

AÑO XX  
Nº 168  
Septiembre-  
octubre  
2004

# Tráfico

Dirección en Internet: [www.dgt.es/revista](http://www.dgt.es/revista)

PRIORITARIO EN LA AGENDA  
DEL GOBIERNO

## ASÍ SERÁ LA GUERRA CONTRA LOS ACCIDENTES

**15** expertos  
opinan sobre el  
permiso por  
puntos

**Verano: 139**  
muertos menos

**Educación vial:**  
Todo lo que puede  
ver en internet

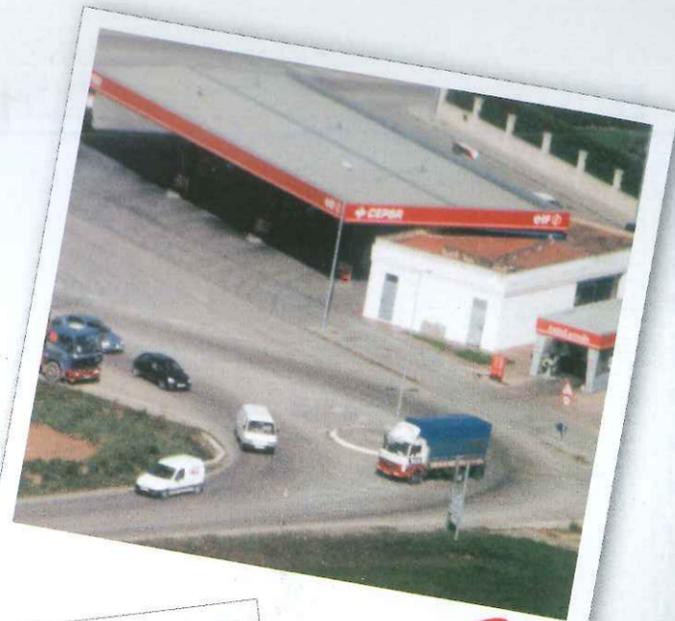
**CARRETERAS**  
MÁS LUZ, MÁS SEGURIDAD

Entrevista a  
**ARGUIÑANO**

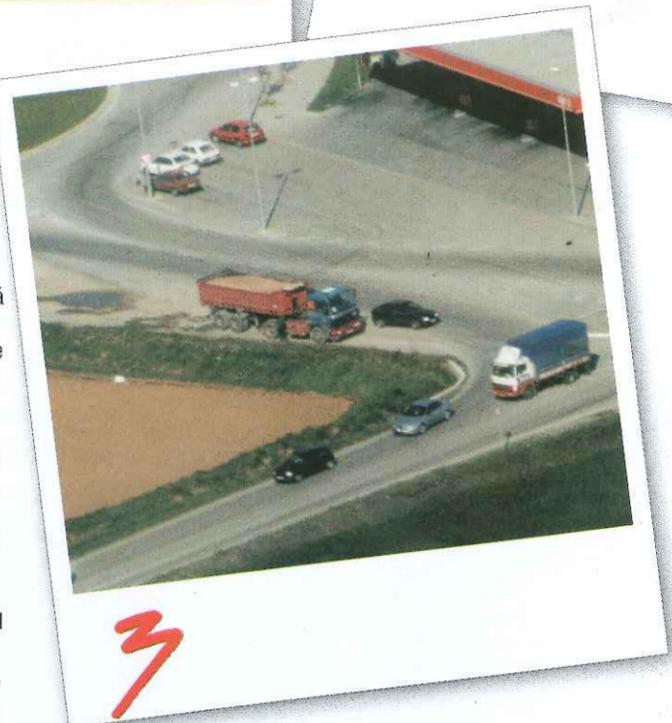




1



2



3

1 La rotonda de esta infracción tiene 'nombre y apellidos': está en Alfés (Girona). Vemos que el camión de todo azul acaba de salir de una calle cuya señalización horizontal indica que se debe girar a la izquierda. Su conductor ignora la señalización para acortar camino y se encamina hacia la rotonda, pero para pasarla ¡por la izquierda! a la espera de incorporarse al flujo circulatorio en el sentido que a él más le conviene.

2 Esta infracción es muy habitual entre aquellos que justifican cualquier maniobra alegando su prisa. En este caso, la patrulla de helicópteros nos comunica que unos 25 metros más arriba (se ve en la tercera fotografía) existe otra rotonda

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

donde podrían incorporarse sin causar peligro al sentido que el desea. Un peligro que, en este caso, es evidente, ya que se ve acercarse a un vehículo de color blanco que se va a encontrar el camión semiparado en un sitio completamente inesperado...

Por suerte —y muchas veces por la buena voluntad de otros conductores— el infractor encuentra un hueco y se 'cuela' en la corriente circulatoria. Ha pasado el peligro sin ningún accidente. Pero ¿les merece la pena a estos conductores, como mínimo maleducados, ponerse en peligro, a ellos y a los demás, por ahorrar, como en este caso, una distancia de 25 metros? La respuesta sólo puede ser un rotundo ¡no!

ASÍ LO VI

Inconsciencia o malabarismo

En el vehículo que tenía delante, parado en un semáforo, observé unos diminutos pies que intentan alcanzar el techo... Otra niña, de unos tres años, saltaba sin cesar en el asiento. De pronto, la señora que estaba al volante les grita para que se callen... No la dejaban oír la conversación que mantenía por el teléfono móvil, sujeto éste por su mano derecha mientras con la izquierda sujetaba un cigarrillo... ¿Malabarismo? ¿Inconsciencia? - Francisco Cercos Rivero. Zaragoza.

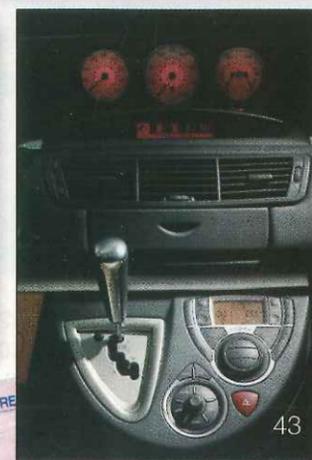
CUÉNTENOS LA LOCURA QUE VIO. Si quiere contar alguna locura que haya presenciado, envíe una carta a la Revista "Tráfico" (c/ General Aranzaz, 86. 28027 Madrid) relatándola. El escrito no debe sobrepasar las 15 líneas de extensión.



12



24

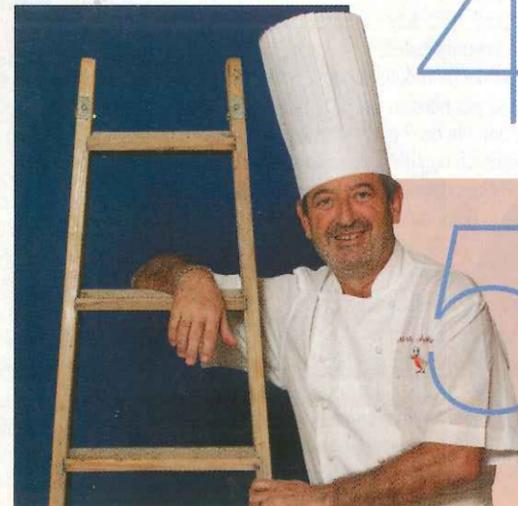


43



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

ediciones



12

24

26

33

43

52

LUCHAR CONTRA LOS ACCIDENTES, PRIORIDAD

El Gobierno ha adquirido el compromiso de plantar cara a los accidentes. Mientras prepara el permiso por puntos, ha puesto en marcha campañas de control —alcohol, velocidad, uso del móvil y del casco— y de concienciación. Los primeros resultados son esperanzadores.

NUEVO REGLAMENTO, NUEVO PERMISO

El actual permiso de conducir se sustituirá por uno nuevo, de plástico y tamaño tarjeta. Es la novedad más significativa del nuevo Reglamento de Conductores que incluye la posibilidad de pilotar motos ligeras con el permiso que habilita a conducir turismos.

ASÍ BEBE EUROPA

Beber es uno de los factores que más afecta a la seguridad vial y suele relacionarse con los jóvenes y su estilo de vida. El estudio SARTRE 3 aborda cómo se bebe en Europa, en qué situaciones, cuánto..., ya que las valoraciones de los conductores y su convencimiento personal influyen decisivamente en las conductas que asumen.

EDUCACIÓN VIAL EN INTERNET

Internet es ya un potente medio para difundir todo lo relacionado con el correcto comportamiento del conductor y del peatón. Algunos colegios unen, a las tradicionales clases con libros o vídeos, el ratón como herramienta para los niños, que juegan y aprenden desde el otro lado de la pantalla.

NO NOS GUSTAN AUTOMÁTICOS

Tienen fama de caros y en España sus ventas no superaron el 6% en 2003. Son los coches automáticos. Sin embargo, la llegada de la electrónica va a producir una revolución en este mercado.

KARLOS ARGUÑANO

Conductor normal, pero excepcional cocinero y comunicador, Karlos Arguñano se ha convertido, gracias a sus programas en televisión, en un personaje popular en España, en Argentina... Además, es un hombre concienciado con los peligros de la carretera: todos los viernes aconseja prudencia a sus telespectadores.

**Dos de cada tres de los vendidos presenta deficiencias**  
**Los chalecos, a examen**

Dos de cada tres chalecos —obligatorios desde el 24 de julio— vendidos en España no cumplen la normativa de seguridad, según un informe del RACE, realizado en colaboración con la DGT y el Instituto Nacional de Consumo. Así, en el 74% de los chalecos analizados había fallos en la etiqueta (41%) o el folleto informativo (69%). El 63% incumplía las normas de seguridad: el 34%, los niveles de retroreflexión (visibilidad nocturna); el 52%, los de luminancia (visibilidad diurna); y un 27%, los de diseño. El director general de Tráfico, Pere Navarro, insistió en que "con el

chaleco adquirimos seguridad y no es algo que compramos para evitar la multa" —hasta 60 €—, mientras el presidente del RACE recordó que alcohol, cinturón y casco "son también caballos de batalla". Desde el Instituto Nacional de Consumo se recordó que "apostar por la seguridad es apostar por la calidad de consumo" y se aconsejó, antes de adquirir un chaleco, "fijarse en el etiquetado" (debe ajustarse a las normas EN 471 ó EN 1150) y que, en caso de duda, se acuda al establecimiento —donde se han enviado listados con los chalecos válidos— donde se compró.

**Cómo son los chalecos reflectantes**

Existen tres diseños según la colocación de las bandas del material reflectante.



DURIOS

**RECOMENDACIONES**

- Conserve el chaleco en perfecto estado y vigile su limpieza, siguiendo las recomendaciones del fabricante.
- No deje el chaleco expuesto al sol: perderá las propiedades retroreflectantes.
- Lleve el chaleco dentro del vehículo —no en el maletero—

- para poder ponérselo antes de bajarse del mismo.
- Recuerde que hay que cambiar los chalecos cuando se lavan más de un determinado número de veces (15) o con el paso de los años (5). Estos datos figuran en el folleto que debe acompañar al chaleco al comprarlo.

**7º curso de gestión de movilidad**

El 14 de octubre se inicia la 7ª edición del curso de postgrado de Planificación y Gestión de la Movilidad de las universidades Politécnica de Cataluña y Pompeu Fabra, que patrocina el RACC. El curso —de 220 horas y que se realiza la tarde de los jueves, viernes completo y mañana de los sábados— capacita para planificar, diseñar y gestionar la movilidad desde la perspectiva de causa y efecto, aplicando criterios de sostenibilidad y adaptar e implantar nuevas tecnologías para optimizar recursos e infraestructuras. Información e inscripciones: Fundación Politécnica de Cataluña Edificio Vértex. Pl. Eusebio Güell, 6 08034 Barcelona Tel.: 93 401 77 51 Fax: 93 401 77 57 E-mail: info.general@fpc.upc.es



**Más dureza contra los temerarios**

El 1 de octubre entra en vigor la reforma de Código Penal aprobada en 2003 que despenaliza la conducción de vehículos a motor y ciclomotores sin seguro —así se aplicará la Ley del Seguro, más dura— y agrava algún delito relacionado con el tráfico. Estos son los principales:

- A quien conduzca bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicótropas o bebidas alcohólicas, pena de prisión de 3 a 6 meses, o multa de 6 a 12 meses y, en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. Además, privación del derecho a conducir de 1 a 4 años.
- Se considerará que existe temeridad cuando se conduzca bajo la influencia de bebidas alcohólicas, con altas tasa de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad sobre los límites establecidos.
- A quien origine un grave riesgo para la circulación, pena de prisión de 6 meses a 2 años o multa de 12 a 24 meses.

**Se busca al peor conductor**

Un concurso de la televisión belga VTM busca al peor conductor de Flandes y son familiares y amigos quienes presentan a los candidatos. El premio es un coche nuevo, pero no para el peor, sino quien más mejore. Durante la grabación ya se han destruido 15 coches.

**Julio Iglesias, contra los accidentes**

El cantante Julio Iglesias grabó, por iniciativa personal, un mensaje televisivo pidiendo prudencia en la operación verano y contra los accidentes de tráfico. "No puedo olvidar lo afortunado que fui sobreviviendo a un terrible accidente, pero tampoco olvido que la vida no siempre da una segunda oportunidad".



**El correo, con hidrógeno**

El Servicio Postal de EE. UU. utiliza desde septiembre, y durante dos años, el "HydroGen3", de General Motors, propulsado por pila de combustible para repartir correo en Washington y alrededores, tras un acuerdo entre ambas compañías. El uso de este vehículo —con el que ya se repartió en 2003 la paquetería en Tokyo (Japón)— ayudará, según General Motors, a convencer al público de la seguridad de los vehículos con pila de combustible.



**Recetas para conductores**

Fernando Pérez Torralba, presidente de Sociedad Española de Medicina del Tráfico —organización que ha creado una comisión profesional para prevenir lesiones por accidentes— quiere incluir en el historial médico el dato de si se conduce. "Debemos saber si el paciente conduce —explica—, sólo así podremos aconsejarle sobre si le conviene o no, en función de su estado de salud, la medicación que toma". Se trata de sensibilizar a médicos y personal sanitario de la necesidad de aconsejar al paciente sobre la conducción, como ya se hace con otros problemas de salud.

**Consejos para los extranjeros que canjeen su permiso**

Las convalidaciones automáticas de permisos de conducir a conductores de países con los que hay firmados convenios pueden suponer en aquellos que circulen por España el desconocimiento de nuestras normas y costumbres. Por ello, CEA (Comisariado Europeo del Automóvil) informa, de forma gratuita, a los extranjeros que canjean su permiso en España, a través del teléfono 902 321 902, de las obligaciones de la Ley de Tráfico, así como cursos de formación que mejoren su Seguridad Vial.

**INFORMACIÓN BÁSICA**

- Tenga el permiso de conducción en vigor.
- Suscriba el seguro obligatorio —con póliza de responsabilidad civil— para el vehículo. Incumplir esa obligación determinará: a) prohibición de circular por territorio nacional del vehículo no asegurado; b) depósito del vehículo con cargo al propietario; c) sanción de 600 a 3.000 €. Si tiene un accidente sin seguro supone tener que hacer frente a las indemnizaciones por responsabilidad civil personalmente.
- Lleve informe y distintivo de haber superado la ITV en lugar visible. Si no, la aseguradora podría no cubrir los daños.
- Está prohibido conducir turismos con una tasa de alcohol que supere 0,25 mg/l en aire espirado —0,5 g/l en sangre— (0,15 mg/l en aire espirado —0,3 g/l en sangre— para otros permisos o conductores noveles durante los 2 primeros años). Las consecuencias serán muy graves: dependiendo de las circunstancias, infracción administrativa muy grave (multa de 302 a 602 € y hasta tres meses de suspensión del permiso), o delito penal, quedando a disposición judicial, castigado con arresto de 8 a 12 fines de semana o multa de 3 a 8 meses, y suspensión del derecho a conducir entre 1 y 4 años.
- Use cinturón de seguridad. Los niños siempre sujetos con sistemas de retención infantil homologados a su peso y talla.
- Use el chaleco reflectante cuando salga del vehículo y ocupe la calzada.

[www.cea-online.es](http://www.cea-online.es)

**Sin alcohol en la carretera**

Cerveceros de España, 5.400 autoescuelas y 5.400 estaciones de servicio, en colaboración con la DGT, participan en la campaña "La carretera te pide SIN", una iniciativa de carácter educativo y preventivo que, en su cuarta edición, pretende contribuir a transmitir a la opinión pública y a los jóvenes, en particular, que el consumo de alcohol y conducir son incompatibles.



**El tiempo de conducción de los transportistas, a debate en Europa**

Los autónomos deben cumplir las mismas normas que los demás transportistas en materia de horarios de trabajo, ya que redundan en beneficio de la seguridad vial, según una sentencia reciente del Tribunal de Justicia de la UE, que desestima un recurso de España y Finlandia. Además, el ETSC (European Transport Safety Council) cree que la propuesta de la Comisión —conducir dos semanas consecutivas de 80 horas de trabajo, lo que supondría jornadas de 13 horas— para los tiempos de conducción en el transporte es excesivamente transigente. Según ETSC, a partir de 11 horas al volante, el riesgo de accidente se duplica.

**SEGUROS MÁS CAROS PARA EL MAL CONDUCTOR. El Tribunal de Justicia Europea ha dictaminado que es legítimo imponer diferentes primas a cada conductor según su nivel de siniestralidad (bonus-malus) y que eso no infringe la normativa europea de libertad de tarifas. Este sistema, impuesto por ley en Francia y Luxemburgo, había sido recurrido por la Comisión Europea.**

**Curso de Postgrado "Vision y Seguridad Vial"**

Para médicos de Centros de Reconocimiento y ópticos-optometristas, la Universidad Complutense de Madrid organiza el I curso de Postgrado en Europa sobre "Visión y Seguridad Vial", patrocinado por el Instituto Mapfre de Seguridad Vial y acreditado por la Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid y la Agencia Lain Entralgo. Se desarrollará en sesiones de 5 horas los días 6 y 7 y 20 y 21 y de noviembre (tardes de sábado y mañanas de domingo). El coste del curso es de 290 €. Inscripción/información: Mª Dolores Flórez. Tel.: 91 394 68 76-63 o en el e-mail: celiar@opt.ucm.es

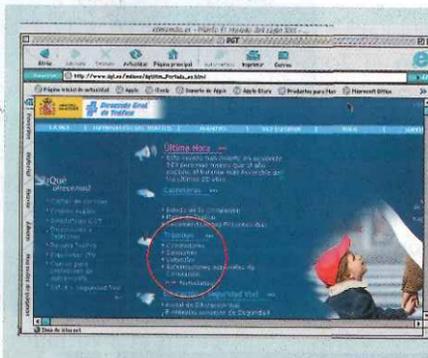
**DGT: Educación Vial para adultos**

El 22 y 23 de octubre, la DGT organiza en su Centro Superior de Educación Vial de Salamanca la I Jornada de Educación Vial para Personas Adultas. Dirigida a profesores de educación de adultos, monitores de ONG's y, en general, a educadores que trabajen con adultos o colectivos desfavorecidos, como inmigrantes, su objetivo es reflexionar y profundizar en el estudio de la Educación Vial, su contribución a la educación de adultos, fomentar su inclusión en programas de formación para estas personas e intercambiar experiencias entre quienes ya trabajan en esta materia. Dado el éxito de inscripciones, no quedan plazas libres. No obstante, los interesados que escriban a la DGT, recibirán las penencias. Escribir a: [jornadas@dgt.es](mailto:jornadas@dgt.es)



**Los impresos para trámites en www.dgt.es**

Los impresos para realizar los trámites habituales en las jefaturas provinciales de Tráfico ya pueden 'bajarse' de la página web de la DGT, que ha aprovechado una remodelación estética y funcional para introducir algunas mejoras. Y no sólo encontrarán estos impresos —lo que permite llevarlos rellenos y ahorrar tiempo de espera— sino la documentación necesaria y el modo de realizar el trámite.



**Premio a la autovía ecológica**

La autovía A-381 (Jerez-Algeciras) recibió el Global Road Achievement Awards de la Federación Internacional de Carreteras (IRF) por la actuación medioambiental en su ampliación. La Junta de Andalucía gastó 121 millones €, en medidas correctoras y compensatorias.



**El triángulo de la seguridad de Monroe**

Hasta el 15 de noviembre, los establecimientos participantes de la promoción "Triángulo de Seguridad" de MONROE ofrecen revisiones gratuitas para comprobar los neumáticos, frenos y amortiguadores —componentes esenciales que constituyen el triángulo de seguridad de un automóvil— y descuentos en la compra de componentes clave de seguridad: amortiguadores, neumáticos, frenos o cualquier pieza o servicio de dirección, frenos y estabilidad.

Las investigaciones demuestran muchos conductores no son



conscientes de que los amortiguadores son fundamentales en la seguridad del vehículo. Una reciente encuesta europea preguntó a los conductores qué partes de su coche necesitaban revisión periódica: el 67% citó los frenos; el 62%, los neumáticos; el 58%, el aceite; y sólo el 7.5%, los amortiguadores. Además, el 47% de los entrevistados —el 47% era mujer— desconocía cuántos amortiguadores tiene su vehículo y el 93% ignoraba la necesidad de revisar los amortiguadores cada 20.000 kilómetros.

**El Polo más barato, ¡con control de velocidad!**

Los esfuerzos de los gobiernos por reducir la siniestralidad en las carreteras tienen mucho que ver con la velocidad, no siempre respetada. Parece que esta idea empieza a calar también entre los fabricantes de coches. Un ejemplo es el de Volkswagen, que, en Francia, acaba de sacar al mercado un "Polo" que, en su opción más básica, ofrece de serie el "regulador de velocidad" —sistema que impide sobrepasar ciertos límites—. Un avance significativo en la lucha contra los accidentes. En España todavía no se ofrece esta posibilidad, aunque en otras versiones y modelos de la marca sí se puede adquirir por 335 euros.



**El riesgo de los jóvenes, a priori**

José L. Pérez —director general de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa— y Miguel Muñoz —presidente del Instituto Mapfre Seguridad Vial y la Asociación Española de la Carretera— firmaron un convenio para desarrollar iniciativas que mejoren las conductas y actitudes de los jóvenes en seguridad vial. "Termómetro de la Seguridad Vial" es el nombre de la primera iniciativa: un estudio anual que detectará la tendencia de los jóvenes de 16 años a desarrollar comportamientos no deseables cuando lleguen a la edad para obtener el permiso de conducir. Identificar a priori futuras actitudes de riesgo al volante dará paso a definir y aplicar medidas preventivas que impidan el desarrollo de las mismas.

[www.institutomapfreseguridadvial.com](http://www.institutomapfreseguridadvial.com)

[www.aecarretera.com](http://www.aecarretera.com)

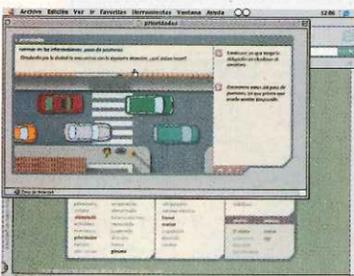


**Pandiani: al fútbol, en camión**

Los futbolistas tienen fama de caprichosos al volante, pero el uruguayo del ' Depor', Walter Pandiani, roza el sumo... Pandiani fue al primer entrenamiento de la temporada en Riazor con un flamante camión rojo fuego. El delantero cumplía así, según comentó, un sueño de su infancia: conducir un camión.

**Sueños peligrosos**

Del 6 al 10 de septiembre se celebró en Laredo (Cantabria) el curso que cada año realizan DGT, Universidad de Cantabria y Ayuntamiento de Laredo sobre Medicina de Tráfico y que versó sobre Somnolencia, sueño y trastornos de atención, su repercusión en la accidentalidad y posibles soluciones. El alto porcentaje de pacientes con somnolencia diurna aún sin diagnosticar son, junto a quienes sin padecer enfermedad presentan déficits de sueño, la gran preocupación.



**Aprender a conducir en Internet**

2mdc.com ha puesto en marcha un portal en Internet en el que las situaciones del tráfico pueden observarse con dibujos y gráficos en movimiento. El software —premio a la innovación en aprendizaje electrónico de Macromedia— permite realizar un test con una base de 800 preguntas.

[www.autoescuela.tv](http://www.autoescuela.tv)

**Escuela de Conducción ALD Automotive**

Para cubrir las necesidades de sus clientes en seguridad vial y prevención de riesgos laborales, ALD Automotive —la segunda flota de automóviles de renting de España— crea su Escuela de Conducción, que dirige Paco Costas. En ella, instructores de la Escuela de Conducción y Seguridad de Tepesa (Brunete, Madrid) enseñan a los conductores de la compañía a perfeccionar su conducción de vehículos, reaccionar ante imprevistos, prevenir accidentes y evitar lesiones.



**XIII Cursos de Educación Vial en la UNED**

DGT, UNED, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y Fundación General de la UNED convocan los XII Cursos de Educación Vial para Experto Universitario (para profesores) y para Educadores Extraescolares. Duran de noviembre a junio 2005 y son necesarias 200 horas (20 créditos) para el de Experto Universitario y 180 (18 créditos) para el de Educadores Extraescolares. Cuestan 300 € (profesores) y 330 € (educadores extraescolares). Matricula, hasta el 2 de noviembre: FUNDACIÓN GRAL. UNED (Secretaría Cursos) Av. Cardenal Herrera Oria, 378. 28035 MADRID Tels: 91 386 72 75 y Fax: 91 398 72 79

[www.fundacion.uned.es](http://www.fundacion.uned.es)

**BARÓMETRO DE SEGURIDAD VIAL.** Reunir en una sola publicación toda la información (número, coste, comparativas... de accidentes) sobre los principales indicadores de seguridad vial de España, ha sido el objetivo que la Fundación FITSA (Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil) ha conseguido en su "Barómetro de Seguridad Vial 2004" que acaba de presentar.



**Guerra a los accidentes**

Europa se 'desangra' en las carreteras con la tragedia diaria de los accidentes de coches: alrededor de 40.000 muertos al año y más de un millón y medio de heridos. En el mundo, las cifras se disparan a 1,26 millones de muertos al año y 10-15 millones de heridos. En España, más de 4.000 muertos al año, alrededor de 150.000 heridos, muchos de los cuales acaban, por ejemplo, en una silla de ruedas de por vida.

Detrás de cada uno de los accidentes, una tragedia humana que afecta no sólo a las víctimas directas, también a muchas familias; detrás de cada accidente, un coste económico, aunque no sea lo más importante, para los países que en Europa supone unos 146.000 millones de euros. Toda una gran tragedia que es mucho más importante que otras mucho más 'mediáticas' y que, sin embargo, tienen mucho menos eco en la sociedad. No todo el mundo se acuerda de los muertos de la carretera. Tristemente, nos hemos acostumbrado a esos muertos. Algo que, evidentemente, queremos cambiar radicalmente.

Para acabar con esta situación, Europa ha decidido plantar cara a esta pandemia y se ha planteado una serie de medidas que persiguen reducir esos 40.000 muertos a la mitad

de aquí al año 2010. En España, el nuevo ejecutivo ha decidido también 'pisar a fondo' el acelerador y ha puesto en marcha desde hace meses toda una serie de medidas que no persiguen otra cosa que reducir drásticamente esas cifras de siniestralidad en nuestras carreteras. Los primeros resultados positivos se han podido ver en el descenso de la mortalidad el pasado verano, pero sabemos que eso no es nada.

Somos conscientes de que queda mucho por hacer y que no sabemos lo que nos deparará la carretera mañana. Como dijo el ministro del Interior, José Antonio Alonso, no vamos a bajar la guardia —sino todo lo contrario— en materia de vigilancia, en el control de ciertas malas prácticas que tienen mucha incidencia en la seguridad en las carreteras, como el consumo de alcohol, la velocidad excesiva, el uso del móvil; queremos poner en marcha el permiso por puntos, vamos a seguir sensibilizando a los conductores con mensajes impactantes en los paneles informativos, vamos a perseguir el no uso del cinturón, del casco... Los que cumplen con las normas no tienen nada que temer. Los que las incumplen, sí. Y mucho.

**Tráfico**

El próximo número de "Tráfico" comenzará a distribuirse en la primera quincena del mes de diciembre.



AÑO XX  
Número 168  
Septiembre-octubre  
de 2004

**Director:** Jesús Soria ([jsoria@dgt.es](mailto:jsoria@dgt.es)).  
**Redactores-jefe:** Juan M. Menéndez —edición— ([jmmenendez@dgt.es](mailto:jmmenendez@dgt.es)) y J. Ignacio Rodríguez —información— ([jrodriguez@dgt.es](mailto:jrodriguez@dgt.es)). **Confección:** José Bélamo. **Redactores:** Mercedes López ([mlopez@dgt.es](mailto:mlopez@dgt.es)), Néstor Norma ([nnorma@dgt.es](mailto:nnorma@dgt.es)), David Losa y Carlos Nicolás.

**Fotografía:** Paul Alan Putnam y José Ramón Ladra (colaboradores).  
**Secretaría de Redacción:** Ana Álvarez ([amalvarez@dgt.es](mailto:amalvarez@dgt.es)).  
**Colaboran en este número:** Javier Álvarez, Arias, Jorge García Velayos, Juan C. González Luque, Joaquín Guzmán, Charo Laiz, Rosa Márquez, Andrés Más, Mena, Quique, Ramón, Elena Valdés, Javier Varela y Carmela Rebollo (Test). **Infografía:** Dliros y Javier Ibáñez.

**Colaboración especial:** Bernabé Tierno y Xavier Horcajo.  
**Redacción:** c/ General Aranzaz, 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](http://www.dgt.es/revista)

**Consejo Editorial:** María Luisa Alonso, Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, 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.

El mantenimiento que no puede hacer el taller



Aunque los coches actuales son más fiables y los períodos de revisión más dilatados, no se puede esperar a recorrer 25.000 km para ir al taller. Cada conductor, por seguridad y economía, debe establecer su propia guía de mantenimiento personal.

# SU REVISIÓN PERSONAL

José Ignacio RODRÍGUEZ  
Foto: Paul Alan PUTNAM

Cada vez en mayor medida, los avances tecnológicos proporcionan más fiabilidad y menores exigencias de mantenimiento de los vehículos. Esto redundará en una mayor comodidad, incluso ahorro; pero, al mismo tiempo, tanta tecnificación supone que el conductor esté menos familiarizado, e incluso que se relaje ante sanas costumbres como la revisión de los niveles, la comprobación del estado de los neumáticos, etc.

**INSPECCIÓN OCULAR.** Una vez por semana o, al menos, una vez al mes conviene que cada conductor efectúe una somera inspección ocular y realice unas mínimas operaciones de mantenimiento. Con ello evitará averías y podrá descubrir fallos que pueden afectar a la seguridad.

¿Por qué se recomienda esta revisión personal? En muchos casos, las visitas al taller para realizar las operaciones de mantenimiento habituales se llegan a dilatar hasta un año -en muchos modelos los cambios de aceite se efectúan cada

25.000 kilómetros-. Por lo tanto, ningún conductor puede dejar su seguridad y la de los demás al diagnóstico que cada año, o más, efectúa el taller.

**OTRAS RAZONES.** Por ejemplo, en el libro de mantenimiento, muchos fabricantes admiten consumos de aceite de hasta 0,6 litros cada 1.000 km. Aun admitiendo que el consumo sólo fuera de 0,1 litros, a los 20.000 km. habríamos gastado 2 litros, cuando la mayoría de los motores almacenan en el cárter poco más de 4. Y el aceite es la vida del mo-

tor, por lo que merece la pena dedicar unos segundos cada 15 días.

Y, de paso, compruebe también el nivel del circuito de frenos y el de refrigeración, el de la dirección asistida, el de la batería (salvo que no requiera mantenimiento)... Y ya que tiene que pasar por la gasolinera, dedique unos minutos a comprobar el estado y presión de sus neumáticos; y utilice el túnel de lavado, más que por estética, para conseguir mejor visibilidad a través de lunas, espejos retrovisores y óptica de alumbrado. ♦

## HÁGALO USTED MISMO

**1. NEUMÁTICOS:** Verifique la presión cada vez que cambien las condiciones de carga y, al menos, una vez al mes -no olvide la de repuesto-; cada dos meses revise los flancos y la banda de rodadura para detectar desgastes anormales, grietas, cortes, deformaciones...

**2. ACEITE:** Revise el nivel cada 15 días y reponga el nivel si es necesario; independientemente de los kilómetros recorridos, cámbiela como mínimo una vez al año, junto al filtro.

**3. OTROS NIVELES:** Revise cada 15 días los niveles del líquido de freno, de la dirección asistida y del líquido refrigerante/anticongelante del depósito de expansión; compruebe las gomas del limpiaparabrisas y el nivel del líquido.

**4. LIMPIEZA:** Limpie los cristales por fuera y por dentro y cuide de que las ópticas traseras, los faros y espejos retrovisores estén libres de suciedad, con el fin de conseguir las mejores condiciones de visibilidad e iluminación.

## BATERÍA: CUIDE SU ENERGÍA

La batería es la encargada de proporcionar energía eléctrica para todas las necesidades del vehículo. Compruebe si la suya requiere o no mantenimiento. Si lo necesita, compruebe:

**1. NIVELES.** Si el líquido no cubre completamente las placas, hay que añadir agua destilada. Actualmente se emplean baterías de bajo

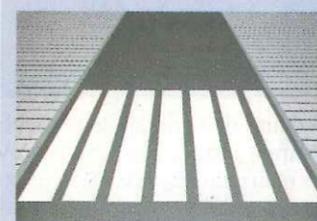
mantenimiento (requiere el control de los niveles de líquido cada seis meses, aproximadamente) y sin mantenimiento (no requiere vigilancia).



