TAFICO AÑO XXI Nº 172 Mayo-junio 2005 **CONDUCTOR ALTERNATIVO: CONTRA LOS ACCIDENTES DEL ALCOHOL** CONDUCES ▶ PERMISO POR PUNTOS: Visto bueno del Congreso **▶ CARRETERAS:** Radiografía de los puntos negros 0,0 **▶ ¿FUMAR Y CONDUCIR?** Mejor después ► AL VOLANTE: Los niños suspenden a los padres **▶ ENTREVISTA: Cayetana** Guillén Cuervo EL RIESGO DE LOS NAVEGADORES







En el primer fotograma vemos un turismo que se ha equivocado de carril y se ha metido por uno destinado al sentido contrario. De hecho, se ha dado cuenta del peligro de encontrarse con otro turismo de frente v está frenando.

El infractor da marcha atrás para recuperar el carril correcto, aunque, debería realizar la maniobra encendiendo los indicadores de peligro, a velocidad reducida v circulando lo más cerca posible de su derecha. Un turismo aparece por ese carril, circulando correctamente, con el consiguiente peligro de colisión.

Pero no acaban aquí las cosas. El vehículo que viene de frente, aunque circula correctamente, no debería echarse encima del que ha cometido el error y sí facilitarle la forma de salir de la situación. No es el caso: en vez esperar un poco, pasa demasiado cerca del infractor. creando una nueva situación de peligro.

Por suerte, todo acaba bien. El infractor recupera su camino tras pasar sobre la isleta. Es de máxima importancia que todos, al ponemos al volante. extrememos la atención. Así, evitaremos errores y los peligros que conlleva las distracciones. No obstante, si se comete un error. hay que tratar de rectificarlo lo antes posible y creando el menor riesgo. Y, eso sí, todos debemos, con nuestro comportamiento. facilitar que el 'equivocado' recupere su camino correcto.

ASILOVI

pasar al carril izquierdo de la AP-7 para rebasar a

enlace con la C-32, dirección Barcelona. Sólo nay dos carriles en cada sentido en esta parte de la autopista. Es de noche. El camión circula a su velocidades superiores a la legal, me he reconvertido en demasiado cumplidor de las

¡Maldita manía de respetar la ley!

leianas de un vehículo. Al iniciar mi maniobra no velocidad que apenas tengo tiempo de apartarme justo detrás del camión cuando el vehículo me rebasa de una forma que pienso —como en el chiste— que estoy parado. Posiblemente irá a más de 200 km/h, aunque es imposible saberlo. Por supuesto, me 'clava' las claxon. Me encorajino, imaldita manía mía de respetar la ley! Podría hacer lo mismo, pero me apartado habría sido peor para todos.

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

> salgo al carril. Y una vez más se abalanzan sobre mí antes de que pueda rebasar al camión. Esta

Mi sentido del cumplimiento de las normas me pone en peligro a menudo: soy objeto de salvajadas como ésta (y peores) por quienes

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

sumario















APOYO AL CONDUCTOR ALTERNATIVO.

El Parlamento va a impulsar la figura del conductor alternativo para concienciar sobre la incompatibilidad de beber v conducir. La idea cuenta con el apoyo de la industria alcoholera, con acciones divulgativas en lugares de consumo, como el popular 'botellón' granadino, que "Tráfico" ha vivido junto a 6.000 jóvenes.

MUERTE A TODA VELOCIDAD. Cada año se producen 20,000 accidentes con víctimas por infracciones de velocidad.

El porcentaje de fallecidos en accidentes donde interviene la velocidad duplica al de cualquier otra infracción.

LOS NIÑOS NOS SUSPENDEN.

Conocen las normas y los peligros de las imprudencias y señalan con el dedo a los adultos. Dicen que papá conduce bien, pero muy rápido. Estos son los resultados de un estudio realizado por el RACC entre niños de 6 a 12 años. Merece una refle-

NAVEGADORES DE BOLSILLO.

Son lo último: navegadores portátiles y programas de navegación que se incorporan a agendas electrónicas o 'móviles'. Sus ventas se han disparado y la Administración plantea muchas interrogantes desde el punto de vista de la seguridad vial.

LOS COCHES, MÁS VERDES.

Híbridos, biodiésel, motores de gasolina de bajo consumo, automóviles cien por cien eléctricos e incluso el diésel a secas... La oferta dirigida a reducir el consumo y con ello el nivel de emisiones contaminantes no crece, pero mejora con el paso del tiempo.





CAYETANA GUILLÁN **CUERVO.**

Actriz, presentadora, periodista, guionista... Cayetana Guillén es una conductora prudente, aunque despistada. Cree que la prohibición de usar el móvil al volante "esta justificada" y es partidaria del Permiso por Puntos, aunque le da "ogobio" ir perdiéndolos...

Se suprimirán 1.931 pasos a nivel



En 2012 se habrán suprimido 1.931 pasos a nivel: 731, de los considerados más peliarosos, en el período 2005-2008 y 1.200 entre 2008 v 2012. lo que supondrá una inversión de 1.320 millones de euros. Esas son las previsiones del Plan de Seguridad en Pasos a Nivel, recientemente presentado

por el Ministerio de Fomento, que incorpora nuevos criterios de riesgo, como el historial de accidentes, la visibilidad, la protección disponible v la velocidad en el paso de los trenes. Así, para fijar las prioridades de supresión o meiora de las condiciones de los mismos, se establecen tres niveles de peligro: de los catalogados como de mayor riesgo se han contabilizado 410 pasos, 899 son de riesgo medio v de menor riesgo hav 2.348. En la actualidad, de los 4.465 pasos a nivel existentes en la red ferroviaria. 3.737 afectan a caminos de titularidad pública en servicio y el resto son caminos particulares y líneas que no tienen servicio actualmente. Además, el plan contempla campañas de concienciación ciudadana para fomentar el respeto de los automovilistas y peatones a las señales y dispositivos de seguridad.

La Educación Vial saca matrícula

Profesores de más de 30 ciudades españolas se han manifestado a favor de la Educación Vial en los colegios. Una encuesta realizada por el RACE (Real Automóvil Club de España) señala que hay un 39% de profesores que consideran que debe ser obligatoria su enseñanza. Sin embargo, un 53% reconoce no tener conocimientos suficientes para impartir esta materia, y un 35%, no tener material adecuado. La Educación Vial en los centros escolares se hace cada vez más necesaria, ante la gravedad y persistencia de los accidentes de tráfico. En Europa, países como Alemania e Inglaterra, llevan años impartiendo de forma obligatoria Educación Vial en los colegios.

soplar por culpa de la dentadura

"¡Se me mueve, no puedo soplar!", parece que dijo un conductor sevillano cuando le quisieron practicar la prueba de alcoholemia. Fue detenido por conducir con luces anti-niebla en una noche clarísima.

Cuando baió del automóvil, tambaleándose y con halitosis alcohólica, se negó a soplar alegando que su dentadura "se movía". El argumento no le sirvió en el Juzgado Penal nº 4 de Sevilla, y finalmente fue acusado por un delito contra la seguridad del tráfico.

Carlos Moyá, por una conducción segura



internacional, La campaña se presentó en el último torneo Open Seat Godó, con el eslogan "Tenis=vida", acción que fué corroborada por el jugador Carlos Moyá (en la foto), quien destacó la importancia de que los jóvenes realicen una conducción segu-

En la foto: de izoda, a dcha.: Sixte Cambra, director del Open Seat Godó: José Mas Teixidor, director de Seat

España: Pere Navarro, director general de Tráfico; el tenista Carlos Mová v Mario Hurtado, responsable de Seguridad Pasiva de Seat.



No cambies de ruedas

Una imagen tan impactante como efectiva: minusválidos que han sufrido algún accidente colaboran en una campaña contra la alcoholemia. Fue en A Coruña: miembros de la Asociación de Parapléiicos y Grandes Minusválidos han acompañado a los agentes de la Guardia Civil en los controles de alcoholemia. Son personas que han sufrido accidentes por alguna imprudencia al volante y han colaborado de forma altruista en la campaña "No corras, no bebas, no cambies de ruedas". Los conductores, en especial los jóvenes, los han escuchado con atención.

Revolución en seguridad

Una auténtica revolución para el motor llega desde Suecia. Un mecanismo que hace vibrar

el pedal de aceleración cuando se rebasa el límite de velocidad, radares para controlar el fluio de circulación y las intersecciones, una llave-alcoholímetro que puede inmovilizar el vehículo si el conductor ha bebido, aplicaciones telemáticas para agilizar la asistencia a accidentados



o un sistema de estabilidad especial para evitar vuelcos en vehículos pesados... Estas son algunas de las novedades presentadas en abril por varias empresas suecas que participaron en el "Seminario sobre Seguridad Vial", organizado por la Embajada de Suecia y la Asociación Española de la Carretera en Madrid.

Otro lince atropellado, y van...

El último lince que murió atropellado fué durante la romería de Andújar (Jaén), el pasado abril. Desde 2002, han muerto en Andalucía dieciséis ejemplares de lince ibérico, un felino amenazado de extinción.



Los manómetros siguen mal

La mitad de los manómetros -un aparato fundamental en la seguridad de los neumáticos- instalados en las gasolineras de España están mal: además, un 3.4% carece de medidores y en un 9,6%, no funcionan. Estas son las principales conclusiones derivadas del estudio que el RACE (Real Automóvil Club de España) ha realizado en 177 estaciones de servicio situadas en las seis carreteras radiales y que están en la misma línea de preocupación de la investigación realizada por "Tráfico" hace va algunos años. En el 87% de gasolineras que sí tienen manómetros operativos, la mitad (51,3%) presenta fugas de aire en las manqueras y boquillas de medición y el 62% carece de tarjeta de inspección técnica, por lo que no puede garantizarse la fiabilidad de los mis-



mos. Además, en el 64% de las gasolineras no existe cartel informativo de cómo realizar la operación y el 31% tiene mangueras execsivamente cortas. Incluso un 65% de los manómetros están situados en lugares de difícil acceso.

CNIDADO NO TE PREOCUPES, PUEDE SER UN COCHE DE LA LUEVO PELUCA GUARDIA CIVIL Y LAS PLACAS DE CAMUFLADO LA MATRICULA SON FALSAS

RAMÓN

Dos nuevas emociones para Nieto

Dos emociones en una:medalla y monolito.Es lo que le pasó a Ángel Nieto cuando recibió una doble emoción al recibir de manos del Presidente de la Fundación Cultural RACE, Miguel Arias Cañete, una medalla de honor al pie del monolito que lleva su nombre, situado en la curva de Farina del Circuito del Jarama.

Nº ANTENA 1.087 FECHA: 30 03-05 MULTANOVA - RADAR SE ME 12 3003 15565

A más de 200 km/h y sin permiso

en la autopista de peaje AP-68 (Bilbao-Zaragoza) mite máximo de velocidad es 120 km/h-. Al ser detenido por una patrulla de la Guardia Civil de Trá fico de La Rioia, su conductor, un joven de 25 años no poseía permiso de conducción. Para infraccione de este tipo, calificadas como muy graves, las san iso por un periodo de hasta 6 meses.

132 coches camuflados

Coincidiendo con el período vacacional de Semana Santa, la Dirección General de Tráfico puso en marcha un nuevo dispositivo para la vigilancia de carretera: 132 coches camuflados, desde los que agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil patrullan para detectar y denunciar infracciones en movimiento. Se suman a otros 124 coches sin distintivos identificativos que, en este caso, sí van equipados con radares.

La actuación prioritario para este servicio es la detección y denuncia de infracciones en movimiento por: alcoholemia, conducción temeraria, velocidad inadecuada, cinturón de seguridad, sillitas de niños, casco, uso del teléfono móvil, invasión de la izquierda de la calzada, no respetar la prioridad de paso, giros incorrectos, no respetar la distancia de seguridad, adelantamientos antirreglamentarios...



El sexto túnel más seguro de Europa, en Barajas

El último informe de seguridad en túneles EuroTAP, elaborado por expertos alemanes con la participación del Real Club Automóvil de España (RACE) y del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) evaluó a comienzos de 2005 el estado y nivel seguridad de 49 de estas infraestructuras en 14 países de Europa, elegidas según su longitud (al menos un kilómetro), situación y volumen de tráfico. Entre los ocho túneles españoles, la máxima puntuación fue para el situado bajo el aeropuerto de Barajas ,en Madrid, (sexto mejor de Europa) y la peor para el de

Barrios, en León, El programa EuroTAP.

apoyado en esta edición por la Comisión

Europea, examinó casi 200 túneles europeos y prevé analizar otros 150 hasta 2007. Este año, Austria es el único país con cuatro túneles "muy buenos" v España v la República Checa tienen tres. Los meiores del continente están en Ottsdorf (Austria) y Markusbers (Luxemburgo) y los peores en San Pellegrino, Quarto, y Roccaccia (Italia).

www.racc.es www.race.es

Tacógrafo digital desde el 5 de agosto

España pondrá en marcha el tacógrafo digital el próximo 5 de agosto. Afecta a todos los autobuses de más de nueve plazas incluido el conductor y camiones de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, de nueva matriculación; en cambio, no afectará a los vehículos de esas características que ya están circulando antes de esa fecha y que continuarán con el tacógrafo antiguo de disco de diagrama.

El nuevo sistema permite registrar las actividades, sobre todo durante la conducción (tiempo, velocidad, kilómetros, etc.) y descanso, llevadas a cabo por los conductores profesionales. El funcionamiento del nuevo tacógrafo requiere la existencia de cuatro

tipos de tarietas destinadas a los respectivos usuarios: conductores, empresarios, agentes de control y talleres de instalación. El nuevo sistema, que permite almacenar datos sobre la actividad del conductor durante 365 días, supone una

serie de meioras, como la imposibilidad de manipulación, la garantía de la fiabilidad de los datos registrados y mayor eficacia en el control.



Aparcamientos: El cobro por minutos, muy lento

Poco a poco, los aparcamientos empiezan a plegarse a la presión de la Administración para que cobren por minutos y no por horas. Recientemente un juzgado de Madrid dio la razón al Instituto Nacional de Consumo (Ministerio de Sanidad). que denunció la práctica habitual de cobrar "por hora o fracción" y aunque con reticencias de muchos parking, ayunta mientos como el de Madrid ya cobran por fracciones de 5 minutos Esta iniciativa beneficiará a muchos usuarios. pagarán menos en ciertos tramos de estancia, pero otros saldrán perjudicados. Automovilistas Europeos Asociados (AEA) asegura que el nuevo sistema de tarificación es "perverso", pues los automovilistas madrileños pagarán cerca de 6 millones de

euros más al año que

con el anterior.

En España hay un tercio de

Jn vocablo nada habitual, pero llamado a ser notivo de estudio: Amaxofobia.Significa niedo antes y durante la acción de conducir. "Tráfico" (nº 170) ya se adentraba en el ema con un amplio reportaie titulado: Pánico al volante". Ahora es el Instituto Mapfre de Seguridad Vial el que realiza un estudio para llegar a la conclusión de que el 33% de los conductores españoles muestra

miedo a conducir, bien en situaciones concretas, o de forma incapacitante. Otro dato de interés: el porcentaje de mujeres que padecen amaxofobia (64%), dobla prácticamente al de los hombres (36%). La amaxofobia de las mujeres tiene relación con su autoestima, dañada por padres y maridos muy dominantes; y en los hombres, a la disminución de sus capacidades y/o

Esta vez la culpa es de la carretera



La culpa no siempre es del conductor. Así lo indica la sentencia de la sección quinta de la Audiencia de A Coruña contra Autoestradas de Galicia, concesionaria de la AG-55, que deberá pagar 43.000 € a una pareja por un accidente producido en una polémica curva de la autopista A Coruña-Carballo, en el punto kilométrico 4,3. La sentencia, dictada en abril, considera probado que no existía señal en dicha curva, "que debería ser tomada a una velocidad máxima de 80 kilómetros, y estar señalizada". El coche que conducía la pareja se salió de la carretera, dio varias vueltas de campana, lo que produjo diversas secuelas en el conductor y su acompañante.

Nuestro coche "nos avisa" si lo roban

Si algo faltaba para llegar a un coche "inteligente", el mercado va lo pone al alcance de todos. Se trata de un sistema de seguridad -creado por la firma española Speaker Cars- por el cual el vehículo "nos avisa" al móvil si va a ser robado. Por medio de un dispositivo vía satélite, y a través de nuestro móvil, podemos escuchar lo que ocurre en su interior, saber si se abre el maletero o alguna puerta, si recibe un impacto o, incluso, hablar con los 'cacos' e inmovilizar el

Su precio es de 696 € (IVA incluido).

Romances para conducir bien

El actor y guionista de televisión, Luis Lázaro, ha escrito con humor y agilidad un "Romancero del Código de la Circulación", editado por Aquilar. Una idea curiosa

contada en "rima graciosa", dice el autor. Una forma novedosa de ayudar a los novatos del volante con preguntas en verso, como ésta: "¿Quien tiene la prioridad, en el cruce de cañada, el turismo o la manada?".

0,0: conductor alternativo

a cruda realidad, nos guste o no, es que buena parte de la juventud se divierte, preferentemente los fines de semana, con una copa en la mano... O dos, o tres... La realidad es que muchos de ellos se mueven, por pueblos y ciudades en coches. La realidad es que uno de cada tres jóvenes de 16 a 25 años se han visto envueltos, directamente o indirectamente, en un accidente de tráfico. Que los accidentes son la principal causa de muerte en quienes tienen entre 15 y 24 años y que en este grupo, el 47% de los fallecimientos se producen ¡en fin de semana! Frente a esto, ¿ qué hacemos? ¿ Cerramos los ojos y pedimos la utopía de que nadie beba? Pensamos que es mucho mejor concienciar a la juventud de que conducir cuando se ha bebido es una insensatez y se juegan demasiadas papeletas para sufrir un accidente para engrosar el dramático listado de las víctimas de la carretera que se dan todos los fines de semana. Por eso desde Europa y desde el Parlamento español, de la mano de la Comisión de Seguridad Vial, con la unanimidad de todos los grupos, se quiere poner en primer plano la figura del "Conductor Alernativo", una salida que entendemos razonable y viable para que muchos jóvenes no arriesgen su vida cada fin de semana subidos en coches

conducidos por quienes están para todo menos para conducir. Queremos que, al menos uno, el que va a conducir, esté sobrio y-haga su labor de taxista ocasional.

lguien plantea alguna duda: Selecionar o sortear entre los grupos quién no debe beber nada, quién debe ser conductor 0.0 ; es incitar a que los demás beban más? Los datos de la Fundación Alcohol y Sociedad, que desde hace años realiza campañas difundiendo esta figura v concienciando a los jóvenes sobre este problema, lo desmienten. Todo lo contario: cuando un grupo selecciona a uno para conducir y no beber, el 16% bebe más, el 49% igual, pero el 35% bebe menos, son solidarios con el que está a base de refrescos o agua. Otra duda : ¿es seguro un coche con un conductor sobrio y sus pasajeros bebidos? La respuesta es obvia: ¿Es más seguro que vayan todos con más alcoholemia de la permitida? No es probablemente la panacea, pero frente a nuestra realidad, el "conductor alternativo", que es un interesante ejercicio de responsabilidad y de madurez, parece una buena opción.

Tráfico

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



AÑO XXI

Director: Jesús Soria (jsoria@dgt.es).

Redactores-jefe: Juan M. Menéndez –edición– (jmmenendez@dgt.es) y J. Ignacio Rodríguez –información– (jirodriguez@dgt.es).
Confección: José Bélamo. Redactores: Mercedes López (mlopez@dgt.es), Néstor Norma (nnorma@dgt.es) y Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es).

Fotografía: Paul Alan Putnam y Ofelia De Pablo (colaboradores). Secretaria de Redacción: Ana Álvarez (amalvarez@dgt.es)

Colaboran en este número: Javier Álvarez, Arias, Juan C. González Luque, Joaquín Guzmán, Charo Laiz, Rosa Márquez, Andrés Más, Mena, Quique, Ramón, Elena Valdés y Carmela Rebolledo (Test). Infografía: Dlirios, Javier Ibáñez y K5W Infographic.

