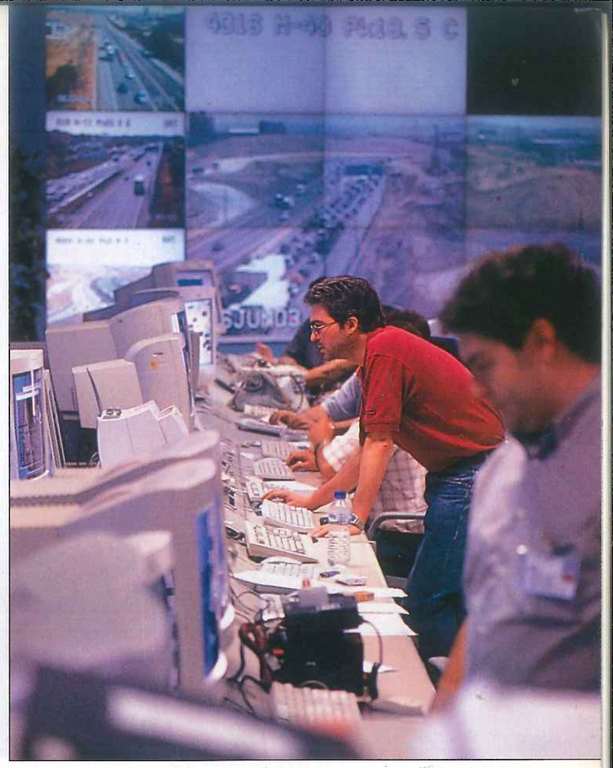
Este hombre y su familia tuvieron la suerte de que su caravana se quedara enganchada a unos árboles y eso probablemente les salvó. Manuel se preocupó por su estado pasada la tragedia. *"Me alegró enormemente ver que no estaba en la lista de fallecidos"*. Pero no estaba cómodo. Y consiguió su teléfono a través de Telefónica. Cuando pudo hablar con él, este hombre le dijo: *"Eres mi salvación"*. Y lloró y le agradeció su interés y su trabajo aquella noche fatídica. Vino a Madrid a ver a Manuel, con su mujer, con su hijo. *"Fue muy emocionante y, sin duda, aquella noche fue la peor en todos mis años de trabajo"*. Y todavía se emociona.



➤ *Francisco Altozano, jefe del gabinete prensa de la DGT, junto a Julio Estévez.*



➤ *Laly Cervera (izquierda) y Cecilia Poyatos buscan alternativas a un problema puntual.*



➤ *El centro de pantallas, en plena ebullición.*

han cambiado y pone un ejemplo: "*Este año, los días clave serán el 1, 2 y 3 de agosto, fin de semana, y los tres últimos del mes, que también coinciden con fin de semana; además de la fiesta del 15, y el sábado 16 y el domingo 17*".

Pese a todo, muchos siguen prefiriendo los días 'clásicos' para iniciar los días de ocio más deseados. Los contratos de apartamentos, a veces los propios hoteles y las agencias, que se venden por quincenas 'cerradas', condicionan las vacaciones de no pocos. Curiosamente, son días en los que los operarios del Centro de Gestión no pueden plantearse vacaciones. Ni la Guardia Civil de Tráfico, ni los pilotos y demás personal de los helicópteros de la DGT... *"No nos podemos mover. No hay libranzas, no hay vacaciones, salvo excepciones"* dice resignado algún operador.

DÍAS DE GUARDIA. Pese a todo, el mes de julio y, sobre todo, agosto siguen siendo las 'estrellas' de las vacaciones. Que se lo digan a Francisco Altozano, jefe del Gabinete de Prensa de la DGT, quien asegura que algunos días las consultas de los periodistas se pueden multiplicar hasta por diez,"*pero agradecemos que hasta los grandes profesionales abran informativos con los temas del tráfico, con la situación de las carreteras...*" Naturalmente, esos días toca 'guardia'. Son fechas de alta tensión en las que, por ejemplo, frente a las 3.200 llamadas al teléfono gratuito de la DGT de un día normal, se reciben más de 20.000. O que frente a las 80.000 visitas que tiene la web de la DGT muchos días de julio, incluso 40.000 de otros, el día 30 de ése mes se reciben alrededor de 140.000 y el día 31, casi 180.000 visitas, sobre todo desde primeras horas de la mañana. Visitas que se disparan también el 1 de agosto –sobre todo a primera hora de la mañana–, el 14 y también en los últimos días del mes, pero de forma escalonada desde el día 26 (cifras referidas al año 2002). Lógicamente, en julio y agosto se multiplican las solicitudes de "información de carreteras" y "campañas divulgativas" y bajan mucho las referidas a "trámites administrativos".

48.000 VEHÍCULOS/HORA

Más de un conductor se pregunta cómo es posible que se produzcan algunos atascos. Repasando algunas cifras quizá podamos explicar algunos habituales en fechas puntuales del verano. Una carretera de dos carriles permite circular a 4.000 vehículos por hora; tres carriles, 6.000 vehículos/hora. Ejemplo: en las ocho radiales en Madrid, cada una de ellas con tres carriles y 2.000 vehículos/hora por carril, las matemáticas dicen que cada hora pueden salir 48.000 vehículos. Como se pregunta Federico Fernández, subdirector general adjunto de Circulación de la DGT, ¿cuántas horas serían necesarias en Madrid para que salgan un millón y medio de vehículos? Y da más posibilidades. En la carretera de Valencia (N-III), cada hora pueden salir unas 15.000 personas *"¿cuántos madrileños tienen apartamento en Benidorm, Benicasim, Torrevieja, Alicante...?"*. Difícil.

Las fechas especiales también llenan la sala de medios de comunicación, sobre todo televisiones, que colocan aquí y allá cámaras y micrófonos para poder dar a los espectadores puntual información a lo largo de estos días. *"A mí me agobian mucho las cámaras. Estás concentrada y te ponen una cámara al lado... Incomoda; lo entendemos, pero incomoda"*, asegura Paloma Solano, quien asegura que ése es también "*un cambio*". Coinciden todos los compañeros. Es una "*tensión añadida*" a la de los días especiales. Aquello es como un gran estudio de televisión en el que se entremezclan las conexiones con el telediario de Urdaci, Angels Barceló o Matías Prat y tantos otros con quienes tienen que estar mirando tramos y más tramos de carreteras, cambiando la información de los paneles indicativos ("*atasco en los próximos tres kilómetros*"), pidiendo alternativas a los jefes de sala ("*qué hacemos con el coche que se ha parado en el kilómetro...*") o, sencillamente, reclamando directamente



➤ Vista del centro de pantallas con todos los operadores atendiendo distintas carreteras.



➤ La solución a los problemas a veces requiere varias opiniones.



➤ Paloma Solano ha notado cambios con los móviles.

que se avise urgente a los guardias por un accidente que acaban de ver...

Desde este centro, como los que existen en distintas provincias, se gestionan imágenes de tráfico que se ven a través de cientos de cámaras que 'barren', sólo en el entorno de la capital, unos 2.500 kilómetros; y los datos que llegan a través de las patrullas de la Guardia Civil; y las incidencias que comunican los propios usuarios desde sus teléfonos; y los problemas que llegan a través de los postes SOS que hay en buena parte de la red de carreteras... El año pasado, por ejemplo, el 45% del total de asistencias que se realizaron durante julio y agosto partió desde los postes SOS. En total, 38.667 'avisos'. Aquí un percance, allí un atasco que se acaba de formar, aquí una retención que se diluye como un azucarillo en un café, allí un conductor 'tirado' que hace necesario a llamar a la grúa... Mucha de esta información pasa a las pantallas, se mete en el sistema informático que contestará a las llamadas de los automovilistas, al gabinete de radio para entrar con la "última hora" en cualquier informativo...

EL CENTRO DE PANTALLAS ES COMO UN GRAN ESTUDIO DE TV, CON ATASCOS, ALGÚN ACCIDENTE Y TELEDIARIOS EN DIRECTO

"En un día normal, podemos intervenir 300 veces o algo más en distintas emisoras; en los días fuertes de las vacaciones, superamos con creces las 500", asegura Fernando Pérez, uno de los periodistas de este departamento.

Claro que lo peor son las conexiones en determinadas horas 'punta'. *"A las ocho de la mañana, por ejemplo, podemos tener que intervenir una vez por minuto y si alguna emisora se retrasa, tenemos que poner 'lista de espera, como en vacaciones'"*, asegura Javier Fernández, otro periodista del gabinete. Hasta tal punto que les lleva a lógicos errores. Anselmo Mancebo cuenta el día que entró en una emisora local y dio información de otra zona. Se dio cuenta y rectificó (*"claro que lo que realmente les interesa a ustedes..."*).

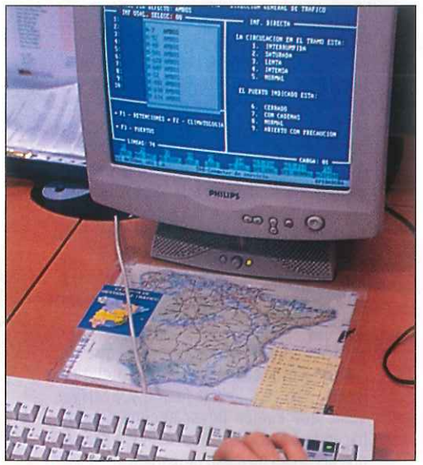
Actividad frenética, como a cinco metros de allí, en la sala de pantallas. Vean algunos ejemplos. En esas semanas se reciben miles de llamadas por hora, de las que la mayoría se contesta de forma automática. En julio y agosto, la información que se ofrece a través de los teletextos de las televisiones se actualiza unas 18.000 veces. La información de incidencias de la Guardia Civil a través de una red denominada TIRCE supuso el año pasado, sólo en julio y agosto, 25.000 mensajes aproximadamente. Unos 416 al día. Esos mismos meses se sirvieron 331.056 mensajes cortos a quien recurre a este nuevo sistema de telefonía móvil para informarse

HELICÓPTEROS POR LA FLUIDEZ

En las operaciones especiales del verano, los 19 helicópteros y cerca de 60 personas, pilotos, técnicos de mantenimiento, operadores de cámara e ingenieros de la DGT en Madrid no descansan. Igual los que hay en otras provincias. Los Eurocopter, de tipo ligero – con autonomía de más de tres horas y una velocidad de unos 220 km/h - tampoco, surcando los cielos y buscando incidencias en la carretera. *"En estas operaciones, nuestra principal misión es colaborar para mejorar la fluidez y la seguridad vial, informar en tiempo real del estado de las carreteras, de los itinerarios alternativos..."*, asegura Jesús Guardia, jefe del servicio. En estos días, unas 80 horas de vuelo, 17.000 kilómetros recorridos... Vuelos planificados, a petición de los centros de control... Un dato: en estas operaciones, entre los helicópteros y el Centro de Gestión se hacen unas 400 conexiones diarias.



➤ Los del gabinete de radio, atendiendo emisoras.



➤ A cada instante hay que actualizar los datos.

sobre el estado de la carretera por la que circulan. Es el 22% de los mensajes enviados a lo largo del año, 1.450.747.

Es decir, que todo se sobredimensiona en los días de operación. Como dice José Luis Chica *"antes de estas fechas* –la primera coincidiendo con la toma de datos para los mapas e informaciones que se incluirán en el suplemento especial de esta revista–, *nos coordinamos todos los directores de centros, la Guardia Civil, planificamos los posibles itinerarios, los días conflictivos, los carriles adicionales... Todo está pensado, pero cuando hay imprevistos, tenemos que decidir en segundos, por ejemplo, para ver por dónde desviar los coches"*

Como dice María Ximénez, una de las jefas de explotación, *"hay más gente, tenemos ayuda de personal externo, aquí hay mucho más lío, muchos más contactos con la Guardia Civil, tenemos que gestionar muchos más datos, muchas más cosas"*, nos cuenta al lado de una gran mesa de trabajo repleta de ordenadores, fax, teléfonos y otros sistemas de comunicación internos. Desde ahí supervisa, como hemos comprobado durante dos días, junto a otros tres compañeros con los que se alterna en el puesto, a todos los operadores, todos los monitores y 'reparte juego' y decide en segundos qué hacer ante cualquier imprevisto, *"porque aquí no hay casi nada previsible"*, afirma Agustín Jiménez.

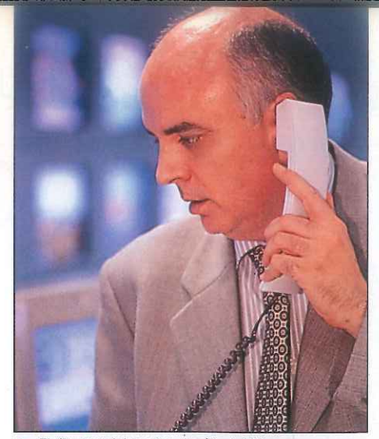
- María, mira la cámara 533, hay un problema... –dice el compañero–.

Y María pincha la cámara 533: corresponde al kilómetro 123 de la N-V y decide una solución para esa pequeña retención por un coche averiado...

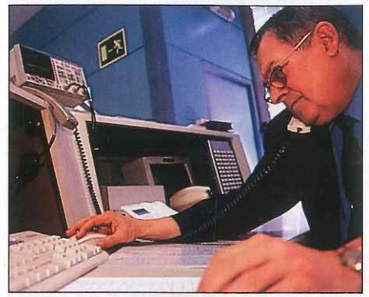
- Poned en el panel la incidencia y yo llamo a la Guardia Civil...

LA "OPERACIÓN", EN OTRAS PROVINCIAS

Los centros de gestión de tráfico de otras provincias también 'sufren' las "operaciones vacaciones". En Valencia, por ejemplo, como dice su director, Enrique Belda, los días clave se reciben unas 1.000 llamadas más al día que en otras fechas. *"Aquí tenemos muchos problemas en los accesos a las playas y en ciertos días las cosas se complican"*. Allí hay un trasiego permanente en julio y agosto por la búsqueda de las playas y los regresos a las casas de todo el año. En Sevilla *"se duplican los turnos"* y *"algunos días se pueden triplicar algunas actuaciones"*, dice su directora, Ana Luz Jiménez. No pasa lo mismo, por ejemplo, en el nuevo centro de Valladolid. Este va a ser su primer verano. *"No es una zona conflictiva, más bien de paso"*, dice Miguel Ángel Rodríguez, su director. Los centros de Málaga, Zaragoza y A Coruña también tendrán su especial "vía crucis" vacacional.



➤ El director del centro, José Luis Chica.



➤ Jose Antonio Ruíz, atendiendo los postes SOS.

"MARÍA, MIRA LA CÁMARA 533". Y MARÍA LA 'PINCHA'. ES EL KM 123 DE LA N-V. HAY UNA RETENCION. "PONED LA INCIDENCIA EN EL PANEL. YO LLAMO A LA GUARDIA CIVIL", DICE.

Después vendrá la cámara 657 de la carretera de A Coruña, la 4.009, que corresponde a la madrileña M-40... Y una detrás de otra.

"A veces esto es una locura, pero siempre tratamos de atender bien a todo el mundo, solucionar el problema, poner en marcha lo que sea necesario. Lo que no admito es que alguien nos diga que algo lo hacemos con mala intención. Nos podemos equivocar, sí, pero nunca hacemos nada por fastidiar". María Ximénez se refiere a algunas llamadas que preguntan y se quejan por algún atasco o, sencillamente, por informaciones que consideran erróneas. Algo que puede ocurrir en alguna ocasión, porque, como dice Luis Fraile, un operador con 'muchos kilómetros' recorridos en el Centro de Gestión, *"hay ocasiones en las que hace minutos que le acabas de decir a alguien que no hay nada en tal carretera y quince minutos después nos llama para quejarse y decir que sí hay: es muy fácil de explicar. Un camión acaba de formar una retención, o una avería..."*

¿A QUÉ HORA EL ATASCO? Algo similar les pasa en el gabinete de radio: *"A veces nos dicen que siempre damos la misma información. Y es que los atascos, las retenciones se producen en los mismos sitios, a las mismas horas..."*, asegura Carlos Garcinuño. Las carreteras de salida de las ciudades tienen sus 'puntos negros'. Estrechamientos, incorporaciones de carreteras, desvíos... Y tienen todas las 'papeletas' para el atasco. Y más en verano. Los operadores se las conocen *"de memoria"*. Las carreteras, como dice uno de ellos, *"no son de chicle"*. O como asegura Ángeles Suela, otra de las jefas de explotación del centro, *"a veces quieren que seamos como Rapel. Por ejemplo, nos preguntan: ¿A qué hora se van a producir atascos? Y, claro, hasta ahí no llegamos"*.

Otras muchas veces es el propio usuario el 'corresponsal' altruista que ofrece



Los operadores vigilan todas las incidencias de las carreteras a través de distintas pantallas.

¿SABEN ALGO DE MI HIJO?

El pánico, el miedo, la angustia llega a muchas familias más de una noche, sobre todo en esta época. Cuando las juergas y las copas se prolongan incluso hasta la hora de los churros, algunos padres recurren al 900 123 505 para preguntar si saben algo de su hijo, de su nieto, si saben si ha tenido un accidente, si ha llegado a tal destino playero *"porque no nos ha llamado"* o, sencillamente *"porque se fue de vacaciones y llevamos muchos días sin saber nada de ellos"*. Y allí, a veces saben; a veces, no. Pero, como dice un operario del Centro de Gestión, *"las malas noticias suelen también correr..."*



Las cámaras, preparadas para la operación salida.

la primera información desde el propio escenario de un accidente. *"A veces, efectivamente, es un conductor el que acaba de ver un accidente, un alcance y nos llama al instante desde el móvil y nos permite ganar muchos minutos"*, dice Agustín Jiménez, algo que confirma su compañera Paloma. Y es que el teléfono móvil ha cambiado mucho el flujo de información. *"Antes nos llamaban cuando, bastante después de verlo, llegaban al primer bar"*, dice Manuel Albadalejo. *"Ahora, la información nos llega muchas veces nada más producirse, incluso a veces llaman cinco o seis personas para los mismo"*, asegura Cecilia Poyatos, otra de las coordinadoras del centro de gestión. Claro que otras veces, como cuenta Laly Cervera, *"también hemos ayudado a personas que se han perdido en alguna carretera y hemos tenido que llamar a la Guardia Civil Rural para que les sacara de allí"*.

Unas fechas en las que las incidencias de retenciones atendidas en el Centro de Gestión prácticamente se duplican- de unas 200 en un día de junio a 406 del 1

UN SISTEMA INFORMÁTICO CONTESTA SOBRE EL ESTADO DE LAS CARRETERAS. ESO PERMITE ATENDER EN PERSONA LAS EMERGENCIAS

de agosto de 2002 – y que las referidas a conos pasan de siete en junio a veintisiete. Hay que tener en cuenta en un día de 'operación' se llegan a instalar 837 kilómetros de ordenación con conos –carriles reversibles– para lo que se necesita la friolera de 23.000 conos y casi dos centenares de operarios. *"Y todo tiene que estar previsto con mucha anticipación, sin improvisaciones"*, asegura Federico Fernández.

En el mismo centro hay un departamento que se encarga exclusivamente de los postes SOS. José Antonio Ruiz, uno de los operadores, dice que la mayoría de los avisos son por averías o accidentes, pero también por percances, como la chica a la que atracaron *"la quitaron todo, hasta la ropa, y la dejaron en bragas en plena carretera"*.

Un sistema sencillo. El usuario pulsa el botón del poste –cuyo mantenimiento se chequea todos los días de madrugada–, *" y yo se en qué carretera es* –dice José Antonio–, *qué dirección lleva, el kilómetro, la población. Y le ayudo en lo que puedo: avisar a su compañía de seguros, pedir una grúa..."* Dice que el verano, tiene sus peculiaridades: coches tirados, *" niños que se ponen malos..."*

Pese a todo, el peor momento de todos los vividos por todos estos operadores y operadoras que ven más horas de "televisión" que los 'adictos' a Hotel Glam o La Isla de los Famosos es cuando, excepcionalmente, tienen que dar una mala noticia –la peor – a quien llama preguntando por alguien que ya no está aquí... ◆

¿ME TIENEN QUE ATROPELLAR?

● Luis Fraile cuenta la anécdota de un automovilista que quería que, desde la DGT, desde su Centro de Gestión, le solucionaran la evacuación a un hospital alegando que estaba enfermo. *"Me llegó a decir que si se tenía que tirar a la carretera, que le atropellaran, para que le ayudáramos a llegar al hospital"*.

● Un magrebí llama insistentemente al Centro de Gestión. No es la primera vez que se pone en contacto con ellos. Es verano, está en la N-301, a la altura de Ocaña, en las pantallas no hay incidencias, salvo un coche allí parado. El interlocutor, en francés, argumenta que hace calor, que allí están sus hijos... *"No entendemos qué pasa* –dice María Ximénez–, *y llamo a la Guardia Civil"*. La respuesta es contundente: *"Ya le han enviado cinco o seis grúas y siempre las rechaza por considerarlas caras"*

● Otro magrebí insiste en que le remolquen el coche, pero quiere que se lleven también a toda la familia y la '*media casa*' que suelen llevar encima cuando hacen la travesía por España, algo para lo que las grúas no están preparadas.

● No falta un vecino de Andorra que vuelve de Madrid y se queda 'tirado' en la carretera. Pide ayuda, se le proporciona... pero plantea un problema: ¿Cuánto me va a costar? Le dicen más o menos las tarifas y contesta que no sabe si le va a alcanzar. *"Le dijimos que podría solucionarlo con una tarjeta"*. La respuesta del conductor es que el no lleva tarjeta jamás.

Un crash-test de la OCU pone en duda la seguridad de los asientos traseros en un choque frontal

PELIGRO EN EL MALETERO

La OCU (Organización de Consumidores y Usuarios) denuncia que, en caso de accidente, el equipaje de los maleteros puede suponer un peligro importante para los pasajeros que viajan en los asientos traseros. Al mismo tiempo, esta organización reclama normas más exigentes y realistas que garanticen que los bultos del maletero no entrarán en el habitáculo de los pasajeros en caso de accidente.

J.M.M.
Infografía: DLIRIOS



Que la seguridad de los ocupantes de los asientos delanteros de los automóviles ha mejorado mucho en los últimos tiempos, es un hecho evidente. Los cinturones de seguridad han evolucionado mucho, los airbags se han generalizado y multiplicado sus lugares de instalación... Sin embargo, la seguridad de los pasajeros de los asientos traseros no ha evolucionado en la misma proporción. *"No existe nada similar en lo que respecta al equipaje* –denuncia OCU–, *que sólo está separado de los pasajeros de atrás por el respaldo del asiento trasero"*. De hecho, la conclusión más preocupante de este crash-test realizado por OCU y ANEC –que representa a los consumidores ante los organismos de normalización– es que *"prueban que los asientos traseros no son lo suficientemente fuertes para resistir el impacto que el equipaje del maletero produce en un choque frontal"*.

En este sentido, OCU realizó unos crash-tests en colaboración con ANEC para averiguar si la seguridad de los pasajeros de los asientos traseros estaba garantizada.

EN LA BERLINA QUE OBTUVO 3 ESTRELLAS DE EURO-NCAP, EL EQUIPAJE LLEGO A DOBLAR EL ASIENTO Y ENTRÓ EN EL HABITÁCULO DE PASAJEROS

Para ello utilizó dos coches tipo berlina que habían obtenido 4 y 3 estrellas, respectivamente, en las pruebas de Euro-NCAP y los sometió a dos pruebas diferentes. La primera, con las mismas exigencias que la norma europea que regula los asientos de los automóviles (ECE R17): 34 kilos, divididos en dos bloques de 17 kilos, sometidos a una deceleración de 20 a 28 g, pero añadiéndole dos 'dummies' –que representaban a un niño sentado en una silla especial y un adulto más bien bajo– en el asiento trasero. La segunda, trataba de acercarse más a las circunstancias en las que se produce un ac-

UNA PRUEBA EN ENTREDICHO

La prueba europea para homologar los asientos de los vehículos exige que estos se sometan a una fuerza de 20 a 28 g, lo que se consigue a velocidades tan bajas como 50 y 60 km/h. Esto significa que el peso del equipaje, dos bultos de 17 kilos de peso, se multiplicaría por 20 o 28 y golpearía el asiento con una fuerza de 70 a 97 kilos.

Lo primero que OCU cuestiona es que 34 kilos sea el peso de un equipaje realista para una berlina y más si esta se encuentra en un viaje de vacaciones, por ejemplo. De hecho, OCU propone que para este segmento de coches, el peso sea de 90 kilos. También la velocidad a la que se realizan las pruebas y propone que el equipaje se someta a una deceleración de 34 a 53 g (multiplicar su peso por 34 o 53), lo que se consigue a velocidades de choque más realistas: 65,7 y 82 km/h.

¿La diferencia? Que un coche europeo puede salir homologado si su asiento trasero soporta que un equipaje de 34 kilos a 50 km/h lo golpee con una fuerza veinte veces superior, mientras que en un choque frontal real puede llevar hasta tres veces más equipaje y chocar a 80 km/h, teniendo que soportar una fuerza de hasta 486,5 kilogramos. ¿Lo soportaría?

cidente: 90 kilos de equipaje (maletas con ruedas, superpuestas en dos niveles), con los mismos 'pasajeros' en los asientos traseros, pero sometiendo el conjunto a deceleraciones de 34 y 53 g, una magnitud de fuerza que mide aceleraciones y deceleraciones y que equivale a la fuerza de gravedad en la tierra (9,8 m/s²).



EN UN CHOQUE A 80 KM/H, EL PESO DEL EQUIPAJE GOLPEA EL ASIENTO TRASERO MULTIPLICANDO SU FUERZA POR 53

En la prueba realizada con los parámetros de homologación, *"los resultados son bastante satisfactorios"*, según OCU. Ninguno de los pasajeros sufrió un incremento de presión debida al equipaje, aunque, incluso a una velocidad tan moderada, en la berlina que sólo obtuvo tres estrellas Euro-NCAP, la bisagra central del asiento se torció con el choque.

Sin embargo, la prueba 'realista' arrojó resultados *"mucho más preocupantes"*. El automóvil que obtuvo cuatro estrellas en las pruebas de Euro-NCAP sufrió desperfectos en el asiento trasero (se abrió la bisagra derecha y perdió el pasador y el cierre derecho se torció), aunque los bultos no entraron en el habitáculo del coche. Según la prueba de OCU, *"el pasajero adulto no sufrió incremento de presión; el cinturón de seguridad contribuyó a retener el respaldo del asiento. En lo que se refiere al pasajero niño sentado en su asiento especial, el respaldo se desplazó hacia delante y transmitió el impacto de los bultos; el cinturón de seguridad se desplazó hasta el cuello. El riesgo habría sido*









FOTOS OCU/COMPRA MAESTRA

➤ *Con 90 kilos de peso y a mayor velocidad, el equipaje puede entrar en el habitáculo.*

todavía mayor para un pasajero sentado en el centro".

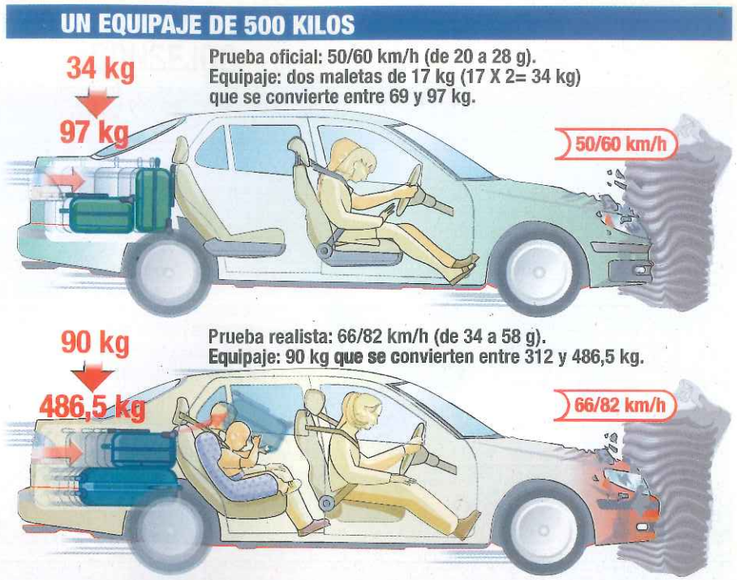
El coche con tres estrellas Euro-NCAP sufrió mayores desperfectos (la bisagra central se soltó totalmente, el respaldo del asiento de plegó y permitió que los bultos del equipaje entraran en el habitáculo) y *"el pasajero adulto sufrió un incremento de presión debido al desplazamiento del respaldo y a los bultos en sí a la altura de las caderas; el cinturón de seguridad subió hasta el cuello. El niño, en su asiento especial, también sufrió el impacto del desplazamiento del asiento y del equipaje, lo que hizo que se desplazara hacia la puerta del coche. El cinturón de seguridad subió a la altura del cuello"*.

En ambos casos, según las conclusiones de OCU, *"un pasajero sentado en el centro del asiento trasero está más expuesto al peligro que los pasajeros sentados a los lados"*.

UNA FUERZA DE 500 KILOS. La prueba realizada por OCU pone al descubierto el peligro de que, en algunos casos, pudiera entrar en el habitáculo y golpear a los pasajeros una parte del equipaje. En este sentido, y siguiendo la prueba realizada por OCU, el equipaje de 90 kilos de peso pasaría a golpear el asiento con una fuerza equivalente a media tonelada (486,5 kilogramos), más o menos el peso de un toro de lidia. Es decir, que multiplicaría su peso por 53.

Además, y lo que resulta más preocupante, es que para conseguir aplicar a un equipaje de 90 kilos de peso –al menos considerado más normal en una berlina y

UN EQUIPAJE DE 500 KILOS



OCU PROPONE PRUEBAS CON EQUIPAJES MÁS REALISTAS (90 KILOS, FRENTE A LOS 34 ACTUALES) Y A VELOCIDADES MÁS ALTAS

en un viaje como el de vacaciones– las deceleraciones consideradas por OCU como más realistas (34 y 53 g) sólo hay que chocar contra una barrera a 66 y 82 km/h, velocidades más que habituales a las que se produce un choque.

TRES CONSEJOS PARA IR MÁS SEGURO

1. Abroche siempre el cinturón de seguridad, aunque no vaya ningún pasajero sentado en el asiento trasero. El cinturón puede ayudar a que el respaldo del asiento resista el empuje del equipaje.
2. Cuando lleve bultos pesados en el maletero, sitúe a los pasajeros preferentemente en las plazas laterales.
3. Coloque los bultos más pesados del equipaje debajo y amárrelos a los puntos previstos para ello en el maletero.

PRUEBA CUESTIONADA. Este crash-test de OCU viene a poner en cuestión los parámetros a los que se produce la prueba europea de homologación de vehículos automóviles. Esta no sitúa dummies en el asiento trasero, se realiza con un equipaje bastante ligero (34 kilos, en dos bultos de 17) y con deceleraciones bastante pequeñas (de 20 a 28 g), que se producen al chocar contra objetos a velocidades que oscilan entre 50 y 60 km/h. En este sentido, Luis Miguel Manzanares, ingeniero aeronáutico del Área de Ensayos de Seguridad y Homologaciones del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial), recuerda que *"las pruebas de homologación se hacen de acuerdo a los criterios fijados por las normativa europea y cubren el 95% de los casos de accidente"*. No obstante, Manzanares no descarta que próximamente se endurezcan los criterios, igual que ha sucedido en otros campos de la automoción.

Manzanares también recuerda que los fabricantes someten a sus automóviles a pruebas más severas que las necesarias para la homologación. La OCU entiende *"que las condiciones de la prueba que deben superar los coches para conseguir la homologación no es realista"* y propone una modificación *"que tenga en cuenta el uso real de los vehículos y las condiciones posibles de un accidente: para cada coche, bultos de un peso adaptado a las dimensiones de cada categoría y distribuidos en el maletero de forma realista; un niño en el asiento especial para niños y un adulto en las plazas laterales del asiento trasero, y una velocidad de choque mayor y, por o tanto, más realista"*. ◆

El calor influye en las capacidades y en el comportamiento del conductor



Paul Alan PUTNAM. Tratamiento foto: DLIRIOS

CIRCULAR AL 'FRESCO'

Diferentes estudios han demostrado que por encima de los 30º C de temperatura se incrementan los fallos del conductor y que, a más de 35º C, éste presenta síntomas similares a los que tendría con una alcoholemia de 0,5 miligramos. Por ello, el aire acondicionado y el climatizador han pasado de considerarse un lujo a convertirse en importantes sistemas de seguridad pasiva.

Mercedes LÓPEZ
Infografías: DLIRIOS

Cuando la temperatura en el interior del habitáculo del coche es superior a 24º C se incrementan los fallos en la conducción y los accidentes, según un trabajo elaborado por la empresa Behr, dedicada a fabricar sistemas de climatización. En España, superar esta cifra durante los meses estivales es muy fácil, porque la temperatura interior del coche se sitúa, según los expertos, entre 5 y 15º C por encima de la exterior. Incluso con las ventanillas abiertas, la temperatura interior es 5º C superior a la exterior. Por lo tanto, 'sufrir' los rigores de los 40º C es bastante habitual.

Según recoge este informe, el calor que soporta un conductor depende de la temperatura exterior, la superficie del coche expuesta a las radiaciones solares, el calor que desprenden los ocupantes, así como del color y clase de la indumentaria.

Toda esta acumulación de calor, que produce un importante estrés en el conductor y que influye en sus capacidades y en su comportamiento, sólo puede ir desapareciendo lentamente durante el recorrido, o mediante la acción del aire acondicionado o el climatizador. Estos sistemas han pasado de considerarse meros elementos de lujo y confort a formar parte del equipamiento de seguridad del vehículo y a convertirse en uno de los componentes más demandados por los usuarios. En 1995, según una encuesta del grupo Behr, el equipo de climatización era importante para el 28% de los usuarios, mientras en 2001 el porcentaje se había incrementado al 53%.