**2. CONSERVACIÓN.** Los bornes deben mantenerse limpios de sulfatación (manchas verdes) y protegerlos con grasa o vaselina.

### LA SEÑAL COMENTADA

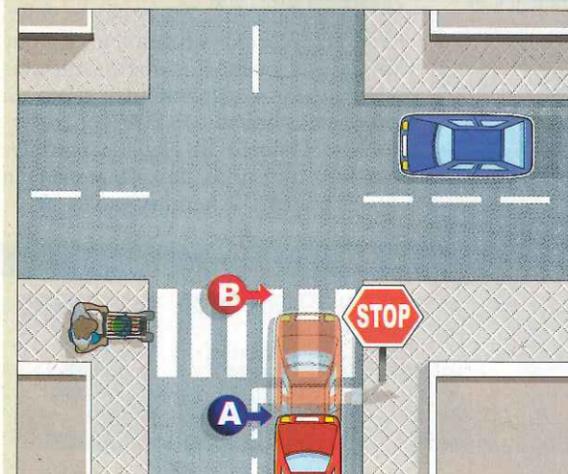
Por J. Antonio García Prieto (DGT)



#### MARCA DE PASO DE PEATONES

Una serie de líneas blancas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de la misma, indica un paso para peatones en el que los conductores deben cederles el paso. El nuevo Reglamento de Circulación indica que "no podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas", pero muchos ayuntamientos hacen caso omiso y, en lugar de ser los primeros en dar ejemplo, optan por colorear la calzada como si de un cuaderno de preescolar se tratara: verdes y blancos, azules y blancos, rojos y blancos, del color del equipo de fútbol local y blancos... El dinero que se malgasta en esos colores (que por la noche no se distinguen) o en pintura plástica (peligrosa para peatones y vehículos de dos ruedas cuando está mojada), contribuiría a una mayor seguridad si se utilizara en una buena pintura blanca reflectante y se iluminara el paso de forma específica. Durante el día es suficiente con lo reglamentado: bandas blancas, señal vertical de "Situación de paso para peatones", situada adecuadamente, y los resaltos, que tan de moda se han puesto; por cierto, algunos, verdaderos obstáculos a la circulación.

### LA CONSULTA: STOP ¿Tengo que detenerme en el punto A o en el B?



En el A, sólo si algún peatón está cruzando o lo va a hacer; y en el B siempre, porque corresponde a la línea de detención de la señal de Stop.

■ **Paso para peatones.** La línea transversal blanca que se encuentra antes del paso para peatones, obliga a detenerse, sin franquearla, cuando alguna persona esté cruzando o pretenda hacerlo.

■ **Dónde parar.** Independientemente del paso para peatones, la señal de Stop obliga al conductor a detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si no existe, como es el caso, inmediatamente antes de la intersección y ceder el paso en ella a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxima.

■ **¿Y si no hay visibilidad?** El nuevo Reglamento de Circulación indica que, si por causas excepcionales, no existe visibilidad suficiente, el conductor deberá detenerse de nuevo en el lugar desde donde pueda observar la circulación, sin poner en peligro a ningún usuario.

■ **Causas excepcionales.** Son, por ejemplo, un vehículo mal estacionado muy próximo a la intersección o unos setos mal recortados que disminuyen la visibilidad de la vía transversal.

**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)

■ **Fe de erratas.** En la "glorieta partida" del caso anterior, publicado en el número 167, el vehículo rojo tenía dos opciones para girar a la izquierda. Ambas son válidas, sólo que la trayectoria B debe efectuarla por el carril interior de la glorieta en lugar de hacerlo por el exterior.

### CONOCER LAS SEÑALES



#### SEMAFÓROS: FLECHA NEGRA



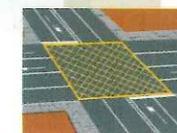
Una flecha negra sobre una luz roja o amarilla no intermitente, no cambia el significado de las luces, pero lo limita exclusivamente al movimiento indicado por la flecha.

#### FLECHA VERDE



Los vehículos deben seguir la indicación de la flecha, cualquiera que sea la luz que esté simultáneamente encendida en el mismo semáforo o en otro contiguo.

#### CUADRÍCULA DE MARCAS AMARILLAS



Líneas amarillas entrecruzadas que recuerdan la prohibición de penetrar en una intersección o paso de peatones o de ciclistas, si se prevé la posibilidad de quedarse detenido y obstruir la circulación.



#### OTROS PELIGROS (P-50)

Proximidad de un peligro distinto a los advertidos por otras señales.



#### LIMITACIONES DE VELOCIDAD EN ESPAÑA (S-940)

Límites genéricos de velocidad por tipo de carretera y zona urbana.

Un estudio del RACC analiza cómo protegen y qué seguridad ofrecen

## CASCOS A EXAMEN

Analizar el nivel de protección y seguridad de diferentes cascos comercializados en España ha sido el objetivo de la última investigación del RACC (Real Automóvil Club de Cataluña). Todos los estudios indican que el casco es un importante elemento de seguridad que puede reducir un tercio la mortalidad de sus usuarios en caso de accidente.

Mercedes LÓPEZ

**C**onocer el nivel de protección y seguridad que ofrecen al usuario diversos cascos presentes en el mercado español, ha sido el objetivo del último estudio realizado por el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) en colaboración con el ADAC (Automóvil Club Alemán). En las pruebas se analizaron ocho cascos. Dos de los modelos han sido considerados como 'muy recomendables' (BMW Sport Integral y Schuberth S1), cuatro como 'recomendables' (HJC AC-11, NOLAN N83 Classic Plus, SHOEI XR-1000 y UVEEX



BOSS 4000) y dos rayaron el suspenso al ser calificados como 'recomendables con reservas' (SHARK RSX y SUOMY Ventura). Entre las conclusiones, el RACC destaca que los cascos integrales ofrecen mayor protección que los de tipo 'jet' (los que dejan al descubierto la cara del motorista).

Unos datos que pueden ser esenciales a la hora de comprarnos un casco, toda vez que diferentes investigaciones han demostrado que es un importantísimo elemento de seguridad. Las estadísticas

indican que más de la mitad de los accidentados sufren lesiones en la cabeza y un estudio realizado por NHTSA (organismo encargado de la seguridad en las carreteras de Estados Unidos) subraya que las lesiones en la cabeza son la principal causa de muerte entre los motoristas y que el uso del casco reduce casi un 30% la posibilidad de sufrir lesiones mortales.

**MENOS VÍCTIMAS.** Por su parte, la Fundación RACC junto con el Instituto de Investigación IDIADA, realizó una simulación por ordenador de un accidente en vía urbana y los resultados le llevan a afirmar que el uso del casco puede reducir las muertes en un tercio y evitar dos de cada tres lesiones cerebrales.

Las estadísticas de accidentes de la Dirección General de Tráfico indican que, en el año 2003, 758 personas fallecieron en un accidente de moto. Lo que supone que cada día, dos motoristas murieron en un accidente de tráfico. Si comparamos con el año 2002, encontramos que el número de víctimas mortales se redujo algo más del 3% y casi un 5,5% el número de heridos graves. ♦

### MEJOR INTEGRALES



En el mismo estudio, el RACC aconseja el uso de los llamados cascos 'integrales' frente a los tipo 'jet' (aquellos que dejan al descubierto la cara del motorista). Las razones están en sus ventajas:

1. Evitan lesiones cuando se producen rozaduras contra el suelo.
2. Protegen de un posible traumatismo facial.
3. Impiden que entren partículas en los ojos.

### LOS RESULTADOS UNO A UNO



<b>BMW Sport Integral.</b> Calificación.- Muy recomendable. (*) 310 €.	<b>SCHUBERTH S1</b> Calificación.- Muy Recomendable. (*) 450 €.	<b>NOLAN N83 Classic Plus</b> Calificación.- Recomendable. (*) 210 €.	<b>SHOEI XR-1000</b> Calificación.- Recomendable. (*) 370 €.	<b>HJC AC-11</b> Calificación.- Recomendable. (*) 280 €.	<b>UVEEX BOSS 4000</b> Calificación.- Recomendable. (*) 280 €.	<b>SHARK RSX</b> Calificación.- Recomendable con reservas. (*) 380 €.	<b>SUOMY Ventura</b> Calificación.- Recomendable. (*) 330 €.
--	---	---	--	--	--	---	--

(\*) Precios recomendados.

## MI carril



**DESCEREBRADOS.** Algún descerebrado ha organizado un 'rally' ilegal en el que los participantes, ricos y hasta famosos, no menos descerebrados, hacen el recorrido Londres-Benidorm en coches de lujo y, ya se lo imaginan,, a toda velocidad. Los Mossos detuvieron en Tarragona a 68 desaprensivos, parece que también al 'cerebro' y esperemos que caiga sobre ellos todo el peso de la Ley. Pero con las multas al uso no vale: para ellos son 'migajas'. Hay que buscarles las cosquillas...

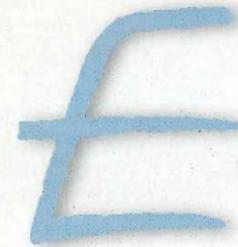


**FARRUQUITO.** El famoso bailar se está sacando el permiso de conducir. Esperemos que pronto esté en la legalidad. Ya saben que está pendiente de juicio por haber atropellado a un peatón, que falleció, y al que no dio auxilio. Naturalmente, conducía sin permiso y le endosó el accidente a un hermano. El otro día actuó en Madrid y recibió una sonora pitada. Me parece muy bien. ¿Merece otro trato su actitud por ser famoso? El reproche de la gente es normal.



**CERVECEROS.** Mi aplauso para los cervceros españoles. Además de su campaña veraniega "la carretera te pide SIN", es decir, sin alcohol, ahora ponen en marcha otra, "Un dedo de espuma, dos dedos de frente", que se pasará por 2.700 salas de cine y propicia un consumo responsable de cerveza entre los jóvenes. Una buena iniciativa en la lucha contra la accidentalidad, aplicable para cualquier circunstancia, pero muy especialmente para los fines de semana.

## Cinturón: todo son ventajas



ste verano leía unas declaraciones en las que se decía: "Soy enemigo del cinturón. ¿Por qué? Porque es una imposición de las compañías de seguros. Yo he hecho muchas autopsias a causa del cinturón". No lo dice un indocumentado... ¿O sí? No lo dice un irresponsable... ¿O sí? Son palabras del, probablemente, forense más famoso del país: José Antonio García Andrade. Y eso es lo grave.

Sin embargo, y respetando todas las ideas, este prestigioso CSI español defiende ideas bastante anticuadas, incluso peregrinas. Dice que nos deben permitir -a los conductores- rompernos las costillas o que no nos obliguen a ponernos el cinturón para no morir atrapado, quemado... Supongo que le parecerá mejor que muchos más, en accidentes en los que se puede salvar perfectamente la vida usando cinturón, se estrellen contra el parabrisas y mueran al instante, o tengan una grave lesión cerebral irreversible, o una tetraplejía de por vida... O que, como pasajero sin cinturón de las plazas traseras, salga disparado contra los que van delante y cause a los demás y a él mismo graves lesiones... O que salga disparado por la ventana... Los estudios están repletos de cosas así. No dudo de su 'rigor' cuando dice que ha



JESÚS SORIA

DIRECTOR

visto "muchas muertes por el cinturón". Yo me pregunto: ¿qué ve un forense? ¡Pues muertos...! Yo le preguntaría, ¿cuántos vivos ha visto que se salvaron gracias al cinturón? Está claro: ninguno. Pero sí le pueden dar datos en los servicios de urgencias de los hospitales... Numerosas investigaciones han demostrado que el cinturón es un elemento de seguridad de primer orden y que es, en la mayoría de los casos, muchísimo más positivo que negativo. ¿Que puede tener algún pero? Claro... Pero ¿dejamos de vacunarnos, de tomar un antibiótico o un anti-inflamatorio por las contraindicaciones que pueda tener?

Fabricantes de coches, investigadores, gobiernos de todo el mundo saben de la importancia del uso del cinturón para luchar contra una de las lacras de las sociedades industrializadas: la mortalidad en las carreteras. Un simple dato. Generalizar el uso del cinturón evitaría 1.100 muertos en España, 8.000 en la UE y reduciría en un 45% la mortalidad en caso de accidente. Por eso cada día se hacen cinturones más sofisticados... los pilotos no saben ir sin él..., los coches empiezan a salir con sistemas que impiden arrancar el coche si no lo llevamos puesto...



**ALGÚN FORENSE DICE QUE HA VISTO MUERTOS POR EL CINTURÓN. NO DICE QUE MUCHOS MÁS SE SALVAN GRACIAS A ÉL**

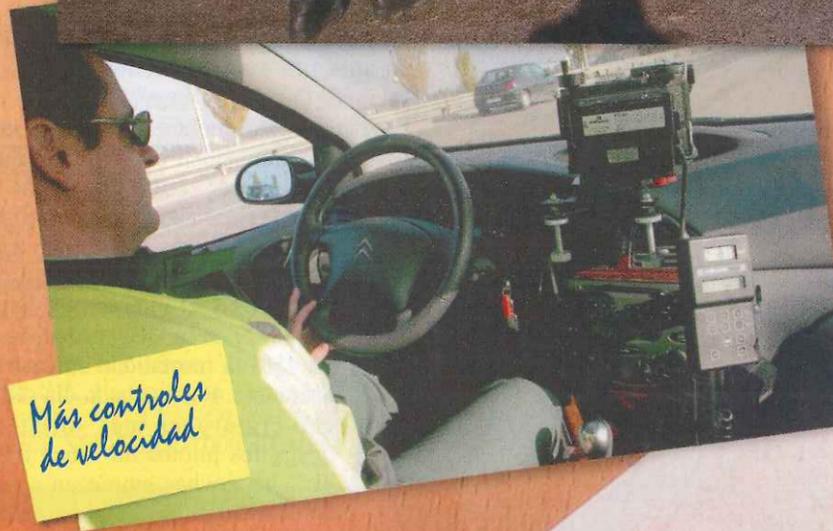
La anécdota ha pasado alguna vez por la sala de este forense. Pero no podemos caer en simplismos que hacen mucho daño. Estamos hablando de miles de muertos al año. Una batalla que nos afecta a todos. Incluidos los forenses. ♦

El nuevo Ejecutivo planta cara a las muertes de la carretera con una batería de medidas

# LUCHA CONTRA LOS ACCIDENTES



Vigilancia del uso del cinturón y del móvil



Más controles de velocidad

El Gobierno ha adquirido el compromiso político de plantar cara a los accidentes y está empeñado en la tolerancia cero. Mientras prepara el permiso por puntos, respaldado por la mayoría de los expertos consultados, se han puesto en marcha distintas campañas de control y de concienciación, que están ofreciendo unos resultados esperanzadores.



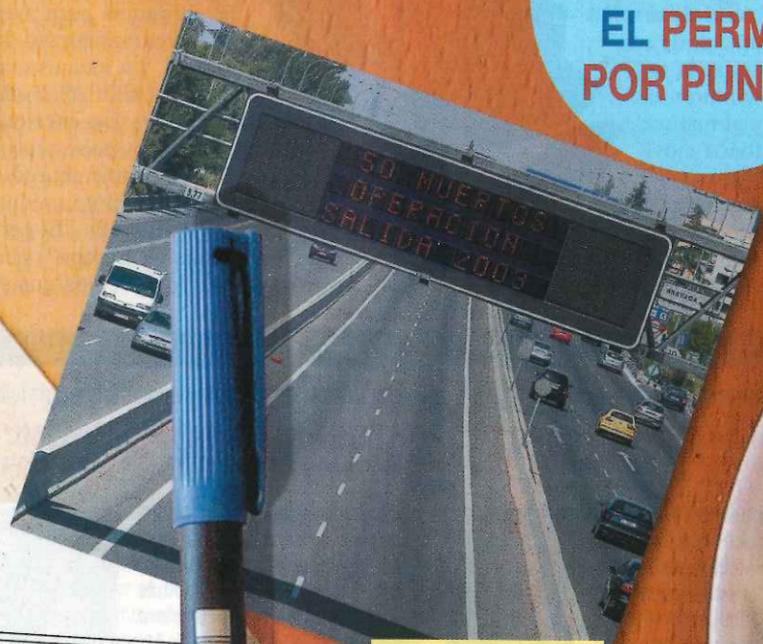
Verano, 139 muertos menos  
5,1% menos de mortalidad

Como comprar u...  
El 60% de los atronellos



Más controles de alcoholemia

15 EXPERTOS OPINAN SOBRE EL PERMISO POR PUNTOS



Mensajes de sensibilización

José Ignacio RODRÍGUEZ  
Infografías: DLIRIOS

La siniestralidad en las carreteras es una prioridad política del Gobierno", en palabras del ministro del Interior, José Antonio Alonso, quien fijó en el Congreso de los Diputados el objetivo de reducir en un 40% los muertos en accidentes de circulación. A más largo plazo, "estamos empeñados en la tolerancia cero con los accidentes, de forma que vamos a aumentar los controles para intentar ganar la batalla a la violencia en la carretera".

Junto con el aumento de los controles, se prepara la implantación del permiso de conducción por puntos, con el que se espera una importante reducción de las muertes, tal y como ha ocurrido en otros países en los que ya es una realidad, como en Francia, donde el año pasado se registraron 1.500 muertos menos que el año anterior; o en Italia, con una disminución del 22% en las víctimas mortales.

Mientras tanto, el balance provisional del último verano no puede ser más esperanzador: 139 muertos menos que el anterior, y el menos letal de los últimos 25 años.

FOTOMONTAJE: DLIRIOS



### CONTROL AL CINTURÓN

La DGT tiene previsto iniciar entre los días 15 y 31 de octubre una intensificación de los controles del uso del cinturón de seguridad y otros dispositivos de retención, como las sillas de los niños, tanto en carretera como en las ciudades. Para la campaña, que tendrá un doble contenido –sancionador y divulgativo– la DGT ha solicitado la colaboración de la Guardia Civil Rural y de los agentes municipales de cerca de un millar de ayuntamientos de más de 5.000 habitantes. Conviene recordar que el uso del cinturón reduce a la mitad el riesgo de morir en caso de accidente y que su uso es obligatorio, incluso para los menores de tres años, que han de utilizar un sistema de retención homologado, adaptado a su talla y peso.

Se va a poner en marcha una campaña sobre el cinturón, con un doble contenido, sancionador y educativo.

Un descenso que ha coincidido con una intensificación de los controles de velocidad: 4,6 millones de vehículos controlados y más de 150.000 conductores denunciados. Además, se realizó más de medio millón de pruebas de alcoholemia –casi el doble que el año anterior– y se denunció a 15.828 conductores.

Pero el descenso de la accidentalidad no sólo se achaca a la proliferación de controles. La Dirección General de Tráfico (DGT) insertó durante el pasado verano más de 10 millones de mensajes publicitarios en televisión, radio, prensa, cines e Internet, a los que hay que su-

mar los que se recogieron en determinadas fechas en los paneles de mensaje variable de las carreteras, con advertencias sobre el peligro del alcohol y la velocidad.

Mientras tanto, la DGT aumentará el número de radares fijos y va a desarrollar nuevas campañas de control para vigilar la utilización del cinturón de seguridad y el mal uso de los teléfonos móviles.

Otra de las bazas que maneja el Ejecutivo para dar la batalla contra los accidentes es la implantación del permiso de

conducir por puntos, partiendo de la premisa de que, para que funcione, será preciso conseguir el automatismo y la inmediatez de un sistema que deberá reforzarse con una mayor eficacia en la vigilancia para asegurar el cumplimiento de las normas. La idea es que el sistema sea similar al que ya está funcionando con excelentes resultados en otros países europeos, como Francia, Luxemburgo e Italia, que se basan en un crédito de puntos (ver infografía "El permiso por puntos en Europa") que se van descontando a medida que el



**15**  
EXPERTOS  
OPINAN SOBRE  
EL PERMISO  
POR PUNTOS

A FAVOR

LUIS MONTORO, dtor. INTRAS (\*)

**"OFRECE UNA ALTERNATIVA EDUCATIVA"**

El sistema, con el que estoy totalmente de acuerdo, ha funcionado bien en otros países, pero no sería lógico poner en él todas las esperanzas para frenar la siniestralidad. Entre otras ventajas, la novedad supone un impacto positivo y un debate social que favorece la reflexión sobre la seguridad e incide directamente en los accidentes. Incluso, suele haber una fuerte presión del entorno –amigos, padres, trabajo, etc.– y permite ejercer un gran autocontrol de los conductores. Además, para recuperar los puntos, al conductor se le da una interesante alternativa educativa, que no existe con otros sistemas.

(\*) Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial.

A FAVOR

MIGUEL MARIA MUÑOZ MEDINA (\*)

**"INCIDIRÁ EN LOS INFRACTORES PLURIREINCIDENTES"**

Estoy a favor desde 1974, fecha en la que realicé un estudio sobre su implantación en Alemania. Todas las estadísticas demuestran que los accidentes los provoca un pequeño grupo de infractores (15-17%) plurireincidentes: incidir en su comportamiento es fundamental. Todos los sistemas pueden ser eficaces si se llevan a cabo con equidad y seriedad, pero no se deben esperar efectos taumatúrgicos (prodigiosos): es un elemento más de una política sancionadora global que, a su vez, se inscribe en otra más amplia en la que la educación vial es fundamental.

(\*) Presidente del Inst. Mapfre de Seguridad Vial y ex-director general de Tráfico.

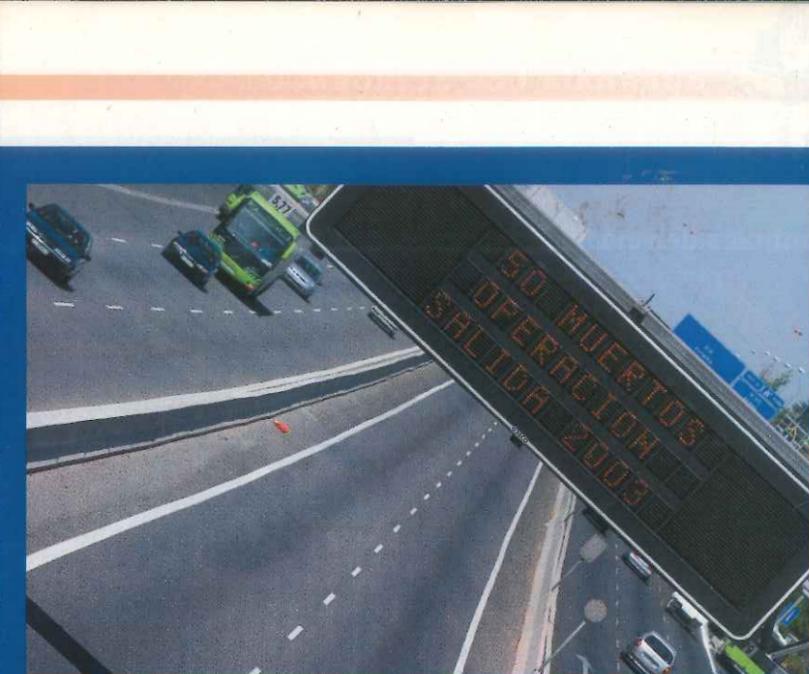
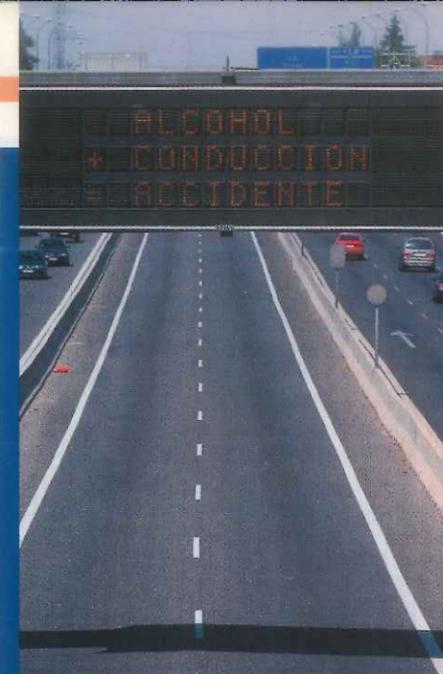
A FAVOR

MAR COGOLLOS, directora de AESLEME (\*)

**"LO IMPORTANTE SON LAS MEDIDAS DE REEDUCACIÓN"**

Estoy rotundamente a favor, porque si otros países han conseguido reducir los accidentes, ¿por qué no nosotros? Además quedarán fuera de la carretera muchos locos imprudentes a los que no les importa ponerse al volante con alcohol y circular a gran velocidad; y la mayoría pondrá más cuidado, porque la gente necesita el coche y la posibilidad de no poder conducir y tener que volver a examinarse motiva mucho. Pero yo creo que lo importante no son tanto los puntos, sino las medidas de reeducación; que podamos mostrarles en charlas o cursos las consecuencias que han provocado con sus imprudencias.

(\*) Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal.



### PANELES ANTIACCIDENTES

Entre la batería de medidas puestas en marcha en los últimos meses por la Dirección General de Tráfico para reducir la accidentalidad, sin duda una de los más impactantes ha sido la información que, desde mediados de julio, se ofrece en los 1.600 paneles informativos de las carreteras: por ejemplo, mensajes que nos recordaban que "alcohol + conducción = accidente" o las cifras de los muertos que se registraron durante el mismo fin de semana del año anterior... Toda una llamada de atención para muchos conductores que, al recibir ciertas informaciones en plena carretera, optan por levantar el pie del acelerador. Muchos expertos han aplaudido esta medida.

conductor va cometiendo determinadas infracciones. Por el contrario, en el Reino Unido y Alemania, el sistema penaliza la acumulación de puntos negativos.

**PERDER PUNTOS.** El ejemplo francés, que España está estudiando con mucho interés, contempla un crédito de 12 puntos para todos los conductores, excepto los noveles, que reciben el denominado 'carné a prueba' con sólo 6 puntos.

El permiso por puntos francés, en vigor desde 1992, se basa, por tanto, en el

A FAVOR, CON RESERVAS

Gerardo Díaz, presidente de ASINTRA (\*)

**"DEBERÍA DIFERENCIARSE A LOS PROFESIONALES"**

Estoy absolutamente a favor, porque todo lo que se haga para reducir el número de víctimas de la carretera es bueno, y allí donde se ha implantado ha mejorado la seguridad. Sin embargo, desde el punto de vista de una asociación profesional como la nuestra, en la que hay trabajadores del sector del transporte, creemos que debería existir algún tipo de diferenciación respecto a otros conductores, ya que el profesional del volante pasa muchas más horas en la carretera: o bien debería tener más puntos o tal vez deberían habilitarse otras fórmulas para realizar cursos con el fin de recuperar esos puntos.

(\*) Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros.

### MÁS CONTROLES, CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN E IMPLANTACIÓN DEL PERMISO POR PUNTOS PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES

A FAVOR

JOSÉ MIGUEL BÁEZ, presidente de CNAE (\*)

**"MÁS QUE LA MULTA, DOLERÁ HACER EL CURSO DE RECICLAJE"**

Siempre hemos estado a favor, aunque yo creo que va a doler más tener que hacer un curso de reciclaje de 15-20 horas que la propia sanción económica. Será necesario un mayor control policial, algo que ya se está notando, para extender esa sensación de que hay una vigilancia continua. Pero no creo que vaya a ser la panacea, y menos si se plantea como una medida aislada: bajarán los accidentes, pero habrá que mantener la tendencia y no habrá que conformarse. Debemos transmitir a la sociedad la idea de 'tolerancia cero' en los accidentes.

(\*) Confederación Nacional de Autoescuelas.

A FAVOR

ALFONSO PERONA, Fundación RACC (\*)

**"PERMITIRÁ QUE EL CONDUCTOR SE RESPONSABILICE"**

Tendrá un gran poder disuasorio entre los infractores reincidentes, ya que permitirá auto-responsabilizarse al volante. En ningún caso debe sustituir a las campañas formativas e informativas de seguridad vial y debe conseguirse un sistema más reeducador. Ha de suponer una revisión del sistema de enseñanza teórica y práctica de obtención del carné de conducir y, para la recuperación de los puntos, más acorde con los actuales criterios educativos. Pero no se debe trasladar toda la responsabilidad de los accidentes a los conductores; queda pendiente la eliminación de puntos negros y la mejora de la señalización.

(\*) Real Automóvil Club de Cataluña.



## VELOCIDAD Y JÓVENES

Durante los meses de julio y agosto pasados se hicieron dos millones de controles de velocidad más que en el verano de 2003. En total fueron controlados los conductores de 4.628.582 vehículos (más de tres millones en agosto), lo que supuso la imposición de 150.259 denuncias por exceder los límites permitidos, el doble de las impuestas en 2003.

La DGT, que continuará la línea del incremento en el número de controles, pretende intensificar las campañas de concienciación, especialmente las dirigidas a los jóvenes: más de un tercio de los fallecidos en accidentes este verano tenía menos de treinta años.

Por otro lado, el ministro de Interior, José Antonio Alonso, ha confirmado que su departamento no rebajará los límites actuales de velocidad, aunque exigirá que se respeten los actuales: "Lograr que los conductores ajusten su velocidad a los márgenes reglamentarios ya sería una conquista".

### EN CONTRA

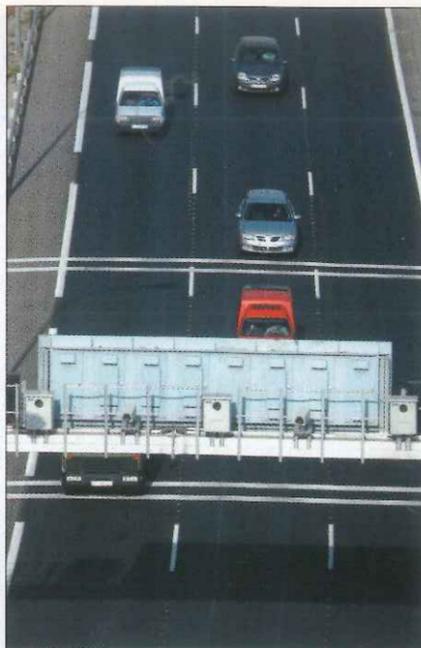
RAFAEL FERNANDEZ-CHILLON, dtor. gral. CEA (\*)

**"QUE NADIE ESPERE UNA SOLUCIÓN MÁGICA CONTRA LOS ACCIDENTES"**

Ya existe una Ley -que no se ha desarrollado- con un espíritu muy similar al del 'carné por puntos', técnicamente más innovadora y vanguardista que el modelo francés. Nadie debe pensar que su mera implantación será la solución mágica a los accidentes. No obstante, entendemos que el hecho de que se esté hablando a nivel popular del 'carné por puntos' es algo muy positivo y ayuda a tomar conciencia del tremendo problema social (5.000 muertos y más de 150.000 heridos anuales). Somos conscientes de que es necesaria una urgente solución, ya que se trata de un verdadero problema de Estado.



(\*) Comisariado Europeo del Automóvil.



La DGT aumentará la instalación de radares fijos, como los situados en el panel de la imagen.

y supera unas pruebas teóricas. Pero si en el plazo de 5 años se vuelve a quedar sin permiso, deberá esperar a que transcurran 12 meses antes de asistir a un curso y superar unas pruebas teóricas y prácticas y someterse a un informe médico y psicotécnico.

El sistema francés contempla otra forma de recuperar puntos. Por ejemplo, los recupera en su totalidad si transcurren 3 años sin que el conductor haya cometido algún tipo de infracción de las que dan lugar al descuento de puntos. Pero los conductores que vean mermada su cuenta de puntos también tienen la posibilidad

### A FAVOR

JAIME GIL ROBLES, pte. de Alcohol y Sociedad

**"CONCIENCIARÁ DE QUE NOS PODEMOS QUEDAR SIN CONDUCIR"**

Estoy absolutamente a favor. Aunque no creo que sea la panacea y probablemente no debería plantearse como una solución única, a la vista de los resultados que ha tenido en otros países no se podía dejar al margen. En todo caso, es una pieza más de todo el sistema dirigido a evitar los accidentes y, sin duda, ayudará a que todos tomemos conciencia de que no sólo nos arriesgamos a pagar una multa económica si infringimos las normas, sino que que nos están descontando puntos y nos podemos quedar sin poder conducir.



## CONTROLAR EL MÓVIL

Durante los días 1 a 15 de noviembre, la Dirección General de Tráfico (DGT) tiene previsto llevar a cabo una campaña especial para concienciar a los conductores del peligro de la utilización anti-reglamentaria del teléfono móvil durante la conducción; al mismo tiempo, los controles permitirán obtener datos de los índices de uso del teléfono al volante. Para ello, se estima que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controlará en esos días a 100.000 vehículos en vías interurbanas. Además, la DGT ha invitado a las comunidades autónomas del País Vasco y Cataluña y a los ayuntamientos de más de 25.000 habitantes a sumarse a esta campaña. Por su parte, la DGT realizará una campaña paralela de información y concienciación a través de las emisoras de radio.

dad de realizar voluntariamente un curso de sensibilización cada 2 años, con el que recupera 4 puntos.

