

AÑO XX
Nº 167
Julio-agosto
2004

Tráfico

Dirección en Internet: www.dgt.es/revista

VIAJAR EN VERANO

- ▶ Todo lo que debe saber para viajar con seguridad
- ▶ Consejos para cuando llevamos niños
- ▶ Los 12 elementos del coche que conviene revisar
- ▶ El mapa de los puntos más conflictivos
- ▶ Cinco rutas para largos recorridos
- ▶ Las fechas y las horas con más atascos y retenciones



CARRETERAS:
Suspense en mantenimiento

Pruebas límite para los coches nuevos

30 millones de animales mueren en las carreteras

Chaleco y sillitas infantiles, obligatorias

PACO COSTAS:
"La velocidad es un disparate"

ENCUESTA EUROPEA

RADIOGRAFÍA DE LOS CONDUCTORES

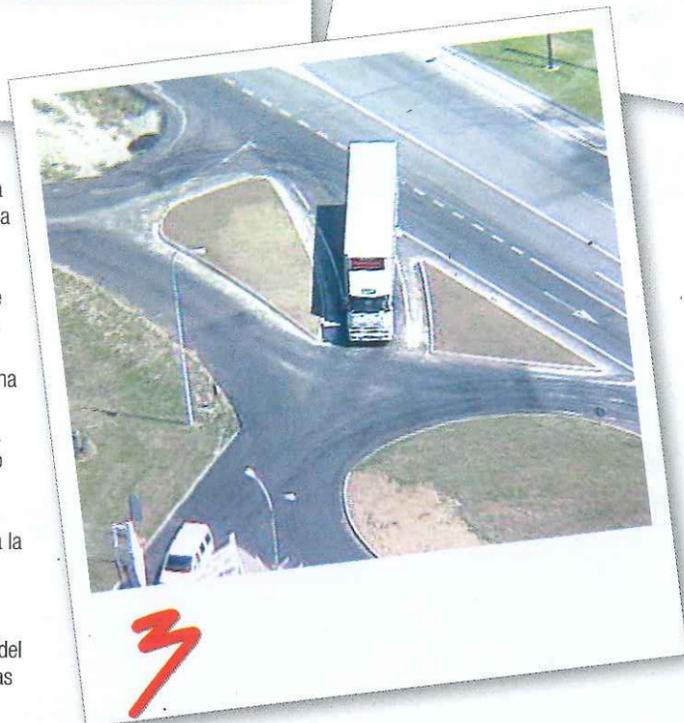




1



2



3

1 En la primera fotografía de la secuencia nos encontramos a un vehículo pesado, un camión, detenido o a una velocidad sumamente reducida en su carril de circulación, atravesado en lo que es un carril de aceleración para incorporarse a esa vía y cruzando una línea continua. La señalización horizontal hace patente que se trata de una maniobra prohibida y—como siempre decimos—la razón de la prohibición no es por el capricho de nadie, sino por el riesgo que implica la misma.

2 Parece que la intención del camión es hacer un cambio del sentido de la marcha. Esto, dadas las dimensiones del vehículo y su capacidad de maniobra, sin duda implicará un grave riesgo para la circulación de los usuarios de la vía,

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

ya que, en algún momento, estará totalmente cruzado en la carretera, impidiendo el paso en cualquiera de los dos sentidos de la marcha. Y a esto hay que añadir el riesgo añadido de cruzar un carril de aceleración y otro reservado para el giro a la izquierda.

Lo que señalábamos en el anterior párrafo ha ocurrido: el camión se encuentra totalmente cruzado, tapando el paso a cualquier vehículo que circule, en cualquiera de los dos sentidos, por la vía de cuatro carriles. Además, vemos que no sólo pretendía cambiar de sentido, sino tomar una salida hacia la izquierda. Y, como siempre nos preguntamos, ¿merece la pena el riesgo que se ha corrido y hecho correr por ahorrar unos minutos o unos kilómetros hasta el próximo cambio de sentido?

Respeten la prioridad

Este es un hecho real. Podría decir que frecuente, aunque no mayoritario. Verano. Carretera EX-206 (Cáceres-Miajadas). Un carril en cada sentido y condiciones atmosféricas favorables. Poca circulación. En un cambio de rasante muy pronunciado existe un cruce, señalizado con un Stop, con otra carretera secundaria. Delante de mí iba otro turismo en dirección Cáceres. De improviso,

realiza una maniobra brusca hacia la izquierda y está a punto de salirse de la carretera para no chocar con otro coche que había entrado en la vía sin respetar el Stop. ¿Qué habría sucedido de venir otro coche en sentido contrario? El que se había saltado el Stop vociferaba y hacía gestos violentos contra quien podía haber perdido la vida por salvar la suya. En este juego clásico de la circulación, a veces el ignorante

trata de ser listo y el listo busca en la soberbia un poco de la grandeza que le falta, que viene a ser para el tráfico algo así como una mala educación vial. Pedimos que se respete con todo vigor la prioridad de paso. No cabe duda de que es causa de numerosos accidentes mortales. **Francisco Blázquez Barras. Cáceres.**

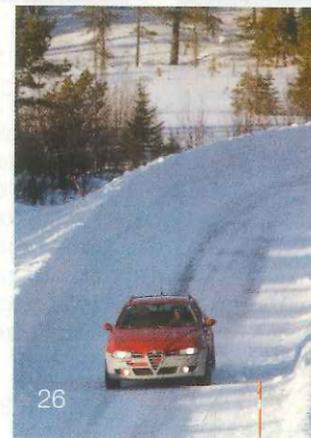
CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO. Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta a la Revista "Tráfico" (c/ General Aranzaz, 86, 28027 Madrid) relatándola. El escrito no debe sobrepasar las 15 líneas de extensión.



12



36



26



40

12
26
36

SUPLEMENTO VERANO 2004

En un cuadernillo especial de 16 páginas le recordamos cómo preparar el coche, dónde puede encontrar retenciones y cómo evitarlas y mapas con los puntos conflictivos, itinerarios recomendados y alternativos, grandes rutas para desplazarse cruzando España, qué días y qué horas serán los peores... Todo lo necesario para que el viaje que más exige a nuestros vehículos y a los conductores termine felizmente.



LA SEGURIDAD, SEGÚN PACO COSTAS

Periodista especializado en seguridad del automóvil, se hizo popular con la serie de televisión "La segunda oportunidad". Recientemente recibió la medalla de la seguridad vial "por su aportación social a la seguridad vial y su ejemplar labor divulgativa".

PAU GASOL

Tras triunfar en la NBA, el mejor baloncestista español de todos los tiempos piensa ahora en ganar una medalla olímpica. Como conductor, le gusta la velocidad "siempre dentro de los límites" y le sorprende la facilidad con que en Estados Unidos se consigue el permiso: "La gente no sabe conducir".

40
52

La Locura	2
El Maletero	4
Editorial	7
Conducir Mejor	8
Mi Carril	11
Test (páginas especiales)	
Salud Vial	42
Tráfico del Motor	43
Banco de Pruebas	46
Noticias del Motor	48
La Ruta de Tráfico	50
La Entrevista	52
La Pluma	54
Cartas	55
Vía de Servicio	57
Tráfico Chico	59
Área de Descanso	63

Secciones

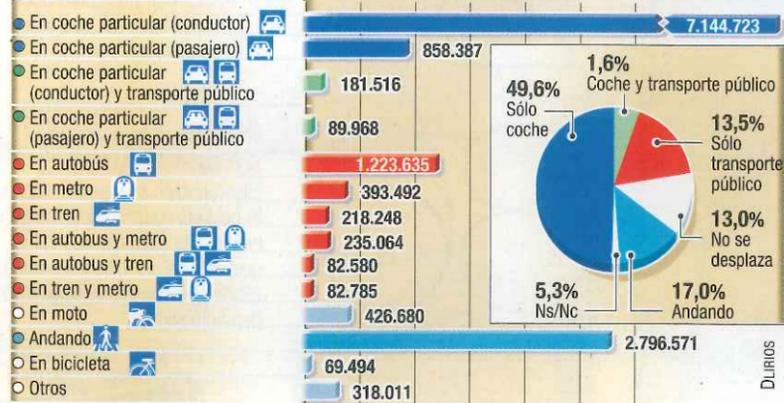


¿Al trabajo? En mi coche

Casi la mitad (49,6%) de quienes trabajan en España utiliza exclusivamente el coche particular para ir al trabajo, frente al 13,5% (2,2 millones) que usa sólo el transporte público, según el estudio "España a comienzos del siglo XXI" del Instituto Nacional de Estadística (INE). De hecho, va más gente andando al trabajo (17%) que en transporte público. El autobús es el transporte público más usado

(1,2 millones y 7,4%), seguido de Metro (393.000 personas y 2,4%) y tren (218.000 y 1,3%). A pesar de que la duración media del desplazamiento al trabajo son 22 minutos –en Madrid, más de 45 minutos para un 26% de los trabajadores–, el número de vehículos particulares sigue creciendo: el 70% de los hogares (9,9 millones) dispone de, al menos, un vehículo –excluidas motocicletas–.

NÚMERO DE TRABAJADORES SEGÚN EL MEDIO DE TRANSPORTE QUE USAN
Personas ocupadas mayores de 16 años



La barbaridad



'Pichi' Alonso, a 150 km/h.

Ángel 'Pichi' Alonso, 49 años, ex-futbolista y actual seleccionador catalán de fútbol reconocía en una reciente entrevista a EL PERIÓDICO que "antes, volaba con el coche. Ahora, no; pongo el control de crucero automático en el Mercedes para no pasar de 150 km/h". Y eso que recuerda un accidente en el que su coche hizo un 'acquaplaning' y dio dos vueltas de campana ("nos pegamos un buen susto").



Ciego y a 154 km/h... para quitarse 'el mono'

Un vecino de El Masnou (Barcelona) fue multado por exceso de velocidad (154 km/h) cuando circulaba por un tramo de autovía de la N-430. Hasta aquí, 'normal'... Si no fuera porque el conductor aseguró ser completamente ciego de un ojo y casi del todo del otro y reconocer que condujo su BMW "unos 20 ó 30 segundos" y "para quitarme 'el mono'", con su esposa de copiloto y dándole indicaciones. En 1996, como consecuencia de un accidente –una furgoneta golpeó por detrás su motocicleta–, se certificó la ceguera total de este conductor, que recibió 90 millones de indemnización de Mapfre. Esta, al enterarse de que conducía, le acusa de fingir su minusvalía. Él acusa a la aseguradora de querer retirarle la indemnización...



Barcelona: el ayuntamiento indemnizará por un accidente

El Ayuntamiento de Barcelona indemnizará con 892.83 € a un motorista que se accidentó al resbalar con unos excrementos que había en la calzada tras la fiesta de Sant Medir, en 1997. Según la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, no hay "duda razonable que la producción del accidente ha de ser atribuida exclusivamente al ayuntamiento" que "vulneró su deber de cuidado de conservar las vías públicas de su competencia en adecuadas condiciones de seguridad para sus usuarios".

París: limitaciones para los todoterrenos por contaminación

París impedirá circular a vehículos 4x4 durante las fases de alta contaminación, pues éstos, según un informe de la Agencia del Medio Ambiente, emiten más CO₂ porque su peso y motricidad de las cuatro ruedas exige mayor consumo, sobre todo en recorridos urbanos. "Los 4x4 no tienen nada que hacer en las ciudades", afirma el teniente de alcalde Denis Baupin (Los Verdes).

Seguridad para mayores de 60

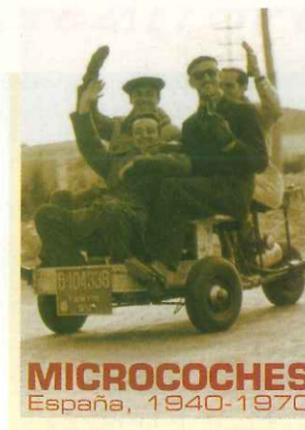
El Instituto Mapfre de Seguridad Vial presentó la campaña "Gente Mayor, Gente Sana. Gente Mayor, Gente Segura", para informar a los mayores de 60 años sobre seguridad vial y brindarles gratuitamente reconocimientos ópticos y auditivos. La campaña se basa en un estudio que ha detectado que los mayores pueden mejorar sus comportamientos en salud y retrasar la edad de abandono de la conducción segura.

III Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial

Del 4 al 7 de mayo se celebró en Cartagena de Indias (Colombia) –convocado por la Dirección General de Tráfico de España y la Agencia Española de Cooperación Internacional– el III Encuentro Iberoamericano en materia de Planes Nacionales de Seguridad Vial y Accidentalidad, en el que participaron representantes de gobiernos de trece países.

Este foro analizó la situación de los planes nacionales de diferentes países para hacer frente a los accidentes y su común falta de recursos, y finalizó con la firma de un acuerdo para conseguir:

- Planes nacionales de seguridad vial con mayor participación de los actores.
- Actualizar la base de datos de la formación de conductores.
- Uniformar las pruebas de aptitud para obtener el permiso.
- Implantación de un seguro obligatorio de vehículos y destinar parte de su recaudación a mejorar la seguridad vial.



Pequeños e imaginativos

La Fundación La Caixa-CosmoCaixa inauguró el 29 de junio –hasta enero de 2005– la exposición "Microcoches. España 1940-1979". Se trata de un repaso por una época del automovilismo español, la postguerra, llena de penuria, en la que los creadores debían hacer derroches de imaginación para construir un automóvil. Once prototipos –todos funcionan y se encuentran en perfecto estado de conservación–, multitud de planos, documentación de la época, etc. dan una idea de los trabajos de la época.

Australia: un ejemplo a seguir

Australia ha buscado todo tipo de alternativas para reducir la accidentalidad en sus carreteras. Y algunos años ha reducido sus cifras en casi la mitad. ¿Cómo? Radares y controles severos de alcoholemia que se mueven ágilmente de un punto a otro, multas muy importantes para quien conduce bebido... "Da la impresión de que te van a pillar en cualquier momento", aseguró Brian Fildes –profesor de la Universidad de Monsh y responsable del Centro de Investigación de Accidentes–, experto que participó en

una jornada informativa organizada por la DGT. Este centro estudia, analiza y ve soluciones a los accidentes e informa sobre las medidas a adoptar: por ejemplo, como hay muchas colisiones laterales en los cruces, se imponen las glorietas y propugna airbag laterales en los coches. Resultado: "Baja la accidentalidad y cuando hay accidentes, son menos severos". Para Fildes, "hay que tener valor para introducir algunas iniciativas impopulares, duras, pero al final la gente lo acepta y lo considera normal".



De izquierda a derecha, Francisco Javier Barroso (El País), Juan José Hernández (Auto y Diesel Semanal), Emilia Ayala, Mariano Rodrigo y Fernando García (TVE), junto a Miguel Muñoz, presidente de la AEC.

El País, TVE y Auto y Diesel Semanal, premios de Periodismo de la AEC

Miguel Muñoz, presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC), entregó los galardones de la V Edición del Premio Nacional de Periodismo 2003 de la AEC. "Radiografía de las carreteras de acceso a la capital", de Francisco Javier Barroso ("El País"), ganó en la categoría Prensa de Información General; "Conexión directa hacia el futuro", de Juan José Hernández Carriba ("Auto y Diesel Semanal"), en Prensa Especializada; y Emilia Ayala, Alejandro Cid, Alejandro Coves, Fernando García Brioles y Mariano Rodrigo, por "La vida sobre ruedas" (Informe Semanal/TVE), en Medios Audiovisuales.

Adiós a la indemnización por imprudente

Una aseguradora no tendrá que indemnizar (72.000 €) la muerte de un conductor que iba borracho (1,78 g/l), sin cinturón y a 130 km/h en un tramo limitado a 40 km/h. La Audiencia de Barcelona, que revoca una sentencia del Juzgado de 1ª Instancia de Terrasa (Barcelona), señala que el conductor incurrió en un "riesgo excluido" de responsabilidad de su póliza y eximía a la aseguradora en caso de "imprudencia temeraria o negligencia grave del asegurado". Según la sentencia, "no hay duda alguna sobre la grave imprudencia circulatoria cometida por el fallecido".



el conductor sea de los que sólo ingieren bebidas sin alcohol...

On the rocks'

Estas fotos circulan a cientos por Internet y llenan los correos electrónicos. Esperamos que sea "sólo" un 'montaje', pero con los 'piraos' que hay... Sólo podemos desear que la 'barra libre' sea sólo para los pasajeros y que, por lo menos, el conductor sea de los que sólo ingieren bebidas sin alcohol...

Granada: se celebraron las Jornadas de derecho y Tráfico

Del 2 al 4 de junio se celebraron en Granada las 20ª Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, que organiza la DGT, con un creciente éxito dada la altura de los ponentes: Francisco López Menudo (Universidad de Sevilla), Jesús González Salinas (Universidad de Madrid), Eduardo Roca y José Luis González Montes (Universidad de Granada). Especialmente interesantes fueron las comunicaciones de Antonio Carrasco (jefe provincial de Tráfico de Cáceres) y Armando Martín y José Andrés Campon (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil). En 2005, estas Jornadas –referencia de Derecho Administrativo y del Tráfico– introducirán novedades en la participación.

UE: 56 horas de conducción para los camioneros

Los ministros de Transporte de la Unión Europea (UE) acordaron en junio fijar en 56 horas semanales el tiempo máximo de conducción de los camioneros, con un descanso diario de doce horas, de las que nueve serán consecutivas. La responsabilidad del cumplimiento de estos límites será tanto del conductor como del empleador y del ordenante del transporte. Además, cada dos semanas el conductor deberá descansar 45 horas consecutivas –podrán reducirse a 24 si recuperan el resto en las tres semanas siguientes–. Otra novedad –la norma debe pasar la segunda lectura del Parlamento Europeo y sustituirá a la vigente de 1985– es la extraterritorialidad, que permite inmovilizar un camión en otro Estado miembro si no cumple los descansos o excede los tiempos de conducción. También se acordó demorar hasta agosto de 2005 la obligación para los vehículos pesados de contar con tacógrafos digitales.



Somnar al volante

Del 6 al 10 de septiembre se celebrará en Laredo (Cantabria) el VIII curso sobre Medicina de Tráfico, dentro de los XX Cursos de Verano de Laredo que organizan DGT y Universidad de Cantabria. El curso versa sobre "Somnolencia, sueño y trastornos de atención en seguridad vial", un conjunto de factores de riesgo, estrechamente relacionados y que son una prioridad en la prevención de accidentes. Más información: Jefatura Prov. Tráfico de Cantabria (ssanchez@dgt.es) Asesoría Médica de la DGT (jcluque@dgt.es y evaldes@dgt.es).



Conductoras con burka

La decisión del Grupo Schengen de países de la UE de implantar un nuevo visado a otros países con fotografía ("para que quede protegido contra su uso fraudulento") ha destapado un asunto entre el incidente diplomático y lo chusco: en algunos países, las mujeres aparecen en la foto del permiso de conducir con el velo islámico (hiyab), como en el que reproducimos de una mujer de Zagreb (Croacia). La solución diplomática es que podrán conservar el velo, pero deberá verse, al menos, el color del pelo y los lóbulos de las orejas.

Norauto: 18 años en España

Norauto cumplió en junio 18 años de actividad en España. Su fórmula —un taller, asociado a una tienda en la que se puede encontrar todo lo necesario para el vehículo— comenzó en Alboraya (Valencia), a imitación de la que se había extendido en Francia. Para celebrarlo, Norauto —con 30 centros repartidos por la geografía nacional, a los que en breve se unirán un centro en Avilés y otro en Valencia, que, por primera vez en España estará en el centro de una



ciudad— ha preparado más de 200 productos en oferta.

El 'peaje' alemán costará 18 millones de euros al año

El impacto económico de la tasa por el uso de las infraestructuras alemanas en el transporte español será de unos 18 millones de euros anuales, según la respuesta dada por el Gobierno en el Parlamento español. Este peaje es una tasa que pagan los transportes de más de 12 toneladas de peso máximo autorizado.

Nuevo libro de Quique



Quique, colaborador habitual de "Tráfico", acaba de publicar su sexto libro de humor, "Tico el agnóstico". Este personaje, que se mueve entre la fe y el agnosticismo, 'progre' y algo impertinente, lleva 'saliendo' veinte años en la revista "Vida Nueva"...

Guía de Vías Verdes, nueva edición



La Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Anaya Touring lanzan la 5ª edición actualizada de la "Guía de Vías Verdes" (2 vol. PVP: 17 €/ejemplar. No incluye gastos de envío por correo). Estos recogen 62 itinerarios (más de 1.800 kilómetros) para cicloturistas y paseantes sobre antiguos trazados ferroviarios accesibles y seguros.

www.ffe.es/viasverdes

La velocidad, factor de riesgo

Centro Zaragoza, en colaboración con la DGT, ha publicado un nuevo estudio, "La velocidad como factor de riesgo", que analiza la relación entre velocidad, frecuencia de accidentes y gravedad de las lesiones. También profundiza en la importancia de adecuar la velocidad a circunstancias como climatología, trazado de la carretera, tráfico... y expone las conclusiones de numerosos estudios internacionales.

MEDALLAS EN LA DGT. Juan Antonio González —subdirector general adjunto de Recursos Humanos— y Carmela Rebolledo —jefa de sección de Formación Vial— recibieron, en reconocimiento a su labor, la medalla al Mérito Civil en grado de Encomienda y Oficial, respectivamente. Por su parte, Mónica Colás —jefa del Área del Secretariado Permanente del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial— recibió la Medalla de Isabel la Católica.



Los talleres oficiales, un 40% más caros

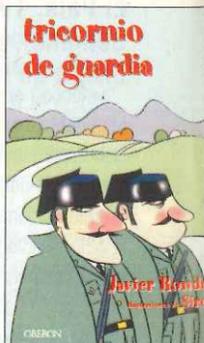
Que los talleres oficiales son más caros que los independientes es algo sabido por todos. Ahora, en el Congreso Nacional del sector de comercialización y distribución de recambios de coche se ha determinado cuánto y resulta que puede llegar a ser hasta un 40% más caro. ¿La razón? El coste de la mano de obra —que en el taller oficial no baja de 70 euros/hora frente a los 40 de media de los independientes— y el precio de los recambios —que los talleres oficiales encarecen hasta un 25%—.

E-traffic: información del tráfico en la web

E-Traffic es un nuevo canal de información del tráfico que la DGT ha puesto en marcha en su web (www.dgt.es), que suministra datos en tiempo real del equipamiento en carretera. Se pueden consultar imágenes de las cámaras, nivel de servicio de circulación, datos de las estaciones meteorológicas, tiempos de un recorrido... Se accede a través del enlace "Información de cámaras, PMV's, ETD's y meteorológicas."

La cara más simpática de la Guardia Civil

"Tricornio de guardia", es una recopilación de más de 200 anécdotas divertidas sobre la Guardia Civil. El autor, Javier Ronda, periodista, pretende mostrar su lado más humano, las cosas que no trascienden al gran público pero que casi forman parte de la rutina diaria. Por supuesto, no podían faltar las anécdotas relacionadas con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y su papel, nada raro, como comadronas a bordo de sus vehículos.



Queremos que vuelvan todos

Las merecidas vacaciones estivales generan en nuestras carreteras un importante flujo de vehículos con familias que buscan unos días de asueto en las playas, en la montaña, en el pueblo... A ellos hay que añadir los numerosos turistas extranjeros que también buscan nuestras magníficas playas, nuestro sol, nuestra gastronomía, con el coche como medio de transporte. Tal número de movimientos lógicamente hace que una parte importante de las tragedias que cada año engrosan las frías estadísticas de accidentes, muertos, heridos graves y leves se concentren especialmente en estos meses de julio y agosto.

Por eso estamos ante fechas en las que, si cabe, pedimos mayor prudencia que nunca cuando nos pongamos al volante, y no sólo porque llevamos con nosotros a nuestras familias, nuestros hijos. Entre todos debemos aportar nuestro granito

de arena para conseguir esa reducción drástica de la accidentalidad que se ha propuesto la nueva Europa. Y en estos meses podemos empezar a rebajar esa siniestra tragedia que es la pérdida de vidas humanas cuando se marchaban de vacaciones o volvían de las mismas, cuando enfilaban un chiringuito para tomar una paella o cuando regresaban de cenar con unos amigos camino del hotel... Y no es nada difícil: respeto máximo a las normas, como la velocidad —lo importante es llegar—, nada de alcohol, parar cada dos horas o tres, no fijarnos horas de llegada, revisar bien el coche, viajar descansados, ponernos el cinturón, no bajar la guardia en ciertas carreteras secundarias y tantas otras que les explicamos detalladamente en el suplemento que se distribuye con esta revista. Desde la DGT se van a tomar las medidas necesarias para ayudar en estos trayectos y sancionar a quienes no respeten las normas... Pero, sobre todo, lo que queremos es que vuelvan todos. ¡Felices vacaciones!

Tráfico

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



AÑO XX
Número 167
Julio-agosto
de 2004

Director: Jesús Soria (jsoria@dgt.es).
Redactores-jefe: Juan M. Menéndez —edición— (jmmenendez@dgt.es) y J. Ignacio Rodríguez —información— (jrodriguez@dgt.es). **Confección:** José Bélamo. **Redactores:** Mercedes López (mlopez@dgt.es) y Néstor Norma (nnorma@dgt.es). **Fotografía:** Paul Alan Putnam y José Ramón Ladrá (colaboradores).
Secretaría 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, Ramón, Elena Valdés, Javier Varela y Carmela Rebolledo (Test). **Infografía:** Diliros y Javier Ibáñez.
Colaboración especial: Francisco Pérez Abellán.
Redacción: c/ General Aranz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directo: 91 301 84 25 y 91 301 81 77. Fax: 91 320 41 38.

Dirección en Internet: 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, Mariano Fernández, Juan Jesús Martín, Candelaria Mederos, Juan M. Menéndez, Fernando Muñoz, Pere Navarro, 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.: 128-04-001-X. 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.

Las señales de balizamiento ayudan a ver y 'leer' la carretera

El conjunto de señales de balizamiento orientan y guían la circulación o indican los lugares de peligro en la carretera. Le recordamos cuáles son y cómo ayudan al conductor.

GUÍAS A PIE DE ASFALTO

José Ignacio RODRÍGUEZ
Foto: Paul Alan PUTNAM

Con el fin de ayudar a ver y 'leer' mejor las características de la carretera y advertir de determinadas situaciones provisionales o permanentes, de la circulación, se utiliza la señalización de balizamiento que pueden agruparse en dos grandes grupos: dispositivos de barrera y dispositivos de guía:

DISPOSITIVOS DE BARRERA. Prohíben el paso a la parte de la vía que delimitan. Son los siguientes:

Barrera fija. Prohíbe el paso a la vía o parte de la misma que delimita.

Barrera o semibarrera móviles. Cuando está en posición transversal a la calzada en un paso a nivel, puesto de peaje o de aduana u otros, prohíbe el paso.

Panel direccional provisional. Prohíbe el paso e informa, además, sobre el sentido de la circulación.

Banderitas, conos o dispositivos análogos. Prohíben el paso a través de la línea real o imaginaria que los une.

Luz roja fija. Indica que la calzada está totalmente cerrada al tránsito.

Luces amarillas fijas o intermitentes. Prohíben el paso a través de la línea imaginaria que las une.

DISPOSITIVOS DE GUÍA. Señalan el borde de la calzada, la presencia de una curva y el sentido de circulación, los límites de las obras, otros obstáculos... Son estos:

Hito de vértice. Indica el punto de separación de dos corrientes circulatorias.

Hito de arista. Señala el borde de la carretera,

principalmente durante la noche o en condiciones de baja visibilidad.

Paneles direccionales permanentes. Guían y señalan al usuario un peligro puntual y el sentido de la circulación.

Captafaros. También llamados ojos de gato, resaltan durante la noche los límites de los carriles o los bordes de la calzada y guían la circulación.

Balizas planas. Indican el borde de la calzada, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos.

Balizas cilíndricas. Delimitan circulaciones separadas y no puede atravesarse la línea imaginaria que forman.

Barreras laterales. Rígidas, semirrígidas y desplazables, indican el borde de la plataforma y protegen frente a las salidas de la vía.

QUÉ HACER SI...

1. QUEDA ATRAPADO EN UN PASO A NIVEL.

Si no arranca, meta la segunda velocidad, suelte el embrague y accione de forma continua el motor para salir a tirones. Si no lo consigue, pida que le empujen, pero si las barras estuvieran ya bajadas o se acercase el tren, abandone el vehículo y aléjese.



2. UN VEHÍCULO VIENE HACIA USTED. Toque el claxon y haga ráfagas con las luces por si su conductor va distraído o dormido. Si no reacciona, intente esquivarlo: es preferible salirse de la calzada que sufrir un choque frontal.

podrá abrir la puerta para salir a la superficie.

4. ENTRA UNA AVISPA. No pierda la calma, no aparte la vista de la carretera, ni trate de echarla en marcha. Hágalo después de haberse detenido.

3. EL COCHE CAE AL AGUA.

Mientras flota, quítese el cinturón y trate de salir por una puerta o ventana (rompa el cristal con un objeto duro). Mientras el coche se sumerge se forma una bolsa de aire en la parte más alta, de la que puede respirar. Cuando el habitáculo se llene de agua, se igualará la presión y

CONOCER LAS SEÑALES

DAMERO BLANCO Y ROJO



Marca vial que indica el lugar donde empieza una zona de frenado de emergencia. Prohíbe parar, estacionar o usarlo con otros fines.



FLECHA FIN DE CARRIL

Indica que el carril donde está situada termina próximamente y es preciso seguir su indicación.

LA SEÑAL COMENTADA Por J. Antonio García Prieto (DGT)

GIRO A LA IZQUIERDA PROHIBIDO (R-303)

Con esta señal, el nuevo Reglamento de Circulación no sólo prohíbe el giro a la izquierda, también el cambio de sentido de marcha. Así queda explícito lo que antes se aplicaba de forma implícita: para cambiar el sentido de la marcha, es obvio, se requiere girar a la izquierda. La complejidad que entraña el giro a la izquierda en cuanto a seguridad (cortar trayectorias de otros usuarios) y fluidez (espera/retenciones por detrás), se da también en el cambio de sentido. Evitar dichas circunstancias es la finalidad que persigue la señal que se comenta.



QUEDARSE SIN VER

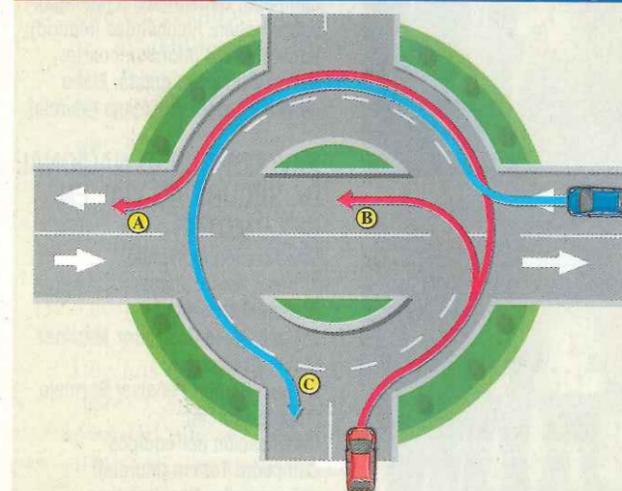
Fallan las luces. Si circula de noche y se queda súbitamente sin luces, trate de detenerse inmediatamente en la zona que, instantes antes, estaba iluminada y, por tanto, tiene la certeza de que no existen obstáculos. Ponga el alumbrado de emergencia y, después de unos

segundos, cuando haya adaptado su visión a la oscuridad, intente sacar muy despacio el coche fuera de la calzada. Y pida ayuda.

Deslumbrados. Si un vehículo que circula en dirección contraria le deslumbra, hágale señales mediante ráfagas, pero nunca mantenga las

largas. En todo caso, evite mirar directamente a los faros, dirija la vista hacia el borde derecho, disminuya la velocidad y arrímese a la derecha. Pero ¡jojo! vigile la posible presencia de peatones u otros vehículos en el arcén o circulando más lentos en el mismo sentido.

LA CONSULTA: GLORIETAS PARTIDAS ¿Tengo que hacer la rotonda completa para girar a la izquierda?



Si en el caso del coche azul; si conduce el rojo, puede escoger las dos trayectorias (según la consulta no existe señalización específica).

El rojo puede girar o rodear. En el gráfico, el conductor del coche rojo puede optar por girar directamente a la izquierda o rodear antes la isleta (trayectorias A y B) puesto que se trata de una glorieta partida, sin ningún tipo de señalización específica, según el lector que hace la consulta.

Glorieta partida. A diferencia de las gloriets, en las que el sentido circular es obligatorio, las denominadas gloriets partidas disponen de dos tramos, generalmente opuestos, que se conectan directamente a través de una isleta central; el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.

La prioridad. Al no existir señalización, rige la regla general de prioridad, por lo que el vehículo rojo tendría que ceder el paso al azul, pero no a otros que se acercaran por su izquierda (la importancia de la vía no determina la preferencia).

El azul tiene que rodear para girar. En cambio, el coche azul tendría que hacer la raqueta a la derecha para efectuar el giro a la izquierda.

PLANTEE SU DUDA sobre situaciones conflictivas de circulación y envíela a la Revista "Tráfico" -Sección "Conducir Mejor"- (c/ General Aranz, 86. 28027 MADRID; e-mail: (jrodriguez@dgt.es). Se seleccionarán las más representativas. Con el asesoramiento de Carmela Rebolledo (DGT)



Concursos Educación Vial en Parques Infantiles y Seguridad Vial en Ciclomotor

LOS CHICOS MAS SEGUROS

Benalmádena (Málaga) fue la sede del XL Concurso de Educación Vial en Parques Infantiles y del XXVI de Seguridad Vial en Ciclomotor. Con una enorme participación de chicos de toda España, los representantes del parque anfitrión vencieron en tres de las cuatro categorías.

J. M. M.
Fotos: Mariano POZA

En Benalmádena (Málaga), se reunieron miles de niños de toda España para participar en la final de los concursos de Educación Vial en Parques Infantiles de Tráfico y de Seguridad Vial en Ciclomotor que, como cada año, organiza la Dirección general de Tráfico y que en 2004 alcanzaron, respectivamente, la XL y XXVI edición.

Mucha participación y fenomenal ambiente, mucha alegría y alguna pequeña decepción entre quienes no ganaron, gritos, emoción, tensión, nervios... Y es que del 13 al 15 de mayo, en el Parque Infantil de Benalmádena más de un centenar de chicos mostraron sus habilidades, conocimientos y evolución en materia de tráfico y seguridad conseguidos a lo largo del año ante sus profesores y los técnicos de la Dirección General de Tráfico.



Los ganadores de los concursos de PIT y Ciclomotor en el acto de entrega de premios

LOS GANADORES

XL CONCURSO NACIONAL DE EDUCACIÓN VIAL EN PARQUES INFANTILES DE TRÁFICO

Clasificación individual

1º Aida Díaz Carretero

(Benalmádena-Málaga)

2º Javier Pereda Solano

(Alcobendas-Madrid)

3º Rocío Brotons Serrano (Tecla-Murcia)

Clasificación por equipos

Campeón: Benalmádena (Málaga);

subcampeón: Alcobendas (Madrid);

tercero: Yecla (Murcia); cuarto:

Tudela (Navarra); quinto: Elche

(Alicante); y sexto: Totana (Murcia).

XXVI CONCURSO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN CICLOMOTOR

Clasificación individual

1º Sergi Muñoz Parra

(Benalmádena-Málaga)

2º José David Rodríguez Martínez

(Totana-Murcia)

3º José Ramón Peñalver Bermejo

(Totana-Murcia)

Clasificación por equipos

Campeón: Totana (Murcia);

subcampeón: Benalmádena

(Málaga); y tercero: Alpedrete

(Madrid).

MI carril



APROVECHADOS. La mayor parte de los talleres trabajan con profesionalidad, pero hay también unos pocos que aprovechan las situaciones veraniegas para no estar a la altura de las circunstancias en las revisiones de los coches, se aprovechan de los 'turistas' que se quedan 'tirados' en la carretera, etc. Lo mismo podemos decir de algunas grúas que hacen su agosto aprovechándose de aquellos que, con maletas y niños, tienen la desgracia de una avería que les impide seguir. Para estos pocos aprovechados, luz roja.

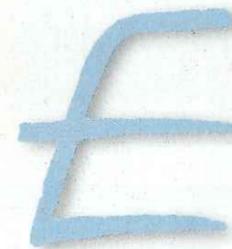


TRANQUILIDAD. A los automovilistas que no entienden que, en fechas como estas, hay que tener más prudencia que nunca, que hay que salir pensando que nos puede pillar algún atasco y que no podemos pretender ganar el tiempo perdido haciendo barbaridades, sobre todo cuando en la mayoría de los coches van familias. Para ellos, un toque de atención. Empezamos las vacaciones, tranquilidad, mucha tranquilidad. Son unos pocos, pero peligrosos...



GUARDIAS. Luz verde para todas las medidas que adopten estas fechas los guardias de tráfico, nos gusten o no, con motivo de las operaciones salida y regreso por las vacaciones. Debemos tener en cuenta que ellos cortan, paran, desvían, piden circular por aquí o por allá en función de unas informaciones que nosotros no tenemos y ellos sí, procedentes de otros grandes sacrificados, los de los Centros de Gestión de Tráfico; siempre buscan lo mejor para la circulación. Hay que valorar su esfuerzo. Están a pie de asfalto o de ordenador. Con la que cae...

Reflexiones antes del verano



Estos días se agolpan sobre la mesa numerosos papeles y cifras que relacionan el verano con el coche, cada cual arrojando el ascua a su sardina, pero, al fin y al cabo,



JESÚS SORIA

DIRECTOR

deben hacer reflexionar. Ya saben que las vacaciones las hacemos fundamentalmente en coche y que siempre damos, como en el cuadernillo que acompaña a la revista de este mes, un montón de consejos.

Insistimos porque es verdad que muchas veces nos relajamos y no ponemos especial precaución en detalles que pueden resultar vitales. Gesafa, el gabinete de estudios de los fabricantes de amortiguadores, nos recuerda estos días que el 40% de los accidentes achacables a fallos mecánicos está asociado a problemas en la suspensión de los vehículos. ¿Cuántos de los que hemos llevado el coche a revisar antes del gran viaje hemos pedido que nos revisen los amortiguadores? Si podemos, huimos, ¿verdad que sí? Los talleres y los servicios de asistencia en carretera, los Racc y Races nos dicen que hay muchos coches



ANTES DEL VIAJE, PIENSE EN SU SEGURIDAD: LOS AMORTIGUADORES, LA REVISIÓN, LA CONCENTRACIÓN... SON VITALES

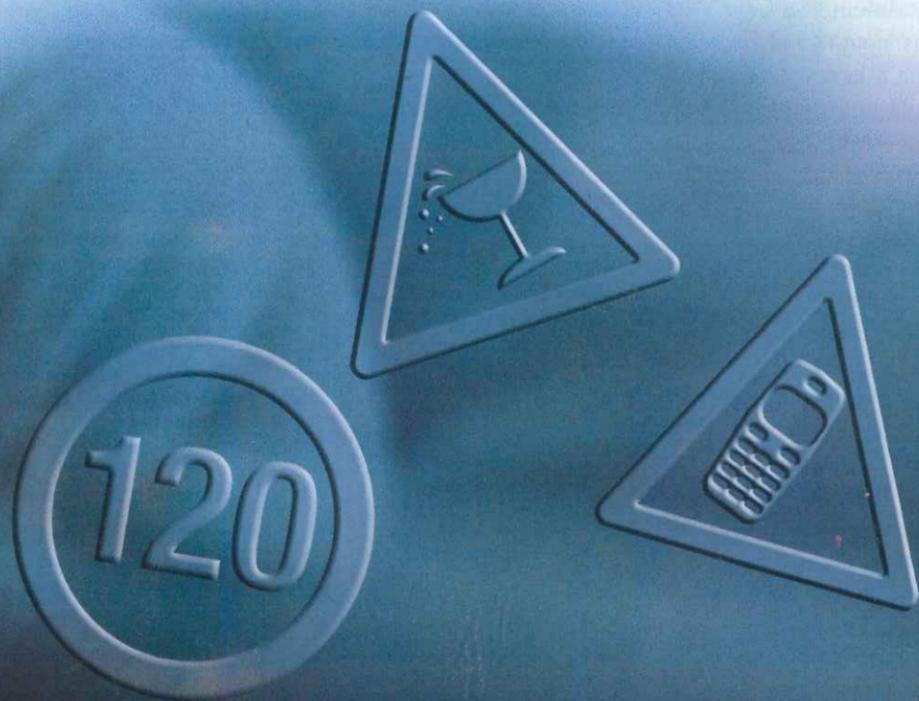
que se quedan 'tirados' en la carretera y que, en no pocos casos, se ve que la asistencia mecánica es deficiente. Las 'iteuves' también siguen detectando muchas deficiencias en elementos de seguridad. Y no todos los coches son 'viejos', algunos se llenarán de maletas estos días. Ciertos fabricantes de sistemas de refrigeración en los coches aseguran que a 30 grados, a los que no es tan difícil llegar sin aire acondicionado, los fallos del conductor se incrementan en un 22%. Vamos, que si a 23 grados no vemos el 3% de las señales, cuando el mercurio sube a 32° C, el porcentaje de señales que

nos 'comemos' sube al 10%. Y hasta nos volvemos más agresivos. Y un estudio de Intrax nos recuerda también las locuras que hacemos en los viajes y que nuestro afán por llegar al destino nos hace pisar el acelerador peligrosamente, justo cuando más cansados estamos, al final del trayecto, en los últimos kilómetros, cuando estamos 'tocando' el agua del mar con el morro del coche. Aunque también nos asegura que nuestro nivel de concentración crece después de haber parado a descansar.