Colaboración especial: Fernando Trías de Bes. Redacción: c/ General Aranaz, 86. 28027 Madrid. Teléfs. directo: 91 301 84 25 y 91 301 81 77. Fax: 91 320 41 38.

Consejo Editorial: María Luisa Alonso, Francisco Altozano, Milagro del Arroyo, A. Mónica Colás, Jesús Díez de Ulzurrun, Federico C. Fernández, Anna Ferrer, Ramón Ledesma, Juan Jesús Martín, Candelaria Mederos, Juan M. Menéndez, Fernando Muñoz, Pere Navarro, Antoni Riu, José Ignacio Rodríguez, José Luis Sánchez, Jesús Soria y Enriqueta Zepeda.

Impresión y distribución: ALTAIR QUEBECOR. Fotomecánica: ESPACIO Y PUNTO Depósito legal: M-25.988-1985. N.I.P.O.: 128-05-002-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 prohibe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.



Tirada de este número: 350.000 ejemplares

El Congreso da luz verde el Permiso de Conducir por Puntos

ASÍ SE PIERDE O SE GANA

EL PERMISO

El sistema del permiso de conducir por puntos, que otorga 12 puntos iniciales (ocho a los noveles), que se irán perdiendo a medida que cometan infracciones, ha sido aprobado casi por unanimidad en el Congreso. Pendiente del Senado, se han incorporado algunas medidas favorables para los conductores profesionales y la posibilidad de recuperar puntos si no se cometen infracciones en tres años.





Estas son las 31 infracciones que llevan apareiada la pérdida de puntos, así como su cuantía.





1 Conducir con una tasa de alcohol superior a 0,5 mg/l en aire espirado (profesionales y noveles más de 0,3). Si la tasa es de 0,25-0,50 (profesionales y noveles de 0,15-0,30), el descuento es de 4 puntos.



Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustanciasde



3 Incumplir la obligación de someterse a las pruebas nulantes y otras sustancias de efectos análogos.



Conducir de forma temeraria, circular en sentido contrario al establecido o conducir vehículos en competiciones y carreras no autorizadas.



55 Sobrepasar en más de un 50% la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar al menos en 30 km/h dicho límite máximo.



El exceso en más del 50% en los tiempos de ucción o la minoración en más del 50% en los

puntos



Circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido.



S Conducir con un exceso del 50% o más en el número de plazas autorizadas, excluido el conductor, salvo autobuses urbanos o interurbanos.



Circular en posición paralela con vehículos con los que esté expresamente prohibido por esta ley.



Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no le habilite para ello.



Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes.



12 Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los otros.



13 Exceder los límites de velocidad en más de 40 km/h (salvo que esté incurso en lo indicado en el apartado 6). Los excesos entre 30 y 40 km/h, 3 puntos; y entre 20 y 30 km/h, 2 puntos.



14 No respetar la prioridad de paso.



15 Incumplir la obligación de detenerse impuesta por

Feto: Paul Alan PUTNAM. Integratia: DLIRIOS



habrá que esperar hasta ver si en el Senado se introducen enmiendas. Además de reducirse las infracciones que restan puntos (se ha pasado de 45 a 31), el texto establece que los conductores que no sean sancionados conseguirán dos puntos extra en tres años, y uno en los tres años siguientes, hasta un máximo de 15.

Además, los que havan perdido parte de su saldo inicial podrán recuperarlo si en tres años no son sancionados. También pueden recuperar puntos quienes los habían perdido total o parcialmente, mediante cursos de reeducación y sensibilización.En todo caso, la pérdida de los 12 puntos iniciales con que parte todo conductor (ocho los noveles) supondrá la pérdida del permiso de conducir. Para recuperarlo, con un saldo de ocho puntos, deberá transcurrir un período de seis meses, asistir a los cursos y realizar

LAS CLAVES

PUNTOS DE PARTIDA

- Oconductores con más de tres años de experiencia: 12 puntos.
- Conductores noveles: 8 puntos.

COMO SUMAR PUNTOS

- (Hasta un máximo de 15)
- Tres años sin infracciones: 3 puntos. Tres años más sin infracciones: 2 puntos,
- más un punto por los tres siguientes, hasta 15. Curso de sensibilización y reeducación (12 horas): 4 puntos.

TIEMPO SIN PERMISO DESPUÉS DE PER-

- Profesionales: 3 meses (la segunda vez. 6 meses).
- No profesionales: 6 meses (la segunda vez. 12 meses).

CURSOS PARA RECUPERAR PERMISO

- 24 horas de duración.
- Si se superan, se recupera el permiso con 8 puntos.
- Si transcurren 3 años sin infracciones se pasa a tener 12 puntos.

un examen. En el caso de pérdida parcial de puntos, sólo se podrán recuperar cuatro cada año.

Al margen del descuento de puntos, el conductor infractor tendrá que pagar la multa correspondiente, aunque se ha acordado que un conductor no pueda perder todos los puntos en un solo día, salvo casos extremadamente graves (alcoholemia y graves excesos de velocidad).

A los conductores profesionales se les otorga la posibilidad de recuperar con frecuencia anual (en vez de bianual) los puntos perdidos. Además, se reducirá de seis a tres meses el período durante el cual éstos no podrán recuperar el permiso una vez agotados los créditos y podrán 'ganar' puntos con el seguimiento de cursos obligatorios para transportistas que prevé una directiva de la UE a punto de introducirse en España.

Señalar, por último, que las sanciones graves y muy graves que supongan la pérdida de puntos, tanto las impuestas por las jefaturas provinciales de tráfico como por las por las autoridades municipales y las competentes de las comunidades autónomas, serán anotadas en un registro central de infractores ubicado en la sede de la DGT. ◆



16 Incumplir las normas generales del adelantamiento, poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulan en sentido contrario.



1 Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario.



188 Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovias.



Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que mpidan o dificulten el adelantamiento.



20 Adelantar en curvas o cambios de rasante de visibilidad reducida o lugares sin visibilidad, invadiendo la zona reservada al sentido contrario.



21 No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación.



22 No respetar la luz roja de un semáforo.



3 puntos



23 Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las



24 No mantener la distancia de seguridad con el



25 Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, cascos, auriculares o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la

puntos



26 Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo a la circulación o para lospeatones.



27 Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano.



28 Utilizar sistemas de detección de radares y para eludir la vigilancias de los agentes de tráfico.



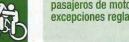
29 Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse a las normas.



3 O Conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás dispositivos de seguridad obligatorios.



3 1 Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores (con las excepciones reglamentarias).



LOS FUTBOLISTAS, POR LA SEGURIDAD

06

LA FAMILIA DUMMY

En la presentación de la campa

ña "Un gol por la vida", se emi-

tió un scketch protagonizado

por una familia de dummies

que explican conceptos relacionados con la

seguridad, dirigidos a los jóvenes. Famosos

como Ronaldo y su novia, Figo y otros, apare-

cen en escena con mensajes de seguridad: "la velocidad mata", "siempre con cinturón",

"vida sólo tenemos una", "siempre hay un

amigo que no bebe"..

La jornada de la Liga de fútbol, celebrada los pasados días 30 de abril y 1 de mayo, estuvo dedicada a la campaña "Un gol por la vida". En todos los estadios de primera y segunda división donde se jugaron partidos, se repartieron folletos con consejos y normas de circulación. mientras que los futbolistas exhibieron pancartas y en la publicidad estática aparecieron mensaies de seguridad.

Foto: Paul Alan PUTNAM

a Liga de Fútbol Profesional y la Dirección General de Tráfico, con la colaboración de Toyota, Motorola, diario AS y Santa Mónica Sports, organizaron los pasados 30 de abril y 1 de mayo, la segunda parte de la campaña "Un gol por la vida", que ya se iniciara el pasado 16 de diciembre. Todos los clubes de primera y segunda división colaboraron en la entrega de un millón de folletos informativos en los estadios, durante la celebración de los partidos de fútbol.

Los folletos, además de recoger las principales novedades normativas, así como consejos sobre los aspectos más relevantes de la circulación –velocidad, alcohol, uso del cinturón y casco y comportamiento de peatones– ofrecían la participación en un concurso con cuatro preguntas: dos relativas a las reglas de fútbol y otras dos relacionadas con la se-

guridad vial. Las respuestas al concurso, que también se insertó durante varios días en el diario AS, han permitido participar en el sorteo de un Toyota

"Prius" (un coche ecológicamente correcto, un cinco estrellas EuroNcap diseñado para proteger a los niños), que se entregó en el Salón del Automóvil de Barcelona celebrado la primera quincena de mayo. La participación en el concurso se realizó también a través de la página web www.ungolporlavida.com.

El portavoz de Motorola, por su parte, anunció
el compromiso de la compañía para colaborar en las
campañas dirigidas a los jóvenes y, para esta ocasión se
ha unido a esta segunda parte
de la campaña, "Un gol por la
vida", incluyendo el mensaje de
la actual campaña de la DGT "No
podemos conducir por ti".

La campaña también contó con el apoyo de la presidenta de AESLEME, Mar Cogollos, quien destacó la importancia de iniciativas como ésta, procedentes de la sociedad civil; y más cuando se trata de la gente del fútbol, el deporte que más seguidores tiene: "Los futbolistas pueden ayudar a dar buen ejemplo, poniéndose siempre el cinturón cuando se les ve salir en sus coches de los entrenamientos, o cuidando de no beber o, en todo caso, no coger el coche cuando salen a divertirse". También se refirió a la importancia del respeto de las normas y el uso de los elementos de seguridad como el cinturón y el caso y se preguntó cómo era posible que todavía hubiera padres que llevaran sueltos a sus hijos en el coche.



> Pere Navarro, director general de Tráfico, presentó la segunda parte de la campaña "Un gol por la vida".

Micarril



PETROLERAS. Las petroleras no sólo están especializadas en combustibles. También en saber sacar "tajada" de cada situación: suben el petroleo, pues ellos aplican inmediatamente la subida a las gasolinas; baja el petroleo, pues se piensan un poquito más la bajada; llega un puente, como el último del 2 de mayo, pues ahí están subiendo los precios, jy de qué manera!. Máximos históricos. Deben pensar: el que quiera viajar, que lo paque.

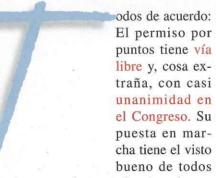


pero en versión moderna. No hemos terminado el "curso" y los niños ya nos han suspendido en materia de seguridad vial. Vista la encuesta del RACC, parece claro que, en muchos casos, "maleducamos" a nuestros hijos: los pequeños encuestados se han "chivado" de que usamos el móvil mientras conducimos, que cruzamos ijcon ellos!! cuando el semáforo está en rojo... Reflexionemos: hacemos algunas cosillas con ellos que son, precisamente, la causa de más fallecimientos entre los pequeños.



EXITO. Fernando Alonso no sólo va a toda velocidad en los circuitos dejando su estela de clase y valentía al volante. También para los negocios está demostrando ser un lince. Las empresas que están patrocinando a nuestro piloto de Fórmula-1 están recogiendo los frutos: los productos que anuncia disparan sus ventas. Unas barritas de cereales han pasado de tener apuros a ser líderes; un videojuego que vendía 8.000 ejemplares vende ahora 200.000... Y telefonía, coches, camisetas... Todo un campeón. Hasta vendiendo.

Permiso por puntos: ¿Cuánto le durará?



los grupos parlamentarios, con la excepción del PNV. Es decir, partimos con 12 puntos que iremos perdiendo si cometemos ciertas infracciones.

¿Temor? Depende de cómo tenga usted planteado lo de la conducción. Nada

preocupante para la mayoría, los que cuando cogen el volante hacen una conducción dentro de las normas. Para esos, los puntos que nos dan serán eternos. Preocupante para quienes "pecan" alguna vez con la disculpa de "no pasa nada, yo controlo". Una travesura por aquí, una "faltita" por allí. Con el tiempo, pueden quedarse sin permiso. Eso sí, muy, muy preocupante, que tiemblen los que se creen que la carretera y la calle es suya; estos sí verán cada cierto tiempo, no mucho tiempo, cómo los puntos les duran menos que un caramelo en el bolsillo de un niño. Anoten: si les pillan bebidos, hasta 6 puntos menos. Lo



JESÚS SORIA
DIRECTOR

mismo que si hacen una conducción temeraria, si lo hacen bajo los efectos de las drogas, si superan en un 50% la velocidad permitida, si hacen "carreras", si se niegan a hacer la prueba de alcoholemia

Pero no se pierdan de vista los cuatro puntos que nos van a retirar por cosas ya no tan inhabituales: excesos de velocidad más moderados, por ir marcha atrás en una autopista o autovía, saltarse un semáforo rojo, incumplir la prioridad de paso, arrojar por la ventanilla una colilla... Y tres puntos por otras cosas, y dos... Ya pueden empezar a hacer cuentas de cuánto le durará el suyo.

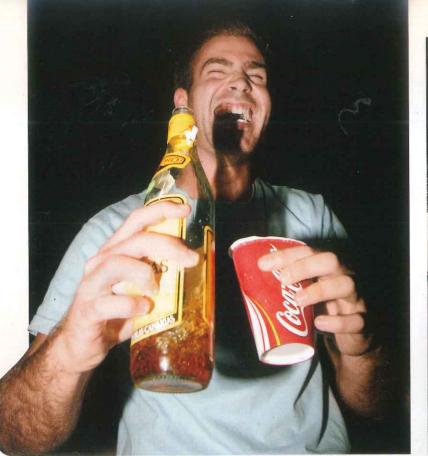
Y siempre con el nexo común de la velocidad. Lo de pisar el acelerador se va a poner mucho más serio cuando entre en vigor este permiso por puntos y más de uno, o cambia, o puede ir pidiendo número para los cursos de sensibilización y reeducación vial. La última campaña llevada a cabo por la DGT ha demostrado que hay muchos a los que se les pega el pie al acelerador y que ni siquiera están teniendo en cuenta esos coches camuflados que ya circulan por nuestras carreteras. La cosa se está poniendo muy seria. Y el permiso por puntos, también. En juego, miles de muertos. Ni más ni menos.



PREOCUPANTE PARA LOS

QUE "PECAN" ALGUNA VEZ. QUE TIEMBLEN LOS QUE SE CREEN QUE LA CARRETERA ES SUYA...







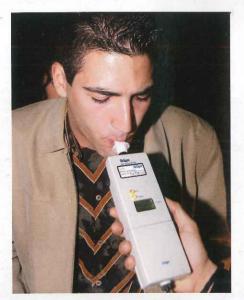
Mientras unos beben, otros (a la derecha) se apuntan a la fila del "conductor alternativo". Pero todos se divierten

venes en los puntos de consumo, tanto en el popular 'botellón', como en bares y discotecas, acerca de la necesidad de elegir cada noche un conductor que no

Y precisamente esta noche, como cada viernes, Granada, adonde he viajado para vivirlo, se pone de 'botellón': unos 6.000 jóvenes se agolpan en una gran explanada, se relacionan, se divierten... "y calentamos motores", señala Dani, quien, después de tomar unas copas "y coger el puntito", piensa trasladarse con sus amigos a una de las macrodiscotecas que existen en los pueblos de los alrededores de la vega granadina, en Las Gabias, Atarce...

El problema surgirá a la hora de coger el coche para trasladarse. De hecho, hace apenas 15 minutos, se ha producido un accidente mortal a unos 10 kilómetros de aquí, en Quéntar, donde un vehículo se ha despeñado por un terraplén. Uno piensa que hay que evitar el coche a toda costa, y no sólo para eludir un posible control de alcoholemia, sino para burlar la muerte, para no darle oportunidades...

QUE EL CONDUCTOR NO BEBA. Esta noche, miembros de FAS y voluntarios del Ayuntamiento de Granada se han colocado estratégicamente por toda la explanada donde se celebra el 'botellón' para invitar a los jóvenes a que participen como "conductores alternativos". Apenas son las doce de la noche y ya hay largas colas ante los dos puntos de control: a lo



largo de la madrugada demostrarán que no han bebido y recibirán, a cambio, camisetas, bebidas sin alcohol, vales para bocatas, un viaje turístico guiado por Granada, un cheque de gasolina de 20 euros...

Juan Manuel, de 20 años, con su pelo engominado, sale decepcionado del control. El alcoholímetro ha marcado 0.12 gramos en aire espirado (el límite legal es 0,25; 0,15 en el caso de conductores noveles), pero para participar como "conductor alternativo" el requisito es cero alcohol. En una ocasión se salió de la carrera y estuvo a punto de caer al río: "Venía de una discoteca y me 'piqué' con otro". A pesar de lo que me acaba de contar, sostiene que los jóvenes suelen ser responsables -sus compa-

ASÍ BEBEN... Y CONDUCEN

Estas son las actitudes, comportamientos y hábitos de los jóvenes que participan en el programa "Un Conductor Cada Noche", de la Fundación Alcohol y Sociedad:

¿Utilizas el coche cuando sales? El 77.5%, siempre o casi siempre: el 13.5%, alqunas veces: y el 10%, pocas veces.

Bebes si vas a conducir? El 6%, siempre o casi siempre; el 26,7%, algunas veces; y el 67,3%, nunca.

- Si has bebido, ¿dejarías tu coche a otro? El 79% asegura que sí y el 21%, no.
- ¿Dejas de beber si vas a conducir? El 46% no bebe; el 48% deja de beber antes para que se pase el efecto; y el 4% bebe igual.
- ¿De quién es la decisión de no beber? Personal en el 78% de los casos; y del grupo o la pareia en el 22%.
- > Si hav conductor alternativo ¿se bebe más? El 16%, mayor cantidad; el 49%, igual; y el 35%, menor cantidad.

ANTONIO, QUE SE

ESTRELLÓ EN UNA NOCHE DE ALCOHOL Y LLUVIA, SE QUEDÓ SIN COCHE Y SIN PERMISO: "SI BEBES, NO CONDUCES IGUAL"

ñeros asienten- y por el contrario, cree que los mayores son más locos y beben

Sus amigos no han probado el alcohol, pero Manuel tiene intención de tomarse dos o tres combinados, "aunque cuando me toca conducir no bebo nada". Irene v Beatriz reconocen que los chicos a veces hacen tonterías con el coche, son más locos. "Les llamamos la atención, pero ni caso".

Hay quien dice que dejar la vida en la carretera es la muerte más absurda. Los datos generales indican que de cada 100 fallecidos por accidente de tráfico, 15 ó 16 son jóvenes, con edades comprendidas entre los 18 y 24 años; de hecho, los accidentes de tráfico son la primera causa de mortalidad en este grupo de edad. Y el alcohol es un enemigo mortal: a

Jordi Jané, presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados

"ELEGIR AL CONDUCTOR QUE NO BEBE ES UNA ELECCIÓN POR LA VIDA"

Diputado de CiU y presidente de la primera comisión parlamentaria de Seguridad Vial, está dispuesto a abanderar la lucha contra los accidentes, con propuestas como la del Conductor Alternativo.

no de ley del Conductor Alternativo?

- Es una iniciativa de todos los grupos de la Cámara que pretende, como otras muchas actuaciones, disminuir la altísima cifra de conductores menores de 30 años que sufren accidentes. Se insta al Gobierno a apoyar decididamente y participar en las campañas de educación vial de fomento de la figura del conductor alternativo; hay que buscar la manera en que se pongan de acuerdo ellos mismos para frenar la realidad actual de que sin prevenir, las consecuencias de un ocio mal administrado comportan la muerte de muchos jóvenes.

- En comparación con otros países, cuando salimos de marcha, ¿bebemos más, nos matamos más?