**EL RESPALDO DE LOS EXPERTOS.** El 71% de los conductores españoles está totalmente o bastante a favor de introducir un sistema de puntos para penalizar a los conductores infractores, según la encuesta europea SARTRE, aunque el porcentaje baja al 51% cuando se pregunta a los conductores profesionales. La mayor parte de los consultados por la revista "Tráfico" lo respalda, tal y como se refleja en sus declaraciones; y las posturas en contra no son en ningún caso cerradas, sino con matices.

### A FAVOR

MARIO ARNALDO, presidente de AEA (\*)

**"EL SISTEMA ES MÁS JUSTO Y EFICAZ"**

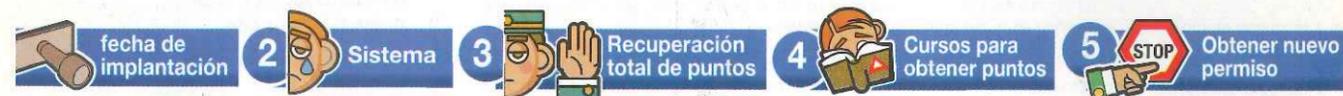
Estoy absolutamente a favor, porque es un sistema más justo y eficaz. Más justo para el propio conductor infractor, porque -utilizando un símil futbolístico- al que hace juego duro se le saca tarjeta amarilla y depende de sí mismo que le saquen la roja; es decir, depende de sí mismo para seguir conduciendo. En cambio, el sistema actual sólo tiene tarjetas rojas: con infracciones graves o muy graves se puede suspender temporalmente el permiso de conducir. Y es más eficaz para luchar contra la inseguridad vial, aunque deberá ir acompañado de un aumento de la presencia y vigilancia policial.



(\*) Automovilistas Europeos Asociados.

## El permiso por puntos en Europa

Varios países europeos están aplicando el permiso de conducir por puntos, con excelentes resultados en la disminución de la accidentalidad. Unos restan puntos por cometer infracciones, otros los suman. Estas son las peculiaridades y las coincidencias de cada uno.



### Francia

- 1992.
- Descuento de 12 puntos (noveles 6).
- 3 años sin infracciones.
- Uno cada dos años (4 puntos).
- La primera vez -tras 6 meses sin permiso- con una prueba teórica; la segunda (en 5 años) tras 12 meses sin permiso.

### Luxemburgo

- Noviembre de 2002.
- Descuento de 12 puntos.
- Sin infringir durante 3 años.
- Uno cada dos años (3 puntos).
- La primera vez la suspensión del permiso es de 12 meses; la 2ª (en 3 años) es por 24 meses. Cumplida la suspensión, recupera 12 puntos con un curso de 5 días.

### Gran Bretaña

- 1982.
- Suma de 12 puntos (noveles, 6).
- Al finalizar el plazo de suspensión (normalmente 6 meses)
- No.
- Se recupera al pasar el tiempo de suspensión decretado por el Juez.

### Italia

- Junio de 2003.
- Descuento de 20 puntos.
- Sin infringir durante 3 años.
- Permiten recuperarlos parcialmente; si en dos
- Examen de idoneidad técnica, que es preciso superar.

### Alemania

- 1974.
- Suma de 20 puntos negativos.
- Tras un plazo mínimo de suspensión de 6 meses, se recupera el permiso con un informe psicomédico.
- Uno cada 5 años (se eliminan 2 puntos negativos).
- Se recupera al cumplirse el plazo de suspensión.

### A FAVOR

RAFAEL OLMOS, dtor. tráfico de Cataluña (\*)

**"INCORPORA LA PREVISIÓN Y LA DISUASIÓN DEL CONDUCTOR"**

No sólo estamos a favor, sino que llevamos más de dos años insistiendo en la necesidad de su implantación en España. Creemos que es una medida positiva, porque, en los países donde se ha implantado, los resultados han sido muy buenos: han disminuido tanto el número de accidentes como el de víctimas. Se trata de una herramienta que incorpora la prevención y la disuasión en los conductores y posibilita realizar cursos de reciclaje para recuperar puntos, lo que es una manera de controlar su grado de participación en la circulación.



(\*) Director del Servei Català de Transít de la Generalitat de Catalunya.

### A FAVOR

ANA MARÍA CAMPO, presidenta Stop Accidentes

**"SÓLO SERÁ ÚTIL CON MÁS POLICÍA"**

Estoy a favor, pero sólo será útil con más policías. Me preocupan casos como el conductor que, después de circular a 239 km/h, ha quedado libre y sin cargos tras declarar ante el juez. No hay puntos que valgan para estos locos de la carretera: hay que quitarles el permiso y el coche. Es necesario un cambio de mentalidad de los jueces, porque su benevolencia hace que, a los perjudicados por los accidentes, nos cueste digerir el dolor que supone esta burla de la justicia. No queremos venganza: simplemente que se evite que esos locos sigan circulando; hay que echar a los malos de la carretera y para eso hace falta más policía.



### A FAVOR, CON RESERVAS

Arancha Pato, directora del semanario Autopista

**"SE DEJA TODA LA RESPONSABILIDAD EN EL CONDUCTOR"**

Aunque el sistema de 'carné por puntos' puede resultar positivo, sin embargo, da la impresión de que se deja toda la competencia y la responsabilidad de los accidentes en las espaldas del conductor, sin tener en cuenta que todavía queda muchísimo por hacer en aspectos como las infraestructuras y la educación vial. La disminución de los siniestros no sólo depende de quienes nos ponemos al volante y, en estos momentos, parece que lo que se busca es mostrar a los automovilistas como los únicos responsables del tema de la siniestralidad.





► Las nuevas medidas están influyendo en la reducción de los accidentes.

Por ejemplo, una de las asociaciones de transportistas, espera un tratamiento distinto para los profesionales del transporte.

En este sentido, Mario Arnaldo Fernández del Castillo, presidente de AEA (Automovilistas Europeos Asociados), no entiende las críticas de los conductores profesionales, ya que el sistema les favorece: "Nos opondríamos a que se aplicara distinto baremo y distinta cantidad de puntos, como ya se intentó inútilmente en Francia; si sería posible establecer diferencias en las ayudas o subvenciones para éstos, ya que las consecuencias no son las mismas para un profesional".

También sale al paso sobre la posible inconstitucionalidad del sistema: "En

absoluto; fue recurrido en Francia y recibió las bendiciones del Tribunal Europeo de Derechos Humanos".

Precisamente, en una entrevista concedida a "Tráfico", el delegado interministerial de Seguridad Vial de Francia, Remy Heitz, da las claves del éxito del permiso por puntos. Para Luis Montoro, director del Intras (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial), ha funcionado de manera esperanzadora en otros países (Japón, EE. UU., Gran Bretaña, Alemania, Italia, etc.) "Aunque es difícil conocer el impacto directo en la accidentalidad, se calcula que oscila entre el 5-15%, y más en la primera etapa en la que la novedad hace que los conductores aumenten su prudencia al volante". ♦

## MÁS CONTROLES DE ALCOHOLEMIA



Para atajar una de las principales causas de la accidentalidad —el alcohol—, la DGT incrementó durante el pasado verano los controles del alcohol.

En total, 535.082 conductores fueron sometidos a las pruebas de alcoholemia, casi el doble que en el mismo período del año anterior. De ellos, 15.828 conductores habían bebido y superaron el límite permitido, lo que supone el 2,95% del total. A todos ellos se les formuló la correspondiente denuncia. Durante el mes de julio se realizaron 328.711 controles y 206.371 en agosto, aunque casi 200.000 del total de controles realizados tuvieron lugar durante el período de intensificación, del 12 al 25 de julio.

Controles de alcoholemia		
	Verano 2003	Verano 2004
Controles	369.660	535.082
		+ 165.422 (+ 45%)
Denuncias	14.721	15.828

(Fuente: DGT).

### A FAVOR

JESÚS ARANA, dtor. Tráfico del Gobierno Vasco

#### "TIENE QUE ACOMPAÑARSE CON MAYOR RIGOR EN LAS NORMAS"

Consideramos que el 'carné por puntos' es una medida encaminada a mejorar la seguridad vial en nuestras carreteras; aunque para que sea realmente efectiva tiene que acompañarse de una mayor eficacia y rigurosidad en la aplicación de las normas. Es lo que nos enseña la experiencia de Francia y lo que venimos reclamando a la Administración del Estado. Para que su implantación sea plenamente efectiva, requiere la puesta en marcha de una serie de medios técnicos. Colaboraremos activamente con la Dirección General de Tráfico en el diseño e implantación de esta medida para lograr la mayor eficacia posible en la mejora de la seguridad vial.



### EN CONTRA

JUAN JOSÉ GIL, sec. gral. técnico FENADISMER (\*)

#### "UN PROFESIONAL SIN PERMISO PERDERÁ EL TRABAJO"

Estamos en contra de cualquier propuesta que suponga mayores sanciones. Nos han prometido un procedimiento específico para los profesionales, ya que quedarse sin permiso supone perder el trabajo; nuestro catálogo de posibles infracciones (tiempos de conducción y descanso) es mayor y nos preocupa que la Administración pueda tener mayor potestad sancionadora que los Tribunales (un Juez puede apreciar las alegaciones en un contencioso-administrativo cuando ya se ha cumplido la sanción); y nos preocupa que pueda haber discriminación si no se crea un registro único de sanciones.

(\*) Federación Nacional de Asoc. de Transporte de España.



### A FAVOR

FRANCISCO APARICIO, director del INSIA (\*)

#### "AFECTARÁ A UNA MINORÍA, LA QUE ACUMULA EL RIESGO"

Va a permitir una mayor concienciación en la responsabilidad de los conductores, con lo que se evitarán riesgos para sí mismos y para los demás. No tengo dudas de que tendrá un efecto positivo en la reducción de los accidentes, como en otros países. Podría plantearse como una aplicación progresiva, con una fase de experimentación para que los conductores vayan tomando conciencia y asimilando la nueva normativa de una manera no rupturista con la situación anterior. En todo caso, afectará fundamentalmente a una minoría que es la que acumula la mayor parte del riesgo.

(\*) Instituto Universitario de Investigación del Automóvil.



Remy Heitz, delegado interministerial de Seguridad Vial de Francia

## "RESPETAR LAS NORMAS ES LA CLAVE"

El máximo responsable de la seguridad vial en Francia asegura que el cumplimiento de las normas y la puesta en marcha de medios técnicos para hacerlas cumplir, junto con el carné por puntos, han sido las claves para reducir más de un 20% las muertes en carretera.

- ¿Cuáles han sido las claves para reducir los accidentes en Francia?

- Más que las normas propiamente dichas, la filosofía sobre la que está girando nuestra política es el cumplimiento de las mismas. Hemos puesto en marcha nuevos medios técnicos de control y comunicación y potenciado una movilización social, aunque todavía queda mucho por hacer.

- ¿Ha sido imprescindible el compromiso personal del propio presidente, Jacques Chirac para que se produjera el cambio?

- Sí, era necesario, porque se habían hecho unas cuantas cosas, pero no se había provocado el cambio drástico. El compromiso del presidente, y detrás todo un Gobierno, anunciando que la seguridad vial sería una prioridad nacional, ha permitido este efecto de cambio.

- ¿Mayor conciencia social o miedo a perder el permiso?

- Ambas cosas han desempeñado un papel importante. El miedo a la multa, pero sobre todo a perder el 'carné' por un lado, pero también ha influido una mayor concienciación, el hecho de que todos podemos ser víctimas y, francamente, parece tal tontería perder la vida en la carretera...

- El permiso por puntos ya estaba implantado en Francia mucho antes de estos resultados.

- Cuando se implantó en 1992 disminuyó el número de muertos, pero es necesario ver de dónde arrancamos: de una estadística de 16.000 muertos, una cifra que, afortunadamente para ustedes, jamás ha conocido España. Los resultados se ven espectaculares ahora, pero es también porque éramos malísimos. La diferencia es que ahora hemos aumentado los controles y el riesgo de quedarse sin permiso para quienes infringen es real.

- ¿La reducción de la acci-

dentalidad se puede considerar consolidada?

- Me gustaría contestar afirmativamente. Francamente, creo que no hemos ganado todavía la batalla contra los accidentes; hay que mantener una presión muy fuerte y de manera constante. Hemos comprobado que cuando uno se relaja un poquito, cuando hablamos menos de ello, vuelven a subir

### "LOS CIEN

#### RADARES FIJOS ACTUALES SE VAN A MULTIPLICAR POR DIEZ DE AQUÍ A 2005"



las cifras.

- ¿Más presión y más radares?  
- Hay que mantener la presión constante. Hemos aplicado los radares automáticos porque las máquinas se fatigan menos que los hombres. Va a ser un control permanente y los cien radares actuales se van a multiplicar por diez, de aquí a 2005.

- ¿Es cierto que los franceses demandan limitadores de velocidad en sus coches para evitar infringir?

- Efectivamente, hasta el punto que la segunda petición de equipamiento, después del aire acondicionado, es que el coche tenga un limitador de velocidad. El presidente de Renault ya ha anunciado que todos sus modelos contarán con los mismos en un año.

- Han endurecido las medidas penales.

- Sí. Cuando hay un accidente con muertos o heridos, el autor de la infracción se ha de enfrentar a penas muy graves. Queremos una severidad cada vez mayor por parte de los tribunales. Tenemos penas de 3, 4 y 5 años de cárcel por homicidio involuntario por alcohol.

- ¿Ve aplicable el modelo francés en España?

- Aunque no es una receta milagrosa, estoy convencido de que también en España disminuirían los accidentes. La muerte en la carretera va a ser más insostenible para la sociedad y la opinión pública se va a mover y se va a convertir en un asunto absolutamente político.

- ¿El responsable de la seguridad vial en Francia presume de ser buen conductor?

- Por lo general soy muy respetuoso con las reglas, tal vez porque soy magistrado y estoy muy sensibilizado. Pero soy un conductor como los demás y, aunque puedo tener fallos, intento prestar mucha atención; cada vez manejo el coche más despacio porque la velocidad es, a menudo, el origen mismo del accidente. Por lo demás, no he sufrido ningún percance, aunque también es verdad que vivo en París y utilizo muchísimo el transporte público. ♦

PAUL ALAIN PUTNAM

Balance de la accidentalidad del verano 2004: 712 muertos y 362 heridos graves

# 139 MUERTOS MENOS



➤ En los 606 accidentes mortales del pasado verano, se registraron 712 muertos, 362 heridos graves y 414 leves.

El pasado verano fallecieron 712 personas en las carreteras, unas cifras todavía excesivas aunque son las más positivas desde 1979. La mejora, 139 muertos menos que en 2003, coincide con una serie de medidas adoptadas y anunciadas antes de las vacaciones.

**Carlos NICOLÁS FRAILE**  
Infografías: **DURIOS**

**U**n total de 606 accidentes mortales causaron 712 víctimas mortales, 362 heridos graves y 414 heridos leves durante los pasados meses de julio y agosto. Estos datos suponen, a pesar de todo, una notable mejoría respecto a 2003, pues se han reducido los accidentes mortales en 105 (-14,8%), los heridos graves en 118 (-24,6%), los leves en 80 (-16,2%) y lo más importante, hay 139 muertos menos (-16,3%). Además, agosto fue el mes en el que más bajó la

mortalidad, pues se pasó de 465 personas fallecidas en 2003 a 355 en 2004 (-23,7%). Resumiendo, ha sido el verano con menos accidentes y víctimas mortales de los últimos 25 años.

Durante la presentación de estas cifras, todavía provisionales a falta de los datos de Cataluña y País Vasco, el ministro del Interior, José Antonio Alonso, se mostró satisfecho de los resultados pero insistió en que "no hay que bajar la guardia" ni "caer en la autocomplacencia" por lo que continuarán las campañas de concienciación y los controles de alcohol y velocidad para reducir el número de víctimas en la carretera.

**POR COMUNIDADES.** Durante julio y agosto pasados, las comunidades autónomas que registraron mayor número de muertos fueron Andalucía (116), Castilla y León (87), Valencia (85) y Cataluña (84). Respecto a 2003 descendió la mortalidad en 13 comunidades, entre las que destacan Castilla-La Mancha (43 muertos menos) y Cataluña (-27), mientras que aumentó en Aragón, País Vasco, Navarra y especialmente en Extremadura, con 15 muertos más este verano (21 en 2003, 36 en 2004).

Por provincias, las que más víctimas mortales sufrieron el pasado verano fueron Valencia (39), Barcelona y Madrid (30 cada una) y respecto a 2003 los mayores descensos absolutos de la mortalidad se produjeron en Barcelona (-17), Albacete (-15) y Ciudad Real (-15).

**LA DISTRACCIÓN, LO MÁS FRECUENTE.** Como en años anteriores, los tipos de accidentes mortales más frecuentes ocurridos el pasado verano fueron principalmente las colisiones (45,9%) y las salidas de vía (41,9%).

También se repiten los principales factores causantes de accidentes mortales, con pequeñas diferencias respecto a 2003: distracciones de los conductores (28,7%), velocidad inadecuada (18%), maniobras antirreglamentarias (17,5%) e invasiones de la izquierda (8,6%).

Además, este verano hubo 1.006 vehículos involucrados en accidentes mortales, 131 menos que en 2003. El turismo es el tipo de vehículo con mayor siniestralidad: este verano se vieron implicados 627 turismos en accidentes mortales, lo que supone una diferencia sustancial comparado con los 742 turismos del verano anterior. A gran distancia, le siguen otros tipos de vehículos: articula-

## Accidentalidad del verano



• Accidentes mortales a 24 horas en julio y agosto. (Fuente: DGT).

## HA SIDO EL VERANO CON MENOS ACCIDENTES Y VÍCTIMAS MORTALES DE LOS ÚLTIMOS 25 AÑOS

### LA ACCIDENTALIDAD VERANIEGA, DÍA A DÍA

La revista "Tráfico" ha realizado un seguimiento diario, durante los meses de julio y agosto, de los accidentes mortales y ha seleccionado algunos que por sus características 'retratan' la accidentalidad veraniega. Alcohol, somnolencia o cansancio, velocidad inadecuada, no respetar la distancia de seguridad, no utilizar casco o cinturón de seguridad... Estas son algunas de las causas profundas de los mismos; el resultado siempre es el mismo: una tragedia.

JULIO	Nº Accid.	Muertos	H. Graves	H. Leves
Jueves, 1	12	13	6	3
Viernes, 2	8	9	6	2
Sábado, 3	13	14	6	14
Domingo, 4	14	17	9	11
Lunes, 5	8	9	1	4
Martes, 6	14	14	3	6

**Miércoles, 7** 6 6 2 5  
**Jueves, 8** 13 14 9 12  
En la autopista de peaje AP-7, en San Javier (Murcia), a un turismo se le revienta el neumático posterior derecho, cruza la mediana y choca contra una furgoneta. El accidente provoca 2 muertos, 1 herido grave y 4 heridos leves. Y muchos de ellos viajaban sin cinturón.  
**Viernes, 9** 8 11 2 4  
**Sábado, 10** 10 10 10 1

**Domingo, 11** 14 27 12 13  
Fue el peor día del verano: aunque no hubo muchos accidentes (14), sí fueron graves, ya que el número de muertos fue el triste 'record' del periodo (27). El 'peor' se produjo en Mérida (Badajoz) en la A-5, donde un turismo ocupado por tres personas, por somnolencia del conductor, cruzó la mediana y chocó fron-

## LAS POSIBLES CAUSAS DE LA REDUCCIÓN

Además de las medidas que ha puesto en marcha la DGT, es evidente una mayor concienciación y respeto a las normas por parte de los conductores.

- ✓ **Campañas de información:** La DGT insertó durante el verano más de diez millones de mensajes publicitarios en televisión, radio, medios escritos, cines e Internet.
- ✓ **Paneles con mensajes variables:** 1.600 paneles con mensajes variables en las carreteras advertían del peligro del consumo de alcohol o el exceso de velocidad.
- ✓ **Permiso por puntos:** Se establecerá en aproximadamente un año y será, según el ministro del Interior, "un instrumento idóneo de control".
- ✓ **Controles más exhaustivos:** Se realizaron más de medio millón de pruebas de alcoholemia (casi el doble que el verano anterior) y más de cuatro millones y medio de controles de velocidad (dos millones más que en 2003).

dos, furgonetas y camiones.

### LO PEOR, LOS JÓVENES

Por edades, disminuyeron los accidentes presuntamente causados por los conductores entre 18 y 60 años (416 en 2004 por 497 en 2003) con un descenso del 30% en la franja de edad de los 31 a los 40 años, y aumentaron los presuntamente causados por menores de 18 y mayores de 60.

Conviene destacar que más del 30%

talmente con otros dos turismos, provocando 5 muertos, 1 herido grave y uno leve.

Lunes, 12	5	5	3	1
Martes, 13	10	15	5	8
Miércoles, 14	4	4	4	0



**Jueves, 15** 5 5 5 2  
En el accidente de la foto superior, en la A-42 (Cabañas de la Sagra, Toledo), un conductor, bajo los efectos del alcohol, realiza una maniobra incorrecta al incorporarse a la autovía y choca contra



Más de mil vehículos se vieron involucrados en accidentes este verano.

de las víctimas mortales tenía entre 18 y 30 años. Así, durante el pasado verano murieron en total 280 menores de 30 años en accidentes de circulación, casi un 40% del total. Por eso, el ministro del Interior, José Antonio Alonso, aseguró que, ante este preocupante dato, será necesario estar "especialmente atentos" a los conductores jóvenes, pues la mortalidad se mantiene muy alta en esas edades.

**POR TIPO DE CARRETERA.** Según el tipo de vía, en las carreteras convencionales se produjeron 537 víctimas mortales (14% menos que en 2003) y 461 accidentes mortales (casi un 12% menos). Destaca el descenso de los accidentes y víctimas mortales del 45% en autopistas

### AGOSTO, EL MES EN QUE MÁS BAJÓ LA MORTALIDAD (-23%). PESE A TODO EL MINISTRO DEL INTERIOR DIJO QUE "NO HAY QUE BAJAR LA GUARDIA"

de peaje (51 muertos en 2003, 28 en 2004). Respecto a la titularidad de las vías, carreteras estatales y autonómicas sumaron a partes iguales 464 accidentes

mortales en los que fallecieron 544 personas.

Por franjas horarias, el tramo que va desde las siete de la mañana a las dos de la tarde registró los mayores índices de siniestralidad, con 224 víctimas, lo que supone el 32% del total.

Por otra parte, el 77% de los conductores y pasajeros utilizó sistemas de retención o casco protector. Respecto a los peatones, 49 fallecieron atropellados, 18 menos que en verano de 2003: descendió la mortalidad en diez comunidades autónomas (diez peatones muertos menos en Andalucía y cinco en Murcia) y aumentó en Aragón, Castilla-La Mancha, Galicia, Navarra y Valencia, donde subió de tres peatones muertos en 2003 hasta los 10 del pasado verano. ♦

#### LA ACCIDENTALIDAD VERANIEGA, DÍA A DÍA

un turismo que estaba en el arcén. Los usuarios, que llevaban cinturón, resultaron grave y leve, respectivamente, pero el golpe desplaza el vehículo y atropella al ocupante que se había apeado.

	Nº Accid.	Muertos	H. Graves	H. Leves
Viernes, 16	9	12	4	4
Sábado, 17	8	8	2	0
Domingo, 18	16	23	18	16
Lunes, 19	13	15	6	11
Martes, 20	7	7	4	2
Miércoles, 21	6	9	4	2
Jueves, 22	6	6	3	4

**Viernes, 23** 10 10 5 7  
En Galapagar (Madrid), en la M-519, de madrugada (5 y 20 minutos) un turismo (foto derecha) circula a velocidad inadecuada, se sale de la vía y vuelca. El conductor, que no lleva cinturón, muere: el pasajero, que sí lo lleva, resulta herido grave.



Sábado, 24	12	13	8	3
Domingo, 25	5	8	4	5
Lunes, 26	8	9	2	0
Martes, 27	9	10	2	4

**Miércoles, 28** 17 20 14 4  
Es el día de julio que más accidentes se producen (17). En la N-610, en Villamartín de Campos (Palencia), dos turismos, por somnolencia del conductor de uno de ellos que invade el sentido contrario, chocan frontalmen-

te. Hubo 3 muertos y 4 heridos graves.				
Jueves, 29	8	8	2	3
Viernes, 30	11	11	1	4
Sábado, 31	6	6	1	15

AGOSTO				
Domingo, 1	16	21	6	13
Lunes, 2	9	13	5	2
Martes, 3	13	13	10	18
Miércoles, 4	8	10	3	2
Jueves, 5	11	11	8	0
Viernes, 6	7	8	0	2

**Sábado, 7** 18 20 12 27  
Es uno de los tres días que, en agosto, mayor número de accidentes (18) se produjeron.

Domingo, 8	11	14	4	2
Lunes, 9	5	5	4	1
Martes, 10	7	7	4	5

XAVIER HORCAJO (\*)

## ¿Qué harías para salvar 1.000 vidas?

Cada año, 4.000 personas mueren en España a causa de accidentes de tráfico en carretera. Los expertos consideran que, con un esfuerzo de todos nosotros, se podría reducir este número en unos 1.000 muertos menos por año (tres vidas ganadas cada día). Mil vidas podrían salvarse si nos esforzásemos en dar prioridad a este asunto sobre otros que, en el fondo, tienen menos importancia porque siegan menos vidas. Mil personas al año son más de cinco veces las víctimas de la barbarie de Atocha... ¡Se dice pronto! ¿Valen menos esas vidas que las de un terremoto o cualquier lejana tragedia que conmueven nuestra solidaridad? ¿Por qué el SIDA sensibiliza y esto no?

¿Pero qué habría que hacer? Honestamente, lo que sea. Sólo falta que enviemos el mensaje: Estamos preparados. Queremos ganar mil vidas este año. ¡Pongámonos a prueba! Tanto si se trata de llevar chalecos reflectantes hasta cuando vamos al baño, o de someternos a pruebas de alcoholemia, o incluso échenos cientos de esos anuncios de esos que ponen los pelos de punta por la tele. Eso está bien, pero ya se hace; y no parece que sea del todo efectivo. Por lo menos no resuelve a la velocidad requerida. Falta la sensación global de estar implicados en una cruzada social contra los accidentes que nos empape a todos. En primer lugar al Rey -gran aficionado al motor- que soslaya esta matanza como si no tuviera importancia. Creo que debería hablarnos de ello cada Navidad, una tras otra. Nos lo debe, ya que toda su vida ha estado haciendo apología de la velocidad... Y así no vamos bien.

Y del Rey abajo, lo mismo. Del RACE al RACC; del Real Madrid, al



### ¿COMPRARÍA A SU HIJO UN COCHE CON EL QUE SE HAN MATADO MILES DE JÓVENES ESTE AÑO?

un coche a sus hijos en el que se han matado cien jóvenes este año? ¿No tendrán demasiado motor y poca frenada? Pues se acabó. Tiren de la manta de todo este drama. Aunque sólo sea por el egoísmo del ahorro que supondría para la sociedad española. ♦

(\*) Artículo publicado en el semanario Época.



Barça, o al Valencia. Lo mismo el Banco Santander, que el BBVA. De Abertis a

ANFAC; los fabricantes de coches y las aseguradoras. Sin olvidar los centros de tratamiento de tetrapléjicos, que si fueran de obligada visita en edad escolar formarían parte de la cultura vial que nos hace falta. La del riesgo, que nadie nos muestra. Todos deberían sumarse con iniciativas lo menos cínicas posibles. No como esa Fundación de los que se forran con el alcohol que da unas monedas para tranquilizar su conciencia. ¿Por qué se vende gúisqui o coñac en los bares de autopistas y carreteras?

Debemos elevar el nivel de exigencia de forma global. Exigencia con el parque de vehículos. Más cámaras. Más tramos iluminados. Más agentes de tráfico. Exigencia con los puntos negros". La administración debe inmediatamente ponerse a corregirlos y si es necesario a rediseñar lo que haga falta. Los conductores no aceptamos que los puntos negros se conviertan en tradicionales "porque han estado ahí siempre". Eso y miles de cosas más, como que las Administraciones y las concesionarias de ITV informen sobre los modelos y marcas que son menos seguros. ¿Compraría



sin embargo, tuvo el mayor número de heridos graves (17) y leves (30). ¿La razón? Un accidente en el que estaba implicado un autobús y provocó 25 de los 30 heridos leves.

**Domingo, 29** 10 11 9 15

En Cijuela (Granada), en la autovía A-92, el conductor de un turismo circula con una alcoholemia excesiva y sin utilizar cinturón. El coche se sale de la vía, choca con una valla y vuelca (foto superior). Un ocupante, también sin cinturón, muere.

Lunes, 30 7 7 5 4

**Martes, 31** 4 4 5 5

En una carretera autonómica (EX-105), el conductor de un camión se distrae y choca, por alcance, con un tractor agrícola, con varios ocupantes en un remolque que arrastraba. Uno de los ocupantes resulta muerto: los dos conductores y otro ocupante, graves; y dos heridos leves. Además, el camión también choca con otro tractor.

Jueves, 19	12	14	5	7
Viernes, 20	7	9	6	4
Sábado, 21	10	11	5	5
Domingo, 22	5	5	2	8
Lunes, 23	9	10	8	11
Martes, 24	8	9	3	0
Miércoles, 25	7	8	12	2
Jueves, 26	4	4	8	2
Viernes, 27	13	19	14	13

**Sábado, 28** 14 15 17 30  
Este día se produjeron la mitad de accidentes que en los días 'punta' de agosto (14), pero,

Miércoles, 11	10	17	6	3
Jueves, 12	7	8	4	1
Viernes, 13	6	6	1	7

**Sábado, 14** 18 22 8 7

Es el día en que más muertos se produjeron (22) y, a la vez, el segundo de los días que, en agosto, mayor número de accidentes (18) sucedieron. Entre ellos, en Alcudia de Crespins (Valencia) los cuatro ocupantes de un turismo -entre ellos un niño de 1 año de edad- resultan muertos tras salirse de la vía, cruzar la mediana y chocar contra un muro, incendiándose. La causa: la somnolencia del conductor.

Domingo, 15 5 5 5 10  
Lunes, 16 11 12 2 9

**Martes, 17** 18 20 12 10  
Es el tercero de los días que, en agosto, mayor número de accidentes (18) se produjeron

Miércoles, 18 4 4 0 4



## REGLAMENTO DE CONDUCTORES:

Habr  nuevo permiso de plástico y se podrá conducir motos con autorización para turismos

# MÁS FACILIDADES

El antiguo permiso de conducir tiene los días contados. Se sustituir  progresivamente por el nuevo formato de plástico, tamaño tarjeta de crédito, que comenzará a expedirse el próximo noviembre en algunas provincias. Es uno de los cambios más significativos que experimenta el Reglamento de Conductores que contempla otras cuestiones como la posibilidad de pilotar motos ligeras con el permiso que habilita a conducir turismos.

José Ignacio RODRÍGUEZ

**C**on el fin de efectuar la transposición de la Directiva Comunitaria sobre el permiso de conducción y resolver algunas cuestiones prácticas que han surgido desde la aprobación del Reglamento de Conductores (RD 772/1997 de 30 de mayo), se ha aprobado su reforma, que entrar  en vigor a partir del pr xi-

mo 20 de octubre. Además del nuevo permiso en formato de tarjeta de plástico (ver recuadro), exigido por la normativa comunitaria y de implantación progresiva, éstas son las principales novedades:

■ **MOTOS CON PERMISO DE COCHE.** Con el fin de mejorar la fluidez de la circulación en los núcleos urbanos y de reducir, en general, el consumo de combustible y los niveles de contaminación, se permite

que los conductores en posesión del permiso de conducción de la clase B –el que autoriza a conducir turismos– con una antigüedad superior a tres años podrán conducir determinadas categorías de motocicletas en territorio nacional. Se trata de motocicletas con una cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, una potencia máxima de 11 kilovatios y una relación potencia/peso no superior a 0,11 kilovatios/kilogramo.

■ **NUEVAS PRUEBAS.** Para adaptar las pruebas de aptitud teóricas y prácticas a la nueva normativa europea, se han introducido algunas modificaciones. Por un lado, se han ampliado los contenidos de las pruebas teóricas y se han incluido expresamente algunos como: la conducción en túneles y la conducción económica, determinados conocimientos de mecánica de acuerdo con



el equipamiento de los vehículos más modernos, los factores de seguridad relativos a la carga, así conocimientos sobre qué hacer en caso de accidente en los vehículos de transporte de viajeros.

Por otro lado, se han modificado las maniobras correspondientes a la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado, especialmente en cuanto al permiso de conducción de motocicletas, de las clases A1 y A. Además, se han ampliado las aptitudes y comportamientos que deben ser objeto de evaluación en la prueba de circulación en vías abiertas al tráfico general. Asimismo, se modifican los requisitos que deben reunir los vehículos de examen para la obtención del permiso de conducción de las clases C1, C, D1, D y E. Precisamente, otra de las innovaciones es la posibilidad de que se efectúe el examen práctico a bordo de un vehículo con cambio automático, aunque en este caso el permiso de conducción sólo autoriza a manejar coches de estas características. Hasta ahora solamente era posible por razones médicas.

No obstante, se establece un plazo de cinco años para la implantación de las nuevas maniobras para la obtención del permiso de conducción de las clases A1 y A y otro de diez para que los veh -

los de examen, actualmente dados de alta en las escuelas de conductores, se adapten a las nuevas exigencias.