Para Rafael Martín Roso y Brigitte Taxis-Reishl –responsables, respectivamente, de los departamentos de climatización y termodinámica de la empresa Behr y autores del mencionado informe– la incidencia que tiene el calor en el conductor es tal que con una *"temperatura de aproximadamente 32ºC en el interior del coche, los accidentes se incrementan más de un 17 %"*

BORRACHOS DE CALOR. A estos datos, desde la Oficina de Control Técnico de Alemania (TÜV) se añade: *"Con temperaturas superiores a 35ºC el conductor puede llegar a sentir síntomas similares a los que tendría con una alcoholemia de 0,5 miligramos en sangre"*. Y es que el calor no sólo produce incomodidad, sino que también influye en las capacidades y en el comportamiento del conductor. Tal y como indica Juan Carlos González Luque, asesor médico de la Dirección General de Tráfico, *"induce a la fatiga, porque, al tener que regular la temperatura corporal, el cerebro se ralentiza. Además el calor es, sobre todo, un factor potenciador. Es decir, incrementa cualquier alteración o problema que pueda tener el conductor. Un ejemplo, si tiene sueño, con calor tendrá más"*.

¿Cuáles son las principales alteraciones que sufre el conductor? Los expertos coinciden en que disminuye la atención, la asimilación de información y la agudeza visual, e incrementa el tiempo de reacción y la agresividad, especialmente si el calor se mantiene largo tiempo. Durante la elaboración del trabajo, los conductores fueron sometidos a una serie de pruebas, –en circulación real y en simuladores– y se demostró que a 30º C los fallos se incrementaban un 20% y que el tiempo de reacción se alargaba un 22% al pasar de 21º C a 27º C. En este mismo sentido, según los datos del TÜV, a 90 km/h y con calor, un conductor ante una situación inesperada, antes de tocar el freno recorre 41 metros, mientras que 'fresco', pisaría el freno 16 metros antes.

¿AIRE O CLIMATIZADOR? Conseguir que el aire del interior del habitáculo esté a una temperatura agradable es la misión del aire acondicionado o el climatizador. La principal diferencia nos la explican desde Volkswagen: *"El aire acondicionado funciona a través de unos mandos que permiten la salida de aire o el apagado del sistema, a voluntad del usuario y que siempre emiten aire frío"*. Por su parte, el climatizador regula la temperatura de acuerdo con los gustos del usuario. Una vez que éste ha decidido, el sistema expulsa aire, frío o caliente, hasta situar la temperatura de la cabina en la cifra escogida. Juan Carlos González Luque hace una advertencia: *"Poner el aire acondicionado en marcha o realizar los ajustes necesarios en el climatizador puede suponer una distracción para el conductor con el peligro que ello conlleva. Por eso, es conveniente realizar estas operaciones antes de ponerse en marcha"*. ◆

MÁS CALOR, MENOS PERCEPTIVOS

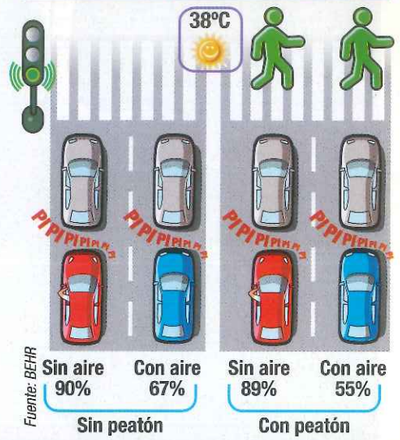


En una prueba se midió como el calor afectaba la percepción del conductor. Éste debía indicar cuando veía una señal. El porcentaje de las que pasó por alto, aumentó según subía la temperatura.

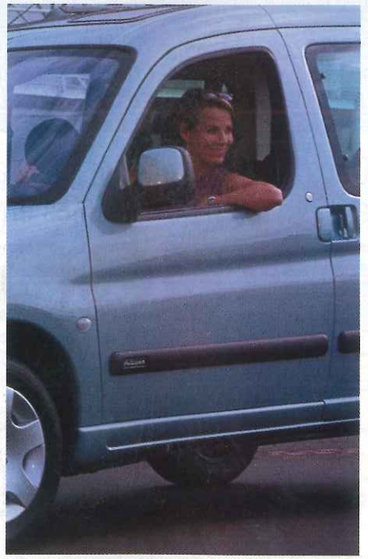
UN ABANICO DE CONSEJOS

- Para una conducción relajada, la temperatura del habitáculo no debe sobrepasar los 24ºC, pero tampoco debe ser inferior a 19ºC.
- Las salidas de aire orientadas hacia el pecho y las temperaturas muy bajas pueden ocasionarle problemas de salud.
- Cuando el flujo del aire incide directamente en la cara o hace ruido, acaba produciendo dolores de cabeza, jaquecas o migrañas.
- Si utiliza lentillas, evite que las salidas de aire estén dirigidas hacia los ojos, porque se incrementará el lagrimeo y la sequedad.
- Intente que el ambiente no sea excesivamente seco: puede producir malestar, picor y escozor en los ojos, sobre todo si tiene miopía o astigmatismo.

MÁS CALOR, MÁS AGRESIVOS



Para constatar la relación entre calor y agresividad se situó un turismo que continuó parado cuando el semáforo cambió a verde. Se midió cuántos conductores tocaban el claxon y si llevaban o no climatizador. Incluso se comprobó cómo actuaban si cruzaba un peatón.



A pesar de llevar la ventanilla bajada, en el habitáculo la temperatura es 5º C superior a la exterior.

A 30º C LOS FALLOS DEL CONDUCTOR SE INCREMENTAN UN 20% Y EL TIEMPO DE REACCIÓN SE ALARGA UN 22%



J. Ramón Ladra

8 Qué deben hacer ciclistas y automovilistas para evitar los accidentes más comunes entre ambos vehículos

TRUCOS PARA EVITAR EL ATROPELLO

Aunque no se sabe cuantos ciclistas circulan cada día por las ciudades españolas, este es un entorno 'hostil' para ellos. Prever las situaciones peligrosas y adaptar la circulación de la bicicleta a las mismas puede evitar muchas del millar de ciclistas víctimas que, cada año, se producen en nuestras ciudades.

Juan Manuel MENÉNDEZ
Infografía: Javier IBÁÑEZ

En España, según la Federación Española de Ciclismo, 500.000 de los más de 2 millones de aficionados al ciclismo salen cada fin de semana a la carretera. Durante 2001, murieron en accidentes de tráfico 100 conductores de bicicletas, a los que hay que sumar 10 peatones que sostenían una bici cuando fueron atropellados. Aunque el número de muertos en carretera (8) cuadriplica al habido en ciudad (2), el de víctimas (heridos y muertos) es mayor en ésta (1.261) que en vías interurbanas (831). Estos datos, en conjunto, hablan a las claras del mayor número aunque menor gravedad de los siniestros en las calles de las ciudades. Una asociación de usuarios de bicicletas –Pedalibre– ha elaborado, bajo el título "Cómo prevenir diez situaciones arriesgadas", unos consejos para prevenir los incidentes más comunes entre ciclistas y automóviles en el 'difícil' espacio de las vías urbanas, y que van *más allá de seguir las normas de tráfico. "Seguir las normas no es suficiente para circular con seguridad, ni mucho menos"*, señala la web de Pedalibre–. Estas son las situaciones más peligrosas –a juicio de Pedalibre– y cómo evitarlas. ◆

www.pedalibre.org/trucos/ciclismo_seguro.htm

1 EN UN CRUCE DESDE LA DERECHA.

El ciclista marcha pegado a su derecha. De una calle perpendicular (o un garaje) sale un automóvil que golpea al ciclista o éste se estrella contra él.



QUÉ HACER

De noche es obligatorio llevar una luz delantera y otra posterior. Use el timbre, tanto de día como de noche, y reduzca su velocidad lo suficiente para poder detenerse si es necesario. Al acercarse al cruce, situarse un poco más a la izquierda en el carril aumenta las posibilidades de que el conductor del turismo te vea.

En los cruces, recuerde que pueden venir bicicletas, ciclomotores o motocicletas que circulan más pegados a la derecha que los coches. Compruebe la presencia de estos vehículos más 'débiles'.

2 CONTRA LA PUERTA DE UN VEHÍCULO.

El ciclista circula por el carril derecho, paralelo a los vehículos aparcados a la derecha. De pronto, un conductor abre la puerta, sin que el ciclista pueda detenerse.



QUÉ HACER

Circule algo más a la izquierda en el carril para no chocar con una puerta que se abra inesperadamente y atento a los coches aparcados. Extreme la precaución: un conductor puede abrir la puerta sin advertir su presencia.

Antes de abrir la puerta que de a la calzada (en general, la izquierda), compruebe por el retrovisor que no viene ningún vehículo. Y ábrala con precaución: puede no haber visto a alguien por el retrovisor.

3 EN UN GIRO A LA DERECHA CON SEMÁFORO.

En un semáforo en rojo están detenidos en paralelo un ciclista, pegado a la derecha, y un automóvil. Cuando el semáforo se pone en verde, el ciclista avanza para de seguir de frente, y el automóvil, para girar a la derecha, chocando ambos.



QUÉ HACER

No se detenga nunca en el ángulo muerto de visión del automóvil, sino detrás o a su derecha pero retrasado, para no estar en su ángulo muerto y para que, además, cuando arranque, por su radio de giro, no le atropelle. Aunque es obligatorio, el conductor no siempre señalizará su giro.

Cuando vaya a girar, siga la norma: observe, advierta y, en su caso, ejecute la maniobra. Tenga en cuenta que bicicletas y ciclomotores pueden estar detenidos a su derecha y golpearles al girar.

4 ADELANTAMIENTO Y GIRO A LA DERECHA.

Un automóvil adelanta a un ciclista que circula pegado a su derecha. A continuación gira por delante de él y colisionan, ya que el conductor estima mal la velocidad del ciclista.



QUÉ HACER

Este choque es francamente difícil de evitar, ya que el ciclista no ve la intención de girar del vehículo hasta el último instante y no tiene tiempo para frenar o esquivarlo. Lo único que se puede aconsejar es que observe a menudo por el retrovisor o girando la cabeza qué ocurre detrás antes de llegar a un cruce.

Trate de tener en cuenta la velocidad real del ciclista –¡ojo!, a veces es difícil estimar bien la velocidad de estos vehículos– y señalice siempre sus maniobras. Recuerde que, cuando realiza un giro por delante de otro vehículo, no debe cerrarle el paso.

5 LA BICICLETA ADELANTA POR LA DERECHA.

La bici sobrepasa por la derecha a un automóvil que circula a velocidad lenta y, súbitamente, éste gira a la derecha para aparcar o entrar en un inmueble.



QUÉ HACER

Aunque en ciudad está permitida la circulación en paralelo, no adelante por la derecha y si el vehículo que va delante circula despacio, reduzca su velocidad. Si necesita adelantar, hágalo por la izquierda. Mire siempre hacia el lado que se vaya a desplazar antes de hacerlo: podría golpearse con otro vehículo y señalice su maniobra.

Señalice su maniobra siempre, incluso cuando vaya a aparcar o entrar en un inmueble para advertir a otros usuarios de la vía de su intención y permitirles adecuarse a la misma.

6 UN VEHÍCULO SE CRUZA DESDE EL SENTIDO CONTRARIO.

Un automóvil circula en sentido contrario y gira a su izquierda, cruzando por delante de la trayectoria del ciclista o, incluso, golpeándole.



QUÉ HACER

Lleve una luz delantera –de noche es obligatoria– y reduzca la velocidad tanto como sea necesario para poder detenerse si ve que el coche va a girar.

Antes de girar, compruebe con cuidado que no cortará la trayectoria a ningún vehículo que circule de frente. Recuerde que las bicis también son vehículos con los que rigen las normas de prioridad.

7 GOLPE LATERAL. El ciclista se mueve hacia su izquierda, dentro de su carril, para esquivar un coche u otro obstáculo y es alcanzado por un vehículo por detrás.



QUÉ HACER

Nunca se desplace a su izquierda sin comprobar la situación a su espalda con el retrovisor o girando la cabeza. Aunque está prohibido adelantar sin respetar la distancia lateral (1,5 m.) ocupando parte o todo el sentido contrario, en algún caso, no se respeta. No circule por zonas de aparcamiento aunque no haya vehículos: un obstáculo o vehículo puede obligarle a desplazarse a la izquierda.

Respete al adelantar a una bici distancia de seguridad lateral, ocupando parte o todo el sentido contrario, y prevea los 'bamboleos' del ciclista.

8 ALCANCE POR DETRÁS. No es el accidente más común, pero sí el más temido por el ciclista. Una bici es alcanzada por detrás por un automóvil por no advertirla (de noche) o por no detenerse a tiempo.



QUÉ HACER

Si circula de noche, es obligatoria la luz trasera y otra delantera –en EE.UU., el 60% de los choques con bicis se producen de noche–. Circule por calles anchas y con tráfico lento, así habrá sitio para que los automóviles pasen sin tocarle aunque le vean tarde y tendrán tiempo para reaccionar. También es recomendable ir por calles secundarias, en especial el fin de semana, pues aumentan los conductores que sobrepasan los límites de alcoholemia.

Circule dentro de los límites de velocidad marcados y respete la distancia de seguridad con todos los vehículos. Vaya atento y lleve las luces de su vehículo en condiciones de seguridad para ver y ser visto.

El ciclista invisible



DLIROS

Uno de los consejos más sorprendentes que da la asociación de usuarios de la bicicleta Pedalibre –en cuya web puede encontrar estos consejos– es que el ciclista circule *"como si fuera invisible"*. *"Asume que los automovilistas no saben que estás ahí* –explica Pedalibre en su web– *y circula de manera que no choquen contigo. No se trata de ser invisible, sino de que sea irrelevante que los coches te vean o no"*.

En este sentido, Pedalibre se centra en prever la situaciones de riesgo y evitarlas, para ello aconsejan a los usuarios de las bicicletas que circulen *"de manera que el coche tenga que verte"* o que *"si permaneces fuera de su camino, no chocará contigo incluso si no repara en que estás ahí"*.

Evidentemente, estos consejos tratan de llamar la atención del usuario de la bicicleta sobre la necesidad de extremar él la precaución, evitando las situaciones de riesgo, antes que tratar de valorar quien tiene razón en cada situación o de hacer valer un derecho.



Mejoran los resultados de los ensayos realizados a las sillitas infantiles

SEGURIDAD INFANTIL: PRUEBAS MÁS REALES

La OCU, el RACC y el RACE han analizado la seguridad de las sillitas infantiles que podemos encontrar en el mercado español. Los resultados han sido alentadores, porque se ha mejorado, aunque todavía se han encontrado deficiencias.

Mercedes LÓPEZ

Porque las condiciones reales de un accidente se alejan mucho de las pruebas de homologación que tienen que superar las sillitas infantiles, la OCU (Organización de Consumidores y Usuarios) y los clubes automovilísticos RACC Automóvil Club y RACE, han realizado unos ensayos más severos, inspirados en los crash tests de EuroNCAP, con el objetivo de analizar la seguridad de las sillitas infantiles que podemos encontrar en el mercado español. Antes de hacer públicos los resultados, estas tres entidades quisieron dejar muy claro que *"la protección que ofrece la peor silla, es mucho más alta que llevar al niño en brazos o sólo con el cinturón de seguridad de los adultos"*.

"LA PEOR DE ESTAS SILLAS ES MEJOR QUE VIAJAR EN BRAZOS DE UN ADULTO O SÓLO CON EL CINTURÓN" (JESÚS MONCLÚS. RACE)

LOS RESULTADOS. Durante los ensayos, las sillitas han sido sometidas a colisiones frontales –a 64 km/h–, laterales –a 25 km/h– (porque suele ser el tipo de accidente más frecuente), de instalación y también se pidió a usuarios 'normales' que instalaran las sillitas y evaluaran su dificultad o facilidad, el ajuste de la he-

LOS RESULTADOS SILLITA A SILLITA

GRUPO 0+ (de 0 a 13 kg.)



RÖMER Baby Safe
Seguridad en impacto: ✱✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 71
Precio: 120 €

CHICO Synthesis
➤ *Römer Baby Safe*
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 57
Precio: 84-122 €

BEBÉ CONFORT Elios
Seguridad en impacto: ✱✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣
Calificación final: 56
Precio: 110-131 €

JANÉ Rebel
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 55
Precio: 82-119 €

PRENATAL Primer viaje
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 51
Precio: 125 €

BEBECAR Easybob Maxi
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣
Calificación final: 50
Precio: 122-154 €

CONCORD Baboo X-line
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 50
Precio: 135 €

CHICCO Auto Fix
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 48
Precio: 450-533 €

CASUALPLAY Babyzero
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 45
Precio: 132 €

CAM Bye bye
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 42
Precio: 70-80 €

GRUPOS 0/1 y 0 +/1 (de 0 a 18 kg.)



BEBE CONFORT Iseos
➤ *Bebe Confort Iseos*
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣
Calificación final: 52
Precio: 166-221 €

CHICCO Vector
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣
Calificación final: 47
Precio: 100-136 €

CAM Ciao Lusso
Seguridad en impacto: ✱
Facilidad de uso: ♣♣♣
Calificación final: 10
Precio: 100-136 €

PLAY Autoplay Soft
Seguridad en impacto: ✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 10
Precio: 95-129 €

PRENATAL Classic
Seguridad en impacto: ✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 10
Precio: 119 €

GRUPO 1 (de 9 a 18 kg.)

RÖMER Duo
Seguridad en impacto: ✱✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 70
Precio: 270 €



MAXI COSI Priori xp
➤ *Römer Duo*
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final 59
Precio: 200-210 €

RÖMER Lord
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 58
Precio: 145 €

PRENATAL Tensoquick
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 56
Precio: 180 €

BÉBÉCAR Boboplus
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣
Calificación final: 53
Precio: 177 €

BRITAX Eclipse
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 49
Precio: 160 €

CHICCO Zenith
Seguridad en impacto: ✱
Facilidad de uso: ♣
Calificación final: 10
Precio: 150-169 €

GRUPO 0/1/2 (de 0 a 25 kg)

PRENATAL Elite
Seguridad en impacto: ✱



➤ *Prenatal Elite*
Facilidad de uso: ♣♣♣
Calificación final: 10
Precio: 180 €

CASUALPLAY Autoplay Beat
Seguridad en impacto: ✱
Facilidad de uso: ♣♣♣
Calificación final: 10
Precio: 170-185 €

GRUPO 1/2/3 (de 9 a 36 kg.)



CONCORD Trimax
Seguridad en impacto: ✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣
Calificación final: 27
Precio: 170-199 €

➤ *Concord Trimax*

GRUPO 2/3 (de 15 a 36 kg.)



RÖMER Kid
➤ *Römer Kid*
Seguridad en impacto: ✱✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣♣
Calificación final: 69
Precio: 120 €

MAXI COSI Rodi sps
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final:52
Precio: 105-120 €

BEBE CONFORT Hipsos
Seguridad en impacto: ✱✱✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 52
Precio.: 130-172€

MOTHERCARE Dimension
Seguridad en impacto: ✱
Facilidad de uso: ♣♣♣♣
Calificación final: 10
Precio: 42 €

CALIFICACIÓN SEGURIDAD

✱✱✱✱✱ Máxima
✱ Mínimo exigible para homologación

CALIFICACION FACILIDAD USO

♣♣♣♣♣ Muy bueno
♣♣♣♣ Bueno
♣♣♣ Aceptable
♣♣ Malo
♣ Muy malo

billa, el manual de instrucciones...

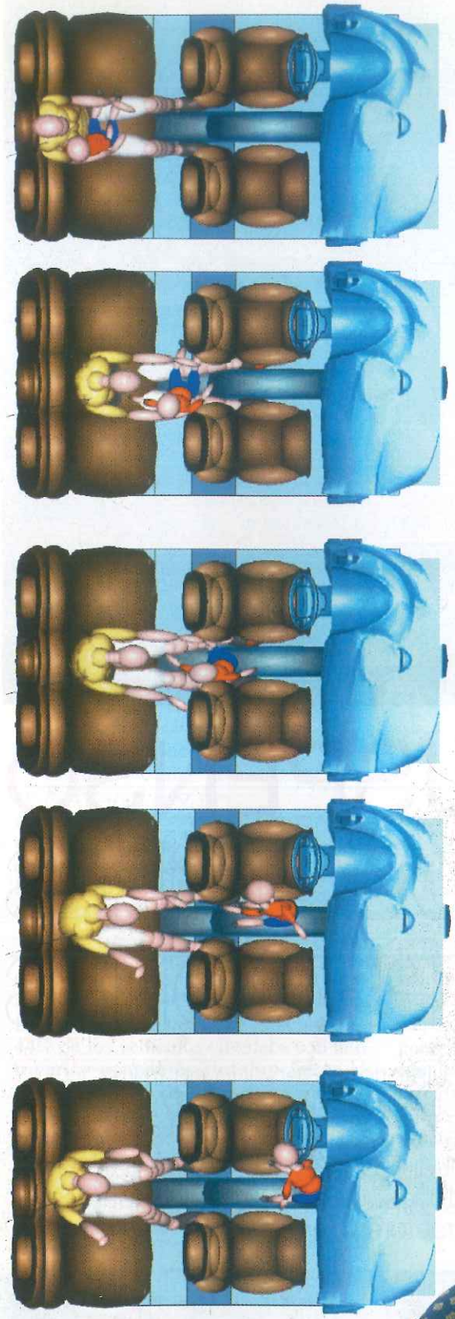
La conclusión es esperanzadora: la seguridad de las sillitas infantiles ha mejorado, pero los fabricantes tienen aun mucho trabajo pendiente. Durante estas pruebas se realizaron más de 200 ensayos, en los que se han analizado 29 modelos. Ninguno obtuvo la máxima puntuación (5 estrellas), cuatro (tres de la marca Römer y una de Bebé Confort) alcanzaron las 4 estrellas, 17 consiguieron 3 estrellas, una sólo llegó a 2 estrellas y siete no pasaron de 1 estrella –o lo que es lo mismo, se quedan en los mínimos exigidos para la homologación–.

Las sillitas que ofrecen más seguridad en los choques frontales fueron las del grupo 0 y 0+ (hasta 13 kg.). Las pruebas laterales fueron superadas satisfactoriamente por todas, los cierres respondieron adecuadamente y las instrucciones que acompañan a las sillitas han sido consideradas como aceptables.

Aunque también se han encontrado algunas deficiencias, como es el caso de los anclajes Isofix. Jesús Monclús, jefe del Departamento de Seguridad Vial del RACE, lamentó los escasos progresos logrados en la norma Isofix, un sistema de fijación de las sillitas concebido como un sistema universal. Pero *"los fabricantes de automóviles están proponiendo soluciones específicas para sus propias marcas. Lo que impide que cualquier silla sea válida para cualquier coche"*, subrayó Monclús.

También hay que destacar, así lo hizo Pere Sauret, director de Estudios Internacionales del RACC, *"que los cojines elevadores deben tener respaldo, porque en las pruebas realizadas, se han dado casos en los que el dummy se ha roto"*.

Desde la OCU se aconsejó al consumidor que comprobara los precios antes de decidirse a comprar, porque se han detectado diferencia para alguna silla de hasta un 25%. ◆



NUNCA EN BRAZOS

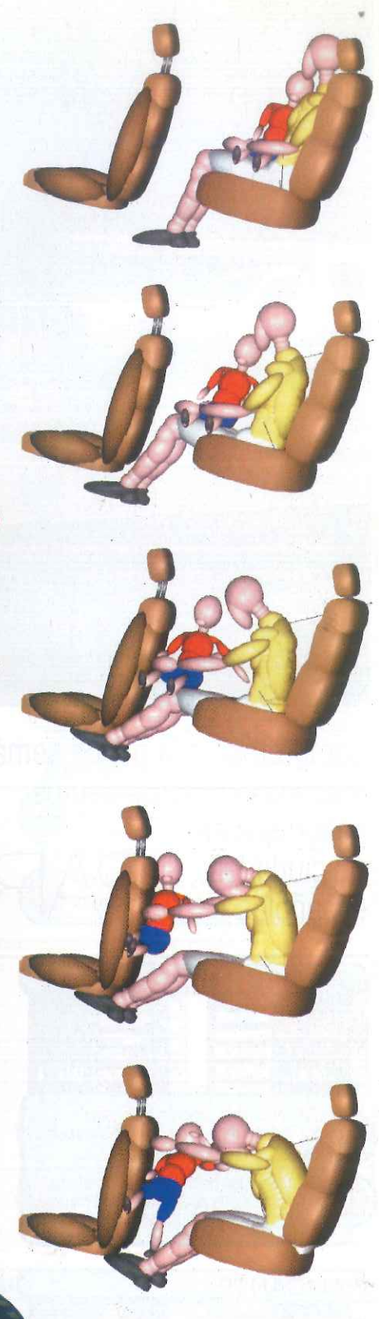
El RACC con la colaboración de CIDAUT (Centro de Investigación y Desarrollo en Automoción) ha realizado una simulación de lo que ocurre cuando el niño viaja en brazos de un adulto sentados en dos posiciones:

A- EN EL ASIENTO CENTRAL

El adulto, con el cinturón abrochado, viaja con un niño en brazos en el asiento central. A 50 km/h se produce una colisión frontal. El adulto queda retenido por el cinturón. El niño se desplaza y golpea el salpicadero o el parabrisas y sufre hemorragias y lesiones internas, el cuello sufre estiramiento de la medula. Si el adulto fuera sin cinturón, su cuerpo aplastaría al niño.

B- EN EL ASIENTO LATERAL

El adulto, con cinturón, lleva al niño en brazos y se sienta en uno de los laterales de la parte trasera. Tras sufrir un impacto frontal a 50 km/h, el adulto queda retenido. El niño se golpea contra el asiento delantero y sufre lesiones graves en la zona abdominal y aparecen hemorragias internas graves.





www.race.es, www.racc.es y www.ocu.es



Comprobados 'a pie de semáforo' muchos comportamientos peligrosos en 13 ciudades españolas

SUSPENSO PARA CONDUCTORES Y PEATONES

El comportamiento circulatorio observado en trece ciudades merece un rotundo suspenso: el 27% de los conductores infringió la señal de stop, el 8,5% se saltó el semáforo en rojo o ámbar y casi el 40% no respetó la preferencia de los peatones, quienes también aparecen como consumados infractores.

A CORUÑA



Los coruñeses superan la media en el uso del cinturón y los peatones respetan los pasos y 'observan' más.

El 41% de los conductores no respeta los pasos. Es la segunda ciudad con más conductores hablando por teléfono.

ALICANTE



Utilizan bien los intermitentes y usan poco el móvil. Sólo el 3% de los peatones cruzó sin comprobar si podía.

Un alto porcentaje de conductores alicantinos –el 37%– no respeta los pasos para peatones.

BARCELONA



Es la ciudad donde mejor se usan los intermitentes y con los peatones más cuidadosos en los pasos.

Los conductores barceloneses son los que menos ceden el paso a los peatones y los que más se saltan los semáforos.

BILBAO



No se destaca positivamente en nada.

El 45% de conductores no respeta el stop y el 57% de vehículos llevaba algún ocupante sin cinturón. El 27% de peatones cruza 'en rojo' y el 16% no comprueba si circulan vehículos.

VITORIA



El 4% de los peatones cruza sin mirar.

El 56% de los conductores no respeta los pasos; el 11%, los semáforos; el 62% usa mal los intermitentes; y en el 76% de los coches iba alguien sin cinturón. El 28% de los peatones cruza 'en rojo'.

VALENCIA



Los intermitentes son muy utilizados por los conductores. Valencia es la ciudad donde menos se habla por teléfono.

El 21% de los peatones cruza la calzada con el semáforo en rojo.

SAN SEBASTIÁN



Los conductores donostiarras son los más respetuosos con los pasos.

El 47% no realizó el stop correctamente. En el 85% de los coches alguien no llevaba cinturón. Una cuarta parte de los peatones cruza los pasos en rojo.

J.I.R.
Infografías: DLIRIOS

La observación de la circulación en 13 ciudades españolas durante varios días para anotar las posibles infracciones de conductores y peatones ante ocho semáforos, seis pasos para peatones y dos intersecciones en forma de "T" con señal de stop, ha concluido con un suspenso general. Así lo califica la autora del trabajo, la revista "Consumer" –editada por Fundación Grupo Eroski–, lo cual explicaría por qué ocurren algunos accidentes, *"y eso que* –señala– *no se han estudiado infracciones graves como el exceso de velocidad o la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas"*.

Así, el 27% de los conductores infringió la señal de stop, el 8,5% se saltó el semáforo en rojo o ámbar y casi el 40% no respetó la preferencia de los peatones; además, el 44% de los vehículos circulaba con uno o varios ocupantes sin abrocharse el cinturón, el 5% de los conductores hablaba por el teléfono móvil, el 14% efectuó una maniobra de cambio de sentido sin señalizarla previamente y el 8% invadió el paso de peatones al detenerse ante el semáforo.

Los viandantes tampoco fueron muy respetuosos con las normas: el 20% de los peatones cruzó con el semáforo en rojo, el 10% lo hizo por el paso para peatones, pero sin mirar y el 22% por lugares distintos a los pasos autorizados.

Tras comparar los datos por ciudades (ver cuadros), se ha realizado un análisis ponderado en función de la gravedad de la infracción. Así, los conductores menos respetuosos con ese tipo de infracciones fueron los de Vitoria, Pamplona y Málaga, seguidos de los de San Sebastián, Madrid, Bilbao, Logroño, A Coruña y Barcelona, mientras que los que mejor superaron la prueba –sin llegar al aprobado– fueron los de Valencia y Castellón.

LOS HÁBITOS INCORRECTOS DE CONDUCTORES Y PEATONES EXPLICAN MUCHOS ACCIDENTES URBANOS

En cuanto a los peatones, los que en mayor proporción infringieron las normas más importantes fueron los de Madrid: uno de cada tres cruzó el paso sin comprobar si se acercaba algún vehículo y, en la misma proporción, cruzó con el semáforo en rojo. Igualmente, los peatones donostiarras, bilbaínos y castellonenses destacaron por su comportamiento negativo.

Señalar, por último, que los más respetuosos con las normas fueron los peatones de A Coruña y Valencia, ciudades que, junto con Valencia han obtenido los mejores resultados. ◆

PAMPLONA



Escaso uso de los teléfonos móviles .

Casi la mitad no hace adecuadamente el stop, el 10% no respeta los semáforos y en más de la mitad de los coches algún ocupante no lleva cinturón. El 23% de los peatones cruza indebidamente.

MURCIA



Los murcianos son bastante respetuosos con los semáforos y el cinturón. El 6% no utiliza bien el intermitente. Como peatones respetan más las normas.

El 64% de los conductores no respeta los pasos.

MÁLAGA



Sólo una mínima parte de peatones (4%) cruza sin comprobar si circulan coches.

Es la ciudad en la que más se usa el móvil. El 70% de los conductores no cede el paso a los peatones y en el 60% de automóviles alguien no lleva cinturón.

CASTELLÓN



Es la ciudad en la que los conductores menos hablan por teléfono.

El 42% de los conductores no respeta los pasos para peatones. Igualmente, es donde mayor porcentaje de peatones (32%) cruza con semáforo en rojo.

LOGROÑO



Los conductores respetan mucho a los peatones en los pasos. Buena utilización de intermitentes y poco uso del móvil.

Es una de las ciudades donde menos se respetan los semáforos. En dos de cada tres coches, alguien no lleva cinturón.

MADRID



No destaca positivamente en nada.

El 40% de los conductores no cede el paso a los peatones y un 8% habla por el móvil. Un 30% de los peatones cruza en rojo y el mismo porcentaje lo hace sin mirar si circulan coches.





Un informe del RACE cuantifica el ahorro de víctimas en accidentes de aplicarse determinadas actuaciones

MEDIDAS QUE SALVAN VIDAS

Una mayor utilización del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil podría evitar un millar de víctimas de accidentes de tráfico en España, según un informe presentado por el RACE. Este propone una batería de medidas para reducir el número de accidentes y de víctimas del tráfico.

J.M.M.

El RACE (Real Automóvil Club de España) presentó recientemente un informe con una serie de medidas para salvar miles de vidas en accidentes de tráfico en España y destaca que, *"para conseguir el objetivo propuesto por la Comisión Europea de reducir en un 50% el número de víctimas mortales y lesionados graves requerirá esfuerzos superiores a los desarrollados"*.

El trabajo –realizado con ANFAC, la Asociación de Operadores Petrolíferos, la Asociación Española de la Carretera y la Universidad Politécnica de Madrid– es una visión de conjunto del transporte en España. Una parte ha estudiado el coste de los accidentes, su evolución y previsiones en los próximos años... Otra, los factores que influyen en la seguridad, y los accidentes, muertos y heridos que se evitarían aplicando sistemas tecnológicos y programas de investigación.

Así, el RACE ha evaluado cuántas víctimas se evitarían al aplicar algunas medidas. Por ejemplo, continuar con el programa Euro-NCAP –crash-tests más estrictos y parecidos al accidente real– evitaría 2.000 víctimas; una mayor utilización del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil (SRI), 8.000; introducir en los vehículos frontales más seguros para ciclistas y peatones, 2.200...