-No es que se beba más, sino que en otros países se han implantado ya medidas de este tipo y existe una mayor educación vial. Lo que pedimos no es

tanto que no se beba. porque tal alcohol. vez sería una utopía. La idea es que alternativamente se

¿Cuál es el objetivo del proyecto pongan de acuerdo en cuál de ellos no debe beber porque va a ser responsable de la conducción. Al final el joven tiene que tener el mensaje de que le va la vida en ello: elegir al conductor que no bebe es una elección por la vida.

- Uno no bebe...; 'barra libre' para los demás?

- Los demás deben ejercer su ocio con responsabilidad. Pero no nos engañemos, si pasa lo que pasa, por lo menos que quien conduce esa noche no beba. No es un mensaje utópico, sino que va con los pies sobre el suelo. ¿Seremos entre todos capaces de organizar esta figura y que tenga aceptación?

- ¿Puede encajar una persona sobria en un ambiente de diversión con alco-

- Se está comprobando que hay un autocontrol de los propios acompañantes en el coche de esa persona que no bebe ese día. Además, esa persona no va a ser la misma todos los días y se debe lanzar el mensaje de que la diversión no es sinónimo de consumo de

- ¿Se trata de llegar al autocontrol por miedo o por convencimiento?

- Aunque nos gustan más las medidas preventivas, tenemos que lanzar el mensaje de que se va a ser más estricto en los controles de alcoholemia, de que te puedes quedar sin permiso si conduces bebido.

Tiene que haber tolerancia cero con los conductores que rebasen los límites.

- Los jueces no se ponen de acuerdo a la hora de tipificar como delito la conducción con alcohol.

- Es preciso modificar el Código Penal, en materia de tráfico, en esta Legislatura. Debemos fijar a partir

"DEBEMOS

FIRMAR UN PACTO DE **ESTADO SOBRE** SEGURIDAD VIAL.

(JORDI JANÉ)

de qué tasa es delito.

- ¿Se prevén otros cambios en el Código Penal?

- Debería penalizarse con más rigor a quien conduce sin permiso y deberemos fijar a partir de qué exceso de velocidad se conduce de forma temeraria y es delito.

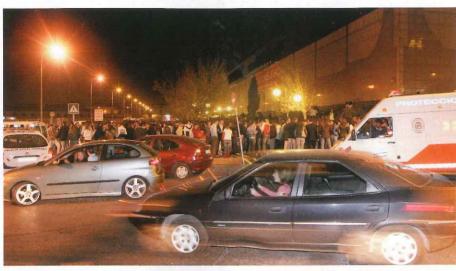
- ¿Hay una voluntad real de acabar con los accidentes?

- Hay una mayor sensibilidad en la agenda política sobre los temas de seguridad vial, pero aún no es suficiente. Debemos realizar un pacto de Estado de seguridad vial, aunar los esfuerzos de todos, ahondar en el consenso, porque no puede admitirse que las medidas no se aprueben con una amplia mayoría cuando hay una sola dirección: reducir los accidentes. Debemos situar la seguridad vial en un plano de prioridad política, y ya es muy positivo que entre las comisiones del Congreso exista una específica de Seguridad Vial. Tal vez falta un impulso más, como ocurrió en Francia, donde el propio presidente de la República, se dirigió a los ciudadanos para lanzar un mensaje dramático: que estaba muriendo un número intolerable de personas en las carreteras.





Los dos jóvenes que iban a bordo de este coche murieron en un accidente muy cerca de aquí. Habían bebido.



> Escena del "botellón" granadino, que algunos jóvenes ya comienzan a abandonar para ir a las discotecas.

cuatro de cada 10 fallecidos en accidente de tráfico se les detectó alcohol u otro tipo de sustancias de efectos similares en las correspondientes autopsias.

Pero volvamos a la realidad, a esta noche granadina, joven v bulliciosa. Se observan grupos en animada conversación,

> se escuchan risas, bromas v se celebran encuentros entre colegas mientras abren las bolsas de hielo, reparten los cubitos de hielo en los vasos de plástico v escan-

cian alcohol. En medio de la explanada se observa algo nada habitual

en estas concentraciones, un elemento perturbador que muchos miran por el rabillo del ojo, aunque para otros actúa como un imán: subido en el pedestal de una grúa hay un coche acci-

MURIERON ESTRELLADOS. Este invitado de piedra -de chapa, sería más propioforma parte del plan de promoción de la figura del conductor alternativo. El coche, con la "L" característica de los principiantes, no tiene truco: en él viajaban (en fechas recientes y muy cerca del lugar donde nos encontramos) dos jóvenes que habían bebido; se salió de la carretera, volcó, saltó el airbag... pero no llevaban cinturón y ambos murieron... Alrededor del coche escucho comentarios que 'flipan' sobre lo que pudo pasar.

Y es que, según Jaime Gil-Robles, presidente de FAS, la experiencia de los jóvenes con los accidentes es real y cercana: uno de cada tres chicos entre 16 y 25 años se ha visto envuelto de una forma directa o indirecta en un accidente de tráfico. "No se trata de buscar el morbo, sino la vena emocional para mostrar las consecuencias del alcohol; y sabemos que el mensaje que les moviliza está relacionado con la muerte: cuando algunas asociaciones de accidentados visitan los colegios, los chicos de 16-17 "HEMOS CONDUCIDO

MUY BORRACHOS. CUANDO MÁS JÓVENES Y LOCOS **iESO YA NUNCA** HACEMOS!"

(ESTUDIANTES NORTEAMERICANOS)

años aseguran que prefieren la muerte a quedarse en silla de ruedas; pero de noche eliminan los conceptos racionales y confiesan que tienen más miedo a la muerte que a quedarse tetrapléjico".

Con el consumo de alcohol va creciendo la excitación y el tono de las conversaciones y de las risas. Y el barullo. La mayoría está de pie, en grupos más o menos numerosos, otros sentados en un ribazo ajardinado. La gente rellena sus vasos, a veces de simples refrescos, como Garzón, sevillano, de 35 años que está en Granada por motivos de trabajo. Al 'botellón' ha venido en coche, pero eso no le plantea ningún problema, porque "se pueden pasar meses sin probar el alcohol y no montaría con alguien que ha bebido porque están jugando con la vida de los demás".

NO TODOS BEBEN. Efectivamente, no todos los que están en el 'botellón' beben alcohol. Según el Instituto Andaluz de la Juventud, lo hace el 40% de los jóvenes v, de ese porcentaje, sólo un 11% hace un uso abusivo y problemático del alcohol. Miro a mi alrededor v, salvo casos muy excepcionales, no percibo grandes diferencias en el comportamiento de los que beben mucho. Jaime Gil-Robles asegura que una persona sobria en medio de una juerga en la que los demás beben "lo que hace es actuar de ancla en relación al consumo de alcohol; los colegas beben bastante menos porque el otro no se ha subido al carro de la excitación y el resto es mucho más solidario y conservador en la manera de beber". Es lo reflejan los datos de las encuestas que FAS realiza a los jóvenes: cuando en el grupo el conductor no bebe, el 16% afirma que toma mayor cantidad de alcohol; pero el 49% indica que bebe lo mismo y el 35% que lo hace en menor cantidad.

Otros estudios de la citada fundación diferencian tres tipos de comportamiento: los que no beben ni gota cuando van a conducir (37%), fundamentalmente mujeres; un 17% no sólo bebe y conduce, sino que presume de que conduce mucho mejor cuando ha bebido; y finalmente, el 46% que dice que sólo toma

Alicia RODRÍGUEZ MARTOS DAUER

EL NO DE LOS CIENTÍFICOS

unque existe muy poca literatura al respecto, la comunidad científica es reticente ante las campañas de conductor designado, dado su escaso impacto en lo que se refiere a mejorar la seguridad vial en general y a la reducción de lesiones y muertes de tráfico relacionadas con el

Eurocare (federación de organizaciones para la prevención del daño relacionado con el alcohol en Europa) considera que, debido a la escasa evidencia sobre su efectividad, el conductor designado no debería convertirse en el eje de las políticas para combatir la conducción bajo los efectos del alcohol y que su aplicación debería quedar al margen de intereses comerciales.

Desde Socidrogalcohol (sociedad científica española para el estudio del alcohol, el alcoholismo y otras toxicomanías), aunque entendemos y aplaudimos que las autoridades se acojan a cualquier estrategia que pueda evitar una sola muerte, somos escépticos ante las campañas de conductor designado y hay razones para ello. Por un lado, se ofrece el mensaje de que el problema de la conducción bajo los efectos del alcohol se limita a los ióvenes que salen a diver-

tirse. ¿Por qué no hay que designar un conductor tras una cena de negocios o un almuerzo familiar? Por otra parte, se da a entender que la diversión de los jóvenes no se concibe sin alcohol y que el no beber es un sacrificio pactado, por turnos ("Un conductor cada noche", dice la campaña española...). Por tanto, se espera que los jóvenes beban v. si no han de conducir, no importa que beban

Además, cabe cuestionarse si un conductor sobrio acompañado de tres pasajeros cargados y acaso agitados garantiza la seguridad en ióvenes, el objetivo de cualquier campaña debería ser que bebieran menos alcohol. En definitiva. las campañas de conductor designado no sirven a los objetivos de la salud pública, en el sentido de que no reducen los daños ocasionados por el alcohol, y resultan cuestionables en cuanto a disminuir la accidentalidad vial.

* Vicepresidenta de Socidrogalcohol y representante española en Eurocare



MENSAJES DE IMPACTO

Como ya ocurrió el año pasado en localidades como La Carlota (Córdoba). Valdemoro y Tres Cantos (Madrid), Málaga, Elche (Alicante), Tarragona, Barco de Valdeorras (Orense), Jerez (Cádiz), etc, la Fundación Alcohol y Sociedad ha promocionado en Granada su programa, "Un Conductor Cada Noche", con mensajes en distin-

- "Si sois amigos, poneos de acuerdo. Que cada noche, el que conduzca no beba" (bares)
- "Enfría tus ánimos. Esta noche quien con-

tos lugares tan sugerentes como estos:

duce no bebe" (establecimientos de venta de

- "A algunos el alcohol les sienta hasta morir. A veces literalmente" (baños de los chicos)
- "Cuando salgáis a dar una vuelta procurad que no sea de campana" (baños de las chicas)
- "Si has bebido, piensa que este puede ser vuestro último viaje" (ventanillas de los co-
- "Si el conductor ha bebido, tú eliges: o le quitas las llaves o te quita la vida" (ventanilla del copiloto).

campaña, los que dicen que controlan". En la vía que circunda la explanada han ido llegando nuevos convidados del 'botellón', pero en coche, incluso en moto. Abren los maleteros, sacan la bebida y ponen la música a tope. A veces, se produce una arrancada, "haciendo ruedas". La idea de encontrárselos en

medio de la carretera da escalofríos.

Jaime Gil-Robles señala hacia los grupos. "¿Qué ves? Grupos de 'colegas' conociéndose, relacionándose... y si en el grupo hay uno que sistemáticamente se emborracha todos los fines de semana, dejarán de llamarle, porque es un 'coñazo', hay que ocuparse de él, llevarlo a casa o pedir una ambulancia... los que beben de forma incontrolada se van autoexcluyendo socialmente".

UNA BOTELLA PARA TRES. Siguen las colas ante los puntos de control de alcoholemia. No todos pueden demostrar el 0,0. Desde luego ni Javier y Antonio, estudiantes de arquitectura, ni Cristian, de diseño gráfico, que preparan su tercer



> Algunos jóvenes participan en el 'botellón' y conducen, pero sin probar el alcohol.

cubata y aún tienen reservas para otro: "La botella da para doce combinados, así que salimos a cuatro por barba; pero cuando estamos cuatro, no se discute, compramos dos botellas". Total, no tienen que coger el coche... En realidad no tienen coche, porque Antonio, en una noche de alcohol y lluvia, estrelló el suvo en una rotonda y el Juez le retiró el permiso durante un año. "No volveré a coger un coche si bebo, porque está claro que no conduces igual...". Lo malo, señala Javier, "es que la gente tiene la percepción de que controla cuando bebe, pero no es así". A Cristian le sale la vena reivindicativa, para que los poderes públicos - y no sólo las discotecas- pongan más autobuses para evitar que se coia el coche.

Salgo de la masa humana del 'botellón' y, efectivamente, veo un autobús

LOS PILOTOS DEL ALCOHOL



➤ La autora de esta columna, a la izquierda, conversa con otros jóvenes sobre los peligros del alcohol.

Y

Beatriz RODRÍGUEZ LÓPEZ

"¡Ello ya han puezto lo tre euro!", comenta una chica con gracejo andaluz a sus amigas. Parecen menores y están a punto de comprar al-

cohol y hielos, diversión asegurada a buen precio. Irán al 'botellón', como yo. Camino de la explanada donde, de jueves a sábado, miles de jóvenes disfrutan de las noches granadinas, me uno a la marea humana equipada con bolsas de plástico cargadas de alcohol.

Me cuelo en sus conversaciones como una intrusa -reciben bien a esta periodista joven, y más si hay una cámara detrás—. María, que nunca bebe, aplaude la iniciativa del conductor alternativo; tampoco Devi, estudiante estadounidense que está bajo medicación, ha probado una gota esta noche, pero él y sus amigos reconocen haber conducido muy borrachos. "Pero eso fue cuando nosotros más jóvenes y locos. ¡Eso ya nunca hacemos!"

Ya es la una y media. "Niño, jesto está 'petao'!" Hay muy buen ambiente y charlan en grupos. Sus comentarios, sus 'confesiones', me sugieren, al menos, dos tipos de conductores. A uno lo llamaré "piloto de videojuego": ha ingerido mucho alcohol y reconoce su estado; el juego consiste en llegar a casa –tarea nada fácil— llevando el vehículo entre esas

dos líneas blancas, despacito, porque quien se salga, pierde. David es de estos y asegura: "Yo aguanto mucho, pero sé cuándo debo o no conducir". Su novia Inma pasa miedo. Algunos –dicen– intentan disuadir al conductor, "para esperar a que se le baje un poco el 'pedo". Pero otros ni se enteran, pues también van 'cargados'.

El segundo tipo de conductor parece un auténtico "piloto de Fórmula-1": sólo ha bebido unas copas, pero está eufórico y se cree Fernando Alonso; llega a meta el primero (lamentablemente, algunos ni siquiera llegan, o se tienen que retirar a 'boxes'). Como José Enrique y sus amigas, que se salvaron de milagro y, desde entonces, afirma no conducir borracho, aunque siempre se toma alguna copa. "Pues yo me acojono", confiesa Jorge. Edu y él son menores y a veces viajan con sus padres "a toda pastilla y después beber en la comida"

En general, tienen más miedo a la multa que al accidente, pero -dicen- están muy concienciados y controlan la situación, hasta que presencian una colisión grave y se lo replantean. Pero no hay que engañarse, avisa David, como a muchos, "la impresión del accidente se te olvida a las dos semanas".

LA 'ALTERNATIVA' GALLEGA



La Xunta de Galicia, con el apoyo de la Dirección General de Tráfico, continúa por segundo año con el Proyecto Dummie. "No seas dummie, controla lo que bebes", es el

mie, controla lo que bebes", es el lema de esta campaña que pretende llegar a 60.000 jóvenes gallegos para concienciarles de la peligrosidad de mezclar alcohol y conducción. En la pasada edición participaron 40.000 jóvenes, de los que 8.000 dieron tasas positivas de alcoholemia. Además de la distribución de material divulgativo y la impartición

de charlas de prevención y formación en materia de seguridad vial en centros de enseñanza, el objetivo último es que la persona que va a conducir no beba. Aquellos que, al final de la noche, dan una tasa cero se les obsequia con camisetas, llaveros, etcétera. Por otra parte, hasta diez bebidas sin alcohol gratis, a cambio de la promesa y la prueba de no consumir alcohol en toda la noche es la idea de otro plan, el Serviola, en el que participan varios ayuntamientos de la ría de Arosa, también en Galicia.

HISTORIA DEL CONDUCTOR OUE NO BEBE

El origen de la figura del conductor alternativo se remonta a 1989, cuando la industria británica de bebidas pone en marcha el conductor "designado" para concienciar sobre la incompatibilidad de beber y conducir. En Bélgica, en 1995, fruto de la colaboración entre el Instituto Belga de Seguridad Vial y los fabricantes belgas de bebidas alcohólicas, se pone en marcha la campaña "Bob". Holanda y Grecia copian el nombre de "Bob" para recordar que beber y conducir es antisocial e inaceptable, lo mismo que Dinamarca, Francia, desde 1999, promueve su propia campaña y Portugal ha lanzado por las ondas una canción pegadiza para alentar el conductor alternativo. En España, esta figura la promociona la Federación Española de Bebidas Espirituosas (FEBE), a través de la Fundación Alcohol y Sociedad, pero es una idea que ha cruzado el Atlántico: el 7 de agosto de 1992, en el ITESM Campus Monterrey, se instituvó el Programa Conductor Designado, basado en "Designed Driver Program" de BACCHUS (EE.UU.). Actualmente funciona en más de 40 ciudades de México, con la participación de más de 80 universidades y 200 establecimientos y se encuentra en vías de expansión en países de Centro y Sudamérica (Venezuela, Colombia, Perú, Chile y Argentina).



> Accidente en Granada, con heridos; horas después, en pleno 'botellón', hubo otro, con un muerto.

en el que ya se está montando gente, con vasos en la mano. Cerca, grupos de chicas se internan en la oscuridad para aligerar la vejiga. En las inmediaciones hay una ambulancia y dos coches de la

policía local. Por si acaso.

Javier Montero, del ayuntamiento granadino, se ha acercado al 'botellón' para comprobar el desarrollo del programa: "Si conseguimos que hoy haya alguien que no coja el coche si ha bebido, merece la pena el esfuerzo". Alude a otras iniciativas, como el proyecto Alba, también de FAS, para mostrar a los chicos de 14-16 años cómo afecta el alcohol. Un proyecto educativo, en el que EXISTE UN 17% DE

JÓVENES QUE NO SÓLO BEBE Y COGE EL COCHE, SINO QUE, ADEMÁS, PRESUME DE QUE CONDUCE MUCHO MEJOR CUANDO HA BEBIDO

Mientras el 'macrobotellón' comienza a diluirse, las fuerzas de vigilancia mantienen la guardia alta y establecen controles de alcoholemia en las carreteras cercanas. Según el sargento Juan Lorenzo, del Servicio de Atestados del Subsector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de Granada, "cada noche hacemos unos 300 controles, pero no estamos mucho tiempo en cada sitio para evitar que nos detecten y se corra la voz, aunque sabemos que en las propias discotecas anuncian dónde estamos". Según sus datos, en más del 14% de los accidentes el conductor había bebido, sin contar los casos en los que no se hizo la prueba porque el herido estaba demasiado grave o resultó muerto. "Por eso hemos intensificado los controles para detectar a esos conductores imprudentes que, por cierto, no son tan jóvenes como podría pensarse".

intervienen psicólogos y pedagogos que

ya ha llegado a 240.000 alumnos.

El paisaje de botellas, vasos y plásticos en la explanada es ya desolador. Los que han decidido no beber esta noche ya han recibido cheques gasolina por valor de 20 euros; no está mal, y encima llevan a sus amigos a casa o continúan la marcha con garantías de seguridad. Apunta el alba y pronto abandonaré la bella ciudad que se extiende a los pies de la Alhambra; la misma a la que lloró Boabdil, el último rey nazarí, cuando la perdió para siempre. Me invade la tristeza al recordar el accidente que se produjo al comienzo de la fiesta... y mi corazón me dice que alguien vuelve a llorar esta noche en Granada; llora por la pérdida de un ser querido.



> El 46% de los jóvenes que participa en el 'botellón' dice que sólo toma una copa o dos.



Los accidentes por infracciones de velocidad no sólo son los más frecuentes, sino los más peligrosos.

Una investigación analiza más de 500.000 accidentes producidos en cinco años

MORIR DE **VELOCIDAD**

Cada año se producen 20.000 accidentes con víctimas por infracciones de velocidad. El porcentaje de fallecidos es el doble en los accidentes donde interviene la velocidad, que por cualquier otra infracción: el número de muertos se incrementa de 4% a 8%. Estas son las principales conclusiones de un estudio que analiza los riesgos de la velocidad.