Lo dicho: mucho cuidado en las carreteras. Y, sobre todo, buenas vacaciones. ♦

Encuesta SARTRE-3:

Actitudes y comportamientos frente al riesgo de la circulación

**EL CONDUCTOR,
AL DESNUDO****ASÍ SOMOS
ASÍ PENSAMOS**

Somos el quinto país donde menos se utiliza el móvil al volante, pero en los pasos de peatones los conductores españoles son los menos respetuosos, según se desprende de un estudio realizado en 23 países europeos. Comparado con análisis anteriores, nuestros conductores están menos preocupados por los accidentes, pero a favor de un mayor control, tal vez porque se percibe un aumento de conductas arriesgadas. Son datos que dibujan el perfil de nuestros conductores y su actitud ante los aspectos más relevantes de la circulación.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Fotos: Paul Alan PUTNAM. Infografías: DLIRIOS

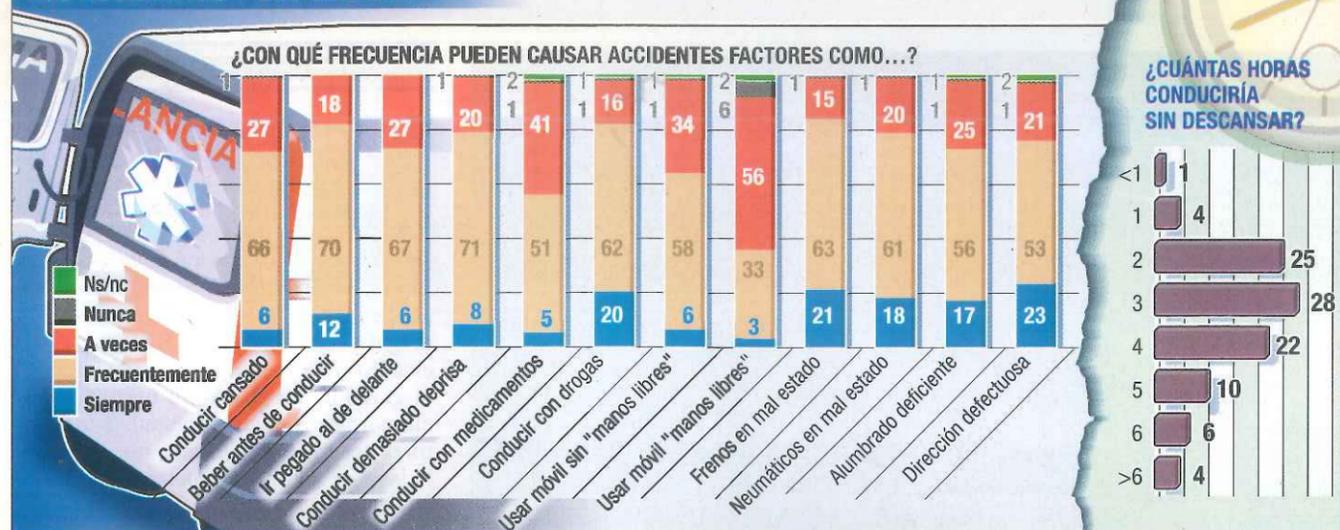
Más de 24.000 encuestas sobre las actitudes sociales frente al riesgo vial realizadas a conductores de 23 países europeos, conforman la base de la tercera edición del proyecto paneuropeo SARTRE-3. El estudio trata de evaluar aspectos como el grado de aprobación u oposición hacia normas o medidas; estudiar los factores sociales y culturales que están en la base de ciertas conductas arriesgadas; cuáles son las posturas y opiniones más extendidas y aceptadas entre los conductores respecto a las nuevas tecnologías, así como sus experiencias respecto al sistema de sanciones y los accidentes de tráfico.

Lo primero que llama la atención es que España ocupa la primera posición entre los 23 países estudiados en una conducta tan arriesgada e incívica como es no ceder el paso a los peatones en los pasos señalizados al efecto: el 31% reconoce que "nunca", "raramente", o sólo "a veces" cede el paso a un peatón. Por el contrario, los conductores españoles asumen menos riesgos que la mayoría de los de otros países a la hora de usar el teléfono móvil: el 19% reconoce que hace una o más llamadas al día mientras conduce (con lo que pasa a ocupar el quinto lugar entre los países que menos llamadas se hacen), y el 31% responde a una o más llamadas (sexto lugar).

EN QUÉ HEMOS CAMBIADO. Por otro lado, Fermina Sánchez –psicóloga de la DGT (ver artículo)– analiza los principales aspectos en los que han cambiado los españoles desde el anterior estudio: "Se muestran un poco menos preocupados por los accidentes y menos dispuestos a considerar ciertas conductas de riesgo como causa". Paradójicamente, están más a favor de que exista un mayor control en la aplicación de las normas, incluida la implantación de un sistema de puntos para penalizar a los infractores y de que los fabricantes limiten la velocidad de los vehículos; algo que, según la citada experta, se puede deber a que "se percibe el aumento de conductas y actitudes arriesgadas y por ello se plantean la necesidad de mayor control".

Continuando con un repaso a los datos globales de la encuesta, lo que preocupa de una forma más rotunda a los españoles es el desempleo y, lo que me-

LOS ACCIDENTES Y SUS CAUSAS



nos, los atascos de tráfico. Pero si se suman las respuestas "totalmente" y "bastante", se observan estos porcentajes: la delincuencia (91%), los accidentes de tráfico (89%), la sanidad (86%), el desempleo (85%), la contaminación (82%) y los atascos (70%).

Por otro lado, la inmensa mayoría asocia el estado de las carreteras con los accidentes de tráfico, por lo que el 92% está "totalmente a favor" y "a favor" de que los poderes públicos se esfuercen en su mejora. Le sigue la mejora de la enseñanza de la conducción (84%) y un mayor control en la aplicación de las normas (83%). Las otras posibles respuestas -aumentar el número de campañas de seguridad vial y aumentar los carriles para bicicletas en las ciudades- recibieron el apoyo del 78 y del 70% de los encuestados, respectivamente.

El 76% de los encuestados está "totalmente de acuerdo" o "de acuerdo" con que las sanciones por infracciones relacionadas con el alcohol deberían ser más severas. De hecho, la idea que menos apoyo recibió (22% a favor y 62% en contra) fue la de que cada uno debería decidir lo que puede beber antes de conducir.

CAUSAS DE LOS ACCIDENTES. En la encuesta se han planteado diversas cuestiones relacionadas con el propio conductor, la carretera o el vehículo como origen de accidentes. En el primer caso, conducir bajo la influencia de las drogas y beber antes de conducir (82% en ambos casos), demasiado deprisa (79%), demasiado cerca del que va delante (73%), incluso conducir cansado (72%) es lo que "siempre", "muy frecuentemente" o "frecuentemente" causa los accidentes, en opinión de los encuestados. El porcentaje disminuye al 64% si la causa es conducir mientras se utiliza

SE ASUMEN CONDUCTAS DE RIESGO, COMO LOS ADELANTAMIENTOS APURADOS, CONDUCIR DESPUÉS DE BEBER O NO CEDER EL PASO A LOS PEATONES

un teléfono móvil sin manos libres, y al 36% si es un manos libres.

Con la misma frecuencia ("siempre", "muy frecuentemente" o "frecuentemente") consideran en el 73% de los casos que las malas condiciones meteorológicas son la causa de accidentes, seguido del mal mantenimiento de las carreteras (71%), mientras que menos de la cuarta parte lo atribuye a los atascos.

Al evaluar los cuatro defectos del vehículo que pueden causar accidentes, se encuentran en primer lugar los fallos en frenos (el 84% opina que "siempre" "muy frecuentemente" o "frecuentemen-

BEBER Y CONDUCIR (%)



te"), seguido de los neumáticos en mal estado (79%), la dirección (76%) y el alumbrado deficiente (73%).

LOS PELIGROSOS SON LOS DEMÁS. En comparación con los demás, el conductor español piensa que su forma de conducir es, en el 39% de los casos, igual de peligrosa que el resto, aunque el 56% opina que su conducción es un poco o mucho menos peligrosa que el resto; o dicho de otra manera, la percepción es que son los demás los que conducen de forma peligrosa.

¿Los demás sobrepasan los límites de

velocidad? El 73% opina sobre los demás que lo hacen "siempre", "muy frecuentemente" o "frecuentemente". Sobre sí mismos, el 50% manifiesta que conduce igual de rápido que la media, pero el 16% admite que circula un poco más deprisa y el 1% confiesa que lo hace mucho más de prisa.

Cuando las condiciones de tráfico lo permiten, el porcentaje de conductores que manifiestan rebasar los límites de velocidad "frecuentemente", "muy frecuentemente" y "siempre" varía según el tipo de carretera: el 11% en zona urbana, el 13% en carreteras secundarias, el 21% en carreteras nacionales y el 37%

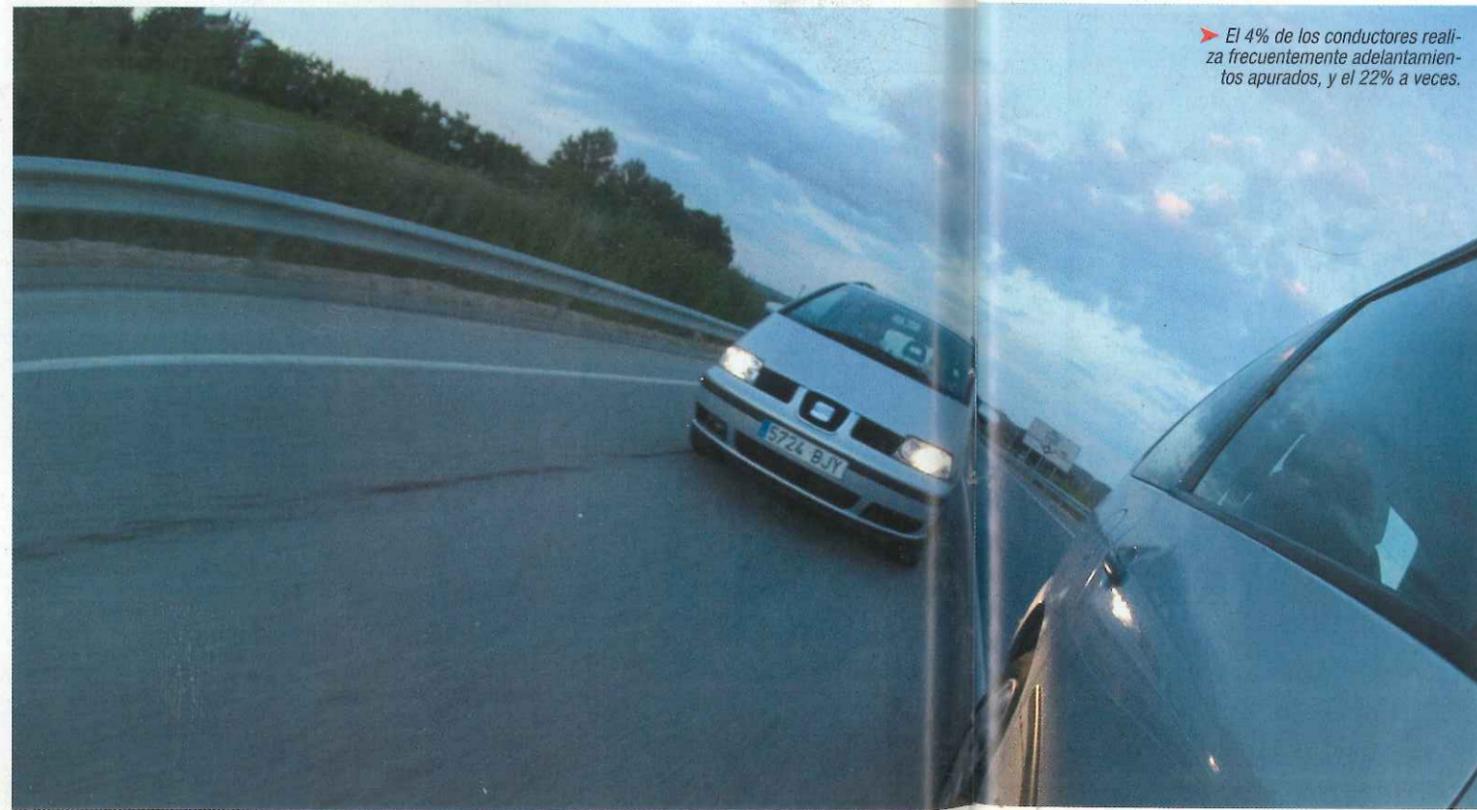
en autopistas y autovías. En todo caso, existe una opinión generalizada de mantener los actuales límites de velocidad, aunque hay una mayor tendencia a aumentarlos que a disminuirlos, sobre todo en autopistas y autovías.

Aunque 5 de cada 10 encuestados creen que "raramente" o "nunca" se les va a controlar la velocidad en su recorrido habitual, a la inmensa mayoría (83%) nunca le han sancionado por ello.

Además de la velocidad, también se les ha preguntado por otras conductas antirreglamentarias o imprudentes. Así, se acerca demasiado al vehículo que va delante: el 21% "a veces", el 3% "frecuentemente", el 2% "muy frecuentemente" y el 1% "siempre"; "nunca" cede la prioridad en un paso de peatones, el 1%, "raramente" el 5% y, "a veces" el 25%; el 4% pasa "siempre" que el semáforo se pone en ámbar y el 18%, "muy frecuentemente" o "frecuentemente", la misma frecuencia con la que el 4% realiza adelantamientos apurados, mientras que el 22% lo hace "a veces". Y, por último, avisar con las luces a otros conductores de la presencia de un control de velocidad es la acción que en menor medida -"nunca"- (42%) hacen los conductores.

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD. Se percibe una cierta relación entre velocidad y uso del cinturón, más frecuente en vías rápidas (96% en autopistas y autovías), que en zona urbana (60%). Además, cuando llevan niños en el coche (el 42% nunca lleva), un 41% siempre les hace ponerse el cinturón o dispositivo de retención infantil y tan sólo el 3% no lo hace nunca.

En todo caso, existe un amplio consenso (90%) sobre la importancia del cinturón para evitar males mayores ante un posible accidente y sólo el 6% apoya



► El 4% de los conductores realiza frecuentemente adelantamientos apurados, y el 22% a veces.

EN QUÉ DESTACAMOS LOS ESPAÑOLES

Los resultados comparativos respecto a otros países, permiten destacar para bien y para mal, a título de ejemplo, dos aspectos relacionados con las conductas de riesgo de los conductores españoles.

LO BUENO. Los conductores españoles están por encima de la media europea al valorar el uso del teléfono como causa de accidente. Además, España ocupa el cuarto lugar entre los 23 países participantes del estudio donde se hacen menos llamadas (el 19% hace una o más llamadas diarias mientras conduce) y el sexto en contestar a llamadas (lo hace el 31%).

LO MALO. En cambio, los españoles salimos peor parados en el respeto a los peatones que cruzan por un paso señalizado. El 31% confiesa que "nunca", "raramente" o sólo "a veces" cede el paso a un peatón, lo que nos sitúa en el último lugar, seguidos muy de cerca por Chipre (22%) y a una gran distancia de los países más respetuosos: Reino Unido (3%), Estonia (4%), Irlanda (5%) o Francia (7%).

LA VELOCIDAD Y OTRAS INFRACCIONES (%)

Cuando las condiciones de tráfico se lo permiten ¿CON QUÉ FRECUENCIA SOBREPASA LOS LÍMITES DE VELOCIDAD?



Comparado con el límite actual ¿CUAL CREE QUE DEBE SER EL LÍMITE DE VELOCIDAD?



En un día normal ¿CUÁNTAS VECES LLAMA O CONTESTA AL TELÉFONO MIENTRAS CONDUCE?



¿CON QUÉ FRECUENCIA?

Se acerca mucho al coche que va delante
Cede el paso en un paso de peatones
Pasa un semáforo en ámbar
Realiza un adelantamiento apurado
Avisa con las luces a otros conductores de un control de velocidad



totalmente la idea de que si se conduce con prudencia, el cinturón no es necesario. Aunque el 45% se siente "totalmente" o "bastante" incómodo sin cinturón, el 54% está "poco" o "nada" de acuerdo con esa afirmación y, por último, el 8% está totalmente convencido que con el cinturón abrochado existe riesgo de quedar atrapado en caso de emergencia. En todo caso, sólo el 5% ha sido multado por no llevarlo abrochado.

¿BEBE O CONDUCE? Más del 36% de los encuestados se declara abstemio y el 22% bebe los fines de semana. Cuando se les pregunta si conducen después de haber bebido, aunque sea una pequeña cantidad de alcohol, además del 36% de abstemios, el 20% asegura que no lo hace nunca, el 15% menos de un día a la semana y el 27% más de un día.

En los últimos tres años, al 67% de los encuestados nunca le habían hecho ningún control de alcoholemia, una vez al 20% y más de una vez al 12%. Pero ¿están de acuerdo con los actuales límites? Sí, es la respuesta más apoyada (39%), pero un 26% propone tolerancia cero y el 13% apoyaría reducir la tasa. En cambio, el 16% propone que se pudiera beber más e, incluso, un 2% sostiene que se debería beber lo que cada uno quisiera.

Por otro lado, a los encuestados se les mostró una ficha con distintas clases de bebidas para que indicaran cuánto creían que podían beber sin sobrepasar los límites legales. En este sentido, conviene aclarar que una cosa son las unidades de alcohol ingeridas y otra el nivel de concentración en sangre alcanzado, que depende de factores como el peso, el sexo, si se ha ingerido comida... Así el 23% considera que puede tomar sin dar positivo una cantidad de alcohol (tres

UNO DE CADA CUATRO CONDUCTORES SE EQUIVOCA AL CALCULAR EL ALCOHOL QUE PUEDE TOMAR SIN DAR POSITIVO

unidades o más) con la que los expertos consideran que se sobrepasa el límite legal; en el otro extremo, el 13% piensa que con beber una mínima cantidad de alcohol ya se sobrepasa el límite fijado por la ley.

NORMAS COMUNES EN EUROPA. En la encuesta se ha planteado el acuerdo o no con determinadas normas que pudieran ser comunes en Europa. Así, están "total" o "bastante" de acuerdo con el permiso de conducir por puntos (71%), en no permitir beber nada a los conductores noveles (64%), en límites de velocidad



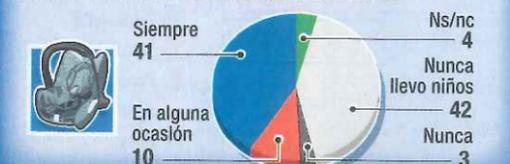
► Somos el cuarto país que menos utiliza el teléfono para hacer llamadas mientras conduce.

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD (%)

¿CON QUÉ FRECUENCIA SE PONE EL CINTURÓN DE SEGURIDAD?



Cuando lleva niños, ¿LES OBLIGA A UTILIZAR LOS DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN INFANTIL?



¿SERÍA ÚTIL QUE SU COCHE CONTARA CON...?

Navegador	38	33	19	8
Avisador de atascos	40	41	13	4
Limitador de velocidad	27	31	26	14
Detector de alcohol que impida conducir	32	33	20	13
Detector de la fatiga que le obligue a descansar	30	36	21	11

¿EN QUÉ MEDIDA ESTARÍA A FAVOR DE...?

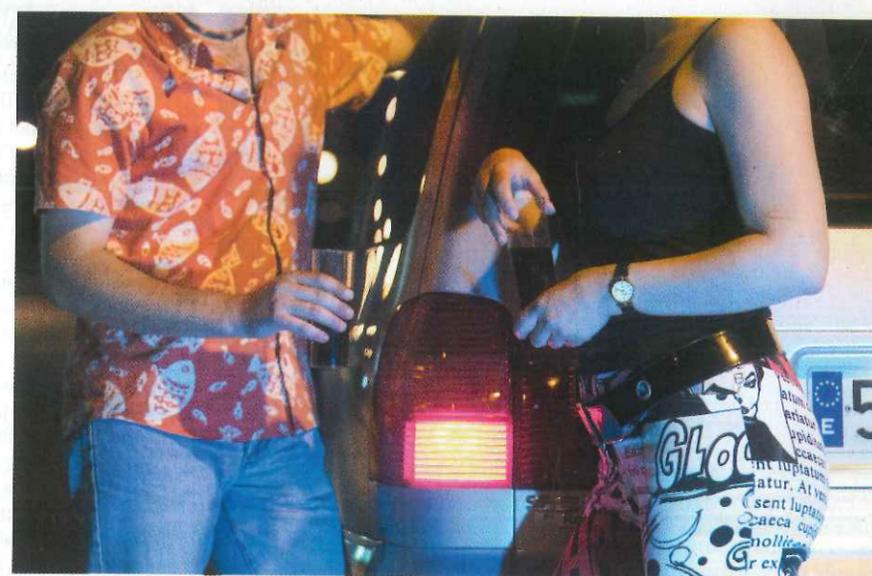
Cajas negras para identificar la causa de un accidente	33	42	15	7
Cajas negras para grabar conductas antirreglamentarias	23	32	26	15
Mecanismos de elección para acceder a servicios	20	38	24	13
Identificación electrónica para el control policial y aplicación de normas	14	28	31	23

similares para cada tipo de vía (62%), que los fabricantes modifiquen sus vehículos para limitar la velocidad máxima de los mismos (62%) y en fijar un límite máximo de alcohol de 0,5 gr/l.

Respecto a los dispositivos más útiles, están "totalmente" o "bastante" de acuerdo con que los coches dispongan de: un mecanismo que avise de que hay atasco (81%); un navegador que ayude a dirigirse al lugar de destino (71%); un dispositivo que detecte la fatiga y obligue a descansar (66%); un sistema que verifique si se ha bebido e impida conducir (65%); y un mecanismo que impida sobrepasar el límite de velocidad (58%), aunque en este último aspecto el 14% se muestra en contra.

Con la misma calificación - "totalmente" y "bastante" - el 75% está a favor de cajas negras para identificar las causas de los accidentes; el 58% apoya que los coches cuenten con mecanismos de identificación electrónica que permita acceder a servicios; el 55% se muestra a favor de cajas negras para registrar las infracciones de velocidad; y, por último, el 42% suscribe la identificación electrónica del coche para el control policial y la aplicación de las normas, frente al 54% que está "poco" o "nada" a favor.

Algunas propuestas para mejorar la seguridad vial, como los cursos de rehabilitación para quienes conduzcan con alcohol, consiguen un amplio respaldo: el 73% considera "totalmente" o "bastante" importante esta idea. Ese apoyo es del 70% para que se investigue si padecen alcoholismo quienes sean sorprendidos en más de una ocasión conduciendo bajo los efectos del alcohol; el 61% considera importante que se realice un examen médico y psicológico obligatorio a los conductores cada 10 años; y



► El 13% está de acuerdo en reducir los actuales límites de alcoholemia y el 26% apoya la tolerancia cero.

EL 71%, A FAVOR DEL PERMISO POR PUNTOS

El permiso de conducción por puntos, cuya implantación en España podría producirse en el plazo de un año, según anunció recientemente el ministro del Interior, José Antonio Alonso, forma parte de una de las preguntas formuladas por la encuesta SARTRE-3.

Así, el 24% de los españoles está "totalmente" a favor de un sistema de puntos para penalizar a los infractores, que podría llevar a la pérdida de la autorización para conducir si se excede un determinado número de puntos. Incluso, la suma de los que están "totalmente" y "bastante" a favor, alcanza a más de 7 de cada 10 conductores. Por el contrario, el 20% está "poco" y el 7% "nada" a favor de este sistema.

el 41 que el examen se realice solamente a partir de los 60 años.

Por otro lado los encuestados están "totalmente" o "bastante" de acuerdo con medidas como vigilar los semáforos con cámaras automáticas (50%), controlar los excesos de velocidad con cámaras automáticas (51%), o que las autoridades locales controlen la velocidad (51%). En cambio, el 79% está "poco" o "nada" a favor de que una empresa privada controle la velocidad, y el 73% de que se sancione al propietario del coche cuando se desconozca quién es el conductor infractor.

Otra cuestión planteada es la de la agresividad. Se observa que aquellos que han sufrido algún tipo de conducta agresiva (27%) son más del doble que quienes admiten haberse comportado con agresividad (11%). Además, en los últimos tres años, el 6% se ha visto im-

NUEVAS NORMAS (%)

¿ESTÁ DE ACUERDO CON...?

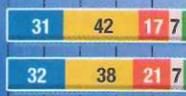
Sanciones más severas para la velocidad
 Más severidad para el alcohol
 No permitir la publicidad que resalte la velocidad
 Cada uno decide lo que puede beber antes de conducir



De acuerdo Indiferente En desacuerdo Ns/nc

PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL, considera importante...

Cursos de rehabilitación para reincidentes en alcoholemia
 Investigar si son alcohólicos los reincidentes



¿PARA LA ARMONIZACIÓN CON EUROPA, estaría a favor de...?

Permiso de conducir por puntos
 Limitar técnicamente la velocidad de los coches
 Límite máx. de alcohol de 0,5 gr/l
 Límites de velocidad similares para cada tipo de vía
 Cero alcohol para conductores noveles



¿EN QUÉ GRADO ESTARÍA A FAVOR DE...?

Vigilar semáforos con cámaras automáticas
 Cámaras para control de velocidad
 Control de velocidad por ayuntamientos
 Control de velocidad por empresa privada
 Sanción para el propietario si el conductor infractor es desconocido



Totalmente
 Bastante
 Poco
 Nada
 Ns/nc

ASÍ HEMOS EVOLUCIONADO



La encuesta SARTRE-3 sobre actitudes sociales frente al riesgo vial, realizada en 23 países europeos, en la que se comparan opiniones y conductas asumidas por los conductores en relación con los aspectos más relevantes de la conducción, permite detectar posibles causas por las que, medidas que suelen ser similares, funcionan mejor en unos países que en otros. Además, el hecho de que el estudio se realice con una periodicidad quinquenal, lo convierte en un observatorio excepcional de los cambios que tienen lugar al introducir nuevas normas o al realizar actuaciones específicas para modificar factores de riesgo.



FERMINA SÁNCHEZ (*)
 (*) Psicóloga de la DGT, delegada de España en el proyecto SARTRE

Desde que en 1997 se realizó la segunda encuesta, SARTRE-2, se detecta una cierta evolución. Así, los conductores españoles se muestran un poco menos preocupados por los accidentes de tráfico y ha disminuido el tamaño del grupo que considera que conducir cansado, beber antes de conducir o bajo los efectos de drogas es causa de accidente frecuentemente o muy frecuentemente. Es decir, están un poco menos dispuestos a considerar esos elementos para prevenir riesgos. Las diferencias son peque-

ñas, pero el que aparece esa tendencia ya indica que es preciso reconsiderar la estrategia de sensibilización respecto a esas cuestiones. Quizás como resultado de lo anterior, aparece también una tendencia a asumir en mayor medida algunas conductas de riesgo: realizar adelantamientos apurados, conducir después de tomar alcohol, o no ceder el paso a los peatones.

También ha disminuido ligeramente el uso del cinturón y hay menos abstemios, pero los hábitos de los que beben siguen siendo los mismos: predominan los bebedores de fin de semana y los esporádicos, y sobre todo en esas circunstancias es en las que algunos pueden llegar a superar el límite permitido.

Por otro lado, están más a favor de que exista un mayor control en la aplicación de las normas, de un sistema de puntos para penalizar a los infractores y son partidarios de que los fabricantes modifiquen sus vehículos para limitar la velocidad máxima de los mismos. En este sentido, es posible que los conductores perciban el aumento de conductas y actitudes arriesgadas y por ello se planteen la necesidad de mayor control ya que, por otra parte, refieren pocas expectativas de que se controlen sus conductas.

El RACC y el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) han adaptado a las características españolas, un reconocido método de análisis del comportamiento de los conductores conocido como 'DBQ', que permite conocer cuáles son las actuaciones inseguras más generalizadas.



Se desarrolla un nuevo método para analizar los comportamientos inseguros al volante CONDUCTORES BAJO LA LUPA

Mercedes LÓPEZ
 Fotos: Paul Alan PUTNAM

Conocer cuál es el nivel de riesgo de los conductores españoles para poder adoptar las estrategias a seguir en la formación y en la información es el objetivo que, en palabras de Luis Montoro -catedrático de seguridad vial y director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)-, "esperamos conseguir con la adaptación española y la posterior aplicación de un cuestionario sobre el comportamiento de los conductores conocido como DBQ".

Pero, ¿qué se esconde tras estas siglas? "Un cuestionario desarrollado por la Universidad de Manchester con el fin de analizar y caracterizar el comportamiento inseguro en la conducción" explica Alfonso Perona -secretario ejecutivo de la Fundación RACC, la otra entidad que ha apostado y puesto en marcha esta iniciativa-. Luis Montoro opina que es "el mejor instrumento para conocer profundamente al conductor y su comportamiento. Y para reducir la accidentalidad. No debemos olvidar que el fallo humano está implicado en el 70-90% de los accidentes".

VERSIÓN ESPAÑOLA. Juntos (RACC e INTRAS) han realizado la adaptación española del DBQ a las características demográficas y socioculturales de Es-

paña, configurando una encuesta en la que se proponen 75 situaciones con comportamientos inseguros sobre los que los encuestados deben pronunciarse, no sólo reconociendo si actúan o no de esa forma, sino que además se les pregunta con qué frecuencia lo hacen dentro de una escala predeterminada. "No sólo conocemos el porcentaje que realiza tal o cual infracción, sino, además, la importancia que el conductor

da a su actuación", señala Montoro.

Se realizan preguntas como: ¿Con qué frecuencia acelera bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'? ¿realiza un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio aunque no esté permitido? o ¿circula superando los límites de velocidad en una zona residencial? Todas estas preguntas están encaminadas a conocer cuándo cometemos despistes o fallos en la atención, cuándo se trata de errores y cuándo infracciones a la norma y cuáles tienen un componente agresivo. "Una dimensión que nos interesa mucho -subraya Perona- por el incremento de este tipo de comportamiento en nuestra sociedad".

Para comprobar la validez de la versión española han realizado una experiencia piloto con una muestra reducida de conductores -todos ellos socios del RACC- cuyos resultados "creo que son extrapolables, con algunas matizaciones", afirma Perona. Una vez llevada a cabo esta prueba, se ha comenzado a realizar una encuesta a nivel nacional entre 4.500 personas, cuyos resultados se darán a conocer después del verano.

La encuesta se debería repetir cada cuatro años para ver cómo se modifican los comportamientos y las actitudes. Los resultados se podrán a disposición de la Administración para que tome las medidas que considere oportunas. Igualmente se 'colgará' en Internet el llamado 'Test de Comportamientos Inseguros' para que los usuarios de la red que lo deseen puedan autoevaluarse. ♦

LA VELOCIDAD, EL 'PECADO' CAPITAL



En el estudio piloto que se ha realizado, estos son los 'pecados' de los conductores españoles:

- 1 No hacer caso de los límites de velocidad en autopista.
- 2 Pasar por alto los límites de velocidad para seguir el flujo del tráfico.
- 3 Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está sobrepasando el límite de velocidad.
- 4 Estacionar en zona prohibida porque sólo se va a hacer un recado.
- 5 No planificar viajes y trayectos y encontrar atascos que podría haber evitado.
- 6 Superar los límites de velocidad por la noche o madrugada.
- 7 En cruces no regulados, ceder el paso a vehículos que no tienen la preferencia.

Más de la mitad de los conductores, a favor de cajas negras para controlar las infracciones de velocidad

plicado en algún accidente con heridos y el 22% con daños materiales. A pesar de que los expertos recomiendan hacer paradas a intervalos de dos o tres horas como mucho, el 42% indica que conduciría cuatro horas o más.

Señalar, por último, algunos aspectos relacionados con la muestra de conductores españoles: de los 1.695 encuestados, la relación de varones y mujeres es de 6 a 4; el 50% está casado; el 38% vive en un pueblo, el 28% en una ciudad pequeña y el 27% en una gran ciudad. ♦

LOS CONDUCTORES APOYAN MÁS SEVERIDAD CON EL ALCOHOL (78%) Y LA VELOCIDAD (58%)

En próximos números se abordarán otros aspectos de la Encuesta SARTRE-3: comparativa con otros países, principales grupos de riesgo, conductores profesionales, etc.).



Permiso de Conducir por puntos, incrementar la edad mínima para conducir ciclomotores...

LOS NUEVOS RETOS DE LA SEGURIDAD VIAL

El ministro del Interior acaba de detallar cómo será el Permiso de Conducir por puntos, una de las medidas para reducir en un 40% las víctimas mortales en cinco años, junto con la modificación de algunos reglamentos. Por otro lado, la DGT dará más información sobre los accidentes para crear así un rechazo social hacia quienes conducen de forma imprudente.

tuciones para reducir las: sistemas automáticos de control de velocidad y procedimientos capaces de tratar un elevado número de infracciones, pruebas aleatorias de alcoholemia, controles intensivos del uso del casco y cinturón, y medidas para concienciar de su importancia y de por qué se toman.

LÍNEAS ESTRATÉGICAS. Las líneas estratégicas de esa política pasan por la mayor coordinación de las administraciones e implicación de ayuntamientos y comunidades autónomas; mayor participación de la sociedad civil y de las entidades que trabajan por la seguridad vial; obtener más y mejor información para tomar decisiones; mejorar la conducta de los usuarios, mediante la educación, formación e información sobre los accidentes y sus causas, e intensificar la vigilancia policial como mecanismo de control; hacer más seguros los vehículos, obligando a instalar en los vehículos nuevos mecanismos como el ABS, ESP o el control de velocidad; mejorar las infraestructuras, corrigiendo los puntos de concentración de accidentes y con auditorías de seguridad en las nuevas vías; y mejorar la asistencia a las víctimas, reduciendo

J. M. M.

Uno de los principales objetivos del nuevo Gobierno será reducir la accidentalidad en la circulación. De hecho, el ministro del Interior quiere que, en 2009, las víctimas de accidentes se hayan reducido un 40% (ver recuadro).

Recientemente, en comparecencias ante comisiones del Congreso de los Diputados, diversos ministros han ahondado en la política de seguridad del Gobierno del PSOE. Así, tras diagnosticar las principales causas de los accidentes (exceso de velocidad, consumo de alcohol, falta de uso del casco y del cinturón de seguridad, y puntos negros), se aportaron las ac-

El ministro del Interior fija su objetivo en seguridad vial:

REDUCIR UN 40% LOS MUERTOS



José Antonio Alonso, ministro del Interior, fijó en el Congreso de los Diputados los objetivos que, para la seguridad vial, tiene su departamento. El objetivo anunciado es un descenso del 40% de las víctimas mortales en un período de cinco años, lo que reduciría los 5.300 muertos de 2003 hasta unos 3.200. En esta misma línea se fija la estrategia del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea (UE): una reducción del 50% en las muertes entre 2001 y 2010.

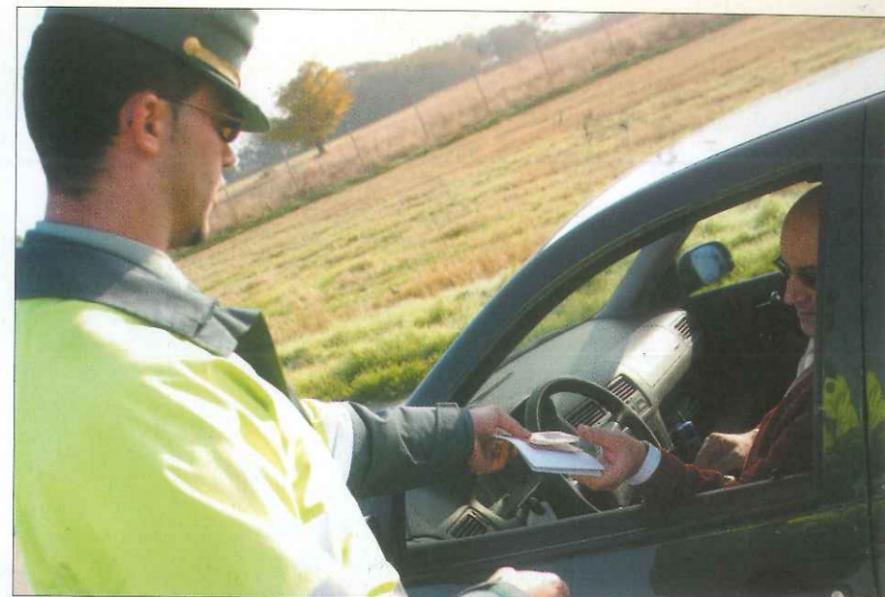
el tiempo de aviso y aportando ayuda psicológica y legal.

ASÍ SERÁ EL PERMISO POR PUNTOS. El ministro del Interior, José Antonio Alonso, anunció en la comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso el 28 de junio la puesta en marcha de un Permiso de Conducir por puntos y tipo tarjeta antes del verano de 2005. El sistema otorga un crédito en puntos (12 para los conductores con experiencia y de 6 a 8 para noveles) que se van restando en función de la gravedad de cada infracción cometida. Por las faltas graves mínimas (hablar por teléfono, no llevar cinturón o casco) se perderá 1 punto; por las graves (como excesos de velocidad sin superar el 50% del límite, no respetar la prioridad de paso, adelantamientos o cambios de dirección o sentido...), se restarán 2 ó 3 puntos; y por las muy graves (alcoholemia, velocidad excesiva, circular en sentido contrario, conducir de forma temeraria...), se perderán de 4 a 6 puntos. Se podrá recuperar el crédito inicial con el transcurso de 2 ó 3 años desde la última sanción o mediante cursos de sensibilización (4 puntos). Quienes se queden sin puntos, se les revocará el permiso de conducción y transcurridos entre 6 y 12 meses tendrán que realizar un examen psicofísico, un curso de sensibilización y examinarse de nuevo. Los conductores profesionales tendrán un régimen especial, aún sin determinar. En Francia, su aplicación redujo los accidentes un 30% durante el primer año.

Otras medidas son conceder el permiso de conducir motos de hasta 125 c.c. al poseedor del permiso B para facilitar el cambio a la moto como alternativa en la circulación urbana, y situar en 16 años —actualmente, 14— la edad mínima para obtener la Licencia para ciclomotores (hasta 49 c.c.) para reducir las víctimas.

Estas medidas se incluirían en la reforma de los reglamentos de Conductores, Vehículos y de la Ley de Tráfico que prepara el ministerio del Interior. También se aumentará la instalación de radares fijos, señalizados y con finalidad preventiva y no recaudadora, se instalarán 315 estaciones de toma de datos de circulación de vehículos, se adquirirán 208 motos y 356 turismos para la Agrupación de Tráfico de

NO UTILIZAR EL CINTURÓN O EL CASCO O HABLAR POR EL MÓVIL MIENTRAS SE CONDUCE SERÁ INFRACCIÓN GRAVE



Intensificar la vigilancia policial como mecanismo de control es una línea básica de la política de seguridad vial.

RETRASAR EL ACCESO AL CICLOMOTOR



Dos iniciativas que afectan al mundo de las dos ruedas son la concesión del permiso de conducir vehículos de dos ruedas de hasta 125 c.c. a los poseedores del permiso B con cierta experiencia y situar en 16 años —actualmente está en 14— la edad mínima para obtener la Licencia para conducir ciclomotores (hasta 49 c.c.). Igualmente, se retrasaría hasta los 18 años la edad mínima para poder llevar un pasajero en este tipo de vehículos. El ministro del Interior, José Antonio Alonso, justificó este retraso en la edad, en que se salvarían 20 vidas y 200 heridos al año. En este sentido, Pere Navarro, director general de Tráfico, recordó que los ciclomotores han pasado de ser bicicletas con un motor a auténticas motos.

Estas medidas han levantado oposición en el sector de las dos ruedas. José Franqueira, secretario general de ANESDOR, anunció que repercutirán negativamente en el mercado, cuando este comienza a recuperarse de la crisis, y que, no habiendo una concentración específica de siniestralidad en esa franja de edad, serían partidarios de mejorar los índices de siniestralidad mediante la formación de los jóvenes en edad escolar.



la Guardia Civil, se creará el Observatorio Nacional de la Seguridad Vial y se elaborará un Plan Estratégico de Seguridad Vial con horizonte 2010, que siga las pautas de la Comisión Europea.

EXPLICAR EL ACCIDENTE. Para reducir la accidentalidad, la Dirección General de Tráfico cambiará su política informativa. Pere Navarro, director general de Tráfico, señaló que su objetivo era "humanizar" los accidentes de tráfico: "No es suficiente con decir que ha habido dos muertos o tres, sino que detrás hay personas con nombres y apellidos y con un proyecto vital, que viven en un pueblo y que han visto segada su vida".

"La experiencia ha demostrado —se explicaba en nota de Prensa— que la información que difunden los medios de comunicación sobre los accidentes de circulación que cada día se producen es claramente insuficiente respecto a las tragedias humanas que causan". La DGT aporta una prueba: la violencia de género o la siniestralidad laboral, "causando menor número de víctimas ocupan mayores y más importantes espacios en los medios". Por esto, se propone "mejorar y ampliar, más allá del dato puramente estadístico" la información que se da a los medios de comunicación sobre los accidentes para "crear un rechazo de la sociedad sobre aquellos ciudadanos que practican conductas imprudentes o temerarias". ♦



MUJERES CONDUCTORAS: son más prudentes, respetan más las normas y tienen menos accidentes que los hombres

ELLAS, MEJORES

Una encuesta realizada por la Fundación RACC señala que, al volante, las mujeres son más prudentes, acatan más las normas y tienen una mayor percepción del riesgo. Por otro lado, las estadísticas de la Dirección General de Tráfico indican que sólo uno de cada cinco conductores implicados en un accidente de tráfico, durante 2003, fue una mujer.

Mercedes LÓPEZ
Infografía: DPI COMUNICACIÓN

Conocer las diferencias en el comportamiento como conductores entre hombres y mujeres ha sido el objetivo de la última Encuesta de Movilidad y Seguridad Vial que ha realizado la Fundación RACC. La principal conclusión que se deriva del estudio es, según Alfonso Perona –secretario ejecutivo de esa entidad–, “que ellas tienen una concepción del riesgo y la seguridad diferente a la de los hombres, dato que tiene que ver con sus diferentes roles so-

ciales”. Mientras que las mujeres “son más prudentes y acatan más las normas –continúa Perona–, los hombres utilizan el coche como un acontecimiento social, respetan menos las normas y tienen una menor percepción del riesgo”.