Sin embargo, para el RACE *"por lo que respecta al vehículo, y a nivel europeo, los mayores beneficios se esperan con la introducción de vehículos nuevos más seguros y la utilización de las luces diurnas"*, aunque matiza que este aspecto está *"todavía sin analizar con la necesaria profundidad en España"*. Aplicando sistemas inteligentes de transporte (ITS), *"la reducción potencial de víctimas mortales podría acercarse al 30%"*. Algunas de estas medidas, como la aplicación de sistemas de adaptación inteligente de la velocidad, podrían reducir los accidentes mortales hasta un 59% y un 36% los accidentes con víctimas; igualmente, los sistemas anti-colisión, podrían rebajar hasta un 45% el número de víctimas mortales. ◆

LAS VIDAS QUE SE SALVARÍAN

Acción	Víctimas que se evitarían en Europa	Víctimas que se evitarían en España
Euro-NCAP (1)	2.000	280
Frontales más seguros para peatones y ciclistas	650/2.200	91/308
Mayor uso cinturón de seguridad y sri (2)	8.000	1.120
Limitadores de velocidad en veh. ligeros	50/200	7/28
Menor incidencia del alcohol (3)	1.000	140
Uso de luces durante el día	900/2.000	126/280
Laterales de vías más seguros	1.000/2.000	140/280
Gestión puntos negros	2.000/4.000	280/560

Acción	Beneficio
Adaptación inteligente de la velocidad	20/36% accidentes con víctimas
Sistemas anti-colisión	45% víctimas mortales
Monitorización estado del vehículo y conductor	4/20% accidentes
Sistemas automáticos de vigilancia	17% accidentes con víctimas

(Fuente: RACE)
(1) Continuación programa actual. (2) Mediante campañas publicitarias, legislación, aplicación de dispositivos acústicos...(3) Aumento de la vigilancia, campañas y legislación



PRUEBA TEÓRICA COMÚN DE CONOCIMIENTOS

PARA TODOS LOS PERMISOS

40 PREGUNTAS DEL EXAMEN DE CONDUCIR

20ª ENTREGA

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

1 **Las velocidades máximas establecidas para cada tipo de vía y vehículo, ¿pueden ser en algún caso rebasadas al adelantar?**

a) Sí, en 20 kilómetros por hora, por turismos y motocicletas, en vías rápidas y carreteras convencionales.
b) No, en ningún caso.
c) Sí, en 20 kilómetros por hora, por turismos siempre que se circule por cualquier vía fuera de poblado.



2 **El vehículo blanco que se observa en la fotografía está indicando su intención de desplazarse a la izquierda. Ud., que circula detrás del citado vehículo, ¿puede iniciar el desplazamiento lateral para adelantar?**

a) Sí, en todo caso.
b) Sólo si el camión se desplaza al arcén.
c) No, salvo que después de un tiempo prudencial, el vehículo blanco no ejerciera su derecho prioritario.

3 **Ud. conduce un conjunto de vehículos formado por un turismo y un remolque cuya longitud total es de 8 metros, por una vía fuera de poblado que tiene tres carriles para el mismo sentido de circulación. ¿Le está permitido utilizar el carril situado más a la izquierda?**

a) Sí, para adelantar.
b) No, en ningún caso.
c) Sí, siempre que las circunstancias del tráfico o de la circulación lo aconsejen y no entorpezca la marcha de otro vehículo que me siga.



4 **Si Ud. conduce un turismo con remolque por la vía de doble sentido de circulación y arcén de menos de 1,50 metros que se observa en la fotografía, ¿qué velocidad máxima no debe rebasar?**

a) 70 kilómetros por hora.
b) 80 kilómetros por hora.
c) 90 kilómetros por hora.

5 **Si Ud. pretende entrar en una glorieta en la que no hay señal que regule la preferencia de paso, ¿debe ceder el paso a algún vehículo?**

a) Sí, a los que pretendan acceder a la glorieta por mi derecha.
b) Sí, a los que circulen dentro de la vía circular.
c) No, porque tengo preferencia de paso.



6 **Ud. deberá circular como máximo a 40 kilómetros por hora desde el lugar donde está situada la señal circular hasta...**

a) Que termine la curva peligrosa a la que se aproxima.
b) La próxima señal de "Fin de la limitación de velocidad", únicamente.
c) La próxima señal de "Fin de la limitación de velocidad", de "Fin de prohibiciones" u otra de "Velocidad máxima".

7 **Si Ud. conduce un vehículo especial que carece de señalización de frenado, ¿qué velocidad no deberá rebasar cuando circule fuera de poblado?**

a) 25 kilómetros por hora.
b) 50 kilómetros por hora.
c) 40 kilómetros por hora.



8 **Si Ud. circula por esta travesía, teniendo en cuenta la señalización que se ve en la fotografía, ¿qué vehículos tienen preferencia de paso?**

a) Los que circulan por la vía transversal, cualquiera que sea el lado por el que se aproximen.
b) Los que circulan por la travesía.
c) Los que circulan por la vía transversal siempre que se aproximen por la derecha.

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

9 **Se aproxima conduciendo su vehículo a un intersección en la que un Agente de circulación le hace señales balanceando una luz roja. ¿Qué debe hacer si el Agente dirige a Ud. la luz roja?**

a) Detenerme.
b) Cambiar el sentido de la marcha, porque la señal prohíbe el paso.
c) Reducir la velocidad y continuar la marcha despacio hasta franquear la intersección.



10 **En esta carretera con un carril para cada sentido y arcén pavimentado de menos de metro y medio de ancho, ¿a qué velocidad máxima le está permitido circular si conduce un camión?**

a) A 70 kilómetros por hora.
b) A 80 kilómetros por hora.
c) A 90 kilómetros por hora.

11 **Circula por una calzada en la que ha sido habilitado un carril adicional mediante conos. Si lo hace en el sentido que tiene un solo carril, ¿le está permitido desplazarse al carril adicional para adelantar a un vehículo que circula delante del suyo?**

a) No.
b) Sí.
c) Únicamente si no hay peligro de colisión con vehículos que circulen por el carril adicional.



12 **Desea adelantar con su turismo al vehículo que va delante y no se aparta, ¿le está permitido adelantarlo por la derecha?**

a) Sí, porque hay espacio en el carril derecho.
b) No, porque se debe adelantar por la izquierda.
c) No, porque está prohibido adelantar por señal.

13 **Circula por calzada de dos carriles en el mismo sentido que están delimitados por líneas longitudinales que, en las proximidades de la intersección, son continuas. ¿Qué debe hacer si circula por el carril derecho, en el izquierdo está pintada la señal de STOP y desea cambiar de dirección a la derecha?**

a) Continuar con precaución, pero sin detenerme, porque la señal sólo afecta a los que circulan por el carril izquierdo.
b) Detenerme, porque la señal de STOP afecta a ambos carriles.



14 **Teniendo en cuenta la señalización que se observa en la fotografía, ¿es correcto el comportamiento del conductor del vehículo blanco?**

a) Únicamente si va a estacionar en la calle en la que se encuentra.
b) Sí, porque no hay señal que lo prohíba.
c) No, porque, al no seguir la dirección y sentido del movimiento giratorio indicados por las flechas, no deja a su izquierda el centro de la plaza.

15 **¿Qué se entiende por velocidad anormalmente reducida circulando por una autopista o autovía?**

a) La que sea inferior a 60 kilómetros por hora cuando se obstruya la marcha de otros vehículos.
b) La que sea inferior a 60 kilómetros por hora aún cuando no circulen otros vehículos.
c) La que sea inferior a la mitad de la velocidad genérica a la que cada vehículo le está permitido circular.



16 **Circula por este carril habilitado, por razones de fluidez, para ser utilizado en sentido contrario al habitual y desea dar la vuelta porque se ha equivocado en el itinerario elegido. ¿Le está permitido cambiar el sentido de la marcha?**

a) No.
b) Sí, pero siempre que no desplace los conos.
c) Sí, pero únicamente si puedo realizar la maniobra de un solo giro, es decir sin dar marcha atrás.

17 **¿Le está permitido estacionar su turismo en una zona marcada por una línea amarilla en zig-zag?**

a) Sí, porque se trata de una zona reservada al estacionamiento de vehículos.
b) No, porque está prohibido.
c) Sí, salvo que una señal vertical lo prohíba expresamente.



18 **Ya se ha puesto el sol y circula por esta travesía. ¿Debe Ud. y los conductores de los vehículos que se ven en la fotografía utilizar alguna luz?**

a) Sí, las de posición para fijar la presencia del vehículo, porque se ve bien y no son necesarias otras luces.
b) Sí, las de posición y las de cruce o corto alcance simultáneamente.
b) No, ninguna, porque se ve bien y no es necesario.



19 **Si Ud. circula por la autopista que se observa en la fotografía, ¿debe ceder el paso al vehículo blanco que se incorpora a la misma por un carril de aceleración?**

a) Sí, porque se aproxima por mi derecha.
b) Sí, incluso deteniéndome si fuera necesario.
c) No, aunque le facilitaré la incorporación en la medida de lo posible.

20 **En calzada de vía urbana de dos carriles en el mismo sentido separados por línea longitudinal continua, al no existir señal que lo prohíba, Ud. estaciona su vehículo en el borde derecho de la calzada por lo que obliga a los conductores que circulan por dicho carril a rebasar la línea continua. ¿Es correcto su comportamiento?**

a) Sí, porque no hay señal que lo prohíba.
b) No.



21 **En esta calzada de dos sentidos y un carril para cada sentido, ¿es correcto adelantar a todos los vehículos que se ven en la fotografía?**

a) Sí, porque son vehículos lentos.
b) Sólo en el caso de que tenga la total seguridad de que, de presentarse vehículos en sentido contrario, tenga espacio para desviarme a la derecha sin peligro para alguno de los vehículos adelantados.
c) No, está prohibido adelantar a más de un vehículo.

22 **Ud. circula conduciendo su vehículo por una vía interurbana y advierte que se ha producido un accidente de circulación. ¿Debe detenerse para auxiliar y prestar ayuda a las víctimas.**

a) Sí, cuando no se haya personado en el lugar del hecho la Autoridad o los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico.
b) Sí, se haya o no personado la Autoridad o sus Agentes.
c) No.



23 **La señal que se observa en la fotografía, le indica que, a partir del lugar donde está situada,...**

a) Es obligatorio circular a más de 70 kilómetros por hora.
b) Ha terminado la obligación de circular, al menos, a 70 kilómetros por hora.
c) Ha finalizado la recomendación de no circular a velocidad superior a 70 kilómetros por hora.

24 **Si Ud. circula por una autovía y desea cambiar el sentido de la marcha para regresar al punto de origen, ¿le está permitido hacerlo?**

a) Sí, incluso atravesando la mediana que separa ambos sentidos.
b) Sí, pero sólo en los lugares habilitados al efecto y debidamente señalizados
c) No, porque siempre está prohibido.



25 **¿Podría desplazarse con su vehículo al carril izquierdo para adelantar si al hacerlo no desplaza ni derriba los conos que se observan en la fotografía?**

a) Sí.
b) No.

26 **Si circula con su vehículo durante el día y se ve sorprendido por una lluvia intensa que resta mucha visibilidad, ¿qué luces de antiniebla puede llevar encendidas?**

a) Sólo la trasera.
b) Sólo la delantera, si mi vehículo dispone de ella.
c) Tanto la delantera como la trasera.

27 **Si la ventanilla posterior de su turismo no es de dimensiones suficientes o su equipaje o remolque dificultan la visibilidad posterior, ¿qué espejos retrovisores debe llevar?**

a) Obligatoriamente dos exteriores, uno en el lado derecho y otro en el izquierdo.
b) Uno interior de grandes dimensiones y el exterior izquierdo.
c) El interior y dos exteriores, uno a cada lado.



28 **El vehículo que circula delante del que Ud. conduce lanza humos que pueden dificultar su visibilidad o la de otros usuarios. ¿Es correcto?**

a) No, porque reglamentariamente está prohibido.
b) Sí, porque lo que está prohibido es que los vehículos lancen humos que resulten nocivos.
c) Sí, porque lo que está prohibido es que los gases expulsados por los motores hagan ruidos por pasar por un silenciador inadecuado.

29 **Para que un vehículo se desplace correctamente, las ruedas deben estar bien equilibradas. El desequilibrio se puede producir por...**

a) Circular a velocidad excesiva de forma continuada.
b) Circular a velocidad anormalmente reducida.
c) La abolladura de la llanta a consecuencia de un golpe.



30 **La señal de la fotografía le indica que...**

a) Los carriles en los que figura la velocidad sólo pueden ser utilizados por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada.

b) Los carriles en los que figura la velocidad están reservados para aquellos vehículos que circulen a velocidad inferior a la indicada.
c) El carril derecho está reservado solamente para la circulación de vehículos lentos, tales como camiones pesados.

31 **¿Debe Ud. mantener limpios los bornes de la batería de su vehículo?**

a) Sí, solamente en las baterías con mantenimiento.
b) No, en aquellas que no llevan mantenimiento.
c) Sí, en cualquier tipo de batería.



32 **¿Qué significa el triángulo blanco pintado en la calzada que se observa en la fotografía?**

a) Que debo ceder el paso a los vehículos que se aproximen por el carril derecho cuando cambie de carril.
b) Que tengo preferencia de paso al cambiar de carril.
c) Que debo detener el vehículo en todo caso.

33 **Si Ud. quiere conducir un camión cuya masa máxima autorizada es de 3.500 kilogramos, ¿puede hacerlo con el permiso que le autoriza a conducir turismos?**

a) Sí.
b) No, para conducir cualquier vehículo con una masa máxima autorizada de 3.500 kilogramos se necesita al permiso de la clase C-1, al menos.
c) Si el vehículo circula vacío, sí; si circula cargado, no.

34 **Como norma general, en las plazas, glorietas y encuentros de vías públicas, los vehículos circularán dejando el centro de las mismas...**

a) A su derecha.
b) A su izquierda.
c) Es indiferente, se hará de la forma que resulte más fluida la circulación.



35 **¿Cree usted que es correcto como ca cargado el turismo que se observa en la fotografía?**

a) Sí, porque la carga va bien sujeta y no puede caerse.
b) Sí, porque la carga no sobresale más de un tercio de la longitud del vehículo.
c) No, porque en los turismos no se puede cargar otra cosa que no sea el equipaje de los ocupantes.

36 **Cuando Ud. se vea obligado a frenar por causa de una emergencia, la frenada debe ser...**

a) Fuerte pero intermitente.
b) Fuerte pisando a fondo el pedal del freno de forma continuada.
c) Suave y continua hasta conseguir que el vehículo se detenga.



37 **La señal de STOP que se observa en la fotografía, ¿obliga siempre a detenerse en la intersección que señaliza?**

a) Sí, siempre.
b) Sólo cuando se aproximen vehículos por la vía transversal.
c) Sólo cuando no tenga visibilidad en la intersección.

38 **A la travesía, que es el tramo de vía interurbana que discurre por suelo urbano, como norma general se le aplica la reglamentación...**

a) De vías interurbanas.
b) De vía urbana o dentro de poblado.
c) Que en cada caso corresponde de acuerdo con las características de cada travesía.



39 **¿Qué le indica la señal de la fotografía?**

a) Acceso prohibido a todos los vehículos cuya masa máxima autorizada supere los 3.500 kilogramos.
b) Acceso prohibido a toda clase de vehículos destinados al transporte de mercancías si su masa máxima autorizada es superior a 3.500 kilogramos, aunque circulen vacíos.
c) Acceso prohibido a los camiones cuyo masa en carga o masa total supere los 3.500 kilogramos.

40 **¿De qué color deben ser los dispositivos reflectantes de los vehículos cuando se iluminen por la luz de largo alcance de otro vehículo?**

a) Amarillo auto, todos.
b) Blanco, los delanteros; amarillo auto, los laterales; rojo, los posteriores.
c) Sólo deben ser de color blanco los delanteros y rojo los posteriores.

SOLUCIONES AL TEST

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

Segunda convocatoria del concurso "Traficus"

Imaginación, movimiento y colorido. Estos han sido los recursos claves de los jóvenes para advertir sobre los riesgos de una conducción inadecuada. Los estudiantes universitarios han respondido masivamente a la convocatoria del periódico Eccus, y han volcado su inspiración en carteles y 'spots' de televisión.



LOS JÓVENES IMAGINAN UN TRÁFICO MEJOR

Néstor NORMA

Despliegue de imaginación e intenso colorido han sido los argumentos artísticos de los universitarios para llegar a sus compañeros en un tema tan sensible como son los accidentes de tráfico. Una campaña de sensibilización vial que coordinan la Dirección General de Tráfico y el Instituto de la Juventud, y que este año cuenta con la novedad de incorporar al concurso 'spots' de televisión. Para gratificar el esfuerzo, los organizadores entregarán al ganador de la modalidad de 'spots' publicitarios -al finalizar el concurso, a mediados de septiembre- 5.000 euros y el disfrute de un automóvil Renault Megane durante seis meses; habrá, también, un segundo y un tercer premio, de 1.800 y 1.000 euros, respectivamente.

En cuanto a la modalidad de carteles, el primer premio está dotado con 1.500 euros; y con 750 y 300 el segundo y tercero, respectivamente.

La campaña tiene la finalidad de que sean los propios jóvenes –con edades comprendidas entre 18 y 30 años– los que hablen a sus compañeros sobre los riesgos que implica una mala conducción, sobre todo si se abusa de la velocidad, de las bebidas alcohólicas, y no se siguen las normas preventivas de tráfico.

183 CARTELES DE VARIAS CIUDADES ESPAÑOLAS Y EXTRAJERAS SE HAN PRESENTADO AL CONCURSO

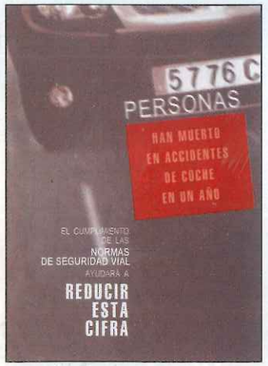
VARIEDAD TEMÁTICA. En esta segunda edición, los participantes han superado ampliamente a los de la temporada anterior, con lo cual el concurso ha ganado en variedad temática y en recursos imaginativos.

Se han presentado 183 carteles –de los cuales se han preseleccionado 24, que integran la muestra– procedentes de diversas ciudades españolas y también de países extranjeros, como Alemania, Colombia, Chile, Italia y México.

La diversidad y el nivel de los carteles cumple con las expectativas del concur-

"5776 PERSONAS HAN MUERTO"
M. R. Luz de Brito. 26 años. Brasil

"He buscado el impacto de una cifra –los muertos en accidentes de tráfico al año– que me parece muy alta. Y he asociado ese número a la matrícula de un coche, para resaltar que se trata de muertos en carretera".



"VIAJE AL CIELO"
Daniel Sainz. 29 años. Barcelona

"El título es un sarcasmo,porque sugiere un viaje que no es positivo. Hay un lenguaje de doble sentido; se muestra un lugar hermoso, sensual, para decir que si no respetas las normas de tráfico, iniciarás un viaje sin retorno".



"A GOLPES"
Cristóbal Arteaga. 23 años. Chile

"El mensaje hace referencia a la expresión "aprender a golpes". El impacto visual lo da la cara con cicatrices con forma de ceda el paso. En la 'gráfica' he jugado con este elemento, que marca el rostro iluminado de un joven".



"DE TI DEPENDE..."
Marc Marcé. 28 años. Barcelona

"He optado por una imagen dura, trágica, porque en la publicidad hay que impactar. Cuando más se trasnocha, hay más riesgo, sobre todo si se bebe. Este anuncio quiere llamar la atención sobre esto a amigos, y navegantes".



so Traficus. *"La finalidad de este certamen es conocer y difundir la sensibilidad de los jóvenes a la hora de diseñar un cartel, o de producir un anuncio de televisión, para una campaña de concienciación sobre los riesgos de accidentes de tráfico"*, señala Jesús Ramos, director del periódico Eccus.

"En esta convocatoria se solicitaba por primera vez el formato de 'spots' publicitario –dice Ramos– *y nos sorprendió gratamente la cantidad y calidad de los trabajos que se presentaron, considerando la dificultad que tienen, tanto en su producción como en su elaboración"*.

FUERZA VISUAL. Los jóvenes han buscado en la fuerza de las imágenes, en la atracción del movimiento, o en el impacto de una frase, el argumento central de sus mensajes. Una metáfora que transforma un cementerio en un desguace; o un álbum que no puede mostrar las fotos del amigo accidentado; o el vehículo funerario convertido en "el coche del año" son algunas de las ideas utilizadas.

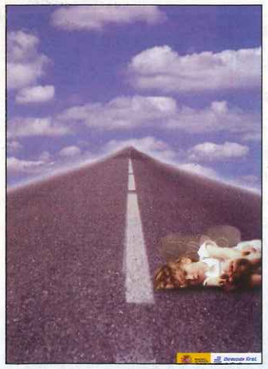
El formato de la muestra difiere con el del año pasado, ya que en esta oportunidad, además de carteles, se visionan 'spots' publicitarios. Comprende una zona integrada por paneles, para la exhibición de los 24 carteles preseleccionados, y otra por pantallas, para la exhibición de los 32 'spots' presentados, que son emitidos íntegramente en cada exposición.

RECORRIDO DE LA MUESTRA. La muestra se presentó el pasado 12 de marzo en el certamen Aula 2003, en Madrid. A partir de ese momento inició un recorrido que incluyó la Universidad Autónoma, también en Madrid, para continuar en las universidades de Castellón y Murcia, y, seguidamente, los campus de Toledo y Cuenca de la Universidad de Castilla-La Mancha. Posteriormente fue exhibida en las universidades de Salamanca, León y Santiago de Compostela (A Coruña). Finalmente, en septiembre, la muestra será expuesta en la Universidad de Córdoba y en la de Málaga, para concluir, ese mismo mes, con la entrega de premios en una gala que se celebrará en un hotel madrileño.

Ante el éxito de participación de autores e ideas creativas, los organizadores ya piensan en la tercera edición del concurso. Para ello esperan contar con el aporte de sus patrocinadores y colaboradores que, como el año anterior, han sido la Fundación Winthertur, Renault España, Apple, la Fundación Barreiros, el certamen Aula 2003, AC Hoteles, la revista Motor 16 y Postal Free. ◆

"EL CIELO PUEDE ESPERAR"
Javier V. de la Concha. 24 años. Madrid.

"La imagen está desprovista de dramatismo; no hay sangre ni otros elementos negativos. He querido expresar que los niños dependen absolutamente de nuestra conducción, de nuestra responsabilidad al volante".



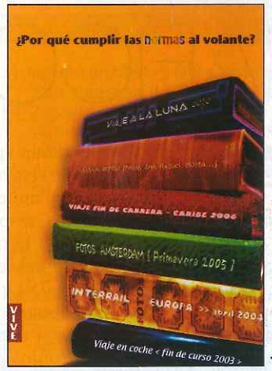
"EL COCHE MAS VENDIDO DEL AÑO"
Jorge Hortola. 25 años. Barcelona

"Es una metáfora que busca concienciar a la gente para que sepa a lo que lleva una mala conducción: a un coche funerario. El mensaje se opone a los habituales, que hablan de: 'el coche más seguro', o 'el coche del año', por ejemplo".



"FOTOS"
Julio Tabarés. 25 años. Córdoba

"Tuve un amigo que iba de 'paquete' en una moto, sin casco, y se mató. Con él hablaba de los viajes que haríamos, incluso a la luna. La pregunta cobra sentido porque los álbumes no tienen ni una sola foto de las que pensamos hacernos con nuestros amigos".



"6 DE CADA 100"
Oscar del Barrio. 24 años. Madrid

"Vivimos en un mundo muy tecnológico, donde los errores de las máquinas son cada vez menos. En el cartel se trata de anteponer los errores debidos a fallos mecánicos a los producidos por humanos, que tienen la mayor responsabilidad".



"PEATÓN"
F. Mezquida. 26 años. Madrid

"Me pareció útil trabajar con iconos de la seguridad vial, en este caso con los que tiene un semáforo. A la figura del hombre se le ha pintado un corazón partido, que es un símbolo de alguien que ha perdido a un ser querido".



"JUEGO"
Luz Heiser. 28 años. Colombia

"El mensaje tiene un tono irónico. Es para quienes no se toman en serio las normas de tráfico y dicen: 'Si me salto una señal, no pasa nada'. Las señales simulan un juego ameno, a veces erótico, que luego se vuelve trágico".



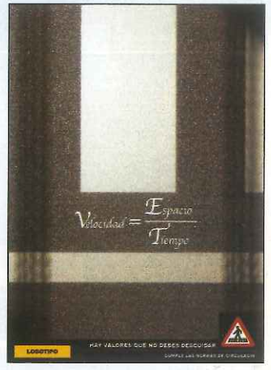
"SEÑAL"
Raúl García. 26 años. Ibiza

"Me quede contento con la idea. Es simple y nada trágica. Tengo una cámara digital y le hice una foto a la señal de tráfico. El Ceda el Paso con un niño cruzando me parece de gran impacto visual."



"VELOCIDAD"
Carlos Muñoz. 22 años. Madrid

"Hay una fórmula que hemos estudiado y olvidado: que velocidad es igual a espacio partido por tiempo. Es decir, que en poco tiempo podemos recorrer más espacio, pero nos la podemos dar más fuerte."



"NO SÓLO LOS MÉDICOS SALVAN VIDAS"
José M. Arias. 22 años. Madrid

"El mensaje es un símil entre un cementerio humano y un desguace de coches. Quiere significar que el vehículo es una máquina que puede llevarte a la muerte, si no eres responsable y no respetas las normas de conducción".



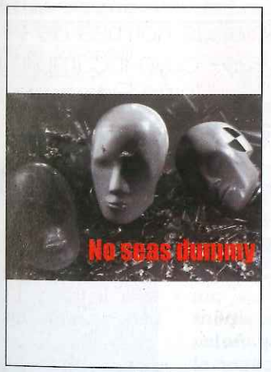
"CÓMO USAR LA SILLA"
Jerónimo Montalbán. 30 años. Madrid

"Quise decir que si olvidas o no cumples las normas de tráfico, puedes tener que aprender a usar la silla. Es un mensaje sencillo, esquemático, pero cuando te paras a ver la imagen, cobra fuerza".



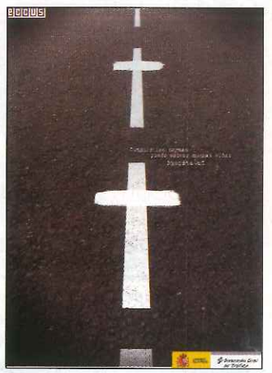
"NO SEAS DUMMY"
Iván Alcantarilla. 24 años. Madrid

"El protagonismo lo tienen los maniquíes que se emplean para las pruebas de choque de coches. Pero la fuerza está en la frase, que utilizan mucho los jóvenes. Los cristales significan que ha habido un accidente".



"CRUCES"
Mariam Fernández/Muriel del Sol. 26 y 30 años. Madrid

"La cruz es un símbolo universal de la muerte. En la línea discontinua estaba el propio mensaje. Utilizando este esquema tan clásico, quisimos decir que respetando las señales impedimos la muerte".



Cómo actuar si nos ponen una multa y qué documentos debemos llevar cuando viajamos por otro país



CONDUCIR EN EL EXTRANJERO

Si va a viajar con su coche al extranjero, recuerde que deberá enfrentarse con unas normas de circulación –diferentes a las nuestras– cuyo incumplimiento puede conllevar una sanción. La Unión Europea está trabajando para eliminar las diferencias. Pero mientras llega la armonización, sepa qué hacer si le ponen una multa y qué documentos debe llevar para viajar 'en regla'.

Mercedes LÓPEZ
Ilustraciones: Adriana EXENI

Si usted es uno de los miles de españoles que piensa coger el coche y pasar sus vacaciones en un país extranjero –el año pasado lo hicieron más de 1.300.000, según datos del Instituto de Estudios Estadísticos–, recuerde que tanto usted como el vehículo deben viajar convenientemente documentados y que deberá enfrentarse a unas normas de circulación, en muchas ocasiones diferentes, cuyo desconocimiento no le 'salva' de una sanción. Y es que la normativa en materia de tráfico difiere bastante de unos países a otros, incluso dentro de los estados que forman parte de la Unión Europea (UE), los elegidos mayoritariamente por los españoles en nuestras salidas. Así, la vecina Francia (destino de más del 20%), Portugal y Andorra (alrededor del 10%), son los países que recibieron más españoles durante 2002. La diferencia en las legislaciones trae consigo unas lagunas en los conductores que la Comisión Europea quiere eliminar. Para ello, el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial 2003-2010 se ha propuesto, con el objetivo de conseguir un cumplimiento escrupuloso de la normativa vigente, una armonización, entre otras materias, de la tasa de alcoholemia permitida, que, por ejemplo, en Francia es de 0,5 grs/l, en Suecia, 0,2 grs/l y en Italia, 0,8 grs/l. Igualmente quieren acabar con la 'torre de Babel' que existe en materia sancionadora a escala europea, tanto respecto a la cuantía de las sanciones (se pasa de tener que pagar 15 € si se circula sin casco en Alemania, a 135 € por la misma infracción en Francia), a la retirada del permiso de conducción o el tema del carnet por puntos (vigente, por ejemplo, en Alemania y Francia).

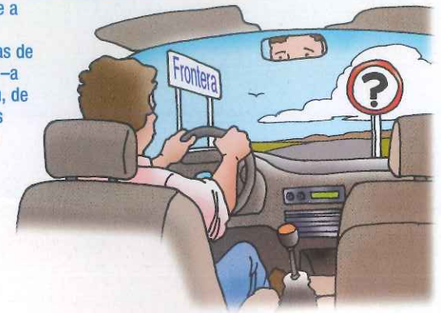
EN LA MAYORÍA DE LOS PAÍSES DE LA UE, LA MULTA DEBE PAGARSE AL POLICÍA O LE INMOVILIZARÁN EL COCHE

DIFICULTAD PARA RECURRIR. Otro tema en el que tampoco existe armonización es en el de las sanciones a infracciones cometidas por conductores no residentes. En 1998, la UE firmó un acuerdo para que la suspensión de un permiso de conducción pudiera ser ejecutada en todos los Estados y no sólo donde se impuso la sanción, pero todavía no ha sido puesto en práctica. Por este motivo, en la mayoría de los países de la UE la legislación establece la obligación de pagar en el acto al policía el importe de la sanción. En caso contrario, este puede inmovilizar el vehículo. Desde Automovilistas Europeos Asociados (AEA) se indica que, *"en todo caso, el agente tiene que entregar al conductor un boletín de denuncia donde debe constar el motivo de la infracción y que el importe de la multa ha sido cobrada"*. En caso de disconformidad, se podrán interponer los recursos previstos en la legislación de cada país. Sin embargo, AEA advierte que, *"en la práctica, esto resulta inviable, no sólo por la diferencia de procedimientos, sino incluso por lo lesivo que resulta a los ciudadanos, ya que existen países –Francia o Alemania–, donde las multas siguen un proceso judicial y no administrativo, que requieren la intervención de abogado, a lo que hay que añadir la dificultad del idioma"*.

Finalmente, recuerde que es imprescindible viajar con una serie de 'papeles' (ver recuadros) y que los documentos deben ser originales –no sirven fotocopias–. Igualmente, compruebe que están vigentes y llévelos siempre a mano: evitará ponerse 'nervioso' si tiene algún incidente. ◆

¿CONOCE LAS SANCIONES EUROPEAS?

Si este verano tiene pensado desplazarse a alguno de nuestros países vecinos, es conveniente que se informe sobre algunas de las normas de circulación más comunes –a veces difieren de las nuestras–. También, de las cuantías de las multas, si cometemos alguna infracción (no olvide que algunos casos, se puede llegar a la suspensión del permiso de conducción y a constituir delito castigado en el Código Penal). Aquí tiene un resumen de las sanciones más comunes



LAS CUANTÍAS

País	Cinturón de seguridad	Casco	Velocidad	Alcoholemia	Móvil
Alemania	30 €	15 €	10/400 €	250 €	30 €
Bélgica	52 €	25 €	200/375 €	25/1700 €	25/2480 €
España	91 €	91 €	92/602 €	302/602 €	91 €
Francia	35 €	135 €	135/1.500 €	135 €	35/150 €
Italia	33/131 €	33/131 €	33/1.312 €	328/1.312 €	33/131 €
Luxemburgo	49 €	49 €	49/145 €	-	-
Reino Unido	-	30 €	274/838 €	274/6098 €	-
Portugal	120 €	60 €	60/1200 €	120/1800 €	120/600 €

(Fuente: AEA).

¿QUÉ ME CUBRE EL SEGURO?



Debe prestar especial atención a qué cuestiones le cubre su seguro. Las pólizas que se conciertan en España tienen validez para circular por cualquier país de la UE, pero sólo hasta el límite obligatorio vigente en cada país, salvo que usted haya pactado expresamente en ella una ampliación territorial. Pregunte en su aseguradora o verifique en el apartado "ámbito territorial" de su póliza cuáles son los países por los que puede circular en las mismas condiciones de aseguramiento que en España. Por último, lleve a mano el teléfono de asistencia de su aseguradora por si tiene una avería o accidente. Las organizaciones de consumidores aconsejan contratar una póliza de asistencia en viaje.

ASÍ SE MULTA EN ESPAÑA A LOS EXTRANJEROS

En España, cuando un conductor extranjero comete una presunta infracción, "el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa, y de no depositarse su importe o garantizarse su pago por cualquier medio admitido en derecho, inmovilizará el coche" (Art. 67. Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial). Según estadísticas de la DGT, se denunció a más de 25.000 conductores no residentes en España durante 2002, año en el que casi 14 millones de turistas extranjeros –cifras del Instituto de Estudios Turísticos– llegaron por carretera.

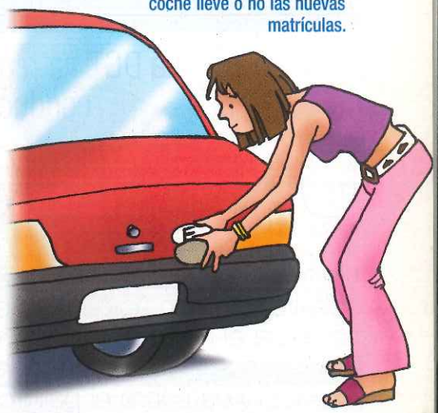
¿QUÉ DOCUMENTOS DEBO LLEVAR?

Antes de emprender viaje compruebe que en su cartera ha incluido el DNI y el Permiso de Conducción -asegúrese de que están vigentes–. Si sale fuera de los países que componen la Unión Europea, lleve el Permiso Internacional de Conducción (su validez es de un año y se expide en las Jefaturas Provinciales de Tráfico).
No olvide que su vehículo tambien debe ir 'documentado'. Es necesario llevar el original del Permiso de Circulación, la Ficha de Características Técnicas con la ITV actualizada y el recibo del seguro vigente (fuera de la UE, es necesaria la Carta Verde).



¿TENGO QUE PONER LA PEGATINA?