Néstor NORMA

l Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (IN-TRAS), en colaboración con la aseguradora Línea Directa, ha realizado un estudio basado en algo más de 500.000 accidentes registrados por la Di-

rección General de Tráfico en cinco años (1999 a 2003), de los cuales en más de

EN ESPAÑA, LAS

INFRACCIONES DE
VELOCIDAD
PROVOCAN UNO DE
CADA CINCO
ACCIDENTES CON
VÍCTIMAS

100.000 ha intervenido la velocidad.

Uno de los datos más contundentes del informe es que el 37% de los accidentes mortales que se producen al año está vinculado a la velocidad. "Es un dato estremecedor que nos indica cuál es el impacto de la velocidad en los accidentes de tráfico", afirma Dolores Dancausa, secretaria general de Línea Directa Aseguradora. Esta cifra no coincide con otras facilitadas por la DGT al utilizarse criterios diferentes para el cálculo.

Otro dato interesante de esta investigación nos señala que los accidentes por infracciones de velocidad no sólo son los más frecuentes, sino los que tienen mayor gravedad. En cuanto a los heridos, la cifra todavía es más espectacular: el estudio señala que el 73% de los conductores implicados en accidentes por velocidad resulta con daños personales. Según Dancausa, con esta investigación se ha analizado "uno de los principales factores que afectan a la seguridad vial en



Datos referidos al período 1999-2003. Fuente: INTRAS/Línea Directa Aseguradora

España, que permite ofrecer una visión completa de las consecuencias de la velocidad en los accidentes de tráfico".

VELOCIDAD INADECUADA, LA QUE MÁS.

De todas la infracciones por velocidad (inadecuada, excesiva y lenta) que concluyen en accidente, la inadecuada es la que más se produce: en 2003, un 82,8% de los accidentes se produjo porque los conductores iban a una velocidad inadecuada para las condiciones existentes (de la vía, atmosféricas, etc.). Con esta in-

fracción, la proporción de muertos es tres veces mayor que con otro tipo de infracciones. Según Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial y director del INTRAS, el estudio "demuestra que dentro de la trilogía del riesgo (velocidad, alcohol y distracción) es la velocidad la que produce los accidentes más graves, y los más frecuentes".

Pero si es la velocidad inadecuada la infracción que más se comete, en cambio la que representa un mayor peligro para la vida de los conductores es la velocidad excesiva. La proporción de muertos en este tipo de accidentes superó en cinco veces a los ocurridos por otras infracciones. Así, en 2003 el exceso de velocidad representó el 16% de todos los accidentes por infracciones de velocidad. Esta infracción también dio lugar a los siniestros más graves.

"Aquí se produce una situación contradictoria –afirma Francisco Aparicio, director general del INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil)–, mientras, por un lado, se comprueba que la velocidad excesiva es una de las infracciones más peligrosas y la que más daño produce, por otro no deja de incrementarse la potencia de los vehículos, y es un factor de venta que se publicita."

PEOR SÓLO QUE ACOMPAÑADO. También parece una contradicción que una persona que va sola incurra en más infracciones de velocidad que si va acompañada. Eso, al menos, es lo que se deduce del estudio, que señala que en una cuarta parte de los accidentes por velocidad el conductor iba solo. Para Montoro, "esta infracción de velocidad inadecuada puede estar indicando que el conductor tiene una mayor dosis de responsabilidad si va acompañado que si va solo".

Sin embargo, según la interpretación de Javier Páez –director de la Unidad de Accidentología y Dinámica del INSIA–, "esto demuestra la relatividad de los datos estadísticos. Posiblemente hay más accidentes por infracciones de velocidad en conductores que van solos, porque es más frecuente que vayan solos que acompañados".

Otro resultado de la investigación







En cinco años (de 1999 a 2003) se han producido 100.000 accidentes vinculados a la velocidad.

constata que los accidentes relacionados con la velocidad están asociados a conductores cuyo permiso es bastante reciente y con vehículos que tienen menos de 2 años. "Es lo que se conoce como "teoría del riesgo constante –señala Luis Montoro—. Una persona que tiene un coche nuevo que le ofrece más seguridad, asume un mayor riesgo. Esto es nefasto: la seguridad la compensan con una forma negativa de asumir el riesgo".

EL 73% DE LOS

CONDUCTORES
IMPLICADOS EN
ACCIDENTE POR
VELOCIDAD
RESULTA HERIDO

LAS VÍAS CON MÁS INFRACTORES

Según un informe del RACE, elaborado con datos del programa EuroRAP (2001-2003), cruzados con las estadísticas del Mapa de Velocidades 2003 del Ministerio de Fomento, en un 54% de carreteras con niveles de riesgo elevado, los conductores superan la velocidad permitida. Estas son las carreteras en los que

la velocidad presenta mayor incidencia:

- Autopistas: De los 29 tramos analizados con riesgo elevado, en 25 se han excedido los límites de velocidad. Esto significa que un 86,2% de conductores supera la velocidad permitida.
- A-1: De los 16 tramos analizados, en 5 se registran excesos de velocidad. El tramo que registra un riesgo alto de infracción está entre los pk 104 y 146,6.
- A-2: Es la vía con el menor número de tra-

mos con excesos de velocidad. De los 33 valorados, en tan sólo 7 se han superado los límites, lo que supone que un 21% de conductores se han excedido en su velocidad. Destaca el tramo entre los pk 298,95 y 310,87.

- A-3: En un 67% de los tramos analizados se supera la velocidad permitida. El tramo comprendido entre el pk 200,78 y el 224,18 es el que presenta en mayor índice de riesgo.
- A-4: De los 12 tramos estudiados, en 7 se superan los límites de velocidad; esto supone un 58,3% de conductores infractores.
- A-5: El 100% de los tramos presenta una velocidad excesiva, con valores de riesgo entre 102 y 152.
- A-6: De los 35 tramos analizados, en 17 se recogen velocidades por encima de los límites, lo que significa que un 48,7% de conductores excede la velocidad permitida.

En el estudio se demuestra que los conductores que exceden los límites de velocidad son los que menos utilizan el cinturón de seguridad y, según Montoro, "son aquellas personas que tienen un falso concepto de la seguridad integral. Son los que dicen "yo controlo", y entonces no asumen que deben ponerse el cinturón de seguridad. Sobrevaloran su capacidad de conducción y, por lo tanto, subestiman las medidas de seguridad".

Por su parte, Francisco Aparicio dice que el informe "nos hace pensar en la necesidad de afinar los controles de velocidad, y en medidas sancionadoras, además de concienciadoras". Señala que en aras de mejorar la seguridad vial, habrá que utilizar las nuevas tecnologías no sólo en los vehículos, sino aplicadas en las infraestructuras, ya que la "señalización actual es muy generalista, y no especifica los límites en caso de modificarse las condiciones transitorias (si llueve, si hay heladas, etc.)".

La tecnología permitirá que los vehículos acudan en ayuda del conductor para advertir sobre nuevas condiciones transitorias de manera que el conductor reduzca con anticipación su velocidad. "Es una posibilidad que empieza a vislumbrarse, que ayudaría no sólo al conductor, sino a los agentes de tráfico en su recogida de datos en caso de accidente o infracción", concluye Aparicio.



CONTROLANDO LA VELOCIDAD

Durante la última campaña de vigilancia de la velocidad que la Dirección General de Tráfico (DGT) llevó a cabo entre el 11 y el 24 del pasado mes de abril, fueron multados más de 57.000 conductores y se controlaron casi dos millones de coches en 1.900 tramos de carretera. Al mismo tiempo, las estadísticas indican que la velocidad estuvo presente en el 23% de los accidentes mortales registrados en el año 2004.

Mercedes LÓPEZ Foto: Paul Alan PUTNAM

asi dos millones de vehículos han sido controlados durante la última
campaña de intensificación de los controles de
velocidad, que la Dirección General de Tráfico

(DGT) llevó a cabo entre los días 11 y 24 del pasado abril. Durante la misma, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil duplicaron los controles sobre este factor de riesgo, estableciendo servicios de vigilancia en 1.900 tramos de carretera, controlando una media que superó ampliamente los 100.000 vehículos diarios en todas las carreteras españolas, excepto en las comunidades del País Vasco y Cataluña, que tienen transferidas las competencias en esta materia.

Durante los quince días que duró la cam-

LOS CONDUCTORES OPINAN

- El 73% de los conductores dice que los demás conductores sobrepasa muy frecuentemente los límites de veloci-
- Un 17% confiesa conducir más deprisa o mucho más deprisa que la media
- Un 12% no considera arriesgado conducir velozmente.
- La mitad de los conductores dice conducir igual de rápido que la media.
- Las mujeres de más edad y las más jóvenes son las que más apuntan a la velocidad como responsable de acci-

Fuente: Dirección General de Tráfico. Encuesta SASTRE 3 España. paña, fueron denunciados más de 57.000 vehículos por exceso de velocidad, lo que supuso un porcentaje sobre el total de vehículos controlados del 3%. Esta cifra es semejante a los datos correspondientes a 2004, durante el que se controlaron más de 20 millones de coches, de los que fueron sancionados casi 650.000 conductores, lo que supone una media ligeramente superior al 3%.

Además de la labor de vigilancia llevada a cabo por los agentes, la campaña se completó con la emisión de cuñas divulgativas en radio y mensajes en los paneles de información en carretera, con el eslogan "La carretera no es un circuito. Controla tu velocidad".

CAUSA DE ACCIDENTE. Según las estadísticas de la Dirección General de Tráfico, la velocidad inadecuada, en la mayoría de los casos excesiva, aparece como segunda causa de accidentes mortales. Las cifras indican que la velocidad fue el factor determinante en 706 accidentes con víctimas mortales en carretera, sólo superado por los 816 accidentes mortales en los que la distracción del conductor fue la causa desencadenante del mismo. A esto hay que añadir otro dato preocupante: la velocidad estuvo presente en un 1,5% más de accidentes mortales durante 2004 respecto a 2003. Si a estas frías estadísticas le damos una lectura más humana, podríamos decir que si se hubieran cumplido las normas, se habrían salvado casi mil vidas.

Así opinan los más pequeños sobre la actitud de los adultos al volante

OS NÍÑOS SUSPENDEN

Lo tienen muy claro, conocen las normas y los peligros de las imprudencias y señalan con el dedo a los adultos. Reconocen que cruzan con el semáforo en rojo, muchas veces de la mano de los papás que les apremian con un "corre, corre..." Dicen que papá conduce bien, pero muy rápido. Estos son los resultados de un estudio realizado por el RACC entre niños de 6 a 12 años. Merece una reflexión.

arece que los padres tenemos que hacer muchos deberes para que nuestros hijos nos aprueben la asignatura de seguridad vial. Una materia que ellos dominan a la perfección, según un reciente estudio realizado por la Funda-

ción RACC, que ha recogido las opiniones y actitudes de niños de 6 a 12 años, a través de una encuesta realizada a 600 escolares en tres ciudades:

Barcelona, Madrid v Valencia.

Más del 65% de los niños afirma que no les gusta la velocidad y más del 96% la relaciona con el riesgo de sufrir un accidente. Al mismo tiempo, los chicos indican que su papá corre mucho, pero que conduce muy bien y que mamá es mucho más lenta. Seguros, afirman que los mayores hablan por el móvil mientras conducen (23%) y que muchas veces no respetan el semáforo en ámbar.(38%). También cuentan cómo es su comportamiento como peatones y reconocen que demasiadas veces cruzan con el semáforo en rojo (40%) y lo más preocupante: generalmente iban acompañados de sus padres que les incitaban a correr. Todo ello, mientras las estadísticas de accidentes de la DGT indican que, cada año, mueren en España alrededor de 150 niños menores de 14 años y que la infracción más habitual es cruzar la calzada inadecuadamente, lo que provocó 630 víctimas en 2003.

Quizás sea el momento de volver a poner de moda aquel semáforo con las fotos de la mamá y los niños y la frase "no corras, papá" que adornó los coches de los años 70. Muchos pensarán que es una horterada, pero a lo mejor no hace pensar un poquito, porque a la vista de los resultados, por lo menos un tirón de orejas si nos merecemos.



¿Os que los conductores corran?

¿Qué pasa cuando se corre demasiado?

Se puede tener un accidente

¿Y si el conductor se salta un semáforo en rojo?

Puede haber un accidente 47% Te pueden multar

¿Qué hace el conductor cuando el semáforo está en ámbar?

Se para Depende del tráfico



¿Se puede hablar por el móvil mientras se conduce?

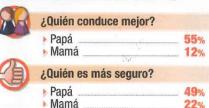
¿Habla el conductor mientras conduce?

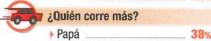


¿Qué puede pasar si se habla por el móvil? Se puede tener un accidente

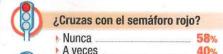
Te distraes 24% ▶ Te multan

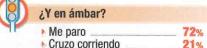


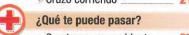




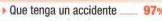
TAMBIÉN SE AUTOCRITICAN





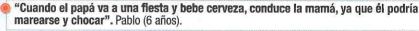


MENUDENCIAS





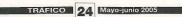




- 🍥 "Mi mamá no sabe conducir tanto como mi papá y va más lenta". Elisabet (7 años).
- "Cuando suena el móvil, mis padres con una mano lo cogen y con la otra el volante". Mar (8 años).
- "Cuando vamos por la calle los cuatro, yo voy cogido de la mano de mamá y cuando ella cruza en rojo me hace correr. Yo le digo que no quiero..." Luis (6 años).
- "Cruzo la calle en rojo cuando es cortita y no vienen coches". Elizabet (7 años).
- "El que más sabe de tráfico en España es Fernando Alonso". Luis (7 años)







Fuente: RACC Automóvil Club



NAVEGADOR DE QUITA Y F

Son lo último. Son los navegadores portátiles y los programas de navegación que se pueden incorporar a agendas electrónicas o a teléfonos móviles. Sus ventas se han disparado, pero la Administración alerta sobre los peligros que pueden suponer, porque plantean muchas interrogantes desde el punto de vista de la seguridad vial.

ueron el regalo estrella de las pasadas Navidades. Son los navegadores portátiles y los PDA (agendas electrónicas) con funciones de navegador. Desde Cambro, empresa

que fabrica estos elementos electrónicos, indican que desde octubre de 2004 a enero de 2005 se vendieron 19.000 en España . Hay que sumar los datos facilitados por Telefónica Móviles: "En nuestro país hay 2,75 millones de PDA, de los que aproximadamente un 40% incorpora un navegado

Es el último escalón, por ahora, de una historia que comenzó con los mapas de

carretera y la guías de viaje. En 1997, se dio un gran paso cuando se presentaron los primeros sistemas de navegación para coche en España. Guiaban al conductor mediante indicaciones visuales y acústicas, utilizando las señales de posición

EUROPA QUIERE QUE

SU USO NO AUMENTE LAS DISTRACCIONES Y QUE NO **FUNCIONEN EN** SITUACIONES COMPLEJAS

que envían los satélites GPS y sólo funcionaban instalados en el coche. Eran muy caros, sus mapas no cubrían todo el territorio nacional y sólo se colocaban en los coches de la gama más alta. En la actualidad, sus precios han bajado y la oferta se ha ampliado, además de que ya son operativos en toda España. A pesar de ello, según Telefónica Móviles, menos del 1% de los coches españoles incorpora un navegador de este tipo.

EL ÚLTIMO ESCALÓN. Hoy, estamos viviendo la última revolución de este sector: la llegada de los navegadores portátiles. No necesitan instalarse permanentemente en el coche, en sus pantallas aparecen mapas en dos o tres dimensiones con flechas indicadoras y dan las instrucciones mediante voz. A su lado, también se están popularizando programas que añaden la función de navegador a las agendas electrónicas o a los teléfonos móviles -un mercado con un potencial muy alto: según Telefónica Móviles, hay 39 millones de teléfonos móviles en España-. Sin embargo, desde la Administración se pone de manifiesto su preocupación por las posibles distracciones a las que estòs aparatos den lugar. No debemos olvidar que, según datos de la Dirección General de Tráfico, el 30% de los accidentes están causados por distracciones. Un riesgo que también existe con los llamados sistemas de navegación embarcados y que ya llevó a la Unión Europea en 1999 a establecer una serie de recomendaciones para que no distrajesen al

ACER N35 GPS

TOM TOM GO

Navegador que se

sujeta al parabrisas

o salpicadero me-

diante una ventosa.

Pesa 310 grs v lleva

una batería de litio-

gadas. Desde 799 €.

Agenda electrónica con cargador y soporte para automóvil. Arranca con 320 MB. Altavoz de elevado volumen y pantalla TFTen color de 3.5". Batería con una vida útil de 8 horas, Peso: 165 grs. Sistema operativo: Microsoft Windows Mobile 2003. Su precio con mapas es de 429 €.



RUTA MOVISTAR

Ordenador de bolsi-

llo con receptor GPS

integrado. Procesa-

dor Intel PXA 225.

300 Mhz v 64 Mb RAM

Micro y altavoz integra-

precargado. Precio: 599 €.

dos. Batería lon-litio integra-

da. Pesa 120 grs. Smart St V.3

de España, Portugal y Andorra

Teléfono móvil que sirve como navegador mediante el dispositivo GPS 'Bluetooh'. Está previsto añadir otros servicios, como dónde hay 'puntos negros', v avisará cuando se sobrepase el límite de velocidad. Cuesta 100 €, y la tarifa plana mensual. 10 €. No incluve el móvil.

MS 4150

Combina tres conceptos: sistema de navegación, re-



productor de CD con MP3 y radio. Se inserta el punto de destino, planifica la ruta y en la pantalla aparece la imagen. Las instrucciones orales se emiten a través de la radio. Su precio es de 781 € sin IVA.

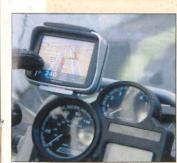
NAVMAN ICN 510

Navegador con pantalla táctil de 3,5" a la que se da instrucciones presionando con el dedo o un puntero. Pesa 160 grs. Viene listo para funcionar. Incorpora mando a



distancia y cargador. Conexión al PC mediante puerto USB para actualizar y añadir mapas. Cuesta 599 €.

táctil v funciona incluso si se llevan guantes, también incorpora una visera antirreflectante para el sol, para proporcionar una visión perfecta de la pantalla. Es portátil, de modo que el usuario puede guardarlo en un bolso y llevárselo cuando no utilice la moto. Incluye mapas e instrucciones de voz en el idioma que elija el motorista, entre 30 disponibles. Lleva unos auriculares que se colocan en el casco de modo inalámbrico a través de 'Bluetooth' para garantizar



posible escoger el tipo de ruta que se prefiera: evitar las autopistas. elegir la ruta más corta, sin peajes... Estará disponible a partir del ve-

conductor en cuanto a diseño, instalación o forma en la que suministraban la información. Unas recomendaciones hacían referencia a los sistemas portátiles, pero que serán modificadas, según Emilio Dávila -de la Dirección General INFSO (Sociedad de la Información) de la Comisión Europea-, "en el segundo semestre de este año y se darán a conocer las recomendaciones para desarrollar estos sistemas nómadas, para que su instalación no produzca distracciones". Entre los puntos principales destaca: necesidad

de una ubicación correcta, que sólo de información de tráfico cuando se circula o que nunca funcione en situaciones complejas. Por todo ello, Federico Fernández, subdirector adjunto de Circulación de la Dirección General de Tráfico (DGT), manifiesta su preferencia por los navegadores fijos y explica que "los nómadas, hoy por hoy, plantean muchos interrogantes desde el punto de vista de la seguridad vial". Y apunta varias razones: "El soporte no es lo suficientemente seguro, la forma en la que se presenta la

información puede producir distracciones, el tamaño de la pantalla es muy pequeño, se producen reflejos..." Además, añade, que "si bien la legislación española ha sido muy avanzada y prohíbe que el conductor utilice, mientras conduce, cualquier aparato que no de información de tráfico, es cierto que me hubiera gustado que hubiera sido más rigurosa y estricta, en pro de la seguridad del usuario".