Los datos de esta encuesta han permitido a la Fundación RACC realizar una comparativa del concepto que ellas y ellos tienen de la seguridad vial y del riesgo. El resultado es que las mujeres respetan más los semáforos (sólo un 11% admite saltárselos, frente al 17% de los hombres encuestados) y los límites de velocidad (superados por un 12,5% de féminas y un 18% de varones); al mismo tiempo, la mujer da mayor importancia a factores como llevar

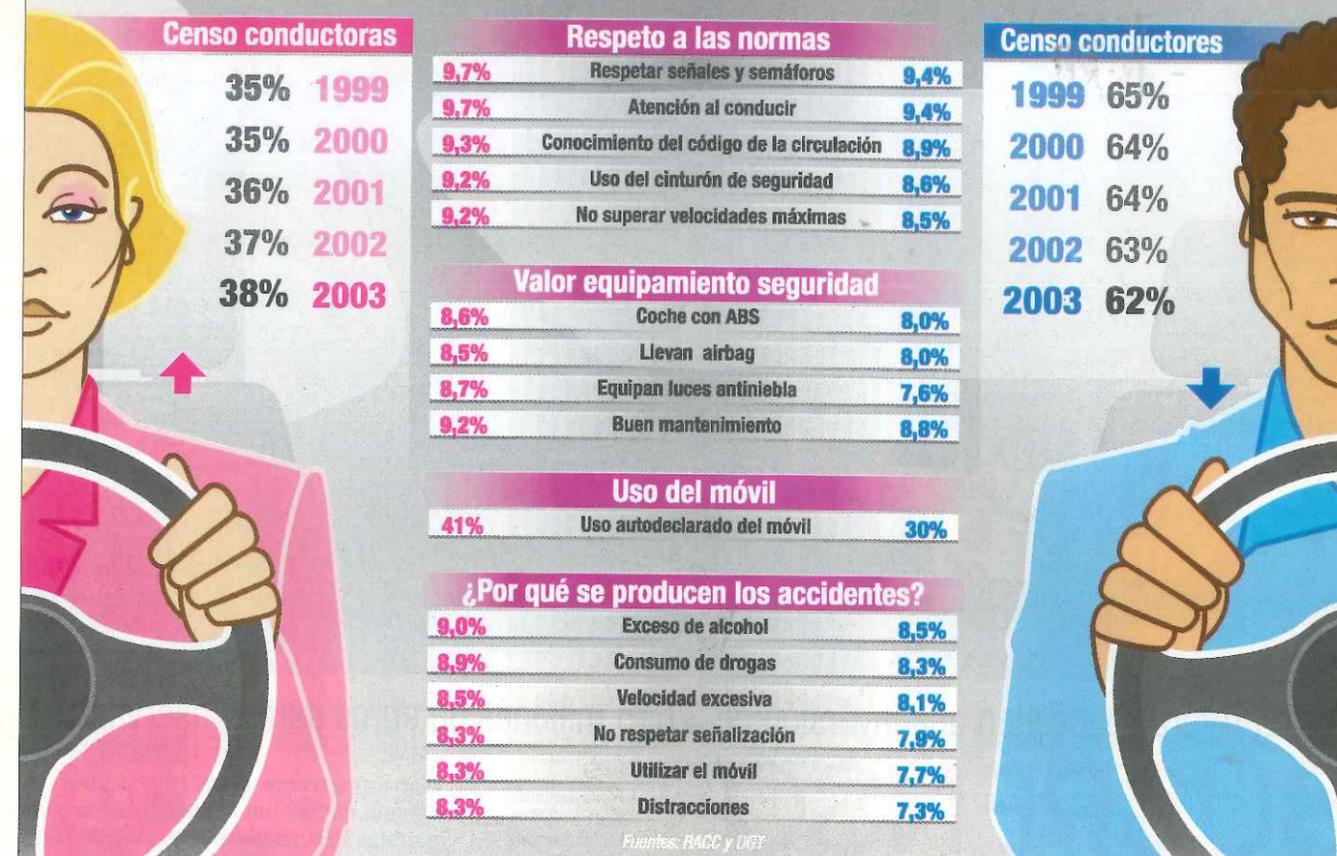
los neumáticos en buen estado, tener el vehículo asegurado, realizar el mantenimiento del coche, que esté equipado con ABS, disponga de airbags o de luces antiniebla.

EL CINTURÓN, ABROCHADO. Las mujeres declaran un uso más elevado del cinturón de seguridad –por encima del 87%– que los hombres (85%), y lo usan más en cualquier situación: tanto si conducen, como si van de acompañante o pasajera de los asientos traseros, en trayectos largos o cortos, en ciudad y en carretera. También, son más partidarias de que el uso de este elemento de seguridad sea obligatorio. “Todo ello –puntualiza el estudio–, en un contexto generalizado de aceptación del uso obligatorio del cinturón”.

Otro punto a resaltar es la evaluación que los encuestados hicieron de la propuesta de reducir a 0 la cantidad de alcohol permitida en la sangre. Aquí las mujeres dieron una respuesta mucho más contundente: casi un 70% es partidaria de esa reducción frente al 56% de los hombres.

La encuesta termina con un dato que

LO QUE OPINAN ELLAS Y ELLOS



puede sorprender: a pesar de que hay más conductoras (superan el 90%) que conductores (se quedan en el 84%) que tienen móvil, ellos admiten utilizarlo más mientras conducen (superan el 40%) frente al 30% de mujeres que declara hablar por el móvil mientras conduce. Con una excepción: cuando circulan por la ciudad, son ellas las que más hablan. Por otro lado, el estudio subraya que “las mujeres son más críticas con las consecuencias derivadas del uso del móvil al conducir, considerándolo un importante factor de riesgo”.

CADA AÑO MÁS. Todo esto se produce en un entorno en el que el número de mujeres que cada año accede al permiso de conducción se va incrementando. Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), el porcentaje de mujeres con permiso creció un 3% en los últimos seis años, mientras que el de hombres descendió un 4%. Asimismo, las estadísticas de la DGT señalan que, en 2003, el número de conductoras alcanzaba casi los ocho millones y medio –un 38% del censo de conductores–, mientras que son casi catorce millones los hombres que conducen.

Otro dato significativo del estudio de la Fundación RACC indica que alrededor de un 12% de los españoles no tiene



► Mujeres: utilizan más el cinturón de seguridad, tanto si van como conductoras como si son pasajeras.

coche propio. Si se diferencia por sexo, sólo el 8% de los hombres no dispone de coche propio, pero cuando se trata de mujeres, la cifra se dobla situándose en un 16%. ♦

CONDUCTORAS Y ACCIDENTES



Por cada conductora que se vio implicada en un accidente de tráfico durante 2003 hubo más de cuatro conductores que sufrieron un siniestro, según las cifras facilitadas por la Dirección General de Tráfico. Estos datos deben leerse, indica Alfonso Perona –secretario ejecutivo de la Fundación RACC–, teniendo en cuenta que “las mujeres tienen una menor exposición al riesgo de accidentes, ya que todavía hay más conductores masculinos que femeninos”. Pero si comparamos los datos ofrecidos por las estadísticas de la Dirección General de Tráfico, observamos que el porcentaje que representan las mujeres en el censo de conductores, alcanza ya casi el 40% del total. Al hablar de las causas de los accidentes, de la encuesta se desprende que sólo se encuentran pequeñas diferencias, siendo los alcances y las incorporaciones o la circulación por una plaza las situaciones en las que las mujeres tienen peor comportamiento, mientras que los hombres tienen una tasa de accidentalidad más elevada cuando adelantan o aparcan.



PAUL ALAN PUTNAM

Las carreteras necesitan una inversión de 3.615 millones de euros para conservación

SUSPENSO EN MANTENIMIENTO

Más de la quinta parte de las carreteras de la red del Estado tiene el firme en estado deficiente y la calidad de la pavimentación ha empeorado un 12% en los últimos tres años. Así se desprende de un estudio de la Asociación Española de la Carretera, para quien el patrimonio viario se encuentra en una "situación de riesgo" si no se subsana a tiempo, con una inversión mínima de 3.600 millones de euros.

José Ignacio RODRÍGUEZ
Infografía: D'LIRIOS

El patrimonio viario español está en una situación de riesgo que, sin ser catastrófica, necesita un esfuerzo inversor mínimo de más de 3.600 millones de euros para mejorar su conservación". Así iniciaba el presidente de la AEC (Asociación Española de la Carretera), Miguel María Muñoz Medina, la presentación de la inspección visual del estado de la red viaria 2001-2003 que esta asociación viene realizando cada dos años desde 1985 para cono-

LA CAUSA DEL DETERIORO DE LAS CARRETERAS ESTÁ EN LA FALTA DE CONSERVACIÓN Y EN EL INCREMENTO DEL TRÁFICO

cer el estado de la pavimentación y del equipamiento de las carreteras, así como para las necesidades de inversión.

En todo caso, mientras que las inversiones destinadas a la construcción de

nuevas carreteras entre 1995 y 2001 ha crecido un 58% en la red del Estado, las partidas destinadas a conservación sólo lo han hecho un 36%. Y todo ello en un período en el que el volumen de tráfico se ha incrementado en un 35%, con un significativo aumento de la circulación de vehículos pesados (50%).

Para realizar el estudio se han analizado 3.036 tramos de 100 metros cada uno en todas las provincias del país, tanto de la red estatal como de la autonómica. La conclusión más destacada es el deterioro del firme de las carreteras del Estado, con un 22% en estado deficiente.

EL FIRME, UN 12% PEOR. Además, y si se compara el anterior estudio de 2001, se observa una caída del 12% en la calidad de la pavimentación, mientras que en las carreteras autonómicas el índice se incrementa un 5%, gracias a la mejora en los firmes del País Vasco, Extremadura y Cantabria. En este sentido, Jacobo Díaz, director adjunto de la AEC, ha confirmado a "Tráfico" que existe una relación directa entre la falta de mantenimiento, el paso del tiempo y el coste de la posterior reparación: "No está cuantificada, pero es evidente que la reparación de unas simples grietas tiene un coste mínimo, pero si se deja pasar el tiempo, puede producirse un deterioro que multiplique por 5 o 25 la reparación".

Por otra parte, se observa una ligera mejoría en la señalización vertical de la red autonómica (8%), mientras que en

ESTADO DE LAS CARRETERAS EN ESPAÑA (2001-2003)

Comunidades Autónomas	Firme	Señalización horizontal	Barreras metálicas	Balizamiento	Señalización vertical	Inversión total necesaria (millones)
Occidental	↓	↑	↑	↑	↑	65
Oriental	↓	↑	↑	↑	↑	78
ANDALUCÍA	↓	↑	↑	↑	↑	405
ARAGÓN	↓	↑	↑	↑	↑	90
ASTURIAS	↓	↑	↑	↑	↑	38
* ILLES BALEARS	↓	↑	↑	↑	↑	S/D 130
* CANARIAS	↓	↑	↑	↑	↑	66
CANTABRIA	↓	↑	↑	↑	↑	9
CASTILLA-LA MANCHA	↓	↑	↑	↑	↑	S/D 52
Occidental	↓	↑	↑	↑	↑	157
Oriental	↓	↑	↑	↑	↑	348
CASTILLA Y LEÓN	↓	↑	↑	↑	↑	139
Occidental	↓	↑	↑	↑	↑	159
Oriental	↓	↑	↑	↑	↑	333
CASTILLA Y LEÓN	↓	↑	↑	↑	↑	139
Oriental	↓	↑	↑	↑	↑	159
CASTILLA Y LEÓN	↓	↑	↑	↑	↑	333
CATALUÑA	↓	↑	↑	↑	↑	109
COMUNIDAD VALENCIANA	↓	↑	↑	↑	↑	S/D 186
EXTREMADURA	↓	↑	↑	↑	↑	72
GALICIA	↓	↑	↑	↑	↑	64
LA RIOJA	↓	↑	↑	↑	↑	94
MADRID	↓	↑	↑	↑	↑	65
MURCIA	↓	↑	↑	↑	↑	32
* NAVARRA	↓	↑	↑	↑	↑	119
* PAÍS VASCO	↓	↑	↑	↑	↑	81
MEDIA NACIONAL	↓	↑	↑	↑	↑	1.182
NACIONAL	↓	↑	↑	↑	↑	2.433

calificación actual: Muy buena (↑), Buena (↑), Aceptable (↑), Deficiente (↓). Evolución 2001-2003: ↓ Peor (>10%), = Igual (±10%), ↑ Mejor (>10%), S/D = sin datos.

* No cuentan con red estatal

Fuente: Asociación Española de la Carretera

la estatal el retroceso es del 7%. Si se tiene en cuenta que la garantía de la lámina retrorreflectante de las señales es de 7 años, se calcula que habría que cambiar cerca de 300.000 señales. La situación es especialmente mala en las carreteras estatales; en las autonómicas, aunque la nota media es de "aprobado", consiguen una calificación de "aceptable" nueve comunidades y otras mejoran respecto a 2001, pero no consiguen pasar de "deficiente" Andalucía, Aragón, Baleares, Canarias y Extremadura.

MEJOR LAS AUTONÓMICAS. También en la señalización horizontal la evolución en las carreteras autonómicas ha sido más positiva que en las del Estado ya que mejora un 17%. El incremento para las carreteras estatales sólo es del 8%, aunque los valores medios absolutos son más altos (6,3 puntos sobre 10) que en la red autonómica (5,5); incluso algunas superan el "aprobado" y consiguen la calificación de "buenas", como Andalucía Occidental, Aragón, Cantabria y La Rioja.

A pesar de que la situación de las barreras metálicas en la red estatal es

LO QUE SE NECESITA ARREGLAR

- El firme de 25.000 km de la red estatal y autonómica (el 22% de los tramos analizados de las carreteras estatales y el 27% de las autonómicas se encuentra en estado "deficiente" o "muy deficiente").
- Más de 294.000 señales verticales (el 51% de las señales de la red del Estado y el 4% de la red autonómica).
- Unos 38.000 km de marcas viales.
- Las barreras metálicas de 1.650 kilómetros.
- La cuarta parte del balizamiento de las carreteras estatales y el 15% de las autonómicas.



"aceptable", retrocede dos puntos respecto de 2001. Por su parte, la red autonómica, a pesar de un incremento porcentual de 18 puntos, sigue teniendo una nota media nacional de "deficiente" (4,9 sobre 10). Con todo, 1.650 kilómetros del total de las carreteras deberían reponerse, según el informe de la AEC.

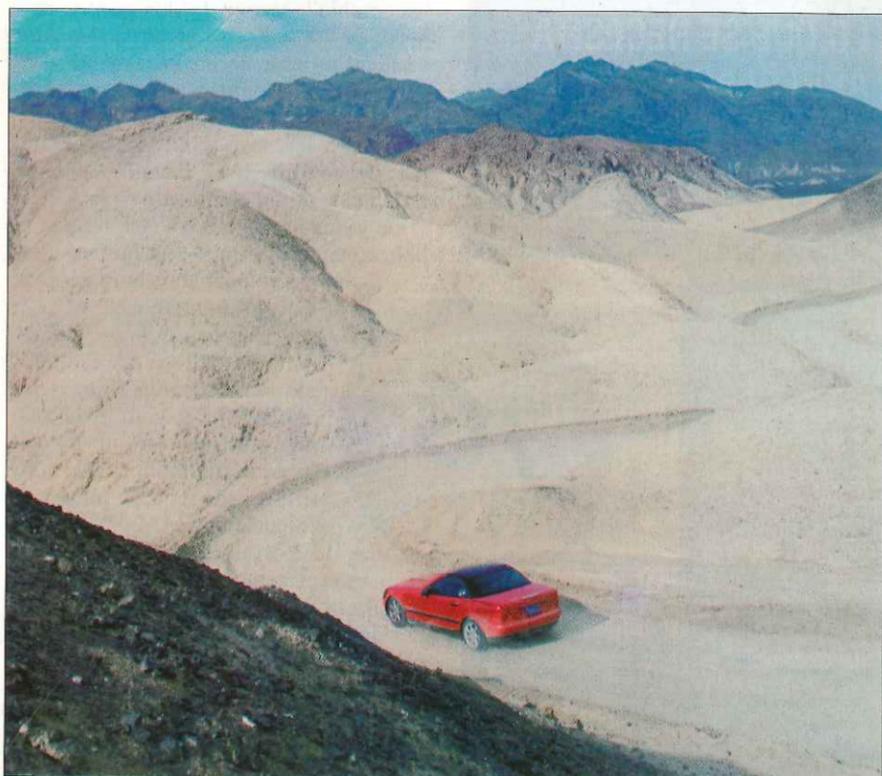
De todos los elementos analizados, el balizamiento es el que presenta un estado más saludable en ambas redes. Se alcanzan notas de 8 y 9 y la calificación de "muy buena" para las carreteras estatales de la Comunidad Valenciana, Madrid y Murcia; la misma calificación que las carreteras autonómicas de Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana y Madrid.

El estudio analiza, por último, el estado de la iluminación. Según la AEC se necesitan 48,2 millones de euros para adecuar la disposición e intensidad de los puntos de luz a las necesidades de las vías: 1,2 millones de euros para eliminar el exceso de luminosidad en algunos puntos; y 47 para corregir la insuficiencia de luz. ♦



Las pruebas límite a las que son sometidos los coches antes de salir al mercado

AL FILO DE LO IMPOSIBLE



Sacar un coche al mercado es un proceso largo y complejo. Maquetas, diseños, kilómetros de pruebas de extrema dureza, desde el desierto a carreteras heladas, forman parte de este 'parto'. Hasta 600 modelos se utilizan en los ensayos antes del visto bueno final.

Andrés MÁS

Cuando una marca presenta un nuevo modelo es muy fácil pensar que gracias a los ordenadores el trabajo se ha simplificado. Se puede tener la tentación de imaginar que las cosas han sido sumamente fáciles, al alcance casi de cualquiera un



► El agua en 'abundancia' también es probada por los coches. Casi deben saber nadar.

poco manitas. Sin embargo, el proceso de desarrollo de un vehículo nuevo es complejo, lento y muy delicado ya que están en juego millones de euros, la imagen de la marca y el éxito o el fracaso. Son años de desarrollo, simulaciones por ordenador, maquetas, millones de kilómetros de prueba, crash test, frío, calor, humedad, vibraciones, estudios acústicos y validaciones para que finalmente el producto llegue al consumidor. Mientras tanto, la fábrica tiene que adaptar las cadenas de montaje y las prensas al nuevo vehículo. Paralelamente se negocia con los proveedores y calcula los costes del proyecto...

Cuando un coche llega al mercado, en el 95 % de las ocasiones no hay nada que no se haya previsto. Claro que, en ocasiones, se escapa algún fallo que termina dando la cara, muchas veces demasiado tarde, y provoca que un modelo sea llamado a revisión. A veces, la culpa hay que echársela al proveedor que ha servido una pieza defectuosa a una serie completa de unidades. Otras, a la marca que ha querido ahorrar demasiado en determinada pieza y no obtiene el rendimiento requerido. Muchas veces el usuario no tiene que hacerse cargo de la reparación, pero muchas otras sí.

PRUEBAS DE VALIDACIÓN. En este largo proceso, hay que destacar lo que se denominan pruebas de validación de un vehículo, con muchas y complicadas fases, en las que se analizan el comportamiento y resistencia de todos y cada uno de los elementos del nuevo vehículo. Estos test se llevan a cabo en carretera, circuitos de velocidad, pistas de pruebas e instalaciones específicas. Durante el desarrollo de un nuevo modelo —tomamos como ejemplo el Opel "Astra"—, se

utilizan más de 600 coches y se recorren alrededor de 9 millones de kilómetros, lo que equivale a unas 240 veces la longitud del Ecuador. Durante este tiempo se somete a los coches a las siguientes pruebas:

● **Programa Mamut:** Se realizan una serie de test programados. Cada uno de ellos incide en algún componente esencial del vehículo. La amplia gama de es-

EN EL DESIERTO DE ARIZONA O EN EL VALLE DE LA MUERTE DE CALIFORNIA, LOS COCHES SON PROBADOS A UNA TEMPERATURA AMBIENTE DE 50°C

SIERRA NEVADA

LA CARRETERA MÁS ALTA DE EUROPA



Si hay una carretera en Europa que en primavera, verano u otoño está concurrida de coches de pruebas, esa es sin duda la que sube a Sierra Nevada en la provincia de Granada. Y es que no es una carretera cualquiera. Se trata del recorrido asfaltado y señalizado más alto de Europa. Lo cierto es que antiguamente este recorrido pasaba rozando el Pico del Veleta (3.452 m) y bajaba hacia las Alpujarras. En la actualidad, la carretera se corta en el Albergue Hoya de la Mora, a algo más de

ARJEPLOG (Suecia)

EL PARAÍSO DE LOS TEST DE INVIERNO

Si tuviésemos que elegir un sitio donde realizar pruebas sobre nieve o hielo y con una temperatura bajo cero constante nos iríamos sin duda a Laponia, en concreto a Arjeplog, Suecia, muy cerca del Círculo Polar Ártico. El único problema es que tendríamos que compartir la zona con todos y cada uno de los fabricantes. Esta región repleta de lagos se convierte en invierno en el paraíso de los test de invierno. Existen empresas específicas para crear un circuito a medida sobre el hielo. Anchura y longitud a elegir, nieve en polvo o hielo, trazado a la medida, con muchas curvas o con una sola (es decir un círculo) y a derrapar...

Empresas como Vägverket Produktion preparan un circuito de nieve en tierra firme, un circuito sobre un lago helado (entre enero y marzo, único momento en el que el grosor del hielo soporta el peso sin peligro) y además le monta unas cuantas casas de madera que harán de oficina. Poco a poco, todas las marcas automovilísticas han ido trasladando allí sus cuarteles de invierno y las carreteras de la zona ven pasar constantemente coches camuflados repletos de aparatos que están siendo puestos a punto por los ingenieros. ¿Aguantará el radiador las bajas temperaturas? ¿Se congelan las cerraduras y resulta imposible abrir la puerta del coche?... Ellos lo averiguan en Arjeplog.





► Hielo, nieve, temperaturas bajo cero... los coches deben resistirlo todo.

fuerzas a los que se somete al coche lleva a alguna de las piezas hasta el punto de rotura. El programa de Opel incluye un total de 148 test diferentes.

● **Test de Dureza:** También conocido como el Test de Islandia (en alusión a la complicación de sus carreteras), en el que se comprueba la rigidez torsional del chasis, siendo ejemplo de una prueba especialmente dura. Además, se somete a los coches al test de los "Adoquines Belgas". Opel lo hace en el Centro que tiene en Dudenhofen. Los coches recorren unos 2.000 kilómetros sobre una pista de 300 metros cuyo firme son los tremendos adoquines.

● **Tests Extremos:** También se realizan varios test en condiciones extremas de temperatura, humedad, altura, etc. Desde las pruebas de alta temperatura llevadas a cabo en la Pista de Pruebas del Desierto de Arizona y en el Valle de la Muerte en California (EE. UU.) o en Ayers Rock (Australia), con temperaturas ambiente de unos 50°C, hasta las realizadas en Alaska, Suecia y Escandinavia, en el Círculo Polar Ártico con temperaturas de hasta 42°C bajo cero o las que se realizan en los alrededores de Tokio, con un grado de humedad por encima del 90%. El rendimiento de los frenos y motores se prueban normalmente en el puerto de "Stilfer Joch", de 2.757 metros de altura, en los Alpes, y en el Pikes Peak (Colorado, EE. UU.), a 4.300 metros de altitud. Las pruebas de alta velocidad se llevan a cabo en varios circuitos de velocidad en todo el mundo.

● **Trotamundos:** Estos test se llevan a cabo en circuitos de velocidad, incluyendo el mítico Nürburgring "Nordschleife", el antiguo trazado alemán de 22,8 km. de largo, y en distintos centros de pruebas existentes en Arizona (EE. UU.), Brasil, Inglaterra y en las instalaciones de test invernales en el Ártico. Las pruebas de conducción en carretera se desarrollan también en los Estados

Unidos, Argentina, Brasil, Japón, Taiwan, Oriente Medio y Australia.

EVALUAR LOS RESULTADOS. Todos estos test poseen un coeficiente de equivalencia. El "Test de los Adoquines Belgas" tiene un coeficiente 75, lo que significa que cada kilómetro recorrido en este test equivale a 75 kilómetros en conducción normal en carreteras con



► Periodistas especializados son invitados a probar los modelos y sus opiniones son tenidas en cuenta.

VOLKSWAGEN EN EXTREMADURA



Salen de madrugada para llamar la atención lo menos posible. Van camuflados y sus placas de matrícula suelen ser alemanas. Proceden de una nave, pero no es espacial. Se trata de una finca situada en la localidad de Rosalejo (Extremadura), un terreno apartado de la civilización y de las vías de comunicación más importantes. Los coches salen de un recinto perfectamente vallado y vigilado. La nave esconde el tesoro más preciado para la marca, uno o varios modelos que no verán la luz oficialmente hasta meses o incluso años después. Por ello, resulta imprescindible que no se sepa de su existencia tanto por el temido espionaje industrial co-

EN EL CÍRCULO POLAR, DONDE SI TIRAS UN VASO DE AGUA AL AIRE EL LÍQUIDO SE CONGELA, LOS COCHES DEBEN DEMOSTRAR QUE SON CAPACES DE FUNCIONAR

mal firme. Los programas desarrollados en Dudenhofen, que se llevan a cabo sobre 50.000 kilómetros, tiene un coeficiente 3; es decir, equivalen a 150.000 km. de conducción diaria.

El resultado de cada test es evaluado de dos formas. Primeramente, se analizan las desviaciones que se hayan podido producir de las especificaciones estándar de los distintos componentes del

DE LOS 48° C BAJO CERO ...



Salí de Madrid como siempre que me desplazo a unas pruebas de invierno en Suecia pegados al Círculo Polar Ártico: ropa de abrigo, prendas especiales interiores, guantes y gorro, y material suficiente como para estar a la intemperie un buen rato a 10 ó 20°C bajo cero. El ansiado viaje a Laponia para visitar los cuarteles de invierno de Volvo se convirtió en una experiencia difícil de olvidar. El país de Papá Noel sufría una ola de frío, por lo que de los 20°C bajo cero habituales de la época se pasó a una media de -48°C, con puntas de -52°C. A esas temperaturas hay que protegerse con un mono especial de varias capas y, a pesar de ello, no es recomendable estar a la intemperie más de 5 minutos. En la calle, respirar se convierte en un martirio: el agülla del interior de la nariz se congela y parece como si uno respirase trozos de hielo. El frío se introduce hasta los huesos y la cara queda acartonada sin que apenas se pueda articular palabra. Si tiras un vaso de agua al aire, el líquido cae al suelo congelado.... Probábamos un Volvo "S80". Yo estaba convencido de que sería imposible iniciar la prueba en esas condiciones. Me equivoqué. Todo hay que decirlo, el aceite de los amortiguadores se había medio solidificado, al cerrar la puerta el sonido era demoledor, el cambio había que manejarlo con las dos manos de lo duro que estaba y lo de que saliese calor por el climatizador era como pedirle al coche que volara. El infierno tardó en mitigarse de quince minutos, tras los cuales el "S80" funcionó como si nada hubiera ocurrido.



vehículo. Además se analiza el coche en conjunto y los componentes que más desgaste han sufrido y por qué. Todas las medidas son calificadas de 1 (muy mal) a 10 (excelente).

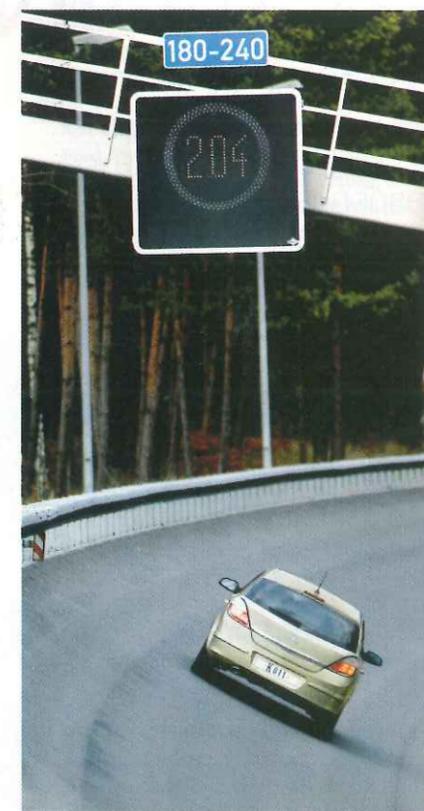
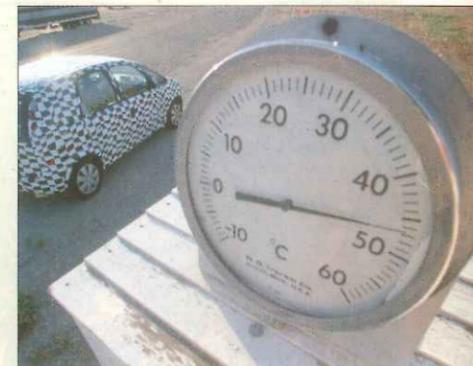
Varios cientos de ingenieros y técnicos toman parte en cada uno de los Programas de Validación. En el Centro de Dudenhofen trabajan más de 185 personas dedicadas a estos cometidos. Para realizar todas estas pruebas, la marca construye dos tipos de prototipos, 'Alfa' y 'Beta'. Los 'Alfa' son modelos artesanales, hechos a mano que, aunque cuentan con motor y las partes mecánicas al completo, no funcionan, sólo se utilizan para que los ingenieros de fábrica vayan desmontando piezas y preparando las prensas y todo lo necesario para la fabricación. Cuando esta parte ya está más o menos lista, de la línea de fabricación salen los prototipos 'Beta' (muchas más unidades) que son modelos anteriores a la preserie y son los que se utilizan para las pruebas de validación.

BAJO EL DILUVIO. A todas estas pruebas hay que sumarle algunas que se realizan en las propias instalaciones de la marca. Por ejemplo, a los modelos descapotables se les somete a un auténtico martirio bajo un diluvio en un túnel. Es la

...A LOS 53° C DEL DESIERTO



Mi profesión también me ha dado la oportunidad de probar un coche en una situación totalmente contraria a la anteriormente descrita: viajar al desierto en plenos meses de julio y comprobar lo que supone circular a 53°C a la sombra en el sur de Marruecos. Una temperatura elevada también influye en un automóvil, porque afecta a muchos elementos que requieren una temperatura estable o, al menos, no muy radical. A diferencia del frío, el calor es más habitual en muchos países. ¿Quién no ha visto en algún termómetro de nuestra geografía en verano la cifra de 45°C? Pero los 45°C puntuales de un lugar concreto de una ciudad y al sol, no son lo mismo que 53°C en un desierto y a la sombra... Y el coche es uno de los que primero lo notan. El aire que entra en el radiador no refrigera, el agua del circuito se calienta y la temperatura sube, el aceite se deteriora más rápidamente, el coche tiene menos potencia, los amortiguadores pierden muchas de sus cualidades y los discos de freno alcanzan temperaturas infernales. Así mismo, el aire acondicionado parece como si no enfriase. Fuera del coche, enseguida comienzas a sudar y cuando bebes, parece que el líquido se escapa por todos los poros. Al respirar tienes la sensación de inhalar fuego. El pelo arde y uno cae a los pocos minutos en un estado de decaimiento que obliga a volver al coche o a sentarse y no mover un músculo en horas.



► Los modelos son sometidos a pruebas de velocidad en circuitos especiales.

única forma de saber si entra agua con la capota puesta. Este tipo de pruebas también se realiza con el resto de modelos para constatar que durante una fuerte tormenta no entra el líquido elemento por ningún resquicio. En el túnel de viento se comprueba la aerodinámica y se prevé la posterior comercialización de un kit de alerones sin que afecte a la estabilidad o a la sonoridad, entre otros parámetros. Pruebas de equipos de sonido en una habitación insonorizada, robots que abren y cierran una puerta, un portón o la tapa de una guantera durante días e incluso meses para conocer y anticipar a los técnicos la calidad de envejecimiento de determinada pieza...

Cada vez es más habitual que una marca que desarrolla un determinado vehículo enseñe a un reducido grupo de periodistas de revistas especializadas el modelo que está creando. Incluso les deja conducir algunas de las unidades de validación para que también ellos aporten sus ideas y comentarios. Lógicamente, si varios profesionales de la información y de las pruebas coinciden en algún fallo, la marca está a tiempo de solucionarlo. Porque, en definitiva, todas las opiniones son pocas a la hora de lanzar un modelo al mercado. ♦



► El país más poblado del mundo tiene un reducido parque de automóviles; el de bicicletas, con sillines personalizados, es mucho más numeroso.

Los accidentes de tráfico se cobran más de 100.000 víctimas al año

MORIR EN CHINA

Desde que sobrepasó las 50.000 muertes anuales, hace casi veinte años, China es el país del mundo con mayor mortandad en carretera. Aunque sólo tiene el 2% de los automóviles del mundo, China responde de casi el 15% de las muertes globales en carretera. De hecho, el pasado año se superaron los 100.000 muertos.

Rafael POCH DE FELIU
Fotos: Andrés MÁS

El Volkswagen "made in China" se abre paso a 140 km/h por la autopista Nanjing-Shanghai. Bien señalizada, con 2-3 carriles de circulación por sentido y buen firme, el itinerario de 300 kilómetros se recorre en tres o cuatro horas, según la intensidad y las crónicas retenciones. Hasta aquí todo normal. Lo diferente es que el coche adelanta indistintamente por la derecha o por la izquierda; y eso que hay carteles que indican que los dos carriles de la derecha son para 'circular' y el de la izquierda, para 'adelantar'. Pero nadie hace caso: se adelanta por donde se puede.

CHINA SÓLO TIENE EL 2% DEL PARQUE DE AUTOMÓVILES DEL MUNDO, PERO REGISTRA EL 15% DE LAS MUERTES DE TRÁFICO: 104.372 EL PASADO AÑO

Incluso a la policía.

La red china de autopistas supera los 30.000 kilómetros y es la segunda del mundo, tras la de EE.UU. Eso sí, todas las autopistas chinas son nuevas y están en buen estado (sólo en 2003 se han construido 4.600 kilómetros).



PEATONES CON DERECHO A LA VIDA

Acaba de entrar en vigor en China una novedosa ley que coloca el derecho a la vida del peatón por encima del interés del conductor. Una protección jurídica que se hizo necesaria después de que algunas ciudades, como Shenyang, establecieran que, en caso de violación de la ley por el peatón, los perjuicios que éste sufriera, incluida la muerte, no serían considerados responsabilidad del conductor.

Así, los legisladores han acordado que el peatón debe tener un derecho a la vida preponderante sobre el derecho a la vía del ciudadano motorizado; y que únicamente en caso de accidentes ocasionados con expreso propósito por el peatón, podrían los conductores ser eximidos de responsabilidad.

Estas normas no son banales en un país en el que el estado de derecho sólo es un borroso objetivo a alcanzar, una exótica eutela para la mayoría del ejército de funcionarios, y en el que los tribunales se rigen frecuentemente más por el peso de la influencia, la 'mordida', la costumbre o el parentesco, que por la Ley.



Dos mil kilómetros al norte de Shanghai: tres camiones "Dongfeng" cargados hasta los topes suben por un puerto de montaña. Hay un carril por sentido y, en plena curva, sin visibilidad, uno de ellos comienza a adelantar por la izquierda, pisando la línea continua; y el otro por la derecha, metiéndose en la cuneta. De frente viene un autobús, pero los dioses vigilan la escena y la tragedia se evita.

LA RUTA DEL CARBÓN. Es una escena habitual en las carreteras del noroeste de Pekín por las que circula el carbón de la provincia de Shanxi, en ruta hacia el puerto de Tianjin. La carga no siempre va bien acondicionada y los camiones dejan un reguero negro que los campesinos barren de vez en cuando para aprovisionar sus estufas domésticas. "Siguiendo ese rastro llegarás al mar", explica un ejecutivo, que viaja frecuentemente por esa zona y fue testigo de una docena de accidentes mortales en apenas 300 kilómetros. "Cada vez que regreso sano y salvo a casa, me considero afortunado", confiesa.

La realidad es que, aunque sólo tiene el 2% de los automóviles del mundo, China responde de casi el 15% de las muertes de circulación. El año pasado, 104.372 personas murieron en las carreteras chinas y casi medio millón resultaron heridas, mientras que en Estados Unidos (con cuatro veces menos población y muchos más coches) fallecieron 40.000. Y no ha sido un mal año en China: en el 2002 murieron 109.363.

Las causas de estas 300 muertes diarias son diversas. La carretera china es

La experiencia de Andrés Más (*)

LA CIRCULACIÓN, UN CAOS



Después de visitar durante una semana las tres ciudades chinas más importantes, no llego a comprender cómo las autoridades del país más grande y poblado del mundo no toman cartas en el asunto del tráfico. En China, trasladarse en taxi es lo más parecido a ir en una vagoneta de la montaña rusa... pero sin frenos; hacerlo en autobús es una experiencia que sólo conocen los pilotos de las carreras de camiones; y el mejor motorista español no sobreviviría más de un día al manillar de su moto. Hasta un campeón ciclista tiraría la toalla a las pocas horas de pedalear por la calle menos concurrida de una gran ciudad china; y conducir un coche, siempre que los atascos lo permitan, se convierte en una de las misiones más arriesgadas que se pueden realizar en el país de mayor crecimiento mundial en los últimos tiempos.

En 2003 hubo en China alrededor de 104.000 muertos en accidentes de circulación, una macabra cifra que no tiene visos de disminuir. ¿Por qué? En primer lugar, la mayoría de los coches que circulan en China carece de las medidas de seguridad de un coche europeo (aunque hemos comprobado que el uso del cinturón de seguridad está muy extendido). En segundo lugar, apenas se utiliza casco para circular en moto y la calidad de los que sí se utilizan (incluso por los agentes de la autoridad) está



► El autor en un reciente viaje a China.

muy por debajo de lo exigible. Y tercero y más importante, la circulación es un completo desastre que roza el caos: coches, furgonetas, camiones, motos, bicicletas y autobuses se entremezclan en un arriesgado cuerpo a cuerpo sobre el asfalto de las grandes ciudades como Cantón, Pekín o Shanghai. En general, la policía deposita toda la responsabilidad en unos 'controladores', sin demasiada autoridad, que hacen lo que pueden en las intersecciones. Pero observar durante un rato un cruce

cualquiera, en una de estas ciudades, pone los pelos de punta: el claxon se utiliza con la misma asiduidad que los frenos o el cambio y por momentos llega a ser insoportable; los intermitentes están de adorno y es habitual que los conductores se salten los semáforos, giren en prohibido, ignoren los ceda el paso o cambien de sentido sin importarles lo más mínimo quien venga. Todo apunta a que esto se les va de las manos y que si no se toman medidas radicales, la avalancha de coches que se espera circulen de aquí a cinco años puede poner en un aprieto a las autoridades. En este contexto, y con buen criterio, el extranjero tiene prohibido conducir fuera de las grandes ciudades, y en ellas el alquiler de un coche es carísimo y poco recomendable. Afortunadamente los taxis son baratísimos, y la experiencia... inolvidable.

(*) Periodista



► Cualquier extranjero tiene prohibido conducir fuera de las grandes ciudades, aunque los taxis son muy baratos.

una aventura. La coexistencia del carro de tracción animal con vehículos tan dispares como la bici, el bicicarro (capaz de cargar lo más inverosímil), el camión, el tractor y el automóvil crea situaciones increíbles para la mente occidental: un conductor reparando su vehículo en el centro de la calzada de una carretera nacional; un camión atravesado porque el conductor está haciendo sus necesidades en la cuneta; ganado suelto, vehículos sin luces en la noche, vendedores, obras sin señalizar...

A ello hay que añadirle el hecho sociológico de millones de nuevos conductores —en la mitad de los accidentes están implicados novatos— al volante de coches nuevos por nuevas carreteras y el cansancio: una encuesta realizada el año pasado indica que el 24% conduce en estado de "agotamiento".



Desde el 24 de julio se debe llevar dentro del vehículo y usarlo

EL CHALECO YA ES OBLIGATORIO

Desde el 24 de julio es obligatorio llevar en los turismos y utilizar, cuando el conductor salga del vehículo y ocupe la calzada o el arcén de las vías interurbanas, chalecos reflectantes de alta visibilidad. La medida quedó recogida en el nuevo Reglamento de Circulación, que aplazó hasta esta fecha la obligatoriedad para evitar que el mercado quedara desabastecido.

chalecos. De ellos, el 45% no cumplía con la superficie de reflectancia exigida y el 43% con la longitud de las bandas. Pero no eran los únicos defectos: falta de identificación de la marca, ausencia de datos del fabricante, falta de datos del organismo de control, falta de instrucciones de uso... Eso llevó a inmovilizar cautelarmente 562.912 unidades por defectos en los requisitos técnicos. Igualmente, en Valencia también se han detectado un número importante de chalecos no homologados.

Antes de comprar un chaleco, asegúrese de que está homologado:

- Compruebe que está fabricado y certificado según la normativa europea, para lo que la etiqueta debe llevar la leyenda UNE N-471 o EN-471.

- Compruebe que lleva marca comercial.

- Compruebe que lleva el folleto informativo del fabricante, con las instrucciones de uso, limpieza y mantenimiento.

- Además guarde la factura de compra para realizar cualquier reclamación.

Luego, en nuestra casa podemos comprobar la efectividad del chaleco. En el garaje o en una habitación oscura, enfoque

el chaleco con las luces (o una linterna). Las bandas blancas deben reflejar una luz blanca intensa. ♦

NIÑOS: TODOS CON SILLITA

También desde el 24 de julio -fecha hasta la que el Reglamento de Circulación, como trasposición de una Directiva comunitaria sobre sistemas de retención infantil, aplazó su entrada en vigor-, los menores de 3 años están siempre obligados a utilizar un sistema de retención infantil (SRI) homologado, adaptado a su talla y peso. Lo mismo sucede desde esa edad hasta que alcancen una altura de 150 centímetros, pero, en este último caso, si no se disponen de dispositivos, deben viajar en los asientos traseros del automóvil con los cinturones de seguridad de adultos abrochados.