Para circular en el extranejro, es obligatorio llevar el adhesivo del país de origen en la parte posterior del coche. En el caso de España, una pegatina en forma de óvalo, de color blanco, con una "E", en negro. Si va a viajar por cualquier país de la UE, puede utilizarse, como equivalente, la banda azul con la estrellas de la Comunidad Europea y la letra "E", en blanco, que ya van incorporadas en las nuevas placas de matrícula. Fuera de la UE es obligatorio llevar la pegatina, independientemente de que el coche lleve o no las nuevas matrículas.





La DGT ha realizado una campaña para concienciar a los conductores del riesgo del uso del teléfono

UN PELIGRO CONOCIDO

Un tercio de los conductores reconoce usar el móvil al volante. Con un agravante: en más del 60% de los casos se utiliza el móvil manual, lo que multiplica por seis el riesgo de sufrir accidente. Para concienciar a los conductores sobre el peligro que supone conducir y hablar por el móvil, la DGT realizó una campaña de especial vigilancia el pasado mes de junio.

Mercedes LÓPEZ
Infografía: DLIRIOS

A pesar de que diferentes investigaciones han demostrado que conducir y hablar por el teléfono móvil multiplica por seis la posibilidad de sufrir un accidente, más del 30% de los conductores reconoce usar el móvil mientras conduce, según se desprende del estudio previo a la campaña de concienciación y vigilancia sobre los riesgos que entraña el uso del teléfono móvil mientras se conduce un vehículo que la Dirección General de Tráfico (DGT) llevó a cabo en la segunda quincena del pasado mes de junio.

Durante ésta –en la que participaron tanto los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, como las policías autonómicas de Cataluña y el País Vasco, las policías locales de los municipios de más de 25.000 habitantes y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla– se controlaron alrededor de 100.000 vehículos para determinar el uso del móvil, tanto en ciudad como en carretera. Como apoyo, simultáneamente, se emitieron una serie de cuñas divulgativas en las principales cadenas radiofónicas para concienciar a los conductores y darles a conocer la campaña de especial vigilancia que se estaba realizando.

ESTUDIO PREVIO. Días antes del inicio de la campaña, se realizó un estudio, coordinado por la Dirección de Programas de Investigación de Accidentes de la DGT, para conocer el uso efectivo que se hace del móvil. Sus resultados se compararán con los obtenidos en otra recogida de datos posterior a la campaña, para comprobar la influencia que la misma ha tenido en los conductores. Las conclusiones del primer trabajo fueron preocupantes: *"Nueve de cada diez conductores llevaba un móvil; de ellos, más del 60% era manual e iba encendido y sólo el 14% era un manos libres"*.

Estos datos coinciden con los de una encuesta realizada por la Fundación RACC: *"Más del 85% de los conductores habituales tiene móvil y más del 35% lo usa cuando conduce"*. En cifras absolutas, una media de 3.355.000 conductores que usan el móvil mientras conducen.

Todo ello, a pesar de que, como se ha demostrado en los trabajos desarrollados por el Programa Argos de la DGT, el cerebro humano no es capaz de realizar simultáneamente dos tareas complejas, como son la conducción y la atención a una llamada, con la concentración adecuada. No olvidemos que la distracción es el principal factor de riesgo en la aparición de accidentes. Así, durante el pasado 2002, casi el 25% de los accidentes mortales (en concreto 820, donde fallecieron 941 personas) fueron causados por la distracción de los conductores.

ERRORES AL VOLANTE. Conducir y hablar por el móvil es un peligro conocido por los conductores y que para Alfonso Perona –secretario ejecutivo de la Fundación RACC–, es un dato a destacar: *"En general, los conductores consideran que el uso del móvil puede provocar situaciones peligrosas que deriven en accidentes de tráfico"*. Según las respuestas más generales que había recibido el RACC, el uso del móvil y las distracciones pueden provocar errores en el control del volante, desvíos en la trayectoria, dificultad para mantener la distancia de seguridad, confusión de itinerarios..., ya que *"una llamada al móvil reduce la velocidad de conducción y, sobre todo, en los tramos de curva reduce la aceleración de forma repentina"* como concluye una investigación llevada a cabo por el Departamento de Psicobiología y Metodología de las Ciencias de la Salud de la Universidad Autónoma de Barcelona. Esta llega a asegurar que *"el estímulo del móvil compite con la señal viaria, de forma que las personas que conducen dirigen su atención hacia el mensaje"*. A pesar de ello, cinco de cada diez conductores (52%) reconocen que habían usado el móvil –para recibir o realizar alguna llamada– por lo menos una vez, según el estudio de la DGT. Finalmente, hay que subrayar un hecho preocupante: se están empezando a registrar atropellos de peatones que iban hablando por el móvil, tan metidos en la conversación que cruzaban las vías sin fijarse si venía algún vehículo. ◆

UN 10% DE LOS CONDUCTORES QUE UTILIZAN EL MÓVIL RECONOCE HABER SUFRIDO ALGÚN "INCIDENTE"



LO QUE CONSIDERAMOS MÁS PELIGROSO

ACCIÓN	PUNTUACIÓN
Conducir bajo los efectos del alcohol	9,7
Consultar un mapa	8,8
Atender a un menor en la parte de atrás	8,6
Con el vidrio delantero empañado	8,2
Usar el móvil	8,2
Mirarse al espejo	7,0
Encender o apagar un cigarillo	6,8
Coger las gafas de la guantera	6,5
Poner música o la radio	5,6

(Fuente: Fundación RACC).

CONSCIENTES DEL RIESGO

Desviarse de la trayectoria es el incidente más común (57%) que tienen los conductores que hablan por el móvil mientras conducen. Aunque también hay que destacar que más del 20% había realizado maniobras anti-reglamentarias y un porcentaje igual había sufrido alguna colisión. Todos estos datos, reconocidos por los propios conductores y subrayados por el Director General de Tráfico, Carlos Muñoz-Repiso, "*demuestran que los conductores son conscientes del peligro que asumen*". Así, preguntados los conductores –encuesta Fundación RACC– sobre la peligrosidad del uso del móvil, estos puntuaron con un 7,8 sobre 10 el riesgo que se corre al hablar por el móvil al volante y consideraron que marcar un número es lo más peligroso.

TIPO DE MÓVILES QUE SE USAN





	"Manos libres" apagado	"Manos libres" encendido	Manual apagado	Manual encendido	Total
HOMBRE	36	202	212	706	1.156
MUJER	11	32	81	302	426
TOTAL	47	234	293	1.008	1.582

(Fuente: Dirección de Programas de Investigación (DGT)).

EL franqueo postal ha apoyado campañas de seguridad vial



EL SELLO QUE ENSEÑA

El sello resiste, pese al embate de las nuevas tecnologías. Por su gran valor propagandístico y por la belleza de su diseño, el correo postal más de una vez le ha echado una mano a la seguridad vial. En España, se han emitido sellos, matasellos y rodillos de gran interés por su calidad y contenido didáctico.

Néstor NORMA
Ilustración: DLIRIOS

Hoy es más fácil comunicarse por correo electrónico que llevar una carta a la estafeta. Si el fax acabó con el telegrama y el correo electrónico está haciendo lo propio con el fax, el franqueo postal aguanta el asedio de las técnicas electrónicas para mantener su espacio dentro de la comunicación social. Además, su gran variedad temática y la belleza de su diseño, sigue despertando una gran afición en los coleccionistas.

El sello mantiene, por tanto, un gran poder de difusión nacional e internacional, y por eso y por su belleza visual, más de una vez se ha recurrido a él para apoyar una campaña de seguridad vial. Segundo Heredia Machado, propietario de dos colecciones temáticas –"Vehículos automóviles" y "Circulación Vial"– con las que ha participado en más de 150 exposiciones nacionales y extranjeras, afirma que *"la filatelia no pudo quedarse al margen de los problemas que suscitaba el tráfico, a medida que crecía la circulación de vehículos, y comenzaron a utilizarse primero rodillos publicitarios y después sellos, con mensajes, dibujos alegóricos y eslóganes que invitaban a respetar las normas de tráfico"*.

LA PRIMERA SERIE DE SELLOS ESPAÑOLA DEDICADA A LA SEGURIDAD VIAL SE EDITÓ EN 1976

DIRECTOS Y DIDÁCTICOS. Se elaboran, entonces, sellos y estampillas con mensajes directos y didácticos en favor de la seguridad y de la educación vial. La primera serie en favor de la seguridad vial que se edita en España se pone en circulación el 6 de abril de 1976, a propuesta de la DGT, con tres valores, (1, 3, y 5 pesetas) e imágenes alusivas al cruce correcto de una calle, a no adelantar en una curva y al uso del cinturón de seguridad. Años después, en abril de 1993, se emite otro sello dedicado a la seguridad vial, con un valor facial de 17 pesetas; en él se muestran unos trazos de carretera y una señal de peligro. Finalmente, en 1999 se edita una estampilla alusiva al Año de la Educación Vial.

Félix Arias, que heredó hace 45 años de su padre la afición y la profesión filatélica y que regenta actualmente una tienda en la madrileña Plaza Mayor, piensa que, en España, aunque didácticos y de atractivo diseño, los elementos filatélicos dedicados a la seguridad vial son pocos: *"Creo que las entidades no han previsto la importancia y difusión que puede tener una campaña enfocada desde este ámbito. En Alemania y Suiza, por citar sólo dos países europeos, y en algunos países iberoamericanos, como Cuba, Uruguay y Argentina, las series de sellos dedicadas a educación vial son más numerosas que aquí, lo que responde a un concepto de concienciación ciudadana en este aspecto más elevado"*.

"Sin embargo la afición en la filatelia no decrece –asegura Arias–, *lo cual queda demostrado en la proporción de sellos que se siguen realizando para los coleccionistas: de una tirada de 1.500.000 –que es de las que podríamos llamar 'normal' de la Dirección General de Correos–, aproximadamente unos 600.000 van a parar a los coleccionis-*



➤ ***Automóviles españoles míticos.*** *Es una serie de cuatro valores emitida en 1977 en homenaje a los pioneros de la industria del automóvil y tuvo una de las mayores tiradas que se han realizado en este tema: 7 millones de sellos por cada valor. El sello de 2 pesetas reproduce un automóvil "La Cuadra", modelo Centauro, de 1900, el primero construido totalmente en España. El de 4 pesetas presenta un "Hispano-Suiza" de 1916, modelo ligero ideado como complemento de los de gran lujo y potencia que dieron fama mundial a esta marca. El de 5 pesetas, sobre un bastidor o chasis "Elizalde" de 1915, muestra un modelo carrozado de época, con pescante abierto. Finalmente, el de 7 pesetas muestra un "Abadal" de 1914, modelo cabriolé descapotable.*



➤ ***Los primeros sellos con automóvil.*** *En España, la primera serie que incluye el coche, y una de las más valoradas, es la llamada Emisiones Locales Patrióticas, una serie de cuatro valores emitida en Burgos, en 1937, para efectos de comercio. Son sellos habilitados para correo urgente. Los de sobrecarga (sobreimpresión) en negro actualmente se valoran en 30 € (5.000 pts.), y los de rojo, más caros, pueden alcanzar los 240 € (40.000 pts). De tirada limitada, son dos bloques polivalentes en donde pueden verse el caballo alado Pegaso, un Auto Unión deportivo, una motocicleta y una locomotora a vapor.*

LA SEGURIDAD VIAL EN EL SELLO

La primera serie que se emitió en España en favor de la seguridad vial está integrada por tres valores (de 1, 3 y 5 pesetas), puesta en circulación el 6 de abril de 1976. Con una tirada de seis millones de efectos por cada valor, los sellos hacían tres recomendaciones claves en la seguridad vial: **"Mire antes de cruzar"**; la utilidad del **"cinturón de seguridad"** y **"En la duda, no adelante"**. Entre los motivos que se esgrimían para justificar la emisión, figuraba la necesidad de difundir y ayudar a conocer las normas de tráfico para lograr una mayor seguridad vial. Posteriormente, el 20 de abril de 1993, la DGT propuso la emisión de otra serie de dos valores (de 17 y 180 pesetas) que se referían a la seguridad vial y a las comunicaciones. El diseño del sello dedicado a la seguridad vial es sencillo y muestra unos trazos de carretera y una señal de peligro en un cruce. Finalmente, en 1999 se proclamó el Año de la Educación Vial en España y, entre otras actividades conmemorativas del evento, la DGT propuso la emisión de una estampilla en donde se veían dos niños y una anciana ante un paso de peatones y, en situación de espera, un autobús y una motocicleta. Hay que señalar que la estampilla, a diferencia del sello, es una etiqueta autoadhesiva que no tiene valor facial, y que el valor lo determina e imprime Correos por el servicio concreto prestado.











➤ ***Error evidente*** *Conocido sello en donde se aprecia un semáforo con un error evidente: el color rojo en el círculo inferior del semáforo, cuando universalmente el rojo se sitúa en la parte superior y el verde en la inferior. Fue emitido en Italia en 1957 bajo el lema "Prudencia en carretera", con un valor facial de 25 liras.*



➤ ***El túnel más seguro.*** *Con un valor facial de 0,51 € y una tirada de 1.200.000 ejemplares, este sello se editó en enero de 2003. Reproduce la entrada española al túnel de Somport (Huesca), con una longitud de 8.608 metros, que discurre entre el valle del río Aragón, y el del Aspe, en Francia. El sello rinde homenaje a un túnel que, por sus medidas de seguridad, es uno de los más seguros de Europa.*







➤ ***Diseños originales.*** *En diversos países latinoamericanos se ha utilizado el sello postal para apoyar campañas de seguridad vial. En algunos casos con diseños muy originales, como la cebra transitando sobre un paso de peatones, editado en Cuba 1970, durante una semana dedicada al tráfico. Otros países, como Argentina y Uruguay, también han realizado series muy didácticas.*



➤ ***Cruce de peatones.*** *Sello emitido en Portugal el 19 de abril de 1978, en apoyo a una campaña oficial de seguridad vial. Con valor facial de 1 escudo, se emitió en una serie de 6 valores, con un matasellos especial alusivo al evento.*

UN SELLO DE UN MILLÓN DE DÓLARES

El sello que pasa por ser el más caro del mundo se emitió con motivo de la Exposición Internacional de Búfalo (EE. UU.), en 1901. Nació con un valor facial de cuatro centavos de dólar, y en la actualidad se valora en un millón de dólares. En él aparecen un barco, un automóvil y un avión en vuelo invertido. La serie fue reducidísima y, posiblemente, el avión en vuelo invertido sea un error que hizo subir la cotización del sello. Se cuenta que un norteamericano, dueño de uno de los sellos de la serie, lo extravió,y lo encontró posteriormente en la aspiradora de su casa, dañado, con lo cual su valor se redujo a la mitad. Por ese descuido, su dueño perdió medio millón de dólares.

Y es que el valor añadido de un sello está en proporción a su singularidad y rareza, pero también a su estado y a lo reducido de su tirada, elementos que añaden dificultades a su colección. Y, aunque resulte paradójico, también revaloriza el sello el error en su emisión, lo que puede trasformarlo en una pieza única y escasa y, por ende, objeto de gran demanda.

tas. Otro ejemplo es que el mercadillo filatélico de la madrileña Plaza Mayor sigue siendo el más importante del mundo, en donde los domingos se reúnen de 2.000 a 3.000 coleccionistas, venidos de toda España".

RODILLOS, ÚTILES PERO ESCASOS. Otro de los soportes que utiliza Correos para el franqueo postal es el rodillo publicitario, que se crea especialmente por encargo de un organismo o entidad y suele usarse durante un mes. *"Estos rodillos de propaganda son útiles y didácticos, pero han sido poco usados por el correo español, ya que su utilización resulta más costosa (unas 200.000 pesetas al mes) que la de un matasellos, que se utiliza de forma más limitada"*, afirma Segundo Heredia. Fué a través de un rodillo publicitario que se hizo una de las primeras campañas filatélicas en España sobre la prudencia en la circulación. Editado en Madrid, en mayo de 1962, este elemento recordaba a los conductores la prohibición de adelantar en cambio de rasante. Dos meses después, Barcelona utilizó un rodillo de estas características, dirigido tanto a conductores como a peatones, por medio de la imagen de una persona despistada, que cruza la calle leyendo un periódico, a punto de ser atropellada por un coche.



➤ ***La infancia en el tráfico.*** *Serie de tres valores, con diferentes motivos, emitida en los primeros meses de 1970 en Suiza. De los tres valores –de 0,20; 0,30 y 0,50 centavos de franco suizo–, el segundo se editó dentro de una campaña llamada a proteger la infancia del tráfico rodado.*

17 MATASELLOS Y 14 RODILLOS HAN SIDO UTILIZADOS EN CAMPAÑAS DE PREVENCION DE ACCIDENTES

Un año más tarde, Zaragoza utilizaba la misma idea al diseñar un matasellos para apoyar una campaña de prevención de accidentes de tráfico. *"Aparte de esto* –continúa Segundo Heredia–, *se han creado 17 matasellos especiales y 14 rodillos publicitarios relacionados con la seguridad vial. Muy poco, tratándose de algo que requiere mucha difusión".*

Pero también los mensajes del correo postal se han ocupado de difundir las bondades de nuestra infraestructura via-

➤ ***150 años del Ministerio de Fomento.*** *El 11 de diciembre de 2001, para conmemorar el 150 aniversario del Ministerio de Fomento, se editó una serie con cinco valores. Uno de ellos, el de valor facial de 1,56 euros, simboliza la pujanza de la infraestructura viaria española, y muestra un mapa con las carreteras de alta capacidad.*



➤ ***España exporta vehículos.*** *En 1981 se emitió un sello con un valor facial de 30 pesetas, dentro de una serie de tres valores, con el tema: "España exporta vehículos". Se hizo una tirada de 8 millones de ejemplares y en la imagen aparecen una avioneta, un coche y un camión.*



➤ ***La seguridad, en matasellos.*** *El rodillo franqueador publicitario alusivo a la seguridad vial se ha utilizado en varias ciudades españolas. El rodillo publicitario –que tiene 30 días de vigencia– fue el primer elemento filatélico utilizado para una campaña de seguridad en el tráfico. También se han creado matasellos con la misma finalidad.*



ria. Para mencionar sólo algunos casos relevantes, el 26 de noviembre de 1981 se editó una serie de dos valores -en uno de los cuales puede verse el puente de Rande, de tipo atirantado, sobre la Ría de Vigo-, con la intención de dar a conocer mediante el sello las grandes vías de circulación de España.

Años más tarde, el Ministerio de Fomento tuvo el mismo interés y, para conmemorar su 150 aniversario, el 11 de diciembre de 2001, propuso la emisión de cinco valores, uno de los cuales muestra un mapa de carreteras de alta capacidad, con un valor facial de 1,56 euros.

Finalmente, en el apartado de sellos, el 18 de enero de 2003 se rindió homenaje a una de las vías de comunicación fronterizas más seguras de Europa: el túnel de Somport. Con una tirada de 1.200.000 unidades, y un valor postal de 0,51 euros, el sello reproduce una de las bocas (la entrada en Huesca) del túnel, que comunica el valle del río Aragón con el valle del Aspe, en Francia.

LOS COCHES EN LA FILATELIA. Igualmente, la industria automovilística ha tenido su lugar en la filatelia española. El 23 de abril de 1977 se puso en circulación una serie de cuatro sellos (2, 4, 5, y 7 pesetas) dedicada a los automóviles antiguos: "Hispano-Suiza", "Elizalde", "Abadal" y "La Cuadra", este último construido totalmente en España. Fue una serie de gran tirada: se pusieron en circulación 7 millones de sellos por cada valor.

"Una de las series que incluye el automóvil más valoradas en España es la de Emisiones Locales Patrióticas, hecha en Burgos en 1937 –asegura Segundo Heredia–. *Se trata de dos bloques polivalentes en donde aparecen cuatro valores: un Pegaso (caballo alado), un Auto Unión deportivo, una motocicleta y un ferrocarril".*

➤ ***Centenario del RACE.*** *Para conmemorar el centenario del RACE, la Dirección General de Correos y Telégrafos emitió una colección de cuatro sellos de 0,26, 0,51, 0,76, y 1,85 euros, que se editó en junio de este año. Se trata de una serie con cuatro automóviles emblemáticos fabricados en España: el Hispano-Suiza 20/30 HP (1907); el Pegaso Z-102 Berlinetta Touring (1953); el Seat 600 (1957/1973) y el Dodge-Dart Barreiros (1967).*



Aún con la inclusión de estas marcas antiguas, faltaba en nuestra filatelia el homenaje a uno de los coches más populares de la historia automovilística española: el Seat 600. Precisamente esta circunstancia se ha enmendado recientemente, ya que para conmemorar el centenario del RACE (Real Automóvil Club de España), la Dirección General de Correos y Telégrafos emitió una colección con cuatro automóviles emblemáticos fabricados en España. *"Se trata de una serie temática con cuatro coches de gran significación fabricados en el siglo XX en España: el Hispano-Suiza 20/30 HP, el Pegaso Z-102, el mítico Seat 600, y el Dodge-Dart de Barreiros"*, señala Fernando Santamaría, director de Relaciones Institucionales del RACE.

Así es el polifacético mundo del sello. Como hobby entretiene e instruye, y, en su faceta postal, hasta puede echar una mano en campañas necesarias y cívicas, como la seguridad vial. ◆

CÓMO SE SOLICITA

Cualquier persona o entidad jurídica puede solicitar la emisión de un sello de correos. Esta petición es estudiada por una Comisión de Programación integrada por departamentos ministeriales y organizaciones filatélicas.

Los particulares, por lo general, suelen solicitarlo porque tienen algún familiar ya desaparecido con una trayectoria social o una personalidad de relevancia especial, para quien piden un reconocimiento por medio de la emisión de un sello. En este caso, el trámite es gratuito.

En cambio, cuando la solicitud proviene de un organismo oficial, las emisiones suelen encargarse para apoyar una campaña, para celebrar un acontecimiento histórico o para recordar a un personaje significativo, etc.

Las solicitudes han de hacerse antes del mes de junio del año anterior a la fecha de la emisión pretendida y deben ir acompañadas de la oportuna documentación, escrita y gráfica, del acontecimiento.

La emisión del sello implica también la emisión de un sobre y un matasellos de primer día de circulación.

MÁS INVESTIGACIÓN DE MEDICINA DEL TRAFICO EN LA UE

Los países de la Unión Europea tienen problemas comunes relacionados con la medicina del tráfico. Una serie de proyectos de investigación internacionales e interdisciplinares permitirá su mejor tratamiento y dará soluciones más fáciles de aplicar al conjunto de Europa.

Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE. DGT
Elena VALDÉS RODRÍGUEZ. DGT
F. J. ÁLVAREZ GONZÁLEZ.
Universidad de Valladolid

En los últimos artículos publicados en esta sección estamos haciendo hincapié en aspectos relativos a la aptitud para conducir, tanto en lo que se refiere a cuestiones legislativas, como a proyectos de investigación que se realizan en este campo dentro del ámbito europeo. Los países miembros tienen en común una serie de problemas relacionados con la medicina de tráfico, y un acercamiento interdisciplinar e internacional a los mismos permitirá su mejor tratamiento y dará lugar a soluciones de más fácil aplicación al conjunto de la Unión Europea (UE). A continuación comentamos los proyectos de investigación en medicina de tráfico que se están realizando y que no fueron comentados en el anterior artículo.

■ **AGILE** (A Ged people Integration, mobility, safety and quality of Life, EnHancemen through driving). Comenzó en abril de 2002, finaliza en marzo de 2005 y participan 8 países, incluida España a través de la iniciativa LEHO (Luxemburgo, España, Holanda), con dos grandes objetivos: desarrollar y protocolizar la evaluación de la aptitud para conducir de las personas mayores, y desarrollar y promover su continuidad en la conducción de manera segura y el mayor tiempo posible. España aporta información sobre 30.000 conductores y la evaluación de la aptitud para conducir realizada en diversos centros de reconocimiento de conductores.

Hay que dar prioridad a la investigación y desarrollo de intervenciones en conductores de edad avanzada, ya que se estima que, en la actualidad, en la UE el 12% de los conductores son mayores y que esta cifra se elevará al 20% en 2010. En algunas regiones de España, los porcentajes son ya de esa magnitud o mayores.

www.agile.iao.fgh.de

■ El proyecto **ANDREA**, recientemente finalizado, versa sobre un aspecto clave en el campo de las sustancias adictivas y la conducción de vehículos: la rehabilitación del conductor con problemas con el consumo de alcohol y drogas. Una de sus actividades fue documentar los programas de rehabilitación de los países de la UE, sus contenidos, duración, eficacia, etc. España aún carece de programas específicamente dirigidos a alcohólicos y drogodependientes, pero otros países dirigen programas específicos a estos pacientes y, entre otras acciones, sólo tras asistir y participar activamente en ellos se considera la posibilidad de que aquellos vuelvan a conducir. Estos programas completan el tratamiento al que se somete el paciente por su enfermedad. De hecho, la mayoría de actividades de rehabilitación-reinserción no abordan o lo hacen superficialmente la conducción de vehículos. En general, ANDREA muestra que los programas de rehabilitación dirigidos a conductores dependientes son útiles para que éstos puedan conducir con seguridad.



HAY QUE DAR PRIORIDAD A LA INVESTIGACIÓN SOBRE LOS CONDUCTORES MAYORES, YA QUE EN 2010 SERÁN EL 20% DE LOS CONDUCTORES

Otros proyectos no directamente relacionados con la aptitud para conducir son:

■ **GADGET** (Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology) finalizó hace cierto tiempo y se centró en la promoción de la seguridad en la carretera e incluyó aspectos como la telemática, campañas divulgativas, medio ambiente y, en especial, la educación y la formación.

www.kfv.or.at/gadget/

■ **ESCAPE** (Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement)

www.vtt.fi/rte/projects/escape/

■ **AWAKE** (System for Effective Assessment of Driver Vigilance and Warning According to Traffic Risk Estimation). Básicamente, se dirige a promover la seguridad vial a través de reducir el número y consecuencias de los accidentes de tráfico debidos a la hipovigilancia. Para ello, trata de desarrollar un dispositivo que detecte reducción de la la vigilancia o atención del conductor.

www.awake-eu.org

Una forma de difundir los resultados de dichos proyectos y que sean accesibles a la población es exponer sus resultados en las páginas electrónicas oficiales de los mismos y la celebración de reuniones específicas. En este sentido, el 4 de abril se presentó en Bruselas un seminario sobre **AGILE**, y el 9 de mayo se llevó a cabo en Trondheim (Noruega) el seminario sobre visión y conducción dentro del proyecto europeo **IMMORTAL**. Al haber sido proyectos financiados con fondos de la Unión Europea, la asistencia (inscripción) es gratuita. ◆

www.immortal.or.at

Coordina: **MERCEDES LÓPEZ**



Toda la oferta del mercado automovilístico español

2.000 COCHES PARA ESCOGER

Si desea comprarse un coche, podrá escoger entre más de 2.000 modelos. Se puede decir que existe un coche para cada necesidad y gusto. El abanico de segmentos, acabados, motorizaciones y precios que ofrece el mercado es muy amplio. Busque y compare.

EL MÁS CARO / EL MÁS LARGO

MAYBACH "62" 6,165 metros
468.736 € (77.810.716 ptas.)



EL MÁS BARATO

FIAT "SEICENTO ACTIVE"
6.450 € (1.070.000 ptas.)



EL MÁS CORTO

SMART. 2,50 metros



Andrés MAS

En 1983, la oferta automovilística en el mercado español abarcaba exactamente 350 modelos, con una horquilla de precios que oscilaba entre las 481.000 pesetas del Citroën "2CV Especial" y los 14 millones de pesetas del Ferrari "512 BB". Veinte años después, el panorama ha cambiado radicalmente. La oferta española de coches nuevos alcanza la impresionante cifra de 2.184 modelos –incluyendo acabados, motorizaciones...– con un abanico de precios para todos los gustos que se sitúa entre 6.450 € (1.070.000 pesetas para aclararnos) del Fiat "Seicento" y 468.736 € (77.810.716 pesetas) del imponente Maybach "62".

Resulta curioso que en 1983 el modelo turbodiesel más potente del mercado fuera el Mercedes "300 TDT" con la espeluznante cifra de... 125 caballos. Y es que por entonces la 'fiebre' diesel todavía no había surgido y los pocos modelos que se aprovechaban de una mecánica de estas características eran ruidosos y humeantes, y no ofrecían la relación prestaciones-consumos-agrado de conducción que pueden disfrutarse en la actualidad. En 2003, el mercado diesel en España acapara más de la mitad de las ventas y, por consiguiente, la oferta es generosa. Hoy ruedan por nuestras carreteras modelos con motor diesel que resultan casi imposible distinguir de un gasolina, ya sea por prestaciones o por sonoridad. Y con consumos casi de risa.

La oferta gira alrededor de unas cifras de potencia impensables hace tan sólo cinco o seis años. Ni que decir tiene que un usuario o fabricante de 1983 nunca hubiese imaginado que, con el tiempo, habría coches con motor diesel capaces de dar 313 caballos de potencia como el Volkswagen "Phaeton V10 TDi" con un consumo medio inferior a los 12 litros cada 100 kilómetros. O modelos capaces de homologar un consumo de 2,9 litros cada 100 kilómetros, como el del Volkswagen "Lupo Tdi 3L". El éxito de un modelo en el mercado pasa, sin duda, por contar con una completa oferta de motorizaciones diesel.

NUEVOS SEGMENTOS. Otro aspecto que llama la atención repasando la lista de coches nuevos de nuestro mercado es la cantidad de nuevos segmentos que han proliferado al amparo de una consigna entre los fabricantes: que haya un modelo para cada necesidad. Hace veinte años había siete segmentos; hoy hay, como mínimo, el doble. Pero este crecimiento espectacular de la oferta no habría sido posible si no se hubiera llevado hasta la últimas consecuencias una estrategia denominada sinergia de grupo.

Esta política empresarial consiste en aprovechar al máximo los recursos para ahorrar costes aumentando además la

CAMPEONES DEL CONSUMO

GASOLINA

EL QUE MÁS CONSUME DE MEDIA

BENTLEY "ARNAGE T"
19,2 l/100 km



EL QUE MENOS CONSUME DE MEDIA



SMART "CITY PURE 37". 4,7 l/100 km

DIESEL

EL QUE MÁS CONSUME DE MEDIA



MERCEDES "G 400 CDI SW CORTO"
12,8 l/100 km

EL QUE MENOS CONSUME DE MEDIA



VOLKSWAGEN "LUPO TDI 3L" 2,9 l/100 km

GAMA MÁS COMPLETA DE MARCA ESPECIALISTA

AUDI "A4" 55 VERSIONES



GAMA MÁS COMPLETA DE MARCA GENERALISTA

RENAULT "MEGANE" 84 VERSIONES, MÁS 28 DEL MONOVOLUMEN "SCENIC"



CUESTIÓN DE CABALLOS

EL MÁS POTENTE EN GASOLINA



BENTLEY "CONTINENTAL GT" 568 CV

EL MÁS POTENTE EN DIESEL

VOLKSWAGEN "PHAETON V10 TDI"
313 CV



EL MENOS POTENTE EN GASOLINA

VOLKSWAGEN "LUPO 50 CONCEPTLINE"
50 CV



EL MENOS POTENTE EN DIESEL

SMART "CITY COUPE PURE CDI"
41 CV



oferta. Un ejemplo claro de sinergia es la que Renault utiliza para su gama "Mégane". Hay o habrá seis carrocerías diferentes de este modelo y, sin embargo, todas recurren a la misma plataforma, motores, ejes rodantes, mandos, interruptores, etc.

Y ya que hablamos de esta marca francesa, habría que mencionar que Renault puso de moda en 1996 el segmento monovolumen compacto con la llegada del "Scénic" y que su gran éxito ha provocado una auténtica revolución entre el resto de fabricantes. Pocas son ya las marcas generalistas que no cuentan con un monovolumen compacto en sus filas y la que no lo tiene aún, lo tendrá. Pero esta carrera por ofrecer modelos para disfrutar el tiempo libre en familia, es

EL ABANICO DE PRECIOS ES AMPLÍSIMO, SE PUEDE GASTAR ENTRE 6.500 Y ALGO MÁS DE 460.000 EUROS

sólo la punta del iceberg de una corriente que hace tiempo quita el sueño a los fabricantes: conseguir que el comprador-conductor se ilusione con un vehículo. Que el coche le aporte un componente mágico, que contenga una parte emocional que le atraiga. Esta búsqueda es la que está logrando que aparezcan en el mercado modelos 'nicho' como el Ford "StreetKa", el Citroën "Pluriel", el Smart "Roadster"... o los "Beetle", Mini, "PT Cruiser".

También ha potenciado que crezcan 'como setas' los SUV (Sport Utility Vehicle). Se trata de modelos del estilo del Land Rover "Freelander "o BMW "X5" (por mencionar dos ejemplos de diferentes segmentos) que están desbancado, poco a poco, a los todoterreno tradicionales. Estos han tenido que modernizarse a marchas forzadas para compensar esta tendencia.

Pero hay otra carrera aún más interesante, sobre todo para un comprador que

LA MEJOR RELACIÓN PRECIO-EQUIPAMIENTO-CALIDAD

MINIS

NISSAN "MICRA"



URBANOS FIAT "SEICENTO"



COMPACTOS HYUNDAI "ACCENT"



BERLINAS MEDIAS FORD "MONDEO"



BERLINAS DE LUJO AUDI "A6"



TODOTERRENO MITSUBISHI "MONTERO iO"



MONOVOLÚMENES COMPACTOS OPEL "MERIVA"



MONOVOLÚMENES GRANDES CITROËN "C8"



LOS QUE LLEVAN MÁS AIRBAGS DE SERIE

VOLKSWAGEN "PHAETON" 12



RENAULT "GRAND ESPACE" 12



LOS QUE NO LLEVAN AIRBAG

AUTOVAZ, CATERHAM, DAEWOO "MATIZ S", DAEWOO "LANOS 1.4I 3P", GALLOPER "SUPER EXCED 2.5 tdi CONFORT", LAND ROVER "DEFENDER", LOTUS "ELISE", MITSUBISHI "L 2004X2", MORGAN, SSANG YONG "KORANDO" Y "MUSSO", SUZUKI "SAMURAI" Y "VITARA", toda la gama TATA Y TOYOTA "HILUX BASE".