Sin olvidar, otra interrogante muy importante: ¿Qué ocurre en caso de coli-





ion. Se recarga mediante un adaptador que se en-

chufa al encendedor del automóvil. Tiene únicamente dos botones y una pantalla táctil de 3.5 pul-

la claridad de las instrucciones de voz. Es



TRÁFICO 26 Mayo-junio 2005



TAMBIÉN EN EL RETROVISOR

del coche. Lleva un monitor integrado de 4", cuya

imagen ocupa la mitad del espejo. Se conecta a cualquier sistema de navegación a través de un cable y se controla por un mando a distancia. Lle-

va incorporados unos altavoces que transmiten las

instrucciones. También puede utilizarse como un

Utilizar el espejo retrovisor como

pantalla es otra posibilidad. Es un re-

trovisor que se coloca mediante unas

cinchas encima del propio retrovisor

sión? "El aparato, sujeto sólo con una ventosa, puede salir despedido, con el consiguiente riesgo para los ocupantes del vehículo", explica Jesús Monclús, responsable de Accidentología y Seguridad Vial de FITSA.

Cuando a los fabricantes se les plantea esta preocupación, se defienden. Así, Silvia Cano, portavoz de la empresa VDO Dayton, subraya que "todos nuestros siste-

mas están perfectamente homologados". Además, "damos instrucciones clarísimas de que no se manipule -apunta Fernando Martínez, responsable de servicio de Movistar Rutamientras se conduce. El teléfono móvil no tienes ni que mirarlo, puedes llevarlo en un bolsillo".

USUARIOS RES-PONSABLES. Todos señalan que los sistemas de navegación son una ayuda al con-

ductor. En esta línea se explica Víctor Piccione, portavoz de Ford, fabricante que acaba de poner en el mercado una serie especial de su "Fiesta", que incorpora gratis un móvil con sistema de navegación GPS si te das de alta en Vodafone. "Estos sistemas no distraen más que encender un cigarrillo o escuchar la radio. Es una ayuda más, no un peligro" indica Piccione.

espejo re-

trovisor

normal. Lo

comercia-

liza VDO

Dayton por 352 € sin

IVA.

Además, se aplican otras soluciones. El responsable de Soluciones Móviles de Cambro, Eduardo García, dice que "cuando se utiliza en marcha, aparece un mensaje que recuerda que sólo puede ser manipulado por el copiloto".

Y sobre todo, defienden que no distraen más que "los que llamamos fijos. Nunca se debe mirar el mapa cuando se va circulando; lo mejor es el reconocimiento de voz", precisa José Manual Noriega, responsable de Comunicación de Bosch, empresa que fabrica sistemas de navegación fijos, y que "también vamos a trabajar con portátiles, porque la demanda es muy fuerte", añade Noriega, quien reconoce

que "su principal problema es la facilidad con la que pierden la señal del satélite y la falta de precisión que lleva una cobertura deficiente".

Para Eduardo García, el único inconveniente es la instalación en vehículos con cristales atérmicos, porque no dejan pasar las señales de radio. "Ocurre -explica- en los coches con menos de dos años de Peugeot, Opel, Citroën y Renault, en los

que se deberán instalar en una zona que ya viene indicada por el fabricante".

Por todo ello, en todos los países de la UE se desarrollará en fechas próximas una reunión con los vendedores de estos sistemas y asociaciones de consumidores para difundir sus riesgos y que los consumidores sepan lo que compran. Por último, Emilio Dávila hace hincapié en "la responsabilidad del usuario: debe ser consciente y saber cuándo y cómo debe utilizar estos aparatos y los fabricantes deben proporcionar las instrucciones precisas".

NUESTRA EXPERIENCIA



La revista "Tráfico" ha probado alguno de estos navegadores y PDA, tanto en tráfico urbano como en carretera. A continuación, se resume

nuestra experiencia. Una recomendación muy importante: en los trayectos urbanos hay que tener cuidado porque los cambios de señalización, las nuevas rotondas o vías, así como las obras, muy normales en algunas grandes ciudades, pueden no estar actualizadas y dar instrucciones erróneas. No baje nunca la guardia.

EN CONTRA



Las pantallas son muy pequeñas lo que hace que su visualización sea muy dificultosa y distraiga mucho en caso de consulta.



Al estar colocados en el parabrisas, ocupan un espacio que puede obstaculizar o distraer la visión del conductor.



La pantalla sufre muchos reflejos y contrastes, sobre todo las que no son de TFT.



Van sujetas por una ventosa y se producen vibraciones con bastante frecuencia.



Pierden con facilidad la señal del satélite, con la consiguiente falta de cobertura y precisión.



Si el coche tiene cristal atérmico, su instalación es un poco más complicada y necesitará antena.



En caso de colisión, el aparato puede salir despedido y lesionar a los ocupantes .

A FAVOR



Son más económicos que los sistemas de navegación que denominamos fijos.



Al ser portátiles, se pueden llevar cuando no se utiliza el vehículo, evitando llamar la atención de los 'cacos'.



Su versatilidad y fácil instalación hace que, si se tiene más de un coche, se pueda trasladar de uno a otro.



En un sólo aparato reúne varios servicios: agenda electrónica, teléfono móvil, CD...



La Dirección General de Tráfico (DGT) acaba de hacer pública en su página web (www.dgt.es) la lista de los 959 puntos negros que existían en España –excepto en Cataluña y el País Vasco– en 2003. La idea es que dando a conocer los tramos peligrosos, los conductores podrán incrementar la precaución en aquellos puntos, ya que un conductor bien informado es un conductor más seguro.

J. M. M. Infografía e ilustración: DLirios

a Unión Europea está estudiando la conveniencia de señalizar –como ya ha hecho Francia— la situación de los puntos negros en las propias carreteras, como un medio más de

informar al conductor y combatir la accidentalidad. En este sentido, una encuesta de CEA (Comisariado Europeo del Automóvil) —que había solicitado la poblicación de este dato— señala que el 95% de los españoles está de acuerdo con que se haga. La Dirección General de Tráfico (DGT), que no tiene competencias en la señalización de las vías, ha optado por publicar en su web la situación de los puntos negros y ha colocado el listado, por provincias, de los de 2003



➤ Hay diferentes maneras de medir qué es un punto negro, dependiendo del período que se tome para recoger datos y de si se incluyen o no factores como la intensidad del tráfico

y está a la espera de hacer lo mismo con los de 2004. "Tráfico" ha querido ir un poco más allá y ha situado en el mapa (ver recuadro) los que mayor número de accidentes tuvieron y hemos estudiado con los jefes provinciales de Tráfico sus características (curva peligrosa, firme en mal estado...) para averiguar qué los convirtió en 'negros'.

En España, en 2003, la DGT detectó, en las carreteras -exceptuando las catalanas y vascas, donde no tiene competencias- 959 tramos de concentración de accidentes (TCA), también llamados puntos negros, 108 más que en 2002 (+12,7%), y, en ellos, contabilizó 3.943 accidentes, 525 más que en 2002 (+15%). Esta cifra puede variar con relación a la ofrecida por otras administraciones, ya que cada una fija un criterio diferente para determinar qué es un punto negro o Tramo de Concentración de Accidentes. Para la DGT, punto negro es "todo aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que, durante un año natural, se hayam detectado tres o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno v otro de 100 metros".

La diferencia en la forma de medirlos respecto a otras administraciones radica en dos variables: el período de recogida

TRÁFICO 28 Mayo-junio 2005

EN LOS 959 PUNTOS

DE 2003 HUBO UNA MEDIA DE 8 ACCIDENTES EN CADA PUNTO Y CASI 3 MUERTOS POR **CADA 100 ACCIDENTES**

de datos y la introducción de la intensidad de la circulación. El Ministerio de Fomento los define como "tramos de un kilómetro -que pueden no ser coincidentes con los pk- en los que tanto el número de accidentes con víctimas en los últimos 5 años como el índice de peligrosidad medio de este período es superior a la media más la desviación media de los tramos de características similares" v prefiere estudiar períodos de cinco años para "obtener una identificación más fiable de los TCA". En definitiva, tramos cuyo índice de peligrosidad de los últimos cinco años es mayor o igual a una constante que depende del tipo de vía, zona, tráfico... o si la suma de los accidentes de los últimos cinco años es igual o superior a otra constante. El Gobierno Vasco prefiere estudiarlos en períodos de dos años.

Introducir la peligrosidad permite suprimir los puntos con un criterio de prioridad. En este sentido, se decanta el estudio europeo EuroRAP, que fija un riesgo a cada tramo en base a su longitud e IMD. Por ejemplo, en el último estudio (2001-03), el tramo más peligroso (el acceso a Villarreal-enlace con Alzamora, en Castellón, en la N-340, cuvo índice de riesgo era 316.5), no está entre los que más accidentes registraron en 2003.

Madrid es la provincia y la comunidad autónoma donde más puntos negros se detectaron, con 261 tramos -todos ellos en carretera y ninguno en travesía-; la segunda comunidad es Andalucía (227), que, además, tiene dos provincias con alto número de puntos negros: Cádiz (55), Sevilla (49). Por provincias también destacan Illes Balears (86) y A Coruña (46). No obstante, otras provincias incrementaron mucho más el número de puntos negros. Así, en Sevilla el número de tramos de concentración de accidentes creció un 250%; en Alicante, un 175%; en Teruel y Badajoz, un 66%; y en Madrid, un 64%.

En estos puntos, en 2003 se produjeron 220 víctimas mortales (-14% respecto a 2002), aunque el número de heridos creció un 16% (6.702 heridos) y el de vehículos implicados, un 17%. Andalucía es la comunidad donde mayor número de personas fallecieron en puntos negros (43),



PAÍS VASCO Y CATALUÑA: PUNTOS NEGROS Y AGUJERO NEGRO



País Vasco v Cataluña tiene competencias en seguridad vial, por lo que la DGT no mide la accidentalidad v puntos negros. La Dirección

de Tráfico del Gobierno Vasco, con la reticencia de que no se comparen sus TCA con el resto de España -se miden con diferentes criterios-. nos facilitó los datos de sus carreteras. En Cataluña, tras consultar al Servei de Transit y a la Dirección General de Carreteras, y pensárselo

La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco publicó en 2004 una descripción de la accidenta-

lidad 1999-2003 en sus vías, e indica que existen 430 TCA, donde se produjeron 9,463 accidentes (49,8% de los accidentes con víctimas). Para medir los TCA se añade categoría de la vía v volumen de tráfico v. para comparar la siniestralidad en vías con diferente intensidad, fija un índice de peligrosidad en base a la accidentalidad con víctimas y el número de vehículos por kilómetro.

En el cuadro inferior, por provincias, se ve el Tramo de Concentración de Accidentes (TCA) con mayor peligrosidad o v el que albergó más víctimas en el período 2002-03:

		ÁLAVA			
Carretera	PK	Accidentes con víctimas	IMD media	IP medio	Gradación peligrosidad
A-2134 (Escalmendi-Arcaute) N-1 (Madrid-Irún)	0,6 328	5 35	3.514 30.998	175 93	****
Martin Branch and Toronto.		VIZCAYA	this:		Militar
BI-2704 (Asúa-Plentzia)	9	13	5.509	300	****
A-8 (Behovia-Torrelavega-Tamón)	122	122	128.761	85	****
	1	GUIPÚZCOA	Address of the Control of the Contro	46	
GI-3631 (Artikutza-Oyarzun)	1	7	265	2.204	****
A-8 (Behovia-Torrelavega-Tamón)	22	47	60.900	63	****

TRAMOS BLANCOS, LA OTRA CARA

Los tramos blancos son la cara opuesta a los 'puntos negros' Constan al menos 25 kilómetro en los que no ha habido ningúr accidente mortal en al menos 5 años conse cutivos v son 1.868 kilómetros (12% del total repartidos por toda España y evitan, cada año 120 muertos. Un estudio de la Asociación Es pañola de la Carretera y el Instituto Mapfre de Seguridad Vial descubrió su ubicación y características: amplia visibilidad, ausencia de cambios de rasante y curvas cerradas, buena señalización vertical y horizontal, firme en buena estado, barreras de contención en los puntos necesarios, posibilidad de adelanta en un 60% del tramo y buena información al conductor. El coste de 'blanquearlos' cambiando el trazado sería de 20 billones de pe-

seguida de Madrid (42), y Navarra donde menos (no hubo ninguna víctima mortal), seguida de Cantabria (1), Murcia (4), Extremadura y Castilla-La Mancha (6).

PELIGROSIDAD DEL PUNTO NEGRO, La DGT ha estudiado, también, la peligrosidad de los 959 puntos negros. Dados los 7.886 accidentes habidos en ese período, se produjeron 8,2 accidentes por punto negro (2,4% más que en 2002), 2,8 muertos por cada 10 accidentes (-25,8%) y 87,8 víctimas por cada 100 accidentes (+0,1%). Los puntos negros más peligrosos son los de Asturias, donde se produjeron en mayor número de muertos por accidente (19 muertos/100 accidentes) y donde mayor número de accidentes-por punto (8) se produjeron. Le siguen los de La Rioja (18 muertos), Extremadura (13), Canarias (9), Valencia (8) y Aragón (7). Navarra y Cantabria, con 0 y 4 muertos por cada 100 accidentes, respectivamente, albergan los puntos negros menos peligrosos.

12° 51,9 (A) 16° 236,5 (MA) 10 2° 134,2 (GR) 20

PUNTOS NEGROS: DÓNDE ESTÁN, CUÁNTOS SON.,

10° 166,8 (S) 12

1°29,5 (AS) 39

Recta, bien señalizada y pavimentada en la subida a los túneles de Riaño incluso con carril para lentos-. El ex-

Tiene altos niveles de tráfico. • A-4/N-IV: Pk 11,8

ceso de velocidad es la razón última de los accidentes. Se ha reasfaltado y pintado la vía.

17°13,6 (SE) 10

GRANADA

ASTURIAS

3° 2,5 (C) 19

A-6 (Madrid-Villalba/

29 (M) 16

26 (M) 12

N-IV (Madrid-Sevilla)

6° 11,8 (M) 14

M-40

(Circunval, Madrid)

7° 8,3 (M) 13

9°21,3 (M) 12

11°7,7 (M) 12

M-506

14° 15,8 (M) 10

(Madrid-Toledo

15° 6,0 (M) 10

AS-17: Pk 29,5 (Gijón).

N-323 A: Pk 134.2 (Armilla)



El tramo entre Granada v Armilla, prácticamente unidas. con urbanizaciones. centros comerciales, polígonos industriales y zonas de ocio a ambos lados tiene

tráfico muy intenso. En una glorieta confluyen la N-323 A (2 carriles por sentido) y 2 carriles de aceleración y 2 de deceleración de la A-44: 23 de los 25 accidentes fueron colisiones.

A CORUÑA

O AC-11/N-550: Pk 2.5



Son dos calzadas separadas por una mediana de hormigón. En sentido A Coruña, hay una curva a derechas v el enlace con la

AP-9 (en 2004 se delimitó con una barrera rigida); en sentido salida, recta con tres carriles y un cambio de rasante antes del inicio de la curva y la incorporación a la AP-9. La elevada intensidad de vehículos (IMD

150.000) lleva a frecuentes alcances y golpes.

A-6: Pk 29 (Torrelodones)

Autovía con tres carriles en cada sentido, en un tramo en curva y pendiente de subida y bajada.

Es una zona absorbida por la ciudad, con tráfico denso, que, en 2003 estuvo en obras. En ese punto se encuentra la incorporación a M-45 y bifurcación de la N-IV en dos ramales; la incorporación a la avenida de Andalucía y continuación de la vía.

M-40: Pk 8,3

La M-40 madrileña tiene un tráfico muy denso. En este punto existe una curva fuerte, pero de-

A-6; Pk 26 (Las Matas)

Autovía con tres carriles en cada sentido. Tramo recto, pero con altos niveles de tráfico.

Tramo en curva e interseccion de entrada para los vehículos que proceden de la A-4. El tráfico suele estar connectionado

● A-5/N-V: Pk 7.7

Se trata de una recta, con 3 carriles, sin arcén. El tráfico es muy denso en esta zona.





la zona sur de Madrid. Tramo con la intersección para incorporarse a la M-413 (M-506/A-5 pal es la principal causa de accidente (en gepor Moraleia de Enmedio

● A-42/N-401: Pk 6

Puesto PK (PROV) nº accid

Punto kilométrico N-232 (Vinaroz-

452,8 (L0)

8° 316,9 (V) 10

N-332 (Cartagena-

4° 153,4 (A) 17

N-323 (Cartagena

ar de

1 Andalucía

10 Canarias

11 Rioia, La

12 Murcia

13 C. Valenciana

14 País Vasco (1)

15 Cataluña (2)

16 Navarra

2 Aragón

4 Balears, Illes

Es la intersección de la incorporación desde esta vía a la M-40 y la vía de servicio.

N-340: Pk 236,5 (Málaga)

Autovía con 3 carriles sentido Cádiz y 4 sentido Barcelona, Existe la bifurcación al aeropuerto y la incorporación desde Málaga (2 carriles). Por ello, se producen muchos cambios de carril con diferencias de velocidad entre los vehículos.

ALICANTE

• N-332: Pk 51,9 (Pilar Horadada)

tensidad elevada de vehículos, muchos cruces y accesos a fincas, urhanizaciones y playas, y

Tramo con in-

gran presencia de peatones. Abundan las colisiones por incorporaciones anti-reglamentarias, alcances y atropellos. Se hicieron glorietas en los principales cruces, pero tienen problemas de absorción de tráfico. Se estudia instalar carriles de servicio y pasos para peatones con semáforos.

N-332: Pk 152,2 (Torrevieja).

Recta iluminada y un i carril por sentido, más un carril de espera para el giro hacia Alfaz del Pí y CV-763 y otro central de incor-



poración a la vía principal para quienes se incorporan desde aquellos. Giros anti-reglamentarios sin respetar la prioridad de la vía princi-

CANTABRIA

A-8: Pk 116,8 (Laredo)

Es una autovía cuvo firme en ese tramo, en 2003, estaba deteriorado, Esto, unido a la velocidad inadecuada de muchos vehículos, provocó accidentes importantes. Se arreglo.

227 43 1.397 4,6 4,1

104

343 7,4 4,0

159 19.2 7.8

507 6,1 3,6

744 5.8 3.9

220 5,0 4,2

453 5,2 4,3

83 12.8 3.4

171 9,2 3,2

99 18,4 3,8

203 4,5 3,4

7,5 5,1

0 3,0

384

9

261 42 1.826 3,8 4,3

14

15

19

16

6

15

6

71

29

14

37 11

26

50 19

3 0

1.- TCA 1999-2003. Se cuenta con distinto criterio.

430

N-232: Pk 452.8 (Casalarreina).

Intersección de la N-232. N-111 v N-126. configurada por una glorieta partida, lo cual admite multitud de posibles maniobras. El conductor debe proce-



sar en poco espacio muchas señales (glorieta, reducción de velocidad...) y posibles direccio nes a tomar...

SEVILLA

A-471: Pk 13.6 (Cabezas San Juan)

Travesía con regulación semafórica y la problemática habitual de éstas. En verano, vía muy usada por los conductores sevillanos para alcanzar las playas más cercanas a la capital. Prevista construcción variante.

VALENCIA

A-3: Pk 316.9 (Buñol, Valencia).

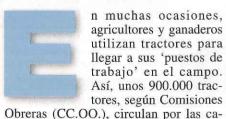
Tramo de autovía con pendiente prolongada (incluso con una rampa de frenado) y que termina en un viaducto con una fuerte curva a la izquierda. Velocidad limitada a 100 km/h. El alto volumen de tráfico y que se circula a bastante velocidad es la razón de los accidentes Se ha modificado el radio de la curva (aunque se perderá un carril), de la señalización y se prohíbe adelantar a camiones.