J. M. M.

Es conveniente llevar el chaleco dentro del habitáculo del vehículo y no en el maletero, ya que, en caso de tener que utilizarlo, la obligatoriedad comienza en cuanto el conductor baja del coche. Por esta razón, muchos conductores han optado por llevarlo en la guantera y también por 'colocárselo' al asiento. Y, aunque la norma sólo afecta al conductor, es más que conveniente por motivos de seguridad que lo utilice cualquier ocupante del coche que se baje del automóvil.

OJO CON LAS FALSIFICACIONES. La llegada de la fecha de entrada en vigor de la medida ha disparado la aparición de chalecos que no cumplen las condiciones de reflectancia exigidas. Así, la Consejería de Consumo de la Generalidad de Cataluña realizó durante el mes de mayo una campaña de inspección en 154 establecimientos y retiró 156.832

test

PRUEBA TEÓRICA COMÚN DE CONOCIMIENTOS

PARA TODOS LOS PERMISOS

40 PREGUNTAS DEL EXAMEN DE CONDUCIR

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

26ª ENTREGA

1 En una vía fuera de poblado que tenga más de un carril para alguno de los sentidos de circulación, ¿a qué velocidad máxima le está permitido que circule un turismo?

- a) A 100 kilómetros por hora en el sentido en el que exista más de un carril y a 90 kilómetros por hora en el sentido contrario.
- b) A 100 kilómetros por hora, en toda la calzada.
- c) A 90 kilómetros por hora, en toda la calzada.



2 De acuerdo con las circunstancias que se observan en la fotografía, a partir de la señal, ¿está permitido adelantar?

- a) Sí.
- b) No.

3 ¿Cuál es la velocidad mínima a la que le está permitido circular, sin causa justificada, a un vehículo mixto adaptable por una calzada fuera de poblado que tenga dos carriles para cada sentido de la circulación?

- a) 45 kilómetros por hora.
- b) 40 kilómetros por hora.
- c) 50 kilómetros por hora.



4 Teniendo en cuenta las características de la calzada que se observan en la fotografía, ¿cuántos carriles estima Ud. que existen?

- a) Dos, ya que la calzada tiene una anchura suficiente

para permitir la circulación de dos filas de automóviles que no sean motocicletas.

- b) Uno solo, ya que no existen marcas en la calzada que delimiten los carriles.

5 Si Ud. con su turismo quiere adelantar, fuera de poblado, en una vía con un carril para cada sentido a una motocicleta, ¿qué separación lateral debe dejar?

- a) Un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada.
- b) Un metro y medio, como máximo.
- c) Un metro y medio, como mínimo, ocupando parte o la totalidad del carril de sentido contrario de la calzada.



continuar por el carril que ocupa?

- a) Sí, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que me siga.
- b) No, una vez que haya terminado el adelantamiento y no sea un obstáculo para el vehículo adelantado volveré a la derecha.
- c) Sí, porque no hay otros usuarios.

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

- a) Sí, pero sólo al primero de los ciclistas del grupo, es decir, al primer vehículo.
- b) No, porque a efectos de prioridad se debe entender que cada ciclista con su bicicleta son vehículos independientes.
- c) Sí, porque a efectos de prioridad de paso se debe considerar al grupo como una única unidad móvil.



8 ¿Debe Ud. obedecer las señales que aparecen en el interior del panel rectangular que se observa a la derecha de la fotografía?

- a) Sí, es un panel que sustenta la señal de "Velocidad máxima", de obligado cumplimiento que finaliza cuando termine el peligro representado por la señal triangular.
- b) No, porque es un panel informativo que me indica que próximamente voy a encontrar las señales que en él figuran
- c) No, pero deberé ir adaptando mi comportamiento a partir de dicho panel

9 Si Ud. circula con su turismo por un túnel insuficientemente iluminado, situado fuera de poblado, deberá llevar encendidas, además de las luces de posición...

- a) Las de corto alcance o cruce y, de forma opcional, las de largo

- alcance o carretera.
b) Las de corto alcance o cruce, obligatoriamente.
c) Las de largo alcance o carretera, siempre que no deslumbre a otros usuarios.



10 A la vista de la señal que se observa en la fotografía, tanto a la derecha como a la izquierda de la calzada, ¿le está permitido realizar la maniobra de cambio de sentido de la marcha sobre la misma cal-

zada?

- a)** Sí.
b) No.

11 Ud. llega a una intersección regulada por semáforo. El semáforo está para Ud. en verde. ¿Le está permitido pasar?

- a)** Sí, porque el semáforo en verde me da prioridad, pero me abstendré de pasar cuando la situación de la circulación sea tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que obstruya o impida la circulación transversal.
b) Sí, porque siempre y en cualquier circunstancia el semáforo en verde me da prioridad de paso.
c) No, cuando en el mismo poste del semáforo o junto a éste exista una señal de "Detención obligatoria" (Stop) o de "Cede el paso".



12 Ud. va a adelantar al grupo de ciclistas que se observa en la fotografía. ¿Debe invadir el carril de sentido contrario de la calzada?

- a)** Sí.
b) No.

13 Si Ud. inmoviliza su vehículo y entra en un cine para comprar las entradas, ha efectuado...

- a)** Una detención.
b) Un estacionamiento.
c) Una parada.



14 ¿Qué le indica la señal que se observa en la fotografía?

- a)** Que la vía está cerrada a la circulación de los vehículos automóviles.
b) Que está prohibida la entrada sólo a los vehículos automóviles que ven la señal de frente.

- c)** Que está prohibida la entrada a la vía así señalizada a todos los vehículos que ven de frente la señal.

15 En un tramo en obras en el que su estrechez no permite el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario, si no está señalizada la preferencia y existe duda de quien ha entrado primero, de los vehículos que a continuación se citan, ¿cuál pasará el último?

- a)** Turismos.
b) Vehículos destinados al transporte de viajeros.
c) Vehículos de tracción animal.



16 El conductor del vehículo blanco que se observa en la fotografía ha advertido que Ud. le quiere adelantar y se ha ceñido todo lo posible al borde derecho de la calzada. ¿Es correcto su comportamiento?

- a)** Sí, pero sólo en el caso de que le haya advertido mi propósito de adelantarle.
b) Sí, porque si un conductor advierte que otro le quiere adelantar tiene la obligación de ceñirse al borde derecho de la calzada.
c) No, porque no debe hacer ninguna maniobra.

17 ¿Le está permitido parar en una zona destinada para uso exclusivo de personas discapacitadas?

- a)** Sí, porque sólo está prohibido estacionar.
b) Sí, siempre que no sea un obstáculo.
c) No.



18 Ud. circula por la vía sin pavimentar que se observa en la fotografía. Al llegar a la próxima intersección, sin señalizar, se encuentra con una vía pavimentada, y con vehículos que se aproximan

por su izquierda, ¿tiene Ud. preferencia de paso?

- a)** No.
b) Sí.

19 ¿Puede Ud. utilizar advertencias luminosas de forma intermitente con las luces de corto alcance o largo alcance, o ambas alternativamente (ráfagas), para avisar a otros conductores de la presencia de agentes de tráfico?

- a)** No, porque está siempre prohibido hacer ráfagas con las luces del vehículo.
b) Sí, siempre que no se deslumbre a otros usuarios de la vía.
c) No, sólo se pueden hacer ráfagas para los casos establecidos reglamentariamente.

20 A un herido que está inconsciente y vomita, como norma general, se le debe colocar en posición de defensa. ¿Sabe Ud. por qué?

- a)** Para que recupere el estado de consciencia.
b) Para evitar que tenga más vómitos.
c) Para evitar la obstrucción de sus vías respiratorias.



21 A partir de la fecha de matriculación la primera inspección técnica que debe obligatoriamente pasar su turismo es...

- a)** A partir de los cinco años.
b) A los cuatro años.
c) A los cinco años.

22 A los heridos en accidente de circulación, hasta que llegue la correspondiente ayuda, ¿se les debe abrigar?

- a)** No, como norma general, sólo se hará en el caso de que el herido lo pida.
b) Sí, como norma general, tanto en invierno como en verano, para evitar la pérdida de calor.
c) Sí, pero sólo a los que se estime que está graves.



23 ¿Cuándo termina la obligación impuesta por la señal de "Velocidad máxima" que se observa en la fotografía?

- a)** Cuando encuentre otra señal diferente, con cifras mayores o menores, de "Velocidad máxima".
b) Cuando encuentre la señal de fin de prohibición de "Velocidad máxima".
c) Cuando cruce la próxima intersección o tramo con la circulación regulada por semáforos de la que advierte la señal de peligro.

24 Se considera que un estacionamiento constituye un riesgo o un obstáculo, cuando se efectúa...

- a)** En zonas de carga y descarga a cualquier hora del día.
b) En las medianas, separadores, isletas u otros elementos de canalización de tráfico.
c) Siempre en una vía de atención preferente.



25 La señal circular que se observa a la derecha de la fotografía, le indica que...

- a)** En el paso estrecho que señala no debe entrar sí, al atravesarlo,

- obliga a otros vehículos que circulen en sentido contrario a detenerse.
b) Tiene preferencia, en el tramo estrecho que señala, sobre otros vehículos que vengan en sentido contrario.
c) Debe tener precaución, porque en el paso estrecho que señala existe circulación provisional en los dos sentidos de la marcha.

26 La intención de inmovilizar su vehículo o de frenar su marcha de modo considerable, aun cuando tales hechos vengan impuestos por las circunstancias del tráfico, ¿cómo deberá advertirla, siempre que sea posible?

- a)** Mediante el empleo reiterado de las luces de frenado, o bien moviendo el brazo alternativamente de arriba a abajo con movimientos cortos y rápidos.
b) Con el brazo inclinado hacia la calzada y con la señal de emergencia.
c) Siempre con las luces de frenado y la señal de emergencia.

27 Ud. observa que una ambulancia se aproxima con las luces especiales encendidas; ¿debe facilitar el paso?

- a)** No, porque sólo advierten de su presencia, pero no de que estén realizando un servicio urgente.
b) Sí, porque debo entender que circula en servicio de urgencia.
c) No, porque sólo debo facilitar el paso a los vehículos prioritarios cuando advierten su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa y acústica especial.



28 En un paso para peatones señalado con la marca vial correspondiente, que no está regulado por Agente ni semáforo, ¿tienen los peatones preferencia de paso?

- a)** Sí, pero el paso para peatones debe ir necesariamente acompañado de la señal vertical de "Situación de paso para peatones".
b) Sí; pero sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.
c) No, si el paso para peatones no va acompañado del Agente o del semáforo que establezca la preferencia.

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

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



30 La fatiga y el sueño, ¿pueden incidir en su tiempo de reacción cuando va conduciendo su vehículo?

- a)** Sí, porque lo disminuyen.
b) Sí, porque lo

aumentan.

c) No, porque el tiempo de reacción de una persona no tiene variaciones.

31 Es obligatorio para circular por las vías públicas, cambiar neumáticos de su turismo cuando la profundidad de las ranuras de la banda de rodadura sea inferior a...

- a) 2 milímetros.
- b) 2,5 milímetros.
- c) 1,6 milímetros.



32 Después de haber tomado alguna bebida alcohólica, ¿sabe Ud. cuando suele la tasa de alcohol en sangre alcanzar su punto máximo?

- a) Una hora después de haber bebido la última copa.
- b) Dos horas después de haber bebido la última copa.
- c) Inmediatamente después de haber bebido la última copa.

33 Cuando Ud. es deslumbrado por las luces de otro vehículo que circula en sentido contrario, ¿qué debe hacer?

- a) Reducir la velocidad y circular por el arcén, para no poner en peligro a otros usuarios que circulen en el mismo sentido o en sentido contrario.
- b) Reducir la velocidad lo necesario en la calzada, incluso hasta la detención total, para evitar el alcance de vehículos o peatones que circulen en el mismo sentido.
- c) Salirse de la calzada y detenerse en el arcén hasta que recupere la visión normal.

34 Ud. como conductor ha sufrido daños en su persona y en su vehículo en un accidente del que Ud. es el responsable. ¿Se los cubre el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, conocido como "seguro obligatorio"?

- a) Sólo los daños personales, pero no los materiales que ha sufrido el vehículo.
- b) Sí.
- c) No, en ningún caso.



35 Ante la señal del Agente, ¿qué debe hacer?

- a) Continuar a la derecha.
- b) Detenerme ante la próxima línea transversal.

36 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) Obligatoria dos exteriores, uno en el lado derecho y otro en el lado izquierdo.
- b) Uno interior panorámico y el exterior izquierdo.
- c) El interior y dos exteriores, uno a cada lado.



37 Cuando Ud. se aproxime a la intersección que se observa en la fotografía debe...

- a) Demostrar con suficiente antelación, por su forma de circular y, especialmente con

la reducción paulatina de velocidad que va a ceder el paso a los vehículos que se aproximen por la vía transversal.

- b) detenerse siempre inmediatamente antes de la intersección para ceder el paso a los vehículos que se aproximen.
- c) Franquear la intersección extremando la precaución.

38 Las luces de posición serán de color...

- a) Blanco las delanteras y rojo siempre, las traseras y las laterales.
- b) Blanco o amarillo auto las delanteras, rojo las traseras y, como norma general, amarillo auto las laterales.
- c) Blanco las delanteras, rojo las traseras y, como norma general, amarillo auto las laterales.



39 Ud. circula conduciendo su turismo y llega a la intersección señalizada tal como se observa en la fotografía. ¿Cómo debe comportarse?

- a) Cumpliendo las normas de prioridad, ya que la señalización existente está referida solamente a ciclos y ciclomotores.
- b) Cediendo el paso a los vehículos que se aproximen por la vía transversal.

c) Deteniéndome hasta que el semáforo que está en rojo cambie su luz.

40 ¿Necesita estar en posesión del permiso de conducción de la clase B si quiere conducir un tractor agrícola con su remolque, en el que va a transportar a más de cinco personas y a menos de nueve, incluido Ud. como conductor?

- a) Sí, es necesario estar en posesión del permiso de la clase B.
- b) No, será necesario estar en posesión del permiso de la clase C, si el conjunto excede de las masas y dimensiones establecidas para los vehículos ordinarios.
- c) No, la licencia de conducción es suficiente siempre que las masas y dimensiones del conjunto no excedan de los límites establecidos reglamentariamente para los vehículos ordinarios.

SOLUCIONES AL TEST

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

Fíjate bien. ¿Qué ves?

Ahora, imagina que fuera tu cabeza

Un trayecto urbano es suficientemente largo para sufrir un accidente mortal o con lesiones graves irreparables.

Tú puedes reducir el número de muertos y heridos por accidente de circulación poniéndote el casco.

"Hace calor, ay! el pelo, está cerca" ¿Cuántas excusas se te ocurren para arriesgar tu vida y la de tu pasajero?



Únete a nosotros, únete a la vida



"Fíjate bien". Marc Bagué

Exposición itinerante de carteles sobre seguridad vial por diversas ciudades españolas

TRAFICUS LA DISTRACCIÓN, VISTA POR LOS JOVENES

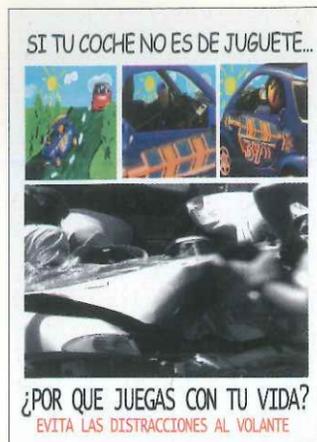
Con el eslogan "no te distraigas al volante", el concurso Traficus ha convocado por tercer año consecutivo a los jóvenes universitarios para que diseñen un cartel o elaboren 'spots' publicitarios sobre la seguridad vial. Los ganadores se conocerán a mediados de septiembre y se repartirán 10.000 euros, al mismo tiempo que podrán disfrutar de un Renault "Megane" durante seis meses.



"Evita las distracciones" Sento Serra

Néstor NORMA

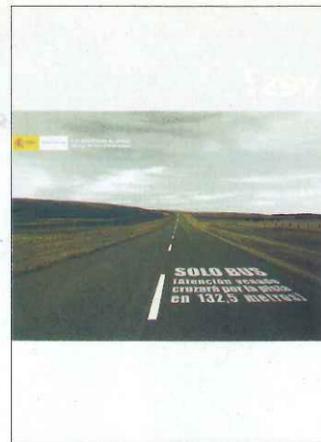
Desde que el concurso Traficus naciera en 2001, organizado por la DGT, el Instituto de la Juventud y el periódico universitario "Eccus", su finalidad ha sido que los jóvenes alerten a sus pares sobre los peligros de la conducción incorrecta. Conscientes de que ocupan una franja de edad de gran accidentalidad, los universitarios españoles han respondido con entusiasmo en todas las convocatorias. En las dos primeras, los organizadores recibieron más de 350 carteles y medio centenar de 'spots' publici-



"No es un juguete"
Irene Otera



"Las distracciones al volante"
M^a Isabel Loureiro



"Solo Bus"
Verónica Pérez



"No pares tu vida"
Sofía Gutiérrez



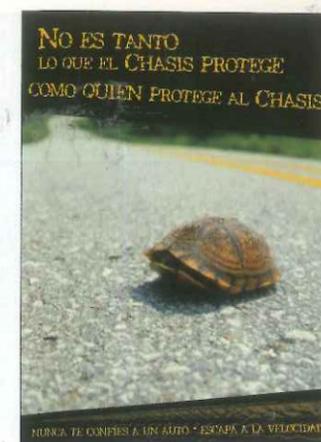
"Peligro Tú"
Juan José Boix Feced



"A mi papi se le olvidó"
Ana Rodríguez



"Mejor cuanto mas tarde"
Julio Tabares



"Conducir con responsabilidad"
Julio Tabares

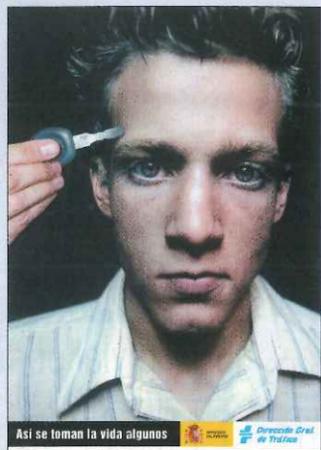
Ana GAÑÁN Directora de Arte de McCann-Erikson.

"Directos y contundentes"

¿Por qué elegimos estas piezas? Sus mensajes son tan directos y contundentes como el problema que abordan. Cero rodeos ante un posible accidente de tráfico.

La imagen del conductor apuntando a su sien con la llave de su coche lo dice todo. Un buen truco visual. Y bien utilizado. Al fin y al cabo, ¿qué es un vehículo sino una auténtica arma mortal? Y por supuesto, como además todos sabemos, quienes en la mayoría de los casos sufrimos mayores daños somos nosotros mismos. La imagen es tan impactante y descriptiva que el 'copy' (texto) hace casi función de pie de foto.

En el 'spot' del túnel, el recurso ha sido recurrir a un símbolo: la luz blanca al final del mismo. ¿Quién de nosotros no conoce su significado? Cuando te encuentras al volante no deberías permitirte la mínima distracción. Una llamada de móvil, un mensaje, aunque sea de pocas palabras, pueden tener consecuencias irreparables. La mayoría de los accidentes son, como este túnel, de un único sentido. No hacen falta palabras.



"Vaya noche"
Alfonso de Prados

tarios. Este año la participación ha mejorado. En la modalidad de carteles el primer premio se gratificará con 1.500 euros, el segundo con 750 € y el tercero con 300 €. En cuanto a la modalidad de 'spot' publicitario, el ganador recibirá un premio en metálico de 5.000 € y disfrutará de un Renault Megane -marca colaboradora del certamen- durante seis meses; el segundo premio, 1.800 € y el tercero, 1.000 €. Los ganadores se darán a conocer a mediados de septiembre, en un hotel de Madrid.

EXPOSICIÓN ITINERANTE. La novedad de la tercera edición de Traficus fue el equipamiento de un inmenso autobús, "Trafibús", que partió de Madrid en junio con la exposición itinerante del certamen para recorrer las principales ciudades españolas. Su espacio se ha acondicionado para la exposición de los 25 carteles finalistas y la instalación de los monitores donde se exhiben todos los 'spots' a concurso. Este año el concurso Traficus ha querido ampliar su actividad divulgadora respecto a la seguridad vial, y ha habilitado en el Trafibús una sección donde se informa al público de las nuevas normas de tráfico publicadas recientemente por la DGT.

Ángel DE LA JARA. Director Creativo de EURO RSCG.

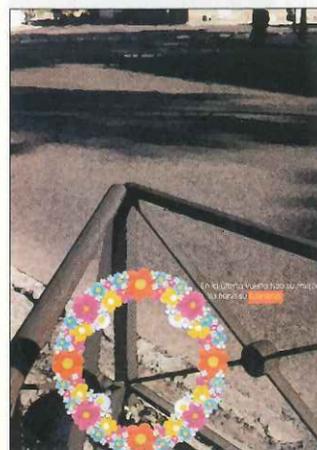
"Un cartel debe tener claridad"

En la mayoría de estos trabajos el nivel es bajo, no sólo en el concepto, sino a la hora de hacer el diseño. Elaborar un cartel requiere claridad en el mensaje, apoyado en pocos elementos. Tiene que ser decodificado de manera rápida, si los elementos son muchos o están mal distribuidos vamos mal.

El que nos ha parecido más interesante es el del túnel: la luz (del coche que viene de frente) desde el final del túnel, representa la muerte, a la cual llegará el conductor porque está transgrediendo la norma de tráfico al hablar por su móvil. Al menos este cartel cuenta algo de una manera inteligente. En el caso del cartel "Prohibido distraerse" hay un juego gráfico correcto: el asterisco que distrae al conductor te lleva a leer el mensaje. No es maravilloso, pero al menos es claro.



"Túnel"
Santiago Pérez



"Corona"
Esther Sáenz Barrero



"Cero accidentes"
Oscar Herrerías



"El responsable eres tú"
Jaime Irazábal



"No te la juegues"
Raquel Catalán



"Centrate"
Vicente Pascual Giner



"SMS"
Juan Manuel Vallespin



"Esta chica está loca"
Eva Rodríguez



"Tu comienzo o final"
José Manuel García López

ECOLOGÍA: Más de 30 millones de animales mueren atropellados cada año en nuestras carreteras

LOS OTROS "PEATONES"



Más de 30 millones de vertebrados mueren cada año en el asfalto. Unos, mientras buscan comida; otros, porque una carretera corta su territorio. Un problema ecológico y de seguridad vial para el que se buscan soluciones.

Mercedes LÓPEZ
Infografías: DPI COMUNICACIÓN

Más de 30 millones de animales mueren atropellados cada año en las carreteras españolas, según los datos de la Sociedad para la Conservación de los Vertebrados (SCV), tras realizar una amplia investigación durante 20 años. Por grupos, se afirma que unos nueve

millones de estos animales serían anfibios; cuatro millones, reptiles; doce millones son aves; y unos cinco millones, mamíferos —cifra que se incrementaría mucho si se incluyen los datos correspondientes a especies domésticas—. En este extenso trabajo —350 páginas— han colaborado desinteresadamente unas 400 personas (estudiantes, agricultores, médicos...) que se dedicaron a caminar cada día por un determinado tramo de la carretera apuntando los animales atropellados. Durante la investigación se recorrieron todo tipo de carreteras, desde au-

tovías a carreteras locales, representativas de los 324.000 kilómetros de viales que existen en España. "Todas las especies, —subraya el informe—, pueden morir en el asfalto bajo las ruedas de un coche", aunque también indica que algunas son más proclives, debido a diferentes causas: porque realizan migraciones periódicas en busca de nuevos hábitats donde alimentarse y reproducirse —es el caso de sapos, ranas o camaleones—; o también, porque encuentran en los márgenes de las carreteras su alimento.

ALVAREZ-LÓPEZ/SCV

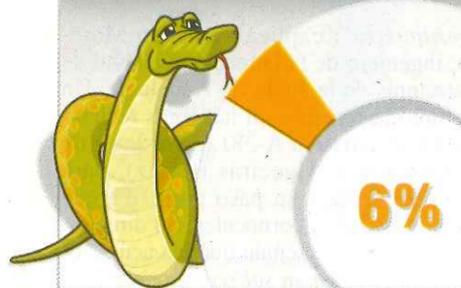
LOS QUE MÁS MUEREN

★ Anfibios



Especie más atropellada: SAPO
Meses de máxima incidencia: MARZO - ABRIL

★ Reptiles



Especie más atropellada: CULEBRA BASTARDA
Meses de máxima incidencia: JUNIO - AGOSTO

★ Aves



Especie más atropellada: GORRIÓN COMÚN
Meses de máxima incidencia: JULIO - AGOSTO

★ Mamíferos



Especies más atropelladas: GATO y PERRO
Meses de máxima incidencia: JULIO - AGOSTO

Fuente: Sociedad para la Conservación de los Vertebrados



PORRÓN/SCV



► Las barreras para anfibios que les impiden acceder a la carretera resultan muy efectivas.

Muchos animales han descubierto que la carretera es una fuente de comida fácil (otros animales atropellados). En ocasiones se trata de animales enfermos y hambrientos que no tienen otra salida; pero también, y cada vez en mayor número, se encuentran cuervos, milanos o zorros —son sólo algunos ejemplos— que 'patrullan' constantemente las carreteras en busca de cadáveres y que han perdido el miedo a los automóviles. Esto da lugar a accidentes en los que no sólo mueren ellos, sino que se convierten en un peligro para los vehículos. En este sentido, el pasado año 2003, según las estadísticas de la Dirección General de Tráfico (DGT) se produjeron 366 accidentes causados por animales sueltos en la carretera en los que murieron 20 personas. No hay que olvidar tampoco el caso de

NUEVE MILLONES DE ANFIBIOS, CUATRO DE REPTILES, DOCE DE AVES Y UNOS CINCO DE MAMÍFEROS MUEREN CADA AÑO EN LA CARRETERA

aquellos animales que han visto como una carretera dividía su 'hogar'. El ejemplo más conocido es el del linco, cuya mortandad en el asfalto es la más divulgada, al tratarse de una especie en peligro de extinción. Las estadísticas indican que en los últimos años, al menos cinco ejemplares son encontrados cada año muertos en las carreteras que atraviesan su hábitat natural, el entorno de Doñana (Huelva).

BUSCANDO SOLUCIONES. Una vez conocido el problema, la Sociedad para la Conservación de los Vertebrados pide la realización de "actuaciones destinadas a reducir el número de muertes, tanto en las carreteras de próxima construcción como sobre la red actual". Sobre todo en los que ellos denominan 'puntos negros' —tramos de carretera donde los atropellos de animales son muy superiores a la media para una especie dentro de su área— y que se localizan en 32 provincias. Las soluciones que aportan son muchas. Desde túneles para anfibios a pasos elevados o subterráneos para animales, vallas y barreras, colocación de señales, superficies reflectantes y paneles indicadores, o barreras de olor, hasta medidas que pueden calificarse como utópicas, pero que Javier López, miembro de la SCV y uno de los coordinadores de la investigación defiende "porque ya han sido puestas en marcha en otros países", como pueden ser los cortes temporales de carreteras (mientras se produce por ejemplo la migración de una especie), la desviación del tráfico de un tramo conflictivo por una carretera paralela o alternativa, las operaciones de salvamento de anfibios o la corrección del

J. LÓPEZ/SCV

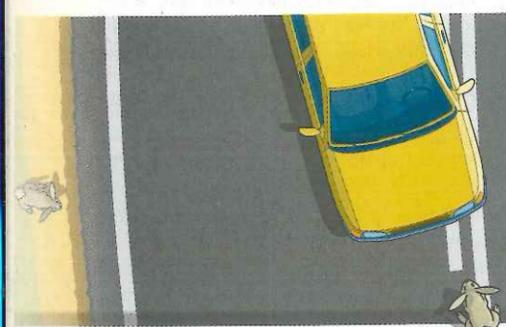


¿QUÉ PUEDE OCURRIR?

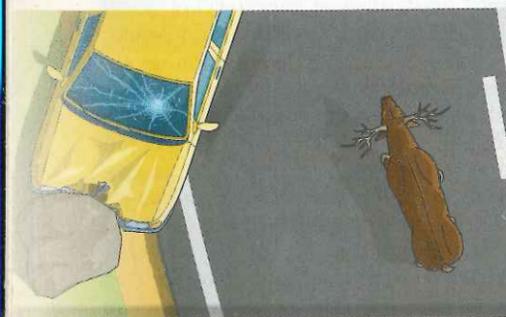
Aves.
Por su número, envergadura y aparición súbita, reducen el campo visual o sorprenden al conductor chocando contra el parabrisas.



Anfibios.
Migrando ocupan gran parte de la calzada y al ser aplastados reducen la adherencia de los neumáticos y el coche puede patinar.



Mamíferos pequeños.
Algunos conductores realizan maniobras peligrosas para atropellarlos intencionadamente y pueden registrarse salidas de la calzada.



Mamíferos grandes.
Debido a su mayor tamaño y peso provocan graves accidentes tanto al intentar evitarlos como al colisionar con ellos.



F. J. TAJOLO/SCV

Entre las aves se encuentran las especies que más mueren en carretera: más de 12 millones de ejemplares/año.

trazado de algunas vías. Sin olvidar, así lo subraya, "que la medida más eficaz sería no hacer nuevas carreteras. Entendemos que la red actual es suficiente".

LENTITUD OFICIAL. Las diferentes administraciones van poniendo en marcha algunas actuaciones, aunque se reconoce que lentamente. Porque, como apuntan, numerosos expertos que prefieren guardar el anonimato, "más que por la existencia de normas que obliguen a ciertas actuaciones, en estos momentos nos estamos moviendo por la sensibilidad y preocupación de algunas administraciones o, por la actitud especialmente concienciada de los componentes de un determinado departamento".

No hay que olvidar que el coste económico tiene mucho que ver. "El coste de las actuaciones en carreteras ya existentes sería muy elevado, porque casi habría que volver a hacerlas. Mientras que en obra nueva, supondría sólo entre el 0,2 y el 0,5% del montante total del

presupuesto", explica Fernando Moreno, ingeniero de la Dirección General de Carreteras de la Junta de Andalucía. Un ejemplo lo tenemos en las obras realizadas en la carretera A-381, entre Jerez de la Frontera y Algeciras (Cádiz), para acondicionarla a su paso por el Parque Natural de los Alcornocales. Su director, Felipe Oliveros, señala que las actuaciones "supusieron un sobrecoste de 90 millones de euros" y se centraron en medidas compensatorias que no gustaron nada a los ecologistas, "porque para arreglar una cosa, se estropea otra", enfatiza Javier López.

LAS ACTUACIONES. Desde el Ministerio de Fomento se indica que se está trabajando "en numerosos frentes" y hacen especial hincapié en la obligatoriedad de los informes de impacto ambiental en las obras nuevas. Desde la SCV, se pide que estos estudios sean realizados por profesionales verdaderamente capacitados y "no como hasta ahora por becarios".

RECOMENDACIONES CON PEROS

La Sociedad para la Conservación de los Vertebrados (SCV) recomienda para evitar los atropellos y ayudar a los animales:

- Viajar lo menos posible en coche.
- Utilizar transportes alternativos como bicicleta o tren.
- Circular a la menor velocidad permitida.
- No utilizar vehículos de gran tamaño ni instale antenas u otros objetos salientes.
- Hacer sonar el claxon o realizar el cambio de luces para espantar a los animales.
- Retirar los animales atropellados del asfalto y ayude a los que hayan quedado atrapados en una carretera vallada.

Desde la Dirección General de Tráfico se matizan algunos de estos consejos porque pueden provocar situaciones de peligro:

- Al realizar un cambio de luces, hay que tener en cuenta que no se deslumbe a otro conductor.
- Evite las maniobras bruscas al intentar esquivar un animal, porque puede producir salidas de la vía o invadir el carril contrario.
- Recuerde que está prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías y que lo mejor cuando se vea un animal muerto o en peligro es avisar a la Guardia Civil para que ella tome las medidas adecuadas.

LOS PUNTOS NEGROS PARA LOS ANIMALES

- Anfibios**
 - Sapo
- Reptiles**
 - Culebra
 - Camaleón
 - Otros reptiles
- Aves**
 - Acuáticas
 - Otras aves
- Mamíferos**
 - Corzo
 - Ardilla
 - Lince
 - Conejo
 - Jabalí
 - Lobo



Fuente: Sociedad para la Conservación de los Vertebrados

EN ALGUNAS CARRETERAS, SEÑALES IMPREGNADAS CON UNA SUSTANCIA QUE DESPRENDE UN OLOR MEZCLA LOBO-OSO-HOMBRE ALEJAN A LOS ANIMALES

Fuentes de Fomento afirman que las realizaciones son muchas y que se está probando nuevas soluciones. Y enumeran algunas: en la N-111, entre Almazán y Lubia, en Soria, se deforestaron los márgenes de la carretera para que los animales fueran visibles. En esta misma vía, entre Almazán y Soria se han instalado las denominadas barreras de olor: unas bolas de poliespuma que son inyectadas periódicamente con una sustancia que desprende un olor mezcla de oso, lobo y hombre que asusta a los animales. Javier López también conoce algunas realizaciones de este tipo llevadas a cabo en Cataluña, pero indican que son caras y no está contrastada su eficacia: "Hay que renovarlas continuamente y pensamos que los animales acaban acostumbrándose".

Otra de las soluciones más extendidas son los denominados reflectores: unos elementos reflectantes colocados a ambos lados de la carretera, en los que incide la luz de los faros del coche. Sin que el conductor lo perciba, estos elementos emiten una luz roja hacia el interior del campo, de modo que crea una barrera óptica de alarma que induce al animal a detenerse o a



huir hacia la maleza. "Se produce un reflejo rojo que el animal -explica Fernando Moreno- interpreta que puede ser el ojo de un depredador y se asusta". Este tipo de elemento se encuentra, por ejemplo, en la carretera A-49, entre Almonte y Matalascañas (Huelva).

FALTA MANTENIMIENTO. También se colocan vallas de diferentes características, según el animal al que se quiera proteger, en los márgenes de las carreteras. Las podemos encontrar en la NA-5330, en los alrededores de la Laguna de Pitillas (Navarra). Se trata de unas vallas de caña para que las aves ten-

gan que levantar el vuelo. O en la carretera que une Torrelodones con Hoyo de Manzanares (Madrid), para proteger el habitat natural de una importante colonia de ranas. Su efectividad está probada, pero Javier López se queja de la dejadez de la Administración en su mantenimiento, que hace que con el paso del tiempo, algunas de estas barreras pierdan su eficacia, bien porque la maleza acaba cubriéndolas o porque se deterioran y los animales pueden pasar por los agujeros que se producen.

La construcción de túneles es, según Fernando Moreno, una solución con incidencia en el montante económica muy pequeña "porque se aprovechan lo que serían desagües y se hacen mayores". Existen pasos para animales en el entorno del Parque Natural de Doñana (Huelva), pero que, explica Moreno, "no sabemos por qué, pero no son utilizados por los lince", y para lobos en algunas autovías de Galicia, que son calificadas como "poco eficaces" desde la SCV.

Finalmente, hay una práctica poco utilizada: la colocación de nuevas señales que informen sobre un tema puntual. Fernando Moreno, matiza: "El problema con la señalización es muy complejo, la señal tiene que mandar un mensaje fácil de entender y que no haga pensar al conductor. Soy partidario de una señalización genérica; es peligroso intentar informar con señales puntuales". ♦



"LA VELOCIDAD ES UN DISPARATE"

Paco Costas, periodista especializado en seguridad del automóvil, se hizo popular con la serie de televisión "La segunda oportunidad" y su famosa frase "el hombre es el animal que siempre tropieza dos veces en la misma piedra". Recientemente ha recibido la medalla de la seguridad vial y acaba de publicar un nuevo libro.

Jesús SORIA
Fotos: Paul Alan PUTNAM

Paco Costas —me pide el tuteo— es un veterano periodista al que la mayoría de la gente sigue recordando por aquella famosa y exitosa serie de televisión que se llamó "La Segunda Oportunidad", en la que, de forma didáctica, explicaba por qué ocurrían muchos accidentes de tráfico. Hace unos meses, la Dirección General de Tráfico le concedió la Medalla de la Seguridad Vial, "por su acreditada aportación social a la seguridad vial y su ejemplar labor divulgativa". Ahora acaba de publicar el libro "Conducir bajo control" (Planeta)

con consejos en materia de seguridad vial (sueño, fatiga, viajes, etc), aderezado con muchas anécdotas personales, "porque yo empecé a conducir en los primeros años 50" y la historia de su perro, Dingo, al que llevaba de copiloto cuando Costas era piloto: "Se tumbaba en el asiento trasero, y bajaba hecho polvo... de la velocidad, las curvas". Esta historia la aprovecha para explicar lo absurdos que son esos conductores "que quieren demostrar que conducimos bien cuando llevamos a alguien a quien queremos sorprender: aceleramos demasiado, frenamos demasiado... no estamos más que haciendo 'el chorra'... Es una falta de educación, porque al que llevamos al lado va muerto de miedo..." Habla con nostalgia de su "Segunda oportunidad", que ha intentado poner de

nuevo en antena sin éxito y de 'su' Ayrton Senna.
- ¿Donde está la piedra (la famosa piedra con la que chocaba el Jaguar en la presentación de cada capítulo)?
- Pues en alguna carretera de Ávila... La verdad es que el año que pasé haciendo la "Segunda oportunidad" fue entrañable.
- Fue una serie de éxito, un 'boom' que se pasó muchas veces en TVE y otras televisiones de otros muchos países. Hoy muchos conductores le recuerdan todavía por aquella serie.
- Y seguimos dándonos con la piedra....
- El ser humano no ha cambiado en lo básico. Veo la serie alguna vez y ahí siguen los mismos problemas.
- ¿Cómo eras entonces? ¿Prudente?
- Si tuviera que tomarme una cerveza con el Paco Costas de entonces, es que ni le hablaría. Yo me crié en un barrio en la calle, en la postguerra y eso te imprime carácter, a veces negativamente. Ten en cuenta que yo me subía a los camiones para quitar comida, para poder comer... Pero en la vida se evoluciona...
- Entonces no había preocupación por el cinturón, el reposacabezas...
- Era otra cosa. No se pensaba en esas cosas, no se conocía su importancia.
- Ahora sí eres de los convencidos de las ventajas del cinturón...
- No concibo que haya gente que no esté ya plenamente convencida de eso.
- ¿Es por desinformación?
- Sin duda. La campaña del año pasa-



"EL PERMISO POR PUNTOS ES UNA GRAN MEDIDA; AL QUE SE LE RETIRE, SI CONDUCE, A LA CÁRCEL"

do de la DGT demostraba muy bien lo que supone tener un golpe y cómo el cinturón nos puede salvar la vida incluso a velocidades bajas.

- Analicemos tres de los factores más importantes en la accidentalidad. Velocidad. ¿Está bien como está?
- Si en los paquetes de cigarrillos pone que mata, quizá habría que ponerlo en los coches... ¿Hacia dónde están mirando los responsables de la política de transportes de Europa en la fabricación de automóviles? ¿Tú ves la carrera que han emprendido BMW, Mercedes, hasta Volvo, que es el paradigma de la seguridad...? Acaba de sacar un modelo de 300 caballos que lleva la velocidad limitada a 250 kilómetros hora... A ese coche, a esa velocidad, por un buena carretera seguramete no le pasa nada, pero en la carretera hay otros mil conductores con coches que van a otras velocidades... La velocidad es un disparate y esas velocidades, mucho más.
- ¿Crees que esos coches deberían estar prohibidos?
- Sí. Coches competitivos, de grandes prestaciones pueden admitirse para un uso determinado, pero no para cualquier ciudadano que pueda pagarlo. A gran velocidad, salvar la vida es muy difícil...
- Y el alcohol... ¿Están bien los límites o deberían ser más bajos?
- Cero alcohol. Nosotros hemos realizado pruebas para una serie de televisión y cuando tenían unas copas encima, se ven las consecuencias...
- ¿Y la distracciones, por ejemplo por los teléfonos?
- El problema se está agravando al poner un montón de cosas en el coche que distraen mucho más. Conducir es un problema de concentración. ¿El teléfo-

no? ¡Fíjate lo que significa luchar contra las marcas de coches, con el poder de la telefonía...!

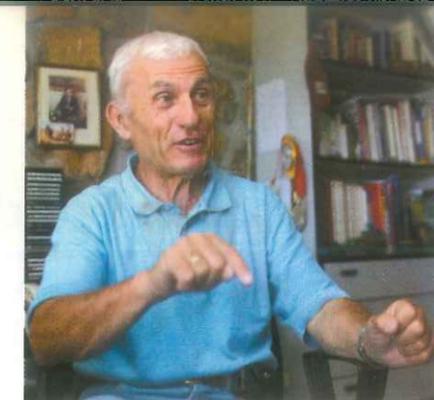
- ¿Partidario de la mano dura que parece propiciar Europa?
- Completamente. La experiencia ha demostrado que los países donde han aplicado normas duras y las hacen cumplir es donde las cosas van mejor. Mientras no se cumpla la ley no conseguiremos nada. En contra está la permisividad de algunos jueces y la falta de vigilancia por falta de medios en las carreteras. Se necesitan leyes que sean muy severas con el infractor reincidente, cuando se demuestra la maldad de un tío... Hay que castigar severamente y esto tiene resultados como ya está pasando en países como Inglaterra, Noruega, Bélgica, Alemania...
- Dicen que el 80-90% de los accidentes son por el factor humano... ¿De acuerdo?
- Yo sí lo creo. El número de fallos del coche es despreciable. Es muy difícil que una avería cueste un accidente grave, salvo esos señores que no pasan la ITV, que cambian ellos ciertas piezas, que escatiman en neumáticos sin saber

lo que hacen. Esos sí pueden causar un accidente.
- ¿Te gusta el permiso por puntos?
- Lo llevo



EL INDISCRETO

- ¿La última vez que te has puesto por encima de 150...?
- 130 es mi trote... Y me pasan...
- ¿Te picas?
- A veces sí... Pero reacciono rápidamente y me doy cuenta que es una 'gillipollez'.
- ¿La última multa?
- Hace 4 años. Iba un poquito deprisa, llevaba unos coches con un grupo, unos coches de lujo...
- ¿Te da vergüenza?
- Intenté disculparme, pero me da vergüenza que me paren.
- ¿Te han parado en un control de alcoholemia?
- Hace muy poco, de noche. Me parece normal que paren también a los más jóvenes...
- ¿Conducir bebido?
- No lo recuerdo.
- ¿Has conducido sin cinturón?
- Nunca. Ni para ir al buzón que tengo a 300 metros...