■ **DIABETES Y MIOPI .** Respecto a las aptitudes psicofísicas, el período de vigencia del permiso de los conductores afectados de visión monocular queda a criterio facultativo, pudiendo ser el período normal que corresponda según la edad y el período de carencia en el que los conductores sometidos a cirugía refractiva –operación para subsanar miopías– no pueden conducir, se reduce a tres meses; no obstante, se amplía el pe-

r odo de vigencia ya que, transcurrido el primer año, queda a criterio facultativo.

■ **PERÍODOS DE VIGENCIA.** La prórroga de la vigencia –renovación– del permiso o licencia de conducción puede solicitarse dentro de los tres meses anteriores a la fecha de vencimiento, que es la que contará para la siguiente renovación. Hasta ahora, el período de vigencia del permiso de conducción se reducía cuando se solicitaba la prórroga antes de la fecha de vencimiento.

■ **PROFESIONALES EXTRANJEROS.** Con el fin de facilitar la contratación de conductores profesionales procedentes de países que no pertenecen a la Unión Europea ni al Espacio Económico Europeo con los que no se haya firmado un acuerdo o convenio bilateral para el canje de los permisos de conducción, se permite el cambio de esos permisos extracomunitarios por los equivalentes españoles. No obstante, sus titulares han de superar una prueba teórica, acreditar haber estado contratados por una empresa establecida en España por un tiempo no inferior a seis meses y carecer de antecedentes desfavorables por infracciones graves o muy graves. ◆

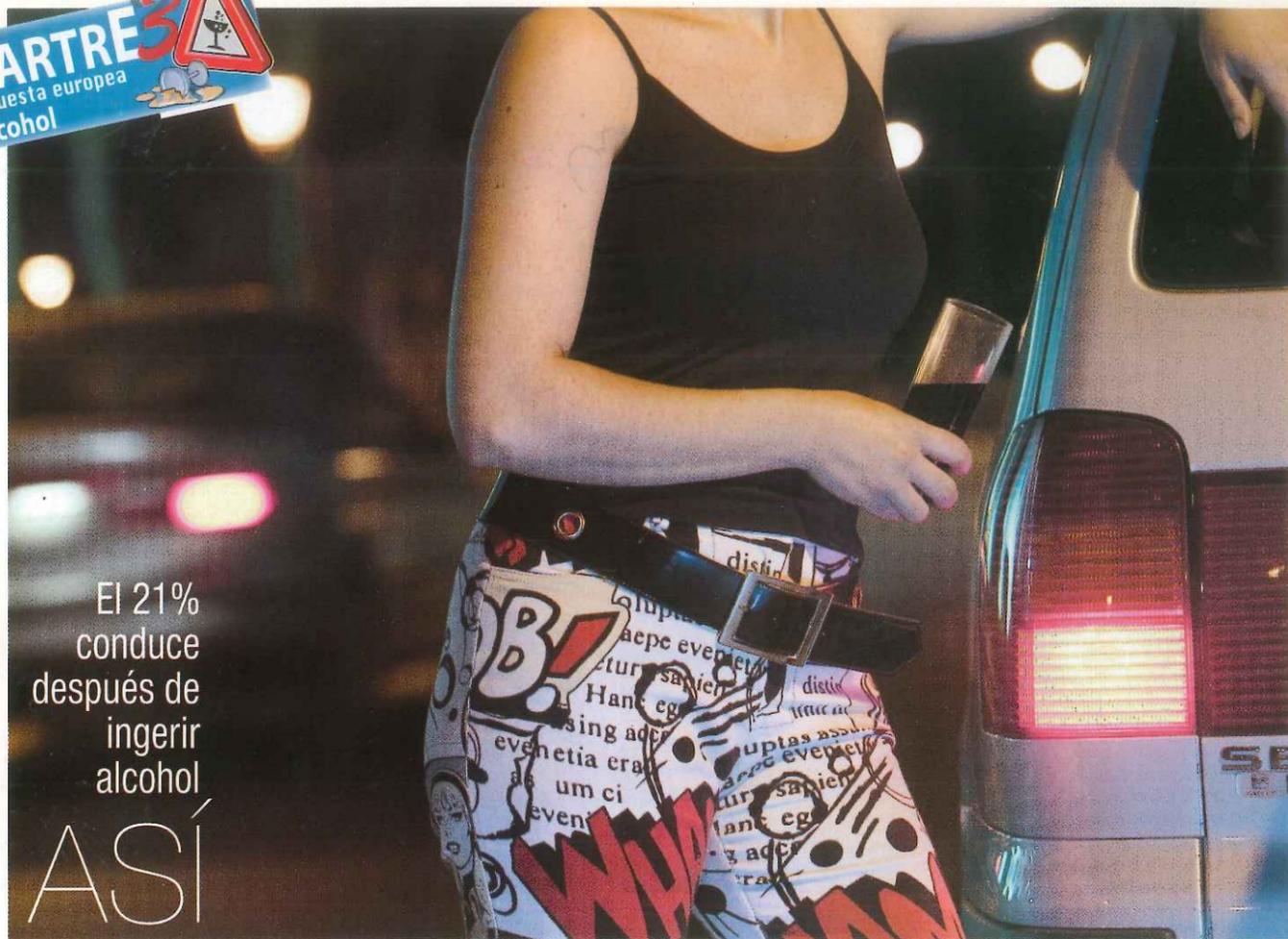
## ASÍ SERÁ EL NUEVO PERMISO DE CONDUCIR



El nuevo permiso de conducción, tal y como exige la normativa europea, es de plástico y tiene un formato similar al de una tarjeta de crédito, lo que lo hace más práctico –aunque no incorpora ni ‘chip’ ni banda magnética– y hace más difícil su falsificación. De hecho, cada permiso sale de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre con su propio número de serie. Su implantación se efectuará de forma progresiva, ya que sólo se expedirán en este formato los permisos nuevos y aquellos cuya vigencia se prorroga (renovación), por lo que no se aplicará a los duplicados por robo, extravío o deterioro. Se prevé que comience a expedirse en las Jefaturas Provinciales de Tráfico de Asturias y Córdoba a partir de principios de noviembre y se irá extendiendo a las demás provincias desde enero de 2005, de modo que a finales de abril concluir  su implantación en toda España.



**EL NUEVO PERMISO COMENZARÁ A EXPEDIRSE EN ASTURIAS Y CÓRDOBA EN NOVIEMBRE Y SE EXTENDERÁ AL RESTO ENTRE ENERO Y ABRIL DE 2005**



El 21%  
conduce  
después de  
ingerir  
alcohol  
**ASÍ**

# SE BEBE EN EUROPA

Beber y conducir es uno de los factores que más afectan a la seguridad vial y la sociedad suele relacionarlo con los jóvenes y su estilo de vida. En este capítulo del estudio SARTRE 3 se abordan aspectos como la manera de beber, así como las situaciones, cantidad y frecuencia en que se hace, ya que las valoraciones de los encuestados y su convencimiento personal influyen decisivamente en las conductas que asumen.

Fermina SANCHEZ  
Infografía: Dílrios

La conducción bajo los efectos del alcohol es uno de los factores de mayor implicación en la seguridad vial. La mayoría está de acuerdo con esa aseveración, aunque es preciso matizar los puntos de vista de los conductores respecto a la manera de beber, las situaciones, cantidades y frecuencia en que se hace, ya que sus valoraciones y

su convencimiento personal influyen decisivamente en las conductas que asumen. Esta conducta de riesgo se asocia a menudo con la gente joven y su estilo de vida y diversión. Sin embargo, en la muestra global europea no hay diferencias significativas entre los conductores más jóvenes (18-24 años) y los de otros grupos de edad. Sólo en algunos países es mayor la proporción de jóvenes en relación con los riesgos del alcohol.

La valoración que se hace del alcohol como posible causa de accidentes puede determinar en parte la conducta que se

asume. Tanto de los que consideran que el alcohol "nunca o raramente" es causa de accidentes como de los que creen que "sólo a veces" lo es se pueden esperar conductas de menor preocupación por la posible influencia del alcohol.

**INFLUYE MUCHO.** En general, en España se considera que el alcohol influye mucho en la conducción y puede ser causa de accidente. El 82% de la muestra española contestó que el alcohol es causa de accidentes frecuentemente, muy frecuentemente o siempre. El porcentaje que tiene las opiniones más arriesgadas (el alcohol "nunca", "raramente" o "a veces" puede causar accidente) es diferente en cada subgrupo: casi una cuarta parte de los varones más jóvenes concede poca importancia al factor alcohol en los accidentes; las proporciones son ligeramente más pequeñas entre los varones de los otros grupos de edad y las mujeres de todas las edades valoran más la influencia negativa del alcohol.

Respecto a los demás países partici-

pantes en el estudio, sólo Chipre tiene menos de un 80% de conductores que considera que este factor causa accidentes frecuentemente, muy frecuentemente o siempre. En la mayoría de los países esa proporción ronda o supera el 90%.

En cuanto al consumo en general —no asociado a la conducción—, el 10% de la muestra global SARTRE 3 consume alcohol cinco o más días a la semana y el mayor porcentaje de bebedores frecuentes aparece en Italia (25%) y en los Países Bajos y Portugal (23%), mientras que los grupos más pequeños de bebedores frecuentes son los de Estonia (1%), Finlandia y Polonia (2%), Suecia (3%) e Irlanda (5%); en España son el 12%. Aparecen marcadas diferencias entre los países mediterráneos, los del este europeo, los nórdicos y los centro-occidentales. Considerando una muestra única —la de los países de esas cuatro zonas—, los conductores de los países del sur o mediterráneos tienen mayor proporción de bebedores frecuentes, pero, al mismo tiempo, también destacan por una mayor proporción de abstemios (en España, el 36% son no-bebedores). Suecia y Dinamarca tienen el menor número de conductores que no beben nunca.

**BEBEN Y CONDUCEN.** El grupo que asume el comportamiento arriesgado respecto a beber y conducir suma el 21% de la muestra global SARTRE 3. De nuevo los países del sur europeo (Chipre, Italia, España y Portugal) destacan por tener los mayores porcentajes de conductores que contestaron que en alguna ocasión conducen después de beber (más de un 40%), aunque sin especificarse cantidades, mientras que destacan por las menores porcentajes Polonia, Suecia, Hungría,



► El 66% de los encuestados españoles espera que raramente o nunca le hagan controles de alcoholemia.

## HAY UNA MAYOR PROPORCIÓN DE CONDUCTORES QUE BEBEN FRECUENTEMENTE EN LOS PAÍSES DEL SUR EUROPEO

República Checa, Estonia y Finlandia.

Al valorar cómo se distribuye este grupo de conductores arriesgados según la edad, sin distinguir género, puede apreciarse que en la muestra global SARTRE 3 son los dos grupos de mayor edad los que asumen el riesgo que se está anali-

zando en una proporción ligeramente superior a la de los más jóvenes. Por países, además de en España, sólo en cinco estados (República Checa, Estonia, Alemania, Grecia y Hungría) la proporción de los más jóvenes (18-24 años) es ligeramente mayor que en los demás grupos.

En la muestra española (1.695 conductores), el 36% contestó que no toma alcohol nunca. El 20% toma alcohol, pero no lo asocia con la conducción y el 43% contesta que conduce alguna vez después de consumir alcohol —el 74% son varones y el resto mujeres—. El grupo de riesgo de los que mezclan alguna vez alcohol y conducción está compuesto por el 54% de los conductores de 18-24 años, el 49% de 25-39 años, el 38% de 40-54 años, y el 33% con más de 54 años. Predominan, por tanto, los conductores de los dos pri-

### Hábitos de alcohol y conducción en Europa





► El 43% de los conductores españoles conduce alguna vez después de haber bebido.

meros grupos de edad; y tanto unos como otros mezclan alcohol y conducción sobre todo 1-2 días/semana o esporádicamente (menos de 1 día/semana).

A la cuestión sobre la frecuencia con la que habían conducido cuando, en su opinión, podían estar superando el límite legal de alcohol permitido, en la muestra global europea el 5% contesta que lo ha hecho un día o más en la semana anterior a la encuesta. En general ese porcentaje es bajo en casi todos los países, pero en Chipre, Croacia, Grecia, Italia y España, las proporciones son un poco más altas.

**¿CUÁNTO PUEDO BEBER?** Calcular la cantidad de alcohol que se puede beber sin llegar al límite permitido para conducir resulta complicado, por la dificultad de traducir en unidades de alcohol los diferentes tipos de bebidas alcohólicas. Para facilitar el cálculo, en la encuesta se utilizó una tarjeta con imágenes de diferentes bebidas (una copa de vino, una caña de cerveza, un combinado del refresco/licor, etc.) y su equivalencia en unidades. Además, aunque el nivel de alcoholemia varía en función del tipo de bebida, de si se ingiere junto a alimentos y del propio sexo y peso de la persona, generalmente, la posibilidad de superar el límite legal en España a partir de 3 unidades es muy alta.

Pues bien, los resultados indican que el 19% de los entrevistados de la muestra cree que no pueden tomar nada de alcohol si quieren permanecer por debajo del límite permitido; el 63% opina que puede tomar 1-2 unidades; el 13%, 3-4 unidades;

des; y el 4% que puede tomar 5 o más unidades sin sobrepasar el límite. En los países con tasas más altas permitidas, se tiene la idea de que se puede tomar bastante más alcohol.

La mayoría de los conductores europeos (71%) no sufrió ningún tipo de control de alcoholemia durante los tres años anteriores a la encuesta. El 16% fue controlado una vez y el 13% restante, más de una.

## LA MAYORÍA DE LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES (76%) ESTÁ DE ACUERDO CON UNA MAYOR SEVERIDAD CON EL ALCOHOL; EL 13%, EN CONTRA

Un control bastante escaso en general, aunque fue mayor en Finlandia, Estonia y Eslovaquia (el 50% de los conductores, al menos una vez). Los países con el menor nivel de vigilancia de la alcoholemia en los tres años anteriores a SARTRE 3 son Italia, Irlanda y Reino Unido, donde más del 90%

de conductores no había sufrido control alguno. En España, el 68% de los encuestados no ha sido controlado nunca; el 20%, sólo una vez; y el 12%, más de una.

Las expectativas de control, por lo tanto, no son muy altas, aunque han aumentado en ocho países, entre ellos España, respecto a la encuesta anterior. Así, en nuestro país el 32% espera que "nunca" le hagan un control de alcoholemia y el 34%, lo espera "raramente".

**MÁS SEVERIDAD.** En la muestra española, el 13% está en desacuerdo con una mayor severidad con las infracciones relacionadas con el alcohol; pero la mayoría (76%) está de acuerdo y al 11% le es indiferente. Esas respuestas podrían tener que ver con el hecho de haber sido sancionados por conducir bajo los efectos del



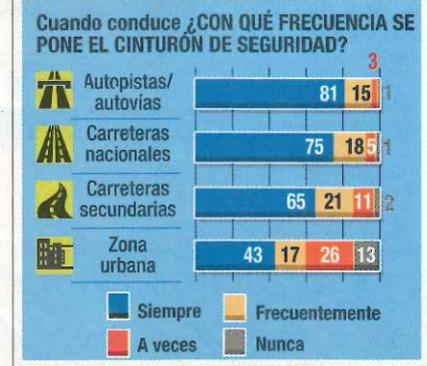
► En España, el 32% ha sido controlado alguna vez.

alcohol, pero sólo el 4% de los conductores españoles había sido sancionado de algún modo durante los tres años anteriores a la encuesta.

Preguntados por la utilidad de tener en el coche un dispositivo para comprobar si han bebido alcohol y que le impida conducir si el nivel de alcoholemia medido sobrepasa el límite establecido, en la muestra española encontramos que la mayoría de los conductores (66%) considera que ese tipo de dispositivo sería "totalmente" o "bastante" útil. No aparecen diferencias considerables por edad/género, aunque los varones más jóvenes lo consideran ligeramente menos útil. Los niveles de aceptación son bastante similares en los diferentes países. En la muestra global europea, el 32% lo considera "totalmente" útil y otro 34% lo considera "bastante" útil. ♦

En el próximo número:  
**SARTRE 3: La velocidad**

**FE DE ERRORES.** En el reportaje general sobre la encuesta "SARTRE 3", publicado en el número anterior, se deslizó un error -que ahora corregimos- en la infografía sobre el uso del cinturón de seguridad.



► Los nuevos sistemas de iluminación dirigen la luz al centro de la calzada.

# LUZ PARA SALVAR VIDAS

Parece una afirmación de Perogrullo: una vía bien iluminada reduce no sólo la cantidad, sino la gravedad de los accidentes. Las estadísticas señalan que los accidentes se reducen de un 30% a un 40%. En gravedad, los estudios confirman que en una vía sin iluminar son seis veces más grave que en una calzada perfectamente iluminada.

Néstor NORMA  
Fotos: Paul Alan PUTNAM

**E**l número de muertos y heridos graves por accidentes de tráfico en las carreteras sin iluminar casi duplica al de los producidos en las bien iluminadas. Según el Anuario Estadístico de Accidentes de la Dirección General de Tráfico (DGT), en 2003 se produjeron en las carreteras sin iluminación 9.042 accidentes, mientras

**SEGÚN LA AEC (ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA), EL 48% DE LAS VÍAS NACIONALES TIENE UNA ILUMINACIÓN DEFICITARIA**

Con vías iluminadas los accidentes se reducen en cantidad y en gravedad

en las vías iluminadas la cifra caía a 5.516 (ver cuadro). En el mismo año, en las carreteras sin iluminación las muertes por accidentes de tráfico ascendían a 1.245 y, en cambio, en las iluminadas esa cifra descendía a 516. Y lo mismo puede decirse de los heridos de gravedad: en carreteras con iluminación llegaron a contabilizarse 2.038, cuando en aquellas sin iluminación se doblaba esta cifra y llegaba a 4.246.

**LO QUE CUESTA ILUMINAR.** "Iluminar las autovías conlleva el doble del costo de las travesías, pero como además hay que iluminar los enlaces, aquí el costo se triplica", declara a "Tráfico" Jacobo Díaz, director técnico de la Asociación Española de la Carretera (AEC). Un punto de luz cuesta aproximadamente 1.500 euros e incluye el costo del báculo (poste o soporte) y de la luminaria. Como cada punto de luz suele ir colocado a 50 metros de distancia, en cada kilómetro habría 20 puntos de luz. Por tanto, el

costo de instalar la iluminación en cada kilómetro de vía ascendería a 30.000 €, cifra que se duplica en las vías de dos carriles por sentido. A esta cantidad, claro, habría que sumar el coste de la energía y el de mantenimiento. En este sentido, recientemente, la Comunidad de Madrid ha destinado 1,75 millones de € a la conservación de 8.000 puntos de luz –que cubren amplios tramos de carreteras, todas las travesías y el 90% de las glorietas, intersecciones y enlaces– y la instalación de nuevos, con el fin de reducir el número de accidentes.

“En la iluminación de carreteras –añade Jacobo Díaz (AEC)–, es tan mala la escasez como el exceso”. Según una evaluación visual de iluminación, realizada en mayo de 2004 por la AEC, en la red de carreteras nacionales un 26% de los tramos analizados presenta una iluminación excesiva; un 48%, deficitaria; y, finalmente, un 26%, una adecuada iluminación (ver recuadro). En cuanto a los ‘nidos de contraste’ (zonas negras en vías mal iluminadas), un 42% de las carreteras nacionales presenta una iluminación uniforme y adecuada, mientras un 58% la tiene deficitaria. Por último, según el citado informe de la AEC, el coste aproximado de adecuar la iluminación excesiva sería de 1,25 millones de €, mientras que para adecuar el déficit de iluminación se necesitarían 47 millones de €.

**SOLUCIONES MODERNAS.** Entre las innovaciones tecnológicas del alumbrado público, se ha reemplazado el tradicional globo opalino –que comenzó a utilizarse en 1978– por una luminaria con un sistema óptico que dirige la luz hacia la calzada, de manera que se reduce el consumo energético hasta un 50%. “El



► Las carreteras mal iluminadas presentan zonas negras, llamadas ‘nidos de contraste’.



► En las glorietas los ramales de acceso deben estar bien iluminados para orientar al conductor al salir.

globo lo que hacía era distribuir la luz en todos los sentidos, con gran derroche energético”, afirma Fernando Vila, director técnico de Philips y representante español ante la CIE (Comisión Internacional de Alumbrado) –ver entrevista página siguiente–. La nueva luminaria logra, además, mayor protección del medio ambiente con menores emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>).

En las vías urbanas se está imponiendo un nuevo concepto de iluminación que tiene en cuenta no sólo al usuario, sino también el entorno. Hoy, las soluciones modernas tienden a concentrar la luz en la calzada, al tiempo que se in-

## EN 2003, LOS ACCIDENTES CON MUERTOS Y HERIDOS GRAVES EN CARRETERAS SIN ILUMINAR DUPLICARON A LOS PRODUCIDOS EN VÍAS BIEN ILUMINADAS

tenta no ‘bañar’ de luz los edificios, lo que provoca contaminación luminosa y molestias para los vecinos. Para evitarlo, en las travesías se instalan postes más bajos con fotometrías adaptadas a la anchura de la calzada que se pretende iluminar. Así, para iluminar un máximo de siete metros de ancho de la calzada más arcén se colocan báculos de cinco o de siete metros de alto.

En cuanto a la disposición de los puntos de luz, puede ser de tres tipos (ver infografía inferior): unilateral –los puntos de luz se colocan a un mismo lado de la calle–, pareada –se disponen a pares a uno y otro lado de la calle– y al tresbolillo –alternados y en diagonal a ambos lados de la calle–.

En las autovías, la iluminación se suele duplicar o triplicar en zonas de enlace o zonas conflictivas, donde el conductor debe tomar decisiones rápidas al volante.

**GLORIETAS MÁS ILUMINADAS.** En las glorietas, cuyo uso generalizado es relativamente reciente en España, se ha determinado que, ante ellas, el conductor sufre un incremento de las tareas mentales y visuales. Y si, además, no reconoce su contorno y no dispone de iluminación suficiente de los faros del vehículo, aumenta la probabilidad de que se produzca un accidente.

“En un principio se iluminaba el centro de la glorieta. Ahora hay estudios que dicen que, en casos de estrés, el usuario sólo ve el punto más iluminado, pero no los vehículos que acceden a la intersección”, asegura Jacobo Díaz. Las recomendaciones actuales aconsejan iluminar la periferia de las glorietas, para que el conductor perciba desde unos 500 metros su contorno y disminuya la

### COMO ILUMINAR BIEN LAS VÍAS

Una correcta iluminación requiere, en primer lugar, un sistema óptico direccional. Además, según el tipo y las características de la vía (travesías, glorietas, carreteras de una o dos calzadas...) varía la altura, la distancia y la disposición de las farolas.



### Formas de colocación de los puntos de luz



### CARRETERA DOBLE CALZADA

Soportes de 18 a 25 m. de altura. Lámpara con sistema óptico





► En autovías, la iluminación se suele duplicar o triplicar en zonas conflictivas.

#### ASÍ ESTÁ LA ILUMINACIÓN EN LAS CARRETERAS DEL ESTADO (\*)

	EXCESIVO	ADECUADO	DEFICITARIO
Estado de la iluminación	26%	26%	48%
Coste estimado de adecuación	1,25 millones €	47 millones €	

(\*) Evaluación visual de iluminación realizada por la AEC. Mayo 2004.

velocidad; igualmente, los ramales que parten de la glorieta deben iluminarse un mínimo de 60 metros, para que el conductor se oriente sobre la dirección de las salidas.

Según el técnico de AEC, Pozuelo de Alarcón (Madrid) y Motril (Granada) son los municipios que adelantan el futuro en iluminación urbana, sobre todo en travesías y glorietas, donde han mejorado notablemente la seguridad del tráfico.

**UN MANTENIMIENTO CARO.** Pero existe un elemento conflictivo en la iluminación de las carreteras: el mantenimiento. Y no sólo porque éste es muy costoso, sino porque incluye el pago de la energía eléctrica necesaria para su funcionamiento. "Se han dado casos muy curiosos -asegura Fernando Vila, director técnico de Philips-: algún municipio ha renunciado a mantener la vía iluminada porque el gasto de explotación es muy elevado". El Ministerio de Fomento, cuando construye una vía en un municipio, paga la primera instalación, pero su explotación pasa al organismo consistorial. Según el técnico de Philips, la solución idónea sería la que se aplica en la provincia de Lérida, donde existe una empresa que hace no sólo mantenimiento de firmes, sino de iluminación. ◆

#### ACCIDENTES EN VÍAS ILUMINADAS Y SIN ILUMINAR

CARRETERA		
	Noche con iluminación	Noche sin iluminación
Nº accidentes:	5.516	9.042
Muertos:	516	1.245
Heridos graves:	2.038	4.246
ZONA URBANA (*)		
	Noche con iluminación	Noche sin iluminación
Nº accidentes:	15.759	365
Muertos:	366	29
Heridos graves:	2.597	116

(\*) En zona urbana, las vías sin iluminar tienen menos intensidad media diaria de circulación (IMD), eso explica que tengan menos accidentes, muertos y heridos graves, que las vías iluminadas.

(Fuente: DGT. Año 2003).

**ILUMINAR DE FORMA ADECUADA UN KILÓMETRO DE CARRETERA CUESTA APROXIMADAMENTE 30.000 EUROS.**

#### FERNANDO VILA

Director Técnico de Proyectos de Philips

**"UNA BUENA ILUMINACIÓN REDUCE UN 35% LOS ACCIDENTES NOCTURNOS"**

Fernando Vila es experto en iluminación, director técnico de Proyectos de la firma Philips Ibérica y representante español en la CIE (Comisión Internacional de Alumbrado).

- En España, ¿están bien iluminadas las carreteras?
- Según estudios recientes, España se situaría por debajo de la media europea occidental en cuanto a instalaciones de iluminación de carreteras.
- ¿Hay ejemplos europeos con iluminación total de las carreteras?
- Bélgica y Holanda tienen iluminación en el 100% de las autovías y en el 70% de sus carreteras. Pero hay que reconocer que son países pequeños en extensión comparativamente al nuestro.
- ¿Una buena iluminación reduce la accidentalidad?
- Una buena iluminación, según estudios llevados a cabo en todo el mundo y en nuestro país por la AEC (Asociación Española de la Carretera), reduce hasta un 35% la accidentalidad nocturna.
- ¿Resulta muy caro iluminar una vía de comunicación?
- Aproximadamente cuesta unos 30.000 euros por kilómetro, en carretera, aunque este coste puede duplicarse en las zonas conflictivas, como cruces o intersecciones.
- ¿Cuáles son las carreteras mejor iluminadas de España?
- Hay bastantes, y no me gustaría destacar ninguna, pero no obstante, a título personal un ejemplo de tramos de autopistas bien iluminados son desde Santander hasta Bilbao (Autovía del Cantábrico), de Barcelona a Girona, en su tramo hasta Granollers (autopista A-7), la salida hasta Villalba por la A-6 (Madrid-A Coruña) y otras más.
- ¿Y las peor iluminadas?
- No procede hablar de peor iluminadas, sino escasas o excesivamente iluminadas. En nuestro país el criterio de iluminación en las autopistas, en general, es iluminar las áreas de peaje y de servicio; en las autovías, iluminar algunas incorporaciones o salidas conflictivas; y en las carreteras, aquellas que por su densidad (conexiones interurbanas) así lo aconsejan por la frecuencia en la accidentalidad. Sin embargo, habría troncos de autopistas y autovías que, por su densidad de tráfico o complejidad del trazado, requerirían iluminación.
- ¿Las nuevas tecnologías acabarán con los derroches energéticos?
- Las soluciones modernas tienden a concentrar la luz en la calzada, con sistemas ópticos que permiten ahorrar hasta un 50% de energía. Junto a ello, el avance tecnológico en fuentes de luz hace prever un futuro mucho más prometedor.

## 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](http://www.dgt.es/revista)

27<sup>a</sup> ENTREGA



- 1 En la autopista que se observa en la fotografía, ¿le está permitido adelantar por la derecha al vehículo que circula por delante de su vehículo?
- Sí, porque la derecha está libre.
  - No.

- 2 En una calzada con doble sentido de circulación y tres carriles, separados por marcas longitudinales discontinuas, ¿puede Ud. utilizar el tercer carril?
- Para circular, no, pero sí para hacer cualquier maniobra como cambio de sentido, adelantamiento, etcétera.
  - No, en ningún caso.
  - Sólo podrá utilizarlo para adelantar en vías fuera de poblado. En poblado sí lo podrá utilizar.



- 3 ¿Cree Ud. que las circunstancias que se observan en la fotografía son suficientes como para que el conductor del vehículo blanco que se ve en segundo lugar utilice la luz anti-neblina delantera?
- No.
  - Sí, porque ya se ha puesto el sol.

- 4 Ud. circula con su turismo por una vía fuera de poblado que tiene tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, reservados para cada sentido de la marcha. ¿Por cuál de ellos debe circular normalmente?
- Por el de la derecha, aunque podrá utilizar el resto de los carriles cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, siempre que no entorpezca a otros vehículos que me sigan.
  - Por los dos carriles más próximos a la derecha, dejando libre el carril izquierdo para efectuar adelantamientos.
  - Por el carril que más convenga a mi destino.



- 5 En la intersección que se observa en la fotografía, ¿debe ceder el paso al tractor agrícola?
- Sí, porque se aproxima por mi derecha.
  - No, porque se aproxima por una vía sin pavimentar.

- 6 ¿Qué debe hacer si, debido a una avería en su turismo, se ve obligado a circular a una velocidad anormalmente reducida por una autopista perturbando con ello gravemente la circulación?
- Detenerme en el arcén y solicitar ayuda.
  - Circular por el arcén derecho, si fuera transitable y suficiente, aunque deberá abandonar la autopista por la primera salida.
  - Circular lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, sin invadir el arcén.

- 7 Ud. circula conduciendo un turismo por una carretera convencional fuera de poblado con dos carriles para cada sentido de circulación. ¿Sabe cuál es la velocidad que en este tipo de vía se estima anormalmente reducida?
- La que sea inferior a 50 kilómetros por hora.
  - 60 kilómetros por hora o inferior.
  - La que sea inferior a 60 kilómetros por hora.



- 8 Al llegar a la intersección que se observa en la fotografía, ¿en qué lugar debe detenerse?
- Inmediatamente antes de la intersección.
  - No es necesario detenerse porque la señal no va acompañada de línea transversal continua.
  - Ante la señal, sin rebasarla ni con el vehículo ni con la carga.

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

**9** Entre el ocaso y la salida del sol, Ud. deberá encender la luz de carretera en su vehículo cuando circule por...

- a) Cualquier tipo de vía, siempre que esté insuficientemente iluminada.
- b) Vías interurbanas insuficientemente iluminadas.
- c) Vías interurbanas, suficiente o insuficientemente iluminadas.



**10** La limitación de velocidad de 40 kilómetros por hora expresada en la señal circular que se observa en la fotografía, ¿se aplica a todo el poblado?

- a) Sí.
- b) No.

**11** Por una autovía, ¿a qué velocidad máxima le está permitido adelantar conduciendo un turismo?

- a) A 140 kilómetros por hora.
- b) A 120 kilómetros por hora.
- c) A 110 kilómetros por hora.



**12** En esta vía fuera de poblado de tres carriles reservados al sentido de su marcha, Ud. se dispone a adelantar a los tres camiones que se observan en la fotografía. ¿Es correcto su comportamiento?

- a) Sí, siempre que al hacerlo no moleste indebidamente a los conductores que circulan detrás más velozmente.
- b) No, porque está prohibido adelantar a varios vehículos.
- c) No, porque al menos debería considerarse un doble adelantamiento que está prohibido.

**13** Cuando circule por un carril reversible, debe...

- a) Circular como máximo a 80 kilómetros por hora y, como mínimo, a 60 kilómetros por hora.
- b) Encender la luz de cruce y circular como máximo a 80 kilómetros por hora.
- c) Encender la luz de cruce, tanto de día como, al menos, de noche.



**14** En poblado, si no se perturba la circulación, está permitido...

- a) Parar en doble fila por tiempo inferior a 2 minutos, sin abandonar el vehículo.

- b) Parar y estacionar en doble fila.
- c) Estacionar en doble fila por tiempo inferior a 2 minutos.

**15** Las señales realizadas con el brazo para advertir al resto de los usuarios de la vía las maniobras que el conductor de un vehículo se disponga a realizar, ¿son siempre válidas?

- a) No, puesto que quedan anuladas por cualquier otra indicación óptica que las contradiga.
- b) No, sólo cuando sean visibles por los demás usuarios de la vía y se realicen de forma reglamentaria.
- c) Sí, siempre son válidas.



**16** Los peatones tienen preferencia de paso en los pasos para peatones debidamente señalizados, pero ¿cree Ud. que está debidamente señalizado un paso en el que únicamente hay marcas pintadas en la calzada tal y como se observa en la fotografía?

¿Es correcto su comportamiento?

- a) No, porque junto a estas marcas siempre debe situarse la señal vertical de "Situación de paso para peatones".
- b) No, porque sólo la señal vertical, aunque no haya marcas pintadas en la calzada, es la que da prioridad de paso.
- c) Sí.