LAND ROVER "DEFENDER"



TATA



SUZUKI "GRAN VITARA"

LA SEGURIDAD ESTÁ DE MODA. TODO MODELO QUE SE PRECIE DEBE LLEVAR AIRBAGS Y SISTEMAS ELECTRÓNICOS

no termina de valorar las inversiones multimillonarias de los fabricantes en este campo. Nos referimos a la seguridad. Hoy en día, un modelo que se precie debe contar como mínimo con cuatro airbags y ABS. Pero los hay incluso con doce airbags y sistemas electrónicos de ayudas a la conducción casi de ciencia-ficción.

INVERTIR EN SEGURIDAD. Claro que los hay sin ninguno de estos elementos, sin embargo, cada vez son menos. Los crash-tests de la agencia independiente Euro-NCAP han obligado a los fabricantes a tomarse todavía más en serio de lo que lo hacían este tema vital de la seguridad. Actualmente, las marcas son conscientes de esa necesidad. Un ejemplo, Renault, con tres de sus modelos entre los más seguros de Euro-NCAP, tiene trabajando a 600 personas, invierte 100 millones de euros anuales para el desarrollo de sistemas de seguridad y hace 400 crash-tests reales y 4.000 simulaciones virtuales en ordenador. Y el futuro nos depara muchas sorpresas.

Por cierto, los clientes más poderosos monetariamente hablando están de suerte. Los fabricantes se han empañado en que no les falte de nada, que viajen rodeados de lujo, sofisticación y tecnología. Por ello, a las marcas habituales –como Mercedes, Jaguar, BMW, Bentley, Audi, Volvo, Lexus...– se han unido otras recién llegadas como Maybach (del Grupo DaimlerChrysler), Rolls (ahora de la mano de BMW), la marca generalista Volkswagen con su "Phaeton" e incluso la checa Skoda, con una berlina de semilujo denominada "Superb".

Tener un coche es, hoy por hoy, un lujo sostenible gracias a la variedad y a la gran oferta económica que se adapta a cada bolsillo. Algo más de 6.000 euros son necesarios para acceder a un coche nuevo y no faltan facilidades que ponen 'en bandeja' el coche al comprador. La oferta de segunda mano, por su parte, ofrece coches por la mitad en bastante buen estado.

Hace veinte años el problema podría venir de no encontrar, por la falta de gama y oferta, un modelo que se ajustase a las necesidades del comprador. Hoy, el problema es el contrario y los quebraderos de cabeza llegan cuando se analiza el amplísimo abanico de potencia, tamaño, precio y equipamiento entre el que se puede elegir. ◆

EL QUE MEJOR ACELERA EN GASOLINA

PORSCHE "GT2"
de 0 a 100 km/h.
en 4,1 s.



EL QUE MEJOR ACELERA EN DIESEL

MERCEDES "C30 CDI AMG"
de 0 a 100 km/h
en 6,8 s.



LOS SEGMENTOS DEL 2003

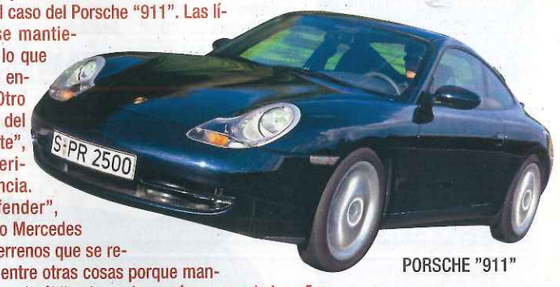
- MINIS
- URBANOS
- COMPACTOS
- BERLINAS MEDIAS
- BERLINAS DE LUJO
- FAMILIARES
- SUV
- TODOTERRENO
- DEPORTIVOS
- SUPERDEPORTIVOS
- DESCAPOTABLES
- COUPÉS
- MONOVOLÚMENES PEQUEÑOS
- MONOVOLÚMENES COMPACTOS
- MONOVOLÚMENES GRANDES

LOS INCOMBUSTIBLES

A pesar de que el parque automovilístico ha evolucionado una barbaridad, algunos modelos conservan el aspecto y encanto de antaño. Son mitos rodantes notablemente mejorados, pero fieles a su filosofía. Hay modelos para todos los gustos, pero son los deportivos y los todoterreno los más proclives a mantener su línea, su nombre y hasta su arquitectura. Es el caso del Porsche "911". Las líneas maestras se mantienen desde 1963, lo que le proporciona un encanto especial. Otro caso similar es el del Chevrolet "Corvette", el deportivo americano por excelencia. Land Rover "Defender", Jeep "Wrangler" o Mercedes "G" son los todoterrenos que se resisten al cambio, entre otras cosas porque mantienen sus ventas y el público los quiere así, a pesar de los años. Otros recuperan viejos mitos rodantes y los convierten en automóviles modernos y seguros manteniendo el nombre y, más o menos, la línea. Hablamos del Mini y el Volkswagen "New Beetle". También los hay que conservan el nombre, aunque el coche, tras las sucesivas evoluciones, no tenga en absoluto nada que ver con el modelo inicial. Son los Ford "Fiesta", Chrysler "Voyager", Toyota "Land Cruiser", Volkswagen "Golf", Honda "Civic", Mitsubishi "Montero", Opel "Corsa"... Igualmente, existen modelos cuyo nombre ha cambiado, aunque son herederos de modelos antiguos: Audi "A4", Ford "Focus", Peugeot "206", Renault "Clio"...



MINI



PORSCHE "911"



FORD "FIESTA"



VOLKSWAGEN "GOLF"

AUTOMÓVIL

OPEL SIGNUM 3.0 V6 CDTI



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 2.958 c.c.
Potencia máxima: 177 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina delanteros y traseros. Reposacabezas activos delanteros. Sistema de pedales retráctiles. Entre otros.
Opcional: Controlador velocidad de crucero (427 €). Sensor aparcamiento (480 €) Entre otros.

DIMENSIONES:
4,63 mts. (long.) 1,79 mts. (anc.) 1,46 mts. (alt.)
Maletero: 365/550 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,3 l./100 km.
Carretera, 7,6 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: Desde 32.310 €.

- ► Habitabilidad plazas traseras
- ► Precio
- ► Comportamiento

- ► Tacto dirección
- ► Tacto cambio manual mejorable

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

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

COMENTARIO.– Opel ha inaugurado un nuevo concepto de automóvil. Sobre la base del "Vectra", se ha alargado la plataforma para hacer un coche que se salga del planteamiento común. Es decir, una carrocería de aspecto familiar, pero con mucho estilo y elegancia, donde lo más importante en este caso no sería el maletero (muy capaz y modulable), sino las plazas traseras. Se han ganado 13 centímetros de longitud para las piernas en dichas plazas, con lo que sus dos ocupantes gozan no sólo de mucho espacio, sino de un asiento de múltiples reglajes individuales, donde el respaldo también se puede inclinar 30º.
El motor turbodiesel de inyección directa de tres litros es una maravilla. Es el más satisfactorio de la gama y ofrece una elasticidad increíble unido a una potencia máxima de 177 CV muy considerable. Se puede elegir entre un nuevo cambio manual de seis relaciones o uno automático de cinco de manejo secuencial. A todo este conjunto de virtudes hay que unir una excelente terminación, un equipamiento de serie completísimo y, lo más importante, un precio muy competitivo. ◆

www.opel.es

MOTOR 16

VOLKSWAGEN BEETLE CABRIOLET 2.0



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.984 c.c.
Potencia máxima: 115 CV a 5.400 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina sin plomo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. ABS+EDS+ ESP. Sistema de protección antivuelco. Entre otros.
Opcional: Dispositivo regulador de la velocidad (185 €).Control de distancia de aparcamiento (450 €) Entre otros.

DIMENSIONES:
4,08 mts. (long.) 1,72 mts. (anc.) 1,50 mts. (alt.)
Maletero: 201 litros.

CONSUMO:
Urbano, 12 l./100 km.
Carretera, 6,9 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★☆
PRECIO: 27.350 €.

- ► Exclusividad
- ► Suavidad mecánica
- ► Calidad de acabado

- ► Plazas traseras pequeñas
- ► Maletero justo
- ► Suspensión algo blanda

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

NOTA MEDIA: 6,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,8.

COMENTARIO.– El Beetle "Cabriolet" es sin duda el descapotable con más encanto de entre las últimas novedades aparecidas en el mercado. Exclusividad, suavidad mecánica y agrado de conducción o un acabado comparable al de las mejores berlina alemanas son las bazas principales de un cabrio de cuatro plazas que invita a pasear tranquilo en pareja. El motor 2,0 mueve con solvencia un conjunto que pesa 1.324 kilogramos. Sin embargo, los cortos desarrollos del cambio aumentan el consumo hasta cifras ya respetables que, por supuesto, superan lo anunciado por el fabricante. Dotado del deflector de aire (anula las plazas traseras), el Beetle "Cabriolet" permite circular a 120 km/h. sin que el viento o la sonoridad molesten lo más mínimo. La capota de lona se acciona mediante un sistema eléctrico y se remata mediante un tirador en el techo. La luna trasera es de cristal y permite la visibilidad aunque circulemos capotados en un día de lluvia. Lástima que las plazas traseras y el maletero no sean más generosos... ◆

www.vw-es.com

COCHE ACTUAL

AUDI A3 2.0 TDI



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.968 c.c.
Potencia máxima: 140 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasóleo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbag frontales delanteros. Airbags laterales y de cortina. ABS. Control de estabilidad. Entre otros.
Opcional: Faros xenón (895 €). Entre otros.

DIMENSIONES:
4,20 mts. (long.) 1,76 mts. (anc.) 1,42 mts. (alt.)
Maletero: 350 litros.

CONSUMO:
Urbano, 7,2 l./100 km.
Carretera, 4,5 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO: Desde 25.530 €.

- ► Comportamiento y confort
- ► Motor pletórico
- ► Calidad de acabados

- ► Rueda de repuesto de emergencia
- ► Diseño demasiado conservador
- ► Inicialmente, gama limitada

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

NOTA MEDIA: 7,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,5

COMENTARIO.– Totalmente nuevo de arriba abajo, aunque su estética, demasiado conservadora, indique lo contrario. En esta nueva generación del "A3" se ha aprovechado para instalar propulsores de nueva factura, algunos tan esperados como el "2.0 TDi" de 140 CV protagonista de este test, ya con culata multiválvula. Analizando el exterior, crece a lo largo y a lo ancho, aunque disminuye la altura del techo para configurar una imagen más de 'coupé' y mejora su habitabilidad. Dentro del habitáculo, la calidad es excelente, un diseño fresco y original y un equipamiento digno de un coche de lujo, en el que no falta detalle en materia de seguridad, tanto activa como pasiva.
La plataforma es nueva, su dirección guía con total precisión y las nuevas suspensiones se encargan de que el coche inscriba una trazada perfecta. También la variable confort raya a gran altura, ofreciendo un compromiso entre calidad de rodadura y eficacia, en todos los terrenos, poco usual. Igualmente, se ha ganado en refinamiento de marcha, elasticidad y agrado de conducción. ◆

www.audi.es

AUTOPISTA

TOYOTA AVENSIS 1.8 VVT-i



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.794 c.c.
Potencia máxima: 129 CV a 6.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina sin plomo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags tipo cortina delantero y trasero. Airbag de rodilla para el conductor. ABS+EBD. Dos puntos de fijación ISOFIX para sillitas infantiles. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,63 mts. (long.) 1,76 mts. (anc.) 1, 48 mts. (alt.)
Maletero: 520 litros.

CONSUMO:
Combinado, 7,2 l/100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO
★★★★★
PRECIO: Desde 20.150 €.

- ► Calidad percibida
- ► Habitabilidad
- ► Capacidad de giro

- ► ESP no disponible
- ► Tacto del cambio
- ► Distancias de frenado

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

NOTA MEDIA: 7,5. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,3.

COMENTARIO.– Del anterior "Avensis", la nueva generación sólo hereda el nombre y algunas mecánicas, el resto es completamente nuevo. En Toyota están decididos a dar el salto a Europa y, poco a poco, van ofreciendo productos cada vez más al gusto europeo. Estéticamente ofrece una alta sensación de calidad, algo que también se respira en su interior, donde los ajustes, terminaciones y materiales empleados son destacables.
Dispone de tres carrocerías y tres mecánicas, dos gasolina y una turbodiesel. El escalón de acceso a la gama es la versión "1.8" con 129 CV de potencia. Este motor funciona correctamente en todos los sentidos, mueve el coche con dignidad, no consume mucho y permite hacer viajes largos sin muchas complicaciones. Cabe destacar dentro del equipamiento de serie la presencia del airbag para las rodillas del conductor, que disminuye las lesiones producidas en esta zona del cuerpo en caso de impacto. Eso sí, con esta mecánica no está disponible, ni siquiera pagando, el control de estabilidad ESP, un punto a mejorar. ◆

www.toyota.es

La novedad

LA 'MOTO' DEL ABUELO



Se llama "Monpal", es el scooter eléctrico que Honda acaba de poner en el mercado. Un monoplaza propulsado por un motor de corriente continua pensado especialmente para las personas mayores con problemas de movilidad. No precisa licencia para conducirlo, maniobra en espacios muy reducidos, cabe en el interior de un ascensor y supera con facilidad pendientes pronunciadas. Circula a una velocidad de paseo (1-6 km/h) y dispone de un ordenador que detecta y memoriza cualquier anomalía, el historial de mantenimiento y controla todos los elementos de seguridad del coche. Su precio es de 4.500 €.

www.monpal.com

Más de **UN 6%** DESCENDIÓ EL **MERCADO DE AUTOMÓVILES DE TURISMO** durante el mes de **MAYO**, según los datos facilitados por **ANFAC** (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones). Estas cifras suponen que se sigue manteniendo un saldo negativo del 3,4% en el conjunto de los cinco primeros meses del año.

La despedida

ADIÓS AL ESCARABAJO

Iba a cumplir setenta años y ya le ha llegado la hora de la jubilación definitiva. Es el Volkswagen "Escarabajo", un coche cuya historia se remonta a 1933, cuando Hitler pidió un coche sencillo, barato, robusto y asequible para todos los trabajadores. La Segunda Guerra Mundial truncó estos deseos aunque el coche, con muchos obstáculos, consiguió ver la luz el 15 de agosto de 1941 y se convirtió en el coche más popular de la época. Este verano, saldrá de la fábrica de la localidad mejicana de Puebla –la única factoría del mundo que aun lo construye– la última unidad. Casi se alcanzarán los 22 millones de unidades, cifra sólo superada por su hermano, el "Golf".



VOLKSWAGEN ha llamado A REVISIÓN a 6.800 unidades de su monovolumen **"TOURAN"** por un posible defecto en el sistema de refrigeración, que en algunos casos aislados parece que puede llegar a provocar cortocircuitos. La compañía se pondrá en contacto con los propietarios afectados.





CAMPEONES DEL 'MINI' CONSUMO

Recorrer 3.103 kilómetros con un litro de gasolina le ha valido al equipo francés LPTI St Joseph La Joliverie el primer puesto en última edición del "Shell Eco-marathon". Un concurso que premia al prototipo que menos consume. En esta edición, celebrada en el circuito francés de Nogaro, han participado cerca de 200 equipos con vehículos propulsados por todo tipo de energías: solar, con helio, hidrógeno, alcohol, mecánicas híbridas, eléctricos... También hubo participantes españoles, entre los que destacó el IES Alto Nalón, que alcanzó la 10ª posición en la categoría diesel, tras recorrer 1.000 kilómetros con 1 litro de gasoil.

MERCEDES: DIEZ AÑOS DE INNOVACIONES

El fabricante alemán Mercedes Benz acaba de hacer balance de sus últimos diez años de trabajo. Desde 1993, cuando presentó en el Salón de Ginebra el prototipo de lo que sería la "Clase E", los resultados no pueden ser más favorables: ha presentado más de 30 innovaciones técnicas pioneras –algunas de ellas han revolucionado el campo de la seguridad (ESP, frenos sensotronic, limitadores de fuerza en los cinturones, airbag de cortina, asientos infantiles integrados...)–, otras han conseguido reducir un 50% las emisiones de gases o disminuir un 15% el consumo. Sin olvidar los innumerables sistemas de ayuda al conductor.



EL ÚLTIMO CITROËN

Citroën ha presentado un nuevo modelo, el "C-2", un turismo de tres puertas que se comercializará en el último trimestre de 2003. Ofrecerá cuatro motorizaciones, tres de gasolina y una diesel. En materia de seguridad incorpora ESP (sistema electrónico de estabilidad), ABS, sistemas automático de ayuda a la frenada y seis airbags.

www.citroen.es



FORD CUMPLE 100 AÑOS



Ford esta de celebración. El 16 de junio de 1903, Henry Ford y otros once inversores crearon Ford Motor Company, una empresa que 100 años después sigue manteniendo la tradición familiar con William Clay Ford Jr., bisnieto del fundador, al frente. Hoy es el segundo constructor de vehículos del mundo, con alrededor de 350.000 empleados y se ha convertido en una compañía que engloba a ocho marcas muy prestigiosas: Aston Martin, Ford, Jaguar, Land Rover, Lincoln, Mazda, Mercury y Volvo. Henry Ford, que comenzó construyendo un cuadriciclo en un pequeño garaje de Detroit (EE. UU.), tuvo una impresionante visión de futuro: su intención era popularizar el automóvil y fabricar uno que fuera asequible para todo el mundo. Con esa idea vió la luz el mítico Ford "T" –del que se fabricaron más de quince millones de unidades– y también introdujo uno de los hitos de la industria moderna: el montaje en cadena. En estos momentos, Ford, lucha por salir de los importantes problemas financieros por los que atraviesa.

"Más del 80% de los coches que se fabrican en nuestro país van a Europa"

JOSÉ ANTONIO JIMÉNEZ. Director General de SERNAUTO (Asociación de Fabricantes de Equipos y Componentes de la Automoción)



LA MÚSICA DE LOS COCHES

¿Se ha preguntado usted alguna vez cómo debe sonar el motor? ¿Qué respuesta acústica es la adecuada al apretar el acelerador? ¿Cuál es el ruido exterior que debe llegar al interior del vehículo? ¿Cómo deben sonar los elevalunas? Seguramente no, pero sí que lo hacen todos los días los ingenieros acústicos de Audi, que trabajan para que el teclado (el coche) 'ejecute' la sinfonía adecuada a cada modelo. Por ejemplo, los modelos "S4" o los "TT" deben sonar 'rápidos', en el "A8" debe 'oirse el confort'. Antes, la misión de estos profesionales era eliminar ruidos; hoy manejan términos como: los neumáticos 'cantan', los paneles de carrocería 'retumban', los generadores 'gimen' o los ventiladores 'silban', para conseguir su objetivo final, un equilibrio sonoro entre confort y diseño del vehículo.

La renovación

TERCERA GENERACIÓN DEL FIAT PUNTO

El nuevo "Punto" ya está en el mercado. En su último modelo, Fiat ofrece seis motorizaciones y cinco niveles de acabado con un equipamiento de seguridad muy amplio: ESP, ASR y Hill Holder –un dispositivo que evita el retroceso del vehículo en las salidas cuesta arriba–. En enero del próximo año aparecerá la versión Natural Power, un híbrido alimentado por gasolina y metano. Se comercializa a partir de 10.575 €.

www.fiat.es



SIETE DE CADA DIEZ españoles NO SABEN RELLENAR UN PARTE AMISTOSO DE ACCIDENTE, según un estudio de Línea Directa Aseguradora. El error más frecuente es "limitarse a tomar nota de los datos del contrario y a recoger firmas de los implicados sin que quede reflejado quién es el responsable del siniestro". Ello puede implicar que los plazos de tramitación se alarguen.

LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN MAYO DE 2003 (*)

1. Renault Megane — 7.305 unidades
2. Seat Ibiza — 6.640 unidades
3. Citroën Xsara — 6.216 unidades
4. Peugeot 206 — 5.679 unidades
5. Ford Focus — 5.601 unidades
6. Peugeot 307 — 5.005 unidades
7. Renault Clio — 4.450 unidades
8. Citroën C3 — 3.884 unidades
9. Opel Astra — 3.805 unidades
10. Volkswagen Golf — 3.799 unidades

Fuente: DGT. (*) Datos provisionales.

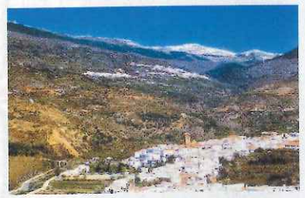
Granada-Adra por las Alpujarras

EL VIAJE DEL ADIÓS

Cuando el último rey Nazarí vio pro última vez la Alhambra se llevó con él los sueños de esplendor de las mil y una noches. Unos sueños que dejó morir definitivamente en su ruta del destierro por las Alpujarras, el que fue el último reino de Boabdil el Chico.

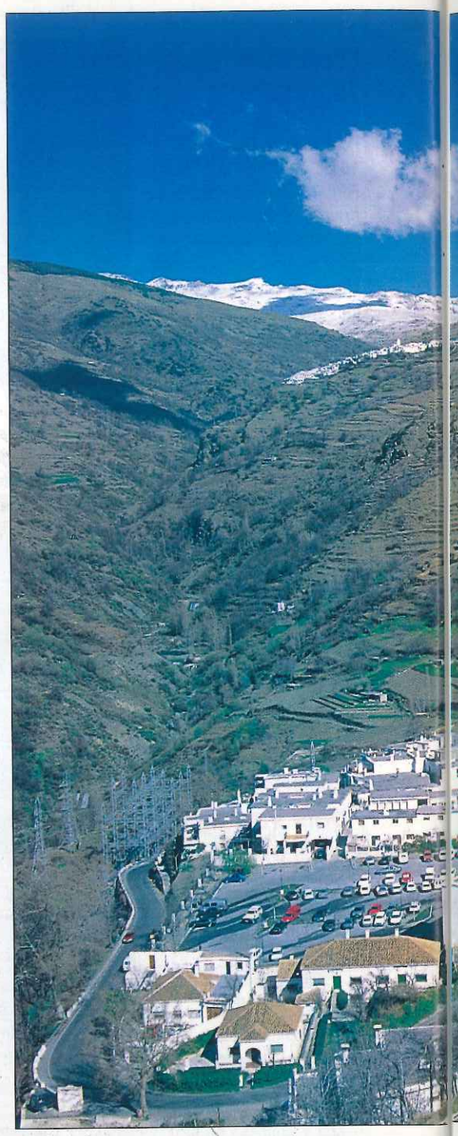
Joaquín GUZMÁN / Rosa MÁRQUEZ
Mapas: Charo LAIZ

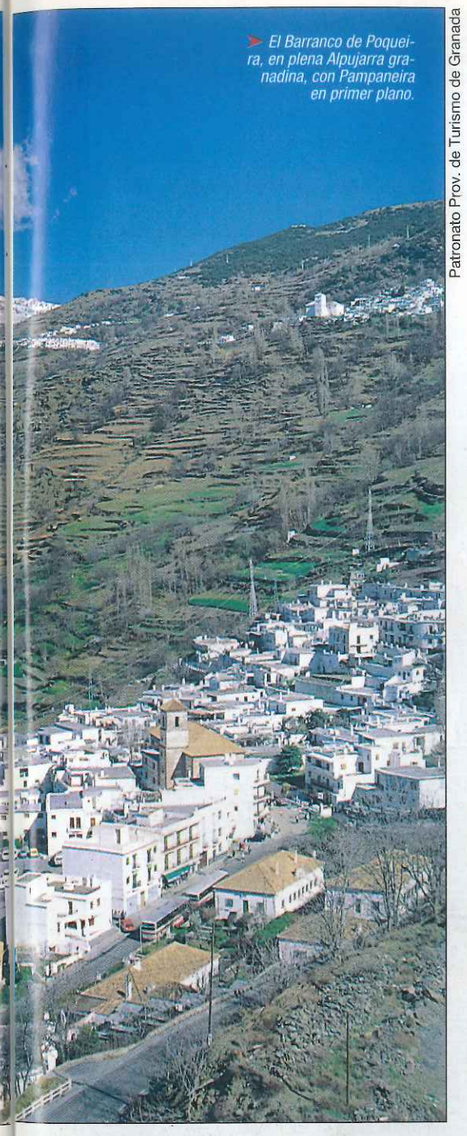
De Granada ya no quedan demasiadas cosas que descubrirles, y mucho menos a través de unos renglones. Porque cuando bajen del coche y comiencen a pasear frente a la Catedral, por la Alcaicería o la plaza Bib Rambla comprenderán por qué Granada es diferente. Su color es diferente, su olor es diferente. Caminar desde Plaza Nueva hasta el Paseo de los Tristes, con el Sacromonte gitano al frente, los cármenes y el Albaicín a la izquierda, y a la derecha un río Darro que no sólo fue inspiración de poetas, sino que, además, es alfombra cristalina de la Alhambra y su Torre de la Vela, les dará una idea de la magia de esta ciudad. Cuenta la leyenda que Morayma, esposa de Boabdil, pasaba largas horas contemplando desde su carmen (El mirador de Morayma) la grandeza de un palacio en el que no vivió mucho tiempo. En 1492 se firmaron las capitulaciones de Santa Fé, por las que Granada pasó a ser cristiana. La única concesión que se hizo a Boabdil fue la entrega del territorio situado al otro lado de Sierra Nevada: las Alpujarras.



➤ *Cádiar, con Sierra Nevada al fondo.*

Hacia allí partió el séquito y hacia allí nos dirigimos por la N-323. Pero antes de coger el desvío a Lanjarón, hagan una breve parada en Otura, a 8 kilómetros de la capital, para contemplar la misma imagen con la que el Rey Chico lloró al ver por última vez la Alhambra (aunque igual no fue para tanto, porque para la historia quedó el nombre del Suspiro del Moro, sin más). Seguimos camino por la N-323 y tomamos la A-348 para detenernos en Lanjarón. No es necesario perder tiempo buscando





➤ *El Barranco de Poqueira, en plena Alpujarra granadina, con Pampaneira en primer plano.*

Patronato Prov. de Turismo de Granada



el centro, hoteles, comercios o su famoso balneario: la carretera atraviesa el pueblo convirtiéndose en su principal arteria comercial y de servicios, además de la entrada definitiva a las Alpujarras. Y de ahí, por la misma carretera, al final de tanta curva, llegaremos hasta Cádiar donde, a pesar de algunas construcciones modernas, podemos disfrutar de un paisaje típico de casas blanqueadas que encierran estrechas y empinadas calles para tal vez comprar alguna de las confortables jarapas típicas de la zona.

Nuestra próxima parada es Láujar de Andarax, donde el rey moro se instaló en su nuevo y breve reino. Su abundancia en agua y la inclusión de parte de su término municipal en el parque natural de Sierra Nevada, hacen de sus paisajes los ideales para relajarse y descansar de la carretera. Y si va en septiembre, Láujar le recibirá con un paisaje de vendimia que invita a los sentidos. Si ha venido en todo-terreno, podrá usarlo en cualquiera de las rutas que van hacia Sierra Nevada o la Sierra de Gádor.

Marchamos ahora hacia el último tramo del destierro, para hacer un alto en Berja, ciudad de casi 13.500 habitantes presidida desde un alto por la antigua alcazaba árabe cuyas murallas daban cobijo a la antigua población. De entre sus restos encontramos además parte del legado romano además de muestras de otras épocas. Por cierto, el horario de visita es libre. Y de Berja hasta Adra, ciudad pesquera por ahora y en los tiempos en los que el Rey Chico embarcó rumbo a Marruecos. Cuentan los lugareños que el lugar exacto desde el que partió fue la antigua desembocadura del río, el actual paso Cabrahigo. Fue un 1º de octubre cuando, abatido por la pérdida de sus reinos y por la muerte de su fiel Morayma y uno de sus hijos, el último rey de Granada dijo adiós a todo lo que le hizo feliz. Cuentan que alguien vio como, desde el barco, dejó caer su espada. ◆

El tráfico

Nuestra ruta de este número sigue la falda sur de Sierra Nevada, por Las Alpujarras. Por ello, la carretera tiene tramos sinuosos y en los que conviene extremar la precaución.

- El primer punto a tener en cuenta es la travesía de Lanjarón: la carretera A-348 es, a la vez, la calle principal de la población y, además, su zona más comercial.
- Poco después del cruce hacia Notaez, la carretera se estrecha y presenta mayores curvas, por lo que conviene circular con un especial cuidado.
- En el p.k. 50 comienza a mejorar la carretera y a tener menos curvas.
- Tras cruzar la travesía de Yátor (extreme la precaución) la carretera empeora y se volverá más estrecha. Y un poco más adelante, en el cruce de Jorairatar, empeora el firme.
- A la altura del cruce a Válor, la carretera vuelve a mejorar en lo que respecta al firme y se hace más ancha.
- El tramo hasta Adra, aunque con curvas, está bien de firme y señalización.

Dónde comer

GRANADA: Rte. Chikito, donde comieron Falla o Lorca, Rte. Cunini y Rte. Paco Martín (junto a la Basílica de la Virgen de las Angustias).
LANJARÓN: Rte. El Club.
CÁDIAR: Hostal Rte. El Cadí: menús típicos alpujarreños.
LAUJAR: Villa turística Laujar (Ctra. del Fondón): sopa de pimientos de tostado y unos soplillos.
BERJA: Mesón El Chirlato.
ADRA: Es tradicional ir 'de tapas' por bares y mesones como la "Bodeguilla el Perola".

Dónde dormir

GRANADA: Parador Nacional S. Francisco, dentro del real de la Alhambra (www.parador.es).
LANJARÓN: Complejo Turístico Alcadima (958 77 08 09). Venta Los Herradores (www.ventadelosherradores.es.fm).
CÁDIAR: Alquería de Morayma (958 34 32 21/ www.alqueriamorayma.com)
LAUJAR: Complejo Turíst. Villa de Andarax (950 51 30 27).
BEJAR: Hostal Las Tinajas (950 49 00 98).
ADRA: Camp. Las Gaviotas (2ª) (950 40 06 60).

Fiestas

TURÓN: Festival Música Tradicional de la Alpujarra (2º domingo de agosto).
TREVELEZ: Día del Jamón (15 agosto).
CÁDIAR: Durante su feria el agua de las fuentes se convierte en vino (5-9 octubre).
LAUJAR: Día de la Vendimia (11 noviembre).
BERJA: Feria del Ganado (1-5 octubre), Fiesta de los Doblones (27 diciembre).
ADRA: Fiestas de la Virgen del Mar (6-8 septiembre).

Más información

CÓMO LLEGAR: Desde el norte, por N-IV y N-323; desde Sevilla, por A-92; desde el Este, A-92 o N-340.

- Patronato Turismo Granada: 958 24 71 29.
- As. Empr. Turismo Alpujarras: 958 78 43 26.
- www.ocioaventura.com: enlaces y datos.
- Oficina Turismo Lanjarón: 958 77 02 82.
- Ayuntamiento de Cádiar: 958 76 80 31.
- Ayunt. Laujar de Andarax: 950 60 80 06.
- Ayuntamiento de Berja: 950 49 00 07.
- Ayuntamiento de Adra: 950 40 04 00.

MANUEL MARTÍNEZ

ATLETA

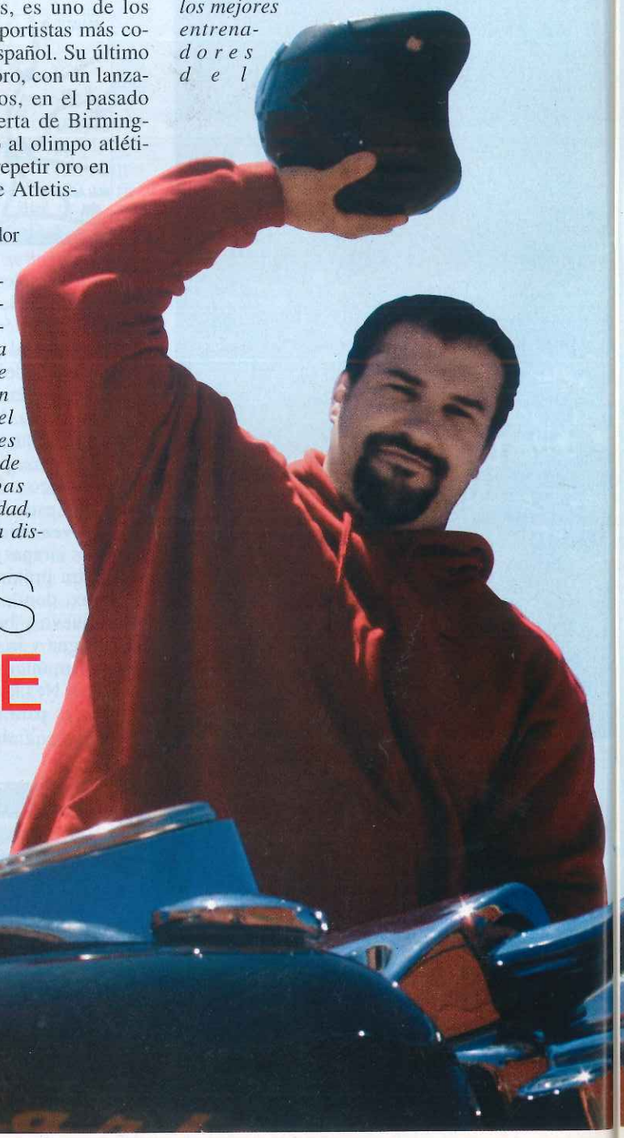
Manuel Martínez, gracias a sus éxitos –el último, el oro en el Mundial de Birmingham que espera repetir en París–, está dando a conocer el lanzamiento de peso en España. Este 'motero' se define como un conductor tranquilo y que nunca olvida el casco o el cinturón de seguridad.

Emmanuel ZOCO
Fotos: Norberto CABEZAS

Manuel Martínez, 28 años, lanzador de peso y últimamente candidato a político municipal en las recientes elecciones, es uno de los deportistas más conocidos del atletismo español. Su último éxito –una medalla de oro, con un lanzamiento de 21,24 metros, en el pasado Mundial de pista cubierta de Birmingham– lo ha catapultado al olimpo atlético. Este verano espera repetir oro en París, en el Mundial de Atletismo al aire libre.