"SI EN LOS PAQUETES DE CIGARRILLOS PONE QUE MATA, QUIZÁ HABRÍA QUE PONERLO EN LOS COCHES..."

pidiendo hace mucho tiempo y es una gran satisfacción que se hayan decidido tomar la medida, pero controlando que al que le quitan el permiso, lo cumpla y, de lo contrario, que le metan en la cárcel.

- ¿Cómo conduce la gente?
- Conducimos sin muchos conocimientos. No conducimos bien. Yo digo que conduce bien el que respeta las normas, el que es prudente...
- ¿Por qué?
- Falta de información y falta de reciclaje.
- ¿No aprobaríamos si tuviéramos que examinarnos otra vez?
- Estoy convencido de que no: nos 'ca-tearían' a muchos; los coches han variado, hay muchas cosas que no conocemos, como el ABS...
- ¿Qué importancia das a la educación vial? ¿Crees en ella?
- Claro. Es fundamental. La educación en general. Hay que enseñar a los papás a que no se comporten como cafres delante de sus hijos, que les den ejemplo. Hay que enseñar a algunos profesores que sepan enseñar seguridad vial...
- Y esa ligereza con que nos desayunamos con los muertos... ¿Qué te parece?
- No lo entiendo. No vende, parece un tributo que hay que pagar al progreso... Yo no estoy de acuerdo y tampoco el que se piense que el que se mata es un idiota que no sabe conducir...
- Si estuviera en tus manos tomar medidas, ¿qué harías?
- Hacer cumplir las normas con rigidez y poner medios... Dinero, educación y voluntad política. En dos o tres años, si se hace cumplir lo que se va a hacer —permiso por puntos, acciones con temas penales...— vamos a bajar un 50% los accidentes. ♦

LA LUCHA CONTRA EL ALCOHOL (1) EL CONDUCTOR DESIGNADO

Para luchar contra los accidentes de tráfico provocados por el alcohol, Europa está fomentando el conductor designado –un integrante del grupo que no bebe y lleva al resto de amigos a casa–. En España ya existen iniciativas, que ofrecen al mismo beneficios como entradas o consumiciones sin alcohol gratis.

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

El anterior número de "Salud Vial" resaltó la importancia de afrontar la prevención de accidentes desde una óptica de salud pública. No es suficiente con insistir en que los accidentes son

un problema de salud pública; es preciso, además, entender que detrás de esta afirmación se encuentra la llave con la que los países más desarrollados han conseguido reducir la siniestralidad vial.

La reciente resolución de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de 22 de mayo de 2004 (WHA57.10) insta a que esta institución colabore con los Estados para establecer políticas y programas de salud pública con base científica para aplicar medidas encaminadas a prevenir los traumatismos causados por el tránsito y mitigar sus consecuencias. Estos programas, basados en la evidencia de su eficacia, se centran en la prevención sobre determinados factores de riesgo, siendo el alcohol uno de los que se consideran más prioritarios.

Aunque la mayoría de los países desarrollados ha reducido significativamente la accidentalidad de tráfico relacionada con el alcohol, aún queda mucho camino. A este respecto, las intervenciones preventivas evaluadas como más eficaces son las siguientes:

- Promover la realización de controles periódicos de alcoholemia en conductores, y la instauración de las sanciones oportunas en los casos que proceda (retirada del permiso de circulación, etc.).
- Establecer límites máximos de alcoholemia permitida, en particular en conductores noveles, como ocurre en España.
- Aumentar la edad mínima a la que se permite ingerir alcohol.

- Regular y reducir la disponibilidad de bebidas alcohólicas en las zonas próximas a las vías de comunicación.
- Mejorar los sistemas de transporte público alternativos.
- Intervenciones educativas y divulgativas.
- Programas de rehabilitación y reincidencia del conductor reincidente en con-



EL CONDUCTOR DESIGNADO SE COMPROMETE A NO BEBER ALCOHOL Y LLEVAR A SUS COMPAÑEROS A CASA. A CAMBIO, NO PAGA ENTRADA O LAS BEBIDAS SIN ALCOHOL SON GRATIS PARA ÉL

ducir bajo la influencia del alcohol.

Muchas de estas acciones ya se han expuesto en esta sección; otras son menos conocidas y se están evaluando en los últimos años. Por ello, la Dirección General de Energía y Transportes (DG TREN) de la Unión Europea señala como prioritarias para 2003 y 2004 las propuestas de investigación en las que figuran este tipo de intervenciones, entre las que destacan el fomento del empleo de los dispositivos pasivos o interlock –que analizaremos en el siguiente número– y del ‘conductor designado’.

Un área en la que se puede intervenir decididamente es la relacionada con el ‘control social’ de la conducción o no tras haber bebido. En ese contexto, destacan como acciones a promover:

- Formación de los vendedores y expendedores de alcohol. Algunos países han desarrollado programas para favorecer la intervención del gremio de la hostelería en este campo.
- Concienciación de los pasajeros. Es conocida la importancia, en especial en los jóvenes, de que todo ocupante de un vehículo sea capaz de decidir no utilizarlo si el conductor ha bebido. La posibilidad de decir ‘no’ depende mucho de la presión del grupo sobre el individuo.
- Conductor designado: Una persona del grupo de amigos se compromete a no consumir bebidas alcohólicas y llevar a casa a sus compañeros.

El objetivo es cambiar las normas sociales en relación a la conducción y el alcohol y contribuir a disminuir la mortalidad y morbilidad por accidentes de tráfico. El conductor puede ser designado por iniciativa del grupo o por los profesionales de establecimientos de hostelería. También se han realizado campañas y programas, patrocinados incluso por la industria del alcohol, en los que el conductor designado no paga entrada en los establecimientos o consume gratis bebidas no alcohólicas. El respaldo de esta intervención con campañas divulgativas y de información contribuye a un mayor uso del ‘conductor designado’.

Conforme la investigación aporte más información sobre la eficacia de estas medidas, será más habitual su uso en el marco europeo. En España ya existen iniciativas en este campo, por lo que también será posible ir valorando su aceptación entre los españoles en general y entre los jóvenes en particular. ◆

Conozca todo lo que el mundo de las cuatro ruedas ofrece en la Red INTERNET, AL SERVICIO DEL CONDUCTOR

Sólo tiene que sentarse detrás de una pantalla y empezar a buscar aquello que necesite para su coche: comprarlo, asegurarlo, repararlo, alquilarlo, buscarlo... Todo está en Internet, que se ha convertido en los últimos años en el mayor canal de información que un conductor internauta pueda desear.

Mercedes LÓPEZ
Ilustración: DLIRIOS

En la década de los 80 comenzaron a introducirse en España las primitivas redes teleinformáticas. En 1983, IBM comercializó el primer ordenador personal en nuestro país. A finales del pasado 2003, según datos de AIMEC (Asociación para la Investigación de los Medios de Comunicación), existían unos diez millones de internautas en España, lo que significa que el 28% de la población mayor de 14 años utiliza la red. Por ello, Internet se ha convertido en una de las mejores herramientas de comunicación e información de la sociedad moderna y, todo el ‘mundo’ que rodea al otro gran protagonista de nuestra sociedad, el coche, lo sabe. Por ello, numerosas webs se dedican a facilitar todo tipo de servicios a los conductores internautas.

¿Quiere comprar un coche? Siéntese ante el ordenador
¿Quiere asegurarlo? Sólo tiene que teclear otra dirección.



LAS ASEGURADORAS

Contratar una póliza de seguros a través de la Red es posible desde hace tiempo. En este sector coexisten dos tipos de portales: los que corresponden a lo que podemos denominar corredurías virtuales, que buscan las mejores ofertas para sus clientes y trabajan con varias compañías; y las páginas de las distintas aseguradoras, en las que se pueden consultar tarifas, realizar presupuestos y "por supuesto -explica Dolores Dancausa, secretaria general de Línea Directa Aseguradora- contratar la póliza. Ape- nas son necesarios cinco minutos para realizar todo el proceso". Según Dancausa, el cliente que contrata 'on-line', "tiene entre 25 y 40 años, posee un coche de gama

media/media-alta, hombre o mujer en igual proporción y, fundamentalmente, residente en Madrid, Cataluña, Levante o Andalucía".



DESGÜACES Y RECAMBIOS

La necesidad de adaptar los desgüaces a las nuevas exigencias medioambientales y convertirse en colaboradores de la Administración (son los lugares en los que se llevan a cabo todos los trámites para dar de baja definitiva a un coche) ha hecho que su paso a la Red haya sido casi inevitable. Por ello, su asociación ha abierto página (www.sigrauto.com) en la se indica la ubicación de cada uno de ellos. Además, muchos de éstos desgüaces tienen su propia web y han puesto en marcha un moderno sistema de compra de recambios. Estas webs permiten conocer si tiene una determinada pieza, cuál es su pre-



cio y, además, si te la pueden servir a domicilio. Mediante un correo electrónico se envía la petición y mediante el mismo sistema se contesta.

LA DGT

El 26 de febrero de 1997, la DGT inauguró su portal, en el que se ofrecía información actualizada, cada 15 minutos, sobre el estado de la circulación e incidencias (retenciones, obras, situación de puertos de montaña...) junto con información relativa a los trámites administrativos, normativa vigente y todo el contenido de la revista "Tráfico". Fue un servidor pionero de la Administración y hoy, siete años después, el número de páginas servidas se ha multiplicado casi por 20 (en 2003 fueron 43.454.534 páginas). En estos momentos sus contenidos, en palabras de Jesús López, subdirector general de Sistemas de información y Organización de Procedimientos de la DGT, "siguen siendo fiel reflejo de los primeros, con la actualiza-

ción de contenidos y diseño necesarios". Las páginas más visitadas son las que informan sobre el estado de las carreteras, especialmente los fines de semana y días clave de las salidas de vacaciones (Navidad, Semana Santa y Verano), además de la revista "Tráfico", los test y la sección de legislación, cuando se introducen nuevas normas o modificaciones.



LOS CLUBES

Ser socio de un club automovilístico es una práctica común, las ventajas y los servicios que ofrecen son sus armas e Internet una "de nuestras mejores herramientas de información" destacan desde CEA, empresa que fue pionera -enero de 1996- en la creación de un servicio en constante evolución: "Buscamos comodidad y rapidez, hacerla cada día más accesible, más fluida y que esté presente en más hogares". Un ejemplo del éxito de estas páginas lo tenemos en las visitas mensuales que



recibe el portal del RACC, líder en España: 475.000, con 2,5 millones de páginas vistas. Las webs de los clubes presentan una amplia oferta de contenidos: seguros, financiación, compra de coches nuevos, viajes y rutas, información meteorológica, novedades, pruebas, deportes del motor... Algunas, como CEA, cuentan con páginas a las que mediante una clave pueden acceder los socios y mandar 'on line' "un parte de accidente, incluso la notificación de una multa para un posible recurso".

DE TODO UN POCO

Las posibilidades que ofrece Internet son casi infinitas. Están las ya clásicas versiones 'on line' de casi todas las revistas del motor (con información, pruebas, y novedades de todos los modelos que ofrece el mercado). La mayoría también ofrece consultorios mecánicos: Un chat en el que un experto contesta todas nuestras dudas. Pero además, si quiere realizar un viaje y busca compañeros no tiene más que 'hacer dedo' en la Red. También, puede que sea usted el que ofrezca compartir su coche para trayectos más o menos comunes (en este caso, incluso existe apoyo oficial en numerosas ciudades: puede buscar en las webs de la Diputación Foral de Álava o de Vizcaya, en la de los ayuntamientos de Bilbao, Murcia, Sabadell, San Sebastián de los Reyes, Tarrasa...). Si lo que tiene es una plaza de parking que durante el día la deja libre para ir al trabajo y

desea intercambiar con alguien que venga a trabajar a su zona, también puede contar con el colectivo de internautas, coordinado, en ocasiones, por los ayuntamientos. Si le han robado el coche, en las páginas de Internet encontrará quién se lo busque. Y si no tiene coche y lo que desea es alquilarlo para realizar un viaje, en la Red lo puede hacer. Y más: casi tantos servicios como nuestra imaginación nos pida.



Además, ¿está pensando que sería mejor dejarlo en un parking mientras está trabajando? Seguro que encuentra un internauta que se lo alquila. Por supuesto, cuando salga de viaje, podrá informarse de la ruta más corta y de los lugares de interés que no debe dejar de visitar, sin olvidar pasar por la página de la DGT para evitar los atascos. También, podrá saber qué tiempo le espera, buscar el taller más cercano a su domicilio para ha-

cer una puesta a punto al coche antes de salir. Si quiere más facilidades, hágase socio de un club automovilístico. Todos estos servicios, y más, a golpe de tecla.

CANAL DE INFORMACIÓN. Por todo ello, como ya hemos dicho, Internet se ha convertido en el mejor canal informativo. Un calificativo en el que desde todos los sectores están de acuerdo. Por ahora, la red sirve sobre todo para informarse.

Un ejemplo muy claro lo tenemos a la hora de comprar un vehículo nuevo. En estos momentos, según un reciente estudio de la Fundación RACC, más del 70% de los usuarios con conexión a Internet recurre a ella para iniciar el proceso de compra. Lo que buscan es, siguiendo los datos del estudio, comparar modelos (80%), ver las fotografías (60%), calcular la financiación (50%); pero sólo un tercio de los encuestados se

declara dispuesto a finalizar la compra por Internet. La razón es, indican desde la Fundación RACC, "la falta de confianza en la Red para realizar transacciones financieras y el deseo de ver y probar el coche antes de firmar la compra". En la misma línea se manifiesta el club automovilístico CEA: "Hoy, es un medio informativo, todavía son muchas las personas que prefieren acudir a la oficina física". Además, hay que contar con la postura de los fabricantes. Citroën se manifiesta así de tajante: "Nunca se venderán coches en la Red. Se puede seleccionar el coche que interese, incluso conseguir su número de chasis, pero tiene que escoger también el concesionario donde recoger el coche y cerrar la venta".

Sin embargo, asegurar el vehículo a través de la Red, sí es una práctica más usual. Según el último estudio de ICEA, el seguro del automóvil es el que más se

contrata por Internet y representa el 58% de las primas generadas por la Red. Dolores Dancausa, secretaria general de Línea Directa Aseguradora, afirma que "en 2003, el 15% de nuestras nuevas pólizas fue contratado a través de Internet. En los últimos tres años este mercado se ha multiplicado casi por tres".

Uno de los principales problemas con los que se enfrenta el desarrollo del comercio electrónico en general, y por su-

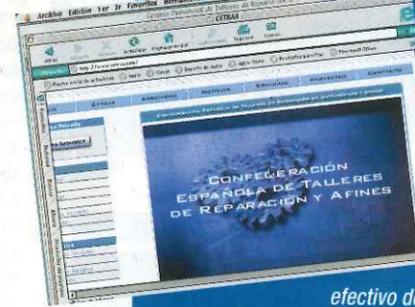
LOS FABRICANTES

Todos están de acuerdo: para los fabricantes, Internet se ha convertido en un arma comercial muy potente, además de una herramienta que sirve como canal de servicio al cliente. El contenido de todas sus webs es similar: con un sólo 'click' se obtiene información de todos los modelos, se configura el coche a medida, se conoce su precio y financiación e incluso se hace una reserva 'on line' del mismo. Además, suelen ofrecer portales dedicados a accesorios y a vehículos de ocasión, "una de las opciones más visitadas" indica Carlos Gutiérrez, director de comunicación de Citroën, cuya página -creada en 1999- "recibe más de 200.000 visitas mensuales con un crecimiento continuo". Este fabricante presume de ser la primera marca en España que lanzó una promoción, en el año 2001, dirigida exclusivamente a internautas, que denomina 'e-promoción'.



LOS TALLERES

Quizá sea uno de los sectores con menos presencia en la Red. Ramón Casas, responsable de informática del Gremio de Talleres de Barcelona -cuya web, que empezó a funcionar hace sólo seis meses, tiene unas 1.500 visitas semanales-, indica que "de los 3.800 talleres que tenemos en la sociedad, sólo alrededor de 200 tienen página propia". Lo normal es que oferten los servicios que ponen a disposición del cliente (chapa, pintura, electricidad...) y ofrezcan la posibilidad de solicitar cita, aunque, en general, se facilita el número de teléfono para ponerse en contacto con ellos, además de su ubicación. En muchos funciona también una pequeña sección de vehículos de ocasión. Casas, explica que "lo normal es que nuestras webs sean muy 'jóvenes', pero creemos que es un canal muy efectivo de comunicación y nuestra apuesta por él es muy clara".



CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.997 c.c.
Potencia máxima:
136 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbag frontales delanteros. Airbags laterales. Airbag de columna de dirección. Airbag de cortina. ABS, ESP, Asistencia al frenado de urgencia. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,68 mts. (long.) 1,81 mts. (anc.) 1,45 mts. (alt.)
Maletero: 407 litros.

CONSUMO:
Urbano, 7,7 l./100 km.
Carretera, 4,9 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: 23.910 €.

AUTO Y DIESEL

PEUGEOT 407 2.0 HDi 136 CV



COMENTARIO.— Aunque el nuevo motor diesel 1.6 de 110 CV manifiesta un rendimiento satisfactorio, el “407” de Peugeot encuentra su mejor aliado mecánico en el también nuevo 2.0 HDi, que con sus 136 caballos mueve a la berlina francesa con absoluta soltura: aceleraciones ágiles y facilidad para efectuar adelantamientos rápidos, incluso en sexta. Además, el consumo se mantiene en una media real próxima a los siete litros cada cien kilómetros, lo cual está muy bien para un coche de su tamaño.

Entre las virtudes del sustituto del “406” hay que señalar, asimismo, un comportamiento general muy seguro, ya que la estabilidad en curva es sorprendente, la frenada resulta eficaz y el agrado general de uso convence desde el primer momento. Para redondear el conjunto, de serie disfrutamos de lo último en seguridad activa, como ABS con servofreno de emergencia o control de estabilidad. En cuanto a la seguridad pasiva, la dotación es igual de extensa, e incluye airbag de rodilla bajo la columna de la dirección. Entre lo peor, un maletero demasiado pequeño y con boca de carga justa, unas plazas traseras sólo correctas y un tablero de mandos muy ‘miniaturista’. ◆

- Comportamiento a toda prueba
- Agrado general y silencio de marcha
- Relación entre equipamiento y precio

- Capacidad del maletero y boca de carga
- Radio de giro muy grande
- Salpicadero poco ergonómico

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

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

www.peugeot.es

CARACTERÍSTICAS

MOTOR GASOLINA:
Cilindrada: 1.598 c.c.
Potencia máxima:
109 CV a 5.800 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina sin plomo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales y laterales delanteros. ABS+EBD. Sistema ISOFIX para sillas de niños. Entre otros.

DIMENSIONES:
4,29 mts. (long.) 1,72 mts. (anc.) 1,44 mts. (alt.)
Maletero: 275 litros.

CONSUMO:
Urbano, 9,1 l./100 km.
Carretera, 6 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: Desde 14.400 €.

AUTOPISTA



DAEWOO LACETTI 1.6

COMENTARIO.— La firma surcoreana ha iniciado una nueva etapa con su integración dentro del grupo de General Motors. El “Lacetti” es un anticipo de lo que esta marca prepara para un futuro no muy lejano. La plataforma del Opel “Astra” hace que el “Lacetti” sea uno de los modelos más grandes de su segmento —sólo le supera el Mazda “3”—, con lo que la habitabilidad es una de sus principales virtudes. El motor 1.6 con culata multiválvula y 109 CV de potencia ofrece un buen rendimiento en cuanto a prestaciones se refiere, aunque sólo cumple con la normativa Euro3 que vence a finales de año, y cuenta con unos consumos algo elevados para lo que se estila en su categoría.

Donde sí que destaca el “Lacetti” es en su comportamiento dinámico. Bastidor y suspensiones están muy bien afinadas y permiten rodar deprisa con una alta sensación de seguridad y aplomo, tanto en vías rápidas como por carreteras con muchas curvas. Dentro del equipamiento del “Lacetti” se aprecian dos faltas: el airbag de cabeza y el control de estabilidad, dos elementos que deberían estar presentes en un coche de este precio. ◆

- Comportamiento
- Habitabilidad
- Diseño

- Frenada en frío
- Aspereza mecánica
- Consumos

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

NOTA MEDIA: 6,9. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 6,8.

www.daewoomotor.es

COCHE ACTUAL

AUDI A6 3.0 V6 TDI Quattro



COMENTARIO.— Tecnología de vanguardia y diseño continuista definen al nuevo integrante de Audi entre las berlinas de gran tamaño, el ambicioso “A 6”, cuyas formas corren a cargo de la pluma mágica de Walter da Silva. El exterior es majestuoso y el interior, todo un lujo por su elaborada presentación y porque viene con todos los equipamientos exigibles en materia de lujo, seguridad o confort, algunos de ellos novedosos y prácticos, como el freno de mano eléctrico. El “A 6” rueda imperturbable sobre el asfalto y parece convertir las curvas en rectas. Hace fácil lo difícil, y asimila un ritmo rapidísimo sin exigir ni fatigar a su conductor. Sin duda, todo cuanto esconde la bella estampa del “A 6” ha sido concebido y diseñado a conciencia, sin olvidar el plus de seguridad activa que proporciona la tracción total. El 3.0 V6 TDI es un propulsor de nueva factura, de excelente rendimiento, agradable respuesta y bajos consumos. Es, sin duda, el arma ideal para el viajero insaciable que busca confort y prestaciones a partes iguales. Toda la gama es muy atractiva en general, pero el 3.0 V6 TDI es nuestro preferido. ◆

www.audi.es

- Buen comportamiento y confort
- Rendimiento del motor
- Tracción total

- Dimensiones exteriores muy exageradas
- Competencia muy fuerte
- Precio muy elevado

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

NOTA MEDIA: 8,8. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8,9.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 2.967 c.c.
Potencia máxima:
225 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasoil

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
Airbags frontales delanteros. Airbags laterales. Airbags de cortina. ABS con EBD, ESP. Entre otros.
Opcional: Control de presión de neumáticos (615 €). Entre otros.

DIMENSIONES:
4,28 mts. (long.) 1,76 mts. (anc.) 1,56 mts. (alt.)
Maletero: 409 litros.

CONSUMO:
Urbano, 7,6 l./100 km.
Carretera, 4,7 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: 48.800 €.

MOTOR 16

KIA PICANTO 1.1 EX



COMENTARIO.— El “Picanto” es un nuevo paso de la coreana Kia a la hora de afianzarse en el mercado europeo. Y el paso ha sido de gigante, ya que el resultado es un utilitario muy equilibrado que destaca en aspectos como el comportamiento dinámico, las aptitudes urbanas y, como es habitual en la marca, por un precio muy competitivo. Además, su consumo en ciudad es excepcional: supera por poco los 6 litros a los 100 km. en medición oficial y no alcanza los 7 litros en circulación real con retenciones o circulación densa.

Y es que Kia ha aprovechado su alianza con Hyundai para desarrollar un coche muy a medida de las exigencias europeas. Lógicamente, tiene defectos, como ofrecer un maletero muy pequeño, no contar con rueda de repuesto ni siquiera de emergencia o un motor con limitaciones, sobre todo al recuperar desde baja velocidad en quinta. Sin embargo, no tiene nada que envidiarle a sus rivales, la practicidad de su interior está a buen nivel y la relación equipamiento-precio es muy atractiva, sobre todo si se incluye el descuento promocional durante tiempo indefinido. Hay un Kia “Picanto” desde 7.995 euros con un descuento de 1.115 euros. ◆

www.kia.es

- Comportamiento dinámico
- Precio con descuento
- Aptitudes urbanas

- Maletero pequeño
- Ausencia de rueda de repuesto
- Recuperaciones en quinta

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

NOTA MEDIA: 6,1. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,2.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:
Cilindrada: 1.086 c.c.
Potencia máxima:
65 CV a 5.500 r.p.m.

CARBURANTE:
Gasolina sin plomo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:
De serie: Airbags frontales delanteros. ABS. Entre otros.

DIMENSIONES:
3,49 mts. (long.) 1,59 mts. (anc.) 1,48 mts. (alt.)
Maletero: 157 litros.

CONSUMO:
Urbano, 6,1 l./100 km.
Carretera, 4,3 l./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

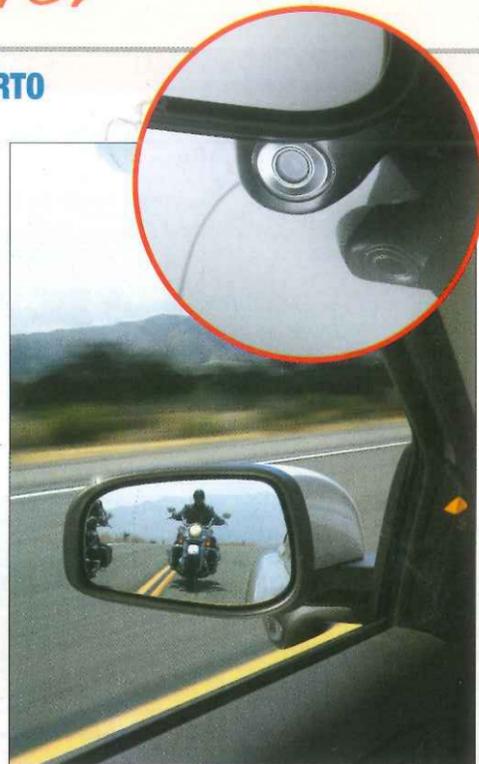
★★★★☆

PRECIO: 9.400 €.

Más seguridad

FIN DEL ÁNGULO MUERTO

Una cámara digital instalada en cada retrovisor exterior va controlando la zona lateral y trasera del coche. Cuando un vehículo penetra en esas zonas, se enciende una luz de advertencia al lado del retrovisor exterior correspondiente, para avisar al conductor y evitar el temido ángulo muerto. Es el BLIS (Sistema de Información sobre el ángulo muerto), un sistema de seguridad que Volvo incorporará a finales de año en sus turismos S60/V70 y XC70. Volvo empezó a colocar retrovisores exteriores con ángulo amplio en el lado del conductor en 1979 y ahora comenzará a comercializar el BLIS. Un sistema que además, reacciona ante coches aparcados, obstáculos en la carretera, farolas y otros objetos estáticos. Se activa a todas las velocidades por encima de los 10 km/h y reacciona ante coches que van 20 km/h más despacio ó 70 km/h más rápido que el propio coche. Se puede desactivar con un botón situado en la consola central.



www.volvocars.es

SILLITA DE ALUMINIO

El fabricante de sillitas infantiles Recaro acaba de presentar el primer asiento de seguridad infantil fabricado con marco de aluminio. Se adapta a los grupos de edad I, II y III (entre 9 meses y 12 años, con un peso de 9 a 36 kilogramos o hasta 150 cm. de estatura). Además, incorpora un diseño antideslizante para evitar que el niño pueda escaparse bajo el cinturón en caso de accidente. Y para los niños melómanos lleva un sistema de audio integrado.



AUMENTA EL CLUB DE LOS 5 ESTRELLAS

Ocho vehículos (Peugeot "407", Toyota "Corolla", Opel "Astra", Renault "Mégane CC", Toyota "Prius", Volvo "S40", Saab "9-3" y el Volkswagen "Golf") de los doce automóviles analizados en la última Fase del Euro Ncap, han obtenido la máxima puntuación (cinco estrellas). Estos resultados confirman la evolución, en materia de seguridad vial, que está experimentado la industria del automóvil. Hay que destacar que el Toyota "Prius" es el primer híbrido que llega a la máxima puntuación, demostrando que el respeto al medio ambiente y la seguridad de los pasajeros es compatible. Asimismo, el Renault "Mégane CC", es el primer descapotable que consigue este resultado.

www.euroncap.com



Toyota Prius.

EL "TOLEDO" QUE VIENE

Con este prototipo, Seat desvela la imagen de lo que será la tercera generación del popular modelo "Toledo" que llegará al mercado a finales de año. Fiel reflejo de la nueva estética de los Seat se inspira en las líneas maestras del concepto "Salsa", pero manteniendo la esencia de los anteriores, es decir, el concepto de tres volúmenes con portón. Sin renunciar a una de sus características más apreciadas: la gran capacidad de su maletero.



El prototipo

EL COCHE MÁS BARATO

Se llama "Logan" y su precio en el mercado será de 5.000 euros. Ha sido presentado por Renault y es la materialización de un estudio iniciado en 1998 con el propósito de conseguir un vehículo familiar, moderno, robusto y fiable con un precio asequible. Cuando Renault recompró la fábrica rumana de automóviles Dacia a comienzos de 1999, encontró la plataforma perfecta para hacer realidad el proyecto. Un proyecto que ya es realidad con el "Logan" una berlina, con 5 plazas, maletero grande y con la concepción de fiabilidad, robustez y seguridad europeas. El coche sólo se comercializará en los países de Europa Central, Turquía, el norte de África y Oriente Medio (bajo la marca Dacia) y en Rusia (con el emblema de Renault).

LOS USUARIOS DE MOTOS Y CICLOMOTORES tienen EL DOBLE DE PROBABILIDADES DE SUFRIR UN ACCIDENTE que el resto de los conductores, según un estudio de la Fundación RACC. También, se subraya que 2 de cada 100 personas que tienen un accidente de dos ruedas muere; y que 2 de cada 3 accidentes donde está implicado una moto o un ciclomotor es culpa de otro vehículo. Además, se afirma que el 18% de los motociclistas circulan sin seguro debido al alto precio de las pólizas.

MERCEDES ha llamado a REVISIÓN a su CLASE "E" (berlinas -producidas a partir de marzo de 2002- y familiares -fabricadas desde marzo 2003-) y los CLASE "SL" -desde octubre de 2001-, para verificar el sistema Sensotronic SBC. En España están afectadas unas 15.000 unidades. Mercedes está contactando con los propietarios. La revisión no supondrá coste para el cliente y no durará más de 4 horas.

SEGURIDAD INFANTIL: CADA DÍA MEJOR

Seis de cada diez sillitas infantiles son recomendables o buenas, según el último estudio realizado a nivel europeo. Es el cuarto estudio que se ha llevado a cabo y en él han participado dos clubes automovilísticos españoles (RACC y RA-CE). Se probaron 27 sillitas, de todos los grupos, de las que 16 se comercializan en España y, en general, indican que "los resultados han mejorado con respecto a los anteriores análisis". Para determinar su puntuación se valoraron dos aspectos fundamentales: su seguridad y facilidad de uso. Fueron sometidas a impactos frontales y laterales y los resultados muestran que los niños sentados en sillitas orientadas hacia atrás estaban expuestos a un impacto menor que los orientados hacia delante. De las sillitas que se venden en España las que obtuvieron las mejores puntuaciones fueron:



MARCA	MODELO	GRUPO	PUNTOS
Bebe Confort	Creatis	0-13 kg.	4
Maxi Cosi	Cabriro	0-13 kg.	4
Mothercare	Travel tot	0-13 kg.	4
Römer	BabySafePlus	0-13 kg.	4
Römer	King TS	9-18 kg.	4
Concord	Lift Evo	15-36 kg.	4
Maxi Cosi	Rodi XP	15-36 kg.	4

www.racc.es www.seguridadvial.org

La cifra

"DURANTE EL AÑO 2003 SE VENDIERON EN ESPAÑA 25.000 NAVEGADORES, LO QUE REPRESENTA UN INCREMENTO DE UN 120% RESPECTO AL AÑO ANTERIOR"

Estudio realizado por la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE INSTALADORES DE CAR AUDIO Y MULTIMEDIA (AEICAM)

EL NUEVO "CLASE A"

Después de siete años de producción y 1,1 millones de unidades vendidas, Mercedes-Benz comenzará a comercializar en otoño una nueva versión de su "Clase A". Con dos carrocerías: el modelo de cinco puertas y la versión de tres puertas. Llevará un equipamiento de serie que incluye: servodirección variable en función de la velocidad (dirección paramétrica), ESP, sistema selectivo de amortiguadores, airbags laterales de cabeza y torso, y delanteros con dos niveles de activación y limitados de fuerza en los cinturones de seguridad...



JUAN ANTONIO FÉRNANDEZ DE SEVILLA, Presidente de Renault España, ha sido elegido NUEVO

PRESIDENTE DE ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones), en sustitución de Jesús Ruiz-Beato. Este relevo en la presidencia de la patronal del automóvil se enmarca dentro del acuerdo general que establece la renovación de la presidencia cada dos años. ¡Felicidades!

FRANCIA: MANO DURA CON LOS COCHES MÁS CONTAMINANTES

Penalizar a los coches más contaminantes es la última medida anunciada por el Gobierno francés. Un sistema de bonus/malus que Francia aplicará a la compra de vehículos nuevos, desde principios de 2005. El ministro de ecología, Serge Lepeltier, ha puesto algunos ejemplos para aclarar la aplicación de esta medida: Habrá un bonus de 800 euros para los vehículos menos contaminantes y un malus de 1.500 euros para los que más contaminen, que ascenderá a 3.000 euros cuando se trate de automóviles todoterreno con motor diesel V8. Este sistema forma parte de un plan global para reducir la contaminación y pretende acelerar la instalación de filtros de partículas en los automóviles, sobre todo en los que usan diésel. Según las estimaciones de la Organización Mundial de la Salud, alrededor de 30.000 muertes prematuras por año puede imputarse a la contaminación atmosférica.

LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN MAYO DE 2004 (*)

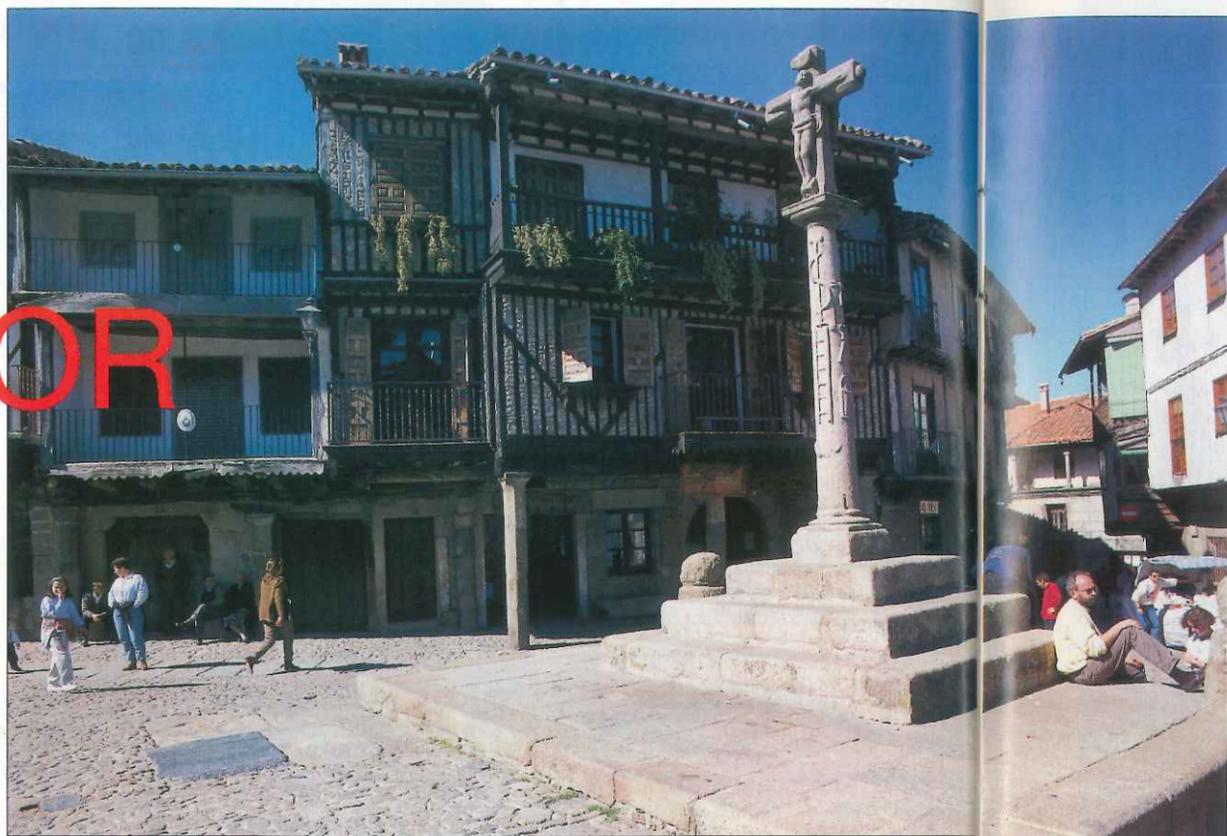
- Renault Mégane 10.421 unidades
- Ford Focus 7.152 unidades
- Citroën Xsara 5.960 unidades
- Peugeot 307 5.746 unidades
- Seat Ibiza 5.330 unidades
- Peugeot 206 4.954 unidades
- Citroën C3 4.413 unidades
- Renault Clio 4.204 unidades
- Volkswagen Golf 3.907 unidades
- Opel Astra 3.887 unidades

Fuente: DGT. (*) Datos provisionales.

El Barco de Ávila-Ciudad Rodrigo

LA SERRANÍA INTERIOR

Tal vez sea el momento de huir de los tópicos y lanzarse en busca de unos grados menos por la noche y un ambiente diferente de día. Puede que este sea el viaje que lleva algún tiempo pensando y le animemos a conocer esta bella zona castellana.



Rosa MARQUEZ / Joaquín GUZMÁN
Mapas: Charo LAIZ

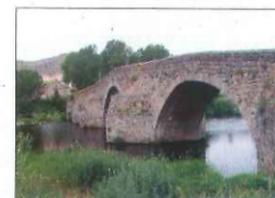
Si El Barco de Ávila hubiera de resumirse en breves rasgos, estos serían la calma, el sonido natural y la carencia de artificios. O la historia a pequeños sorbos, que es como mejor sabe. En la parte más cercana al río Tormes existe una amplia zona donde se puede aparcar el coche y dedicarle algo de tiempo al correr de las aguas desde el que llaman Puente Viejo.

Y bien puesto está el nombre, ya que

data de la época de los romanos, aunque haya sido 'reformado' a lo largo de los siglos como consecuencia de las sucesivas guerras. Desde este punto vaya por las calles de la derecha hacia el interior del pueblo para encontrar la Iglesia de la Asunción, donde un magnífico retablo barroco del siglo XVII preside su altar. Y a dos pasos, la calle Mayor desde la que llegamos al corazón de El Barco: la Plaza Mayor porticada, la Casa del Reloj—donde está la Oficina de Turismo—o el Casino, clásico lugar de encuentro y charla para lugareños y visitantes. Siguiendo calle arriba se llega hasta la antigua cárcel, robusto edificio del siglo XVII en el que antiguamente se impartía

justicia. En la actualidad se visita como lugar de exposiciones y biblioteca. Y si tiene suerte de encontrarlas—este año ha sido muy malo para la cosecha—, hágase con unas judías con denominación de origen. Doy fe de que son excelentes.

No olvide visitar el monumento más representativo: el Castillo de Valdecorneja, del siglo XIV y que está en fase de restauración. Cuenta la leyenda que desde aquí sale un túnel que comunica con la Torre del Prado Cubo. Y hasta Béjar (Salamanca) nos vamos ahora para encontrarnos con una ciudad cuyo casco viejo ha sido declarado conjunto histórico-artístico. A tan sólo 8 kilómetros de allí transcurre la Vía de la Plata, aunque



La Alberca (izquierda) es monumento nacional. Debajo el puente romano de El Barco de Ávila y la Fuente de los ocho caños en El Bosque de Béjar.



tante, se haya concentrada en El Bosque, un magnífico jardín renacentista. Para visitarlo, consulte en la Oficina de Turismo de Béjar (923 40 30 05).

Nos marchamos rumbo a La Alberca, situada en pleno Parque Natural de las Batuecas. Decir que ha sido declarada en conjunto Monumento Nacional no describe en absoluto lo que ustedes van a encontrarse en su visita. Es como si el famoso túnel del tiempo existiera y nos arrastrara hasta la Edad Media. Casas, calles, tradiciones y fiestas han conservado todo su rigor y fuerza a través de los siglos para convertir este pueblo en testimonio de la historia. Si tiene la suerte de visitarla a mediados de agosto, podrá disfrutar de sus fiestas por excelencia y que también han sido declaradas de Interés Nacional: el Ofertorio a la Virgen de la Asunción y la Loa, curiosa representación de un auto sacramental en la que el ángel vence al

diablo. Magníficos bordados y ostentosos adornos en oro y plata completan el conjunto de la fiesta a través de los trajes tradicionales que ningún albercano que se precie deja de lucir estos días.

Desde allí se puede visitar la Peña de Francia y el santuario de la Virgen Morena, lugar de privilegiado paisaje con el parque Nacional de las Batuecas a sus pies, repleto de castaños, alcornoques, encinas, fresnos y rebollos, además de pinturas rupestres y el convento Carmelita.