TRÁFICO (30) Mayo-junio 2005

TRAFICO 31 Mayo-junio 2005



España sigue siendo un país con un importante sector agrícola que utiliza, para las labores del campo, en torno a 900.000 tractores que marchan por las carreteras para llegar a su 'lugar' de trabajo. Estos vehículos, que no pueden exceder de 40 km/h, son vistos por los demás componentes del tráfico como un obstáculo. Los tractoristas piden compensión y paciencia.



rreteras y se sienten 'acosados' por los demás vehículos que los ven como un obstáculo, más que como otro vehículo,. o al menos, así los sienten los agricultores. "Muchas veces somos el resto de ciudadanos -explica Ivana Martín, secretaria general de AGIM-COAG- quienes no comprendemos que son vehículos especiales y que, por supuesto, hay que tener mucho cuidado cuando encontramos uno en la carretera".

El catálogo de 'afrentas' de los demás vehículos es extenso -"se pegan mucho", "nos pasan muy cerca", "no tie-

ANTE UN TRACTOR...



Si al circular por una carretera encuentra un vehículo agrícola en su camino debe tener en

Se trata de un vehículo pesado, que, en eneral, no puede circular a más de 40 km/h. or esa baja velocidad, puede detenerse más rápido de lo que usted espera.

Para adelantarlo hay que observar las mismas normas que a cualquier otro vehículo; es decir, cuando las condiciones de la vía y la circulación lo permitan.

A veces, en especial en épocas de cosecha y a primeras horas de la mañana y últimas de la tarde, pueden circular por la misma vía varios tractores.

Cuidado en los cambios de rasante: debido a su baja velocidad podemos encontrar un tractor nada más superar la rasante.

nen cuidado", "nos hacen gestos al pasar"...- y le pone voz José Carlos Velasco, agricultor madrileño y presidente de AGIM: "En especial los turismos, no tienen cuidado con nosotros. Se 'pegan' muchísimo al tractor o nos pasan muy cerca cuando nos adelantan... Es casi imposible circular" y señala que los conductores no tienen en cuenta que "un tractor con remolque es fácil que no ten-ga demasiada visibilidad", por lo que maniobras como 'pegarse' demasiado a su parte trasera, además de estar prohibida, es muy peligrosa, ya que puede no ser visto por el tractorista.

Los tractores deben circular por el arcén o utilizando la parte imprescindible de la calzada -si no hay una vía o parte especialmente destinada a ellos-, no pueden circular a más de 40 km/h. (25 km/h si llevan remolque) y deben utilizar la señal V-2 (rotatoria amarilla). Se pueden conducir con el permiso B o con Licencia de Conducción. "El sector está acostumbrado -explica Ivana Martín- a que el resto de los mortales no tengamos paciencia, pero como el parque de maquinaria agrícola español es uno de los más viejos de Europa, hay que adaptarse". Esto pone sobre la mesa un problema grave: en 2005 acaba el período de adaptación para que los tractores viejos sean homologados por la UE, y, según CC.OO., un 28% de los tractores españoles no están homologados y carecen de las condiciones mínimas de seguridad.

PRUEBA TEÓRICA COMÚN DE CONOCIMIENTOS





Las preguntas y posibles respuestas son las mismas que utiliza la DGT en los cuestionarios para la obtención de permiso de conducir. El conjunto no corresponde a un cuestionario concreto, sino que las preguntas se han seeccionado 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 a www.dqt.es/revista



Como norma general. ¿está permitido adelantar en los pasos para peatones?



En esta intersección sin señalizar. ¿debe ceder el paso a la máquina agrícola automotriz teniendo en cuenta que Ud. circula por una vía pavimentada y el vehículo especial por una vía sin pavimentar?

- a) Sí, porque se aproxima por mi derecha.
- c) Sí, porque los vehículos especiales siempre tienen preferencia

Fuera de poblado, Ud. conduce su turismo con remolque, cuyo conjunto mide 8 metros de longitud, por una calzada de sentido único y tres carriles. ¿Le está permitido circular por el carril más situado a la izquierda?

- a) Sí, pero exclusivamente para adelantar.
- b) No, sólo podré circular por el carril derecho.
- No. Sólo podrá circular por el derecho y, si las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejan, por el inmediato.



Debido a la niebla. Ud. ha encendido la luz antiniebla delantera v la luz de corto alcance o cruce de su turismo. ¿Es correcto?

- a) Sí, porque la luz antiniebla delantera puede utilizarse aislada o simultáneamente con la de cruce.
- No, porque está prohibido utilizar simultáneamente la luz antiniebla delantera con la de cruce.
- c) No, porque la luz antiniebla delantera sólo se puede utilizar con la luz de carretera.

Ud. deberá encender la luz de largo alcance o carretera de su turismo entre el ocaso y la salida del sol cuando circule por...

- a) Cualquier vía que esté insuficientemente iluminada.
 b) Vías fuera de poblado que estén insuficientemente iluminadas.
- c) Vías fuera de poblado, suficiente o insuficientemente iluminadas.



El vehículo que se observa en la fotografía está detenido observando la circulación transversal. Cuando dicho vehículo inicie la marcha ¿debe Ud. volver a detenerse cuando llegue a la intersec-

- a) Sí.b) No, porque ya se ha detenido el vehículo que va delante.
- Sólo si se aproximan vehículos a los que debo ceder el paso.

Ud. conduce su turismo por un carril habilitado para ser utilizado en sentido contrario al habitual, ¿le está permitido desplazarse lateralmente invadiendo el carril destinado al sentido normal?

- No, ni siguiera para adelantar.
- a) No, ni siquiera para adelantar.b) Sí, pero sólo para adelantar y siempre que no supere la velocidad de 80kilómetros por hora.
- c) Sí, siempre que advierta tal circunstancia encendiendo la luz de



D En esta carretera convencional de doble sentido de circulación y arcén pavimentado de 1,50 metros de ancho, ¿a qué velocidad le está permitido adelantar con su turismo el camión que se observa en la totografía?

- a) A 110 kilómetros por hora.
- b) A 100 kilómetros por hora.
- c) A 120 kilómetros por hora.

TRÁFICO 32 Mayo-junio 2005

TRÁFICO Mayo-junio 2005

La velocidad máxima establecida para las vías urbanas y travesías ¿ puede rebasarse para adelantar?

- a) En vías urbanas, sí; en travesías, no.
- b) En travesías, sí; en vías urbanas, no.

c) No.

Ud. circula con su turismo por el carril central de una autopista sin que estén ocupados los demás carriles, ¿cree Ud. que es correcto su comportamiento?

a) No. porque debo circular normalmente por el carril derecho.

b) Sí, siempre que no circulen otros vehículos.

c) Sí, porque el izquierdo está reservado a los adelantamientos v el derecho, a los vehículos lentos.

El conductor de un vehículo deberá circular a velocidad moderada v. si fuera preciso, detendrá su vehículo cuando...

a) Se acerque a un vehículo inmovilizado en la calzada, fuera o dentro de poblado.

b) Observe que va a ser adelantado por otro vehículo, en vías fuera de poblado.

c) Se aproxime a un paso a nivel.



Cuando Ud. se incorpore a la autopista desde el carril de aceleración que se observa en la fotografía, ¿tendrá preferencia de paso respecto de los conductores que circulan va por la autopis-

b) Sí, porque es una intersección y me incorporo por la derecha.

¿Está prohibido parar o estacionar su vehículo en doble fila cuando no exista un lugar adecuado en las proximidades?

a) Estacionar sí, pero no parar, siempre que no sea un obstáculo.

b) Sí, está prohibido parar y estacionar.

c) No, salvo que se impida el paso de otros vehículos o se trate de una calzada estrecha.

T La luz amarilla fija de un semáforo, ¿le obliga siempre a detenerse?

a) Sí, siempre.

b) Sólo si en el mismo poste del semáforo hay una señal de STOP.

c) Sí, salvo que, cuando se encienda, se encuentre el vehículo tan cerca del lugar de detención que no pueda detenerse antes del mismo en condiciones de seguridad suficientes.

U Cuando adelante conduciendo su turismo a un peatón por una vía fuera de poblado, ¿qué separación lateral de seguridad debe dejar?

a) 1,50 metros, como máximo. b) Un margen de seguridado. Un margen de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura y características de la calzada.

1,50 metros, como mínimo, ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada siempre que existan las condicio-



La señal triangular situada a la derecha de la fotografía le advierte del peliaro representado por la existencia de...

Un resalto en la vía.

Un tramo de vía con fuerte pendiente descendente.

c) Un tramo de vía con fuerte pendiente ascendente.

En un carril reservado para autobuses, ¿le está permitido

a) Sí, siempre que deje espacio para que puedan pasar los autobuses, y que la línea que separa el carril sea discontinua.

Sólo cuando sea por tiempo inferior a minutos.

No. como norma-general.



Teniendo en cuenta la señalización existente en la vía de la fotografía, ¿le está permitido girar a la izquierda en la intersección?

a) Sí. b) No.

¿Cuál de las siguientes luces de un vehículo puede producir deslumbramiento, aunque estén bien regladas?

Las luces de cruce y las de carretera.

b) Las luces de largo alcance o carretera.

Las luces de corto alcance o cruce.

Cuando en una vía de sentido único existan refugios, isletas o dispositivos de guía, ¿por qué parte de la calzada se circu-

- a) Por la parte de la calzada que quede a la izquierda de los mis-
- b) Por la parte de la calzada que quede a la derecha de los mis-

c) Por cualquiera de los dos lados.



Debido a las circunstancias del tráfico, los vehículos que aparecen en la fotografía llevan detenidos más de dos minutos en el interior del túnel. ¿Sabe qué precaución deben tomar?

a) Apagar el motor

v las luces.

b) Éncender la señal de emergencia.

Apagar el motor, dejando encendidas las luces de posición y conectando la señal de emergencia y deteniéndose lo más lejos posible del vehículo que está delante.

La fatiga que produce la conducción hace que, además

Disminuya la capacidad de concentración y la seguridad.

El tiempo de reacción sea más corto.

Disminuya la sensibilidad al deslumbramiento durante la noche.



¿Qué peligro indican las señales triangulares que. a ambos lados de la calzada, se observan en la fotografía?

a) Un escalón lateral en la calzada.

Un resalto en la calzada.

c) Un badén en la vía.

En zonas señalizadas para uso exclusivo de vehículos para personas de movilidad reducida está prohibido...

a) Sólo estacionar. Sólo parar.

c) Parar y estacionar.



El carril izquierdo de la calzada de la fotografía está delimitado, a ambos lados, por conos. ¿Le está permitido desplazarse con su vehículo a este carril?

a) Sí, para adelantar, siempre que al realizarlo no derribe ningún

b) No, porque los conos prohíben el paso a través de la línea imaginaria que los une.

Sí, cuando por razones de emergencia, deba detener mi vehícu-

Para cortar una hemorragia abundante en un brazo, ¿cuál es la actuación más eficaz y de menor riesgo que debe realizarse en primer lugar?

a) Elevar el brazo y envolver la zona sangrante con una tela limpia sin hacer presión.

b) Presionar directamente sobre la herida con la mano protegida con un guante, a ser posible, y mantener elevado el brazo.

c) Realizar un 'torniquete'.

Durante los dos años siguientes a la obtención de su primer permiso de conducción, Ud. no podrá circular...

a) Superando la tasa de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro.

b) A más de 80 kilómetros por hora.

c) Por autopistas y autovías.



nos se mojan, Ud. debe saber que...

a) Pueden dejar de frenar perdiendo temporalmente su eficacia.

b) Se estropean y debe cambiarse las zapatas o pastillas.

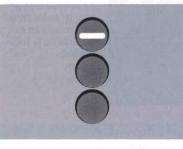
c) Se frena en menos espacio.

¿Le está permitido llevar en los asientos delanteros de su vehículo a un menor de 12 años?

a) Sí, cuando el menor de 12 años mida, al menos, 1.50 metros de estatura.

b) No, porque está prohibido.

c) Sí, pero deben utilizar dispositivos de retención homologados al



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

a) Detenerme.

b) Proseguir la marcha porque sus indicaciones no afectan a los turismos.

c) Girar a la derecha.

Si la batería de su turismo necesita mantenimiento periódico, ¿qué debe hacer si el nivel de líquido de la misma es ba-

TRÁFICO 2 Mayo-junio 2005

TRÁFICO 3 Mayo-junio 2005

Añadir ácido sulfúrico especial para baterías

Añadir una disolución de agua destilada y ácido sulfúrico, er iguales proporciones.

Añadir solamente agua destilada.



🚄 ¿Es obligatorio llevar como dotación en su turismo dispositivos de preseñalización de peli-

Aunque no es obligatorio, es aconsejable llevar uno, al menos.

Sí, debo llevar dos, debidamente homologados.

c) Sí, uno, como mínimo.

La contaminación ambiental por la emisión de humos o gases nocivos emitidos por los vehículos puede deberse a que por el tubo de escape sale una cantidad excesiva de monóxido de carbono. ¿Sabe como evitarlo?

a) Utilizando gasolina de alto poder calorífico.

Utilizando el mayor tiempo posible el estarter o estrangulador

Evitando acelerones o arrancadas bruscas a un alto régimen de

Si Ud. es propietario de un remolque ligero, ¿debe ase-

 No, porque los remolgues están exentos de esta obligación. b) No, porque sólo deben asegurarse los remolques de masa má-

xima autorizada superior a 750 kilogramos.



¿Qué indica la línea en zigzag, de color amarillo, pintada en la calzada de la fotografia?

a) Un lugar reservado para el estacionamiento y parada de vehí-

b) Un lugar reservado al estacionamiento de motocicletas.

La prohibición de estacionar en la zona marcada por la misma.

¿Cuántos espejos retrovisores debe llevar obligatoriamente instalados en su turismo?

Dos: uno interior y otro exterior, situado en el lado izquierdo.

Dos exteriores, situados a cada lado del vehículo.

Tres: dos exteriores y uno interior.



Para meiorar la adherencia en caso de nieve, en determinados tramos de carretera se exige el uso de cadenas. Sabe en qué ruedas debe ponerlas, al me-

a) En las ruedas motrices.b) En las ruedas directrices.

38 En poblado, ¿debe utilizar el cinturón de seguridad siem-

Sí. Sólo en las travesías.



La señal que se observa en la fotografía. le indica...

Que en el próximo paso estrecho tengo prioridad de paso con respecto a los vehículos que circulen en sentido contrario.

Que tengo prohibida la entrada en el próximo paso estrecho mientras no sea posible atravesarlo sin obligar a los vehículos que circulen en sentido contrario a detenerse.

Que debo dejar pasar a todos los vehículos que se aproximen en el paso estrecho que anuncia.

Si Ud. obtiene el permiso de la clase B a la edad mínima requerida, ¿debe renovarlo periódicamente?

a) Sí, a los diez años de su expedición, como norma general.

No, porque este permiso no pierde nunca su validez.

Sí, cuando obtenga cualquier otro permiso o licencia de conduc-

39: 9; V 40: 8. 32: 0: 36: 8; 37: 8; 38: 8; 31: c; 32: b; 33: c; 34: c; 27: a; 28: a; 29: c; 30: b; 53: p: 54: c: 52: p: 50: p:

19: p: 50: c: 51: c: 52: a; 12: c' 16: b; 17: c; 18: b; 11: 6; 12: 6; 13: 9; 14: 6; 6: a; 7: a; 8: c; 9: c; 10: a; J: 9', 5: p', 3: c', 4: 9', 2: p',

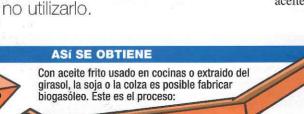
q p

El gasoil biológico no tiene 'tirón' en España



Además de las habituales gasolinas y gasóleo, empieza a esde la invención del automóvil verse en algunas hace más de un siglo, los comgasolineras un bustibles fósiles han sido práctinuevo camente los únicos carburantes para motores. Hoy, seguimos combustible 'alimentando' los vehículos casi

> exclusivamente con hidrocarburos (22 millones de toneladas de gasóleo y 8 de gasolina consumidos en España en 2004), por lo que estamos sometidos al vaivén de sus precios y al fin de las reservas mundiales. Por ello, en los últimos años han surgido alternativas para reducir la dependencia energética y la contaminación de los derivados del petróleo. Una es el biogasóleo, un combustible líquido fabricado con aceite vegetal y características similares al gasóleo de automoción. De hecho, por increíble que parezca, el aceite de plantas oleaginosas -colza, girasol y so-



más ecológico, el biodiésel. Se

extrae a partir de aceites puros

Debido a su composición, este

'nuevo' gasoil presenta todavía

algunas dudas y los técnicos

acuerdo sobre si conviene o

no se ponen del todo de

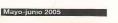
de girasol, colza o soja, o de

aceites usados en cocinas.

Moliendo las semillas de ciertas plantas se extrae aceite puro: del girasol, un 40% se convierte en aceite y el resto, en harina para piensos

2 Tras eliminar las impurezas va sería válido para cocinar; al aceite frito se le retiran los restos sólidos







ja, principalmente- y el frito recogido en cocinas también sirven para mover un coche. El biodiesel se obtiene -ver infografía- en instalaciones industriales mediante la transesterificación, que, además, produce glicerina, de la que se fabrican medicamentos o cosméticos. De hecho, según Alfonso Olivas, jefe de Biomasa del Instituto de Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE) e ingeniero en la planta de biodiesel de Alcalá de Henares (Madrid), el propósito de muchas instalaciones es obtener glicerina más que biogasóleo, pese a que resultan nueve partes de éste por una de glicerina, en un proceso que no deja residuos. "Es como el cerdo -afirma Olivas- todo se aprovecha".

¿BUENO PARA EL COCHE? Un problema del biodiesel es la falta de acuerdo sobre sus efectos sobre el coche (ver recuadro). ¿Es perjudicial para el motor? Hasta ahora sólo se han hecho pruebas con motores en laboratorio y algún proyecto piloto. Por ejemplo, la Corporación Energía Hidroeléctrica de Navarra (EHN), en 2003 y durante seis meses, hizo circular en Pamplona (Navarra) un autobús urbano y un camión de basura con motores convencionales usando biodiesel de colza -puro y mezclado al 30%-. También Repsol realizó en 1995 pruebas con biodiesel de colza y girasol con cuatro autobuses urbanos y, tras un año y 55.000 kilómetros recorridos cada uno, concluyó que "no se produce ningún tipo de avería ni se detecta ninguna repercusión negativa". Sin embargo, algunas fuentes consultadas por "Tráfico" dan versiones contradictorias sobre las virtudes v defectos del biodiesel, que deben comprobarse en estudios homologados a largo plazo. La falta de acuerdo "es un problema político, no técnico" dice Jesús Casanova, catedrático de Motores Térmicos de la Escuela de Ingenieros de la Universidad Politécnica de Madrid, para quien el biodiesel, mezclado hasta el 30%, "no tiene efectos nocivos en los motores modernos, pero baja un poco su

¿REPOSTAR BASURA?

Utilizar desperdicios como combustible para vehículos va es posible con el biogás, un combustible renovable similar al gas natural, procedente de la descomposición de materia orgánica obtenida de vertederos. Según Joan Plans, el Grupo Hera ha puesto en marcha una planta piloto en Vacarises (Barcelona) donde obtiene biogás comprimido para automoción, con el que ya mueven dos coches.

rendimiento. No está claro que tenga efectos nocivos en la mecánica a largo plazo, no hay estudios científicos que lo demuestren. Yo lo pondría en mi coche".

También Gonzalo García, responsable de Márketing del Área de Energía y Medio Ambiente de la Fundación para la Investigación y Desarrollo en Automoción (CIDAUT), explica que sus ensayos detectaron "efectos de limpieza en los inyectores de combustible", y que "se puede conseguir una buena combustión con biogasóleo mezclado hasta un 30%, sin modificar la mecánica".