- ¿Cómo llegó a lanzador de peso?

- Al ser un niño grande, más o menos coordinado, fuerte y también rápido, encajaba perfectamente en lo que es un lanzador. Para un niño que empieza en el deporte, el atletismo es interesante porque puede hacer muchas pruebas distintas (saltos, velocidad, lanzamiento...) hay una disciplina que se adapta a cada persona. Poco a poco, el atletismo dejó de ser sólo un hobby. A medida que aumentaban los resultados también iban aumentando las responsabilidades y a los 17 años entrenaba tres o cuatro horas al día, casi como un profesional. Además, tuve la suerte de coincidir desde el primer momento con uno de los mejores entrenadores del mundo, Carlos Burón, que confió en mí y sigue siendo mi entrenador.



"EL CASCO ES INDISPENSABLE

- El atletismo cada vez tiene más seguidores, ¿siente el apoyo de la afición?

- Sí, en estos dos últimos años hemos mejorado mucho: tenemos más repercusión en la Prensa y el número de seguidores está creciendo. Pero, aún queda mucho camino. Poco a poco vamos consiguiendo mejores resultados, que sirven para atraer a la afición. Así, los esfuerzos del día a día tienen su recompensa.

- ¿Qué opina de los casos de dopaje en el atletismo?

- El tema del dopping siempre es peligroso y difícil de abordar. En principio, hay que castigar al deportista que no respeta las normas del juego. Pero se peca de sensacionalismo... Se toma al atleta como 'cabeza de turco', olvidando que tras él hay un entorno que, en caso de positivo, también es responsable... Las filtraciones a la Prensa son flagrantes, la notificación llega antes a la Prensa que al atleta y su imagen pública queda completamente defenestrada... Los juicios son muy simplistas, con un análisis y un contraanálisis... Y hay países, como EE. UU., que no aceptan los convenios internacionales de dopping, así que un atleta europeo puede llegar a pasar veinte controles antidoping al año frente a dos de un americano, con lo que la periodicidad de este control y la presión de los atletas es diferente.



- ¿Qué hace para evadirse cuando no entrena ni compite?

- Me gusta pasear, la música, el cine... en general toda la cultura. Además, pinto, hago un poco de escultura y escribo poesía. Y no soy un caso único. Conozco muchos compañeros interesados por el arte. La imagen del deportista alejado de la cultura es falsa, quizás motivada por los futbolistas, pero no es así. En general, el deportista es una persona culta y con bastante sensibilidad.

'MOTERO' Y TRANQUILO.

Manuel Martínez conduce coches y motos desde hace diez años. El automóvil sólo lo usa en vacaciones y desplazamientos largos. El resto del tiempo, en León, va siempre en su Harley Davidson, un capricho que tiene desde hace dos años.

- ¿Cómo se define como conductor?

- Durante los primeros años de carné fui un poco alocado, pero ahora soy bastante tranquilo, tengo paciencia y sé guardar la calma; además, me gusta disfrutar del trayecto.

- ¿Qué importancia da al uso del casco?

- El casco es indispensable; yo siempre lo llevo puesto. Me pasa igual con el cinturón en el coche: nunca se me olvida. En León es bastante difícil ver a una persona sin casco, pero en otras ciudades se relajan en el uso con la excusa del calor. Hay que darse cuenta de que el casco protege la cabeza, no es un elemento decorativo.

- Para evitar la siniestralidad en la carretera, ¿es partidario de educar o de sancionar?

- Siempre me ha gustado más la educación que la sanción, pero reconozco que, muchas veces, hasta que no somos sancionados no aprendemos o tomamos en serio las normas. En principio, formar sería la primera opción y si no da resultado, castigar.

"HAY JÓVENES QUE CONDUCEN 'A LO LOCO' Y BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL, PERO TAMBIÉN HAY ADULTOS QUE LO HACEN"

"EN EL DOPING, EL ATLETA ES LA 'CABEZA DE TURCO' Y SE OLVIDA QUE TRAS ÉL HAY UN ENTORNO QUE TAMBIÉN ES RESPONSABLE"

- Todos los estudios coincicen: los jóvenes están implicados en muchos de los accidentes...

- Es así, pero quiero 'romper una lanza' en su favor. Muchos de los accidentes en los que se ven involucrados más que por una conducción temeraria se deben a la falta de experiencia. Muchas veces, la inexperiencia, el no saber cómo va a responder el coche en una curva o cómo conducir con mucha lluvia provoca accidentes y hasta que no tienes un susto, no te das cuenta del peligro. Hay jóvenes que conducen 'a lo loco' y bajo los efectos del alcohol, pero también hay adultos que lo hacen. ◆

LA DAMA DEL PALANQUÍN



CRISTINA MORATO
PERIODISTA Y VIAJERA

En el siglo XIX, época de las grandes exploraciones geográficas, un buen número de intrépidas viajeras se aventuraron por el continente africano cuando su interior aún era un misterio y recorrerlo significaba una muerte casi segura. Las impenetrables junglas y áridos desiertos, las enfermedades tropicales, las fieras salvajes, las tribus hostiles y sus reyes sanguinarios echaban para atrás al más curtido de los viajeros. Las leyendas evocaban monstruos terroríficos, salvajes amazonas y caníbales que se relamían de gusto mientras cocinaban a fuego lento a algún misionero entrometido. Pero estas damas, vestidas con sus corsés, enaguas, calurosos faldones, botines y sombrilla se atrevieron a recorrer estas inhóspitas regiones nunca antes visitadas por un blanco sin pensar en los peligros a los que iban a enfrentarse.

COMO EL AUTOMÓVIL AÚN NO HABÍA SIDO INVENTADO, ALGUNAS EXPLORADORAS RECURRIERON A CURIOSO ARTILUGIOS PARA RECORRER LAS JUNGLAS DEL ÁFRICA

Es difícil imaginar, hoy que atravesamos las sabanas africanas en cómodos y climatizados coches todo terreno, cómo eran aquellos primeros viajes de exploración por tierras ignotas. La mayoría de las expediciones –que podían durar largos meses– se realizaban a pie porque los caballos y bueyes no podían sobrevivir a la mortal picadura de la mosca tsé-tsé, portadora de la enfermedad del sueño. La imagen del explorador vestido de safari, tocado con su salacot abriéndose paso a machetazos en medio de la tupida vegetación y seguido de una caravana de porteadores nativos, refleja sin romanticismos la dureza de aquellas travesías.

Pero no todos los viajeros aceptaron de buen grado tener que caminar días y días por selvas y caminos de fango bajo un sol abrasador expuestos al ataque de las fieras salvajes. Como el automóvil aún no había sido inventado, algunas exploradoras recurrieron a curiosos artilugios para poder recorrer lo más cómodamente posible las junglas del África negra sin estropear sus delicados botines.

La norteamericana May French Sheldon fue la exploradora decimonónica más original y glamourosa de su tiempo. En 1891 decidió organizar una expedición enteramente femenina a la región de los masais, al pie del Kilimanjaro, en la actual Kenia. Como dinero no le faltaba y quería viajar con el máximo confort, en su equipaje incluyó algunos caprichos: una bañera de estaño plegable, un juego de té de porcelana china, cubertería de plata, manteles de lino y una larga lista de regalos para los jefes tribales. Entre sus complementos preferidos figuraba una larga peluca rubia y un vestido largo de pedrería –digno de una emperatriz– que lucía en ocasiones especiales para impresionar a los nativos. Pero el plato fuerte de la expedición Sheldon era sin duda un enorme palanquín redondo de mimbre trenzado con cortinas y cómodos cojines rojos en su interior que mandó construir en Inglaterra. Cuando el singular artefacto llegó al puerto de Mombasa, en la costa oriental africana, los encargados de la aduana se quedaron perplejos y lo apodaron "el elefante blanco" dadas sus dimensiones.

May Sheldon consiguió su objetivo y llegó al pie del majestuoso monte Kilimanjaro deslumbrando a los temidos masais con su peculiar medio de transporte. "Bebe Bwana" o la mujer-jefe, como la llamaban sus sirvientes, pudo atravesar en época de lluvias regiones intransitables y dormir en el interior de su "vehículo" al refugio de las nubes de mosquitos y otros insectos que la acechaban a diario. Sus logros como viajera le permitieron entrar a formar parte de la prestigiosa Real Sociedad Geográfica de Londres en 1892. Aún faltaban muchos años para que en las polvorientas calles de Nairobi (Kenia) se vieran los primeros coches de la marca Ford que llegaban por mar desde Londres tras una larga travesía y que causaron furor entre los colonos ingleses. A partir de entonces el continente negro ya no tendría el mismo romanticismo de aquellos primeros viajes donde audaces hombres y mujeres medían sus fuerzas con una naturaleza salvaje e imponente. Cuando África era aún el Jardín del Edén. ◆



Luces e inmovilización

El art. 105 del Reglamento General de Circulación dice que en las inmovilizaciones entre la puesta y salida del sol o bajo las condiciones a las que se refiere el art. 106, estando en la calzada o arcén de una vía, deberá, el vehículo, tener encendidas las luces de posición. Si hago un estacionamiento en el arcén no transitable fuera de poblado, ¿no sería obligatorio?- *Encarnación Romero Ruiz. Castilleja de la Cuesta. Sevilla.*



***Respuesta:** El artículo 105.1 del Reglamento General de Circulación se refiere al supuesto de vehículos inmovilizados, en condiciones de visibilidad reducida, y en calzada o arcén de una vía, no distinguiendo si se trata o no de un arcén no transitable fuera de poblado. Por tanto, en el caso consultado, el vehículo debería tener encendidas las luces de posición.*

Cinturón eficaz

Leo sorprendido como un lector aboga por la eliminación del portón trasero. La causa aducida es que, tras el vuelco del vehículo en un accidente, los ocupantes de las plazas traseras pueden salir despedidos a través del hueco que deja el portón al abrirse. Siento y comparto el dolor de esta persona, que afirma haber perdido un ser querido de este modo, pero me parecería más recomendable que defendiera el uso de los cinturones de seguridad –por incómodos o molestos que sean– en las plazas traseras. Este es, sin ninguna duda, el único método eficaz para evitar que las personas salgan 'volando' desde un vehículo que se accidenta.–*Félix Antonio Garrido Rodríguez. Madrid.*



Publicidad, no

El Ayuntamiento de Córdoba está colocando por todas las vías de la ciudad paneles informativos que, en algunos casos, son de ayuda para la circulación y. en otros, son carteles de publicidad. En carreteras públicas sé que está prohibido colocar cualquier cartel publicitario. ¿Y en ciudad? ¿Dónde debo dirigirme para denunciar el hecho?– *Enrique M. Jiménez (correo electrónico).*

***Respuesta:** Conforme establece el artículo 58 de la Ley de Seguridad Vial, el titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la regulación del tráfico ordenará la inmediata retirada de las señales antirreglamentariamente instaladas, de las que hayan perdido su objeto y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro y, en su caso, la sustitución por las que sean adecuadas.*
Salvo por causa justificada, nadie debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la misma o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación del tráfico o de la responsable de las instalaciones.



Igualmente, está prohibido modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su tención.

Fecha de caducidad

Mi permiso caduca en 2004 para unas categorías y en 2007 para otras. Si sólo voy a quedarme con las categorías que caducan en 2007, ¿tengo que renovarlo en 2004?- Miguel Robles Martínez. Madrid.



***Respuesta:** Los diferentes permisos pueden tener diferentes plazos de validez y así queda reflejado en el permiso. Si no tiene interés en conducir algún tipo de vehículos, puede dejarlo caducar sin necesidad de realizar ningún trámite, duplicado o renovación y continuar conduciendo los vehículos para los cuales tiene los permisos en vigor. En todo caso, debe tener muy en cuenta que, una vez finalizada la vigencia de una categoría de permisos, no se está autorizado a conducir dichos vehículos, ya que no existe ningún plazo de margen en el que siga siendo válido y que, en todo caso, dispone de un plazo de cuatro años para ponerlo nuevamente en vigor sin necesidad de realizar examen alguno.*

Infracciones y código de la circulación

He descubierto una de las principales causas por las que los conductores cometen infracciones de tráfico. Sencillamente, porque van observando como se incumple la normativa de manera continua. Por donde van observan vehículos mal aparcados y que no son sancionados. Si se deciden a cumplir con los límites de velocidad, el resto de conductores les pitan, les sobrepasan de mala manera e incluso les insultan. Si deciden mantener la distancia de seguridad,

ACUSE DE RECIBO

Necesito un 'reciclaje'

Estoy empezando a pensar que me hace falta un reciclaje en mi formación como conductora, aunque no sé cómo llevarlo a cabo ni de dónde sacar las 'nuevas' normas vigentes en las carreteras por las que transito habitualmente. Y no hablo de quienes se saltan una señal de 'stop', estacionan impidiendo la visibilidad de una intersección o adelantan en zonas prohibidas.
Esto es algo totalmente distinto, pero, dado que voy observando varios casos, me intriga saber qué ampara estas conductas: un niño circula en bicicleta por una carretera convencional con un coche siguiéndole detrás y haciendo las veces de escolta. ¿Resultado? Dada la reducida velocidad del 'coche escolta', que circula adaptando su velocidad a la de la bicicleta, el resto de los conductores nos vemos obligados a adaptarnos a ese 'ritmo' si no existen condiciones favorables para un adelantamiento para, luego, realizar dicha maniobra procurando no poner en peligro al coche ni al niño. No quiero pensar qué puede pasar si un día de estos nos encontramos con un vehículo de grandes dimensiones –autobús o camión– formando parte de esta comitiva. Y, claro, la culpa será de quien no respete la separación lateral necesaria en estos casos.-*Carmen Menéndez Fernández. Salas (Asturias).

el espacio que dejan es permanentemente utilizado por otros para 'colarse'. Si deciden aparcar bien, luego encuentran vehículos en doble fila que les impiden salir... En este orden de cosas, muchos conductores deciden sumarse a la normalidad y cometer infracciones.

Sé que lo que digo no gusta, porque estoy diciendo que o la normativa de tráfico está mal y no sirve, o hay una total desidia de las autoridades que no hacen cumplir la normativa existente. Esa es la realidad.

La solución es hacer el Código de la circulación algo más permisivo y ser intransigente con los infractores, hacer cumplir la norma siempre. Que me explique alguien qué sentido tiene esperar a que se ponga verde un semáforo peatonal, con perfecta visibilidad y sin ningún peatón a la vista. Sólo es un ejemplo para constatar que el Código es sustancialmente mejorable.– *Fernando Posteguillo (correo electrónico).*



Rotonda mágica

En referencia a la megarotonda (El Maletero, nº 159), se trata de la "Magic roundabout" (glorieta maravillosa) de la circunvalación interior de Swindon, ciudad a 80 km. de Londres, entre Oxford y Bristol, en el Reino Unido. Su nota más característica es que en las cinco glorietas exteriores se circula en sentido horario –propio de la circulación por la izquierda– mientras en la gran glorieta interior se hace en sentido antihorario, como haríamos en España.– *Fernando Barrado. Salamanca.*

Exigir el seguro en la ITV

Uno de los temas que más me preocupa es que miles de vehículos circulen sin el preceptivo seguro obligatorio y/o voluntario, con el coste –mil millonario– para el Estado



que tiene que hacer frente a las costosas indemnizaciones con motivo de los accidentes causados por los conductores de esos vehículos. Si cuando se pasa la preceptiva ITV se exige el 'cartón' del coche y que el vehículo esté en perfecto estado para poder seguir circulando, ¿no sería factible exigir que el mismo estuviera al corriente del pago en la cobertura del seguro obligatorio? Realmente, no sé si es más peligroso circular con un tubo de escape que ocasiones ruidos o con un vehículo no asegurado que pueda ocasionar un accidente con muertos y lesionados.– *Pedro L. García García. Madrid.*

⏭ *Respuesta: Las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos tienen por objeto comprobar que éstos conservan las condiciones de seguridad requeridas, por lo que los centros y su personal que llevan a cabo tales inspecciones no pueden realizar funciones que, como la de controlar el seguro obligatorio, no les competen.*

Pedir disculpas

El 27 de abril, con ocasión de una peregrinación de Madrid a Santiago de Compostela, en la etapa León-San Martín del Camino, sobre las 11:50 salíamos seis peregrinos del Santuario de la Virgen del Camino y cruzábamos la N-120. Y fuimos testigos de una maniobra muy negligente: una joven conductora circulaba hacia Astorga y León por la referida N-120 en el tramo de doble carril. Al llegar a la desviación a Onzonilla y Quintana, como la hubiera rebasado en unos 50 metros, con total



frialdad y a pesar de las sonoras advertencias de hasta cinco vehículos que circulaban por su mismo carril y necesitaron realizar maniobras para esquivarla, dio marcha atrás y tomé ese desvío, poniendo en peligro tanto su vida como la de los demás conductores. Además, lamentamos su falta de sensibilidad al no dirigir a los implicados y a quienes afeamos su conducta la más mínima disculpa. Reconocer su error hubiera bastado.– *Juan López López. Oviedo (Asturias).* ◆

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 Aranaz, 86
Sección CARTAS
28027 MADRID

CARTA DEL médico

Con adaptaciones, sí

¿Qué piden y qué exigen para sacarte el permiso de conducir de camión y de autobús? Quisiera sacármelos, pero no sé si es posible pues, a raiz de un accidente de tráfico –yo iba de copiloto–, sufrí una rotura de cadera y me ha quedado una minusvalía del 33%. ¿Por esta razón me pueden poner 'pegas'?– Mª Teresa Bernal Muñoz. Cariñena (Zaragoza).

⏭ *Respuesta: La presencia de problemas en el aparato locomotor no impiden, como norma general, la obtención o prórroga del permiso o licencia de conducción de permisos no profesionales (grupo primero). En su carta no especifica las limitaciones que padece, pero en la actualidad las ayudas técnicas y adaptaciones de los vehículos existentes permiten que prácticamente cualquier ciudadano pueda acceder al uso de un turismo. La jefatura provincial de Tráfico correspondiente le indicará los pasos que debe seguir para la obtención o prórroga de su permiso con las condiciones restrictivas (adaptaciones en el vehículo u otras) que sean precisas.*

Baja temporal de un vehículo

Si no va a usar temporalmente su vehículo (o lo han robado), puede darlo de baja por un tiempo. En ese plazo, no se paga seguro obligatorio e impuesto municipal, ni se pasa ITV...

DOCUMENTACIÓN:

- Solicitud en el modelo oficial, firmado por el interesado, en la jefatura de Tráfico de su domicilio o donde fue matriculado el vehículo.
- Pagar la tasa (6,40 €), excepto en sustracciones.
- DNI del interesado en vigor o resguardo de renovación más un documento oficial (permiso de conducir, p.e.) que acredite los datos del DNI.
- Original y fotocopia del pago (o exención) del Impuesto municipal de Vehículos de Tracción Mecánica.
- Permiso o Licencia de Circulación y Tarjeta de Inspección Técnica o Certificado de Características.

■ Menores: Además, firma del representante, documentación que acredite la representación y original del DNI.

■ Extranjeros: Tarjeta de Residencia en vigor (o documento de identidad de su país o pasaporte) y número de identificación de extranjero en todo caso.

■ Empresas: Originales del NIF y DNI del apoderado y documento que acredite poder actuar en su nombre. ◆

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)
VÍA DIGITAL Canal "Vía Tráfico"
WAP http://www.dgt.es/index.wml
MOVISTAR "En ruta" (GSM) a través nº 505

Tasas DGT 2003

www.dgt.es/administracion/tasas.html

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
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	3,20
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	6,60
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	9,80
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	13,20
Duplicado licencia (extravío, deterioro, revisión o modificación).	7,00
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	1,40
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	2,80
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	4,20
Revisiones hasta 4 años (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).

PERMISOS Y LICENCIAS

Provincia	Permisos mayo	Licencias mayo
Álava (VI)	421	37
Albacete (AB)	790	131
Alicante (A)	3.713	590
Almería (AL)	1.121	169
Asturias (O)	1.850	92
Ávila (AV)	214	39
Badajoz (BA)	1.094	162
Barcelona (B)	7.940	1.026
Burgos (BU)	581	16
Cáceres (CC)	624	65
Cádiz (CA)	2.201	334
Cantabria (S)	817	89
Castellón (CS)	815	95
Ciudad Real (CR)	615	117
Córdoba (CO)	1.273	169
Coruña, A (C)	1.691	80
Cuenca (CU)	347	39
Girona (GI)	1.287	263
Granada (GR)	1.837	187
Guadalajara (GU)	369	35
Guipúzcoa (SS)	985	85
Huelva (H)	725	115
Huesca (HU)	329	54
Illes Balears (IB)	2.012	341
Jaén (J)	979	73
León (LE)	679	40

PERMISOS Y LICENCIAS

Provincia	Permisos marzo-abril	Licencias marzo-abril
Lleida (L)	782	76
Lugo (LU)	594	59
Madrid (M)	10.272	534
Málaga (MA)	4.222	631
Murcia (MU)	2.451	421
Navarra (NA)	968	103
Ourense (OU)	516	26
Palencia (P)	253	6
Palmas, Las (GC)	2.045	58
Pontevedra (PO)	1.618	110
Rioja, La (LO)	483	56
Salamanca (SA)	627	23
S. C. Tenerife (TF)	2.169	112
Segovia (SG)	310	6
Sevilla (SE)	3.243	380
Soria (SO)	136	9
Tarragona (T)	1.035	170
Teruel (TE)	203	18
Toledo (TO)	1.010	80
Valencia (V)	4.807	521
Valladolid (VA)	824	32
Vizcaya (BI)	1.263	75
Zamora (ZA)	331	39
Zaragoza (Z)	1.361	158
Ceuta (CE)	176	22
Melilla (ML)	102	16
TOTALES	76.910	8.184

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (18/6/2003)

E CJP

VEHÍCULOS MATRICULADOS POR TIPOS (enero, febrero, marzo y abril)

Total 164.978

- 128.313 Turismos
- 26.665 Furgonetas y camiones
- 7.667 Motocicletas
- 1.687 Tractores industriales
- 307 Autobuses
- 339 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)

iLv

Municipio (Provincia/Isla)	Teléfono
ANDALUCÍA	
Albox (AL)	950/12 09 02
Berja (AL)	950/40 63 00
Huércal de Almería (AL)	950/14 02 29
Huércal de Almería (AL)	950/30 02 40
Vera (AL)	950/82 88 52
Algeciras (CA)	956/57 28 17
Cádiz (CA)	956/25 25 90
Jerez de la Frontera (CA)	956/14 41 41
Puerto Real (CA)	956/59 06 12
San Fernando (CA)	956/88 35 20
Villamartín (CA)	956/23 12 82
Baena (CO)	957/67 12 50
Córdoba (CO)	957/20 25 77
Córdoba (CO)	957/29 11 50
Lucena (CO)	957/50 27 72
Pozoblanco (CO)	957/13 05 17
Albolote (GR)	958/46 68 62
Baza (GR)	958/34 20 98
Granada (GR)	958/27 26 21
Motril (GR)	958/60 01 16
Huelva (H)	959/24 51 86
Minas de Tharsis (H)	959/39 79 18
La Palma del Condado (H)	959/40 09 57
San Juan del Puerto (H)	959/36 70 70
Zalamea La Real (H)	959/56 21 06
Beas de Segura (J)	953/45 82 75
Guarromán (J)	953/67 21 98
Jaén (J)	953/28 17 00
Úbeda (J)	953/75 80 70
Algarrobo (MA)	95/255 08 62
Estepona (MA)	95/280 35 50
Antequera (MA)	95/203 1462
Málaga (MA)	95/217 15 47
El Palo (MA)	95/220 70 03
Ronda (MA)	95/287 05 36
Alcalá de Guadaíra (SE)	95/567 91 35
Carmona (SE)	95/419 13 00
Cazalla de la Sierra (SE)	95/488 46 77
Gelves (SE)	95/576 05 28
Montequinto (SE)	95/567 91 35
Osuna (SE)	95/582 07 83
La Rinconada (SE)	95/579 71 61
Utrera (SE)	95/586 32 32
ARAGÓN	
Huesca (HU)	974/21 14 76
Sabiñánigo (HU)	974/48 19 19
Monzón (HU)	974/40 30 06
Barbastro (HU)	974/31 41 54
Fraga (HU)	974/47 22 58
Sariñena (HU)	974/57 24 57
Teruel (TE)	978/60 29 64
Alcañiz (TE)	978/83 18 55
(*) MÓVIL (TE) 607/263 506 y 687/344 686	
Zaragoza (Z)	976/57 08 18
Calatayud (Z)	976/88 53 72
Utebo (Z)	976/78 54 74
Tarazona (Z)	976/64 40 50
Ejea de los Caballeros (Z)	976/66 44 51
ASTURIAS	
Avilés (O)	98/552 02 28
Cangas de Narcea (O)	98/581 06 05
El Entrego (O)	98/566 11 00
Gijón (O)	98/530 01 03
Jarrio (O)	98/547 38 38
Llanera (O)	98/526 33 17
Mieres (O)	98/545 18 15
Ribadesella (O)	98/592 80 45
CANTABRIA	
Corrales del Buelna (S)	942/83 12 80
Maliaño (S)	942/36 90 44
Ojaiz (S)	942/33 95 06
CANARIAS	
Agüimes (GC)	928/18 20 20
Antigua (GC)	928/87 81 45
Las Palmas (GC)	928/48 06 39
Las Palmas (GC)	928/48 07 51
Telde (GC)	928/71 02 03
Antigua (Fuerteventura/GC)	928/81 14 73
Arrecife (Lanzarote/GC)	928/81 14 73
Sta. María de Guía (GC)	928/55 01 53
Arafo (TF)	922/50 17 00
Los Realejos (TF)	922/34 53 56
El Rosario (TF)	922/61 99 22
San Miguel Abona (TF)	922/73 50 88
El Paso (La Palma/TF)	922/48 59 52
S. Sebastián (Gomera/TF)	922/87 01 38
Valverde (El Hierro/TF)	922/55 14 51
CASTILLA-LA MANCHA	
Albacete (AB)	967/21 59 73
Albacete (AB)	967/21 09 74
Almansa (AB)	967/31 13 86
Hellín (AB)	967/30 54 10
Villarrobledo (AB)	967/14 53 62
Alcázar de S. Juan (CR)	926/54 66 50
Ciudad Real (CR)	926/21 28 00
Manzanares (CR)	926/61 23 93
Puertollano (CR)	926/41 12 05
Cuenca (CU)	969/21 35 53
Motilla del Palancar (CU)	969/33 33 99
Alcolea del Pinar (GU)	949/30 03 80
Guadalajara (GU)	949/20 29 86
Ocaña (TO)	925/13 14 02
Talavera de la Reina (TO)	925/80 19 90
Toledo (TO)	925/23 00 63
Los Yébenes (TO)	925/32 10 02
CASTILLA Y LEÓN	
Arévalo (AV)	920/30 33 58
Avila (AV)	920/22 11 12
Aranda de Duero (BU)	947/50 73 99
Burgos (BU)	947/19 82 80
Burgos (BU)	947/48 16 80
Miranda de Ebro (BU)	947/32 59 52
Villasante de Montija (BU)	947/14 02 39
Cembranos (LE)	987/30 38 60
Onzonilla (LE)	987/25 40 99
Ponferrada (LE)	987/45 56 51
Cervera de Pisuerga (P)	979/87 07 77
Palencia (P)	979/72 75 08
Béjar (SA)	923/41 15 00
Carbajosa Sagrada (SA)	923/19 02 74
Castellano Moriscos (SA)	923/36 14 35
Ciudad Rodrigo (SA)	923/46 30 14
Cuéllar (SG)	921/14 24 29
Valverde Majado (SG)	921/49 00 23
Burgo de Osma (SO)	975/36 02 17
Soria (SO)	975/22 71 40
Tordesillas (VA)	983/77 11 51
Valladolid (VA)	983/47 23 54
Valladolid (VA)	983/29 29 11
Benavente (ZA)	980/63 67 99
Morales del Vino (ZA)	980/57 00 25
CATALUÑA	
Argentona (B)	902/127 600
Badalona (B)	902/127 600
Barcelona (B)	902/127 600
Berga (B)	902/127 600
Cornellà (B)	902/127 600
Granollers(B)	902/127 600
Igualada (B)	902/127 600
Manresa (B)	902/127 600
Sant Andreu de la Barca (B)	902/127 600
Sant Joan Despí (B)	902/127 600
Sant Just Desvern (B)	902/127 600
S. Miquel d'Olerdola (B)	902/127 600
Sta. Perpetua Mogoda-CIM (B)	902/127 600
Terrasa (B)	902/127 600
Vic (B)	93/886 10 33
Viladecavalls (B)	902/127 600
Vilanova i La Geltrú (B)	902/127 600
Blanes (GI)	972/35 31 33
Celra (GI)	972/49 28 88
Olot (GI)	972/26 95 76
Palamós (GI)	972/60 05 55
Puigcerdá (GI)	902/127 600
Ripoll (GI)	972/71 40 45
Vilamalla (GI)	972/52 51 26
(*) MÓVIL (GI)	972/52 51 26
Artesa de Segre (L)	938/861 033
Granyanella (L)	902/127 600
Lleida (L)	902/127 600
Montlerrer (L)	902/127 600
Solsona (L)	902/127 600
Tremp (L)	902/127 600
Vielha-Mijaran (L)	902/127 600
Montardit y Sort (L)	902/127 600
Montblanc (T)	902/127 600
Mora la Nova (T)	902/127 600
Reus (T)	902/127 600
Tarragona (T)	902/127 600
Tortosa (T)	902/127 600
COMUNIDAD VALENCIANA	
Alicante (A)	902/196 196
Alcoy (A)	96/554 54 55
Benidorm (A)	902/196 196
Denia (A)	966/43 54 43
Elche (A)	902/196 196
(*) MÓVIL (A)	620 996 108 y 902 196 196
Orihuela (A)	96/536 71 82
Pilar de la Horadada	96/676 72 73
Redovan (A)	96/675 44 97
Torrevieja (A)	96/670 74 74
Villena (A)	96/597 93 23
Castellón de la Plana (CS)	964/25 15 36
(*) MÓVIL (CS)	964/25 15 36
Villarreal (CS)	964/53 54 00
Vinaroz (CS)	964/40 13 20
Alzira (V)	96/241 82 73
Catarroja (V)	96/26 76 02
Gandia (V)	96/286 22 33
Masalfasar (V)	96/140 05 61
(*) MÓVIL (V)	658 936 305
Onteniente (V)	96/291 07 20
Puerto de Sagunto (V)	96/269 81 58
Ribarroja (V)	96/166 81 81
Utiel (V)	96/217 15 62
Valencia (V)	96/313 60 00
Valencia (V)	96/340 71 14
Xátiva (V)	96/228 37 47
EXTREMADURA	
Badajoz (BA)	924/27 11 02
Mérida (BA)	924/37 20 73
Villanueva Serena (BA)	924/84 33 50
Zafra (BA)	924/55 44 41
Cáceres (CC)	927/23 25 77
Coria-Moraleja (CC)	927/50 20 59
Navalmoral Mata (CC)	927/53 53 53
Plasencia (CC)	927/41 18 70
Trujillo (CC)	927/32 18 35
GALICIA	
Arteixo (C)	981/60 27 20
Cacheiras-Teo (C)	981/80 60 09
A Coruña/Espíritu Santo (C)	981/61 16 61
Artes-Riveira (C)	981/87 24 00
Narón (C)	981/31 50 51
Santiago-Tambre (C)	981/57 11 00
Foz (LU)	982/13 55 07
Lugo (LU)	982/20 90 37
Monforte de Lemos (LU)	982/41 04 12
Viveiro (LU)	982/55 04 83
O Barco (OR)	988/32 51 55
S. Ciprián das Viñas (OR)	988/24 97 12
Curro-Barro (PO)	986/71 33 54
Lalín (PO)	986/79 41 03
Pontebora (PO)	986/86 50 20
Verín (OR)	988/41 15 39
Vigo-Peinador (PO)	986/48 69 36
Porriño (PO)	986/33 39 92
ILLES BALEARS	
Ciudadela (IB)	971/48 00 44
Inca (IB)	971/50 24 04
Mahón (IB)	971/35 45 02
Manacor (IB)	971/55 54 57
Palma de Mallorca (IB)	971/26 59 50
Palma de Mallorca (IB)	971/29 79 06
Santa Gertrudis (IB)	971/31 59 76
MADRID	
Alcalá de Henares (M)	91/881 80 63
Alcorcón (M)	91/643 46 00-56 18
Aranjuez (M)	91/801 12 56
Arganda del Rey (M)	91/871 41 14
Coslada (M)	91/672 80 48
Leganés (M)	91/688 50 46
Lozoyuela (M)	91/669 42 12
Navalcarnero (M)	91/811 51 55-45 18
Navas del Rey (M)	91/865 05 91
Parla (M)	91/698 26 12
Pinto-Getafe (M)	91/695 86 58
Las Rozas (M)	91/637 71 61
S. Sebastián Reyes (M)	91/652 71 77
Tres Cantos (M)	91/803 11 93
Vallecas (M)	91/785 91 12
Villalba (M)	91/851 16 87
Villarejo de Salvanés (M)	91/874 53 63
MURCIA	
Alcantarilla (MU)	968/89 00 39
Caravaca de la Cruz (MU)	968/72 55 02
Cartagena (MU)	968/52 83 19
Espinardo (MU)	968/30 74 44
Jumilla (MU)	968/78 25 18
Lorca (MU)	968/46 07 61
Molina de Segura (MU)	968/64 54 91
San Pedro del Pinatar (MU)	968/18 80 83
NAVARRA	
Beriain (NA)	948/31 02 60
Noain (NA)	948/31 27 59
Pamplona (NA)	948/30 35 86
Peralta (NA)	948/75 05 54
Tudela (NA)	948/84 70 00
LA RIOJA	
Calahorra (LO)	941/14 68 14
Logroño (LO)	941/29 11 58
Logroño (LO)	941/20 82 95
S. Domingo Calzada (LO)	941/34 27 10
PAÍS VASCO	
Amorebieta (BI)	94/630 89 57
Arrigorriaga (BI)	94/671 17 13
Trápaga (BI)	94/478 12 14
Zamudio (BI)	94/452 11 13
Bergara (SS)	943/76 04 90
Irún (SS)	943/62 63 00
Urnieta (SS)	943/55 00 00
Jundiz (VI)	945/29 05 10
CEUTA	
Ceuta-El Tarajal	956/50 73 74

(*) ESTACIÓN ITV MÓVIL DE LA PROVINCIA DONDE SE ENCUENTRE

EN SEPTIEMBRE Y OCTUBRE, REVISIÓN

Provincia	de	hasta	hasta
Álava	3387-X	4441-X	5599-X
Albacete	5218-U	6037-U	7133-U
Alicante	9181-EB	5066-EC	1544-ED
Almería	8413-AG	0248-AH	2482-AH
Asturias	2418-CF	5029-CF	8101-CF
Ávila	3264-I	3589-I	3966-I
Badajoz	9737-AC	1055-AD	2725-AD
Balears, Illes	1185-DJ	5030-DJ	9420-DJ
Barcelona	1994-VW	922-VX	0934-WB
Burgos	4871-Y	5837-Y	7058-Y
Cáceres	7217-T	8096-T	9130-T
Cádiz	3462-BM	6504-BM	9911-BM
Cantabria	1812-AN	3546-AN	5585-AN
Castellón	7154-AT	9207-AT	1542-AU
Ciudad Real	0744-Y	1734-Y	2926-Y
Córdoba	4642-AV	6472-AV	8431-AV
Coruña, A	7357-CD	0459-CF	4105-CF
Cuenca	0938-K	1370-K	1892-K
Girona	1760-BN	4491-BN	7559-BN
Granada	8712-AV	0938-AW	3786-AW
Guadalajara	3888-I	4245-I	4742-I
Guipúzcoa	5624-BG	7645-BG	0062-BH
Huelva	7226-Y	8364-Y	9758-Y
Huesca	9617-O	0278-P	1134-P
Jaén	4003-AD	5493-AD	7046-AD
León	0854-AH	2047-AH	3510-AH
Lleida	6226-AG	7483-AG	9201-AG
Lugo	3668-W	4568-W	5602-W
Madrid	2125-YC	1778-YF	6065-YH
Málaga	0144-CW	5107-CW	0341-CX
Murcia	1464-CD	5421-CD	0257-CF
Navarra	6145-AZ	8239-AZ	0757-BB
Ourense	6229-V	7081-V	8062-V
Palencia	4210-K	4690-K	5219-K
Palmas, Las	0983-CG	4842-CG	9396-CG
Pontevedra	1467-BN	4075-BN	7426-BN
Rioja, La	8214-T	8978-T	0038-U
Salamanca	7196-U	7887-U	8786-U
S. C. Tenerife	4507-BX	7951-BX	1694-BY
Segovia	9123-I	9484-I	9902-I
Sevilla	1435-DM	6375-DM	2292-DN
Soria	9928-F	0148-G	0431-G
Tarragona	6721-BB	8958-BB	2094-BC
Teruel	1845-I	2198-I	2628-I
Toledo	6077-AD	7406-AD	9146-AD
Valencia	5256-GU	3053-GV	2543-GW
Valladolid	7651-AJ	9031-AJ	0720AK
Vizcaya	6598-CP	9283-CP	2598-CS
Zamora	5594-K	6053-K	6557-K
Zaragoza	7599-BM	0208-BN	3089-BN
Ceuta	7222-G	7513-G	7798-G
Melilla	8243-E	8537-E	8838-E

Las matrículas corresponden a turismos que deben pasar su primera ITV en septiembre y octubre de 2003.