Un placer para los sentidos que abandonamos rumbo a Ciudad Rodrigo. De claro trazado medieval y famosísima muralla, hablar de los tesoros de la antigua Mirobriga sería redundar en su catedral, los blasones y escudos de las casas solariegas, el palacio de los Águila, el de las Amayuelas o el de los duques de Montarlo, entre otros. Desde la prehistoria al Neoclásico, del Románico al Barroco, el Renacimiento o el Gótico, todos los estilos culturales han dejado su huella en esta impresionante ciudad, declarada patrimonio histórico artístico y destino final de la ruta que les proponemos. ¡Buen Viaje! ♦

El tráfico

Nuestra ruta recorre una zona bastante montañosa y, por lo tanto, presenta las características típicas de una carretera de esta tipología: de trazado sinuoso, con numerosas curvas y pendientes bastante pronunciadas. Y el firma y la señalización se encuentran en estado aceptable, que, además, se está mejorando.

Sin embargo, por aquello de que "el miedo guarda la viña", no se trata de un tramo con una especial accidentalidad ni presenta puntos peligrosos.

Entre la provincia de Ávila y Salamanca se

encuentra el Puerto de la Hoya, en el que hay que incrementar la precaución por agudizarse las características de montaña de la vía.

● También hay que tener cuidado en la subida a la Covatilla, donde se encuentra la estación de esquí, especialmente en los días de invierno, por la acumulación de vehículos y tratarse de una carretera sin salida.

● El cruce con la N-630 era punto peligroso por encontrarse en pendiente y tener poca visibilidad, aunque se arregló con la nueva señalización horizontal (isletas). No obstante, conviene hacerlo con precaución.

Dónde comer

EL BARCO DE ÁVILA: Indispensable probar las judías con denominación de origen y el cordero. El Casino (excelente restaurante) y Mesón el Puente, (para picar algo)

BÉJAR: Casa Pavón (platos típicos bejaranos), Restaurante El Metro (cómodo y asequible) y Rte. La Plata.

LA ALBERCA: Rte. El Castillo (buenos asados), El balcón de la Plaza y Restaurante-Mesón de Mari Luz.

CIUDAD RODRIGO: Rte. Maytón, Rte. La Artesa y Rte. El Sanatorio.

Dónde dormir

EL BARCO DE ÁVILA: Hotel Manila***, Hotel Bellavista***. Casas rurales en la zona, excelentemente restauradas (www.rustigredos.com)

BÉJAR: Hotel Colón*** (www.hotelcolonbejar.com), Hostal Residencia Blázquez Sánchez. Casa Rural La Centena I y II (www.lacentena.com)

LA ALBERCA: Hotel Doña Teresa****. HSR La Alberca**. Pensión Hernández. Camping 2º Al-Bereka (Tfno: 923 41 51 95).

CIUDAD RODRIGO: Parador Nacional**** (en el castillo de Enrique II de Trastámara). Hotel Conde Rodrigo II***. Hospedería Audiencia Real** (www.audienciareal.com)

Fiestas

EL BARCO DE ÁVILA: Fiestas de Santiago (21-25 de julio) y de San Pedro del Barco (9-12 de agosto).

BÉJAR: Romería de los Paporros (lunes de Pascua—mediados de junio—), día del Calderillo Bejarano (primer domingo de agosto), Romería del Castañar (6-8 de septiembre), la calvotada (1º domingo de noviembre), los hombres de Musgo (de interés turístico regional, domingo siguiente al Corpus).

LA ALBERCA: El mes de agosto es espectacular, en especial cuando se prepara la Festividad de la Asunción—Ofertorio—(15 de agosto) y La Loa (16 de agosto)

CIUDAD RODRIGO: Carnaval del Toro (encierros a caballo y capeas en la plaza mayor), Martes Mayor (2º martes de agosto) día de mercado libre que conmemora un antiguo privilegio concedido a la ciudad por los Reyes Católicos.

Más información

COMO LLEGAR

Desde la A-6, por el desvío hacia Ávila por la N-110 que lleva directamente hasta El Barco de Ávila. Desde la N-630, hasta Plasencia, donde se toma la N-110 hasta El Barco.

EL BARCO DE ÁVILA: Oficina de Turismo, Tfno. 920 34 08 88 (sólo atiende al público en julio y agosto)

BÉJAR: Museo Legado de Valeriano Salas (miércoles a domingo, de 10:15 a 12:00). Estación de Esquí La Covatilla (923 41 08 85).

LA ALBERCA: Of. Turismo (Tel.: 923 41 52 91, ext. 15).

CIUDAD RODRIGO: Feria de Teatro (última semana de agosto), punto de referencia para las compañías teatrales de toda España.

PAU GASOL

JUGADOR DE BALONCESTO

Pau Gasol, el mejor baloncestista español de todos los tiempos, ante la Olimpiada de Atenas se muestra "ilusionado" y aspira a lo máximo: "Una medallita colgada al cuello no estaría mal". Como conductor es "prudente y responsable", y le gusta la velocidad "controlada y siempre dentro de los límites. Además, pongo especial interés, sobre todo al realizar un viaje largo, en revisar el estado del coche".

“EN ESTADOS UNIDOS NO SABEN CONducIR”

Javier VARELA (Meta Image)

Fotos: Hugo BOSS y MarcaMedia

Pau Gasol, el mejor jugador de baloncesto español de todos los tiempos, se ha hecho, en sólo tres años, un hueco en la historia de la NBA: es el primer europeo "Rookie (novato) del año", el jugador que más partidos consecutivos ha sido titular con los Grizzlies y el más decisivo de la NBA en los minutos finales. Aún así, no quiere ponerse adjetivos: "No soy yo quien debe calificarse, pero en estos años en la NBA me he ganado el respeto de mis compañeros y de la Prensa. Soy el único jugador que no se ha perdido ni un partido en tres temporadas, siendo además el máximo anotador y reboteador. Eso me ha dado garantías en el equipo y saben que puedo jugar a gran nivel".

- Gasol, Raúl López... ¿Se ha abierto la NBA para otros jugadores españoles?

- Quizás, pero llegar a la NBA es muy complicado. De todas maneras en la selección se ha podido comprobar que tenemos una hornada de muy buenos jugadores que, en un futuro cercano, pueden dar el salto.

- La Olimpiada en Atenas es un reto importante. ¿Cómo prepara la cita olímpica?

- Estoy muy tranquilo pero muy ilusionado porque es la competición más bonita para un deportista. Durante la temporada estoy centrado en los Grizzlies, pero desde junio pienso en Atenas.

- En baloncesto nunca se ha logrado una medalla de oro. ¿Ha llegado la hora?

- Una medallita colgada al cuello no estaría mal. Hemos demostrado tener un buen equipo en el pasado Europeo, aunque es difícil, y no queremos ponernos metas.

- ¿Es muy diferente su vida en Estados Unidos de lo que era en Barcelona? ¿Qué echa de menos?

- Es una experiencia diferente, aunque en Estados Unidos depende mucho de la ciudad en la que estés, ya que son muy diferentes entre ellas. Las mayores diferencias están en la comida y lo que echo de menos son mis amigos y mi familia, aunque he tenido la suerte de contar con mis padres y hermanos estos años.

- ¿Es importante la familia en la carrera de un deportista de elite?

- Muy importante. Es uno de los factores más influyentes y positivos para cualquier hijo, independientemente de que practique deporte. Un buen entorno familiar aporta muchas cosas buenas.

- ¿Los deportistas deben asumir una responsabilidad por la influencia que ejercen sobre los jóvenes?



CUANDO VIAJO PONGO ESPECIAL INTERÉS EN REVISAR EL COCHE

MANDAR A LA CÁRCEL POR CONducIR EBRIo ES UNA MEDIDA DRÁSTICA PERO NECESARIA

NO ESTARÍA MAL GANAR UNA MEDALLA EN ATENAS

- La mayor parte de los que conozco, la asumimos: sabemos que tenemos una influencia enorme en los jóvenes e intentamos que sea siempre positiva. Intento ser siempre fiel a mi forma de ser, fuera y dentro de la pista. Al estar rodeado de jóvenes, debes ser lo más comunicativo posible para que ellos puedan estar receptivos a cualquier actuación o consejo que puedas dar.

- Todo el mundo conoce al Gasol jugador. ¿Cómo es como conductor?

- Sobre todo, prudente y responsable. Me gusta la velocidad, pero de forma controlada y siempre dentro de los límites. Además, pongo especial interés, sobre todo cuando voy a realizar un viaje largo, en revisar el estado del coche.

- ¿Le gusta conducir o no le queda otro remedio?

- Me gusta, aunque no soy un fanático

de los coches. Es el medio de transporte más cómodo para mí.

- ¿Cuáles son las diferencias entre conducir en España y en USA?

- La mayor es que las carreteras son mucho más amplias y grandes que en España. Lo que más me ha sorprendido es que la gente aquí no sabe conducir. Con 16 años y sólo aprobar un teórico y dar una vuelta a la manzana con un coche automático les dan el permiso. Así, cualquiera se lo saca.

- ¿Son diferentes los límites de velocidad en Estados Unidos? ¿Es positivo que la velocidad esté más limitada?

- Los límites, al menos en Tennessee, son iguales que en España. En ciudad no puedes pasar de 35 millas (50 km/h) y en carretera, entre 90 y 120 km/h. Un exceso de velocidad provoca que se multiplique el riesgo de accidente, por lo que creo que es bueno que se limite.

- Jóvenes, noche y alcohol van unidos a la siniestralidad. ¿Qué le parece enviar a la cárcel a quienes conduzcan ebrios?

- Es una medida drástica pero necesaria. Está claro que bajo los efectos del alcohol no controlas el coche igual que si fueras sobrio. La combinación coche y alcohol es muy peligrosa para todos, no sólo para el conductor. En EE. UU. hay mucha policía en la calle para hacer controles de alcoholemia, aunque nunca me han parado.

- ¿Está a favor de sanciones más duras?

- Ya son suficientemente duras... En los últimos años se han endurecido por el aumento de la siniestralidad y de víctimas mortales, y no parece ser la solución para frenar el número de accidentes.

- Europa quiere reducir la mortalidad y los accidentes instaurando un permiso de conducir por puntos. ¿Es la solución?

- Es difícil saber cuál puede ser la solución para reducir el número de accidentes. Esa puede estar bien. En Estados Unidos se hace algo parecido con el seguro: tienes un palmarés de conductor en el que se acumulan las sanciones de un año. Cuantas más tengas, más pagas de seguro el siguiente año y si no tienes, pagas menos. Incluso si acumulas muchas, pueden retirarte el permiso.

- Las últimas campañas publicitarias de la DGT han sido bastante agresivas. ¿Contribuyen así a reducir los accidentes?

- Seguro. A nadie le gustan esas imágenes porque reflejan la realidad, son muy fuertes, pero son necesarias porque hacen que seas consciente de lo que puede pasar si corres mucho o eres un imprudente al volante.

- Con 2,16 de altura, ¿tiene problemas para encontrar un coche a su medida?

- Ja, ja. Todo es cuestión de pagar un poco de dinero extra para ir más cómodo. ♦

INSPIRACIÓN EN LA CARRETERA



FRANCISCO PÉREZ ABELLAN

PERIODISTA Y ESCRITOR

Siempre me ha gustado tener un 'buga' 'molón'. Para mí no hay contradicción en que te gusten los coches, la velocidad y el respeto a las normas de tráfico. Me gusta la carretera. Conducir me relaja. Un trayecto largo incluso me permite crear, pensar, abstraerme en mis pensamientos sin perder ojo al asfalto. El cerebro lo resiste. Al menos que tengas uno pequeño, del tamaño que es imposible andar y mascar chicle a la vez. Ahora tengo un 'buga' que 'mola', dotado de cinco estrellas en el crash test, lleno de airbags, con control de subviraje ESP y frenada ABS, no se si me explico. El caso es que puedes viajar a todo confort, con rapidez y seguridad. Para mí lo importante es que cuando termino de presentar un programa de TV especialmente complicado, disfruto viajando hacia cualquier parte. Por ejemplo una vuelta a la M-40, pendiente de los controles de velocidad por radar, pero a mi aire, respirando lenta y profundamente; incluso si me va bien, bajo la ventanilla para que entre el ruido; o si me molesta, la cierro; con la climatización a tope, la música clásica suave en el CD, Bach o Mozart, y el cinturón abrochado porque te obligan; y por si las moscas. Me guardo el teléfono celular dispuesto a no atender llamadas, porque cuando conduzco, no me gusta que invadan mi intimidad, además de que está prohibido hablar por el móvil. El caso es que a velocidad de crucero, el pensamiento fluye. Mi preocupación, como bien es sabido, es por qué mata la gente y en especial cómo enfrentarse al llamado 'asesino inteligente', que disfruta con el reto a la policía y cree que el crimen es una de las Bellas Artes, una forma de realización personal, como Tomás de Quincey, pero a lo bestia. A veces, cuando voy al volante, con placer, viene la solución a uno de los casos que estoy investigando. La casualidad no existe, como decía Baroja, sino la causalidad; la solución se presenta a fuerza de pensar, cuando es más inesperada, que decía Ortega. Si la encuentro, la archivo en la mente hasta la próxima salida, donde corro a apuntarla en un papel. Es posible que se presente en forma de frase redonda, insustituible. El otro día escuché que el incombustible



"CONducir ME ESTIMULA, PROVOCA QUE MI MENTE SE ABRA MIENTRAS DISFRUTO DE LIBERTAD DE UNA A OTRA CARRETERA"

Paul McCartney, cantante de los Beatles, compuso una canción mientras esperaba que le entregaran el coche en un taller, tras la reparación. Eso no es nada: yo he sido capaz de encontrar títulos de un libro, únicos, originales, redondos, a cien por hora ("La policía no es tonta", "Mi marido, mi asesino", "Ellas matan mejor", "Los 50 crímenes más famosos", "Diccionario Espasa de Asesinos"...) sin comprometer la seguridad del viaje; e incluso me han llegado visiones perfectas de formato para la radio o la televisión, cuando soy yo quien presento y dirijo. Lo cierto es que un creador puede ser estimulado mientras se encuentra a gusto, confiado en lo que está haciendo, supremo dominador de una actividad compleja pero deliciosa: desplazarse en su vehículo. Mi primer 'buga' 'molón' fue un Alpine Renault 1300, amarillo, con el techo negro. Deportivo y supersónico. Tiempos de la juventud perdida. Su sola presencia en la carretera hacía que los otros abrieran paso. No es que abusara, simplemente que su empaque imponía. Desde entonces ha llovido mucho y ahora soy más discreto. Mi coche es una berlina de serie, sin 'perfo-mances'; modesta, digna y segura, con la que, cual bajel pirata, se pueden surcar todas las carreteras. Suelo ser muy responsable, siempre preocupado por la seguridad. Eso, además, se agrava cuando llevo pasajeros, especialmente con la familia. No importa que vaya solo —lo que prefiero para concentrarme— o con acompañantes, el caso es que conducir me estimula, provoca que mi mente se abra, con el repaso de asuntos que me preocupan o simplemente la tarea de poner orden en el cerebro, mientras disfruto de libertad de una a otra carretera, aunque cada vez con mayor número de vehículos, con enorme aumento de tráfico y peligro en cada tramo. Por un lado, la fuerza de una máquina potente y segura, por otro, la inspiración, mientras me traslado. Conducir permite la exploración de mundos desconocidos, a veces microcosmos en un territorio acotado o el universo inabarcable de la imaginación. Lo que importa es que nada signifique bajar la guardia. Para un investigador del mundo criminal como yo, todas las carreteras llevan a la escena del crimen. Un viaje inspirado en el que llegar suele ser la respuesta. ♦

Menores y cinturón

Cada año se bate el récord de matriculación de vehículos nuevos, aunque existen muchos vehículos antiguos, como mi caso, que no disponen de cinturones de seguridad traseros, por lo que no puedo instalar los dos sistemas de sujeción homologados que necesitaría. He consultado con el fabricante la posibilidad de instalarlos, pero me informan que este vehículo no contempla su instalación, ni siquiera como opción, aunque durante algún tiempo dispusieron de un kit, en la actualidad agotado.

Con la nueva normativa referente a la sujeción de menores de 3 años —en mi caso, dos—, ¿puedo circular en un vehículo antiguo, que no dispone de modernos sistemas de retención, con menores de 3 años, o de talla inferior a 150 centímetros? Si no, ¿cuál es la solución para este caso sin tener que comprar un vehículo nuevo, por ser en la actualidad económicamente imposible?— Luis Ángel Sáez Babón (correo electrónico).

▶▶ **Respuesta:** El art. 117.2 del Reglamento General de Circulación establece que los menores de tres años deben necesariamente utilizar un dispositivo de retención homologado, adaptado a su talla y peso.

Instalar cinturones de seguridad traseros es relativamente sencilla. Todos los vehículos, salvo los muy antiguos, disponen de una preinstalación consistente en una serie de anclajes, no siendo necesario que los cinturones sean de la misma marca que el vehículo y basta con que estén homologados y con que los dispositivos de fijación al vehículo, en general tornillos, sean de paso compatible con los anclajes a la estructura. Durante su instalación deben seguirse fielmente las instrucciones del fabricante.

Si el vehículo carece, como en este caso, de cinturones de seguridad traseros, no es posible instalarlos y precisa transportar a un menor de tres años, en un dispositivo de sujeción homologado, puede hacerlo en el asiento delantero, siempre que en su instalación siga estrictamente las instrucciones del fabricante.

¿Quiénes sobran?

A la señora Sobrinos. Sobran... ¿Mayores? ¿Enfermos? ¿Alcoholizados y drogadictos?... ¿Qué cree usted que es una auto-



escuela? ¿De verdad cree que una autoescuela puede ser responsable de otorgar o denegar el derecho a conducir a todas estas personas con sus enfermedades, edades, vicios, educación, etc.?

Con todos mis respetos, en una autoescuela se instruye en el manejo de un vehículo, se intenta con todos los medios, voluntad y devoción de que somos capaces enseñar educación vial, respeto por las normas, por uno mismo y por los demás, se inculca o se trata de inculcar la prudencia, temple, control y moderación a mayores de edad con su 'educación' a cuestas y que, cada vez más, suelen mirarte por encima del hombro... No todos, afortunadamente.

Usted, que parece creer que una autoescuela es el negocio del siglo —debe conocer a muchos y muy ricos propietarios de autoescuelas—, nos hace responsables de todo esto, como si todo el que obtiene el permiso de conducción no pasara un reconocimiento médico y un examen, como si no contara ningún otro factor, sólo el negocio de las autoescuelas.

¡Qué pena! No creo que el problema del tráfico y los accidentes pueda resolverse buscando un culpable y ya está, y mejor todavía si el señalado es el que menos cuenta.

Oír decir a un catedrático de Seguridad Vial al que admiro y respeto profundamente que "las sociedades conducen como viven" ¿Cree usted que somos las autoescuelas las que hacemos que la sociedad que tenemos sea como es?— Rosa María Molas Vicente. Monitora de Autoescuela. Castellón.

Señal curiosa

En un viaje reciente por Viella, encontré la señal cuya foto adjunto, para su archivo de curiosidades. Toda-



vía no sabemos si se trata de una medida de ahorro de señales o una prohibición de aparcar a las 12 me-

nos cuarto y a las 9...—Manuel Fernández (correo electrónico).

Pasos a nivel seguros

Sobre un comentario con fotografía ("Tráfico" nº 165), referente a un paso a nivel ferroviario, quiero hacer la siguiente apreciación. Sra. Yruela, puede estar tranquila: el tren (en este caso FEVE) nunca podría haberse llevado a su marido por delante, ya que dispone casi siempre de sistemas de seguridad dobles que evitan situaciones de inseguridad como parece en la citada foto. Las semibarreras automáticas se cierran cuando detectan en paso del tren por un determinado punto y en ese momento empiezan a bajar; cuando el sistema detecta que las barreras han bajado, el hecho se indica al maquinista del tren mediante una señal que encontrara a una distancia suficiente del paso a nivel que le permita parar en



caso de una avería.

Si la barrera no funciona, la señal no permite al maquinista continuar, por lo que el tren no puede pasar con la barrera subida. Para solucionar la circulación ferroviaria en ese caso, el maquinista tiene obligación de avanzar a la velocidad reducida que le permita parar en caso de que un vehículo esté pasando por el paso, cerciorarse que que no pasa ninguno y continuar la marcha; en resumen, actuar como si fuera el conductor de un vehículo ante un paso a nivel sin barreras.

El comentario de la foto es desafortunado y debe rectificarse para no

ACUSE DE RECIBO

Luces de día, ¡ya!



El artículo "Erradicar los accidentes" ("Tráfico", nº 165) decía que "llevar encendidas las luces durante el día evitaría de 900 a 2.000 víctimas/año en la UE (126/280 en España)". Si es así, los responsables de tomar decisiones de Tráfico y Seguridad Vial deben obligar ¡ya! a llevar encendidas las luces a todos los vehículos. Si el psicólogo del Departamento de Seguridad Vial del RACE, Juan A. Sánchez, dice que "vale la pena invertir un millón de euros para salvar una vida". ¿No vale la pena, sin invertir un euro, salvar de 126 a 280 vidas en un año?— Francisco García Hernández. Jarandilla de la Vega (Cáceres).



dar a lugar engaños que pongan en duda el sistema ferroviario y la profesionalidad del personal. No obstante, en cada paso a nivel debe de haber un "Stop", que no se aprecia en la foto.- Alberto Prado, vicepresidente Asociación Amigos del Ferrocarril de Gijón "Don Pelayo".

Cambiar los neumáticos

Tengo un turismo con algo más de un año de antigüedad y 22.000 kilómetros. Me gustaría saber todo sobre los neumáticos: ¿Cuándo hay que cambiarlos por kilómetros rodados? ¿Cuándo por tiempo, si no se hacen tantos kilómetros? ¿Si es bueno cambiar los de detrás por los de delante o de alguna otra manera y si es conveniente cambiar también la de repuesto? ¿Cómo se colocarían los nuevos neumáticos al reemplazarlos? ¿Habría que cambiar los cuatro a la vez o de dos en dos?—Pedro Aroca Carrillo. Morón de la Frontera (Sevilla).

▶▶ **Respuesta:** Sus preguntas han sido contestadas en reportajes de la revista "Tráfico". En nuestra página web (www.dgt.es/revista), en el apartado Archivo, seleccionando el tema Seguridad /Amortiguación y Neumáticos, puede usted encontrar los más recientes. Le recomendamos que lea en especial los titulados "Todo lo que



tores, los vehículos especiales agrícolas autopropulsados cuyas masas y dimensiones no excedan de los límites establecidos en la reglamentación para los vehículos ordinarios (Anexo IX. Reglamento General de Vehículos) pueden ser conducidos con el permiso de la clase B o con la licencia de conducción destinada específicamente a este tipo de vehículos, con el límite, para ésta, de que en caso de que el vehículo agrícola transporte personas, su número no será superior a cinco, incluido el conductor. Esta clase de licencia es diferente de la que habilita para conducir ciclomotores, entre los que se encuentran los cuadríciclos ligeros que denomina 'coches sin carne'.

Normas en el parking

¿Qué reglas de circulación se aplican en un parking: las que este establece, aunque sean contrarias al Código de Circulación, o prevalecen las del Código?—Julio Ortega González. Barcelona.

▶▶ **Respuesta:** El ámbito de aplicación de la normativa de tráfico, circulación de vehículos de motor y seguridad vial está recogido en el art. 2 de la Ley de Seguridad Vial, que desarrolla el art. 1 del Reglamento General de Circulación. El apartado 2, c) de éste especifica que dichas normas se aplican, entre otras, a las zonas de estacionamiento de cualquier clase de vehículos, siempre que, como es el caso de aparcamientos públicos, sean zonas abiertas al uso público. Por el contrario, no son de aplicación en garajes construidos en fincas privadas sustraídos al uso público y destinados al

uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.

Túneles mal iluminados

Aunque mi opinión sólo es contrastable en Cantabria y provincias limítrofes, por donde conduzco —me imagino que será igual en todos los sitios— creo que los túneles se iluminan al revés. Se iluminan mucho de noche y poco de día. Si las luminarias se colocan para evitar el contraste lumínico, deberían iluminarse mucho durante el día y sin apenas luz o apagados



durante la noche. De hecho, deberían tener reguladores de iluminación de forma que la intensidad luminosa en su interior fuera muy parecida a la exterior. Así se evitaría que la pupila tuviese que acomodarse bruscamente, al entrar y al salir, ya que cuando el contraste es muy alto, existe un instante en que prácticamente no se ve nada.— Javier Teranzos Díaz. Reinosa (Cantabria) (correo electrónico). ♦

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 Aranz, 86
Sección CARTAS
28027 MADRID

CARTA DEL médico

Conducir tras la cirugía refractiva

Los titulares de permisos de conducción de los tipos C, D y E que hayan sido sometidos a cirugía refractiva, ¿con qué frecuencia han de renovarlos? ¿Quién fija la fecha de revisión: los facultativos o la DGT?—Félix Alonso Barbero. Burgos.

▶▶ **Respuesta:** La vigente norma sobre aptitudes médicas para obtener o prorrogar el permiso o la licencia de conducción, desarrollada dentro del Reglamento General de Conductores (RD 772/97, de 30 de mayo), establece que, en caso de cirugía refractiva, y para los permisos de las clases del grupo segundo —dentro del que se encuentran las clases C, D y E—, es necesario que trascurren seis meses desde realizada la intervención. A partir de ese momento, es preciso hacer la revisión médica anualmente durante los primeros cinco años y, a partir de entonces, a criterio del oftalmólogo. Por tanto, no se permite conducir vehículos en los primeros seis meses y, siempre que la exploración oftalmológica haya sido satisfactoria, se podrá obtener o prorrogar el permiso de conducción haciendo revisión del mismo cada año durante los primeros cinco años. Estos criterios, no obstante, se están revisados para adecuarlos a las actuales técnicas quirúrgicas que, en general, presentan menos problemas que las realizadas hace años. Sin embargo, las modificaciones que, con toda probabilidad, se realicen en la norma, no están, en el momento actual, aún vigentes.

Transferencia simultánea entre particulares

La transferencia simultánea se solicita en la Jefatura de Tráfico en el impreso oficial, firmado por ambos, adquirente y transmitente del vehículo objeto de la venta. Se debe aportar:

- Pago de la tasa 1.5: 39,4 € y 6,80 € si es ciclomotor.
- Documentación sobre la personalidad de los interesados (original de los DNI en vigor o, en su caso, resguardo de solicitud de renovación acompañado de otro documento oficial).
- Original de la Tarjeta de Inspección Técnica en vigor (Certificado de Características si es ciclomotor).
- Original del Permiso o Licencia de Circulación.
- Si se trata de un vehículo adquirido en subasta, original y copia del acta de adjudicación.
- Original y copia del último recibo del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del año en curso, de carácter municipal.
- Documento acreditativo de la adquisición del vehículo.
- Original y fotocopia del pago del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales —se paga en la Hacienda autonómica— o justificante de exención o no sujeción al mismo. ♦

¿Cuándo pasar la ITV?

A partir de este número hemos suprimido temporalmente la sección que avisaba de qué matrículas tenían que pasar la ITV en los meses siguientes. La razón es que, hace cuatro años, en los primeros momentos del cambio en el sistema de matriculación se produjo una etapa transitoria en el que las matrículas se otorgaban mediante cupos, por lo que sería muy extenso indicar cuáles son las que tienen que pasar la ITV. No obstante, cada conductor debe seguir la norma general y pasarla cuando:

- Los turismos de uso privado, la primera, a los 4 años desde la matriculación. Luego, según la antigüedad.
- El resto de los vehículos, consultar en la Jefatura Provincial de Tráfico o en cualquier estación ITV.



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

La situación de los Centros de Tratamiento de Vehículos (CAT) está en www.sigrauto.com

Tasas DGT 2004
www.dgt.es/administracion/tasas.html

Trámite	€
Matriculación automóviles (Permiso Circulación).	65,20
Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación).	16,60
Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales.	16,60
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia).	41,00
Examen conducción.	73,60
Examen fuera de la capital de la provincia.	81,80
Baja de un vehículo.	6,60
Licencias para conducción de ciclomotores.	16,60
Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (p. e., información sobre una matrícula), certificación, cotejo y desglose de documentos.	6,80
Duplicado permisos (extravío, deterioro, revisión o modificación).	16,80
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	3,40
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	6,80
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	10,00
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	13,40
Duplicado licencia (extravío, deterioro, revisión o modificación).	7,20
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	1,40
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	2,80
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	4,40
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	5,80
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).

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)

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA (23/6/2004)

E CXK

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (en junio)

Total 184.112

	142.301 Turismos
	30.029 Furgonetas y camiones
	9.321 Motocicletas
	1.866 Tractores industriales
	337 Autobuses
	348 Otros vehículos



ANDALUCÍA

Municipio (Provincia/Isla)	Teléfono
Albox (AL)	950712 09 02
Berja (AL)	950740 63 00
Huércal de Almería (AL)	950714 02 29
Huércal de Almería (AL)	950700 02 40
Vera (AL)	95052 88 52
Algeciras (CA)	95657 28 17
Cádiz (CA)	95625 25 30
Jerez de la Frontera (CA)	95614 41 41
Puerto Real (CA)	95659 06 12
San Fernando (CA)	95688 35 20
Villamartín (CA)	95623 12 82
Baena (CO)	95767 12 50
Córdoba (CO)	95720 25 77
Córdoba (CO)	95729 11 50
Lucena (CO)	95750 27 72
Pozoblanco (CO)	95713 05 17
Abolote (GR)	95846 68 62
Baza (GR)	95834 20 38
Granada (GR)	95827 26 21
Molín (GR)	95860 01 16
Huelva (H)	95924 51 86
Minas de Tharsis (H)	95939 79 18
La Palma del Condado (H)	95940 09 57
San Juan del Puerto (H)	95936 70 70
Zalamea La Real (H)	95956 21 06
Beas de Segura (J)	95345 82 75
Guamón (J)	95367 21 98
Jabón (J)	95328 17 00
Líbedra (J)	95375 80 70
Algarrobo (MA)	95255 08 62
Estepona (MA)	95280 35 50
Antequera (MA)	95203 1462
Málaga (MA)	95217 15 47
El Palo (MA)	95220 70 03
Ronda (MA)	95287 05 36
Alcalá de Guadaíra (SE)	95267 91 35
Carmona (SE)	95419 13 00
Cazalla de la Sierra (SE)	95488 46 77
Geles (SE)	95576 05 28
Montequinto (SE)	95567 91 35
Osuna (SE)	95582 07 83
La Rinconada (SE)	95578 71 61
Utrera (SE)	95586 32 32

ARAGÓN

Huesca (HU)	97421 14 76
Sabiñánigo (HU)	97448 19 19
Monzón (HU)	97430 30 06
Barbastro (HU)	97431 41 54
Fraga (HU)	97477 22 58
Sañhena (HU)	97457 24 57
Teruel (TE)	97860 29 64
Acañiz (TE)	97883 18 55
(*) MOVIL (TE)	6077263 506 y 687344 686
Zaragoza (Z)	97657 08 18
Catalayud (Z)	97688 53 72
Úrbeo (Z)	97678 54 74
Tarazona (Z)	97664 40 50
Ejea de los Caballeros (Z)	97666 44 51

ASTURIAS

Avilés (O)	98552 02 28
Cangas de Narcea (O)	98581 06 05
El Entrego (O)	98566 11 00
Gijón (O)	98530 01 03
Jamín (O)	98547 38 38
Llanera (O)	98526 33 17
Mieres (O)	98545 18 15
Ribadesella (O)	98586 00 04

CANTABRIA

Corrales del Buena (S)	94283 12 80
Makaló (S)	94236 90 44
Ojiz (S)	94233 95 06

CANARIAS

Aguimes (GC)	92818 20 20
Antigua (GC)	92887 81 45
Las Palmas (GC)	92848 06 39
Las Palmas (GC)	92848 07 51
Vladecavalls (B)	902 127 600
Vianova i La Geltrú (B)	902 127 600
Blanes (GI)	902 31 32 31
Caixa (GI)	902 31 32 31
Olot (GI)	902 31 32 31
Girona	902 31 32 31
Palamos (B)	902 31 32 31
Arreclle (Lanzarote/GC)	92861 14 73
Sta. Maria de Guía (GC)	92855 01 53
Aralo (TF)	92250 17 00
Los Realejos (TF)	92234 53 59
El Rosario (TF)	92261 93 22
San Miguel Abona (TF)	92273 50 88
El Paso (La Palma/TF)	92248 59 52
S. Sebastián (Gomera/TF)	92287 01 38
Valverde (El Hierro/TF)	92255 14 51

CASTILLA-LA MANCHA

Albacete (AB)	96721 59 73
Albacete (AB)	96721 09 74
Almansa (AB)	96731 13 86
Hellín (AB)	96730 54 10
Villanovilla (AB)	96714 53 62
Alcazar de S. Juan (CR)	92654 66 50
Ciudad Real (CR)	92621 28 00
Manzanera (CR)	92661 23 93
Puadalfano (CR)	92641 12 05
Cuenca (CU)	96821 35 53
Mojilla del Palancar (CU)	96833 39 99
Alcolea del Pinar (GU)	94820 03 80
Guadalupe (GU)	94820 29 86
Ocaña (TO)	92513 14 02
Talavera de la Reina (TO)	92580 19 90
Toledo (TO)	92523 00 63
Los Yébenes (TO)	92532 10 02

CASTILLA Y LEÓN

Árvalo (AV)	92030 33 58
Ávila (AV)	92022 11 12
Aranda de Duero (BU)	94750 73 99
Burgos (BU)	94719 82 80
Burgos (BU)	94748 16 80
Miranda de Ebro (BU)	94732 59 52
Villasante de Montija (BU)	94714 02 39
Cembranos (LE)	98730 38 60
Oronilla (LE)	98725 40 99
Ponferrada (LE)	98745 56 51
Cervera de Pisuerga (P)	97987 07 77
Palencia (P)	97972 75 08
Bájar (SA)	92341 15 00
Carrión de Sagrada (SA)	92319 02 74
Castellano Moriscos (SA)	92336 14 35
Ciudad Rodrigo (SA)	92346 30 14
Cuéllar (SG)	92114 24 29
Valverde Majado (SG)	92149 00 23
Burgo de Osma (SO)	97536 02 17
Soria (SO)	97522 71 40
Tordesillas (VA)	98377 11 51
Valladolid (VA)	98347 23 54
Valladolid (VA)	98329 29 11
Benavente (ZA)	98063 67 99
Morales del Vino (ZA)	98057 00 25

CATALUÑA

Argentona (B)	902127 600
Badalona (B)	902127 600
Barcelona (B)	902127 600
Berga (B)	902127 600
Cornellá (B)	902127 600
Granollers (B)	902127 600
Igualada (B)	902127 600
Manresa (B)	902127 600
Sant Andreu de la Barca (B)	902127 600

Sant Joan Despí (B)	902 127 600
Sant Just Desvern (B)	902 127 600
S. Miquel d'Ondolola (B)	902 127 600
Sta. Perpètua Mogoda-CHM (B)	902 127 600
Terrasa (B)	902 127 600
Vic (B)	902 31 32 31
Viladecavalls (B)	902 127 600
Vianova i La Geltrú (B)	902 127 600
Blanes (GI)	902 31 32 31
Caixa (GI)	902 31 32 31
Olot (GI)	902 31 32 31
Girona	902 31 32 31
Palamos (B)	902 31 32 31
Arreclle (Lanzarote/GC)	92861 14 73
Sta. Maria de Guía (GC)	92855 01 53
Aralo (TF)	92250 17 00
Los Realejos (TF)	92234 53 59
El Rosario (TF)	92261 93 22
San Miguel Abona (TF)	92273 50 88
El Paso (La Palma/TF)	92248 59 52
S. Sebastián (Gomera/TF)	92287 01 38
Valverde (El Hierro/TF)	92255 14 51

Lugo (LU)	98220 30 37
Monte de Lemos (LU)	98241 04 12
Viveiro (LU)	98255 04 83
O Barco (OR)	98832 51 55
S. Ciprián das Viñas (OR)	98824 97 12
Curro-Barro (PO)	98671 33 54
Lalin (PO)	98679 41 03
Ponteobra (PO)	98686 50 20
Verín (OR)	98841 15 38
Vigo-Painador (PO)	98648 68 36
Pomfio (PO)	98633 39 92

ILLES BALEARS

Ciudadela (IB)	97148 00 44
Inca (IB)	97150 24 04
Mahón (IB)	97135 45 02
Manacor (IB)	97155 54 57
Palma de Mallorca (IB)	97126 59 50
Palma de Mallorca (IB)	97129 79 06
Santa Gertrudis (IB)	97131 59 76

MADRID

Alcalá de Henares (M)	91881 80 63
Alcorcón (M)	91643 46 00-56 18
Aranjuez (M)	91801 12 56
Arganda del Rey (M)	91871 41 14
Coladilla (M)	91672 80 48
Leganés (M)	91688 50 48
Lozoyuela (M)	91869 42 12
Navacerrada (M)	91811 51 55-45 18
Navas del Rey (M)	91865 05 91
Parla (M)	91698 28 12
Pinto-Getafe (M)	91695 86 58
Las Rozas (M)	91637 71 61
S. Sebastián Reyes (M)	91652 71 77
Tres Cantos (M)	91803 11 93
Vallecas (M)	91785 91 12
Villalba (M)	91851 16 87
Villarejo de Salvanés (M)	91874 53 63

MURCIA

Alcantarilla (MU)	96889 00 39
Caravaca de la Cruz (MU)	96872 55 02
Cartagena (MU)	96852 83 19
Espinardo (MU)	96830 74 44
Jumilla (MU)	96878 25 18
Lorca (MU)	96846 07 61
Molina de Segura (MU)	96864 54 91
San Pedro del Pinatar (MU)	96818 80 83

NAVARRA

Barriain (NA)	94831 02 60
Noain (NA)	94831 27 59
Pamplona (NA)	94830 35 86
Peralta (NA)	94875 05 54
Tudela (NA)	94884 70 00

LA RIOJA

Calahorra (LO)	94114 68 14
Logroño (LO)	94124 28 03
Logroño (LO)	94120 82 95
S. Domingo Calzada (LO)	94134 27 10

PAÍS VASCO

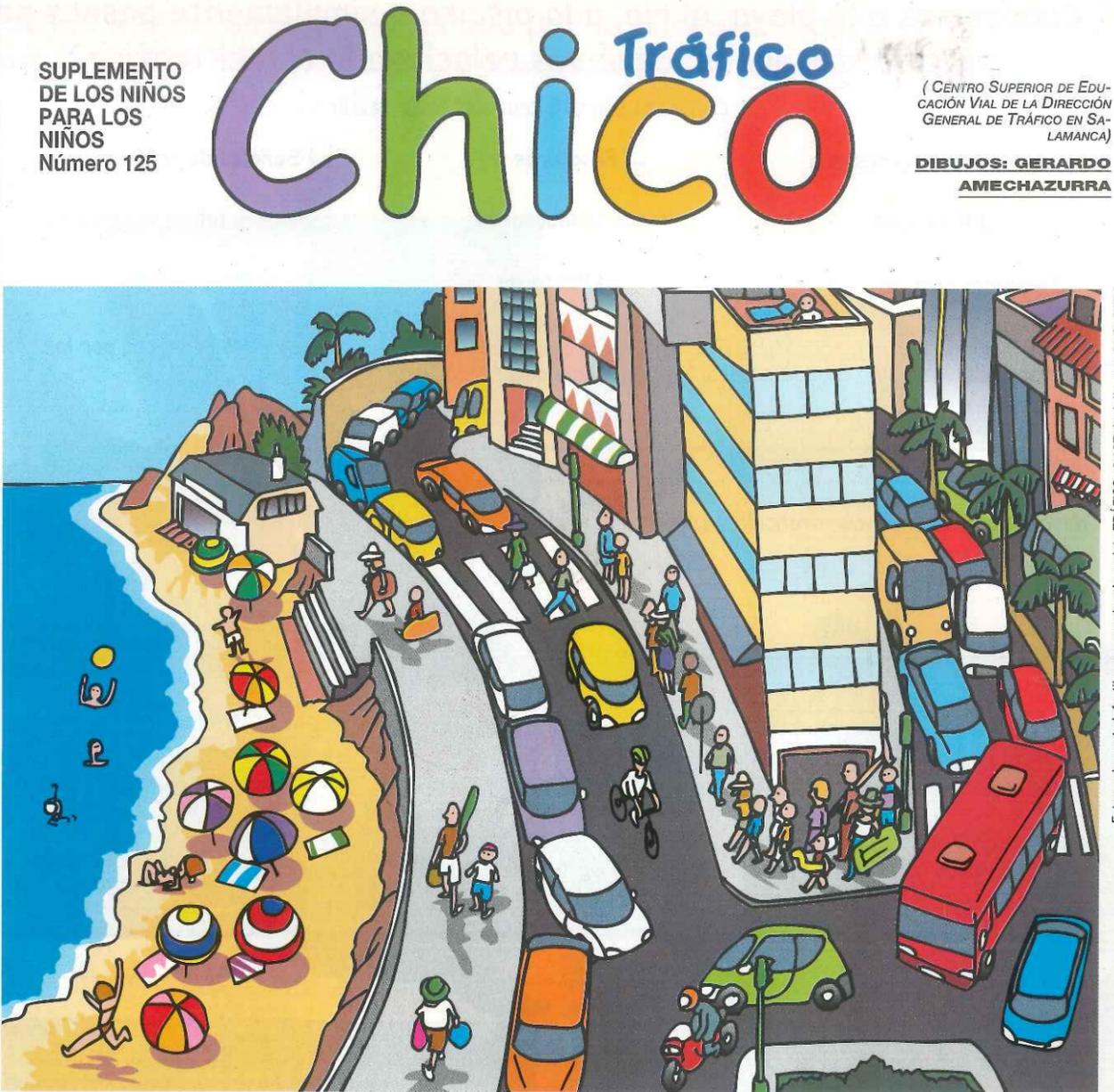
Amorebieta (BI)	94630 89 57
Arriaga (BI)	94671 17 13
Trápaga (BI)	94478 12 14
Zamudio (BI)	94452 11 13
Bergara (SS)	94376 04 90
Iruñ (SS)	94362 63 00
Urdeta (SS)	94355 00 00
Jundiz (VI)	94529 05 10

CEUTA

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

PERMISOS Y LICENCIAS

Provincia	Permisos abril-mayo	Licencias abril-mayo
Álava (VI)	986	66
Albacete (AB)	1.693	131
Alicante (A)	8.227	900
Almería (AL)	3.205	401
Asturias (O)	3.468	223
Ávila (AV)	510	59
Badajoz (BA)	2.416	326
Barcelona (B)	16.041	1.833
Burgos (BU)	1.020	38
Cáceres (CC)	1.215	118
Cádiz (CA)	4.565	905
Cantabria (S)	2.197	159
Castellón (CS)	1.794	241
Ciudad Real (CR)	1.577	190
Córdoba (CO)	2.779	471
Coruña, A (C)	4.248	164
Cuenca (CU)	750	58
Girona (GI)	2.993	451
Granada (GR)	4.169	511
Guadalajara (GU)	770	60
Guipúzcoa (SS)	1.914	175
Huelva (HU)	1.820	248
Huesca (H)	652	65
Illes Balears (IB)	4.109	668
Jaén (J)	2.033	223
León (LE)	1.493	56
Lleida (L)	1.398	135
Lugo (LU)	1.068	82
Madrid (M)	23.879	1.037
Málaga (MA)	7.921	990
Murcia (MU)	6.014	743
Navarra (NA)	1.771	227
Ourense (OU)	1.160	46
Palencia (P)	503	31
Palmas, Las (GC)	4.786	215
Pontevedra (PO)	3.473	228
Rioja, La (LO)	1.074	100
Salamanca (SA)	1.277	59
S. C. Tenerife (TF)	4.754	269
Segovia (SG)	852	18
Sevilla (SE)	6.702	852
Soria (SO)	283	22
Tarragona (T)	2.717	395
Teruel (TE)	445	48
Toledo (TO)	2.152	144
Valencia (V)	10.941	908
Valladolid (VA)	1.709	58
Vizcaya (BI)	2.748	128
Zamora (ZA)	749	78
Zaragoza (Z)	2.704	234
Ceuta (CE)	265	45
Melilla (ME)	272	26
TOTALES	168.690	15.858



Este suplemento infantil corresponde a la revista TRAFICO nº 167 de Julio-agosto de 2004

El tráfico en la playa

Desde estas páginas nos dirigimos a todos aquellos afortunados que ya están de vacaciones o van a estarlo enseguida para recordarles que la prudencia y precaución en el buen uso de las vías públicas ha de mantenerse aunque estemos de descanso y más si cabe en verano, tanto si viajamos en nuestro coche como si lo hacemos en un transporte público y, sobre todo, si usamos la bicicleta o paseamos a pie. No olvidéis nunca lo importante que es ver y hacerse ver. Cuando la gente está tranquila y relajada está mucho más atenta a lo que ocurre, se fija más en la realidad que le rodea y sintoniza mejor con los de-

más. Lo más peligroso, desde el punto de vista del tráfico, es cuando la gente está desquiciada, nerviosa, con ganas de hacer todo de cualquier forma para acabar cuanto antes; en definitiva, cuando está exhausta y no se toma tiempo para cruzar, andar, conducir, desplazarse, moverse, para vivir en suma. Los más peligrosos son siempre los últimos kilómetros antes de llegar, por que bajamos la guardia. Tómate tiempo ahora que estás de vacaciones, disfruta de tu familia y tus amigos y mira con detenimiento el mundo que te rodea. ¿Qué ves?... ¿Ah? DISFRÚTALO.