Según la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles (ANFAC), "se puede utilizar biodiesel siempre que cumpla con las normas de calidad". SEAT afirma que sus vehículos "también pueden funcionar con biodiesel" e, incluso, informa en sus concesionarios dónde repostar. Eso sí, advierte de la posible reducción en las prestaciones y aumentos de consumo, y aconseja no mezclar más del 50% de biodiesel con temperaturas inferiores a -10° C. Ford tampoco limita su uso: "No hay la más mínima reticencia, pues no hemos detectado que afecte a la mecánica". Por contra, Audi advierte de no repostar biodiesel en la puerta del depósito del nuevo A4 2.000 TDI, pero no hemos obtenido del fabricante alemán motivo alguno que lo explique.

¿PURO O RECICLADO? Otro motivo de discordia son las posibles diferencias entre biodiesel de aceite puro v reciclado. Álvaro Mazarrasa, director general de la Asociación Española de Operadores de Productos del Petróleo (AOP), explica que "todos nuestros asociados han rechazado la comercialización de biodiesel de aceites usados por insuficiencias técnicas, pues no cumple las calidades requeridas. Ponemos en duda estos aceites usados porque proporcionan menos energía, consumen y contaminan más".

Jesús Casanova explica que el aceite usado para biodiesel "es fácil de limpiar, pero su acidez varía por la mezcla de distintos aceites" y ve "cierto descontrol en el proceso de producción". En cambio, Jordi Baqué (Stocks del Vallés, fabricante de biodiesel) asegura que "es igual que el aceite sea usado o puro,

YA FUNCIONAN

SIETE PLANTAS DE BIODIÉSEL, PERO LO SIRVEN POCAS **GASOLINERAS**

siempre que el producto final cumpla las especificaciones europeas de calidad".

Como ventaja importante del biodiesel, se dice que podría impulsar la actividad agrícola, renovable y más limpia. Algunas fuentes confirman menos emisiones de azufre, partículas e hidrocarburos y un ahorro del 25 al 80% en las emisiones de CO2 sobre los combustibles del petróleo. "Es la única forma de acercarnos al acuerdo de Kyoto, reduciendo el consumo de carburantes fósiles" dice Jordi Baqué. Francisco Segura, miembro de la Comisión de Transportes de Ecologistas en Acción, matiza que el biodiesel "es una pequeña ayuda para reducir la contaminación, pero no la solución; habría que producir una cantidad brutal para sustituir al combustible fósil".

ESCASA DISTRIBUCIÓN. El problema es que encontrar biodiesel en las estaciones de servicio no es fácil, pero si encuentra alguna de las pocas que lo sirven -60 entre las más de 8.000 estaciones de España-, sepa que ofrecen una mezcla de gasóleo normal con al menos un 5% de biogasóleo (normalmente un 10-15% para turismos) y que cumple más de veinte especificaciones de calidad del Centro Europeo de Normalización (CEN).

En España la producción del biodiesel es muy escasa, pero está en pleno despegue: Stocks del Vallés inauguró la primera planta de biodiesel hace sólo tres años; hoy existe cerca de una decena en producción y otras tantas en proyecto, entre ellas la mayor de Europa. José Manuel Díaz, responsable de Logística de Star Petroleum, asegura que "muchos clientes no conocen el producto, pero repiten cuando lo prueban". Por su parte, Rodric Miralles, secretario de la Asociación de Productores de Biodiésel, comenta que "en Alemania (primer pro-

PROS Y CONTRAS

Biodiésel y gasóleo A tienen efectos distintos sobre el automóvil debido a sus origenes vegetal y fósil, respectivamente. Según los exper-tos, estas son las diferencias más importantes:

VENTAJAS

emativa. Más biodiésel puede reducir la dependencia de los derivados del petróleo.

Medicambiente, Produce menos dióxido de azufre (lluvia ácida), monóxido de carbono (CO), hidrocarburos y partículas.

iduo. El aceite usado es un residuo que se imina cuando se transforma en biodiésel

ricultura. Salida para excedentes agrícolas, evitaría la erosión de tierras sin cultivar.

Lubricidad. Mejora la lubricación de los carbu-rantes tradicionales, más 'secos' a causa de las reducciones de los contenidos en azufre.

egradable. En caso de derrames, No puede producir contaminación medioambiental impor-tante y el 98% desaparece en unos 25 días.

para limpiar playas contaminadas con vertidos. Detergente, Evita la formación de carbonilla y parece que los componentes con oxígeno lim-pian las cámaras de combustión del motor.

Dióxido de carbono 'neutro'. Ahorro del 25 al 80% de las emisiones de CO2: durante la fotosíntesis, la planta absorbe el CO2 que después vuelve a la atmósfera al guemar el biodiésel.

DESVENTAJAS

Mecánica. Al 100%, puede corroer los conductos de goma de los coches anteriores a 1990 (en los modernos, sintéticos, no hay problema) Precio. Cuesta igual que el gasóleo normal, pero su producción es hasta un 60% más costosa. Distribución. Escasa presencia en la red de distribución de carburantes en España.

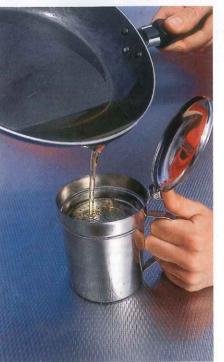
Óxidos de Nitrógeno. Mínimos incrementos en las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) respecto a gasóleo.

Rendimiento. Baja la potencia y sube el consusolvente. Puede disolver el petróleo. Utilizado mo entre un 2 y 5% dependiendo del motor.

> ductor europeo) llevan años consumiendo biodiésel; en España, no, porque el 85% del mercado de los hidrocarburos está concentrado en grandes petroleras que no tienen producción de biodiesel propia y están a la expectativa". Lo cierto es que el biodiesel es todavía 2003 se produjeron 6.000 toneladas de

un recién nacido en nuestro país: en biodiesel puro, frente a las 715.000 de Alemania o las 357.000 de Francia, según Eurobserv'ER. En total, Europa facturó un 35% más que el año anterior y 26 veces más que en 1992.

LEYES DE APOYO. Gran parte del rápido desarrollo de los biocombustibles más importantes -biodiésel y bioetanol, sustituto de la gasolina obtenido de cereal o remolacha- se debe al apoyo de las leyes nacionales y europeas, que han establecido objetivos mínimos -el 5.75% de los combustibles para transportes para 2010 en la Unión Europea deberán ser renovables- y facilidades fiscales. Sin estas medidas favorables sería inviable fabricarlo.



> El aceite usado se utiliza para producir biogasóleo



Almacenado 5 El biodiésel en tangues, está se lava con agua listo para ser para suprimir distribuido a las elementos Se puede mezclar con gasóleo normal. Si la proporción es superior al 5%, ...que serán reutilizados en un nuevo proceso;

después se seca con calor.

el carburante debe identificarse con la denominación

En España se produjeron 6.000 oneladas de biodiésel en 2003.



Cursos para gastar poco combustible

LEGAR A CONSUMO

"¡No pise el acelerador...!", ha repetido machaconamente el instructor. Es la clave número uno para la conducción económica. A más de 20 km/h, con una marcha engranada y sin pisar el acelerador, ¡el consumo es nulo! Es una de las enseñanzas de los cursos que, de lunes a viernes y por un costo de 24 euros, ofrecen una institución privada y un organismo público para ahorrar combustible y, de paso, proteger el medio ambiente.

Fotos: Ofelia DE PABLO

y Ahorro de Energía).

on las once de la mañana v el tráfico es intenso. Nos disponemos a hacer un curso de conducción económica en la sede madrileña del RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), en colaboración con el

IDAE (Instituto para la Diversificación

LA CONDUCCIÓN

ECONÓMICA PERMITE AHORRAR CASI UN 20% DE COMBUSTIBLE AL AÑO Y REDUCIR LA CONTAMINACIÓN **AMBIENTAL**

- ¿Cómo debo dar la vuelta, rápida o lenta? -pregunto.

- En la primera vuelta yo no haré indicaciones y cada cual conducirá como lo hace habitualmente. Luego, analizaremos los errores; y, finalmente, daremos otra vuelta aplicando los conceptos de la conducción económica -dice el instructor.

El circuito donde se hacen las prácticas es de cinco kilómetros: se sube por la Castellana madrileña, se bordea el estadio Santiago Bernabeu y se baja por la calle Serrano hasta el punto inicial. Han subido al coche, además de Alberto, el instructor; María Antonia, empresaria, y Antonio, médico. A todos nos interesa ahorrar en el consumo.

Ha sido una vuelta lenta, por el tráfico. El monitor ha registrado los parámetros: el tiempo transcurrido, la velocidad media y el consumo.

Después, en la clase teórica, nos ha dicho que se trata de lograr un cambio de actitud en el estilo de conducción. Con ello lograremos casi un 20% de ahorro. un desgaste menor del vehículo, una reducción de la contaminación y una conducción más relajada y segura.

Volvemos al circuito para aplicar las técnicas de conducción económica estu-

PRIMER ERROR AL ARRANCAR. Nada más comenzar, cometo mi primer error. Acostumbrado a mi anterior coche, con carburador, sigo con el vicio de dar dos o tres acelerones al encender el motor.

- No dé acelerones -me indica el ins-

- ¡No es necesario calentar el motor? -pregunto.

- En los coches modernos, no, y además se desajusta la regulación electrónica -agrega Alberto.

- Y el embrague, ¿hay que pisarlo al arrancar?

- Eso sí es conveniente. Así el motor de arranque no tiene que mover nada de la caja de cambio y permite al aceite llegar a todos los elementos y canalizaciones -señala el instructor del RACC.

En los coches de gasolina la marcha deberá iniciarse inmediatamente. En cambio, con los diesel conviene esperar unos segundos para iniciar la marcha.

¡OJO CON EL PUNTO MUERTO! Nuevo error. Veo con anticipación que el semáforo se va a poner en rojo y, como faltan varios metros para la línea de detención, pongo punto muerto hasta llegar.

- Mantenga la marcha: el coche consume menos con la marcha engranada que con el punto muerto -dice Alberto.

Es un error muy común. Lo mejor es mantener la marcha metida hasta llegar al semáforo y allí sí, poner el punto muerto.

En una de las calles del circuito un coche invade mi carril inesperadamente sin poner los intermitentes.

- ¡Qué haces, cab..! -digo espontáneamente, al propio tiempo que freno con brusquedad.

- Nada de enfados. No ganamos nada y, además, con el disgusto, nos alejamos de una conducción eficiente y relajada -señala con aplomo el monitor.

Por suerte iba con las dos manos al volante, lo que me permitió hacer una maniobra al esquivarlo.

AHORRAR Y NO CONTAMINAR. Seguimos en el circuito. Conduce ahora María Antonia, la empresaria, que lleva el coche muy revolucionado.

- Levante el pie, no acelere. El pedal es muy sensible y apenas se toca, invecta carburante -vuelve a insistir el monitor.

- Así como se retira el pie del embrague, lo mismo hay que hacer con el pedal de aceleración -añade.

María Antonia ha tenido que corregir



Se recomienda mirar el cuentarrevoluciones para cambiar las marchas en en meior momento y así aho-

CAMBIAR A TIEMPO

Una de las claves de la conducción económi ca es cambiar de forma rápida a la marcha más larga. Las marchas se cambiarán de acuerdo a las revoluciones y, aunque hay diferencias entre unos coches y otros en función de sus motorizaciones, se pueden dar

Motores gasolina: entre 2.000 y 2.500 rpm
 Motores diésel: entre 1.500 y 2.000 rpm

Si tenemos en cuenta la velocidad que va cogiendo el coche, estas son las pautas generales que indican los expertos del IDAE:

2ª marcha: a los 2 segundos ó 6 metros.

3ª marcha: a partir de 30 km/h.

4ª marcha: a partir de 40 km/h. 5ª marcha: a partir de 50 km/h.

Al relajar la marcha, ella misma se ha relajado y nosotros, como acompañantes,

EN 5ª EN PLENO CENTRO. Conduce ahora Antonio, el médico. Es un momento

VENTAJAS DE LA CONDUCCIÓN ECONÓMICA



El aprovechamiento de las nuevas tecnologías de los coches y una conducción económica conducen a muchas ventaias. como el menor consumo y contaminación.

- ✓ Ahorro de un 20% de combustible.
- Disminución de la contaminación.
- Reducción de la contaminación acústica.
- Menor estrés al conducir.
- Reducción del riesgo y la gravedad de los accidentes.
- ✓ Menores costes de mantenimiento (frenos, embragues, caja de cambios, neumáticos...)

de fluidez en el tráfico. El médico ve la posibilidad de ir con mayor rapidez.

- ¿Puedo saltarme las marchas? -pre-

- No está en el manual, pero sí, puede hacerlo -señala sonriente el instructor. El médico ha pasado de tercera a quin-

ta v. aprovechando una pendiente, avanza rápidamente por su carril sin acelerar, corrigiendo con el freno.

- ¡Muy bien! Aguante la marcha, no toque el acelerador. ¡Mire el lector electrónico, su consumo es cero patatero! le ha dicho, entusiasmado, el monitor.

¡Lo ha logrado! Ha conseguido mantener una distancia prudente con los coches anteriores y, por lo tanto, una visibilidad anticipada de su carril.

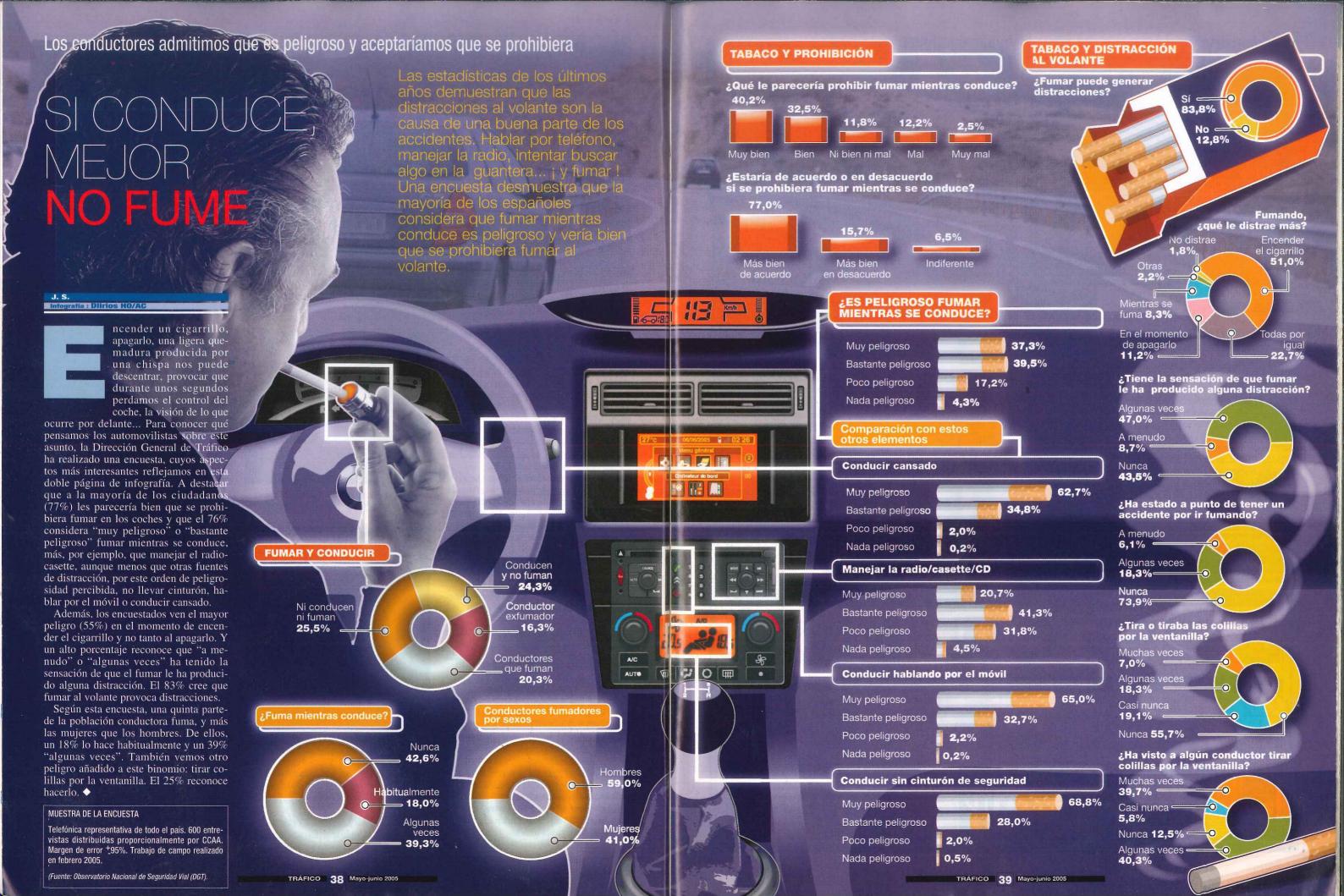
- Es otra de las claves: conducir con anticipación y previsión, y llevar una conducción relajada. Para qué acelerar si el semáforo se va a poner en rojo y nos obligará a frenar -dice con lógica Alberto.

Otra enseñanza: siempre hay que controlar el cuentarrevoluciones. Lo recomendable es cambiar las marchas entre 2.000 y 2.500 rpm (revoluciones por minuto), en los motores de gasolina y entre 1.500 y 2.000 en los diésel. También reducimos la contaminación acústica: un coche a 4.000 rpm. produce el mismo ruido que 32 coches a 2.000 rpm.

Finalmente, hemos comparado el consumo antes y después de las enseñanzas. y el resultado ha sido: con la conducción económica podemos reducir, al año. hasta un 20% de combustible, con un ahorro medio de unas 156 euros.

¡Pues no está mal para empezar!

Si todos los conductores lo hicieran, nuestro país ahorraría 2.555 millones de litros de combustible y no se emitirían 6,3 millones de toneladas de CO₂.◆



Los varones y los mayores de 64 años, los que peor entienden las indicaciones viales

AS SEÑALES DESCONOCIDAS

Muchos conductores españoles han tenido problemas para interpretar las señales viales en una encuesta de los clubes del automóvil, que también recoge las principales dificultades de los conductores europeos con la señalización vial. Póngase a prueba.

Carlos NICOLÁS FRAILE rafia: Javier IBÁÑEZ

> l Real Automóvil Club de España (RACE) y el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), en colaboración con otros clubes automovilísticos europeos, han preguntado a

7.450 conductores de 14 países, España incluida, sobre el significado de 30 señales de tráfico elegidas según criterios de seguridad e información. El objetivo de esta I Encuesta europea de señalización es, según el RACE, "averiguar si



UN TERCIO DE LOS los usuarios de la vía están informados de manera óptima y satisfactoria con el fin de garantizar un flujo circulatorio · seguro v tranquilo". Según la encuesta, las más desconocidas para los españoles son la de Prohibido estacionar días pares (falla el 70%), los cuatro paneles de Itinerario con prioridad (67-71%, según el panel) v Vía para automóviles (45%). De los 2.019 españoles encuestados, los peor informados son los varo-

¿Conoce usted estas señales? Un cuestionario, contestado por más de 2.000 conductores españoles de ambos sexos, sobre la forma, color y símbolo de NO I SI estas señales internacionales, ha demostrado que desconocemos el significado de muchas de ellas Prohibido estacionar días pares luieres (38%) Nayores de 64 ictores entre 30 avores de 45 años Velocidad mínima obligatoria ad máxima aconsejada El 38% de los mayores de 64 años. jeres (74%). El 40% de los mayores de 64 años. 20% 80% 29% 71% 67% 33% El 38% de los nayores de 64 años. más de 64 años. 18% 82%

CONDUCTORES

DIFICULTADES

SIGUIENDO LAS

SEÑALES

ESPAÑOLES TIENE

PARA ORIENTARSE

SEÑALES "TRAMPA"

Seguramente, le resulta extraña alguna de las señales analizadas. Es normal. La encuesta incluye algunas indicaciones que no existen en nuestras carreteras, pero si en otros países. Por ejemplo, el panel rectangular con una "H" blanca sobre fondo azul: ¿Es un hospital o un hotel? Según el RACE, señaliza un "hospital" en otros países v. a pesar de

que en España es totalmente distinta, muchos conductores afirmaron reconocerla sin problemas.

nes v. por edad, los mayores de 64 años. Aunque las señales escogidas son comunes en Europa desde la Convención de Viena (1968), el estudio deja claro que no se entienden por igual en todos los países. Muchos conductores europeos 'suspenden' con señales que en España no parecen problemáticas, como Prohibido estacionar o Velocidad máxima, pero entienden mucho mejor los paneles de Itinerario con prioridad y la Vía para automóviles. En general, tres de cada cuatro europeos encuentran su camino en zonas desconocidas gracias a la señalización, aunque los españoles son los más 'despistados': el 35% reconoce que le resulta difícil o muy difícil orientarse siguiendo las señales en carretera. Incluso un 55% ha estado en peligro por culpa de la señalización.