BOLETÍN PARA CAMBIOS DE DOMICILIO

NO SE ADMITEN NUEVOS SUSCRIPTORES. Por tanto, no envíen peticiones: es imposible atenderlas.

CAMBIOS DE DOMICILIO. Los suscriptores que cambien de domicilio o quieran que se les envíe "Tráfico" a un lugar distinto al habitual deben rellenar el boletín adjunto o enviar sus datos completos –nombre y apellidos, antiguo y nuevo domicilio, y la referencia (un número de seis cifras que va junto al nombre en la etiqueta que acompaña a la revista)– a:
Revista "Tráfico"
c/ General Aranaz, 86. 28027 MADRID
Fax: 91 320 41 38

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO

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

POBLACIÓN | CÓDIGO POSTAL

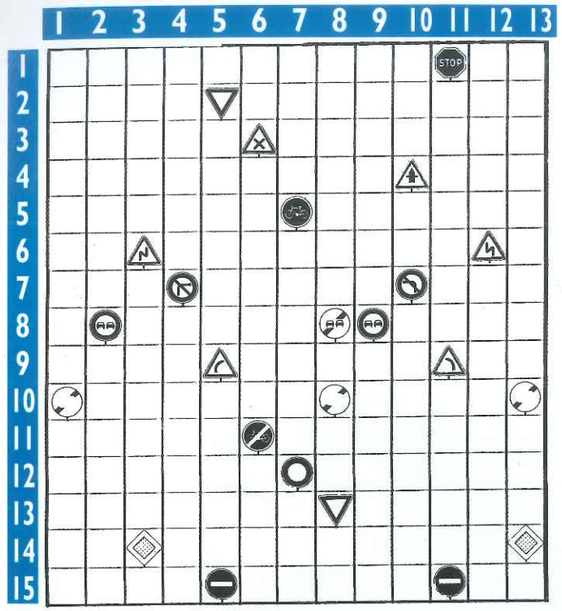
PROVINCIA | **REFERENCIA**

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

POBLACIÓN | CÓDIGO POSTAL

PROVINCIA

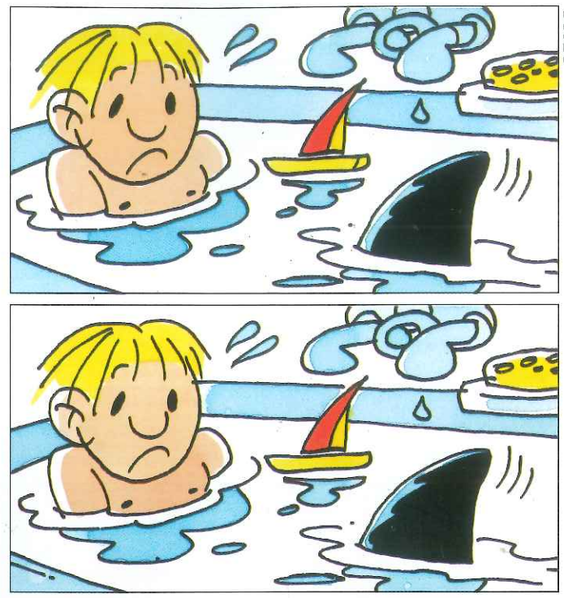
GRAN CRUCIGRAMA



HORIZONTALES **1:** Relativo a la transgresión de la ley divina. Siglas de Arte Popular.- **2:** Príncipe o caudillo árabe. Alma de hilo en que se lía estambre o seda para formar los flecos.- **3:** Desafiar a duelo. Instrumentos musicales de cuerda usados en la Antigüedad.- **4:** Cierta tonadilla andaluza. Aféresis de ahora.- **5:** Colérico, enfadado. Inundad una tierra de agua.- **6:** Consonantes de mito. Agregárala, añadiérala. Vocal.- **7:** Átomo o grupo de átomos que llevan una carga eléctrica.- **8:** Consonante. Hijo de Dédalo que huyó del laberinto de Creta. Pieza que cubre y cierra una caja.- **9:** Interjección. Fragancia, perfume. Existe.- **10:** Irritase, encolerizase. Próximo, contiguo.- **11:** Palanca que mueve algo poniendo en ella el pie. Lustrar papel o tela. **12:** Título de los jefes o caudillos de los cosacos. Pasara un líquido por un cedazo o colador.- **13:** Muy malas, que no pueden ser peores. Niñas pequeñas.- **14:** Terminación verbal. Corazas ligeras de mallas usadas en la Edad Media.- **15:** Carga dispuesta en la trasera de un cerro. Recorte e iguale con tijeras. Preposición.

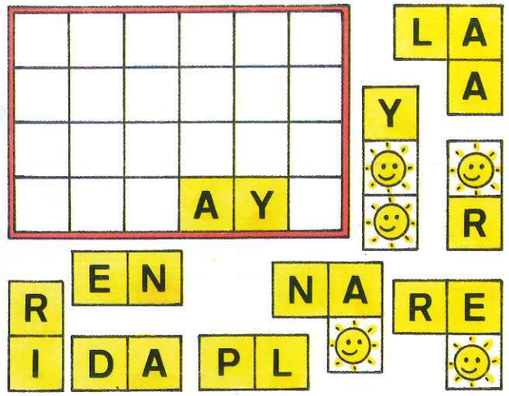
VERTICALES **1:** Piel de cabra especialmente preparada para escribir en ella. Nombre que dan los africanos a los sacerdotes cristianos.- **2:** Dícese del jubilado. Abertura larga y estrecha en los muros de los castillos para poder disparar contra el enemigo.- **3:** Señalar día, hora y lugar para una entrevista. Limpias, puras. Consonante.- **4:** Trampas, embustes. Arte de fabricar vasijas y objetos de barro.- **5:** Consonante. Placa quitinosa, dura y alargada de la lengua de algunos moluscos. Árbol de madera blanca y ligera resistente al agua.- **6:** Terminación verbal. Hicieras dócil a un animal salvaje. Cesta que usan los pescadores.- **7:** Vine a este mundo. Sentimientos apasionados hacia una persona del sexo opuesto. Hijo de Adán y Eva.- **8:** Expresara su parecer. Vocal. Símbolo químico del actinio. Símbolo del lutecio.- **9:** El príncipe de los infiernos. Familiarmente, pendencieros.- **10:** Ave palmípeda. Pronombre personal. Cuero delgado, bruñido y lustroso.- **11:** Distribuida. Fútil, sin importancia.- **12:** Maltratara, desluciera. Afligiérase.- **13:** Las nalgas, asentaderas. Igualdad de nivel. Consonante.

BUSCA LA DIFERENCIA



Entre estos dos dibujos, aparentemente iguales, hay SIETE errores que los diferencian. ¿Puede localizarlos?

COMECOCOS



Sitúe los recortes de esta mesa de relojero en la parrilla, de modo que se lea una frase relacionada con el veraneo. Como ayuda, ya le hemos colocado uno.

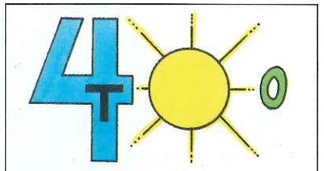
CHARADA

En las dehesas mi primera; mi tercera es musical; en las huertas mi segunda; y mi todo en el hogar

PROBLEMINO

Tres amigos han reunido 960 euros, y todos tienen el mismo número de monedas. Pedro de 5 euros, Ramón de 2 y Ángel, por último, de 1. Con estos datos, ¿podrías decir qué cantidad de dinero tenía exactamente Ramón?

JEROGLÍFICO



¿No opinas que hace buen tiempo?

SOLUCIONES

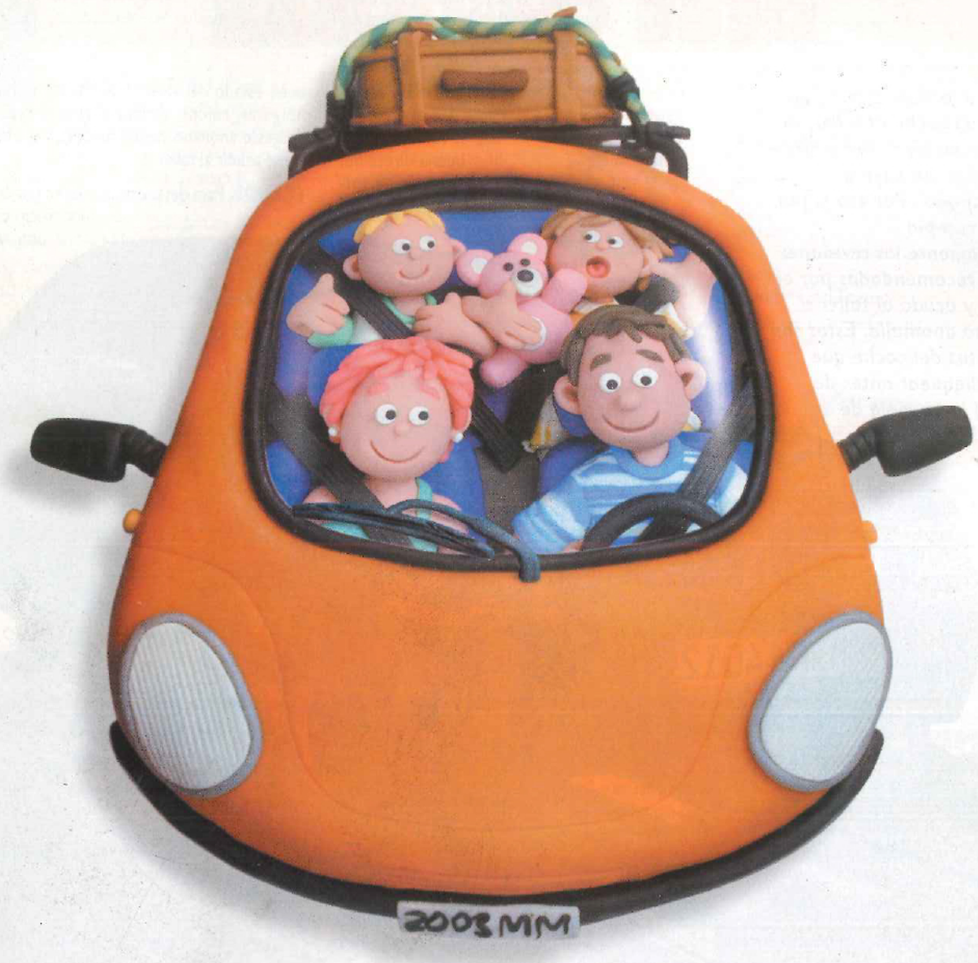
A LA CHARADA: Res-col-do.
AL JEROGLÍFICO: En parte solo (en PAR, TE; SOL, O).
AL PROBLEMINO: 240 €.
AL COMECOCOS: Nadar y relr en la playa.
AL GRAN CRUCIGRAMA: (Sólo horizontales)- 1: Pecaminoso. Ap- 2: Emir. Rapacejo- 3: Relar. Ctlarse.- 4: Grana- dinas. Ora.- 5: Airado. Ame- gad.- 6: Mt. Sumaría. E.- 7: Ión. Lamas. Dar.- 8: N. Icaro. Tapa.- 9: Oeste. Aroma. Es.- 10: Arrase. Afin.- 11: Pedal. Saltar.- 12: Atamán. Colara- 13: Pesimas. Nenas.- 14: Ar. Coseletas.- 15: Zaga. Aluse. En.
A LOS SIETE ERRORES: 1: La esponja; 2: El barquito; 3: Aleta del tiburón; 4: Un grito; 5: El borde de la batera; 6: La nariz del niño; y 7: Una oeja.


MINISTERIO DEL INTERIOR
Dirección Gral. de Tráfico
www.dgt.es
ABRÓCHATE A LA VIDA
PRESS
ABRÓCHATE EL CINTURÓN. ABRÓCHATE A LA VIDA.
El cinturón de seguridad reduce a más de la mitad la mortalidad en caso de accidente.

Tráfico

Verano 2003

GUÍA PARA VIAJAR SEGURO



PARA UN VIAJE TRANQUILO

- Qué elementos del coche debe revisar
- Las claves para planificar el viaje
- Reglas de oro para un trayecto seguro
- Sugerencias para viajar con niños
- Ideas y soluciones para los imprevistos

PARA LLEVAR EN LA GUANTERA

- Mapa con los puntos conflictivos
- Cinco rutas para largos desplazamientos
- Itinerarios alternativos en Cataluña y zona Centro
- Calendario con los días más complicados
- Las horas punta en ciudad y zonas de verano

...Y LOS CONSEJOS, EN CLAVE DE HUMOR, DE RAMÓN ARANGÜENA

Textos: **José Ignacio Rodríguez.** Ilustraciones: **Manuela Martín.** Mapas: **Charo Laiz**

La revisión del coche que le evitará problemas y mejorará su seguridad

LOS PUNTOS VITALES QUE DEBE CHEQUEAR

No espere a la víspera del viaje para llevar el coche al taller; ni deje al azar un buen comienzo de vacaciones, no vaya a quedarse 'tirado'. Por eso y, por seguridad, cumpla escrupulosamente las revisiones periódicas recomendadas por el fabricante y acuda al taller si nota alguna anomalía. Estos son los elementos del coche que conviene chequear antes de lanzarse al largo viaje de verano.



DIRECCIÓN. El volante nos permite llevar el vehículo en la buena dirección. De ahí la importancia del buen estado del sistema. Al menor síntoma de holguras, ruidos, dureza al girar, vibraciones, desgaste anómalo de los neumáticos, etc, conviene acudir al taller.

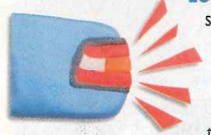
FRENOS. Para detenerse, tanto en condiciones normales como en una emergencia, se precisa que los frenos estén en forma. Por ello es muy importante que vigile su estado, sobre todo, antes de un viaje: pastillas, zapatas, discos y demás elementos del sistema.





NEUMÁTICOS. El desgaste o deterioro de los neumáticos suele ser imperceptible en el día a día, así que este es un buen momento para revisarlos o cambiarlos. Su duración varía entre los 30.000 y los 50.000 kilómetros y, aunque la profundidad mínima legal del dibujo es de 1,6 milímetros, no debe apurar tanto, y más si observa cortes o la goma cuarteada. Verifique la presión en frío, teniendo en cuenta las condiciones de carga, de acuerdo con las recomendaciones del fabricante. Ya sabe que no conviene calzar ruedas de distinta marca y características en el mismo eje.

LUNAS. Todos los elementos transparantes deben estar perfectamente limpios. Una luna rajada o con impactos puede provocar una situación de riesgo. Además, recuerde que llevarlas rayadas, con adornos o pegatinas, disminuye su visibilidad.



LUCES. Haga un repaso a todo el sistema de alumbrado, incluido el de señalización. Pida que le comprueben si están bien regladas las luces, teniendo en cuenta que, si se va a cargar mucho atrás, podría deslumbrar a otros vehículos durante la noche. En todo caso, limpie bien los faros y compruebe que lleva lámparas de repuesto.



BATERÍA. Conviene que en el taller le revisen los vasos y los bornes de la batería, incluso la carga, para detectar cualquier anomalía. Precisamente, las averías de este elemento suelen ser las que más coches dejan 'tirados' en la carretera. Tenga en cuenta que las baterías son cada vez mejores técnicamente y las hay que no necesitan mantenimiento.

AIRE ACONDICIONADO. Aunque no lo parezca, el buen funcionamiento del aire acondicionado contribuye a disminuir la fatiga y, por tanto, supone un soplo de seguridad. Conviene poner el aire en marcha durante unos minutos, incluso fuera de temporada. Aproveche la revisión de verano para que le comprueben la carga del gas –cada 2/3 años necesita normalmente recargarse– y la temperatura de salida del aire, alrededor de los 8 grados. No olvide que su automóvil dispone de filtros que hay que reponer periódicamente: el del aire, el del motor, el del polen... Pregunte en su taller.



NIVELES Y CORREAS. El coche también tiene 'líquidos' tan fundamentales como el del sistema de frenado, el aceite del carter, el del 'limpia' o el de la batería cuyo nivel es preciso vigilar. Revise también las correas para evitar sorpresas desagradables en el viaje.

AMORTIGUADORES. Son fundamentales para la estabilidad del vehículo. Su mal estado provoca un aumento de la distancia de frenado, la pérdida de adherencia en curva, la aparición del acquaplanning a más baja velocidad y el deslumbramiento a los demás conductores. Su vida útil puede rondar los 70.000 kilómetros pero, en todo caso, haga que los revisen.



LIMPIAPARABRISAS. No deje que la suciedad –mosquitos, polvo, etc.– se acumule en el cristal o en las gomas de los limpiaparabrisas. Cambie las escobillas si están cuarteadas y rellene el depósito de líquido, añadiendo un poquito de detergente para mejorar la eficacia del barrido. ♦

REPUESTOS Y DOCUMENTACIÓN OBLIGATORIOS

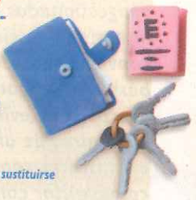
ACCESORIOS

- ✓ *Un juego de lámparas.*
- ✓ *Rueda de repuesto.*
- ✓ *Herramientas necesarias para sustituirlas (gato, destornillador, llaves...).*
- ✓ *Dos triángulos de preseñalización de peligro.*

DOCUMENTACIÓN (*)

- ✓ *Permiso de Conducción.*
- ✓ *Permiso de Circulación.*
- ✓ *Tarjeta de Inspección Técnica.*
- ✓ *Recibo del Seguro.*

(*) Para viajar por España, puede sustituirse por fotocopias compulsadas.





AVERÍAS MÁS FRECUENTES

La mayoría de las averías se deben a fallos de la batería y de los sistemas eléctricos y electrónicos; le siguen otros fallos relacionados con el motor, calentamientos, fugas por el deterioro de los manguitos, correas, etc. que ponen en evidencia que, en muchos casos, la causa se debe a la falta de un adecuado mantenimiento.

LAS CARRETERAS MÁS CONFLICTIVAS

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

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-2 (Zaragoza-El Vendrell) (Barcelona-El Papiol)		
	El Vendrell (T)	
	Esplugues-Sant Feliú (B)	ferrocarril y
	Molins de Rei-Barcelona (B)	en retorno
	El Papiol (B)	a A-7
A-6 (Madrid-Adanero)		
	Las Rozas-Villalba (M)	
	El Espinar-San Rafael (SG)	en túnel

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
A-7 (La Junquera-Alicante-Murcia)		
	Maçanet de la Selva (GI)	C-35
	Sant Celoni-Granollers (B)	
	Montmeló-El Papiol (B)	ampliación 4º carril
	Sant Cugat-El Papiol (B)	
	Martorell-Sta. Margarida (B)	
	El Vendrell y Tarragona (T)	

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Salou-Reus-Vilaseca (T)	nº 35
	L'Hospitalet de L'Infant (T)	
	Valencia (V)	A-7/A-3
	Murcia (MU)	N-301 (Espinardo) y N-340
A-8 (San Sebastián-Bilbao/Santander)		
	Irún (SS)	Paso Biriatou
	San Sebastián-Donostia (SS)	en variante

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Zarautz (SS)	en retorno
	Bilbao-Iím. Cantabria (BI)	
	Castro Urdiales-Guriezo (S)	Túneles de Hoz
	Laredo (S)	
A-9 (A Coruña-Vigo)		
	A Coruña (C)	N-550 A-6
A-15 (Castejón-Andoain)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Noain (NA)	con
	Andoain (SS)	en retornos
A-49 (Sevilla-Huelva)		
	Sevilla (SE)	
A-52 (Benavente-Vigo)		
	O Porriño (PO)	N-120
A-68 (Bilbao-Zaragoza)		

La planificación del viaje, de la A a la Z

VIAJAR CON TRANQUILIDAD

Se trata del viaje más largo del año y no conviene dejar las cosas al azar, desde hacer la reserva de hotel con suficiente antelación, a planificar el itinerario para evitar las rutas más congestionadas o los días de mayor intensidad de circulación. Además, conviene recordar unas normas básicas de seguridad, iniciar el viaje descansado, evitar muchos kilómetros de un tirón, no enmascarar cansancio o sueño con cafés, evitar comidas grasientas, beber agua y zumos y saber qué nos puede perjudicar en un viaje tan largo.



CÓMO ELABORAR UN PLAN

■ **Haga una lista con las cosas imprescindibles:** documentanción del coche, permiso de conducción, último recibo del seguro, tarjeta de asistencia en viaje (si dispone de ella)... su documentación personal, junto con las tajetas de crédito y el bono hotel/apartamento o, en su caso, las llaves.



■ **Estudie el itinerario sobre un mapa** unos días antes de partir, de manera que decida por dónde irá, con qué otras alternativas cuenta en caso de atasco o qué lugares son los más adecuados para hacer una paradita...



■ **Elija el mejor momento** para viajar y trate de evitar las horas centrales del día, sobre todo si no dispone de aire acondicionado; y evite desplazarse hacia el Oeste al atardecer y en dirección Este al alba, para no verse deslumbrado (use gafas apropiadas) por el sol.

PREPARADOS

■ **Descanse previamente** para evitar que surja pronto la fatiga y la somnolencia y para disponer de más reflejos ante cualquier imprevisto.



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Areta (BI)	sentido Arrigorriaga
A-92 (Sevilla/Almería/Puerto Lumbreras)		
	Almería (AL)	variante
C-31 (Barcelona-El Vendrell)		
	Prat de Llobregat-Castelldefels-Costas Garraf (B)	
	Cunit y Segur Calafell (T)	Travesía
C-32 (El Vendrell-Palafolls)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Castelldefels-L'Hospitalet Llobregat (B)	
	Mongat-Vilassar-Arenys (B)	
C-58 (Barcelona-Manresa)		
	Barcelona-Cerdanyola (B)	B-30 y A-7 (Baricentro)
N-I (Madrid-Irún)		
	Alcobendas-El Molar-Venturada (M)	
	Algete (M)	

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Monasterio-Quintanapalla-Fresno (BU)	y trazado
	Lím. Burgos-Armiñón (VI)	A-1
	Etxegárate-Idiazábal (SS)	
	Andoain (SS)	A-15 en retornos
	Lasarte (SS)	N-I en retornos
N-II (Madrid-La Junquera)		
	S. Fernando-Torrejón-Alcalá (M)	

■ **Cálcese adecuadamente.** Deje las chanclas para la playa. Para conducir, lo mejor es llevar un calzado adecuado, que no se pueda enganchar a los pedales. Igualmente, utilice prendas cómodas y amplias.



■ **Equipaje, el imprescindible.** Elimine del equipaje las cosas más supefluas, voluminosas o pesadas. Recuerde que el coche perderá fuerza por el mayor peso (también tardará más en frenar) y por el aire acondicionado. Y reparta adecuadamente la carga, de manera que no dificulte la visibilidad.

EN EL CAMINO

■ **No abuse de la comida.** Evite las comidas pesadas y grasientas que suelen producir somnolencia; pero no olvide que tan malo es comer mucho como poco. Prívese de tomar alcohol, y no deje de beber agua en abundancia, zumos y refrescos no gasificados para combatir la fatiga muscular.



■ **El café engaña.** Puede resultar aconsejable tomar un café, pero no más, ya que combatir el sueño a base de cafeína puede producir una falsa y peligrosa mejoría en el rendimiento.

■ **Pare cada 2 ó 3 horas.** Cada 2 ´0 3 horas aproximadamente, o como mucho después de 300 kilómetros, conviene que se detenga durante 10 ó 15 minutos para estirar las piernas, tomar algo, ir al lavabo y para que los niños se relajen un poco.



EL MÓVIL ¿AYUDA O PELIGRO?



El teléfono móvil puede resultar muy útil si tiene una emergencia o para pedir ayuda para otros. No obstante, no puede utilizarlo mientras conduce salvo que disponga de un sistema de "manos libres". En cualquier caso, se ha demostrado que conducir y hablar por teléfono al mismo tiempo aumenta entre cuatro y nueve veces el riesgo de sufrir un accidente, incluso con dispositivos de "manos libres". Y es que no sólo se producen interferencias en el manejo de los mandos: aumentan las distracciones, se pierde el sentido de la posición en la circulación, se altera la percepción de la velocidad y de la distancia de seguridad, aumenta el tiempo de reacción y se pasan por alto hasta el 50 % de las señales.

■ **Viaje solo.** Nunca haga el viaje detrás o delante del coche de un amigo o familiar, ya que supondría un enorme esfuerzo de concentración y podría obligar a adelantamientos y maniobras peligrosas. Lo mejor es fijar con antelación lugares de encuentro.

REGLAS DE SEGURIDAD

■ **Guarde la distancia de seguridad.** Para saber si es la adecuada, tome una referencia (una señal, por ejemplo) y cuando el coche que le precede esté a su altura, empiece a contar: mil ciento uno, mil ciento dos... y si, al decir mil ciento tres, usted ya la ha sobrepasado, es que circula demasiado cerca.

■ **Mirar, señalizar, ejecutar.** Es la regla básica para cualquier maniobra. Si se desplaza de carril, señalícelo –los demás no son adivinos–, corre el riesgo de provocar un accidente.

■ **El cinturón, siempre.** Es el dispositivo de retención más eficaz: reduce a la mitad el riesgo de morir en caso de accidente; y recuerde que, sin él, el airbag –que es un valioso complemento– sirve de muy poco. Y si circula en motocicleta, póngase el casco. ◆

CÓMO REBAJAR LA TENSIÓN

Para disminuir la tensión que origina conducir durante muchos kilómetros, Rocío Lidón, fisioterapeuta, propone a los lectores de la revista "Tráfico" unos sencillos ejercicios para realizar antes (también al final) o en uno de los imprescindibles descansos durante el viaje. Mejorará el estado físico y aumentará la seguridad. Los ejercicios a realizar, siempre sentados, y en series de diez, se centran en la columna cervical, en la que más se acumula la tensión:

- *Con las manos entrelazadas detrás de la nuca, inspirar aire y echarlo mientras se baja la cabeza y se aproximan los codos (5 veces).*
- *Realizar movimientos circulares con los hombros.*
- *Tres ejercicios de cuello: dejar caer la cabeza hacia adelante, tocando el pecho y, ligeramente, hacia atrás; inclinar alternativamente la cabeza hacia la izquierda y hacia la derecha; girar alternativamente la cabeza hacia la izquierda y hacia la derecha.*



- *En las paradas en semáforos o atascos, presionar, durante un segundo, en el reposacabezas con la nuca.*

A QUÉ DEBE RENUNCIAR

- ***Al alcohol,** origen de muchos accidentes: el 31% de los conductores muertos durante el pasado año había bebido. Si va a conducir, no beba, ni poco ni mucho, ni siquiera en distancias cortas.*
- ***A las drogas,** incluso a determinados medicamentos (consulte a su médico): pueden producir alteraciones para conducir.*



- ***A las prisas.** Imponerse una hora fija para llegar o reservar hora para comer puede ser muy peligroso, viaje sin prisas.*

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Azuqueca-Guadalajara (GU)	en retornos
	Taracena (GU)	autopista R-2
	Zaragoza (Z)	
	Lleida-Els Alamús (L)	y desdoblamiento
	S. Pere Arquells (L)-Sta. Mª del Camí (B)	autovía
	Montmaneu (La Panadella) (B)	
	Bruc (B)	en túnel

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	S. Joan Despí (B)	ampliación. cinturón litoral
	Sant Feliú Llobregat-Cornellá (B)	
	Alella-Mongat (B)	
	Arenys de Mar y Calella (B)	Travesía
	Tordera (B)	con GI-600 (Can Bartoll)
	Fornells Selva (GI)	desdoblam. y mejora Travesía
	Girona (GI)	variante con

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Llers (GI)	A-7
N-III/A-3 (Madrid-Valencia)		
	Madrid-Arganda (M)	M-40 y M-45
	Rivas Vaciamadrid-Arganda (M)	M-50
	Tarancón-Honrubia (CU)	puntuales
	Atalaya del Cañavate (CU)	A-31
	Chiva-Valencia (V)	A-7

Julio y agosto, los meses de más accidentes

RADIOGRAFÍA DEL PELIGRO

Los meses de julio y agosto continúan siendo los que registran más accidentes y víctimas, sin duda debido al mayor número de desplazamientos. Las zonas costeras se convierten en los puntos calientes del peligro, mientras que las causas de los accidentes se mantienen: distracciones, velocidad inadecuada y maniobras antireglamentarias.

Durante los pasados meses de julio y agosto se produjeron 17.535 accidentes con víctimas, con un balance de 1.063 muertos y 5.069 heridos graves. Son datos, tanto de los percances producidos en ciudad como en carretera, de los dos meses que encabezan claramente el ranking negro de los accidentes. Aunque en los últimos años la tendencia de la accidentalidad veraniega ha evolucionado a la baja, estos meses acaparan el 18% de la accidentalidad de todo el año, del 20% de los muertos y el 19% de las víctimas mortales.

Sin duda, es la época en la que se producen más desplazamientos y aunque éstos tienen lugar a través de todo el país, las zonas costeras son las que experimentan un mayor crecimiento de la accidentalidad respecto al resto del año. Es el caso de comunidades como Andalucía, Galicia, Cataluña o la Comunidad Valenciana, sin olvidar otras 'de paso' como Castilla y León, Extremadura o Navarra.

DÓNDE. Como es lógico, el mayor número de accidentes se produce en las carreteras nacionales, que soportan una gran densidad de tráfico. En cambio, las autovías y autopistas, por las que también circula gran cantidad de vehículos, son las más seguras.

CUÁNDO. El momento del peligro se centra en el período comprendido entre las primeras horas de la mañana hasta las dos de la tarde, seguido del tramo que va desde las dos de la tarde hasta las ocho.

POR QUÉ. Las causas que mayor incidencia tienen en los accidentes son las distracciones, la velocidad inadecuada, las maniobras antirreglamentarias y la invasión del carril contrario. ◆



ADÓNDE VIAJAN LOS ESPAÑOLES

Andalucía, Comunidad Valenciana y Cataluña son los destinos más habituales de los españoles. Precisamente el 91% de los viajes que realizan los españoles tiene lugar dentro de nuestro país, mientras que sólo un 9% decide viajar al extranjero. Además, el medio de transporte más utilizado es el vehículo particular (80%) y, muy por debajo, el autobús, el avión y el tren.

Por otro lado el número de turistas y visitantes extranjeros sigue creciendo: el año pasado llegaron 51,7 millones de turistas y 78,9 millones de visitantes, lo que sitúa a España como primer destino vacacional del mundo en el segmento sol y playa y segundo, tras Francia, en turismo general. Según la Secretaría de Estado de Comercio y Turismo, "el crecimiento se debió, en su práctica totalidad, gracias a la evolución positiva demostrada por las llegadas de visitantes por carretera, tanto de turistas como de excursionistas".