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

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 Aranzaz, 86. 28027 MADRID. Fax: 91 320 41 38

La Dirección General de Tráfico tiene inscrito el fichero de suscriptores de la revista "Tráfico" (cuya finalidad es disponer del mismo para facilitar la distribución de la citada revista) en el Registro de la Agencia de Protección de Datos, regulado por la Orden del Ministerio de Justicia e Interior de 26 de julio de 1994 y le es de aplicación el artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999 de protección de datos de carácter personal.

NOMBRE 1º APELLIDO 2º APELLIDO

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

POBLACIÓN

PROVINCIA

CÓDIGO POSTAL

REFERENCIA

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

POBLACIÓN

PROVINCIA

CÓDIGO POSTAL

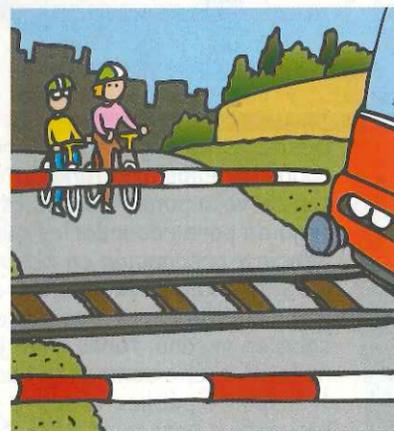
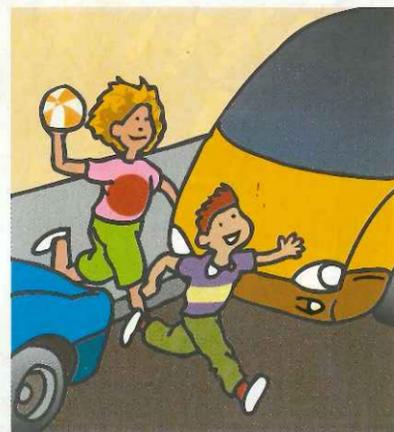
Cuando vas a la playa, al río, a la piscina o simplemente paseas por tu ciudad o pueblo ¿qué ves relacionado con el tráfico?

Contesta con una cruz antes de seguir

- Vehículos terrestres
- Pasajeros
- Señales de tráfico
- Bicicletas
- Conductores
- Vías públicas
- Guardia Civil de Tráfico
- Peatones
-

A continuación resume tres elementos que creas que ayudan a ser vistas mejor las personas por los conductores de vehículos cuando se desplazan por una carretera:

Mira estas imágenes con atención y comenta si lo que están haciendo es peligroso o no y por qué.



Cuando vamos andando en grupo por la carretera camino de la playa ¿qué hacemos? Fíjate bien y comenta con tus amigos. Primero vamos a hacerlo de día, pero luego se nos hace de noche :

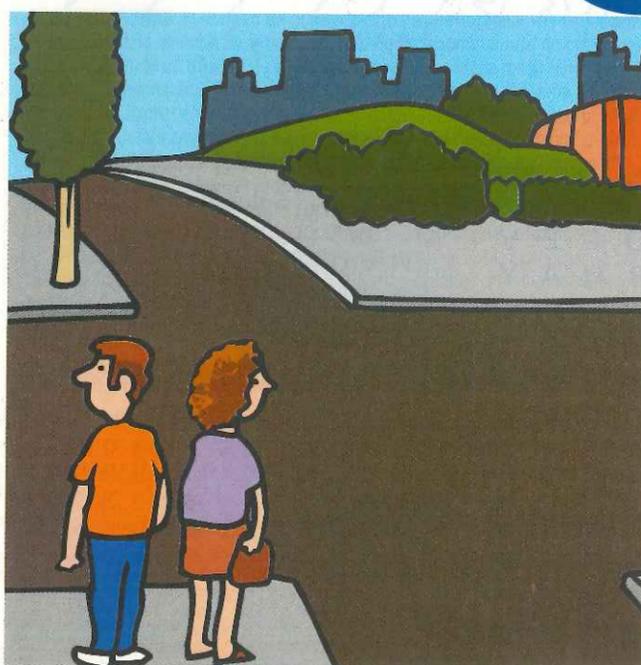


Hay que ir por el arcén izquierdo para ver bien a los coches y en fila india.

Hay que hacerse ver de día y de noche.



Y antes de cruzar por el sitio más adecuado, conviene mirar con atención. Ver y mirar.



¿Qué debemos tener en cuenta?

Hemos puesto actividades más divertidas para que las hagáis este verano con vuestros amigos.

Colorea en casa el siguiente dibujo:



Encuentra las palabras relacionadas con elementos de tráfico en esta Sopa de letras

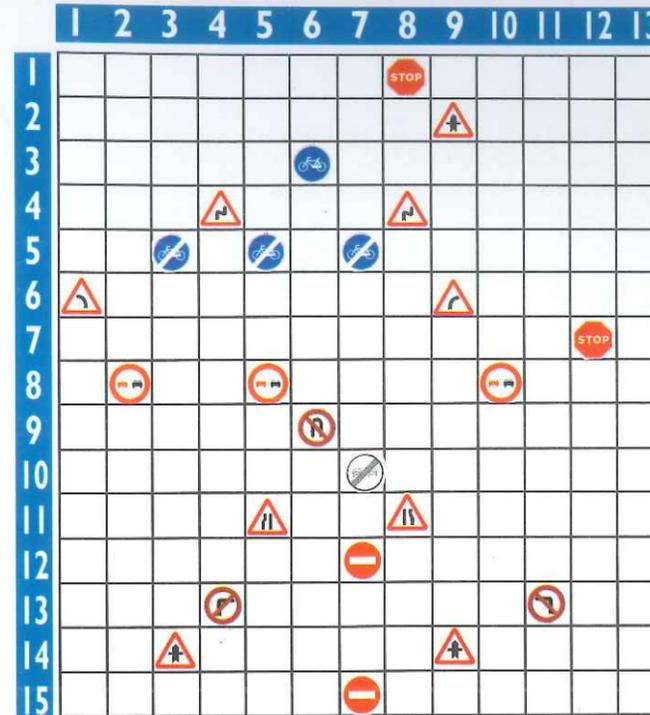
A X E D A D I C O L E V
S R H U V Q L M B H A Y
C K C T R A F I C O M A
G Ñ R E O I D R M A O I
M D E F N E S A M T U C
E M O L L I D R O B R N
S E Ñ A L E S D W O Y E
R M H A M I L M F U A D
A O M C R U Z A R M R U
R E F L E C T A N T E R
A M C S M E G R A N C P
P Y O C S A C F M Q A M

Solución

A X E D A D I C O L E V
S R H U V Q L M B H A Y
C K C T R A F I C O M A
G Ñ R E O I D R M A O I
M D E F N E S A M T U C
E M O L L I D R O B R N
S E Ñ A L E S D W O Y E
R M H A M I L M F U A D
A O M C R U Z A R M R U
R E F L E C T A N T E R
A M C S M E G R A N C P
P Y O C S A C F M Q A M

ÁREA DE *descanso*

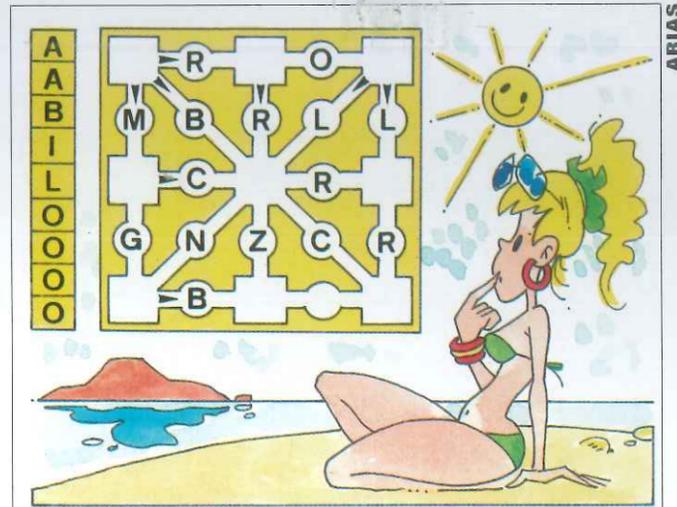
GRAN CRUCIGRAMA



HORIZONTALES 1: Jefe militar. Desazón, escozor.- 2: Dícese del hombre muy bello. Desafía.- 3: Porciones de un conjunto de cosas. Guantes que dejan los dedos al descubierto.- 4: Río que forma límite entre Paraguay y Brasil. Adverbio de lugar. Mes del año.- 5: Símbolo químico del neón. Preposición. Letra numeral romana. De esta manera. Vocal.- 6: Península americana en el mar de las Antillas. Deja un cargo.- 7: Sencillez y lisura de trato. Consonante.- 8: Vocal. Símbolo químico del osmio. Manojó de flores. Bisonte europeo.- 9: Representaciones gráficas de un país. Vuelves a nacer.- 10: Fértiles, copiosos. Practicaba cierto deporte acuático.- 11: Adinerado. Orden Real. Unidad oficial monetaria de EE. UU.- 12: En sentido figurado, decadencias. Llanura extensa y sin vegetación arbórea.- 13: Llamada internacional de auxilio. Indecisa en la resolución de una cosa. Símbolo químico del americio.- 14: Contracción. Defectos físicos hereditarios. Extremidad de la mano.- 15: Escrito de censura o para ridiculizar a alguien. Dícese de las sílabas que se pronuncian sin acento prosódico.

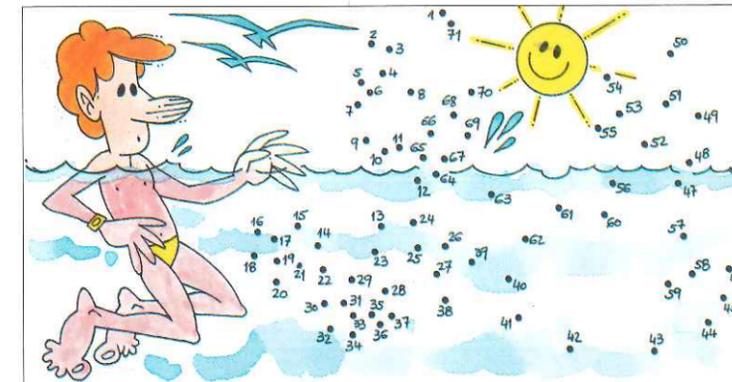
VERTICALES 1: Hombre de buen aspecto y apuesto. Relativas al bosque.- 2: Poema narrativo extenso de asunto heroico. Perteneciente al arte de criar abejas.- 3: Calificación de un tribunal de examen. Dícese de las ideas halagüeñas pero irrealizables. Consonante.- 4: Nombre de letra. Denunciamos, delatamos. Forma pronominal.- 5: Expresión de alegría. Voz de mando. Voz del arriero. Hablar en público.- 6: Partícula inseparable privativa. Hacer mención de una persona o cosa. Insulsez, falta de gracia.- 7: Tema de un discurso. Alero del tejado. Consonante. Repetido, y familiar, madre.- 8: Escuché. Infundan valor o energía. Sesgadura hecha en las prendas de vestir para que sienten bien.- 9: Consonante. En plural, nombre de letra. Regaladas. Consonante.- 10: Dícese de la burla fina y disimulada. Dícese del alimento sazonado y conservado convenientemente.- 11: Como por la noche. Instrúyela en urbanidad. Preposición.- 12: Cerros aislados que dominan los llanos. Porción delgada y larga de pan.- 13: Plano, liso, desembarazado de estorbos. Perseguiéramos al animal sin darle tregua ni reposo.

FORTALEZA



Ayude a Mari Carmen a colocar en su cuadro correspondiente las nueve letras propuestas a la izquierda, de modo que formen, horizontal, vertical y diagonalmente, las ocho palabras que se adivinan.

EL DIBUJO INVISIBLE



¡Vaya sorpresa que se lleva Andrés al tomarse un baño! Averigüe la causa uniendo los puntos del 1 al 71.

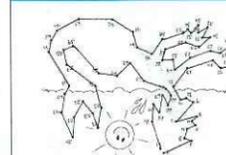
CHARADA

Para segunda-cuarta que, como sabes, está tercera-cuarta, cuarta fue en primera-cuarta esperar tanto para ir al TODO, y lo ha celebrado con tercia-prima.

PROBLEMINO

La edad de Juan es mayor que la de su hermano Antonio en cinco años; Francisco tiene tantos años como los dos juntos, y entre los tres suman 70 años. ¿Qué edad tiene cada uno de ellos?

SOLUCIONES

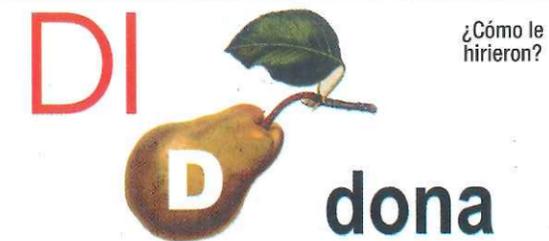


AL DIBUJO INVISIBLE:

6: Yucatan, Cesa.- 7: Naturaleza, C.- 8: E. Os. Ramo. Uro.- 9: Mapas, Renaces.- 10: Opinos. Nadaba.- 11: Rico, Or. Dolar.- 12: Cascos. Sabana.- 13: Sos, Remira. Am.- 14: Al. Taras. Dedo.- 15: Satria, Alonas.

AL JEROGLIFICO: A LA CHARADA: Va-ti-ca-no. Diagonales: Abaco, Llano. Horizontales: Arbol, Icaro, Obolo. Verticales: Arroyo, Brazo, Loro. AL GRAN CRUCIGRAMA (Solo horizontales): 1: Francisco tiene 35 años; Juan, 20; y Antonio, 15. General, Pícor.- 2: Apollineo, Reta.- 3: Lotes. Millones.- 4: Apa, Aca, Enero.- 5: Ne, A, I, Asl, O.-

JEROGLIFICO



¿Cómo le hirieron?



Tú puedes reducir el número de muertos y heridos en accidentes de tráfico.

Antes de poner excusas, piénsalo.

Respetar los límites de velocidad marcados por las señales y los establecidos para cada vía.

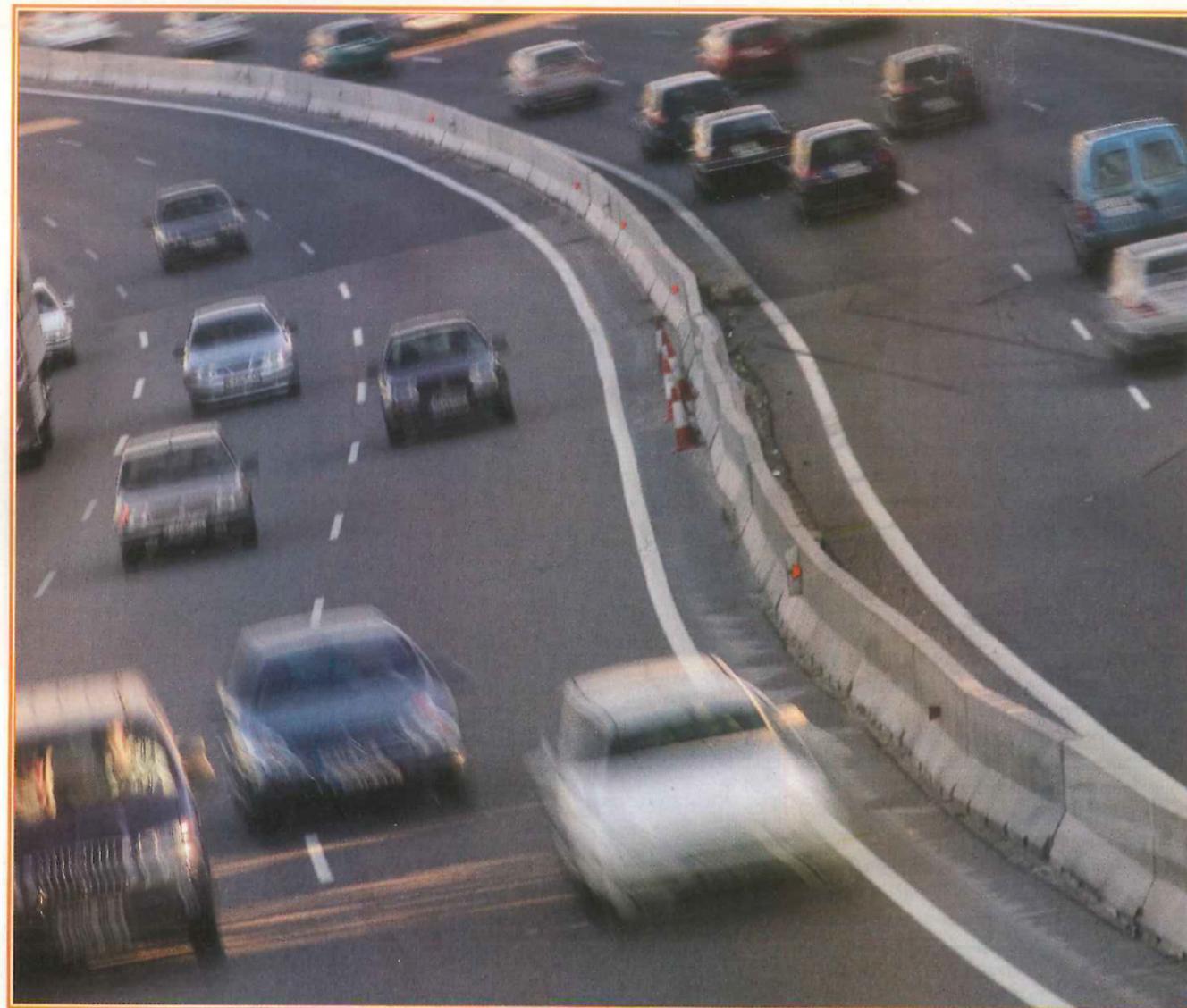
Guardar la distancia de seguridad.

Utilizar el casco y hacer que lo utilicen.

Utilizar el cinturón de seguridad, los sistemas de seguridad infantil y hacer que los utilicen.



Dirección Gral. de Tráfico



Todo lo necesario para las vacaciones

UN VIAJE DE CUIDADO

- ✓ **Los preparativos para 'antes' del viaje y lo que conviene hacer 'durante' el mismo.**
 - ✓ **Los elementos del coche que hay que revisar en el taller.**
 - ✓ **Todo lo que debemos saber para viajar con niños.**
- ✓ **Cómo es la accidentalidad en España en los meses veraniegos.**
- ✓ **Mapas de los puntos conflictivos y posibles vías alternativas.**
- ✓ **Los días y las horas con más atascos en las carreteras.**



Y LOS CONSEJOS INGENIOSOS DEL 'EXPERTO' RAMÓN ARANGÜENA...
(...a quien ni se le ocurra hacer caso)

Textos: **Jesús Soria**. Dibujos: **Dlirios**. Fotografías: **Paul Alan Putnam**. Mapas: **Charo Laiz**

Todo lo que debe tener en cuenta

LOS PREPARATIVOS DEL GRAN VIAJE

Para la mayoría es el 'gran viaje' del año. El más largo y, además, en condiciones no precisamente óptimas. Carreteras con mucho tráfico, calor... Por ello, nada como planificar bien el viaje, intentar no olvidarse de nada importante y seguir unas pautas para no tener 'sustos'. Por ejemplo, el descanso del conductor, las paradas, cuidar la comida, conocer los peligros que encierra un viaje largo...

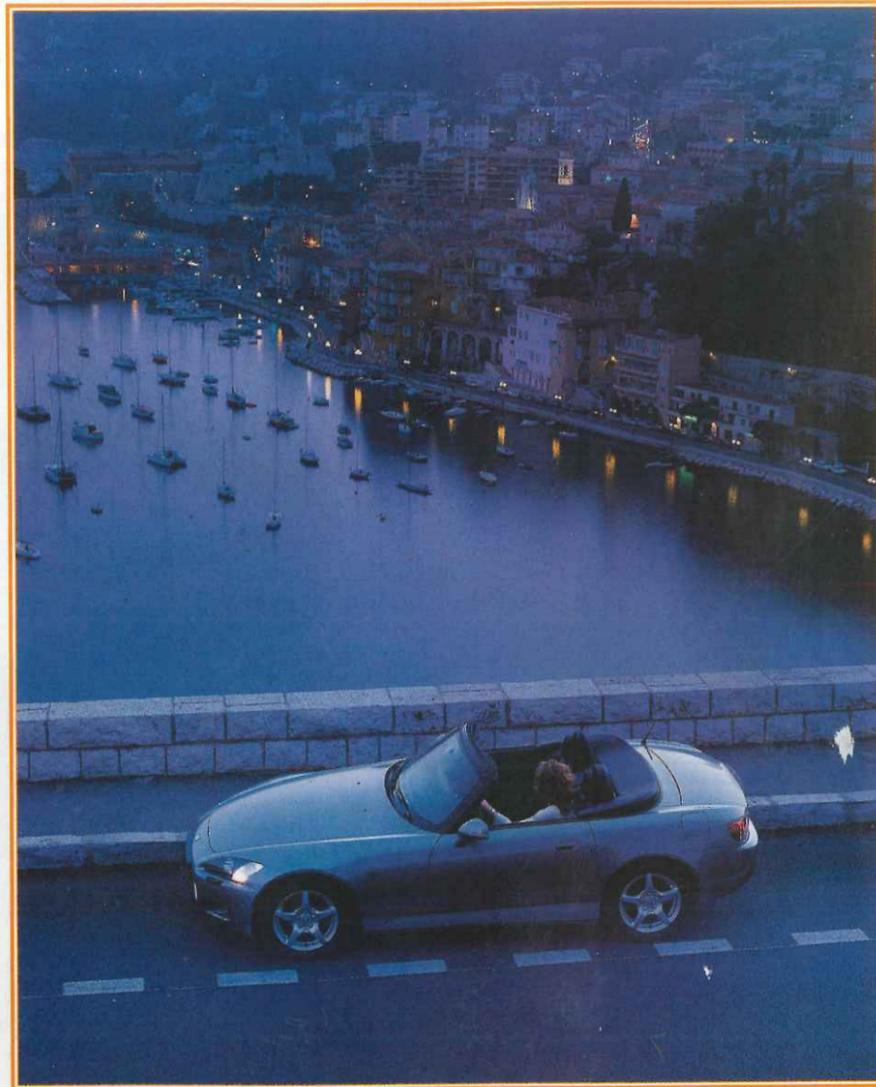
PLANIFIQUE EL VIAJE

■ **¿Se me olvida algo?** Elabore una lista con las cosas que no puede olvidar para el viaje: Toda la documentación del coche, el permiso, la póliza del seguro con el recibo de estar al corriente de pago, tarjeta de asistencia en viaje... Y, claro, las llaves del apartamento, el bono del hotel/apartamento...

■ Una ojeada al mapa.

Controlar el itinerario que vamos a hacer es importante. Consulte un mapa unos días antes de salir y fíjese por donde irá, las posibles alternativas, los lugares ideales para parar y aprovechar para alguna visita.

■ **¿A qué hora salgo?** No siempre es fácil elegir -ver recuadro de este cuadernillo-



LAS CARRETERAS MÁS CONFLICTIVAS



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
AP-2 (Zaragoza-El Vendrell/El Papiol-Molins de Rei)		
El Vendrell (T)		
El Papiol (B)		El Papiol salida y retorno
Barcelona-Molins de Rei (B)		en Salida
AP-6 (Villalba-Adanero)		
El Espinar-S. Rafael (SG)		túnel Guadarrama
AP-7 (Jonquera-Puzol/Silla-Alicante/Crevillente-Cartagena/Torremolinos-Guadaro)		

Maçanet (G)		C-35
Granollers-Hostalric (B)		en retorno
El Papiol (B)		AP-2 en salida
El Papiol-Castellbisbal (B)		ampliación 4º carril
Martorell-Vilafraanca-Sta. Margarita (B)		
AP-9 (A Coruña-Vigo)		
A Coruña (C)		A Coruña

pero hay algunas en las que seguro que le toca atasco. Evítelas en lo posible y, aunque tenga aire acondicionado, procure evitar las horas centrales. Ni por seguridad es bueno tanto calor. ¿Tiene dudas sobre la hora de salida? Llame al 900.123.505 (DGT) o consulte en Infovía, Videotex o Internet.

CONSEJOS PARA 'ANTES' DEL VIAJE

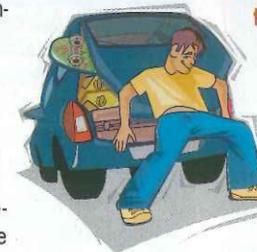


■ **Descanse bien.** Viajar requiere máxima concentración y, por eso, debe estar suficientemente descansado. De lo contrario, al principio quizá no lo notará, pero luego puede sufrir somnolencia y agotamiento que dificultará sus movimientos y sus reacciones.

■ **Lleve calzado adecuado.** Hay que llevar ropa y calzado adecuado. Es fundamental para conducir de forma cómoda y sin ataduras o incomodidades. Por ejemplo, ropa amplia, de fibras na-



turales, que transpire... Los zapatos o zapatillas deben ajustarse bien al pie -nada de chanclas o zapatillas sin talón- y no se le puedan salir y tener un percance.



■ **¿Dónde meto tantas maletas?** Elimine del equipaje las cosas innecesarias. No sobrecargue el coche con cosas que no tenga claro que va a utilizar. Y, además, conviene repartir adecuadamente la carga y no dificultar la visión del conductor a través del espejo retrovisor. No olvide también que el coche perderá fuerza por el peso, la distancia de frenada se alargará...

DURANTE EL VIAJE

■ **Comidas frugales.** En el viaje, no debe pasarse con las comidas, pues producen somnolencia -salvo



Gafas de sol, un buen complemento

Las gafas de sol han dejado de ser una moda. Tenga en cuenta que la mayor parte de la información que recibe el conductor es a través de los ojos. Claro que no todas las gafas son aconsejables. Hay muchas en el mercado que ni protegen adecuadamente y pueden tener aberraciones que pueden ser perjudiciales en general y muy especialmente para conducir. Sobre todo si se dejan en lugares calurosos, como el propio coche, que puede deteriorar los cristales. Por eso, es recomendable comprarlas en lugares donde el profesional le oriente sobre qué tipo de gafas son más aconsejables.

Algunos modelos de gafas de ciudad

llevan cristales que le protegerán muy poco en carretera, en la montaña, en el mar...

También hay que tener en cuenta que algunos cristales de gafas que se venden en mercadillos pueden llegar a eliminar determinados colores, sobre todo los rojos. Consulte a un profesional porque algunos colores 'fashion' tampoco son muy aconsejables. Por el contrario, si lo son las lentes polarizadas que protegen contra el deslumbramiento, mejoran el contraste visual, evitan la distorsión de los colores, etc.



Móvil sí, pero...

El teléfono móvil puede ser muy útil en caso de emergencia -para nosotros u otras personas-, pero recuerde que no debe utilizarlo, salvo manos libres, mientras conduce. Lleve grabados los posibles teléfonos de emergencia por si lo necesitamos. Sobre todo, el teléfono de ayuda de la Dirección General de Tráfico, 900 123 505, y el 112.



que luego pueda tomarse un buen tiempo para hacer la digestión-. Deben ser frugales, sin platos grasientos, sin alcohol. Mejor, ensaladas, frutas, y no olvide beber abundante agua, incluso zumos y refrescos no gasificados que le ayudarán a combatir la fatiga muscular.

■ **¿Cafés? No se pase.** Un café puede venir muy bien durante un viaje largo, sobre todo si ha madrugado, pero ¡jojo!, no trate de enmascarar sus posibles problemas de sueño o cansancio atiborrándose a cafés. Ni le van a 'tapar' su problema y, como contraindicación, le pondrán 'como una moto', que tampoco es lo más aconsejable para conducir.

■ **¿Cada cuanto paro?** Estamos hablando de un viaje de bastantes kilómetros y, por eso, es conveniente parar cada 2-3 horas y descansar durante 15 minutos. Es un buen momento para tomarse algún alimento, algún refresco o 'café' y, sobre todo, estirar las piernas, ver un paisaje, que los niños jueguen un poco... Y, claro, la visita obligada al WC.

■ **Viajar en grupo.** Si es su caso, conviene fijar lugares de encuentro -pueblos, gasolineras, áreas de servicio- para no hacer la ruta unos detrás de otros. Condiciona el ritmo y puede ser perjudicial.





Mantenga el nivel de alerta

Un estudio del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) asegura que en carreteras conocidas por el conductor se llega a conducir de forma 'semiautomática', reduciendo considerablemente los niveles de alerta. Es lo que se denomina "hipnosis de la autopista". Siga estas pautas para evitarla:

- Si conoce la carretera o conduce mucho por autopista, no debe relajarse y procure mantener el nivel de atención.
- Mantener una velocidad constante, sin cambiar, también perjudica nuestra atención. Es decir, cambie cada cierto tiempo de velocidad.
- Nuestro nivel de alerta aumenta cuando nos acercamos al destino, pero ¡ojol!, también aumenta nuestra velocidad.
- Cuando se descansa después de conducir durante dos horas y cuarto, nuestro nivel de recuperación es óptimo.

NO SE OLVIDE DE...

■ **Distancia de seguridad.** Guarde la distancia de seguridad para evitar problemas en caso de un frenazo brusco de quienes van por delante. Pegándose no ganará nada.

■ **Señalice las maniobras.** Hay una regla básica y muy sencilla para hacer una maniobra: mirar, señalar y, si puede, ejecutar el adelantamiento. Y no se olvide mirar a la izquierda por el 'rabillo' del ojo para anular el temido ángulo muerto.

■ **Cinturón.** El cinturón tiene más que probada su eficacia en caso de colisión -el airbag es su complemento-. Salva todos los años muchas vidas. Lo mismo el casco de los motoristas.



LOS 'OTROS' PELIGROS

■ **Drogas.** El consumo de drogas también está contraindicado si va a conducir. Sobre todo si se mezclan con alcohol.

■ **Alcohol.** Un alto porcentaje de los accidentes tienen relación directa o indirecta con

el alcohol. Si va a conducir, olvídense de su ingesta. Incluso aunque vaya a realizar viajes cortos.



■ **Medicamentos.** Algunos medicamentos pueden producir alteraciones para conducir. Incluso pueden estar contraindicados. Léase el prospecto y, sobre todo, consulte a su médico si está tomando algo o va a tomarlo.

■ **Luces que deslumbran.** Recuerde que, al cargar el coche, las luces tenderán a subir y molestará a los demás. Si su vehículo no lo hace de forma automática, regúlelas.

■ **Ponerse metas.** No se obligue a llegar a horas determinadas si va a realizar un largo viaje. Quedar a una hora, reservar para comer... Puede haber imprevistos e inducirle a recuperar los posibles minutos perdidos. Tómese con tranquilidad. ¡Está de vacaciones!

■ **Nocturnidad.** Si va a conducir por la

noche, tenga en cuenta que su visibilidad, aunque tenga una vista perfecta, será menor que de día y las percepciones de las distancias cambian, las cosas se ven peor incluso con buena luz en el coche, la visión global es muchísimo menor... Conviene, pues, reducir la velocidad para poder controlar cualquier imprevisto en el área iluminada por sus faros.

■ **Excesivo peso.** Estamos acostumbrados a conducir solos, sin apenas peso en el coche, y desconocemos en gran parte el comportamiento del coche cuando va cargado. La dos principales consecuencias: Pérdida de potencia y, en caso de frenada, la distancia se alargará.

■ **Ojo a las cosas sueltas.** Llevar determinadas cosas sueltas en el coche, sobre todo en la bandeja trasera, puede ser arriesgado. En caso de colisión o frenada brusca, pueden convertirse en auténticos 'proyectiles'.



Lo que debe saber para viajar con niños

CÓMO EVITAR QUE LOS 'PEQUES' AMARGUEN EL VIAJE



Demasiados niños fuera de las sillitas

Las cifras son espectaculares. Sólo el 37% de los niños españoles viaja correctamente protegido. Es el resultado más significativo de un estudio sobre el uso y eficacia de los sistemas de retención infantil en más de mil accidentes de tráfico. Los expertos dicen que las posibilidades de que el niño muera cuando viaja 'suelto' se quintuplican. Según estos datos, cuando son más pequeños, 'sólo' el 27% de los pequeños va sin sistema de retención, pero la cifra crece a medida que aumenta la edad del pequeño: cuando tienen de 1 a 3 años la cifra de los que no van correctamente 'atados' sube al 42%, al 65% para los que tienen entre 4 y 6 años y se dispara al 79% en los que tienen entre 7 y 9 años. Los especialistas consideran que tres de cada cuatro muertes podrían evitarse si los niños hasta 12 años utilizaran sillitas adecuadas. Hay que tener en cuenta que los niños tienen más probabilidades de tener lesiones óseas en caso de colisión, son más propensos a tener lesiones en órganos internos y a sufrir lesiones medulares: el peso de su cabeza está todavía desproporcionado al del cuerpo y, por tanto, son propensos a sufrir el 'latigazo' cervical. Es importante que elija bien la silla, siempre homologada.



Viajar con niños pequeños nos puede condicionar mucho. No sólo por los carritos, las sillitas de seguridad... Nos obligarán a cambiar horarios, adaptar las horas a sus necesidades de alimentación, pensar en las 'paradas' obligatorias... Aquí les damos algunas pistas para evitar riesgos, recomendaciones para hacer el viaje más llevadero con los peques, trucos...

LOS PELIGROS EVITABLES

■ **Ir sin 'atar'.** Si deja al niño sentado pero sin sujetar con algún sistema de retención, saldrá disparado hacia adelante en caso de frenazo brusco. Además, sepa que la inercia, a 60 km/h, multiplicará el peso del niño por 56, es decir, que un chico de 10 kilos pasará a 'pesar' 560 y aplastará a quienes ocupan las plazas delanteras.

■ **Entre los asientos.** Es bastante habitual ver a muchos niños entre los asientos traseros, charlando con los padres. Ante un frenazo brusco, nada impedirá que salgan 'disparados' contra el parabrisas. O que caigan sobre el conductor, dificultando la conducción.

CARRRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Azuqueca-Guadalajara (GU)		en retorno
Zaragoza (Z)		Zaragoza
Aeropuerto Girona-Fornells Selva (GI)		
A-3 (Madrid-Valencia)		
Madrid-Arganda (M)		M-45 y R-3
Tarancón-Saelices (CU)		puntuales

Atalaya de Cañavate (CU)		A-31
Chiva-Valencia (V)		A-7
A-4 (Madrid-Sevilla/Jerez de la Frontera-Cádiz)		
Madrid-Arganda (M)		M-45 y R-3
Seseña-Aranjuez (M)		
Ontigola-Ocaña (TO)		N-301 y R-4

Venta Cárdenas (CR)-Sta. Elena (J)		en
Marmolejo (J)		hundim. calzada
Córdoba (CO)		Ronda Exterior
Jerez-Puerto S. María-Pto. Real (CA)		
A-5 (Madrid-Badajoz-Frontera Portugal)		
Alcorcón (M)		M-40

Alcorcón-Móstoles-Navalcarnero (M)		
A-6 (Madrid-Collado Villalba/Adanero-Arteixo)		
Las Rozas-Villalba (M)		
Villalba (M)		AP-6
Mota Marqués-Lim. prov. Zamora (VA)		firme
Los Nogales (LU)		mantenimiento
Becerrea (LU)		mantenimiento y acondicion.

A Coruña (C)		A-9 (sentido A Coruña)
A-7 (Tarragona-Vilaseca/Sagunto-Xàtiva/Murcia-G. Bajos/Haro-Algec.)		
Valencia (V)		A-3
Murcia (MU)		A-30 (Espinardo) y autovía Almería
Málaga (MA)		en Guadalmar (Rondas Este y Oeste)
Málaga (MA)		refuerzo firme Ronda Este
S. Pedro Alcántara (MA)		Travesía

Manilva (MA)		refuerzo firme
Algeciras (CA)		
A-8 (Behobia-Bilbao-S. Salvador/Torrelavega-Unquera/Llanes-Tamón)		
Irún (SS)		Paso Bariatou
S. Sebastián/Donostia (SS)		en variante
Zarautz (SS)		
Bilbao-Lim. Cantabria (BI)		

■ **Puertas sin seguro.** Mucho ojo al 'seguro' de las puertas. Un niño cansado puede intentar cualquier cosa en el coche. Conviene que cierre el sistema 'antiniños' que suelen llevar la mayoría de las puertas de los coches.



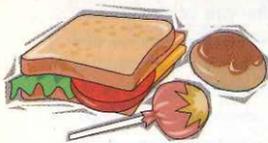
■ **Ventanillas abiertas.** Si no lleva aire acondicionado y tiene que 'ventilar' el coche, no baje mucho los cristales para evitar malas tentaciones. Pueden sacar un brazo y hasta tirar algo por la ventana.

QUÉ LLEVAR PARA ELLOS

■ **Agua.** Los niños necesitan beber agua y más en época de calor. Si lleva un botellín o un biberón, y se lo renueva en alguna parada, evitará que le pida agua justo donde no hay posibilidad de parar.



■ **Comida.** Para no tener que parar en lugares inseguros o que no nos apetezcan, lleve algo de comida para matar los ataques de apetito y romper la monotonía del viaje: galletas, dulces, un 'bocafín', algo de fruta...



■ **Chuches.** Una golosina puede ser un magnífico 'calmante' cuando los niños no aguantan más. Puede ser muy efectivo para evitar una parada.

■ **Música.** La música amansa las fieras. Unas cintas con la música preferida de los 'peques' puede calmarles en parte del recorrido. Y si tienen gustos distintos, a pactar qué ponemos cada cierto tiempo. Claro que con 'walkman' y CD portátiles puede conseguir que cada uno vaya a lo suyo.

■ **Juguetes.** Los juguetes pueden calmar los nervios en un momento de cansancio por el viaje. Para los pequeños, su peluche preferido y uno de goma para los dientes; y de imán para jugar al ajedrez o las tres en raya para los

Resolvemos sus dudas

■ **Sillitas, ¿todas iguales? No.** Un reciente estudio demostró que el nivel de las sillitas en España es bueno, pero que no todas son igual de seguras.



■ **¿Vale cualquier sillita? Para cada niño, según el peso, hay una sillita.** Trataremos de aclarar las dudas más frecuentes:

■ **¿Si hay airbag puedo poner la sillita?** El airbag delantero es incompatible con un niño en sillita (en caso de colisión, la bolsa le produciría daños). Si puede, desconecte lo; si no es posible, el niño sólo detrás.