**17** Como norma general, ¿en qué vías está prohibido circular marcha atrás?

- a) En todas las vías.
- b) Sólo en las vías urbanas.
- c) Sólo en las autovías y autopistas.



**18** ¿Le está permitido hacer un cambio de sentido de la marcha en la glorieta que se observa en la fotografía?

- a) No, salvo que una señal me lo autorice expresamente.
- b) No, porque es una intersección y en estos lugares está prohibido realizar esta maniobra.
- c) Sí, siguiendo la dirección y sentido de las flechas de la señal circular.

**19** ¿Debe facilitar el paso a un vehículo de bomberos que tiene carácter prioritario pero que sólo utiliza la señal luminosa especial para señalar su presencia?

- a) Sí, tan pronto como lo perciba, porque está realizando un servicio urgente.
- b) Sí, porque es un vehículo prioritario siempre, realice o no un servicio urgente.

- c) No, porque no va en servicio urgente y, por tanto, no tiene prioridad de paso.

**20** Si conduce un camión de 3.500 kilogramos de masa máxima autorizada que no transporta mercancías peligrosas, como norma general, no podrá hacerlo con una tasa de alcohol en aire espirado superior a...

- a) 0,3 miligramos por litro.
- b) 0,15 miligramos por litro.
- c) 0,25 miligramos por litro.



**21** La señal triangular que se observa en la fotografía le indica peligro por la proximidad de...

- a) Una sucesión de curvas próximas entre sí.
- b) Una curva a la izquierda.
- c) Una curva a la derecha.

**22** Si Ud. se encuentra bajo tratamiento médico, debe saber que...

- a) En ningún caso debe conducir mientras dure el tratamiento.
- b) Hay medicamentos que influyen negativamente en la atención y el tiempo de reacción, aumentando el factor de riesgo en la conducción.
- c) No es necesario adoptar precaución alguna.



**23** En el paso inferior del poblado que se observa en la fotografía, a la vista de la señal vertical, ¿qué debe hacer?

- a) Circular con precaución, porque me dispongo a penetrar en un paso inferior que no está iluminado.
- b) Encender la luz de cruce de mi vehículo.
- c) Encender la luz de posición, para hacerme ver por los demás usuarios del túnel.

**24** Un vehículo tiene simultáneamente encendidas todas las luces indicadoras de dirección como señal de emergencia. ¿Qué le advierte?

- a) Que representa temporalmente un peligro para los demás usuarios de la vía, o que no puede alcanzar la velocidad mínima exigida y existe peligro de alcance con otros vehículos.
- b) Que el vehículo está mal estacionado.
- c) Que va a frenar su marcha de forma considerable.



**25** En la vía interurbana que se observa en la fotografía, ¿le está permitido parar o estacionar su vehículo en el arcén transitado que está sin pavimentar?

- a) No, porque es transitado.
- b) Parar sí, pero estacionar no.
- c) Sí, porque no está pavimentado.

**26** De los siguientes síntomas que puede presentar un herido en accidente de circulación, ¿cuál cree Ud. que es más significativo de una fractura de hueso?

- a) Pérdida de sensibilidad (el herido no sabe si se le toca o si se le pincha).
- b) Pérdida de consciencia.
- c) Deformidad de la zona lesionada.

**27** Durante el año siguiente a la obtención del primer permiso del que Ud. es titular que le autoriza a conducir turismos, ¿le está permitido circular por autopistas o autovías?

- a) Por autopistas no está permitido, pero sí por autovías.
- b) Sí, siempre que, naturalmente, no supere la velocidad máxima permitida para esas vías.
- c) Sí, tanto por autopistas como por autovías siempre que no supere los 80 kilómetros por hora.



**28** Un agente de la autoridad responsable del tráfico que está regulando la circulación levanta el brazo verticalmente, tal y como se observa en la fotografía, y...

- a) Obliga a moderar la velocidad.
- b) Obliga solamente a detenerse a los conductores que se aproximen de frente al agente.
- c) Obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente.

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

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



**30** El asiento y el respaldo de un vehículo están bien reglados cuando permiten a su conductor llegar con las manos al volante sin necesidad de desplazar el cuerpo hacia adelante, de forma que se alcan-

ce con facilidad la parte superior del volante con ambas manos, quedando los brazos...

- a) En línea recta o extendidos.
- b) Ligeramente flexionales.
- c) Muy flexionales, es decir, formando un ángulo recto.

**31** Como norma general, ¿se debe cambiar el filtro de aceite del motor de su vehículo periódicamente?

- a) Sí, porque con el funcionamiento del motor el filtro se obstruye.
- b) Sí, cada vez que sea necesario añadir aceite para mantener el nivel adecuado.
- c) No, porque al sustituir el aceite el filtro queda limpio.



**32** La señal de la fotografía le indica...

- a) La proximidad de un tramo de vía en obras.
- b) La proximidad de un tramo donde existe el riesgo

de que se proyecte gravilla.

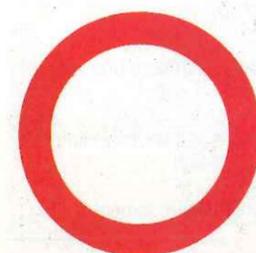
- c) La proximidad a una zona de desprendimientos frecuentes y, por tanto, la posible presencia de obstáculos en la calzada.

**33** Si es Ud. propietario de un remolque ligero, ¿debe asegurarlo?

- a) No, porque los remolques ligeros están exentos de esta obligación, ya que no son vehículos de motor.
- b) No, porque sólo deben asegurarse los remolques de masa máxima autorizada superior a 750 kilogramos.
- c) Sí, es obligatorio.

**34** Si su turismo acaba de pasar satisfactoriamente la primera inspección técnica, la próxima inspección la realizará...

- a) Al año siguiente.
- b) Dentro de dos años.
- c) Dentro de cuatro años.



**35** ¿Qué significa esta señal?

- a) El lugar donde es obligatoria la detención.
- b) Circulación prohibida sólo a los vehículos automóviles.
- c) Circulación prohibida a toda clase de vehículos en ambos sentidos.

**36** Si los frenos de su vehículo se mojan, Ud. debe saber que...

- a) Se frena en menos espacio.
- b) Pueden dejar de frenar perdiendo temporalmente su eficacia.
- c) Se estropean y deben cambiarse las zapatas o pastillas.



**37** Esta señal indica...

- a) Una zona de escape de la calzada, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado.
- b) Una calzada sin salida, por lo que los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.
- c) Una zona de la calzada excluida al tráfico de vehículos.

**38** ¿Qué indica un semáforo con una flecha negra sobre una luz amarilla fija?

- a) Nada, porque la flecha negra sólo puede estar sobre fondo amarillo-intermitente.
- b) Que los vehículos que pretenden avanzar en la dirección de la flecha pueden hacerlo, pero con precaución.
- c) Que los vehículos que avancen en la dirección de la flecha deben detenerse, como si de una luz roja se tratase, a no ser que, cuando se encienda, el vehículo se encuentre tan cerca del lugar de detención que no pueda detenerse antes del mismo en condiciones de seguridad suficientes.



**39** Si conduciendo su turismo se encuentra de frente un semáforo que consiste en una franja blanca iluminada sobre fondo circular negro, tal y como aparece representado en este dibujo, ¿qué debe hacer?

- a) Detenerme.
- b) Girar a la derecha.
- c) Proseguir la marcha porque sus indicaciones no afectan a los turismos.

**40** Cuando Ud. salga de su vehículo y ocupe la calzada o el arcén en una vía interurbana, deberá utilizar...

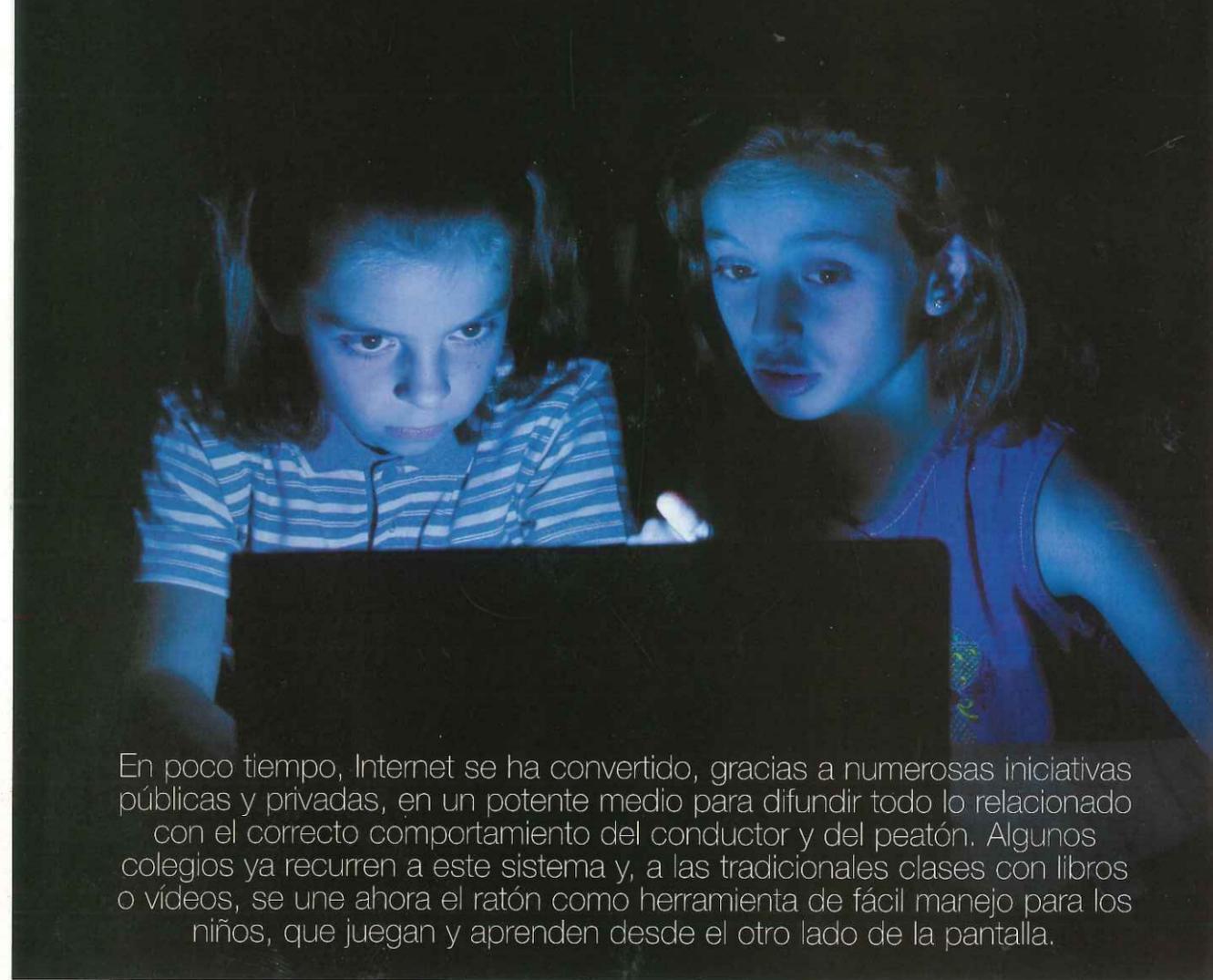
- a) Un chaleco reflectante de alta visibilidad debidamente homologado.
- b) Un elemento luminoso retrorreflectante.
- c) Cualquier prenda clara para que se le pueda ver mejor por otros usuarios.

SOLUCIONES AL TEST	
19: a: 20; c: 21; a: 22; b: 23; c: 24; a: 25; a: 26; c: 27; c: 28; c: 29; b: 30; b: 31; a: 32; c: 33; c: 34; b: 35; c: 36; b: 37; b: 38; c: 39; c: 40; a: 41.	1: b: 2; b: 3; a: 4; a: 5; b: 6; b: 7; a: 8; a: 9; b: 10; b: 11; b: 12; a: 13; c: 14; a: 15; b: 16; c: 17; a: 18; c: 19; a: 20; c: 21; a: 22; b: 23; c: 24; a: 25; a: 26; c: 27; c: 28; c: 29; b: 30; b: 31; a: 32; c: 33; c: 34; b: 35; c: 36; b: 37; b: 38; c: 39; c: 40; a: 41.

**SOLUCIONES AL TEST**  
En la pregunta nº 13 del Test 26 ("Tráfico", julio-agosto 2004, nº 167) se daba como correcta la respuesta c) cuando en realidad era la b). El error se corrigió inmediatamente en las versiones html y pdf que figuran en la página web

Crecen las iniciativas públicas y privadas para ofrecer Educación Vial a través de la Red

# SEDUCIDOS POR INTERNET



En poco tiempo, Internet se ha convertido, gracias a numerosas iniciativas públicas y privadas, en un potente medio para difundir todo lo relacionado con el correcto comportamiento del conductor y del peatón. Algunos colegios ya recurren a este sistema y, a las tradicionales clases con libros o vídeos, se une ahora el ratón como herramienta de fácil manejo para los niños, que juegan y aprenden desde el otro lado de la pantalla.

► Gracias a la magia de Internet, que combina juego y enseñanza, están aumentando los contenidos de educación vial y las visitas en la red.

Jorge GARCÍA VELAYOS

**C**on el nuevo curso, muchos colegios volverán a repetir la experiencia de Internet: chavales de todas las edades del arco escolar, de los 5 a los 17 años, usaron habitualmente el ordenador durante el pasado curso para familiarizarse con todo aquello relacionado con la carretera. Para algunos era la primera vez y dieron con una puerta abierta a una serie de conocimientos que les serán muy útiles a lo largo de su vida; o en

breve tiempo, para los estudiantes de bachillerato que realizaron los cursos de formación vial para la obtención de la licencia de ciclomotor, ya que parte de los contenidos se pueden consultar en la red. Es lo que ocurre en el Instituto Celia Viñas, de Almería, uno de los centros de educación secundaria que tiene firmados acuerdos con la Dirección General de Tráfico (DGT) para otorgar el permiso de motocicletas. Allí es imprescindible consultar Internet junto a los manuales en papel, los audiovisuales o los CD. "Con tanta cantidad de materiales, el que no aprende es porque no quiere", opina Diego Gutiérrez, profesor, experto en temas de tráfico y responsable del Ta-

ller de Educación Vial en el que este año 16 jóvenes consiguieron la licencia. "Ahora, señala, el trabajo se realiza en el aula y en casa gracias a los ordenadores y el cambio de actitud ha sido positivo; a los chavales les encanta todo lo nuevo y utilizar Internet les llama más la atención y les motiva más. Para este profesor, la Red ha seducido tanto a alumnos como a padres, que ven con buenos ojos esta aplicación concreta de las nuevas tecnologías.

**LA POLICÍA TOMA LA INICIATIVA.** Sin embargo, las horas que todavía se dedican a trabajar la educación vial a través de la informática no llegan al 20% del



➤ Alumnos de Totana (Murcia), trabajando con cuestionarios sobre normas de circulación contenidos en su propia página web.

total del tiempo de los programas de centros como el Celia Viñas. El grueso del aprendizaje sigue siendo teórico junto con la práctica en las calles.

Lo sabe bien Pedro Cánovas Arias, cabo de la policía local, director y creador, hace cinco años, del parque de educación vial de Totana (Murcia). Al responsable municipal, viendo la afición al ordenador de sus hijos, se le ocurrió abrir una página en Internet para "fomentar hábitos de conducta correctos y crear futuros conductores seguros" entre los 2.000 alumnos a los que, como media, imparte clases en esta localidad.

"Nuestra Policía tenía experiencia en la Red y pensamos que podíamos ofrecer a los

## LAS EMPRESAS TAMBIÉN APUESTAN POR LA RED



Cada día aumenta el número de páginas que abordan el fenómeno de la conducción. Algunas empresas desarrollan desde hace tiempo una importante labor en la red, donde incluyen juegos didácticos y concursos como principal aliciente para los jóvenes. Direct Seguros ha sido la última en sumarse a una lista donde figuran Renault, Winterthur, Race, Mapfre o Audi. La aseguradora ha organizado un concurso de redacciones que invita a reflexionar sobre cómo conducen los mayores y de qué manera evitar los accidentes de tráfico. La respuesta a esta llamada ha sido tan masiva como los cerca de 2.000 colegios que participan en las competiciones del Programa Internacional Renault de Educación Vial que ha cumplido su octava edición. También los visitantes de la web sobre educación vial que la DGT abrió en octubre crecen sin descanso con una media de 20.000 entradas mensuales (casi 700 diarias).

críos formación vial buscando valores personales. Para que aprendan no sólo cuando nosotros estamos con ellos y lo hagan mientras juegan con ellos, pero sin ánimo competitivo sino como un incentivo", cuenta. Así, junto a otro agente, inauguró, en noviembre de 2003, la página [www.totana.com/educacion-vial](http://www.totana.com/educacion-vial), web que recoge desde programas formativos para cada edad hasta los concursos locales que organizan u otros nacionales a los que concurren.

El éxito de la iniciativa ha ido más allá de los niños entre 5 y 16 años de su municipio, que, cuando están delante de la pantalla, "se callan y escuchan, porque este sistema permite un mayor razonamiento y se nota incluso cuando preguntan. No hablan de generalidades, tienen dudas puntuales", destacan. Los profesores también están entusiasmados con la idea, y prueba de que el engranaje funciona es que, en sus ocho meses de funcionamiento, la página recibió 40.000 visitas con consultas y peticiones del resto de España —donde otros centros utilizan sus programas—, así como de Argentina, Venezuela, Perú, Francia o Alemania. En la web han 'colgado' también unos test de educación vial para Primaria y Secundaria que se rellenan fácilmente y que si se completan favorablemente, permiten al escolar imprimir un diploma personalizado con sus resultados.

Unos 4.000 chicos y chicas ya lo han hecho.

En el Centro Superior de Educación Vial de la DGT en Salamanca no ha pasado desapercibida esta iniciativa. Este observatorio, pendiente de todo aquello que tiene que ver con fomentar conductas positivas respecto a la carretera y que ha puesto en marcha la reciente web de la DGT, les ha incluido en su Guía de Recursos de Educación Vial en Internet, que se editó en primavera y que recoge más de un centenar de referencias sobre este asunto rastreadas en el ciberespacio. Aseguran que con sólo teclear estas dos palabras —Educación Vial— aparecen más de 20.000 enlaces.

**GUÍA DE SITIOS.** La guía, con contenidos no sólo nacionales sino también de otros países, recoge los experimentos llevados a cabo hasta la fecha en este ámbito por autoridades, colegios, institutos, universidades, empresas, asociaciones y entidades de todo tipo. Su voluntad de servicio es ambiciosa. Quiere convertirse en

## LA WEB DE LA POLICÍA DE TOTANA (MURCIA) FOMENTA HÁBITOS CORRECTOS DE CONDUCTA Y FORMA A FUTUROS CONDUCTORES SEGUROS

"una herramienta productiva" para los usuarios y, por ello, ha seleccionado "las páginas monográficas de mayor calidad, las más emblemáticas y útiles", según Alberto Valentín, uno de sus responsables.

La publicación se organiza de manera clara y señala múltiples direcciones en las que encontrar material útil y didáctico para la formación vial. También plantea aspectos legales como la situación de esta asignatura en los planes de estudios y sus posibilidades de futuro ante las reformas de la enseñanza.

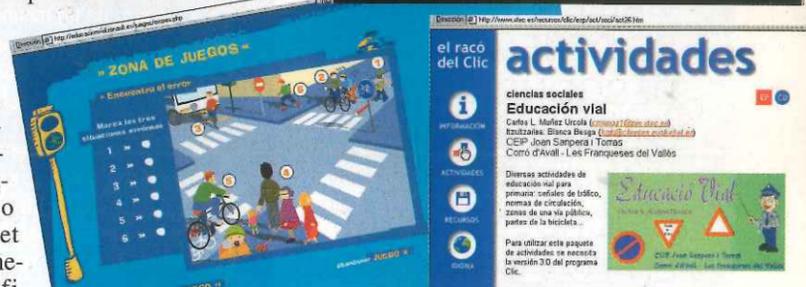
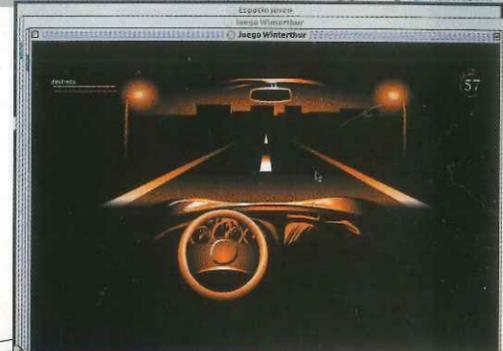
En el manual, que se actualizará para incorporar las nuevas experiencias que surjan, no falta la propuesta murciana, ni las de las policías de Calviá (Mallorca) y Torredembarra (Tarragona), que ya subieron a la red sus trabajos con niños. También figuran las iniciativas de los colegios (Centro La Salle, de Valencia, Instituto Parque de Monfragüe, de Plasencia —Cáceres— o el colegio Pedro I, de



Barbastro —Huesca—) que tomaron la delantera en el uso de ordenadores.

**ASIGNATURA PENDIENTE.** Pese a las innumerables ventajas y al entusiasmo que, como se ve, despierta este método, lo cierto es que todavía un gran porcentaje de escuelas e institutos no se ha enfrentado a este medio para enseñar sobre el tráfico. Lo confirman los responsables del Centro de Educación Vial de la Policía Municipal de Madrid que,

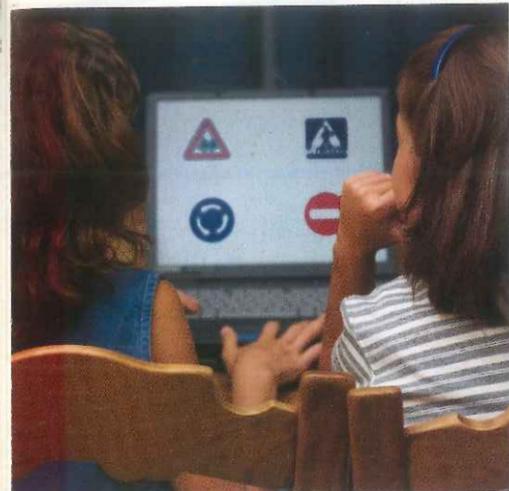
en las visitas que cada año realizan a 600 colegios de la capital de España, ninguno utiliza Internet con este fin, hecho que ratifican las Federaciones de Padres de Alumnos de la ciudad. "Es complicado, porque muchos colegios no tienen Internet o cuentan con muy pocos ordenadores, ni siquiera uno por alumno", explican los municipales madrileños, quienes señalan, además, otros motivos que justifican el retraso en esta incorporación: "Bastantes centros ni siquiera saben de la existencia de estos contenidos en la Red; además, nosotros sólo damos cuatro horas de conociemien-



➤ Ejemplos de algunas páginas especialmente diseñadas para la educación vial.

## LAS MEJORES DIRECCIONES DE EDUCACIÓN VIAL

- ✓ DGT: [www.educacionvial.dgt.es](http://www.educacionvial.dgt.es)
- ✓ RACE: [www.seguridadvial.org/educacion\\_vial](http://www.seguridadvial.org/educacion_vial)
- ✓ Renault: <http://educacionvial.renault.es/index.php>
- ✓ Audi: [www.attitudes.org/proyectos/proyectos.html?dest=2](http://www.attitudes.org/proyectos/proyectos.html?dest=2)
- ✓ Instituto Mapfre de Seguridad Vial: [www.institutomapfreseguridadvial.com](http://www.institutomapfreseguridadvial.com)
- ✓ Winterthur: [www.winterthur.es](http://www.winterthur.es)
- ✓ Direct Seguros: [www.educa-ds.com](http://www.educa-ds.com)
- ✓ ADISEV (Asociación Juvenil para la Difusión de la Seguridad Vial): [http://usuarios.lycos.es/Seguridad\\_Vial/](http://usuarios.lycos.es/Seguridad_Vial/)
- ✓ Policía Local de Totana (Murcia): [www.totana.com/educacion-vial](http://www.totana.com/educacion-vial)
- ✓ El Racó del Clic (contenidos de educación vial para niños): [www.xtec.es/recursos/clic/esp/act/soci/act2\\_6.htm](http://www.xtec.es/recursos/clic/esp/act/soci/act2_6.htm)
- ✓ Editorial Malecki (avalada por la UNESCO): [www.educacionvial.com](http://www.educacionvial.com)
- ✓ Centro de Profesores y Recursos (CPR) de Sigüenza: [www.jccm.es/educacion/educar/num\\_6b/cpr.html](http://www.jccm.es/educacion/educar/num_6b/cpr.html)
- ✓ Buscador Educared: [www.educared.net/aprende/f\\_buscador.htm](http://www.educared.net/aprende/f_buscador.htm)
- ✓ Buscador escolar de recursos educativos en internet: <http://loto.pntic.mec.es/buscador.html>



## LA FALTA DE DESARROLLO DE LA EDUCACIÓN VIAL EN INTERNET SE DEBE AL DESCONOCIMIENTO DE SU EXISTENCIA Y A LA ESCASEZ DE ORDENADORES EN LOS COLEGIOS

tos y, para organizar una clase de esas características, necesitaríamos más tiempo”.

Ante esta situación, el interés y las ganas de los profesores por despertar comportamientos cívicos en sus alumnos son el motor fundamental que facilita la penetración de la educación vial a través del universo virtual. Una labor voluntaria que, a menudo, complementa la tarea posterior de los agentes.

El colegio Gonzalo de Berceo, de Leganés (Madrid), responde a este esquema. Hace ocho años, junto a la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid, participó en un programa pionero de formación de sus escolares en el que el uso de los ordenadores tuvo mucho que ver. Hoy, ya no queda ninguno de los maestros de ese equipo en el centro, pero uno de los profesores ha recuperado su espíritu y, como refuerzo a las clases con los agentes, ofrece sesiones instructivas de informática —una presentación interactiva de las señales que ha preparado personalmente—. Un proyecto que mejorará con nuevas aplicaciones tras comprobar la efectividad de trabajar con un sistema “más motivador, que permite interaccionar y que tiene la ventaja de que los chavales son capaces de manejarlo solos”, apunta. ♦

## “GAME OVER”

Este es el relato ganador de la Campaña Escolar de Seguridad Vial a través de Internet, convocada por Direct Seguros para concienciar a los jóvenes y los mayores.



No hace ni dos horas que estoy en este hospital. No sé ni qué siento, mi corazón está inmobilizado. Me siento culpable, desgraciado. Pongo mi mano en el pomo de la puerta; está muy frío. Me decido a abrir con cautela la puerta de mi infierno. Era de noche. La carretera estaba mojada. Llovía. Era tarde y queríamos llegar cuanto antes mejor. Samuel jugaba con su consola portátil mientras me explicaba su última movida. Iba rápido, lo reconozco. Tengo delante a mi hijo, tumbado en una camilla, lleno de tubos y máquinas. Sólo estoy yo. Sólo soy yo el culpable. En una curva adelanté sin más, sin pensar, seguro de mí mismo... si la línea era continua, pero...; vi unas luces a lo lejos. Tenía tiempo. No tendrás tiempo, no tendrás tiempo, papá... ¿Por qué no le hice caso?

No puedo llorar, ni sentir nada, ni expresar mis sentimientos. La máquina pita cada vez más fuerte, mi cabeza va a estallar de dolor, de sufrimiento, de pena. Mi hijo se está muriendo y yo no puedo hacer nada.

Vamos, papá, voy a llegar tarde. Empecé a adelantar, pero el camión de al lado ni siquiera me vio, y aceleró; no pude superar su velocidad para ponerme delante de él. Las luces estaban allí, justo delante de mí. Al cruzar la línea, todo terminó.

Mi hijo no se mueve. Entra la enfermera. Me dice que debo irme. ¿Qué hacen? ¿Ya se lo llevan? No puedo resistirlo, es una

fuerza superior a mí. No puedo hacer nada. Pasan dos horas y el doctor me deja entrar de nuevo a la UVI. Tengo cinco minutos.

No pueden hacer nada y me dicen que lo van a desconectar pronto. Me despido con el llanto por fin en el rostro y la nariz roja.

Vamos, papá, voy a llegar tarde, no tendrás tiempo, no tendrás tiempo... Mi cara, llena de rasguños, y su consola con unas enormes letras blancas que decían: GAME OVER. Se había acabado todo. No tendrás tiempo, no tendrás tiempo... Vamos, papá, voy a llegar tarde... GAME OVER...

Ya me sacan de allí, deben entrar los médicos. No pasan ni dos minutos hasta que salen de nuevo. Ya se ha ido. Mi vida ya no tiene sentido. El mundo alrededor se pone gris y no puedo soñar y no puedo pensar y sólo estoy triste y sólo puedo llorar si no tengo el calor de mi hijo... yo no soy nada.

GAME OVER... GAME OVER... PLAY AGAIN. Si se hubiera abrochado el cinturón, si no hubiera adelantado, si no hubiera llovido, si no hubiera salido de mi carril, si no hubiera pasado nada de todo esto... si no... tal vez no habría ocurrido nada, o tal vez... tal vez... ¿Quién sabe?

Al cruzar la línea todo terminó. Llegábamos tarde. Las prisas nos cambiaron el rumbo y... ya no llegamos.



Alumnos del colegio El Carmen, de Lleida, tras recibir el primer premio de manos del doble campeón del mundo de rallies, Carlos Sainz.

# Encuesta del Instituto Mapfre de Seguridad Vial entre conductores mayores

## LA SALUD LES RETIRA DEL VOLANTE

La principal causa por la que los mayores abandonan la conducción es la salud. Así lo señala un estudio del Instituto Mapfre de Seguridad Vial, que demuestra, además, que un alto porcentaje de mayores se

siente incómodo en la vía pública, como peatones y como conductores, y que recibe mala información sobre los riesgos de determinadas enfermedades y medicamentos al conducir.

Néstor NORMA  
Infografía: DÍRRIOS

**E**l 14,4% de las personas mayores de 60 años abandona la conducción por causas generales, motivo por el que, según el estudio del Instituto Mapfre de Seguridad Vial, las mujeres (38,1%) superan a los hombres (11,3%). Pero si la causa del abandono está vinculada a problemas de salud, los porcentajes se invierten: la mujer abandona la conducción 3,3 veces menos (18,2%) que el varón (43,5%), lo que indica que ellas alcanzan la mayoría de edad con mejor salud que los varones.

El estudio demuestra, también, que un alto porcentaje de mayores de 60 años se siente incómodo en la vía pública, tanto en su rol de conductor como en el de peatón. El 59,7% de los peatones vincula esta incomodidad a problemas de salud en general y, específicamente, a dificultades visuales (41,2%). En cambio, como conductores, el 79,1% relaciona la incomodidad con la circulación vial en general y, más específicamente, un 50% con el exceso de tráfico y un 27% con la circulación rápida.

### Cuántos conducen a pesar de...

- La Diabetes**  
Un 60,5% no sabe qué hacer si sufre una hipoglucemia (bajada de azúcar) mientras conduce.
- La Medicación**  
Un 48,9% no pregunta al médico si puede conducir con medicación diaria.
- La Fatiga**  
Un 39,7% no descansa cada 60-90 minutos al volante.
- La Sordera**  
Un 34,8% necesita audífono y no lo lleva cuando conduce.
- El Vértigo**  
Un 28,4% desconoce que este malestar influye negativamente en la conducción.
- Los Resfriados**  
Un 27,9% desconoce que los antigripales pueden impedir la conducción.

Fuente: Inst. Mapfre de Seguridad Vial

### A QUÉ EDAD DEJAN EL VOLANTE

De 60 a 64 años	8,0%
De 65 a 69	9,6%
De 70 a 74	12,8%
De 75 a 79	21,5%
Más 80	24,6%

### POR QUÉ SE SIENTEN INCÓMODOS

¿Qué factores de la circulación les causan más incomodidad?

- Exceso de tráfico: 50%
- Lar circulación rápida: 27%
- La circulación vial en su conjunto: 79,1%

¿Por qué se sienten incómodos como peatones?

- Por el simple hecho de andar: 25,3%
- Por tomar medicamentos: 28,9%
- Por tener dificultades visuales: 41,2%
- Por tener dificultades auditivas: 34,9%

\* Fuente: Instituto Mapfre de Seguridad Vial.

Sin embargo, es la mala información sanitaria y el desconocimiento de los conductores sobre el riesgo que representa conducir con ciertas enfermedades o bajo el efecto de algunos fármacos, lo que le da al informe de Mapfre un contenido preocupante. Este señala que un 60,5% de quienes sufren diabetes no saben qué hacer ante una crisis de hipoglucemia (bajada de azúcar) al volante.

Pese a padecer alguna patología ocular —alteraciones retinianas, glaucoma, cataratas...—, un 8,9 de los conductores con estas enfermedades conduce de noche. Igualmente grave es que el 50% de los conductores que toman al menos un medicamento diario no pregunta a su médico si debe tomar precauciones antes de conducir, y un 27,9% no lee el prospecto de su medicamento y, por tanto, desconoce si tiene efectos secundarios.

Finalmente, la sordera es otra función vital no suficientemente tomada en cuenta por los conductores. El estudio demuestra que un 34,8% de personas que necesitan audífono no lo lleva habitualmente al conducir. ♦



No conducir de noche ni beber alcohol, dos limitaciones para que los jóvenes consigan seguros más baratos



## JÓVENES, PERO RESPONSABLES

No conducir por la noche y no beber alcohol son las limitaciones que la aseguradora Línea Directa impone a sus clientes más jóvenes si quieren tener acceso a su 'Póliza Junior', que reduce hasta un 50% el precio del seguro. Un producto que pone de manifiesto el problema que tienen los jóvenes para asegurar su coche: las primas son muy altas y en algunos casos no les aseguran.