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-IV (Madrid-Cádiz)		
	Madrid (M)	M-40 y M-45
	Seseña-Aranjuez (M)	
	Ontígola-Ocaña (TO)	N-301 en retorno
	Venta Cárdenas-Santa Elena (J)	
	Córdoba (CO)	a Ronda Exterior
	El Cuervo (SE)	Travesía

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Jerez-Pto. Santa María-Puerto Real (CA)	
	Jerez Frontera (CA)	desdoblamiento con
N-V (Madrid-Badajoz)		
	Alcorcón (M)	M-50 y M-40
	Alcorcón-Navalcarnero (M)	
N-VI (Madrid-A Coruña)		
	Villalba (M)	con A-6

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Guadarrama (M)	Travesía
	El Espinar y Villacastín (SG)	
	Medina del Campo (VA)	en mediana
	Mota Marqués-lím. prov. Zamora (VA)	firme
	Pozuelo del Páramo-Torre Bierzo (LE)	firme
	Ponferrada-Becerrreá (LE)	mejora firme
	Los Nogales (LE)	en túnel

Cinco rutas de larga distancia





Ante la posibilidad de que se produzcan retenciones en determinadas fechas, la DGT ha establecido para este verano cinco grandes itinerarios de largo recorrido, como alternativa a las rutas más habituales. Compruebe si su origen y destino coinciden. Son estos:

1° Andalucía Occidental- Cornisa Cantábrica.

2° Castilla y León-Levante

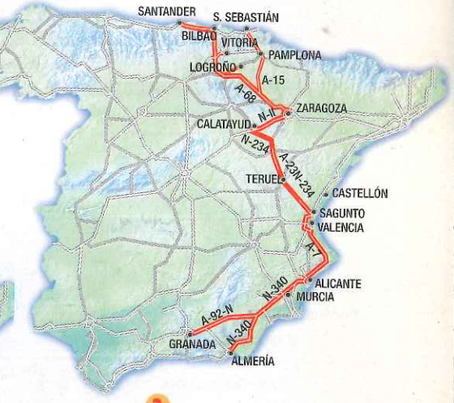
3° Andalucía Oriental-Zona Norte (País Vasco, La Rioja y Navarra).

4° Andalucía-Aragón y Cataluña.

5° Andalucía Occidental-Zona Centro (Madrid).







CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Nadela (LU)	con C-546
	A Coruña (C)	Perillo-Oleiros
N-110 (Soria-Plasencia)		
	Villacastín (SG)	
N-111 Medinacelli-Pamplona)		
	La Póveda Soria-lím. La Rioja (SO)	túnel Piqueras
	Panzares-Logroño (LO)	mejora calzada

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Albelda de Iregua-Logroño (LO)	N-232
	Villatuerta (NA)	mejora calzada
N-120 (Logroño-Vigo)		
	Navarrete-Nájera (LO)	
	S. Domingo Calzada (LO)	Travesía LR-111
	San Medel (BU)	mejora
	Virgen del Camino-Astorga (LE)	mejora calzada

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Monforte (LU)	con LU-601 (Castro Caldelas)
	Ourense-Peares (OU)	mejora firme
	O Pino (OU)	Travesía con A-52
	Porriño (PO)	mejora firme
	Vigo (PO)	A-9
N-121 (Tudela-Pamplona)		
	Tudela (NA)	con A-15

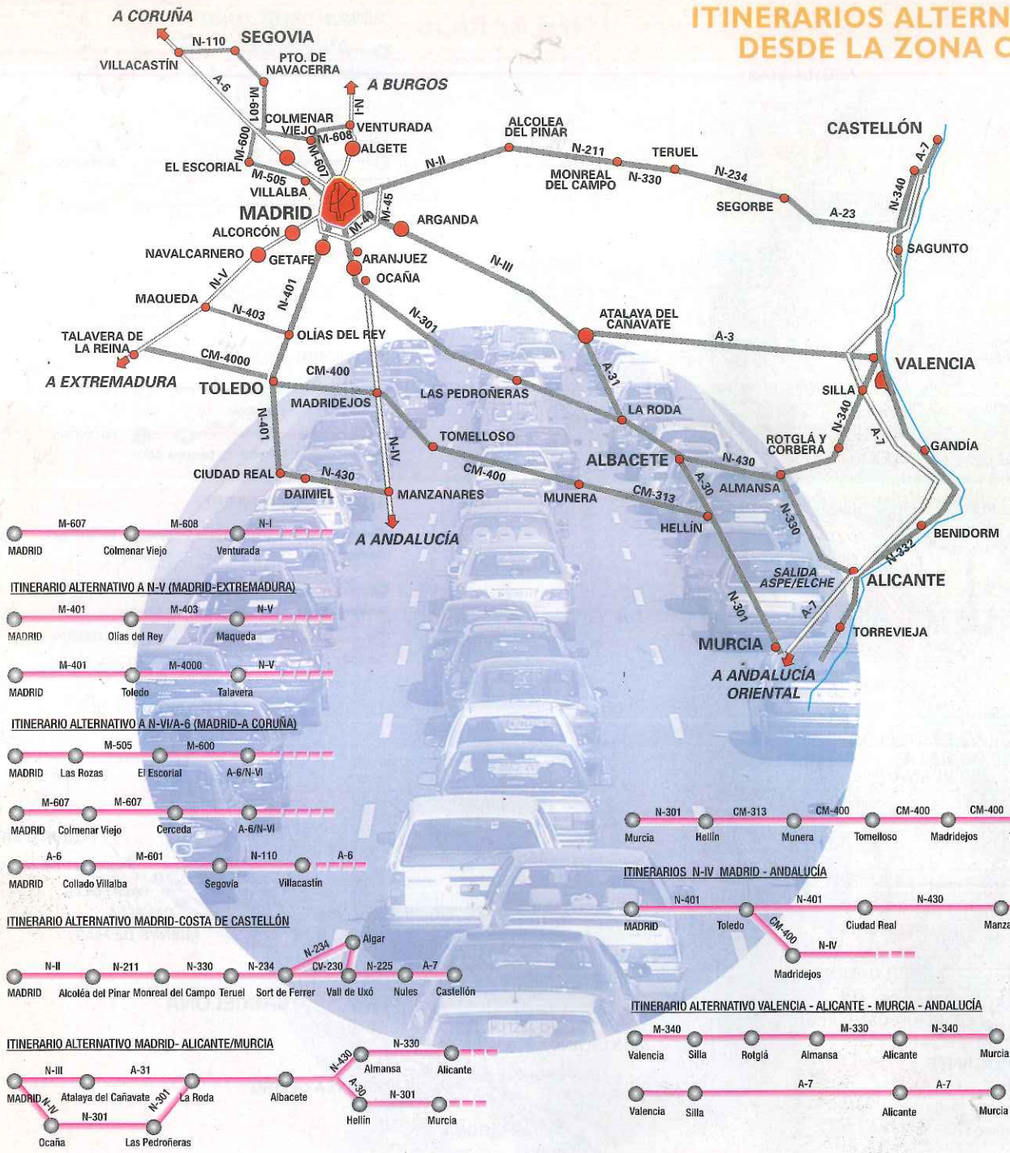


Esta información ha sido recopilada por el Área de Gestión de Tráfico de la DGT con información de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Servicio Catalán de Tráfico de la Generalidad de Cataluña.

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-122 (Zaragoza-Portugal por Zamora)		
	El Burgo Osma (SO)	variante.
	Toro-Zamora (ZA)	autovía
N-145 (La Seu d'Urgell-Andorra)		
	La Seu d'Urgell-Andorra (L)	y paso fronterizo
N-152 (Barcelona-Puigcerdá)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Fontanals de Cerdanya (GI)	paso superior
N-232 (Vinaroz-Santander)		
	El Burgo de Ebro-Zaragoza (Z)	Travesía
	Zaragoza (Z)	desdobl. calzada
	Tudela (NA)	desdobl. calzada
	Alfaro y Rincón Soto (LO)	en puentes y

ITINERARIOS ALTERNATIVOS DESDE LA ZONA CENTRO



ITINERARIO ALTERNATIVO A N-V (MADRID-EXTREMADURA)

ITINERARIO ALTERNATIVO A N-VI/A-6 (MADRID-A CORUÑA)

ITINERARIO ALTERNATIVO MADRID-COSTA DE CASTELLÓN

ITINERARIO ALTERNATIVO MADRID- ALICANTE/MURCIA



ITINERARIOS N-IV MADRID - ANDALUCÍA



ITINERARIO ALTERNATIVO VALENCIA - ALICANTE - MURCIA - ANDALUCÍA

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Ausejo-El Villar (LO)	variante
	Agoncillo-Logroño (LO)	
	Cenicero y Tirgo (LO)	y variante
N-234 (Sagunto-Burgos)		
	Viver-Segorbe (CS)	en retornos y
	Lim. prov. Castellón-S. Agustín (TE)	
	Santa Eulalia (TE)	N-234

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-240 (Tarragona-San Sebastián)		
	Monzón (HU)	Travesía
	Noain (NA)	A-15
N-260 Eje Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo)		
	Argelaguer-Olot (GI)	desdoblamiento con
	Campo-Ainsa (HU)	desdoblamiento y mejora
N-301 (Ocaña-Cartagena)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Las Pedroñeras (CU)	Travesía
	Venta del Olivo-Archena (MU)	mejora firme
	Murcia (MU)	ampliación Ronda Norte
	Baños y Méndigo (MU)	C-3319 (San Javier)
	Cartagena (MU)	vía rápida La Manga
N-322 (Córdoba-Valencia)		
	Linares y Villacarrillo (J)	hundimiento calzada

Las fechas y los momentos más conflictivos para viajar

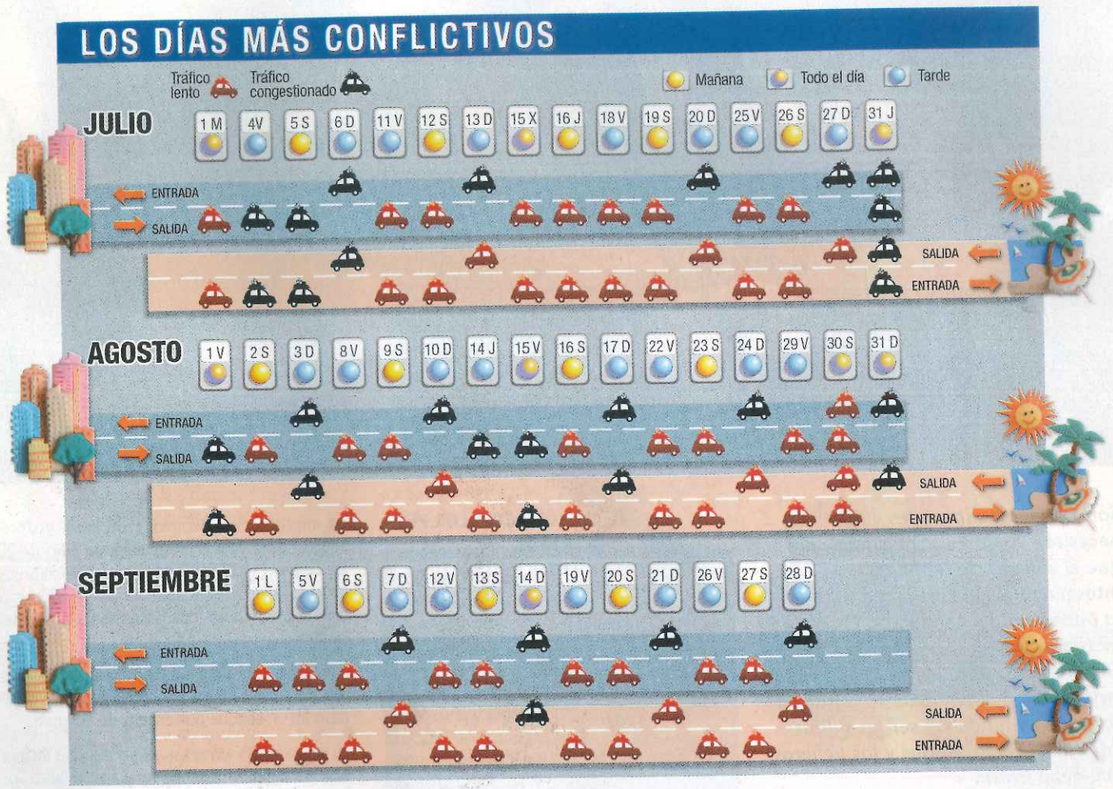
EVITE LO PEOR

La DGT ha previsto los días y las horas en los que se producirán las mayores intensidades de circulación durante este verano. Consulte el calendario con los días más conflictivos, tanto en los movimientos de entrada y salida de las grandes ciudades, como en las zonas de vacaciones; y sepa las horas de circulación intensa y las fechas de las festividades. Si puede, elija el mejor momento para viajar.

FIESTAS NACIONALES Y AUTONÓMICAS. 15 de julio: Canarias, Cantabria, Galicia, Navarra y País Vasco. **15 de agosto:** Nacional. **8 de septiembre:** Asturias y Extremadura. **11 de septiembre:** Cataluña. **15 de septiembre:** Cantabria.

HORAS DE CIRCULACIÓN INTENSA. ● **Zona ciudad: Entrada:** domingos, de 18 a 24 horas. **Salida:** viernes, de 15 a 22 horas. ● **Zona verano: Entrada:** viernes, de 15 a 22 horas. **Salida:** domingos, de 18 a 24 horas. **Ambos sentidos:** sábados y domingos, de 9 a 13 horas.

LOS DÍAS MÁS CONFLICTIVOS



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Iznatoraf (J)	mejora calzada
N-323 (Bailén-Motril)		
	Granada-Armilla (GR)	ampliación Ronda Sur
	Izbor-Salobreña (GR)	
N-331 (Córdoba-Málaga)		
	Fernán Núñez (CO)	Travesía
	Aguilar Frontera y Monturque (CO)	autovía A-44

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Monturque-Lucena (CO)	autovía
	Encinas Reales (CO)	Travesía
	Antequera-Málaga (MA)	en túneles
	Málaga (MA)	en
N-332 (Cartagena-Valencia)		
	Mazarrón (MU)	Travesía a Águilas
	Torrevieja (A)	

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Campello, Villajoyosa y Altea (A)	Travesía
	Oliva, Bellreguart, Gandía y Sueca (V)	Travesía
N-340 (Cádiz-Barcelona)		
	Chiclana (CA)	mejora calzada
	Chiclana-Conil-Vejer (CA)	
	Algeciras (CA)	paso inf. A-381
	San Roque (CA)	con provisional

Soluciones y recomendaciones para viajar con niños

PAPÁ, ¿CUÁNDO LLEGAMOS?



Son pasajeros especiales que necesitan cuidados específicos para que el viaje no se les haga interminable y, de rebote, afecte a la paciencia del conductor. No pierda los nervios, sepa cómo entretenerlos para evitar que repitan machaconamente "¿cuánto falta?"; y conozca cómo deben ser las sillitas infantiles, cómo usarlas y los peligros que debe evitar.



¡OJO CON LOS PELIGROS!

Sin atar. Si el niño va sentado pero sin ningún tipo de sujeción, es probable que salga disparado hacia adelante en caso de una frenada brusca; y no digamos si hay un impacto. Por ejemplo, a 50 km/h y sin el adecuado sistema de retención, un niño de 20 kg. de peso sería proyectado hacia los parabrisas con una fuerza equivalente a más de 500 kg; o bien aplastaría a los ocupantes de las plazas delanteras.

En brazos. Llevar al niño en brazos es una práctica muy peligrosa y sería imposible sujetarlo en un choque por encima de 10 km/h.

Ventanillas abiertas. Si no dispone de aire acondicionado, procure no bajar mucho los cristales: evitará situaciones peligrosas como que el niño saque un brazo tire algo por la ventanilla.

Puertas sin seguro. Es mejor que accione el cierre del sistema 'antiniños' para evitar que puedan abrir las puertas.

Dos niños, un cinturón. Jamás sujete a dos niños con un solo cinturón, ni utilice el suyo para rodearle junto a usted. En caso de accidente, la presión le produciría graves daños.



Objetos en la bandeja. Evite poner objetos rígidos o paquetes en la bandeja trasera, ya que actuarían como proyectiles que saldrían disparados contra los niños u otros ocupantes.

El niño llora. Un niño que llora o que está rabioso y grita puede sacarles de sus casillas y provocar un accidente, y más si es el propio conductor quien intenta controlar la situación. Mejor pare y espere a que se tranquilice.



COSAS QUE DEBE LLEVAR

Agua. Los niños necesitan reponer líquidos, y más en esta época de calor. Lleve un botellín o un biberón con agua.

Comida. Unas galletas, fruta u otros alimentos pueden romper en un momento dado la monotonía del viaje y evitar una crisis de ansiedad a causa del 'hambre'.



Golosinas. Puede ser un as en la manga cuando los niños no aguantan más en el coche y no es un buen momento para parar.



Música. Varias cassettes o CD's con las canciones preferidas de los niños o con cuentos, puede dar tranquilidad al viaje.



Libros y juegos. Puzzles, cuentos, juegos imantados, juguetes... todo vale para que los peques vayan entretenidos.



Pis bajo control. Siempre que haga una parada, trate de que los niños hagan 'pis'; si se lo piden en pleno viaje, busque el lugar adecuado para detenerse. ◆

EL MOMENTO DEL VIAJE

Cuando hay que viajar con niños, es fundamental elegir el horario más adecuado, ya que hay que tener en cuenta el momento de sus comidas. Si se marean y para evitar el calor, una solución puede ser viajar por la noche, con el fin de que lo hagan dormidos. No obstante, si sus hijos suelen marearse, recurra a algún fármaco específico.

LO QUE DEBE SABER SOBRE LAS SILLITAS

Los niños deben utilizar los dispositivos de seguridad infantil. Estas son algunas claves para un buen uso:

- *Si va a instalar una sillita, compruebe que está homologada y que corresponde al tamaño del niño.*
- *El niño debe ir en sentido contrario a la marcha siempre que, por su tamaño, sea posible.*
- *La cabeza del niño no debe asomar nunca por encima del respaldo de la sillita.*
- *Hasta los seis años de edad, se deben utilizar cinturones de cinco puntos.*
- *El cinturón no debe pasarse por el cuello ni apoyarse en el abdomen, ni las bandas deben estar retorcidas.*
- *Conviene utilizar dispositivos de seguridad infantil con respaldo incorporado hasta los 12 años.*
- *Se recomienda usar sillas con refuerzos en ambos lados para reducir las lesiones en cabeza y cuello ante posibles colisiones laterales.*
- *Es preferible que el niño viaje detrás; recuerde que está prohibido que los menores de 12 años viajen delante, salvo que usen un sistema de retención adecuado.*
- *Nunca deben viajar delante si el vehículo dispone de airbag en el asiento delantero derecho.*



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Sabinillas (Manilva) (MA)		vía servicio
San Pedro de Alcántara (MA)		Travesía
Guadalmar y Ronda Oeste Málaga (MA)		
Lím. pr. Málaga-Almuñécar (GR)		desdobla. calzada
Salobreña (GR)		N-323
Torrenueva (GR)		Travesía
Castell Ferro-lím. prov. Almería (GR)		desd. calzada

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Almería (AL)		
Benicarló y Vinaroz (CS)		Travesía
L'Aldea-Miami Platja-Cambrils (T)		Travesía
Tarragona (T)		Travesía
Altafulla-Comarruga (T)		playas A-7 y C-32
Creixell (T)		paso inferior
Bellvei y L'Arboç (T)		Travesía

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-344 (Almería-Valencia por Yecla)		
	Alcantarilla (MU)	N-340
	Javalí Nuevo (MU)	Travesía
	Molina de Segura (MU)	N-301
N-400 (Toledo-Cuenca)		
	Horcajada Torre-Cuenca (CU)	autovía A-40
N-401 (Madrid-Ciudad Real por Toledo)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Getafe-Parla-Torrejón Calzada (M)	
N-403 (Toledo-Adanero)		
	Ávila (AV)	en
N-420 (Córdoba-Tarragona por Cuenca)		
	Pedro Muñoz (CR)	en Travesía
	Reus (T)	Ronda Travesía y C-240
N-430 (Badajoz-Valencia por Almansa)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Presa García Sola-Puerto Carneros (BA)	calzada
N-432 (Badajoz-Granada)		
	Cerro Muriano-Córdoba (CO)	mejora trazado
	Atarfe (GR)	
N-525 (Benavente-Santiago)		
	Ourense (OU)	Polígonos N-120
N-540 (Lugo-Portugal por Ourense)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Taboada (LU)	ampliación calzada
	Ourense (OU)	Sur y A-52 y N-525
N-541 (Ourense-Pontevedra)		
	Barbantes-Carballino (OU)	mejora firme
N-550 (A Coruña-Tuy)		
	A Coruña (C)	
	Santiago Comp. (C)	Travesía Milladoiro

Respuestas ante un imprevisto

Y AHORA, ¿QUÉ HAGO?

¿Sabe qué hacer ante un accidente?; ¿cómo usar un poste SOS?; ¿cómo evitar que le 'claven' si necesita una grúa? Le recordamos algunas recomendaciones relacionadas con la póliza de seguro y, por si acaso se ve envuelto en alguna de estas situaciones, trataremos de dar soluciones a su pregunta: "Y ahora, ¿qué hago?".



EN CASO DE ACCIDENTE

Si presencia o se ve envuelto en un accidente con víctimas, siga los tres pasos fundamentales: Proteger, Avisar y Ayudar (P.A.A.).

Proteger el lugar para evitar nuevos accidentes:

- Aparque fuera de la carretera, encienda las luces de emergencia y coloque los triángulos de peligro.
- Compruebe si hay riesgo de despeñamiento, líquidos inflamables...; quite el contacto del vehículo accidentado, ponga el freno de mano y evalúe el estado de las víctimas (hable con ellas).



Avisar a través de un poste SOS o desde el teléfono móvil, indicando el lugar del accidente (carretera, kilómetro...), tipo de accidente, número de vehículos y de víctimas y su aparente estado.

Actuar con los heridos: No debe...

- Darles agua, comida o medicamentos.
- Sacarlos del coche (salvo incendio o riesgo de atropello inminente...).
- Trasladarlos en su automóvil.
- Quitar el casco a los motoristas.

Sí puede...

- Colocar un apósito o pañuelo si hay hemorragias y presionar (no haga torniquetes, salvo amputación de las extremidades).
- Comprobar, si no respiran, que la lengua o un cuerpo extraño no obstruyen el paso del aire y hacerles la respiración artificial sin moverlos del asiento.
- Sacarlos del coche si están inconscientes y no respiran ni tienen pulso (mantenga recto el eje cabeza-cuello-columna) e intercalar dos boca a boca con 15 masajes cardíacos.

...SI TENGO UNA AVERÍA

Señalice su presencia con los triángulos de peligro:

- En carreteras con doble sentido de circulación, coloque un triángulo delante del coche y otro detrás, a una distancia mínima de 50 m., de manera que sean visibles al menos 100 m. antes.
- En autovías y autopistas, es suficiente con poner un sólo triángulo, como mínimo 50 m. antes del obstáculo.

...PARA PEDIR AYUDA EN UN POSTE SOS



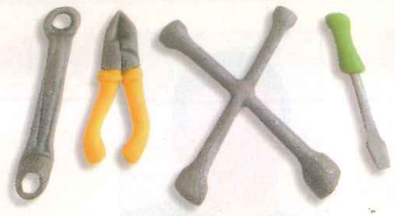
A cualquier hora y todos los días del año, usted puede pedir ayuda mecánica o sanitaria a través de los Postes SOS que existen en las principales carreteras, autovías y autopistas.

- Diríjase hacia el Poste SOS más próximo (verá señales que lo indican) caminando por la parte exterior del arcén.
- Pulse el botón y escuchará una voz confirmando que su llamada ha sido recibida.
- Un operador se pondrá al habla, facilítele toda la información que le pida.
- Espere, por último, a que le confirmen el envío de la ayuda.

...SI NECESITO UNA GRÚA



- Si tiene póliza de asistencia, llame a su compañía y compruebe que la grúa que le antiende es la que ha pedido.
- No permita que le impongan ningún taller, salvo que su compañía de asistencia disponga de uno concertado.



- Si no tiene póliza de asistencia, antes de cargar el coche, pida las tarifas y, sólo si está de acuerdo, dé su autorización.
- No firme ningún albarán en el que no figure el precio final; y si la factura no se corresponde con lo firmado, denúncielo.
- Pida siempre factura del servicio, donde se detalle el precio básico, precio por kilómetro, distancia recorrida, posibles recargos e IVA.

...SI TENGO QUE UTILIZAR EL SEGURO

Si ha sufrido un percance, lo primero saque el coche de la carretera, atienda a los heridos y, después, actúe de acuerdo con las recomendaciones de UNESPA (patronal de las aseguradoras) y siga sus consejos:

- No viaje sin llevar al menos un ejemplar de la Declaración Amistosa de Accidente en el coche, y recuerde que puede ser denunciado si no lleva el recibo de la prima.
- Si ha tenido un percance, no discuta y mantenga la calma: rellene la Declaración Amistosa de Accidente en cualquier caso, aunque el otro conductor implicado no lo haga.
- Siempre, pero muy especialmente si hay desacuerdo, anote datos sobre testigos o interésese por el atestado de las fuerzas del orden.
- Conozca bien las coberturas de su póliza. Si es a todo riesgo o tiene contratada asistencia en carretera, le cubrirá el traslado del coche al taller.
- Sepa, por ejemplo, que si ha contratado la cobertura de Defensa Jurídica, le cubrirá los gastos del abogado que elija en los términos fijados en la póliza.
- Si la grúa, ambulancia o centro hospitalario le reclaman el pago, hable siempre antes con su compañía de seguros. ◆



TELÉFONOS IMPORTANTES

EMERGENCIAS

En toda España	112
Cruz Roja	91 335 45 45
Policía Nacional	091
Guardia Civil rural	062
Policía Local	092
Policía Autonómica catalana	088

DE INFORMACIÓN

DGT	900-123 505
Internet	www.dgt.es/
wap	http://www.dgt.es/index.wml
Movistar "En ruta"	núm. 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
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
Suzuki-Santana	900 225 522
Toyota	900 101 575
Volkswagen	900 100 238
Volvo	900 115 115

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Padrón (C)	Travesía
N-601 (Adanero-León por Valladolid)		
	Olmedo-Boecillo (VA)	firme
	Valladolid (VA)	vía servicio
N-603 (San Rafael-Segovia)		
	San Rafael (SG)	A-6
N-611 (Palencia-Santander)		

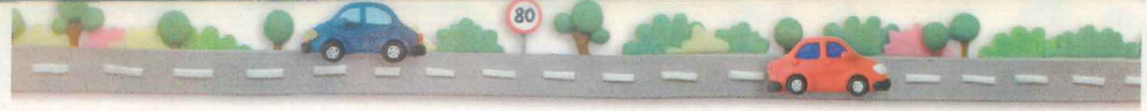
CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Aguilar Campoo-lím. prov. Cantabria (P)	autovía
	Mataporquera-Reinosa (S)	autovía A-67
	Barros (S)	autovía A-67 N-611
N-620 (Burgos-Portugal por Salamanca)		
	Cigales-Tordesillas (VA)	Ronda Oeste mejora firme
	Robliza-Aldehueca Bóveda (SA)	autovía A-62
	Santi-Spíritus (SA)	autovía A-62

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Valdecarpinteros-Ciudad Rodrigo (SA)	A-62
N-621 (León-Santander por Potes)		
	Portilla Reina-Llánaves (LE)	mejora calzada
N-623 (Burgos-Santander)		
	Sotopalacios-Mata-Orbaneja (S)	mejora firme
N-625 (León-Santander por Cangas de Onís)		
	Sorriba del Esla (LE)	paso inferior
N-627 (Burgos-Aguilar de Campoo)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	San Martín de Ubierna-Fuencaliente (BU)	calzada
N-630 (Gijón-Sevilla)		
	Villaobispo Regueras (LE)	y paso inf.
	Onzonilla (LE)	A-231 y A-66
	Roales-Zamora (ZA)	
	Casar Cáceres-Cáceres (CC)	autovía
	Monesterio (BA)	Travesía

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Sevilla (SE)	a SE-30
N-632 (Ribadesella-Luarca)		
	Avilés-Soto del Barco (O)	
	Soto del Barco (O)	Glorieta con A-16
	Muros de Nalón (O)	a playas
	Cudillero (O)	
N-634 (San Sebastián-Santiago)		

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
	Beranga (S)	Travesía rotonda
	Trubia-Grado (O)	autovía
	Grado y Navia (O)	Travesía
	Foz-Ribadeo (LU)	N-642 (Foz-Espiñeira)
N-651 (Betanzos-El Ferrol)		
	Leiro (C)	mejora calzada
	Fene y El Ferrol (C)	Travesía y



LOS CONSEJOS VERANIEGOS



de Ramón Arangüena

Antes de salir de vacaciones es conveniente tener claro lo que se maneja, conocer pequeños detalles del coche que son siempre de gran utilidad como, por ejemplo, la distancia entre los ejes de nuestro vehículo, el número de bastidor, la temperatura ideal en el interior del maletero o los centímetros que mide la antena de radio. Si tenemos claro conceptos como estos, el viaje es ya 'pan comido'. De todas formas, siempre es conveniente atender a unas pequeñas recomendaciones que pueden hacer que nuestras vacaciones sean más placenteras, más sensuales y hasta más termodinámicas si nos lo proponemos.

● El dibujo de las ruedas es uno de los puntos más importantes antes de emprender un viaje. Ante todo, el dibujo de las ruedas debe ser bonito. Evite dibujos estridentes o demasiado geométricos que distraigan a los demás conductores. Si además lleva usted ruedas de aleación ligera, notará que el coche va más suave que con las de aleación pesada, más típica de países del Este.

● Recuerde que no se puede utilizar auriculares en el coche. Cómprese un coche con radiocasete que ahora los hay muy baratos.

● Es obligatorio llevar en el coche un juego de luces, los triángulos de avería y es conveniente llevar también algún amuleto, ya que muchos accidentes se producen por causas imprevisibles como desprendimiento de rocas, cruces de ñus en la calzada o hundimiento del terreno.

● Lleve siempre a los niños en sillas homologadas, evite las sillas de madera, de mimbre, enea o inseguras.

● No ponga pegatinas en los tres espejos retrovisores. Aunque siempre es bonito y alegra un montón, puede algún día llevar a un pasajero que no sea de sus mismos gustos.

● Recuerde que no hay que confundir la velocidad con el tocino. La velocidad es lo que indica el círculo con números, una flechita y las iniciales KM/H. El tocino es similar, pero pone Rpm.

● Si de pronto descubre que va a ser fotografiado por un coche-radar de la Guardia Civil, no frene, ni ponga cara de enfado. Trate de sonreir, para salir más simpático en la foto. Una cara agradable siempre es mejor para conseguir una rebaja en la multa o una disminución del tiempo de retirada del carné.

● Aunque usted hable varios idiomas a la perfección, si es requerido por un agente, trate de hablar en castellano. No sirve de nada hacerlo en sueco. Al final siempre le pillan.

● No insulte en arameo a los conductores de otros coches. El arameo es una lengua que se habla muy poco en España, salvo en la zona de Calatrava.

● No beba alcohol antes de conducir. Y tampoco permita que sus hijos lo hagan. Con su cónyuge haga lo que quiera, porque ya sabe cómo se pone si no se toma una copita antes de salir de viaje.



● Recuerde que en las calzadas de tres carriles, el situado más a la derecha del todo también se puede utilizar. No es un mero adorno, ni un derroche de Obras Públicas.

● No adelante jamás por la derecha. Tampoco adelante por encima.

● Procure llevar siempre un metro en su maletero. Si entra en una vía nueva y no tiene señales de límite de velocidad, deberá bajarse al arcén y medirlo para comprobar si puede ir a 100 ó 90 km/h.

No adelante jamás por la derecha. Tampoco adelante por encima

● Evite practicar deportes como el acquaplanning con el coche. Son preferibles otro tipo de deportes náuticos menos peligrosos.

● En muchas urbanizaciones de verano existen badenes colocados para evitar que los vehículos circulen deprisa por zonas residenciales. Si pasa usted a gran velocidad, no sólo romperá los bajos de su coche, sino que también las cervicales al chocar su cabeza contra el techo. Si aún así usted quiere pasar deprisa porque es el presidente de la urbanización, o por ser un macarra o por cualquier otro motivo justificable, hágalo siempre en un descapotable y, al menos, solucionará uno de los dos problemas.

● Se está barajando la posibilidad de prohibir que todo conductor se persigne antes de iniciar el viaje. Esto suele producir un cierto temor en los acompañantes y, a la larga, situaciones de pánico. Si ocurre, el conductor, como máximo jefe del vehículo, ha de procurar, sobre todo, que nadie trate de bajarse del vehículo en marcha.

● Si entra un insecto en el coche, no lo intente matar con la mano. Se ha demostrado que el método más efectivo es el de los camaleones, con la lengua. Entrénese antes de emprender el viaje. Recuerde también que existen determinadas moscas que son fáciles de matar a cañonazos.

● En sus desplazamientos procure evitar los puntos negros y todo tipo de espinillas.

● Para desentumecerse en un descanso del viaje procure hacer pequeños estiramientos de las extremidades, camine un poco, o incluso siga el método de Taichi en las gasolineras. De todas formas puede utilizar también una crema desentumecedora que, aunque es más caro, es igual de efectivo.

● Para evitar los típicos atascos y retenciones que se producen con regularidad en Castrillleja de la Cuesta –sentido Sevilla–, Valmojado –sentido Madrid–, Sant Just Desvern –sentido Barcelona–, La Cabrera –sentido Madrid– y Fene –sentido Ferrol–, el Ministerio de Fomento ha decidido peatonalizar todos estos tramos. Mediante una circular se ha instado a los ayuntamientos implicados a iniciar con carácter de urgencia las obras, con gasto al propio ministerio. ♦