■ **¿Las sillitas valen para los asientos delanteros y traseros? No.** Algunas sólo sirven para ir en el sentido de la marcha. La mayoría de las de los más pequeños (grupos 0 y 1), valen para ambos sentidos.

■ **Los bebés, ¿mirando hacia atrás? Es conveniente que los más pequeños vayan en sillitas mirando hacia atrás hasta que tengan un año.**



mayores. O cuentos si no le provocan mareos.

■ **Antimareos.** Si sus hijos son de los que se marean y obligan a parar en el momento más

inoportuno, consulte al médico o en la farmacia por productos antimareo. Suelen ser eficaces.

■ **Llega el 'pis'.** Siempre es aconsejable parar, pero mentalícese de que tendrá que parar obligatoriamente por el 'pis'. Procure que lo hagan en sus paradas y jamás pare en cualquier sitio. Aunque se lo haga... Mejor eso que una parada en un lugar inseguro.



¿A QUÉ HORA SALGO CON ELLOS?

■ Viajar con niños hace obligatorio 'afinar' mucho la hora para salir de viaje. ¿Qué debe tener en cuenta? Sus comidas, meriendas, biberones...

■ Piense en el calor. Aunque tenga aire acondicionado. Que les de el sol puede hacer más complicado el viaje. Hay artilugios para evitar que los rayos les den directamente.

■ Sus horas de sueño también son importantes. Una alternativa es buscar horas en las que buena parte del viaje lo hagan dormidos. La madrugada puede ser una alternativa.

TRES MALAS COSTUMBRES

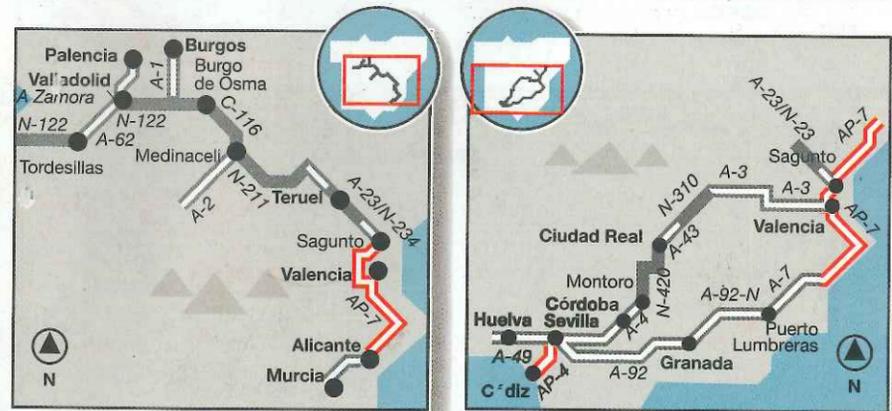
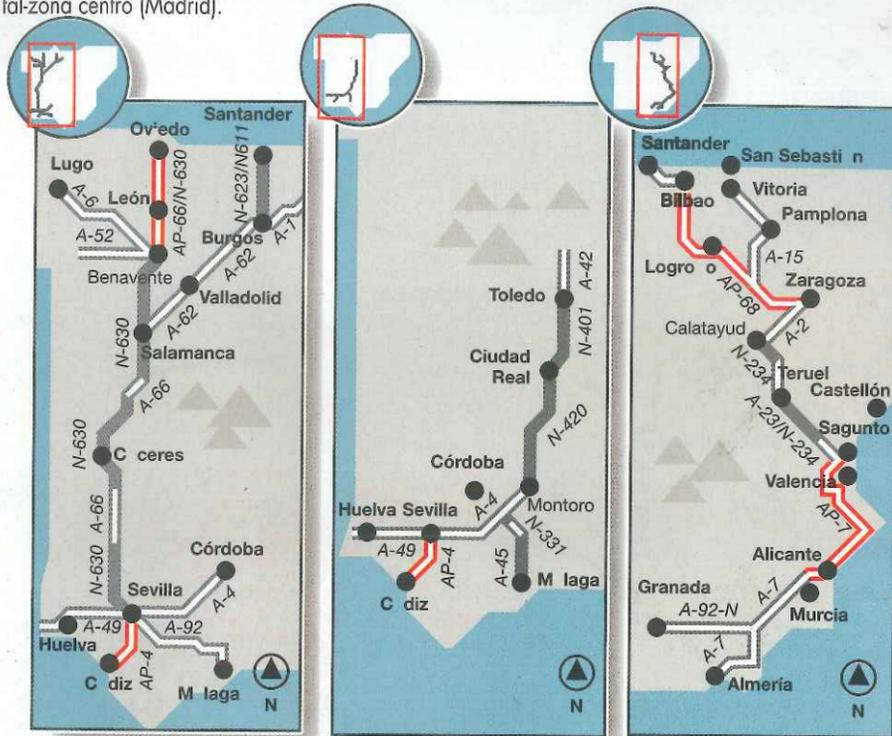
■ **En los brazos.** Es habitual ver niños en brazos del padre o madre, ¡incluso en carretera! Es una barbaridad. Por la inercia, en una colisión a sólo 10 km/h -10, no es un error-, nadie es capaz de sujetar a un niño entre sus brazos. A más velocidad, se pueden imaginar.

■ **Un cinturón para dos.** Jamás aproveche un cinturón para colocara dos niños o, incluso, para que un adulto y un pequeño vayan 'sujetos' por el mismo cinturón.

■ **Permitir desmadres.** Unos niños alborotados, llorando, gritando, peleándose... son un peligro para el conductor. Intentar controlar la situación desde el volante puede sacarle de sus casillas... Ponga paz o pare hasta que la cosa se tranquilice.

5 rutas de larga distancia

Para evitar las retenciones de las fechas 'clave', la DGT ha establecido cinco grandes rutas como alternativa a las más habituales: Andalucía Occidental-cornisa cantábrica, Castilla y León-Levante; Andalucía oriental-País Vasco, Rioja y Navarra; Andalucía-Aragón y Cataluña; y Andalucía occidental-zona centro (Madrid).



El calor excesivo, factor de riesgo

Distintos estudios han demostrado que por encima de los 30 grados centígrados en el coche, algo bastante habitual en las fechas veraniegas si el coche no tiene aire acondicionado, aumentan los fallos del conductor. Por encima de los 24 grados la temperatura ya empieza a hacer una conducción más propensa a los errores. Según las mismas investigaciones, por encima de los 35 grados el conductor puede llegar a sentir los mismos síntomas que los que tendría con una alcoholemia de 0,5 miligramos en sangre. Otros expertos destacan, además, que el calor excesivo induce a la fatiga pues al tener que regular la temperatura corporal, el cerebro se ralentiza. Además, el calor incrementa cualquier alteración o problema.

FIESTAS NACIONALES Y AUTONÓMICAS

- 28 julio Cantabria
- 16 agosto Andalucía, Asturias, Canarias, Cantabria, Madrid
- 8 septiem. Asturias, Extremadura
- 11 septiem. Cataluña
- 15 septiem. Cantabria

CARRRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Bilbao (BI)	estrechamiento	N-637
Castro Urdiales-Guriezo (S)	y túneles de Hoz	
Laredo (S)		
A-15 (Tudela-Irurzun)		
Andoain (SS)		
A-23 (Sagunto-Segorbe/Sta. Eulalia-Monreal Campo/Zaragoza-Nueno)		
Sagunto (V)		

Santa Eulalia (TE)		N-234
A-26 (Sant Jaume de Llierca-Olot)		
Besalú-Montagut (GI)	calzada	
Montagut-Olot (GI)	acondicionamiento túnel	
A-30 (Albacete-Cartagena)		
Murcia (MU)		
Archena y Lorquí (MU)	mejora trazado en	

A-31 (Atalaya de Cañavate-Alicante)		
Atalaya de Cañavate (CU)		A-3
A-42 (Madrid-Toledo)		
Getafe-Parla-Torrejón de Ardoz (M)		
A-44 (Baílén-Izbor)		
Chaparral-Armilla (GR)	ampliación calzada	
A-45 (Antequera-Málaga)		

Casabermeja-Málaga (MA)	en túneles	
Málaga (MA)	en	
A-48 (San Fernando-Chiclana de la Frontera)		
San Fernando-Chiclana Frontera (CA)		
A-52 (Benavente-Vigo)		
O Porriño (PO)		A-55
A-54 (Santiago de Compostela-Lavacolla)		

Lavacolla (C)	aeropuerto Lavacolla	
A-55 (Vigo-Iuy)		
Vigo (PO)	Vigo y	AP-9
A-64 (Orases-El Cueto)		
Valdediós (O)	acondicionamiento talud	
A-92 a (Sevilla/Almería/Puerto Lumbrreras)		
Almería (AL)	variante	

N-1 (Burgos-Irún)		
Burgos-Rubena (BU)	construcción autovía variante	
Monasterio Rodilla-Quintanapala-Fresno Rodilla (BU)		
Puebla de Arlanzón (BU)	construcc. autovía	
Lím. prov. Burgos (VI)	A-1	acond.
Itsasondo-Legorreta (SS)	acondicion, túneles	
Andoain (SS)		A-15



TELÉFONOS IMPORTANTES

EMERGENCIAS

En toda España	112
Cruz Roja	91 335 45 45
Policia Nacional	091
Guardia Civil Rural	062
Policia Local	092
Policia Autonómica Catalana	088

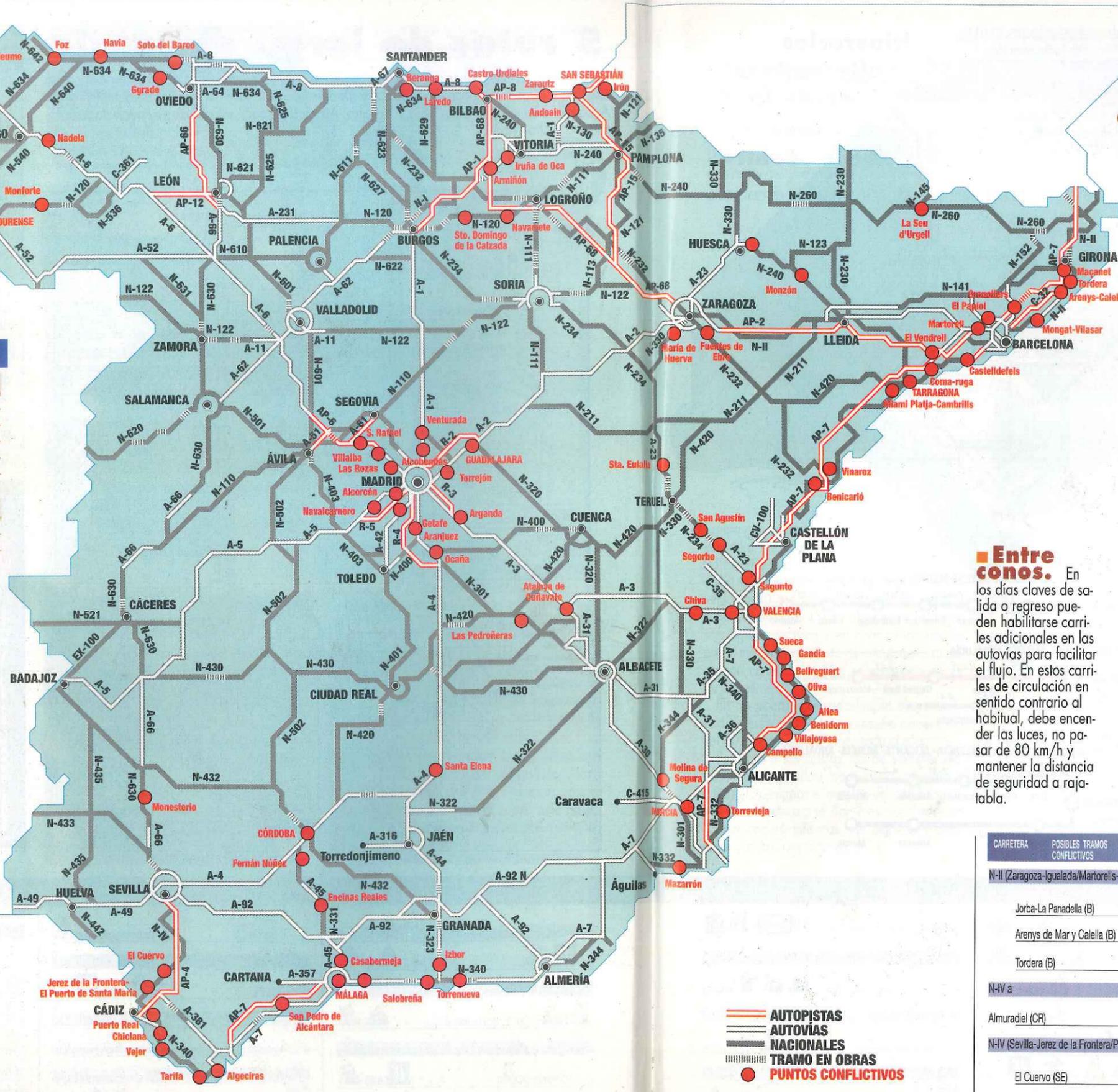
DE INFORMACIÓN

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

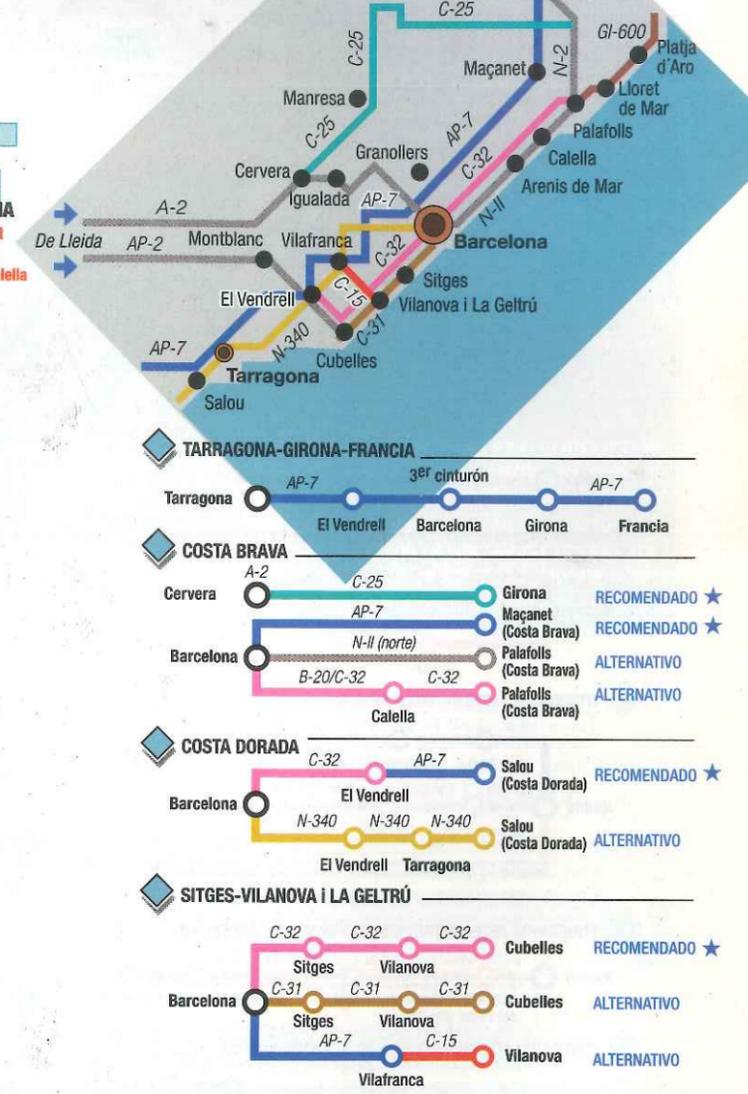
AYUDA DE LAS MARCAS

Alfa Romeo	900 211 017
Audi	900 132 132
BMW	900 100 482
Citroën	900 515 253
Daewoo	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	902 111 026
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

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



Cataluña: itinerarios alternativos



Entre conos. En los días claves de salida o regreso pueden habilitarse carriles adicionales en las autopistas para facilitar el flujo. En estos carriles de circulación en sentido contrario al habitual, debe encender las luces, no pasar de 80 km/h y mantener la distancia de seguridad a rajatabla.

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
N-II (Zaragoza-Igualada/Martorells-Molins/Barcelona-La Jonquera)		
Jorba-La Panadella (B)		autovía
Arenys de Mar y Calella (B)		Travesía
Tordera (B)		con GI-600 (Can Bartolí)
N-IV a		
Almurdiel (CR)		mejora trazado
N-IV (Sevilla-Jerez de la Frontera/Puerto Santa María-Cádiz)		
El Cuervo (SE)		Travesía
Jerez Frontera (CA)		

Puerto Real (CA)	
N-VI (Villalba-Adanero/Benavente-A Coruña)	
Guadarrama (M)	Travesía
El Espinar y Villacastín (SG)	
Nadela (LU)	con C-546
Piadeta (C)	
Oleiros (C)	acondicionamiento
A Coruña (C)	por Perillo y Oleiros



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
La Póveda-Lím. pr. La Rioja (SO)	túnel Piqueras	
Lumbreras-Isallana (LO)	reparación	
Albelda Iregua-Logroño (LO)	A-13	
Lím. pr. La Rioja-Zizur (NA)		
N-120 (Logroño-O Porriño)		
Navarrete-Nájera (LO)	A-12	
Lím. prov. La Rioja-Burgos (BU)	firme	
Belorado (BU)	con	
Villalbilla (BU)	acondiciona.	
Rubia (OU)	mejora calzada	
El Barco (OU)	mejora calzada	
Monforte (LU)	con LU-61 (Castro Caldelas)	
Ourense (OU)	en y A-52	
N-120 a (Logroño-Vigo)		
Sto. Domingo Calzada (LO)	Travesía	
N-145 (La Seu d'Urgell-Fronterra Andorra)		
La Seu d'Urgell-Andorra (L)	Andorra	
N-152 (Ripoll-Puigcerdá)		
Ripoll-Campelles (GI)	acondic. firme	
N-225 (Algar de Palencia-El Grao de Castellón)		
Castellón de la Plana (CS)		

Julio y agosto, los peores meses

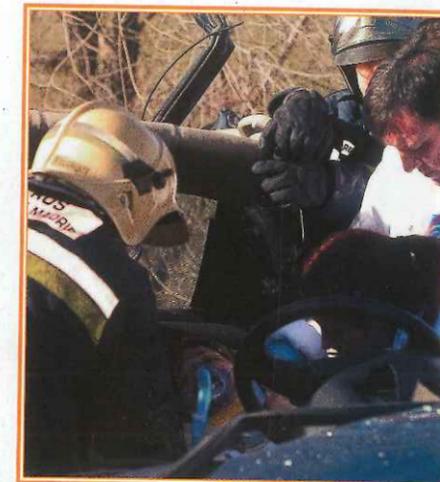
LOS ACCIDENTES VERANIEGOS

La accidentalidad veraniega dispara todas las estadísticas. Son, sin duda, los peores meses de todo el año. Hay muchos movimientos en las carreteras y éstas se lo cobran. En algunas comunidades autónomas los accidentes en julio y agosto se multiplican.

Julio y agosto son, sin duda, los peores meses de todo el año. Hay muchos movimientos en las carreteras y a mejor prueba de que la accidentalidad es extraordinariamente estacional lo dicen algunas estadísticas. Si se analiza, por ejemplo, el promedio mensual de muertos a 24 horas en carretera del verano pasado, se comprueba que, en algunas comunidades, el promedio de julio y agosto supera con creces al de los demás meses. Así, la media del año de Castilla-La Mancha son 23 muertos mensuales y en julio y agosto sube a 49; Castilla y León pasa de 31 a 44; Cataluña, de 40 a 55; La Rioja pasa de 3 a 8 y Valencia de 30 a 47. En algunas se nota que son lugares de paso y en otras se incrementa por el mayor movimiento de circulación: su población conductora crece enormemente en esos meses.



En no pocas comunidades, la accidentalidad de estos dos meses representa por encima del 20% de los siniestros de todo el año. Respecto a las causas, las de siempre: distracciones, velocidad inadecuada, maniobras antirreglamentarias e invasión del carril contrario. Por carreteras, se dan más accidentes en las nacionales, mientras que autopistas y autovías son las más seguras.

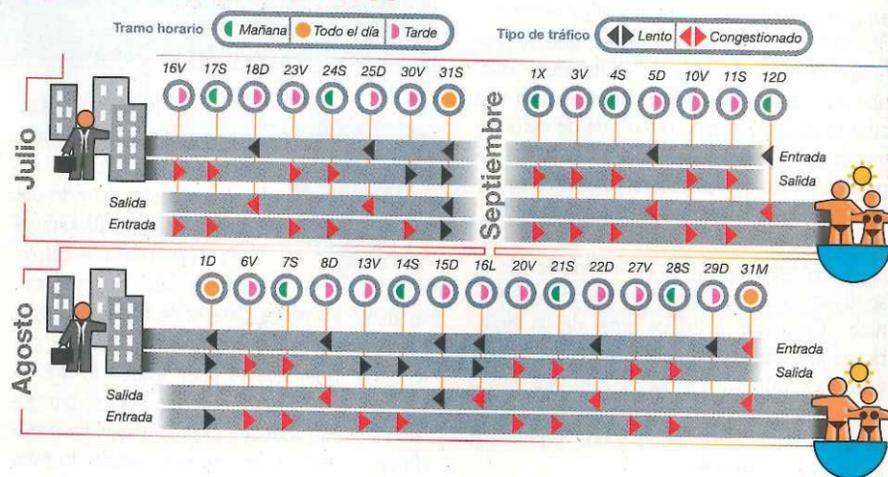


Autobuses: Qué hacer si hay un accidente

Los autobuses son muy seguros, pero también hay tragedias. Como en verano se incrementan los viajes en este medio de transporte, la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) ofrece ciertas recomendaciones de cómo actuar en caso de accidente.

- ✓ Procure conservar la calma y no se mueva de su asiento mientras siga en movimiento. Si lleva cinturón, manténgalo abrochado y, en todo caso, protéjase con el respaldo del asiento delantero.
- ✓ Cuando el autocar esté completamente parado, salga de él lo más rápido que pueda. Deje sus efectos personales.
- ✓ Intente salir por las puertas o, en su defecto, por la salida de emergencia más cercana rompiendo los cristales con los martillos especiales o con algún objeto contundente.

LOS DÍAS MÁS CONFLICTIVOS



N-232 (Vinaroz-Santander)	
Fuentes de Ebro-Zaragoza (Z)	
Cortes-Fontellas (NA)	
Ausejo (LO)	variante
Agoncillo	reparación puente
Agoncillo-Logroño (LO)	
Cenicero (LO)	

Incinillas-Soncillo (BU)	mejora trazado
N-234 (Sagunto-Burgos)	
Viver-Segorbe (CS)	sentido Castellón
Segorbe (CS)	
Lím. prov. Castellón-S. Agustín (TE)	
Lím. prov. Castellón-Sarrión (TE)	
Teruel-Santa Eulalia (TE)	construc. autovía

Calamocha-Romanos (TE)	construc. autovía
Mojón Pardo (SO)	Puerto Mojón Pardo
N-238 (Vinaros-Puerto de Vinaros)	
Vinaros (CS)	
N-240 (Tarragona-San Sebastián)	
Monzón (HU)	Travesía
Monreal-Noain (NA)	
N-260 Eje Pirenaico (Portbou-Sabiñánigo)	

La revisión del coche antes de las vacaciones, vital para la seguridad

UN CHEQUEO DE 12 PUNTOS

Dicen los talleres que hay automovilistas que sólo llevan el coche a revisar cuando se avería. Es un error. Mantener en buen estado el coche, hacer las revisiones periódicas, evitará muchos problemas mecánicos y mejorará su seguridad vial. Este es buen momento para hacerle un chequeo. Les explicamos cómo.



1 Neumáticos. ¿Qué tal está el dibujo? ¿Sabía que son la causa de mayor número de accidentes achacables a fallos mecánicos según los talleres? También

está demostrado que muchos accidentes tienen su origen en los "zapatos" de su coche. Pues ningún momento como antes de viajes como los del verano para revisarlos. Tenga en cuenta que su duración está entre los 30.000 y los 50.000 kilómetros, que su profundidad mínima es de 1,6 milímetros, aunque para mayor seguridad conviene subir esa cifra hasta los 2,5 mm. No olvide de mirar en frío la presión antes del viaje y revise las especificaciones del fabricante: seguramente deberá modificar la presión si va a ir cargado.

2 Frenos. Los fallos en los frenos son la segunda causa de accidentes por fallos mecánicos. Conviene revisarlos antes de un viaje, desde las pastillas al líquido de frenos, incluso zapatas y discos. Nos garantizará que, hasta en los momentos más extremos, el coche parará en un espacio razonable y nos responderá en situaciones extremas.



3 Amortiguadores.

Conviene revisarlos cada cierto tiempo. Este es un buen momento. Su vida útil está en los 70.000 kilómetros, pero pueden durar bastante más. Su progresivo deterioro no es detectable fácilmente, nos acostumbramos a su progresivo deterioro, pero debe saber que su buen estado es básico para la seguridad: Si no están bien se alargará la frenada, pueden jugarle una mala pasada en una curva, en una emergencia, la esta-

bilidad del coche no estará garantizada, podrá salirse de la vía en una curva...

4 Dirección. Al menor síntoma de problema, holguras, ruidos, dureza al girar, vibraciones, acuda al taller. Con ciertas cosas no se juega. Esta es una de ellas. Y en la revisión "prevacaciones", insista en una revisión de este elemento de seguridad. Si nota desgaste anómalo en el lateral de los neumáticos puede ser síntoma de algo importante: la dirección puede tener algún problema.

5 Luces. Verifique que todas las luces funcionan bien, incluso las traseras, y conviene revisar que su haz de luz está bien regulado, sobre todo si va a realizar algún viaje por la noche. Piense que si va a viajar cargado, la luz subirá y podría deslumbrar a los conductores de los coches que vienen de frente.



5 Niveles. El coche tiene otro elementos que también son importantes. Por ejemplo, los "líquidos", que necesitan un cierto nivel para emprender un viaje con garantías

as y evitar sustos: además del líquido de frenos, el aceite, el "limpia" o la batería si no es de las "sin" mantenimiento necesitan estar en su "punto" para afrontar los calores del verano.

7 Carburación. Para evitar quedarse tirados, se recomienda una buena puesta a punto de la carburación, las bujías, la bomba de la inyección y unos cuantos elementos más. Además, con ello reduciremos el consumo combustible y la contaminación.



8 Batería. La batería suele ser uno de los elementos que más falla y que deja más coches "tirados" en la carretera. Conviene que en el taller le revisen los vasos y los bor-

nes para detectar cualquier anomalía. Los coches con alta tecnología suelen dar más problemas al necesitar más de la fuente de energía y "tirar" más de la batería.

9 Aire acondicionado. Conviene revisarlo en el "pack" prevacacional: y cada dos años suele necesitar recargar el gas para que la salida mínima sea de unos 8 grados. Si no han tenido la precaución de poner el aire en marcha algunas veces durante el invierno, po-

Las averías de siempre

Los viajes en carretera se disparan durante el verano y los servicios de grúas y compañías de asistencia en carretera, lo mismo. Según datos de asociaciones como RACC y RACE, las llamadas de urgencia en un mes como el de agosto se pueden duplicar con respecto a un mes normal y el mayor volumen de llamadas se concentra desde el 15 de julio hasta el último día de agosto o primeros días de septiembre.



En estas averías a pie de asfalto, con un sol de justicia que no respeta ni las vacaciones, se detecta que muchas averías son por una clara falta de mantenimiento. Baterías, problemas eléctricos, correas, refrigeración, los dichosos manguitos.... Como dicen algunos, "ciertos conductores se creen que a los coches no hay que llenarles el depósito".

Por eso no está mal aprovecharse de ciertas ofertas de estas semanas para poner el coche "a punto" de cara a estos viajes. En el mercado encontrará toda variedad de precios, aunque no todos ofrecen lo mismo. En cualquier caso, confíe en su taller, donde ya conocen al "paciente" y muy importante: insista en la revisión de los elementos de seguridad, sobre todo si ha notado algo en los frenos, la dirección, los amortiguadores, los neumáticos..

dría encontrarse con sorpresas. El coche también tiene unos filtros con una fecha de caducidad. El de el aire, el del motor, el del polen...

10 Cables. Todas esas correas que lleva un coche también pueden jugarle una mala pasada en los largos viajes de las vacaciones. Sobre todo, compruebe si conviene ya cambiar la correa de la distribución, para evitar problemas mayores en el motor. También hay que recordar en el taller que nos revisen la correa de la ventilación y el cableado eléctrico.



11 Limpiaparabrisas. ¿También en verano? Pues sí. Los puede necesitar en las vacaciones. No deje que se acumule la suciedad en las gomas,

mosquitos, polvo, hojas... Límpielos, cambie las escobillas si están muy mal y, por supuesto, rellene el depósito. El polvo y los mosquitos que se estrellarán irremediablemente contra su cristal le obligarán a utilizar los "limpias" más de una vez a lo largo del verano. Y si añade un poquito detergente para mejorar el barrido, mejor.

12 Lunas. Tenga en cuenta que si tiene la luna agrietada o con impactos, estos viajes, largos, con mucho calor, etc le puede jugar una mala pasada, provocando una situación de riesgo evidente.

Léase el libro de mantenimiento

Quizá no lo hicimos al comprarlo, pero para un viaje largo puede resultar interesante leerse el resumen del libro de mantenimiento. No le sobrará buscar un hueco y ver algunas cosas del mismo que nos ayudará a conocer mejor nuestro vehículo. Por ejemplo,

adquirir los mínimos conocimientos de qué conviene revisar en cada momento, a qué testigos del coche conviene prestar especial atención si se encienden en pleno viaje, qué nivel de presión debe poner en sus neumáticos cuando va cargado...

CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Portbou-Besalú (GI)		trazado y firme
Campo-Ainsa (HU)		ensanche
N-301 (Ocaña-La Roda/Albacete-Cartagena)		Travesía
Las Pedroñeras (CU)		Travesía
N-323 (Bailén-Motril)		
Izbor-Vélez de Banaudalla (GR)		desdob. calzada
Izbor-Salobreña (GR)		

N-330 (Alicante-Francia por Zaragoza)		
Zaragoza (Z)		construcción autovía
María de Huerva (Z)		Salida y Zaragoza
N-331 (Córdoba-Antequera)		
Fernán Núñez (CO)		Travesía
Aguilar de la Frontera-Lucena (CO)		entrada y salida A-45
Encinas Real (CO)		Travesía

N-332 (Cartagena-Valencia)		
Mazarrón (MU)		Travesía a Águilas
Torreveja (A)		Travesía
Alicante, Campello y Villajoyosa (A)		Travesía
Benidorm (A)		Travesía
Altea (A)		Travesía
Oliva, Bellreguart, Gandía y Sueca (A)		Travesía

N-340 (Cádiz-Barcelona)		
Chiclana-Conil-Vejer (CA)		Travesía
Tarifa (CA)		Travesía
Algeciras (CA)		Travesía
Lím. prov. Málaga-Almuñécar (GR)		desdob. calzada
Salobreña (GR)		N-323
Torrenueva (GR)		Travesía

Castell del Ferro-Lím. prov. Almería (GR)		calzada
Almería (AL)		Travesía
Benicarló y Vinaroz (CS)		Travesía
L'Aldea, Miami Platja y Cambrils (T)		Travesía
Tarragona-Lím. pr. Barcelona(T)		Travesía
playas y AP-7 y C-32		Travesía
Bellvei y L'Arboc		Travesía
Cerbelló y Vallirana (B)		Travesía

N-343 (A-30/Murcia-Puerto de Carboneras)		
Cartagena-Pto. Escombreras (MU)		
N-344 (Almería-Valencia por Yecla)		
Alcantarilla (MU)		N-340
Jabalí Nuevo (MU)		Travesía
Molina de Segura (MU)		A-30
N-400 (Toledo-Cuenca)		

En caso de accidente, con una avería, si necesito grúa...

QUÉ HACER ANTE LOS IMPREVISTOS



UN ACCIDENTE, ¿QUÉ HAGO?

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

1º 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 despenamiento, líquidos inflamables...; quite el contacto del vehículo accidentado, ponga el freno de mano y evalúe el estado de las víctimas (hable con ellas).

2º Avisar a través de un poste SOS o des-

de del teléfono móvil, indicando el lugar del accidente (carretera, kilómetro...), tipo de accidente, número de vehículos y de víctimas y su aparente estado.

3º Actuar con los heridos:

No debe...

- ✓ Darles agua, comida o medicamentos:
- ✓ Sacarlos del coche (salvo incendio o

riesgo de atropello inminente...).

- ✓ Traslados en su automóvil.
- ✓ Quitar el casco a los motoristas.

Si 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.



¿Y SI SUFRO 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 solo triángulo, como mínimo 50 m antes del obstáculo.

¿CÓMO 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, facilite toda la información que le pida.

✓ Espere, por último, a que le confirmen el envío de la ayuda.

¡ NECESITO UNA GRÚA !

✓ Si tiene póliza de asistencia, llame a su compañía y compruebe que la grúa que le atiende es la que ha pedido.

✓ No permita la "imposición" de taller, salvo que su compañía de



asistencia disponga de uno concertado.

✓ Si no tiene póliza de asistencia, pregunte por las tarifas antes de cargar el coche.

✓ 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, dis-

tancia recorrida, posibles recargos e IVA. Para posibles reclamaciones...

Recomendaciones de UNESPA, patronal de las aseguradoras, para los viajes:

✓ 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 intérese 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.

LA DOCUMENTACIÓN OBLIGATORIA

- Permiso de conducción
- Permiso de Circulación
- Tarjeta de la ITV.
- Recibo del seguro

¿Y QUÉ HERRAMIENTAS?

- Juego de lámparas y herramientas indispensables para cambiarlas.
- Dos triángulos de señalización.
- Rueda de repuesto y herramientas para sustituirla.



CARRETERA	POSIBLES TRAMOS CONFLICTIVOS	OBSERVACIONES
Horcajada-Cuenca (CU)	construc. autovía A-40	
N-420 (Montoro-C. Real/Daimiel-Torreblanca/Teruel-Utrillas/Valdealgortas-Reus)		
Corral Calatrava-Ciudad Real (CR)	A-43	
Pedro Muñoz-C. Real (CR)	en Travesía	
N-430 (Torrefresneda-Albacete)		
Presa García Sola-Puerto Carneros (BA)		
Daniel-Manzanares (CR)	A-43	

N-525 (Benavente-Santiago Compostela)		
Alto Tabaquilla (OU)	cambio rasante	
Ourense (OU)	zona industrial y N-120 y A-52	
San Cibrao das Viñas (OU)	constr. y vía serv.	
N-540 (Lugo-Portugal por Ourense)		
Ourense (OU)	en área comercial	
N-550 (A Coruña-Tuy)		
A Coruña (C)	en y A-6 (sent. Coruña)	

Santiago Compostela (C)	en (Travesía Milladoiro)	
Padrón (C)	Travesía	
N-611 (Palencia-Santander)		
Aguilar Campoo-Lim. Cantabria (PA)	const. autovía	
Reinosa-Los Corrales Buelna (S)	const. A-67	
N-623 (Burgos-Santander)		
Burgos (BU)	variante	

N-632 (Llivia-Gijón/Avilés-Camero)		
Avilés-Soto del Barco (O)		
Castrillón-Soto del Barco (O)	constr. autovía	
Soto del Barco (O)	Glorieta AS-16 (Cornellana)	
Cudillero (O)		
N-634 (San Sebastián-Santiago)		
Beranga (S)	Travesía en rotonda	

Vega de Auzo (O)	constr. autovía	
Grado y Navia (O)	Travesía	
Foz-Barreiros (LU)	N-642 (Foz-Espineira)	
Santiago Compostela (C)		
N-637 (Bilbao-Santurzi)		
Bilbao (BI)	estrecham. arcén A-8	

N-640 (Barras-Lugo/Nespereira-Lalín/Chapa-Vilagarcía de Arousa)	Travesía	
Caldas de Rei (PO)		
Vilagarcía de Arousa (PO)	población y playas	
N-651 (Betanzos-El Ferrol)		
Pontevedra (PO)		
Montón-Aspías (C)	refuerzo firme	
N-653 (Fene-Meda-Ferrol)		
Ferrol (C)	Norte a Ferrol	

PREGUNTE AL EXPERTO*

- ¿Es cierto que en un futuro cercano van a desaparecer los conos de las carreteras?

- Es cierto. La empresa fabricante de conos, que está situada en Mondoñedo (Lugo), va a cerrar sus puertas después de cincuenta años de ininterrumpida labor. Fue en 1954 cuando el castaño Carlos Andrade decidió transformar los cucuruchos para sus castañas en piezas rígidas para las carreteras. Como ejemplo, la empresa llegó a exportar seis millones de unidades al Cono Sur y casi la misma cantidad al Vaticano. La DGT ha presentado un concurso para suplir esta carencia y varios diseñadores han mostrado sus propuestas con atrevidos cilindros, trapecios vanguardistas y dodecaedros espectaculares.

- ¿Qué debemos hacer cuando nos para la Guardia Civil?

- Debemos detener el vehículo en una zona que no moleste. Disminuir el volumen de la música y si es 'heavy', quitarla del todo. Bajar la ventanilla. En cuanto el agente esté en pie junto a nosotros, no debemos levantarnos para saludar porque golpearíamos nuestra cabeza con el techo del vehículo mostrando signos de embriaguez que pueden ser inexistentes. Es conveniente no utilizar la frase "usted no sabe con quién está hablando;" porque para eso le han parado. Debemos entregar a la autoridad todos los papeles solicitados incluyendo -si lo pidieren- fotocopia de la última declaración de Hacienda, una foto de los hijos actualizada, con fondo blanco y nunca de perfil -salvo que sea una foto navideña- y, de forma aleatoria, deberemos indicar la situación exacta del San Cristóbal homologado sobre el salpicadero.

- Mi coche tiene unos embellecedores laterales tan bonitos que varios conductores de otros vehículos se han distraído y han chocado contra mí. Ya he tenido por este motivo más de siete alcances laterales y como siempre me dicen que es por este motivo, me siento culpable y no me atrevo a pedir los datos ante tanto halago por la belleza de los mismos. ¿Qué puedo hacer? ¿Mi coche se pasa el día en el chapista?

- Es un caso complicado, desconocido para mí. La verdad es que hay embellecedores tan bonitos que es comprensible que se produzcan incidentes de este tipo. Si



RAMÓN ARANGÜENA

no desea cambiarlos, yo intentaría instalar unos parachoques laterales, seguros, pero discretos para no aumentar el problema. Paralelamente, intentaría saber si su chapista ha aumentado su nivel de vida de manera ostentosa.

- ¿Cómo sabemos que nuestro vehículo emite humos nocivos?

- La comprobación es sencilla. Encendamos el motor en un lugar abierto pero alejado de olores fuertes como podría ser el desprendido por una explotación porcina, una empresa de caldo de pescado o un ministerio. Primero nos detenemos a ver el color del humo. Si el humo es transparente, brillante y con destellos azabache, es buena señal. Si por el contrario se presenta anaranjado, negro grisáceo o blanco anacarado y con manchas sólidas, puede significar que ha estado demasiado tiempo en maceración con el aceite en los cilindros. Luego debemos respirar ese humo por la nariz, pero a una distancia prudencial. Así comprobaremos si el humo tiene cuerpo, presencia y permanencia en la pituitaria. Por último, cerrando los ojos y sin echar el aire, notaremos el retrogusto. Si el olor es pleno o, incluso, dulzón, significa que el refinado del combustible está en su momento óptimo. Si, por el

contrario, el retrogusto es cabezón y nos hace toser, es que los humos nocivos han colonizado el motor. Antes de que invada el habitáculo es conveniente poner dos o tres ambientadores de pino de un tamaño no inferior a 40 centímetros pero que no quiten la visibilidad.

- Me casé hace seis meses pero aún no he quitado las latas de debajo de mi vehículo porque tengo la sensación de que si lo hago, mi mujer se separará de mí. ¿Qué hago?

- Este es un problema muy común que aún no se ha tipificado en el código de la circulación. Lo de la latas es muy bonito, pero, aunque los agentes suelen hacer la vista gorda, no es conveniente circular mucho tiempo con ellas. La oxidación de las mismas, el ruido que producen -especialmente a 120 km/h- y el margen mayor que hay que dejar en los adelantamientos son cosas en su contra. Por tanto, mi consejo es que hable con su mujer y si quiere deje otro par de años el cartelito de "recién casados" que, quieras que no, también le hará ilusión.

- Si llego de noche a un cruce de cuatro caminos asfaltados sin señalizar y simultáneamente de frente llega un camión de bomberos, por otro lado se detiene una ambulancia y por la otra vía un coche de policía haciendo todos sonar las sirenas, ¿de qué color deben ser los dispositivos reflectantes de mi vehículo cuando se iluminan por la luz de largo alcance de un coche de la policía secreta que se me acerca por detrás?

- La verdad es que usted se hace unas preguntas absurdas en situaciones complejas, pero de todas formas los dispositivos reflectantes han de ser blancos los delanteros, amarillo auto los laterales y rojo los posteriores.

- Soy muy macho, no puedo evitarlo, y toda la vida he deseado tener carné de conducir para fardar ante las chicas. Hace dos semanas aprobé -a la primera, por supuesto- y ya tengo el carné en mi poder. El problema está en que es rosa. ¿Con la pasta que me ha costado, y es rosa! ¿A qué majadero se le ocurrió hacerlo rosa si el pasaporte es rojo y el de identidad mil flores? Odio el rosa y temo que la gente se burle de mí cuando lo vea. ¿Qué puedo hacer?

- Ahí me has 'pillao', chaval.



* Ramón Aranguena tiene en su haber el carné de conducir B1 que le posibilita para manejar turismos, camiones de menos de 3.500 kilos, y automóviles de tres ruedas de los cuales posee 27 lujosos motocarros. Ha cambiado en su dilatada carrera más de 200 ruedas pinchadas, numerosas correas del ventilador y ha puesto las cadenas más de cuarenta veces.