Mercedes LÓPEZ  
Infografía: DIIROS

**C**ontribuir a rebajar su siniestralidad y facilitar el acceso a un seguro de automóvil a más de un millón de jóvenes" es el objetivo que intenta conseguir —en palabras de su responsable de comunicación, Mar Garre—, Línea Directa Aseguradora con su último producto: la Póliza Junior. Está diseñado especialmente para conductores entre 18 y 25

años, independientemente de la antigüedad del permiso de conducción, y que exige al conductor que acepte dos condiciones: no conducir entre las 0 y 6 horas y no consumir alcohol. La ventaja, un precio por debajo de las tarifas actuales del sector: hasta un 50% para los varones y un 30% a las chicas (que ya cuentan con otros descuentos). Y una cláusula final: cuando cumplan tres años sin siniestros en los que sean culpables, se eliminan las limitaciones.

Este producto ha vuelto a poner sobre la mesa la problemática rela-

ción que existe entre los jóvenes y los seguros para automóviles. Una relación caracterizada, por un lado, por las dificultades que los jóvenes encuentran para asegurar sus vehículos —de hecho, muchas compañías directamente no aseguran a menores de 27 años— y, por otro, por los elevados precios de las primas de las pólizas, cuando pueden acceder a ellas. Según un estudio comparativo de mercado elaborado

por Línea Directa, mientras que para un conductor de 50 años, la prima media del seguro a todo riesgo es de 1.184 euros, para un joven de hasta 24 años, el precio se eleva hasta 1.938 euros, lo que supone un incremento superior al 60%. Ello hace que muchos jóvenes no estén declarados en ninguna póliza. De los más de 2,5 millones de jóvenes menores de 25 años que tie-



Paul Alan PUTNAM

nen permiso de conducción según el censo de conductores de la Dirección General de Tráfico (DGT), sólo hay unos 700.000 conductores (datos de UNESPA) de esta edad declarados como conductores en pólizas de automóviles. ¿Qué ocurre con el resto? Desde la Mutua de Seguros Pelayo se explica que "no existen datos oficiales de los vehículos que circulan sin seguro con independencia de la edad de los asegurados y los detectamos cuando se producen un accidente en el cual el conductor era un joven que no estaba declarado. La ocultación la podemos cifrar en un 3,5%". Por su parte, la patronal, aunque afirma no tener estudios ni datos sobre la siniestralidad de los jóvenes, sí indica que el fraude detectado —que cifra en un 11%— en el 2003 supuso a las compañías un coste de 143 millones €.

**PRECIOS ELEVADOS.** ¿Por qué las compañías elevan el precio de las primas de los jóvenes? Tienen más accidentes, es la respuesta unánime. Así lo explican en la aseguradora Pelayo: "De acuerdo con nuestras estadísticas, la frecuencia de siniestros con lesiones de este colectivo es 2,4 veces superior a la de conductores mayores de esa edad". Las cifras de la DGT indican que, durante el pasado año 2003, alrededor del 20% de los conductores implicados en accidentes con víctimas tenía entre 18 y 25 años y si diferenciamos por tramos horarios, observamos que durante la noche —entre las 0 y 6 horas—, el 32% de los conductores implicados en accidentes era joven. A esto, Mar Garre añade: "Tienen el doble de accidentes de madrugada que el resto de los conductores, sobre todo los jueves, viernes y sábados".

Ante todo ello, la iniciativa de Línea Directa ha sido recibida con expecta-

### CÓMO ASEGURAN SU COCHE

■ Pagan una media de un 60% más en su póliza de seguro a todo riesgo.

■ El 80% contrata los seguros más económicos, los llamados "a terceros".

■ Más de la mitad escoge el seguro en función de su precio.

■ Sólo el 35% del censo de conductores menores de 25 años está declarado como conductor en pólizas de automóviles.

■ Más del 20% ha firmado la póliza sin haber leído las condiciones generales.

Fuente: Línea Directa Aseguradora.



### CÓMO ES SU PERFIL DE CONDUCTOR

■ Pasan una media de 9 horas al volante a lo largo de la semana.

■ 8 de cada 10 utiliza el coche todos los días.

■ Casi 10 de cada 100 ha dado positivo en los controles de alcoholemia.

■ Realizan un promedio de dos revisiones del coche al año.

■ Conducen los coches más antiguos o los más nuevos (cuando pueden comprárselo).

Fuente: Línea Directa Aseguradora.



## UN JOVEN DE 24 AÑOS PUEDE PAGAR UN 60% MÁS QUE UN CONDUCTOR DE 50 POR LA MISMA PÓLIZA DE SEGURO

ción. Así, Ileana Izverniceanu, portavoz de OCU (Organización de Consumidores y Usuarios,) la califica como "una oferta interesante". Mónica Colás, responsable de programas e investigación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, afirma que "todo lo que redunde en la seguridad de los jóvenes y en la reducción de accidentes es positivo, sobre todo cuando se trata de una iniciativa que se acepta voluntariamente".

Desde otras aseguradoras también opinan, como Pelayo: "Inicialmente, parece lógico pensar que si se conduce menos tiempo y en momentos donde está demostrado que se producen gran número de accidentes, la siniestralidad debe disminuir". Pero sin olvidar los matices: "Deben estar muy atentos a la redacción de la póliza", advierten desde la OCU. En este sentido, Mar Garre explica: "Queremos que sepan lo que firman; por eso, un perito visita al joven y le explica las condiciones y recoge su firma". Se les informa sobre las limitaciones y de qué ocurre cuando las incumplen y tienen un accidente: la compañía asumirá las indemnizaciones a terceros, pero no las que se ocasione el joven y, posteriormente, Línea Directa reclamará al joven las cantidades que la aseguradora ha tenido que pagar.

**MATIZACIONES.** Tampoco faltan opiniones en contra, como la de Mario Arnaldo —presidente de Automovilistas Europeos Asociados—: "Se trata de una operación de marketing, de una promoción o de una oferta, más que una iniciativa con proyección de continuidad. Creo que intentan alcanzar notoriedad y clientes, nada más". Y por ello, le augura poco éxito: "Creo que los jóvenes prefieren reducir garantías a perder movilidad". Más contundente se muestran desde ADICAE (Asociación de Usuarios de Bancos, Cajas y Seguros). Su abogado, Francisco Buitrago, afirma: "No nos gusta. Como principio, lo que pretenden es muy loable, pero se limitan seriamente los derechos del joven. Además, nos parece peligroso, porque no creemos que les expliquen bien lo que les puede suponer y lo que están aceptando". ♦

# Exposición de los "Microcoches" que hicieron época MÁS PEQUEÑOS QUE EL SEISCIENTOS



► Los microcoches expuestos en Cosmo Caixa permiten conocer una de las etapas más ingeniosas de la automoción española.

Surgieron con las penurias de la postguerra española y en medio de la gran escasez de la Segunda Guerra Mundial. Producto de esa precariedad, los microcoches fueron la expresión del ingenio y la necesidad.

Néstor NORMA  
Fotos: Paul Alan PUTNAM

La máxima enseñanza de los microcoches fue combinar el peso del vehículo con la potencia del motor; peso necesariamente leve para motores más propios de motocicletas que de coches", afirma Salvador Claret, comisario de la Exposición que, bajo el nombre "Microcoches. España, 1940-1970", se expone hasta enero de 2005 en el Museo de la Ciencia CosmoCaixa, en Madrid. Allí pueden verse trece prototipos de estos minúsculos coches.

Carreteras maltrechas, racionamiento de combustible y un parque automovilístico destruido y raquítico... Ese era el panorama desolador de la automoción española tras la Guerra Civil. De los

350.000 vehículos matriculados antes de la contienda, sólo se salvó una tercera parte. Había, por tanto, que hacer de la necesidad virtud y lograr un vehículo sencillo, de bajo consumo y que se adaptara a las condiciones existentes. Y las fábricas sobrevivientes a la guerra, en un derroche de ingenio, dada la gran escasez de material y piezas, reciclaron lo que pudieron para producirlos: restos de motocicletas y automóviles, aluminio, madera, chapa e, incluso, cartón. Las factorías que realizaron esta proeza fueron Auto Nacional y Automóviles Utilitarios -creadoras del "Biscuter" y el "PTV", respectivamente, prototipos muy populares de la época-, Munguía Industrial -produjo el "Goggomóbil"- e Iso Motor -que, con licencia italiana fabricó el "Isetta", cuya forma de cabina de helicóptero y puerta delantera se conoció mundialmente-.

El microcoche pesaba

unos 200 kilos, que debía mover un motor de dos tiempos, de un solo cilindro. Eran coches de mecánica simple, con neumáticos de 8 pulgadas y carrocerías livianas y artesanales. Una levedad posible por los elementos con que se hacían: aluminio en el caso del "Biscuter" o el "Gaitán"; madera, cartón, plástico, e incluso tela, en el "Kapi" o el "Isseta". Eran tan livianos que muchos prototipos vendían puertas y capotas como extras.

Coches pequeños pensados para el traslado urbano, con velocidades que no superaban los 75 km/h. Algunos modelos, como el "Biscuter", eran aparcados con el esfuerzo 'manual' del conductor, que los levantaban de un extremo al no



► El "Clúa" empleaba un motor bicilíndrico de 247 c.c. Sus líneas armoniosas le constituyeron en el deportivo de los microcoches. Entre sus prestaciones destacaban la suspensión independiente, el arranque eléctrico, sus cuatro velocidades y la marcha atrás.

► "No es un coche con una rueda de menos, sino una moto con una rueda de más" era el eslogan comercial del "David Torpedo". Su configuración mecánica le permitía girar 180 grados en un espacio de cuatro metros. Tenía un motor monocilíndrico de dos tiempos que le permitía alcanzar 75 km/h.



► Un aviador italiano, Renzo Rivolta, diseñó el "Isetta", famoso por su forma de cabina de helicóptero y acceso por delante. En España se fabricaron mil unidades en la década de los 50, pero las 200.000 unidades que fabricó BMW en Alemania salvaron la quiebra.



► El "PTV" era un deportivo más acorde a las necesidades de su tiempo: tenía maletero y permitía hacer viajes largos. Sus puertas eran de serie, no extras como en otros prototipos.



► El "Mototriciclo" era un vehículo de encargo. La tecnología parte de la motocicleta. Con un motor monocilíndrico de dos tiempos, de 175 cc, podía alcanzar los 65 km/h. Llegaron a fabricarse 20 unidades.

contar con marcha atrás. Concebidos para una clase social acomodada, sus precios podían alcanzar las 50.000 pesetas de la época, lo que representaba los ingresos de seis años con un sueldo medio.

Los microcoches fueron el precedente de otro coche minúsculo que apareció en los albores del 57, el mítico "600". Pero si los primeros fueron la representación motriz de una época de estrecheces y penurias, el popular Seat "600", con un motor de 633 cc y una velocidad de 95 km/h, constituye el símbolo de una clase media con nuevas aspiraciones, y de una época sociológicamente distinta. ♦

► Se le conoció como "Kapi", pero su nombre era "Kapiscooper". Diseñado por un militar español, Federico Saldaña, se llegaron a producir unas doscientas unidades. Debido a las dificultades para conseguir aluminio, utilizaba madera e incluso cartón en su carrocería.



► Del "Biscuter", el más popular de los microcoches, se vendieron 12.000 unidades. Algunos todavía circulan y han pasado la ITV. El diseño pertenecía al aviador francés, Gabriel Voisin. Su capota de lona y las puertas se vendían como extras. No tenía marcha atrás, por lo que se aparcaba 'a mano', levantándolo de un extremo.



► El "Delfin Tricamioneta" era un vehículo para soluciones polivalentes, muy utilizado en fábricas de pan. Su diseño corresponde al catalán Julio Fusté. Con un motor de 197 cc, tenía el depósito del carburante en la parte derecha del salpicadero. Sólo se fabricaron 20 unidades.



## NUEVOS CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN DE LA APTITUD PSICOFÍSICA DE LOS CONDUCTORES

El 19 de julio se publicó la modificación del Reglamento de Conductores y de algunas de las condiciones psicofísicas exigidas para obtener o prorrogar los permisos de conducir. Los cambios, que afectan a operaciones visuales, enfermos cardíacos o de diabetes, se han realizado para actualizar las exigencias a los avances científicos.

Dr. Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE, DGT  
Dra. Elena VALDÉS RODRÍGUEZ, DGT  
Dr. F. J. ALVAREZ GONZÁLEZ,  
Universidad de Valladolid

**E**l Gobierno aprobó el 2 de julio el RD 1598/2004 por el que se modifica el Reglamento General de Conductores -RD 772/1997, de 30 de mayo-. Las modificaciones del citado Regla-

mento afectan al Anexo IV, donde se establecen "las aptitudes psicofísicas que deben reunir los aspirantes a obtener o renovar el permiso o licencia de conducción".

La reforma pretende adecuar la norma a los actuales criterios científicos y técnicos, así como mejorar los problemas que la aplicación del Anexo IV de 1997 ha planteado a lo largo de estos años. Por un lado, su aplicación es más flexible lo que permite contemplar de forma individualizada a determinados sujetos o circunstancias-, introduce situaciones nuevas, tales como la utilización de un desfibrilador automático implantable, o situaciones que previamente no eran contempladas, como las poliglobulias. Por otro lado, aproxima la norma a criterios de consenso internacional. Las modificaciones se han realizado de acuerdo a los avances científicos y técnicos existentes, basados en revisiones bibliográficas, estudios epidemiológicos, y en colaboración con las sociedades científicas.

Los cambios afectan a los siguientes apartados: capacidad visual, sistema locomotor, sistema cardiovascular, trastornos hematológicos, enfermedades metabólicas y endocrinas, enfermedades renales y sistema nervioso y muscular.

En el apartado de capacidad visual, se acorta el período postoperatorio de la cirugía refractiva -en el que no está permitido conducir- pasando de 6 a 1 mes para

los conductores de permisos del grupo 1º y de 6 a 3 meses para los del grupo 2º. El período máximo de vigencia será de un año y posteriormente a criterio oftalmológico. Se producen importantes modificaciones en la valoración del campo visual, estableciéndose como prioritaria la evaluación del campo central. Destacan los cambios en la valoración de las diplopias, permitiéndose excepcionalmente



las formas congénitas o infantiles (con criterios mínimos a valorar por un oftalmólogo) siempre que no afecten a los 20 grados centrales. Asimismo se establecen por vez primera criterios generales para

**"LAS EXIGENCIAS A LOS CONDUCTORES SE HAN ADAPTADO A LOS ÚLTIMOS AVANCES CIENTÍFICOS"**

valorar los estrabismos.

En el aparato locomotor destaca, por un lado, la posibilidad de que el permiso del grupo segundo se otorgue a personas con discapacidad que requieran algún tipo de ayuda técnica o adaptación. Esta posibilidad queda restringida a que se trate de dispositivos de cambio automático o asistencia en la dirección del vehículo y a que se realice una evaluación individualizada. Esta modificación permitirá adecuar la norma a la actual realidad de que una gran parte de los vehículos profesionales van provistos de sistemas de cambio automático y de dirección asistida. Por otro lado, el criterio de la talla se utilizará de modo general, tanto por exceso como por defecto, e individual, obligando a utilizar adaptaciones siempre que la talla pueda poner en peligro la conducción segura o la visibilidad del conductor.

El sistema cardiovascular presenta también cambios notorios. Se introducen nuevos criterios funcionales basados en pruebas complementarias (fracción de eyección, ergometría...) que se realizan habitualmente a los enfermos con patologías cardíacas, la utilización del desfibrilador automático implantable, siempre que se cumplan una serie de criterios funcionales y clínicos, permitirá la conducción en los permisos del grupo 1º, aunque es incompatible con obtener o renovar un permiso del grupo de los profesionales.

Por último, en los trastornos endocrino-metabólicos se modifican los criterios de revisión de la diabetes mellitus. Se introduce la importancia de la educación diabetológica en la valoración del conductor diabético, dejando a criterio del endocrinólogo o diabetólogo, en función del control y del conocimiento que tenga de su enfermedad, el período máximo de vigencia, de forma que, por ejemplo, los pacientes que precisen insulina tendrán un período máximo de vigencia de 4 años para permisos del grupo 1º, y los que precisen antidiabéticos orales podrán tener un período máximo de vigencia de 3 años para permisos del grupo 2º aportando un informe siempre de su especialista que acredite que se cumplen los criterios anteriormente expuestos.

La reforma completa se puede consultar en el BOE nº 173 del 19 de julio de 2004 (RD 1598/2004, de 2 de julio).♦

Se venden muy poco, a pesar de que son cómodos, seguros y fiables

## COCHES AUTOMÁTICOS: EL CAMBIO QUE "NO ENTRA"

Sus ventas en España no superaron el pasado año el 6%. Tienen fama de caros, elitistas y poco prácticos. Son los coches de cambio automático, un sistema que está evolucionando extraordinariamente con la llegada de la electrónica. En un futuro no muy lejano, parece que serán tan habituales como hoy son el ABS o los airbags.





► En algunos casos, con sólo pulsar un botón se pasa de manual a automático.

Andrés MAS  
Dibujos: Javier IBÁÑEZ

## CUARENTA MIL AL AÑO

En 1997 se vendieron en España algo más de un millón de coches, de los que menos de un 2% fueron modelos con caja automática. En 2003, las ventas totales alcanzaron casi el millón y medio, de los que el 6% fueron automáticos, exactamente 41.386 unidades.

Ese mismo año comenzaron a proliferar cambios automáticos asociados a motores diesel en las gamas compacta y pequeña. Por segmentos, aunque los pequeños han experimentado últimamente subidas espectaculares, es la gama alta la que siempre ha absorbido la mayoría de las ventas de caja automática (pasando de un 8% en el año 1997, a un 32% en 2003).

Entre las opciones más demandadas por el comprador de una berlina media, un compacto o un utilitario no está, de momento, el cambio automático. Antes de elegir ese mecanismo —que carga con la mala imagen de antaño—, el usuario se inclina por el aire acondicionado, por unas llantas de aleación bonitas, un equipo de sonido o una suspensión deportiva. La idea elitista que del cambio automático tiene el público se mezcla, en un cóctel muy poco atrayente, con recuerdos poco convincentes de lo que aportaban este tipo de sistemas hasta hace muy pocos años. El europeo en general y el español en particular no quiere ver el automático ni 'en pintura', tiene una idea equivocada de lo que ofrece y, lo que es peor, nadie parecía, hasta ahora, decidido a explicarle sus ventajas. Pero algo está cambiando.

La búsqueda del consumo mínimo y, por consiguiente, la reducción de emisiones ha obligado a los fabricantes a utilizar cajas de cambio con más relaciones. Las cajas de cambio de cuatro velocidades han desaparecido —casi todos utilizan las de cinco— y las de seis proliferan en los coches de prestaciones medias y altas. Pero para sacar el máximo partido a una caja de más relaciones habría que utilizar el cambio demasiado a menudo, pisar demasiadas veces al día el embrague, estar demasiado pendientes del cuentarrevoluciones... Por ello, los fabricantes trabajan a marchas forzadas en cambios automáticos o pilotados que, con el tiempo, serán tan habituales como ahora lo son el ABS o los airbags. La llegada de la electrónica ha revolu-



► Las berlinas de lujo se asocian a cambios automáticos, como el Audi "A8" con cambio 'Tiptronic'.

## LOS MÁS INTERESANTES

### 'DSG', DEL GRUPO VOLKSWAGEN

Cuenta con un embrague doble que cambia de marcha sin interrupción de potencia. Por ejemplo, mientras se conduce en tercera, la cuarta ya está introducida, pero no 'activada'. Tan pronto como se alcanza el momento ideal de cambio, se abre el embrague responsable de la tercera, mientras se cierra el otro y se engrana la cuarta. El proceso se completa en menos de una centésima de segundo. La opción cuesta alrededor de 1.500 euros.

### 'SENSODRIVE', DE CITROËN

Es una caja de cambios manual pilotada, caracterizada por contar con un embrague gestionado electrónicamente de forma que el cambio de marchas se realice sin tener que pisar ningún pedal con el pie izquierdo. El pedal del embrague desaparece mientras que la palanca, aunque sigue presente, deja de estar unida mecánicamente con la caja de cambios. Cuesta 800 euros y está disponible en los Citroën "C2", "C3" y "Pluriel".

### '7G-TRONIC', DE MERCEDES

Mercedes introdujo en el Salón de Francfort del año pasado el primer cambio automático de siete velocidades del mundo. Inicialmente previsto para algunas versiones de la Clase "E", "S", "SL" y "CL", ahora también se puede montar en el "SLK". Puede reducir cuatro marchas de golpe (de 6 a 2 por ejemplo), ahorra cerca de 0,6 l/100 km. y ofrece mejores prestaciones que el cambio manual.



► La palanca del cambio automático de embrague pilotado del Volkswagen "Lupo".

cionado en general todo lo relacionado con el automóvil y, cómo no, las cajas de cambios automáticas se han beneficiado de todas las ventajas que aportan centralitas, sensores, multiplexado...

**COMO LA NOCHE Y EL DÍA.** Es la diferencia que se puede establecer entre los cambios automáticos de hace ocho o diez años y los existentes en la actualidad. Cómodos, seguros, fiables, divertidos, relajantes... el que prueba ya no cambia, y nunca mejor dicho. Lástima que sigan siendo más caros que uno manual —más de 1.000 euros como media—. Es el único problema y parece que, dentro de poco, dejará de serlo, ya que algún potente grupo alemán trabaja para abaratar costes y reducir el precio. También hay otra 'pega' y parece que mucho mayor: el gran público desconoce la evolución experimentada por estos sistemas y no parece que, en la actualidad, los concesionarios de marcas generalistas estén debidamente preparados para dar a conocer como



► El Porsche "911" fue el primer deportivo con teclas de cambio en el volante.

## POR QUÉ COMPRAR AUTOMÁTICO



**COMODIDAD:** Permite circular sin tener que cambiar constantemente. En los atascos reduce el estrés y el cansancio.



**SEGURIDAD:** No hay que retirar las manos del volante ni andar pensando qué marcha engranar. En algunos modelos, se cambia moviendo dos dedos sobre el volante.



**VERSATILIDAD:** Sus diferentes programas y sus posibilidades manuales permiten elegir, para cada situación, una forma diferente de cambiar.



**CONSUMO:** Lo normal es que consuman más. Pero, en algunos casos, el consumo, incluso, se reduce.



**PRESTACIONES:** Con la llegada del cambio 'DSG' con embrague doble se consigue acelerar y recuperar mejor.



**FIABILIDAD:** La duración del sistema automatizado siempre es superior a la de un cambio manual.

**SON MÁS CAROS QUE UN COCHE CON CAMBIO MANUAL, UNOS 1.000 EUROS COMO MEDIA**

## POR QUÉ NO COMPRARLO



**PRECIO:** Sigue siendo más caro que uno convencional. Aunque se prevé un descenso del precio en algunos marcas, como las del grupo Volkswagen, que pretende popularizar su sistema 'DSG' y ofrecerlo a un precio muy similar al del cambio manual.



**ADAPTACIÓN:** La ausencia de pedal de embrague requiere un periodo de adaptación y un cambio de 'chip' en la forma de conducir. El pie izquierdo pasa a ser un invitado de piedra y por inercia (pisar sobre el freno) provocar una frenada inesperada y un accidente.



**APARENTE FALTA DE CONTROL:** Inicialmente se conduce con una aparente sensación de falta de control. Es una sensación que dura poco, en concreto hasta que el conductor se acostumbra y aprende a sacarle todo el partido al mecanismo.



**BRUSQUEDAD DE ALGUNOS SISTEMAS:** Algunos sistemas, sobre todo los de embrague pilotado —el sistema cuenta con embrague pero no con pedal de embrague—, ofrecen cierta brusquedad al pasar de una marcha a otra.

es debido las ventajas de estas maravillas tecnológicas. Pero no se pueden quedar atrás... Los fabricantes no paran y esto no ha hecho nada más que empezar. Cajas de seis, siete o más marchas, embragues robotizados, prestaciones optimizadas y consumos cada vez más bajos...

**PARA Y ARRANCA.** Cada vez más bajos, porque el siguiente paso será el sistema 'Stop-Star' presentado por Citroën en el Salón de París de este mes de septiembre. Siguiendo los pasos de Volkswagen en su "Lupo" 3 litros, la marca francesa ofrecerá en su modelo "C3" este sistema que permite el paro automático del motor en las situaciones en las que el vehículo está inmóvil. El ahorro previsto por este sistema rondará el 10% en recorridos urbanos y el 6% en los mixtos.

El futuro pasa por el cambio automático (en los EE.UU. ya hace tiempo que lo entendieron así, a pesar de que los sistemas utilizados hasta hace poco eran similares a los que tan mal sabor de boca dejaron en España) y el tiempo que el comprador tarde en reaccionar depende mucho de lo que tarden las marcas en armonizar los precios. ♦

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.896 c.c.  
Potencia máxima:  
105 CV a 4.000 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasol

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**  
De serie: Airbag frontales y laterales delanteros. Airbag de cortina. ABS y control de tracción ASR. Entre otros  
Opcional: ESP (489 €). Reposacabezas activos asientos delanteros (78 €). Control de presión de neumáticos (52 €) Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
4,57 mts. (long.) 1,77 mts. (anc.) 1,46 mts. (alt.)  
Maletero: 560 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 6,4 l./100 km.  
Carretera, 4,2 l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★★

PRECIO: 19.650 €.

**AUTO Y DIESEL**

**SKODA OCTAVIA 1.9 TDI**



**COMENTARIO.**— Sin riesgo de error, podría calificarse al nuevo "Octavia" como una de las alternativas más razonables dentro del segmento de las berlinas medias, ya que su relación calidad/precio resulta estupenda. La versión 'Trend' dotada del económico motor 1.9 TDI cuesta 19.650 euros, y pocos quedarán decepcionados por sus prestaciones —los 105 CV dan mucho de sí— o por el equipamiento, aunque las llantas de aleación o el control de estabilidad son opcionales. Si acaso, la sonoridad es algo elevada al ralentí, pero a velocidad sostenida cuesta detectar el típico traqueteo diésel. Si a la primera generación del modelo checo se le había criticado la amplitud en las plazas traseras o el diseño interior pobre, ambas pegas se solucionan de un plumazo, pues tres adultos caben bien en la zona posterior y, por refinamiento, el "Octavia" recuerda a otras berlinas con más prestigio del grupo Volkswagen. Pero, además, puede hablarse de récord de capacidad en el maletero, y como se mantiene el portón, queda garantizada la practicidad. En lo referente a seguridad, el equipamiento de serie es satisfactorio y la suspensión, los frenos o la dirección cumplen bien su tarea. ♦

	▶ Amplitud y capacidad de maletero
	▶ Consumo muy bajo
	▶ Relación calidad/precio
	▶ Rumorosa al ralentí
	▶ Altura del portón cuando está abierto
	▶ Banquetas delanteras algo estrechas

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

NOTA MEDIA: 7,6. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,3.

[www.skoda.es](http://www.skoda.es)

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR GASOLINA:**  
Cilindrada: 1.332 c.c.  
Potencia máxima:  
95 CV a 6.000 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasolina sin plomo.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**

De serie: Airbags frontales delanteros. ABS con EBD. Anclaje ISOFIX para sillitas de niños. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
3,87 mts. (long.) 1,69 mts. (anc.) 1,55 mts. (alt.)  
Maletero: 220 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 7,4 l./100 km.  
Carretera, 4,8 l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

PRECIO: Desde 11.780 €.

**MOTOR 16**



**MITSUBISHI COLT 1.3 16 V**

**COMENTARIO.**— Siempre son bien recibidas las nuevas propuestas de los fabricantes en el segmento pequeño. Y si éstas aportan innovaciones interesantes, mejor que mejor. Es el caso de este nuevo "Colt" que combina una estabilidad extraordinaria, una flexibilidad interior muy útil y unos precios muy competitivos. En el primer caso, sorprende el aplomo del coche para tener un tamaño tan compacto. En el segundo, lo hace un maletero que puede oscilar entre los 220 y los 645 litros en función de la posición de los asientos traseros que se pueden abatir por partes asimétricas, plegar y desmontar. Además, para mayor comodidad de los pasajeros, se pueden desplazar longitudinalmente y los respaldos, regularse 20° en inclinación. Claro que el nuevo "Colt" también tiene sus desventajas. Como, por ejemplo, el empuje a bajo régimen del motor no es del todo bueno. Tampoco la insonorización es del todo completa y llegan al interior más ruidos mecánicos de los deseados. No obstante, el nuevo japonés resulta una alternativa razonable y original en un segmento muy competitivo. ♦

	▶ Comportamiento dinámico
	▶ Flexibilidad interior
	▶ Habitabilidad
	▶ Prestaciones modestas
	▶ Detalles de equipamiento
	▶ Rumorosa elevada

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

NOTA MEDIA: 6,2. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,3.

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

**COCHE ACTUAL**

**MERCEDES C 220 CDI Classic**

**COMENTARIO.**— Icono de la calidad, la seguridad y el confort, en cualquier Mercedes se aprecia un tacto diferente al resto de coches. Así era la edición anterior y así es la nueva, con pocos cambios a la vista y muchos bajo las entrañas de la afortunada y depurada carrocería del "Clase C". Por fuera, las novedades pueden pasar desapercibidas. Por dentro, sí hay llamativos detalles de nueva factura, concentrados la mayoría de ellos en la zona central del salpicadero, donde muchos se parecen ahora a los del "Clase E". Su tacto y acabados, por cierto, todo un lujo. Muchos más cambios hay en la vertiente mecánica, donde chasis y motores han visto optimizado su rendimiento a la busca de un comportamiento aún mejor que en su origen y un grado de efectividad superior. Todo ello se aprecia en un rodar de calidad, gracias a unas suspensiones que asimilan a la perfección todo su trabajo, y que ahora resultan ser menos burguesas que antes y un poco más dinámicas. El motor de este 220 CDI, es de los más aconsejables. Gasta poco, resulta suave y agradable y, conserva su fama de ser una mecánica muy fiable y duradera. ♦



	▶ Motor de buena respuesta
	▶ Comportamiento muy seguro
	▶ Acabados muy elaborados
	▶ Precio muy elevado
	▶ Dirección algo dura
	▶ Tacto del cambio manual

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

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

[www.mercedes-benz.es](http://www.mercedes-benz.es)

**AUTOPISTA**

**COMENTARIO.**— La puesta al día del "Corolla" no ha supuesto una ruptura con su anterior imagen, tanto en su exterior como en el interior. De hecho, habría que llevar una foto de la versión anterior para poder ir marcando exactamente dónde se han realizado los cambios. Esto no es una crítica, ya que su imagen cuenta con la modernidad de líneas que se estilan en su segmento, pero no hubiera estado de más hacerle algún 'guiño' al diseño de su carrocería. Su motor turbodiesel cuenta con todos los ingredientes modernos en cuanto a tecnología se refiere y un rendimiento más que satisfactorio en prácticamente todos sus apartados: tiene unas más que destacables prestaciones, no consume combustible en exceso y tiene una buena respuesta al acelerador desde bajas revoluciones. Como viene siendo habitual en los últimos modelos de la marca, la calidad visual de todos sus elementos es bastante elevada. No se puede decir que su interior entusiasme por la fluidez de líneas o por su acertado diseño, pero lo cierto es que su interior tiene ese tacto de solidez y durabilidad que hacen que los coches tengan una larga vida sin que se note en su aspecto. ♦

**TOYOTA COROLLA 2.0 D4-D**



	▶ Confort de suspensiones
	▶ Aislamiento general
	▶ Equilibrio
	▶ Frenos
	▶ Sonoridad a alta velocidad
	▶ Interior triste

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

NOTA MEDIA: 7,4. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,3.

[www.toyota.es](http://www.toyota.es)

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 2.148 c.c.  
Potencia máxima:  
150 CV a 4.200 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasol

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**

ABS. Airbags frontales, laterales y de cortina. ABS. Servofreno de emergencia. ESP. Entre otros.

Opcional: Sidebag trasero (479 €). Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
4,52 mts. (long.) 1,72 mts. (anc.) 1,42 mts. (alt.)  
Maletero: 455 litros.

**CONSUMO:**  
Urbano, 9,0 l./100 km.  
Carretera, 6,6 l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

★★★★☆

PRECIO: Desde 34.700 €.

**CARACTERÍSTICAS**

**MOTOR:**  
Cilindrada: 1.995 c.c.  
Potencia máxima:  
116 CV a 3.600 r.p.m.

**CARBURANTE:**  
Gasol.

**EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:**

De serie: Airbags frontales delanteros. Airbags laterales. ABS con EBD. Dos anclajes isofix para asientos de niños. Entre otros.

**DIMENSIONES:**  
4,18 mts. (long.) 1,71 mts. (anc.) 1,47 mts. (alt.)  
Maletero: 310 litros.

**CONSUMO:**  
Combinado, 5,6 l./100 km.

**RELACIÓN CALIDAD/PRECIO**

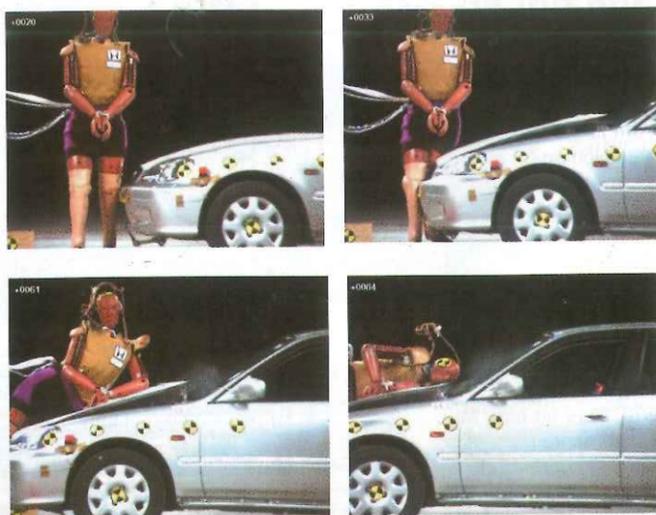
★★★★☆

PRECIO: Desde 17.450 €.

Más seguridad

Honda está desarrollando un sistema de protección para peatones. Se trata de un capó de apertura automática en caso de atropello. Emplea tres sensores situados en el parabrisas frontal y un sensor de velocidad del vehículo para determinar si se ha producido impacto contra un peatón. En este caso, lo transmite a un mecanismo que eleva el capó unos 10 centímetros, reduciendo los daños que sufre el peatón al golpearse contra las partes duras del coche. Según unas pruebas aportadas por Honda, el sistema puede reducir un 40% aproximadamente los daños en la cabeza del peatón.

### CAPÓ "SALVAVIDAS"



La **VENTA DE COCHES** sigue a **BUEN RITMO**. Durante el pasado mes de agosto, las matriculaciones de turismos se **INCREMENTARON un 7,3%**, con un balance acumulado en el conjunto de los ocho primeros meses del año ligeramente superior al 12%, según informa **ANFAC** (Asociación Nacional de fabricantes de Automóviles y Camiones).

### LLEGA EL "1007"

Es lo último de Peugeot, se llama "1007", una pequeña "berlina monovolumen" para cuatro pasajeros, con sólo 3,73 metros de longitud y 1,61 metros de altura. Destacan sus puerta correderas eléctricas para mejorar la accesibilidad. Comenzará a comercializarse a principios de 2005.



### "C4", EL ÚLTIMO CITROËN

Es la última apuesta de Citroën: el "C4" (berlina o coupé). Incorpora importantes tecnológicas de seguridad, como la alerta de pérdida de trayectoria, los faros direccionables de xenón, limitador de velocidad o detector de neumáticos poco inflados. Se ofrecerá en cinco motorizaciones de gasolina (de 1.4 a 2.0 litros) y tres diesel. En el mercado a finales de año.



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

### "MODUS": UN COCHE SEGURO

El Renault "Modus", ha sido el primer coche pequeño que ha obtenido cuatro estrellas en las pruebas de seguridad infantil EuroNCAP. Además, ha conseguido cinco estrellas en el test de seguridad. Sólo siete modelos habían conseguido hasta ahora esta puntuación (Opel "Astra", Volkswagen "Golf", Peugeot "407", Toyota "Prius", "Volvo "S40", Ford "Focus C-Max" y Toyota "Corolla-Verso"), desde que se introdujeron pruebas específicas sobre seguridad infantil. Ni uno sólo de los modelos analizados ha llegado a las cinco estrellas, máxima puntuación.



### RECAMBIOS LIBRES

La Comisión Europea ha adoptado una directiva para liberalizar el mercado de las piezas de recambio de los coches. Los expertos auguran una reducción del 10% los precios. Los fabricantes consideran que esta medida podría causar la pérdida de miles de puestos de trabajo. En Europa el mercado del recambio genera un volumen anual de unos 40.000 millones de euros

Que un **COCHE** sea capaz de **APARCARSE AUTOMÁTICAMENTE** con **SÓLO PULSAR UN BOTÓN** podría convertirse en la próxima década en una realidad, según anuncia **BOSCH**. En estos momentos este fabricante trabaja en un sistema que será capaz de medir los huecos de aparcamiento, calcular las maniobras necesarias y llevarlas a cabo.

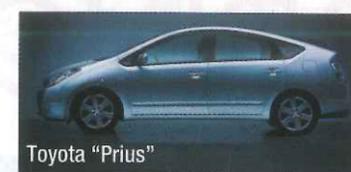
Se llama **"DOLMETTE"**, mide cuatro metros de largo, funciona gracias a **24 MOTORES DE MOTOSIERRA** que consiguen 170 caballos de potencia y puede alcanzar 260 km/h. Ha sido presentada en el festival deportivo y musical de Brandeburgo (Alemania) durante la celebración de una carrera.



### LOS MÁS ECOLÓGICOS

El Toyota "Prius" —un vehículo híbrido alimentado al 50% por combustible tradicional y energía eléctrica— es el vehículo más respetuoso con el medio ambiente, según las últimas pruebas de 'Eco Test', realizadas sobre un total de 114 modelos de gran implantación en el mercado europeo. En el capítulo de los vehículos tradicionales (motor de combustión), han sido el Toyota "Avensis 2.0" y el Opel "Signum" los que mejor puntuación obtuvieron, con un importante matiz: el "Avensis" lleva mecánica diesel, mientras que la berlina alemana cuenta con motor de gasolina. Esto demuestra, según las conclusiones del estudio, que las mecánicas diesel de última tecnología pueden llegar a ser tan limpias como las de gasolina. No obstante, realizando una media entre todos los coches analizados, los diesel siguen siendo, en conjunto, más contaminantes.

En este análisis se han medidos dos variables: la emisión de partículas contami-



Toyota "Prius"



Toyota "Avensis"



Opel "Signum"

nantes y la emisión de CO<sub>2</sub>. Los coches fueron controlados tanto en conducción urbana, en frío y en caliente, como en conducción por autopista.

El grupo PSA ha desarrollado un sistema denominado **'STOP&STAR'** QUE **DETIENE EL MOTOR EN LOS ATASCOS** y **paradas** (ante un semáforo...). **EL CITROËN "C3"** que se venderá en otoño ya lo equipa. Funciona de forma automática cuando detecta la presión sobre el pedal del freno y, una vez que el conductor acelera, vuelve a encender el motor. Reduce las emisiones de CO<sub>2</sub> y alrededor de un 10% el consumo.

**La cifra**

**"EN 2007 EL COMPRADOR PODRÁ ELEGIR ENTRE 22 MODELOS DISTINTOS DE COCHES HÍBRIDOS"**

CSM Worldwide (Grupo investigador de EE.UU.)

### EL NUEVO "A4"

El renovado Audi "A4" (en el mercado en noviembre), tiene 39 cm más de longitud y nueve motorizaciones. Llevará airbags frontales de dos etapas, reposacabezas activos, ESP... Y sistema de iluminación dinámica en curva, sensor de luz y lluvia... en opción.



[www.audi.es](http://www.audi.es)

### SEGURIDAD INFANTIL: NO PROGRESA



Más del 70% de los niños de 6 a 12 años afirma que nunca circula correctamente sentado en el coche, según un estudio realizado conjuntamente por el RACC y la empresa Jané que analiza los hábitos de los niños en sus desplazamientos en coche. Son los más mayores, entre 9 y 12 años, los que menos utilizan los sistemas de retención infantil. Las causas: porque no quieren o porque el coche no los tiene. Sorprende otro dato: el elevado número de niños que no percibe la necesidad de utilizarlos y cree que estos sistemas son para niños más pequeños que ellos.

[www.racc.es](http://www.racc.es)

### 'SOS' AUTOMÁTICO EN TODOS LOS COCHES

La Comisión Europea ha suscrito un acuerdo con la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA) y ERTICO (asociación dedicada a la promoción de sistemas inteligentes) para que en un futuro todos los vehículos nuevos que se comercialicen en Europa cuenten con un sistema inteligente de llamada de emergencia llamado 'e-Call'. Se accionará manual o automáticamente y transmitirá a un centro público los datos del accidente, incluyendo el lugar del suceso. Esto permitirá actuar rápida y efectivamente. Según el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), entidad que participa en el desarrollo de este sistema, una rápida respuesta médica disminuirá un 11% el número de muertos por accidente de tráfico.

### LOS COCHES MÁS VENDIDOS EN AGOSTO DE 2004 (\*)

- 1 Renault Megane 4.893 unidades
- 2 Citroën Xsara 4.747 unidades
- 3 Ford Focus 4.368 unidades
- 4 Peugeot 307 4.316 unidades
- 5 Peugeot 206 3.791 unidades
- 6 Seat Ibiza 3.379 unidades
- 7 Volkswagen Golf 3.160 unidades
- 8 Citroën C3 2.676 unidades
- 9 Opel Astra 2.583 unidades
- 10 Renault Clio 2.309 unidades

Fuente: DGT. (\*) Datos provisionales.

Camino de Santiago: de Ponferrada (León) a Melide (Lugo)

# UN PEREGRINO SOBRE ASFALTO

En este año Xacobeo les proponemos una ruta diferente. Un viaje en autocaravana desde Ponferrada a Melide que combina a la perfección el camino a pie y las etapas por carretera. Sólo para los amantes de la Naturaleza y la tranquilidad.



Castillo templario de Ponferrada.

Joaquín GUZMÁN / Rosa MÁRQUEZ  
Mapas: Charo LAIZ

Iniciamos el recorrido en Ponferrada (León), a donde llegamos a través de la A-6. Les sugerimos que entren por el acceso Ponferrada Norte para, en línea recta, atravesar, desde la zona industrial, toda la ciudad moderna y de servicios, cruzar el río Sil y entrar de lleno en la historia de la ciudad. Se puede dejar el coche junto al castillo del Temple, aunque si tiene algún problema, puede estacionar junto al albergue de los peregrinos. Desde ahí sólo hay un paseo hasta el casco antiguo. Co-

mienza por la Plaza del Ayuntamiento y su Casa Consistorial, que data del siglo XVIII, para luego ver la Torre del Reloj (vestigio único de la antigua muralla), el museo del Bierzo y el de la Radio, además de un magnífico castillo templario, alimento de leyendas y misterios en torno a la antigua orden encargada de velar por los peregrinos.

Desde Ponferrada marchamos hasta Villafranca del Bierzo, que, aunque muchos no lo sepan, también cuenta con un Pórtico del Perdón en la Iglesia de Santiago, de estilo románico. Pero allí sólo obtienen la bula aquellos enfermos e impedidos que no puedan llegar hasta Santiago. Sin embargo, Villafranca ofrece

mucho más: la calle del Agua, la Colegiata de Santa María, el castillo —construido por los marqueses de Villafranca y hoy habitado por el compositor Cristóbal Halffter y su esposa— o el Hostal del Comercio, una fonda que viene siendo regentada por la misma familia desde el siglo XV.

El siguiente destino es O Cebreiro (Lugo), donde llegamos a través de la N-634 y LU 633 —que están en perfecto estado—, pasando por Triacastela y Samos, con su monasterio benedictino al pie de la carretera. De la antigua fortaleza de Sarriá sólo queda el torreón que representa a la villa, que cuenta con toda clase de servicios para reponer gasolina y víveres. Buscamos un lugar más tranqui-

## El tráfico

Nuestra ruta utiliza, desde Ponferrada a O Cebreiro, el tramo la A-6, que por ser una autovía reciente está en muy buen estado. El puerto de Pídrfita, pese a cruzarse por autovía, podría presentar dificultades climatológicas.

- Durante los meses de mejor tiempo se produce un importante incremento de peatones y ciclistas, que peregrinan hasta Santiago.
- De O Cebreiro a Palas de Rei se va por la LU-633, cuyo firme y señalización se encuentran en buen estado, excepto entre Ventas de Narón y Palas, donde es deficiente. Los arcones son

reducidos, pero la densidad del tráfico es moderada y se reduce por las tardes. Además, en todo el recorrido se pueden producir nieblas frecuentes.

- Entre Triacastela y Sarriá existe tráfico pesado procedente de unas canteras.
- Debemos extremar la precaución en los cruces de los puntos kilométricos 7,800; 27,800; 35,700; 39,600; 52,100; 81,100; 83,500 y 96,400 de la LU-633.
- Desde Palas hasta Melide (A Coruña) circularemos por la N-547, que se encuentra bien de firme y de señalización.

## Dónde comer

Castañas en almibar, vino men-cía, cerezas en aguardiente, el contundente boti-llero o las frutas y carnes de la zona, además del pulpo o el lacón en Galicia, merecen toda la atención del visitante.

**PONFERRADA:** Las Tres portiñas (Lago Carucedo, 13), La Fonda (Plaza Ayuntamiento, 10) Villafranca del Bierzo: La Charola (Crta. N VI, km. 406), Don Nacho (987 54 00 95)

**O CEBREIRO:** Mesón Antón o Mesón Carolo. Sarriá: Rte. Roma (C/ Calvo Sotelo, 2), Litmar (982530046)



Puerta del Perdón, en la Iglesia de Santiago, en Villafranca, donde los enfermos e impedidos pueden obtener la bula.



lo para nuestra autocaravana y lo encontramos a cuatro kilómetros, en un prado junto al albergue de Barbadeo, lugar ideal para descansar y entablar conversación

de este tramo pasamos por Portomarín, un pueblo reconstruido en 1960 después de que el río Miño se tragara por mano del progreso del hombre, la antigua morada de sus habitantes. De su historia sólo queda la Iglesia-fortaleza de San Nicolás, que fue desmontada piedra a piedra y vuelta a construir a salvo de las aguas (aún puede verse la numeración en el lateral izquierdo). Palas do Rey es, al igual que Melide y muchas de las poblaciones por las que hemos transcurrido, puntos clave para el descanso y la restauración de peregrinos y visitantes hacia Santiago de Compostela, con carreteras que pasan por el mismo corazón de poblaciones que viven de y para atender

las necesidades de los peregrinos. No son espectaculares, pero les podemos asegurar que la experiencia merece la pena por la maravilla de sus paisajes y la camaradería del resto de los viajeros del camino, tanto si son creyentes como si no. ♦



En el transcurso Las pallozas son una construcción típica de la zona.

atrás (el desayuno desde la autocaravana en este entorno es realmente espectacular). El magnífico conjunto histórico artístico que ofrece O Cebreiro se completa con la increíble visión del mar de nubes que se forma a las faldas de su vertiente gallega. Un espectáculo para los sentidos.

Marchamos ya hacia Sarriá por la LU 634 y LU 633 —que están en perfecto estado—, pasando por Triacastela y Samos, con su monasterio benedictino al pie de la carretera. De la antigua fortaleza de Sarriá sólo queda el torreón que representa a la villa, que cuenta con toda clase de servicios para reponer gasolina y víveres. Buscamos un lugar más tranqui-

con los peregrinos. Una visita a su iglesia románica le dará idea de la importancia de este paso en el camino hacia Santiago. Por la C-535 llegamos hasta la N-540 que avanzamos en dirección Lugo unos 7 kilómetros para luego tomar un desvío a la izquierda que lleva a la N-547 en la que, unos kilómetros por delante, encontramos la última etapa de nuestro viaje: Melide.

## Dónde dormir

A lo largo del Camino, los albergues son gratuitos (habitaciones comunitarias en literas o tiendas de campaña del Ejército).

**PONFERRADA:** Hotel Madrid\*\*\*(Avenida de la Puebla, 44), Hotel del Temple\*\*\*\*, Hostal Monteclaro\*\*(987455703)

**VILLAFRANCA DEL BIERZO:** Parador Nacional de Villafranca del Bierzo (Tel. 987 54 01 75), Hotel Residencia San Francisco (987 54 04 65), Hostal Comercio (C/ Puente Nuevo, 2).

**O CEBREIRO:** Venta Celta (982 367 127) y Hostal San Gilrardo de Aurillac (982 36 71 25)

Sarriá: Hotel residencia Villa de Sarriá (982 53 38 73) y Hotel NH Alfonso IX (Rúa do Peregrino, 29)

**MELIDE:** Hotel Carlos\* (Avda. Lugo, 119) y Hostal Xaneiro II (981 50 61 40)

## Fiestas

**PONFERRADA:** Fiestas de la Encina, patrona del Bierzo (8 Septiembre), Noche templaria (primera luna llena del verano) en la que los lugareños se visten al modo de la Edad Media recreando la época de los templarios.

**VILLAFRANCA DEL BIERZO:** Fiestas de S. Tirso (28 enero), Feria de la Música, la Cerámica y el Ganado (25 julio), Fiesta del Turista (1ª quincena agosto), Fiesta de la Poesía, de interés regional (último domingo primavera).

**SARRIA:** A Enxurrada, descenso por el río en 'objetos flotantes' (2º domingo agosto), Noite Meiga (último domingo agosto)

## Más información

**COMO LLEGAR**  
Desde Galicia y Castilla, por la A-6. Desde León y Burgos, por N-120 y A-6.

**DATOS DE INTERÉS**  
Reserva Natural de los Ancares: [www.ancares-seo.com](http://www.ancares-seo.com)

Las médulas: antiguas excavaciones auríferas de los romanos hoy Patrimonio de la Humanidad. Ctra. N-536, a unos 30 km. de Ponferrada.

Turismo de Galicia: [www.Turgalicia.es](http://www.Turgalicia.es)  
Turismo de Castilla y León: [www.turismocastillayleon.com](http://www.turismocastillayleon.com)

# KARLOS ARGUÑANO

COCINERO

Como conductor se considera normal, pero como cocinero es excepcional: ha llevado su restaurante de Zarauz a lo más alto de la gastronomía española y desde la televisión -15 años en antena- se ha convertido en un personaje popular en España, en Argentina... Además, Karlos Arguiñano es un hombre concienciado con los peligros de la carretera: todos los viernes aconseja prudencia a sus telespectadores.

“COCINA Y SEGURIDAD VIAL SON LAS GRANDES OLVIDADAS EN LA EDUCACIÓN”



Emmanuel ZOCO  
Fotos: Josean CANTALAPIEDRA

**K**arlos Arguiñano lleva 15 años enseñando a cocinar desde la 'tele'. Sus dotes de comunicador y una cocina sencilla y con fundamento le han hecho un personaje en España y en Argentina, donde su programa ha arrasado. El cocinero vasco acaba de cumplir 25 años al frente de su restaurante de Zarauz (Guizpúcoa) y tiene tiempo para publicar varios libros de recetas y participar en tres películas. "Lo de actor no es lo mío: soy un 'cara' que se puede apuntar a una tormenta en cualquier sitio; el cine me divierte y, como he tenido oportunidad, me he lanzado. No descarto volver a hacerlo".

- ¿Qué es la cocina para usted?  
- Todo. Es el motor de mi vida. Sin ella me sería muy difícil vivir. Aparte, todos los días ando dos horas, pesco en una barca cuando hace buen tiempo y buena mar, veo mucha pelota vasca y mucho ciclismo y... discuto de lo que haga falta.

- Las mujeres tradicionalmente han estado ligadas a la cocina, ¿por qué la mayoría de los cocineros respetados son hombres?

- Eso está cambiando. Antes era así porque las cocinas de los grandes hoteles y restaurantes eran un auténtico infierno para las mujeres con fuegos de carbón y enormes pucheros. Gracias a la tecnología, se han modernizado y son más habitables. Y tenemos a Carmen Ruscalleda, Elena Arzak y otras muchas.

- ¿Qué recomienda al que da sus primeros pasos en la cocina?

- Sencillez. No hace falta complicarse para hacer buena cocina: unas lentejas con una zanahoria y un trozo de costilla de cerdo en una olla exprés son muy fáciles de preparar y pueden salir como las de la abuela... El siguiente paso es probar con salsas e ingredientes extraños. Y, por supuesto, cariño.

- ¿Es posible comer bien y barato?

- Aún sí. Hay que ir al mercado cada dos o tres días y ver qué productos nos ofrece para jugar con ellos. El otoño es una gran época: hay tórtolas, codornices, palomas, hongos..., aparecen las verduras de invierno (alcachofa, puerros o acelgas), quedan los últimos tomates y judías verdes de temporada... Si sigues la pista de la temporada, consigues comer barato y bien.

- La cocina interesa cada vez a más hombres... ¿Se siente responsable?

- No sé si tendré algo de culpa. Siempre digo a los hombres que si cocinan un poco, lo tendrán más fácil con las



**“ME LLAMA LA ATENCIÓN QUE SE VENDAN COCHES QUE CORREN A 240 KM/H CUANDO ESTÁ PROHIBIDO CIRCULAR A ESA VELOCIDAD”**

**“NO HACE FALTA COMPLICARSE PARA HACER BUENA COCINA: UNAS LENTEJAS CON ZANAHORIA Y UNA COSTILLA SON MUY FÁCILES...”**

mujeres: la oferta es completa y llueven las propuestas.

- ¿Se concede suficiente importancia a la gastronomía y a su divulgación?

- No la que debería. Habría que empezar en los colegios. Los niños tendrían que recibir clases de nutrición en Primaria, porque entre los 6 y 12 años desarrollan el sentido del gusto. Con la cocina pasa lo mismo que con la seguridad vial: son las grandes olvidadas en nuestra educación.

- ¿Es usted sencillo al comer?

- Sí. La alta cocina es para de vez en cuando. Los cocineros comemos muy sencillo, pero todo bueno. Si vamos a comer patatas fritas, un poco de jamón o algo de carne, nos gusta que sea de lo mejor. Yo no perdono todos los días un par de huevos de mis gallinas.

**VOCACIÓN DE CONDUCTOR.** De pequeño, Arguiñano quería conducir un autocar. "Como mi padre era taxista, cuando con 12 años los viajes a los pueblos de alrededor se me empezaron a quedar cortos, pensé que siendo chófer de autocar podría ir más lejos... Me conformaba con viajar a Lourdes, muy cerca de aquí, en Francia, que era lo que entonces me parecía más lejos". Hoy, como conductor se considera "normal" e intenta "ser prudente. Como la mayoría, he hecho alguna tontería con el coche cuando era joven, pero nunca he tenido un accidente". De los actuales límites de velocidad piensan que "están bien: más velocidad de la permitida no es conveniente. Pero me llama la atención que sea posible vender coches que corren hasta 240 km/h cuando está prohibido circular a esa velocidad".

- ¿Qué piensa del endurecimiento de las medidas de tráfico?

- Es necesario, porque nos movemos por carretera muy rápido, sin pensar en los peligros y se pierde la noción de qué puede pasar en la siguiente curva. Pero ese endurecimiento ¿no tendría que afectar también a las autoridades? No hay derecho a que muchos motoristas anden libremente sin casco y nadie lo controle. ¿Dónde están las autoridades en esos casos?

- La concienciación sobre el peligro de la carretera que realiza en sus programas le ha valido varios reconocimientos...

- Sí, en Argentina me dieron un premio y aquí, el anterior director general de Tráfico me envió una carta de agradecimiento. Es un tema en el que insisto mucho. Hay mucha gente escuchándome, e insistiendo quedan las cosas... Todos los viernes deseo a los espectadores buen fin de semana y que tengan cuidado porque el lunes tenemos que estar todos, que si van con niños, los lleven atrás y sujetos, y que si van en moto, no se les ocurra llevar el casco en el codo, que en el codo, coderas... Normalmente estoy de broma, pero me pongo serio para advertir que en carretera no se hacen locuras.

- ¿Duerme con seis hijos de 18 a 28 años y la amenaza de alcohol y carretera?

- Estoy tranquilo. Es un tema que hemos hablado mucho en casa y confío en ellos, con la preocupación normal del padre cuando sus hijos salen. He tratado de orientarles y animarles a usar el coche con prudencia y calma, que lo importante es llegar bien a todos los sitios.

- ¿Qué comería para salir a carretera?

- Comida muy ligera: ensalada, pescadito, filete a la plancha o un poquito de pasta, pero sin mucha salsa ni grasas, agua fresquita y nada de alcohol. Y una cosa muy importante: una parada cada 300 kilómetros para descansar. ♦

## ENHORABUENA, CONDUCTORES

Los conductores que con su actitud sensata han hecho posible que los datos de muertes en carretera hayan sido los menos malos de los últimos 25 años, merecen nuestra más sentida y cálida felicitación. Sí, ¡enhorabuena! A ti, conductor prudente e inteligente, porque has sabido cuidar, conservar y valorar tu propia vida y también la de tus semejantes como el principal valor. Si eres un conductor joven, añade doble dosis de entusiasmo a mi felicitación, porque a tu juventud, acompaña gran madurez psíquica y sobre todo, inteligencia, cordura y amor a la vida.

Parece ser que la clave del éxito, entre otros factores, se debe a que se han doblado los controles de velocidad y de alcoholemia y a los once millones de anuncios en los medios de comunicación. Esto nadie lo pone en duda, pero a mi entender, un factor decisivo del éxito hay que atribuirlo a la novedad de los 1.600 paneles informativos repartidos por toda la geografía española, recordando con insistente machaconería el número de muertos del anterior fin de semana, de la Operación Retorno del año anterior, del grave peligro que se corre al adelantar, etc.

Mi opinión como psicólogo es que se deben aprovechar al máximo los paneles informativos; que lo antes posible se dupliquen o tripliquen y que cualquier 'cenutrio' irresponsable que traspase los límites de velocidad o cometa graves infracciones no tenga más remedio que leer informaciones como esta: "El 40% de los accidentes mortales tienen como causa directa circular a más de 140 km/h. ¿Tampoco le importa su vida que acaba de superar esta velocidad?".

Somos tan inconscientes, desaprensivos y necios que necesitamos que se nos recuerde constantemente las graves consecuencias de nuestros actos.

La información directa y puntual que se da a través de los paneles es una llamada de atención o un recordatorio que recibe el



**BERNABÉ TIERNO JIMÉNEZ**

PSICÓLOGO Y ESCRITOR

conductor en el mismo instante en que comete la locura de pisar el acelerador o de 'picarse' con otro conductor, todavía más inconsciente y estúpido.

Si al atento lector le molesta el calificativo de estúpido, dígame cómo debe calificarse la conducta tan claramente demencial e irresponsable de alguien que es capaz de poner en grave peligro el mayor bien que posee, su propia vida.

¿Qué puedo decirles a vosotros los jóvenes que teniendo mayores reflejos por razones de edad, sin embargo, por vuestras imprudencias, acumuláis el mayor número de accidentes mortales? Simplemente, apelo a vuestra inteligencia y os pido que no la insultéis con vuestra conducta. También apelo a la madurez psíquica y mental que se os supone por vuestra mayoría de edad.

Cuando voy por carretera y un descerebrado me adelanta a 150-160 km/h y hasta a 200 km/h, ya sea en coche o en moto y, segundos después, se pega literalmente al coche que pretende adelantar, digo para mis adentros: "Ahí va un necio integral, con tan poca sustancia gris que piensa que si corre a más velocidad que otros, es porque él es más".

Estos mentecatos, en su delirio, necesitan compensar sus carencias intelectuales, psíquicas, afectivas y de todo tipo, poniendo su coche o su moto a una velocidad de vértigo. Si además procuran ensordecernos con su ruido infernal, su avería mental es mucho más grave.

Por extraño que parezca, querido lector, detrás de cada conductor capaz de poner en grave peligro su vida y la de los demás no sólo se oculta un irresponsable y un asesino en potencia, sino también un acomplejado, un alfeñique con baja estima y escaso talento que piensa que si adelanta a los demás en la carretera es como si también les adelantara en sus capacidades, cualidades y méritos personales. Así son las cosas...

El que pueda y quiera entender, que entienda. A ti, conductor sensato y prudente, felicitades, por tu actitud inteligente, por tu cordura y por tu amor a la vida el más valioso y preciado de todos los bienes. ♦



**“¿CÓMO DEBE CALIFICARSE LA CONDUCTA TAN CLARAMENTE DEMENCIAL E IRRESPONSABLE DE ALGUIEN QUE ES CAPAZ DE PONER EN GRAVE PELIGRO EL MAYOR BIEN QUE POSEE, SU PROPIA VIDA?”**

### Por la izquierda

Soy camionero y, por trabajo, ando mucho por autopistas y autovías de tres carriles en cada sentido. A menudo encuentro turismos por el carril central que circulan algo más despacio que yo. ¿Puedo seguir por mi carril derecho como me obliga la Ley (a 90 km/h) y adelantarlos o tengo que circular paralelo a ellos, sin adelantar, inutilizando así dos carriles, puesto que la Ley no me permite usar el tercer carril para adelantar -camión pesado-? ¿Hay solución? Me ocurre a menudo.-Luis Cabo Casais. Gijón (Asturias). (Correo electrónico).

▶▶ **Respuesta:** Según el art. 82 del Reglamento General de Circulación, en todas las vías el adelantamiento debe hacerse siempre por la izquierda del vehículo que se pretende adelantar, si bien admite como excepción el adelantamiento por la derecha en tres ocasiones, siempre adoptando las



máximas precauciones: 1) cuando el conductor del vehículo al que se pretende adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado; 2) a los tranvías que marchen por la zona central cuando la vía tenga circulación en ambos sentidos; y 3), dentro de los poblados, en las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el mismo sentido de marcha, delimitados por marcas longitudinales.

Para que la situación planteada pueda resolverse válidamente es necesario, según el art. 83, que la densidad de circulación sea tal que los vehículos ocupen toda la anchura de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril, pues dicho precepto



establece que en ese caso el hecho de que los de un carril circulen más rápidamente que los de otro no será considerado adelantamiento. Si no se dan estas circunstancias, si es adelantamiento y, puesto que se realiza por la derecha sin ser una de las excepciones al principio general, de hacerlo por la izquierda, sería antirreglamentario.

### La sanción a los sin seguro

En la sección "Cartas" del nº 166 ("Tráfico" mayo-junio 2004), en contestación a una consulta relativa a si la conducción de un vehículo sin seguro obligatorio es una falta según el Código Penal, se responde acertadamente que la Ley Orgánica 15/2003 modifica el art. 636 del Código Penal para despenalizar tal comportamiento, reforma que entra en vigor el 1 de octubre de 2004.

Sin nada que objetar a la citada respuesta, clara y concisa, habría sido muy interesante recordar que, no obstante, la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, en su redacción

dada por la Ley 30/1995, y en concreto su art. 3, apartado c), señala que el incumplimiento de la obligación de asegurarse determinará "sanción pecuniaria de 601 a 3.005 € de multa graduada según que el vehículo circule o no, la categoría del mismo, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la falta de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción".-Ignacio Machetti. Director General del Consorcio de Compensación de Seguros.



### Atrás y con cinturón

Se dice que los niños de menos de 150 centímetros de altura deberán de llevar dispositivos elevadores. Mi hija tiene 8 años, mide 140 centímetros y pesa 40 kilogramos; por

tanto, debería llevar elevador.

Me voy al Corte Inglés a comprarlo y me dicen que la normativa europea con la cual se fabrican dichos elevadores marca como tope 36 kilogramos. Por tanto, no se fabrican elevadores para niños de talla inferior a 150 centímetros y peso mayor que 36 kilogramos. ¿Cómo actúo? -Jose J. Solaz Cabanes (Valencia). (Correo electrónico).

▶▶ **Respuesta:** El art. 117.2 del Reglamento General de Circulación exige la utilización de sistemas de sujeción homologados para menores de 12 años cuando éstos ocupen los asientos delanteros, pero si lo hacen en los asientos traseros distingue dos posibilidades: si el menor tiene menos de 3 años, debe utilizar obligatoriamente el mencionado sistema de sujeción homologado; pero si es mayor de 3 años y su estatura no alcanza 1,5 metros, puede utilizar alternativamente un cinturón de seguridad u otro sistema de sujeción homologado para adultos de los que estén dotados los asientos traseros del vehículo. Por tanto, en su caso puede colocar al menor en los asientos traseros del vehículo y utilizar como medio de sujeción el cinturón de seguridad de éste.

### Día laboral, día festivo

Recientemente me han sancionado por estacionar un sábado en una zona reservada con el siguiente texto en la señal: "Correos. Laborables de 6 a 15 h". Yo aparqué con la tranquilidad y seguridad de que un sábado es festivo y, por tanto, se puede aparcar.

La policía local del lugar (Esparreguera. Barcelona) argumenta que los sábados se consideran laborables y yo, que lo normal es que no sean la-

## ACUSE DE RECIBO

### Parar, pero cerrar el coche



Estoy leyendo la revista de julio-agosto. Siempre nos hacen la recomendación de que, cuando viajamos, se haga una parada una vez que llevamos alrededor de 300 kilómetros, lo que me parece correcto y suelo realizar. Pero los amigos de lo ajeno también lo saben y se aprovechan de ello.

El 6 de julio viajábamos mi señora y yo de Madrid a Alicante por la autovía A-31. En la salida 71 creímos necesario hacer dicha parada -llevas unas horas de camino, lo que falta no es mucho y siempre hay necesidades fisiológicas-. Paramos en la estación de servicio. Entramos, como se suele decir, a 'hacer un

pis' y beber agua y, cuando salimos, nos habían forzado la cerradura y se habían llevado del maletero una bolsa y un maletín con todo el equipo fotográfico que llevaba. ¿Es descuido, despreocupación o falta de conocimiento de dichas fechorías? No sé, pero nos fastidiaron las vacaciones. Según me contaron, lo suelen hacer con frecuencia.

Me atrevo a contarlos para recordar a los conductores que sí se debe hacer la parada, pero no se debe dejar el coche solo en ningún momento para evitar estas situaciones.-Javier Rodríguez Sánchez. Alcalá de Henares (Madrid). (Correo electrónico).

borables y que lo que se aparte de la normalidad debe darse a conocer (sustituyendo el texto "Laborables" por otro menos ambiguo, como "De lunes a sábado"). También, que en el Código no aparece este concepto y que, por ello, como conductor no estoy obligado a conocer qué considera cada ayuntamiento como laborable —y menos si no conozco ni resido en ese municipio—. Tampoco creo estar obligado a saber cuándo trabaja o no Correos; y que si así fuese, debería reflejarse sin ambigüedades en la señal vertical.

Creo que actúan de mala fe cuando no es el primer caso que ocurre en esa zona y nunca lo han solucionado sustituyendo el texto de la señal. ¿Quién tiene razón?—*Jorge García Rodríguez. Montcada i Reixac (Barcelona).*

▶▶ **Respuesta:** El ordenamiento jurídico administrativo español (Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Públicas y del Procedimiento Administrativo Común) sólo se refiere a la distinción entre días laborables —a los que denomina hábiles— y festivos cuando regula el cómputo de los plazos (art. 48), señalando que son días hábiles todos excepto los domingos y los festivos. Es el mismo concepto que existe en el sentir común que, igualmente, considera como laborables a todos los días el que no sean domingos o festivos, éstos según señale el correspondiente calendario oficial. Por tanto, los sábados comúnmente son días laborables, salvo los que estén declarados festivos.



### Lluvia y carreteras

¿Qué podemos hacer para que Fomento cambie el asfalto más deteriorado de las carreteras nacionales por uno que absorba al menos parte del agua cuando llueve? Este año ha llovido torrencialmente y he comproba-



do el lamentable estado de la A-4 (N-IV) en casi todo su trayecto de Granada a Madrid. Los días de lluvia, la carretera era una alfombra metálica a causa del agua y los vehículos eran incapaces de desalojar la que recibía más la proveniente del asfalto y de los demás vehículos —ninguno llevamos la no obligatorias alfombrillas en los neumáticos—.

La siniestralidad en España no desciende, pero, aparte de la temeridad de algunos, el entorno tiene mucha culpa. Debemos educarnos y mentalizarnos en materia de seguridad vial, pero ¿cuántos siniestros más tendrá que haber hasta que se reasfalten las carreteras? ¿Son acaso 'sin mantenimiento' como algunas baterías?—*Pilar García. Madrid.*

### Los niños, detrás

Poseo un turismo fabricado en 1984, que no tiene cinturones de seguridad en los asientos posteriores —entonces no era obligatoria su instalación por el fabricante—. ¿Puede un niño de 10 años y 151 centímetros de estatura viajar en el asiento delantero derecho con el cinturón de seguridad abrochado como un adulto, sin utilizar ningún tipo de asiento infantil, cojín elevador, etc.? ¿Puede un niño de 5 años viajar, en ese mismo turismo, en el asiento posterior sin ningún sistema de retención?—*Pedro Martín Rodríguez. Talavera de la Reina (Toledo).*

▶▶ **Respuesta:** El artículo 117.2 del Reglamento General de Circulación establece en su párrafo primero lo siguiente: "Queda prohibido circular con menores de 12 años en los asientos delanteros, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto". Se trata de una prohibición que no

prevé excepciones en función de la estatura del niño.

El mismo artículo, párrafo segundo, establece que los mayores de tres años, cuya estatura no alcance 150 cm deberán usar un sistema de retención homologado adaptado a su talla y peso o, en caso contrario, estar sujetos por un cinturón de seguridad para adultos "de los que estén dotados los asientos traseros del vehículo". Por ello, cualquiera de los dos niños puede ocupar el asiento delantero utilizando un dispositivo de retención homologado o el trasero sin hacer uso, en este caso concreto, del cinturón de seguridad, al carecer el vehículo de dicho elemento, por su antigüedad.



### Por su seguridad

Cada vez más gente se pone el cinturón sólo por si les pilla la Guardia Civil y no por su seguridad. Es gente que, cuando se cruza con una patrulla, agarra el cinturón para simular llevarlo puesto. Deberíamos concienciar a la sociedad de que el cinturón es por su seguridad, no por la multa, ya que hasta que no piensan en ello seguirán sin ponerse.

Podrían hacer un anuncio en el que una familia circulara en coche y el que el copiloto no lleva el cinturón. Al ver a unos guardias civiles, lo agarra y simula llevarlo, quitándose-lo en cuanto pasan... Luego, tienen un accidente y el copiloto muere por

no llevarlo puesto...—*Raúl Sáez Latorre. León.*

### Señalizado y autorizado

A partir de la publicación del nuevo reglamento, ¿es obligatorio solicitar al ayuntamiento la señal reglamentaria de vado para la salida de mi vehículo de mi garaje y evitar que otro conductor estacione en el lugar de acceso? El garaje tiene el acceso rebajado por la acera-vado efectuado en su día por el propio ayuntamiento para acondicionar la calle. ¿Realmente es necesario colocar dicha señal autorizada por el ayuntamiento o es factible comprar una señal de vado homologada en una tienda especializada y colocarla yo? ¿Valdría un cartel bien visible para evitar el estacionamiento de otros vehículos?—*Mercedes Ramos Melgar. Baeza (Jaén).*

▶▶ **Respuesta:** La cuestión planteada es competencia del ayuntamiento al que, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 7 de la Ley de Seguridad Vial, corresponde, entre otras, la competencia relativa a la ordenación y control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y la regulación, mediante Ordenanza Municipal de Circulación, de los usos de estas vías, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles. Sólo existe prohibición de parar o estacionar delante de un vado en los casos en que éste se encuentre correctamente señalizado, mediante la colocación de la señal R-308 e, que exige la previa declaración de vado que hacen los ayuntamientos conforme a su respectiva Ordenanza de Tráfico. Esto excluye la posibilidad de comprarla en una tienda especializada y su colocación por el particular. ♦

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  
jmmendez@dgt.es

### Duplicado del Permiso de Circulación

Se puede solicitar un duplicado del Permiso de Circulación por variación en el nombre, apellidos o domicilio del titular, por robo, extravío o deterioro del mismo, por cambio de destino o modificación de las características del vehículo. El caso más habitual es cuando se produce un cambio de domicilio.

#### DOCUMENTACIÓN:

- Solicitud en el modelo oficial debidamente cumplimentado.
- Pagar la tasa 4,4 —ver el recuadro de la derecha y posibles reducciones—, excepto en los casos de cambio de domicilio o sustracción del original (gratis), que deben acreditar la exención.
- DNI en vigor, NIF, pasaporte o permiso/tarjeta de residencia y fotocopia.
- Tarjeta de Inspección Técnica y fotocopia de la misma con ITV en vigor.
- Permiso de Circulación, excepto en el caso de solicitarse un duplicado por extravío o robo.
- Baja y alta en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, en el caso de cambio de domicilio, y justificante del pago del impuesto correspondiente al año en curso si se produce, además, cambio en la localidad de residencia. ♦

### No olvide...

En el caso de cambio de domicilio, recuerde cambiar también la dirección en el Permiso de Circulación. En este, como en el de Circulación y en el DNI debe figurar la dirección correcta y ser la misma.

### ¿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](http://www.sigrauto.com)

## Tasas DGT 2004

[www.dgt.es/administracion/tasas.html](http://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 (10/9/2004)

E

CZV

#### VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (en junio)

Total 360.227

	261.742
	Turismos
	47.325
	Furgonetas y camiones
	15.845
	Motocicletas
	2.753
	Tractores industriales
	467
	Autobuses
	769
	Otros vehículos



**ANDALUCÍA**

Municipio (Provincia/Islla)	Teléfono
Albox (AL)	950/12 09 02
Berja (AL)	950/40 63 00
Huerca de Almería (AL)	950/14 02 29
Huerca de Almería (AL)	950/30 02 40
Veiza (AL)	950/52 88 52
Algeciras (CA)	956/57 28 17
Cádiz (CA)	956/25 25 90
Jerez de la Frontera (CA)	956/14 41 41
Puerto Real (CA)	956/59 06 12
San Fernando (CA)	956/88 35 20
Villamartín (CA)	956/23 12 82
Baena (CO)	957/67 12 50
Córdoba (CO)	957/20 25 77
Córdoba (CO)	957/28 11 50
Lucena (CO)	957/50 27 72
Pedro Abad (CO)	957/56 70 73
Posoblanco (CO)	957/13 05 17
Albánchez (GR)	958/46 68 62
Baza (GR)	958/34 20 98
Granada (GR)	958/27 28 21
Motril (GR)	958/60 01 16
Huelva (H)	959/24 51 86
Minas de Thariss (H)	959/39 79 18
La Palma del Condado (H)	959/40 09 57
San Juan del Puerto (H)	959/36 70 70
Zalamea La Real (H)	959/56 21 06
Beas de Segura (J)	953/45 62 75
Guarromán (J)	953/67 21 98
Jaén (J)	953/28 17 00
Ubeda (J)	953/75 80 70
Algarrobo (MA)	95/255 08 62
Estepona (MA)	95/280 35 50
Antequera (MA)	95/203 1462
Málaga (MA)	95/217 15 47
El Palo (MA)	95/220 70 03
Ronda (MA)	95/287 05 36
Alcalá de Guadaíra (SE)	95/567 91 35
Carmona (SE)	95/419 13 00
Cazalla de la Sierra (SE)	95/468 47 87
Galves (SE)	95/576 05 28
Montequinto (SE)	95/567 91 35
Osuna (SE)	95/582 07 83
La Rinconada (SE)	95/579 71 61
Utrera (SE)	95/586 32 32

**ARAGÓN**

Huesca (HU)	974/21 14 76
Sabiñánigo (HU)	974/48 19 19
Monzón (HU)	974/40 30 05
Barbastro (HU)	974/31 41 54
Fraga (HU)	974/47 22 58
Sanhierna (HU)	974/57 24 57
Teruel (TE)	978/60 29 64
Alcañiz (TE)	978/83 18 55
(*) MOVIL (TE)	607/263 506 y 687/344 886
Zaragoza (Z)	976/57 08 16
Calatayud (Z)	976/88 53 72
Utebo (Z)	976/78 54 74
Tarazona (Z)	976/64 40 50
Ejea de los Caballeros (Z)	976/66 44 51

**ASTURIAS**

Avilés (O)	98/552 02 28
Cangas de Narcea (O)	98/581 06 05
El Entrego (O)	98/566 11 00
Gijón (O)	98/530 01 03
Jamio (O)	98/547 38 38
Llanera (O)	98/526 33 17
Mieres (O)	98/545 18 15

**CANTABRIA**

Corrales del Buena (S)	942/83 12 80
Maliño (S)	942/36 90 44
Ojaiz (S)	942/83 95 06

**CANARIAS**

Agüimes (GC)	928/18 20 20
Antigua (GC)	928/87 81 45
Las Palmas (GC)	928/48 06 39
Las Palmas (GC)	928/48 07 51
Telde (GC)	928/71 02 03
Antigua (Fuerteventura) (GC)	928/81 14 73
Arrecife (Lanzarote) (GC)	928/81 14 73
Sta. María de Guía (GC)	928/55 01 53
Arafo (TF)	922/60 17 80
Los Realejos (TF)	922/34 53 59
El Rosario (TF)	922/61 93 22
San Miguel Abona (TF)	922/73 50 88
El Paso (La Palma) (TF)	922/48 59 52
S. Sebastián Gomera (TF)	922/87 01 38
Valverde (El Hierro) (TF)	922/55 14 51

**CASTILLA-LA MANCHA**

Albarracín (AB)	967/21 59 73
Albacete (AB)	967/21 09 74
Almarcha (AB)	967/31 13 86
Hellín (AB)	967/30 54 10
Villarrubledo (AB)	967/34 53 82
Alcázar de S. Juan (CR)	926/54 66 50
Ciudad Real (CR)	926/21 28 00
Manzanera (CR)	926/61 23 93
Puertollano (CR)	926/41 12 05
Cuenca (CU)	969/21 35 53
Motilla del Palancar (CU)	969/33 33 99
Alcolea del Pinar (GU)	949/30 03 80
Guadalajara (GU)	949/20 29 86
Ocaña (TO)	925/13 14 02
Talavera de la Reina (TO)	925/80 19 90
Toledo (TO)	925/23 00 63
Los Yébenes (TO)	925/32 10 02

**CASTILLA Y LEÓN**

Ávila (AV)	920/30 33 58
Ávila (AV)	920/22 11 12
Aranda de Duero (BU)	947/50 73 98
Burgos (BU)	947/19 82 80
Burgos (BU)	947/48 16 80
Miranda de Ebro (BU)	947/32 59 52
Villasanta de Montija (BU)	947/14 02 39
Cembranos (LE)	987/30 38 60
Onzonilla (LE)	987/25 40 99
Ponferrada (LE)	987/45 56 51
Cervera de Pisuerga (P)	979/87 07 77
Palencia (P)	979/72 75 08
Bájar (SA)	923/41 15 00
Carballasa Sagrada (SA)	923/19 02 74
Castellano Moriscos (SA)	923/36 14 35
Ciudad Rodrigo (SA)	923/46 30 14
Cuellar (SG)	921/14 24 29
Valverde Majado (SG)	921/49 00 23
Burgo de Osma (SO)	975/36 02 17
Soria (SO)	975/22 71 40
Tordesillas (VA)	983/77 11 51
Valadolid (VA)	983/47 23 54
Valadolid (VA)	983/29 29 11
Benavente (ZA)	980/63 67 98
Morales del Vino (ZA)	980/57 00 25

**CATALUÑA**

Argentona (B)	902/127 600
Badalona (B)	902/127 600
Barcelona (B)	902/127 600
Berga (B)	902/127 600
Comella (B)	902/127 600
Granollers (B)	902/127 600
Igualada (B)	902/127 600
Manresa (B)	902/127 600

Sant Andreu de la Barca (B)	902/127 600
Sant Joan Despi (B)	902 127 600
Sant Just Desverm (B)	902 127 600
S. Miquel d'Ondolola (B)	902 127 600
Sta. Perpètua Mogoda-CM (B)	902 127 600
Terrassa (B)	902 127 600
Vic (B)	902 31 32 31
Viladecavalls (B)	902 127 600
Vilanova i La Geltrú (B)	902 127 600
Blanes (GI)	902 31 32 31
Celrà (GI)	902 31 32 31
Olot (GI)	902 31 32 31
Girona	902 31 32 31
Palamós (GI)	902 31 32 31
Puigcerdà (GI)	902 127 600
Ripoll (GI)	902 31 32 31
Vilamalla (GI)	902 31 32 31
(*) MOVIL (GI)	972/252 51 26
Artesa de Segre (L)	938/961 033
Ganyanella (L)	902 127 600
Lleida (L)	902 127 600
Montferrer (L)	902 127 600
Solsona (L)	902 127 600
Tremp (L)	902 127 600
Vielha-Mijaran (L)	902 127 600
Montoliu i Sorri (L)	902 127 600
Montblanc (T)	902 127 600
Mora la Nova (T)	902 127 600
Reus (T)	902 127 600
Tarragona (T)	902 127 600
Tortosa (T)	902 127 600

Foz (LU)	982/13 55 07
Lugo (LU)	982/20 90 37
Monforte de Lemos (LU)	982/41 04 12
Viveiro (LU)	982/55 04 83
O Barco (OR)	986/32 51 55
S. Ciprián das Vilas (OR)	988/24 97 12
Cumo-Barro (PO)	986/71 33 54
Lalín (PO)	986/79 41 03
Pontevedra (PO)	986/86 50 20
Verín (OR)	988/41 15 39
Vigo-Peinador (PO)	986/48 69 36
Pombeiro (PO)	986/33 39 92

**ILLES BALEARS**

Ciudadela (IB)	971/48 00 44
Inca (IB)	971/60 24 04
Mahón (IB)	971/35 45 02
Manacor (IB)	971/55 54 57
Palma de Mallorca (IB)	971/26 59 50
Palma de Mallorca (IB)	971/29 79 06
Santa Gertrudis (IB)	971/31 59 76

**MADRID**

Alcalá de Henares (M)	91/881 80 63
Alcorcón (M)	91/843 46 00-56 18
Aranjuez (M)	91/801 12 56
Arganda del Rey (M)	91/871 41 14
Coladara (M)	91/672 80 48
Leganes (M)	91/688 50 46
Lozoyuela (M)	91/869 42 12
Navalcarnero (M)	91/811 51 55-45 18
Navas del Rey (M)	91/865 05 91
Parla (M)	91/698 26 12
Pinto-Getafe (M)	91/695 86 58
Las Rozas (M)	91/637 71 61
S. Sebastián Reyes (M)	91/652 71 77
Tres Cantos (M)	91/803 11 83
Vallecas (M)	91/785 91 12
Villalba (M)	91/851 16 87
Villavieja de Salvanés (M)	91/874 53 63

**MURCIA**

Alcantarilla (MU)	968/89 00 39
Carcavaca de la Cruz (MU)	968/72 55 02
Cartagena (MU)	968/52 83 19
Espinardo (MU)	968/30 74 44
Jumilla (MU)	968/78 25 18
Lorca (MU)	968/46 07 61
Molina de Segura (MU)	968/64 54 91
San Pedro del Pinatar (MU)	968/18 80 83

**NAVARRA**

Berlín (NA)	948/31 02 80
Noain (NA)	948/31 27 59
Pamplona (NA)	948/30 35 86
Penilla (NA)	948/75 05 64
Tudela (NA)	948/84 70 00

**LA RIOJA**

Calahorra (LO)	941/14 68 14
Logroño (LO)	941/24 28 03
Logroño (LO)	941/20 82 95
S. Domingo Calzada (LO)	941/34 27 10

**PAÍS VASCO**

Amorebieta (BI)	94/630 88 57
Amorriola (BI)	94/671 17 13
Trápaga (BI)	94/478 12 14
Zamudio (BI)	94/452 11 13
Bergara (SS)	943/76 04 90
Irún (SS)	943/82 63 00
Urdiel (SS)	943/55 00 00
Jundiz (VI)	945/29 05 10

**CEUTA**

Ceuta-El Tarajal	956/50 73 74
------------------	--------------

**PERMISOS Y LICENCIAS**

Provincia	Permisos junio-agosto	Licencias junio-agosto
Álava (VI)	1.991	209
Albacete (AB)	2.395	732
Alicante (A)	12.104	2.728
Almería (AL)	8.946	1.174
Asturias (O)	4.392	655
Ávila (AV)	810	245
Badajoz (BA)	3.300	953
Barcelona (B)	31.770	6.171
Burgos (BU)	1.546	184
Cáceres (CC)	2.976	469
Cádiz (CA)	6.833	2.231
Cantabria (S)	3.016	522
Castellón (CS)	3.912	935
Ciudad Real (CR)	2.943	854
Córdoba (CO)	4.208	1.396
Coruña, A (C)	5.084	610
Cuenca (CU)	1.197	368
Girona (GI)	6.364	1.853
Granada (GR)	6.370	2.250
Guadalajara (GU)	1.428	243
Guipúzcoa (SS)	2.675	543
Huelva (H)	2.904	660
Huesca (HU)	1.247	347
Illes Balears (IB)	7.087	1.874
Jaén (J)	2.964	1.040
León (LE)	2.283	345
Lleida (L)	2.937	568
Lugo (LU)	1.679	320
Madrid (M)	33.323	2.848
Málaga (MA)	13.112	4.173
Murcia (MU)	14.543	2.172
Navarra (NA)	2.953	602
Ourense (OU)	1.586	269
Palencia (P)	911	140
Palmas, Las (GC)	8.094	369
Pontevedra (PO)	5.279	698
Rioja, La (LO)	1.935	365
Salamanca (SA)	2.129	229
S.C. Tenerife (TF)	6.671	527
Segovia (SG)	1.361	136
Sevilla (SE)	9.321	2.325
Soria (SO)	647	91
Tarragona (T)	5.272	1.081
Teruel (TE)	1.068	212
Toledo (TO)	4.016	838
Valencia (V)	15.656	3.231
Valladolid (VA)	2.525	286
Vizcaya (BI)	4.003	544
Zamora (ZA)	1.053	159
Zaragoza (Z)	4.350	794
Ceuta (CE)	920	109
Melilla (ME)	942	47
<b>TOTALES</b>	<b>277.031</b>	<b>52.724</b>

# Chico Tráfico

(CENTRO SUPERIOR DE EDUCACIÓN VIAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO EN SALAMANCA)

SUPLEMENTO DE LOS NIÑOS PARA LOS NIÑOS Número 126

La mayoría de nosotros ha acabado sus vacaciones, y se presenta en su trabajo o colegio con muchas ganas de iniciar el último trimestre, guardando en su retina las felices imágenes vividas, muchas de ellas en los pueblos de las familias. Pero también hemos de acordarnos de los que no volverán nunca más, pues han perdido la vida en la sangría incesante de los accidentes de tráfico. Las nuevas generaciones están entre los que más veces montan en coche. Seguramente a partir de su nacimiento, pero sobre todo cuando inician la escolarización, las personas con 6 o más años suben a un automóvil a la semana una media de 8 veces. Es decir, la automoción está totalmente integrada en nuestro estilo de vida, y más en el medio rural.

Por ello hemos de evitar que los niños la asocien a miedo y peligro. Nada mejor que enseñarles conductas de prudencia y seguridad en el uso de vehículos y vías públicas. Los padres deben saber que nada mejor que mantener la tranquilidad, pues esa calma se transmitirá al hijo; también han de hablar con ellos, siempre partiendo de lo que los niños saben y si ellos inician la conversación, mejor; les debe



## El tráfico en los pueblos

preguntar qué sienten y piensan y contestar sus preguntas, aunque sean repetitivas. Hay que tener en cuenta que los niños ven muchas escenas dramáticas de accidentes en los medios de comunicación y que es recomendable restringir el tiempo de visionado y estar con ellos para comentarlas respondiendo a sus preguntas.

**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 Aranz, 86. 28027 MADRID. Fax: 91 320 41 38 o al e-mail: amalvarez@dgt.es

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

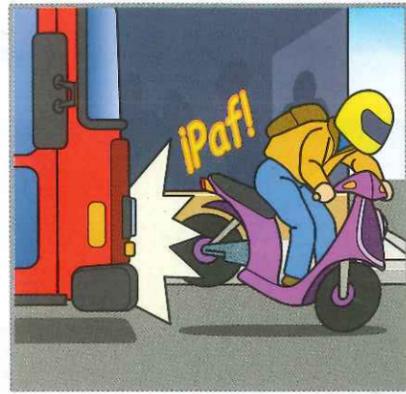
PROVINCIA

CÓDIGO POSTAL

Este suplemento infantil corresponde a la revista TRAFICO nº 168 de septiembre-octubre de 2004

Cuando ocurre un accidente de tráfico y estás implicado, ¿qué crees que debes hacer?

Contesta en los puntos suspensivos, debajo de las imágenes.



.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

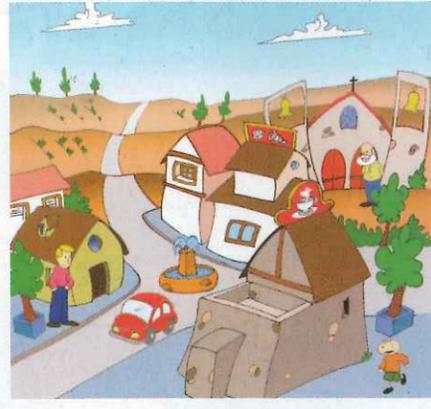
.....

.....

.....

.....

.....



.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

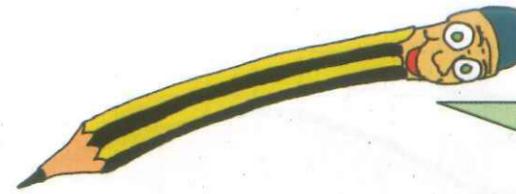
.....

.....

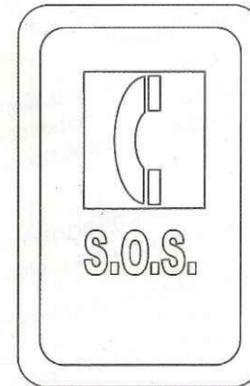
.....

.....

A continuación, completa esta lámina...



Completa estas señales con el color debido y escribe su significado



.....

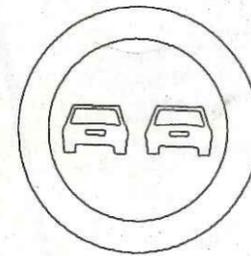
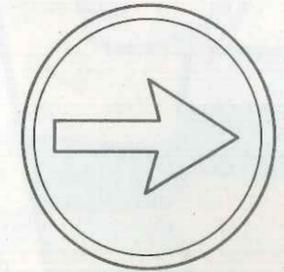
.....

.....

.....

.....

.....



.....

.....

.....

.....

.....

.....



Lleva a cabo en clase con tu profesor o profesora y tus compañeros alguna de las siguientes actividades



1. Dibujar diferentes situaciones donde estén implicados accidentes. Comentarlos en grupo. Redactar las historias personales implicadas. Hacer y responder a preguntas del tipo: ¿Cuándo se llega al lugar de un accidente hay que pararse, y si es de noche que debemos hacer...?
2. Buscar en el diccionario los siguientes términos: accidentes, muertos, heridos, mortales, conductor, peatón, viajero, pasajero, ciclista, ciclomotorista, ... etc.
3. Simular diferentes situaciones de accidentes y cómo debemos comportarnos. Dramatizar y comentar dejando muy claro para todos la importancia de conservar la calma. Practicar cómo avisar correctamente de un accidente a la policía.
4. Elaborar una campaña: posters, anuncios, lemas... sobre los niños que dicen que no a los accidentes y exponerla en clase.
5. Comentar y debatir tras la proyección de diferentes videos sobre este tema.
6. Escribir tarjetas y cartearse por Internet o por correo con niños que estén en el hospital a consecuencia de enfermedades y/o accidentes apoyándoles y animándoles, contándoles las cosas que haces, cosas sobre tu pueblo o país y sobre todo que sean optimistas y divertidas.
7. Participar, si son mayores, con Cruz Roja en un taller de socorrismo y primeros auxilios. Es muy interesante y puede ser muy útil.
8. Pasear por la ciudad o el pueblo con un discapacitado físico detectando puntos negros en cuento a la accesibilidad y el tráfico. Escribir una carta denunciándolo a las autoridades o hablarlo en el Ayuntamiento con ellos...
9. Dibujar y escribir historias o cuentos que expliquen a otros niños las conductas correctas a mantener en calles y carreteras.
10. Elaborar un comic con el contenido de esta unidad entre todos.

Conviene, además, que si algún educador quiere continuar trabajando el tema de los accidentes de tráfico y cómo tratarlos con los niños, pida la guía al Centro Superior de Educación Vial. C/ Comandante Jerez, 46-48. 37008 Salamanca.

GRAN CRUCIGRAMA


**HORIZONTALES** 1: Manejáralas, arregláralas con las manos.- 2: Poner ligeramente ácida una bebida. Consonante. Conjunción copulativa.- 3: Dios egipcio que parece provenir de la confusión de dos divinidades lunares. Mozas que presumen de damas.- 4: Poeta y profeta griego del siglo VII (a. de J. C.). Negación familiar.- 5: Determinalo cuanto mide. Tubo o cañería.- 6: Limita una propiedad. Preposición. Papagayo.- 7: La mitad de tono. Decreto de un sultán. Hijo de Adán y Eva.- 8: Vocal. Símbolo químico del actinio. Coraza ligera de malla.- 9: Viejas, ancianas. Cubre un objeto con una capa de oro.- 10: Canto popular del norte de España. Uso indebido, excesivo o injusto. Vocal.- 11: Pasta de harina o fécula reducida a granos que se usa para hacer sopas. Lengua provenzal. Prefijo negativo que indica ausencia.- 12: Tela muy larga y sutil. Canapé, especie de sofá.- 13: Azúcar fundida y endurecida al enfriarse. Importante puerto de Argelia en el Mediterráneo.- 14: Liga con cuerdas. Embustero, tramposo. Conjunción disyuntiva.- 15: Enlosaras, cubrieras con losas. Municipio de la provincia de Girona.

**VERTICALES** 1: Ciencia que tiene por objeto las propiedades de la cantidad calculable. Óxido de calcio.- 2: En Medicina, calmante de la fatiga. Discurso en que el abogado expone las razones del Derecho a su cliente.- 3: Limpio, resplandeciente. Requebraras, cortejaras.- 4: Marchad. En sentido figurado, detallista, muy concienzuda. Vocal.- 5: Convertir en acero o hierro dulce colado quemando parte de su carbono. Molusco cefalópodo comestible.- 6: Soldado alemán de caballería ligera. En este lugar. Preposición. Lugar donde se trilla la mies.- 7: Pasé la lengua repetidas veces. Coloca espalda con espalda. Ondas marinas.- 8: Hablando de la tierra, seca, estéril. Existe. Yema de los vegetales.- 9: Consonante. Hongo de sombrerillo. Instruyo, enseño urbanidad. Terminación verbal.- 10: Hablando de los cabos de la nave, tensáralos. Mahometano.- 11: Letra numeral romana. Consonante. Juego de muchachos en que puestos en rueda se pasan un lapo o zurriago. Cercos de hierro o madera.- 12: Ermitaño. Medida antigua de longitud. Vocal.- 13: Hurtárale de la compra diaria. Muy pequeños en su especie.

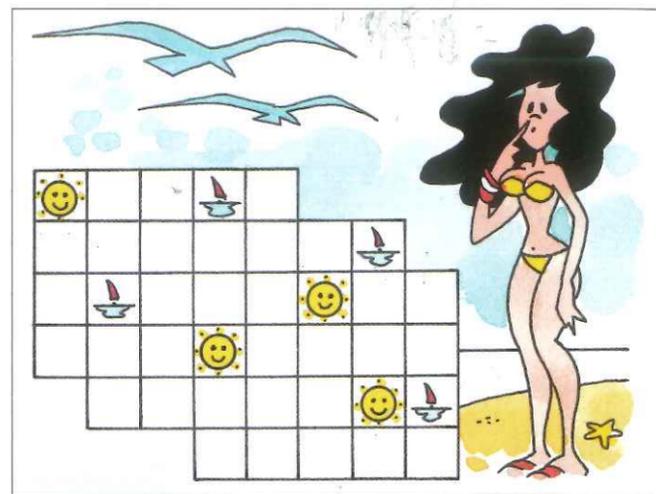
**SOLUCIONES**

**AL COMECOCOS:**  
Losaras, Fosas.  
Ata, Aramero, O.- 15.  
13: Carameño, Oran.- 14.  
An.- 12: Gasa, Otomana.  
Abuso.- E.- 11: Sémola, Oc.  
Cádiz, Dora.- 10: Aida.  
Arará 7. To. trade. Abel.- 8: I. Ac. Cosetele.- 9.  
4: Epimendres. Ca.- 5: Mideño, Atanor.- 6: Acota A.  
Manipularías.- 2: Acidular. 1. Ni.- 3: Tol. Damiselas.-  
**AL GRAN CRUCIGRAMA (Sólo horizontales):** - 1:  
**A BUSCA LA DIFERENCIA:** La hoja pequeña.  
**AL PROBLEMINO:** 412 camiones y 55 bicicletas.  
**A LA ADIVINANZA:** El serrucho

**PROBLEMINO**

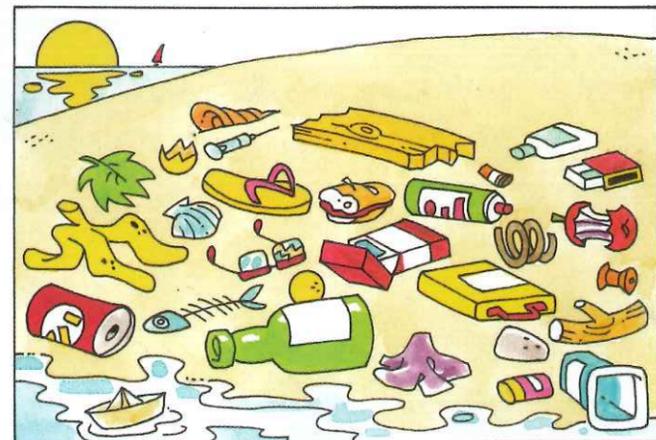
En un almacén había 2.170 neumáticos con los que se podían equipar 467 vehículos. Sabiendo que había de camión (5 ruedas) y de bicicleta (2 ruedas), ¿cuántos de estos vehículos podían equiparse completamente?

COMECOCOS



¿Cómo cree usted que se las arreglará Begoña para dividir esta curiosa superficie en cuatro partes iguales (dos a dos), de modo que, en cada una de ellas, haya un sol y un poco de mar?

BUSCA LA DIFERENCIA



**ADIVINANZA**

Mis dientes son afilados, brillan y brillan al sol, y aunque me falta la boca, soy bastante comilón.

El cangrejo se sorprende de la cantidad de desperdicios que los bañistas han dejado en la playa. Sin embargo, una ola se llevará uno de ellos. ¿Puedes decirnos cuál, comparando la viñeta superior con la inferior?



**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.



MINISTERIO DEL INTERIOR

 **Dirección Gen. de Tráfico**