PROBLEMAS Los europeos creen que los problemas más importantes de la señalización vial en sus países son, por un lado, las contradicciones, señales tapadas y colocadas demasiado cerca de distracciones o puntos conflictivos; los más críticos con la mala señalización son italianos (58%) y españoles (55%),

Otro estudio del RACC, concluye que





" el 90% de los entrevistados hace caso a las señales cuando conduce por vías desconocidas". Así casi 2 millones de conductores españoles 'pasan' de las señales cuando van por vías urbanas e interurbanas no habituales. Además para dos de cada tres españoles las señales verticales son más importantes que las marcas viales; 8 de cada 10 están

contentos con el tamaño de los paneles y 3 de cada 10 piensan que no hay suficientes señales en carretera. En tramos en obra, casi la mitad piensa que las señales están mal situadas y son insuficientes. Y en carreteras señalizadas con conos, aunque 2 de cada 3 cree que son útiles, el 46% cree que no es seguro circular así.

avores de 64 Mayores de 64 años nos (27%). 12% 88% Un tercio de los Hombres (14%), Mayores de 64 años nayores de 64 12% 88% 16% 84% 11% 89%

ASPECTOS MÉDICOS Y CAPACIDAD DE CONDUCCIÓN

Desde enero está disponible la 2ª edición del "Manual de aspectos médicos relacionados con la capacidad de conducción de vehículos". Este libro trata de informar al profesional sanitario de la relación entre enfermedad y capacidad de conducción de vehículos y promover su participación en la prevención primaria del accidente, facilitando la detección y control de situaciones de riesgo y el consejo médico desde el ámbito sanitario.

uan Carlos GONZÁLEZ LUQUE. DET Elena VALDÉS RODRÍGUEZ. DET F. J. ÁLVAREZ GONZÁLEZ.

omenzaba el prólogo a la primera edición de este manual con esta frase: "La posesión del permiso de conducción es, más allá de una imperiosa necesidad para

muchas personas, un indudable derecho de todo ciudadano". Ello no es óbice para que el ejercicio del derecho a conducir deba ir acompañado de las máximas garantías de seguridad para el propio conductor y para todos los demás. Es aquí donde la intervención de los profesionales sanitarios se hace necesaria, tanto en la búsqueda de los factores de riesgo relacionados con el estado psicofísico del conductor como en la oportunidad de ofrecer consejo médico en relación con la conducción de vehículos a sus pacientes.

En el año de la presente edición, una vez más, v con motivo de la celebración del Día Mundial de la Seguridad Vial, la Organización Mundial de la Salud (OMS) instó a los profesionales sanitarios a participar en la trascendental labor preventiva que tenemos pendiente: la prevención de lesiones por accidente de tráfico, que serán la tercera causa de discapacidad en el año 2020. Este reto, si bien precisa de la implicación de múltiples sectores sociales, necesita de la participación activa del sector sanitario que, por su singular posición al lado del individuo, se encuentra en la mejor situación para intervenir en la prevención de lesiones.

En este sentido, se presenta con ilusión la segunda edición del "Manual de aspectos médicos relacionados con la capacidad de conducción de vehículos", con el deseo de que sirva para aportar a la práctica clínica diaria unos contenidos que permitan mejorar la salud de nuestros enfermos-conductores, unos contenidos a añadir a la práctica habitual, porque preservar la salud ha de ser nuestro objetivo como profesionales, una salud integral. Así pues, esta segunda edición mantiene los obietivos principales que se plantearon en la primera:

Informar al profesional sanitario, en todos sus aspectos, de la relación existente entre enfermedad y capacidad de conducción de vehículos, desde el contenido de la legislación vigente al respecto en nuestro país (recientemente actualiza-

> Europea (UE), hasta los datos más relevantes sobre accidentalidad y deterioro de las capacidades para la conducción.

> > 2 Promover la participación del

lud en la prevención primaria del accidente de tráfico, facilitando la labor de detección y control de situaciones de riesgo y de consejo médico desde el ámbito sanitario.

Creemos que conocer y profundizar en los aspectos preventivos de las lesiones provocadas por accidentes de tráfico es una de las grandes empresas que hemos de acometer en la actualidad todos los que, desde diferentes ámbitos, estamos dedicados al ejercicio de la medicina. Queremos agradecer el enorme interés mostrado por todos los profesionales que han colaborado en la realización de este libro, así como la excelente acogida que, ya en su primera edición, tuvo entre los lectores.



HAY QUE INFORMAR

AL PROFESIONAL SANITARIO DE LA RELACIÓN **EXISTENTE ENTRE** ENFERMEDAD Y CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN TODOS SUS **ASPECTOS**



Híbridos, biodiésel, motores de gasolina de bajo consumo, automóviles cien por cien eléctricos e, incluso, el diésel a secas como alternativa a cualquier otro invento costoso y sin demasiado futuro... La presencia de coches ecológicos en el mercado no aumenta pero si meioran cada día sus prestaciones.

Analizamos lo último.

medida que se endurecen las leyes y se van aplicando normas

para que los motores expulsen menos veneno por sus escapes, los fabricantes afinan sus tecnologías. Pero, ¿cuál de todas ellas será la que se imponga a medio y largo plazo? Las noticias que llegan desde los Estados Unidos (mayor consumidor de petróleo y uno de los mayores contaminantes del globo) obligan a dirigir las miradas hacia tres direcciones diferentes aunque el camino en una esté más despejado que en el resto:

LO ÚLTIMO EN VERDE

LEXUS: EL LUJO HÍBRIDO

Lexus, filial de lujo de Toyota, aprovecha al máximo de los avances de su casa madre en esto de las energías alternativas. El año pasado sorprendió con



el primer todoterreno urbano de luio híbrido capaz de comercializarse en Japón, EE. UU. y Europa (se empieza a vender este mes en España). Y ahora le toca el turno a las berlinas de lujo con el "GS 450h". Combina un motor V6 de 3,5 litros con un motor eléctrico para conseguir un total de 300 caballos que se transmiten a las ruedas traseras. Con esta combinación ha consequido las prestaciones de un motor V8 con los consumos y emisiones de un 2.0 de cuatro cilindros.

MERCEDES: DEPORTIVOS DIÉSEI

Eckhard Cordes, presidente de Mercedes Car Group; dijo en el pasado Salón de Ginebra durante la presentación de los nuevos deportivos ("SLK 320 Cdi" y "SL 400 Cdi") con motor de gasóleo: "Actualmente nuestros diesel son tan potentes y deportivos como nuestros motores de gasolina más eficaces. Ofrecen



más par y son particularmente económicos, compatibles con el medio ambiente y con un funcionamiento suave que no tiene nada que envidiar a la gasolina". Con estas declaraciones, Cordes dejó claro que este tipo de combustible tiene mucho futuro a largo plazo incluso a la hora de plantearlo como alternativa a los híbridos.

VOLVO: EL ELÉCTRICO



El Volvo "3CC" está diseñado con un doble suelo para albergar el almacén de energía eléctrica, aunque con vistas también para incluir otro motor: gasolina, diésel, biogás o híbrido, El "3CC" va provisto de un motor eléctrico, uno de los que suponen un mayor reto. Con una autonomía potencial de más de 300 kilómetros, su relación peso-par es comparable con la de una versión deportiva T5. El motor eléctrico es un prototipo diseñado de forma específica para Volvo, da 109 caballos y puede llegar hasta 12,000 rpm como en un Fórmula-1. Se alimenta de baterías de litio-ión idénticas a las de los ordenadores portátiles.

RENAULT "ZOE": EN GASOLINA

Recientemente Renault presentaba un 'concept car' bautizado "Zoé" (podría ser el "Twingo" en 2007). Un pequeño ciudadano compacto y funcional con sólo tres plazas. Esta es la visión del futuro de Renault, que, aunque trabaia en diferentes tipos de energía alternativa, curiosamente y

ajustándose a la realidad, monta en el "Zoé" un motor de gasolina. Gracias al concepto de la eco-sobrealimentación, este motor de 100 caballos con un turbo de pequeño tamaño pero muy eficaz, ofrece el 90% de la fuerza que es capaz de generar a tan solo 1.600 rpm. Esto, unido a un cambio robotizado, le permite un consumo mínimo y unas emisiones de CO2 por debajo de los

OPEL "ASTRA": HÍBRIDO DIÉSE

El último Salón de Detroit supuso un gran despliegue de los híbridos. Uno de los más prometedores fue el presentado por General Motors en colaboración con Daimler Chrysler Bajo la carrocería de un Astra "GTC"



se esconden un motor diésel de1.7 CDTi de 125 caballos y dos motores eléctricos que suman 70 kw y que, en determinadas situaciones, pueden mover el coche sin la ayuda del motor de combustión. Si el conductor pisa a fondo el acelerador, funcionarían los tres motores; eso sí, con un ahorro de combustible de un 25%. Consume de media menos de 4 litros cada 100 kilómetros



En algunos países funcionan 'gasolineras' de hidrógeno líquido.

híbridos, diésel y pila de combustible.

Refiriéndonos a los primeros, resulta curioso que tanto en los EE. UU. como en Europa los dos modelos galardonados con el "Truck of The Year" v el "Coche del Año", respectivamente, havan sido dos híbridos: el Ford "Escape". un todoterreno urbano híbrido que está cosechando un gran éxito en Norteamérica, v el Tovota "Prius", un híbrido sensacional cuvas ventas han batido todos los records dentro de este particular segmento.

En Estados Unidos se venden anualmente 17 millones de vehículos, de los que cerca de 90.000 son híbridos. La consultora JD Power calcula que estas ventas irán aumentando hasta totalizar entre el 5 y 10% del mercado para 2015. Todo ello, a pesar de que un híbrido cuesta bastante más caro que un modelo equivalente y que esta diferencia no se compensa ni con el consumo ni con las subvenciones. Según la mencionada consultora, los consumidores pagan de promedio una prima de 2.500 dólares más por los vehículos con motores diésel y 4.000 por los híbridos, res-





> Enchufar el coche en nuestro garaje y recargarlo con gas o electricidad puede ser una imagen normal en un futuro próximo.

pecto de los coches a gasolina. En Europa no se venden tantos híbridos, aunque el éxito del "Prius" obliga a pensar en un cambio de tendencia. En 2004 se vendieron más de 8.200 unidades y en el mundo se llegaron a las 125.000

EL DIÉSEL LIMPIO EXISTE. El segundo de los caminos no puede desestimarse, a pesar de que ciertas normativas medioambientales se lo pongan complicado. Nos referimos al diésel, un tipo de carburante que, aunque prácticamente se haya igualado en precio a la gasolina, representa un ahorro importante en consumo sin perder prestaciones o demasiado refinamiento. En Europa, muchos fabricantes se lo plantean ya como alter-

nativa a los híbri-

dos y trabajan en mecanisque frenen las emisiones de óxido de nitrógeno. En EE. UU., menos del 1% de los

LOS CONSUMIDORES

AMERICANOS PAGAN UNA MEDIA DE 4.000 DÓLARES MÁS POR UN COCHE CON MOTOR HÍBRIDO

ENERGÍAS ALTERNATIVAS

En los últimos seis años, el barril de petróleo ha pasado de 10 a 60 dólares y según el FMI (Fondo Monetario Internacional) no sería extraño verlo en no mucho tiempo llegar a la barrera de los 100 dólares. Raghuram Rajan, economista-jefe del FMI, asegura que "a medida que los niveles de vida meioren en China, India y otros países emergentes, la demanda de petróleo aumentará". La dependencia de los combustibles derivados del petróleo es cada vez más fuerte v se estima que

de aquí a 2020 la demanda aumentará en un 50%. En Europa ya se han dado pasos de gigante, sobre todo en la reducción del consumo. Pero según Loyola de Palacio, ex-comisaria de Energía y Transporte de la Comisión Europea, Europa busca reducir su dependencia energética promocionando los biocarburantes e investigando el hidrógeno. El acuerdo firmado con los fabricantes prevé que los coches de pasajeros sólo emitan 140 gramos de CO2 por kilómetro en 2008. Para conseguirlo, es necesario realizar importantes inversiones y encarecer el precio final de los coches.

el atento control de sus técnicos. En el caso de Ford, esta marca y la agencia federal del medioambiente estadounidense probarán muy pronto una nueva aplicación comercial de un combustible diesel más limpio para sus turismos. Este carburante diésel supondrá una reducción significativa en las emisiones y será más eficiente que la gasolina convencional. El nuevo gasoil es entre un 30 y un 40% más eficaz que la gasolina, mientras que reduce las emisiones de óxido de nitrógeno más de 4 gramos por kilómetro. El vicepresidente de I+D de Ford, Gerhard Schmidt, ha asegurado que "el desarrollo de este combustible diesel ecológico es una parte importante de nuestra estrategia global para cubrir las necesidades del futuro, no sólo de los usuarios, sino también del medio ambiente".

LENTA PERO SEGURA. Sin embargo, Estados Unidos también dedica una buena parte de sus esfuerzos y de sus inversiones a la pila de combustible: 1,200 millones de dólares para impulsar los coches movidos gracias a la reacción del hidrógeno con el oxígeno. Aunque muchos expertos aseguran que hasta 2020 los coches movidos por pila de combustible no serán completamente limpios debido a que, por ahora, la producción de hidrógeno se obtiene del gas natural licuado o de la gasolina, lo cierto es que según el Instituto Tecnológico de Massachussets, estos vehículos se terminarán imponiendo a partir de esa fecha. Sus técnicos aseguran que, gracias a la pila de combustible, Estados Unidos conseguirá reducir su dependencia del petróleo en 11 millones de barriles por día antes del año 2040.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:

Cilindrada: 1.910 c.c. Potencia máxima: 100 CV a 4.000 r.p.m.

> CARBURANTE: Gasoil

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbag frontales delanteros. Window bag. ABS con EBD. Cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas. Entre otros. Opcional: ESP (630 €). Airbags laterales (263 €). Entre otros.

DIMENSIONES:

3,98 mts. (long.) 1,69 mts. (anc.) 1.66mts. (alt.) Maletero: 320 litros. CONSUMO:

Urbano, 7,0 I./100 km. Carretera, 4.7 I./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO 黄黄黄合金

PRECIO: Desde 18.300 €.

CARACTERÍSTICAS

AUTO Y DIESEL



Potencia del motor y consumo

70/	The second secon
	► Confort general y seguridad rutera
ر می	► Interior versátil. Presentación lujosa
10	► Relación entre precio y equipamien
	Retrovisores exteriores nequeños

Estética: Habitabilidad:6,5 Maletero:6 Instrumentación:8

Equipamiento:6,5

Potencia: Elasticidad:8 Cambio:8.5 Velocidad punta:7 Aceleración:8 Consumo: Sonoridad:5,5

Aislamiento acústico meiorable

Estabilidad: Suspensión:7 Frenos: Ruedas:8,5

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

LANCIA MUSA 1.9 JTD

COMENTARIO. - El segmento monovolumen vive una etapa brillante, y empiezan a ser legión los modelos derivados de maniobrables utilitarios, como es el caso del "Musa", que toma como base el "Ypsilon" y tiene muchos elementos comunes (carrocería, motor, chasis...) con el Fiat "Idea", algo más barato que el refinado "Lancia". El "Musa" se ofrece también con un motor diésel 1.3 de 70 CV, pero el probado (1.9, de 100 CV) es el que proporciona un mejor rendimiento, pues combina un gasto real ajustado -en torno a 6,6 l/100 km- con una aptitudes dinámicas notables. Esto permite salir airoso de los viaies por carretera, donde las buenas prestaciones y un comportamiento seguro se ven apoyados por virtudes como un tacto del cambio idóneo o un alto confort de suspensión. Lástima que la sonoridad mecánica y de rodadura sean algo elevadas. En cuando a la carrocería, buena calidad general v correcta amplitud, aunque cinco adultos no irán cómodos. Además, el maletero no es de los más grandes del segmento, aunque puede ampliarse adelantando la banqueta trasera. El equipamiento no es pobre, pero debiera ser más completo teniendo en cuenta la factura del coche.

COMENTARIO. - Con tres cilindros y 82 caba-

llos, el "Matrix" se enfrentaba hasta ahora a

rivales como el "Meriva", de Opel, o el "Idea",

de Fiat, con ganas, pero con cifras poco con-

vincentes. El motor era voluntarioso y eficaz,

pero no llegaba al nivel de refinamiento v

prestaciones habituales en el segmento. Esto

ha quedado solucionado de un plumazo con la

llegada de un nuevo propulsor. Tiene ya cuatro

cilindros, 16 válvulas, turbo de geometría va-

riable e intercooler, una potencia aumentada

en 20 caballos hasta los 102 y un par máximo

Esto ha mejorado la respuesta general y, lo

más curioso, sin que haya aumentado en nin-

gún caso el consumo. Todo lo contrario, el

"Matrix" ha reducido el gasto en una media de

1 litro cada 100 kilómetros. Aprovechando la

llegada del nuevo propulsor diseñado y desa-

rrollado por la propia marca en Corea (el de 3

cilindros no era Hyundai), el monovolumen

compacto ha recibido un ligero lavado de cara

que afecta a la parrilla delantera y al paragol-

pes, ahora con faros antiniebla circulares, Y el

cambio de velocidades cuenta con un gatillo

para engranar la marcha atrás.

líder entre los de su cilindrada.

www.lancia.es

MOTOR 16

MOTOR:

Cilindrada: 1.493 c.c. Potencia máxima: 102 CV a 4.000 r.p.m. CARBURANTE: Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

De serie: Airbags frontales. ABS con distribución electrónica de frenada (EBD). Entre otros

DIMENSIONES:

4,02 mts. (long.) 1,74 mts. (anc.) 1,68 mts. (alt.) Maletero: 400 litros.

CONSUMO:

Urbano. 7.5 I./100 km. Carretera, 4,7 I./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ****

PRECIO: Desde 15.200 €





Comportamiento bueno

Aptitudes deportivas

Plaza central trasera incómoda

Sin control de estabilidad

Airbags de cortina no disponibles

Estética: Potencia: Elasticidad:8 Estabilidad:7 Acabado:7 Habitabilidad:7 Suspensión:7 Maletero: Velocidad punta:7 Confort. Consumo: Instrumentación:7 Equipamiento:7 Sonoridad: luces.

NOTA MEDIA: 7. NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7.

www.hyundai.es

COCHE ACTUAL

COMENTARIO.- Entre lo meior del nuevo "Passat" está el rendimiento de su oferta de motores diesel. El más atractivo es el 2.0 TDI de 140 CV que le hace muy agradable por la suavidad con que responde, su amplia área de respuesta contundente v. sobre todo, por su baio consumo.

La habitabilidad no ha crecido apenas, aunque sí algunos centímetros en espacio longitudinal. Todo el incremento se lo lleva el maletero, que alcanza una capacidad impresionante: cerca de 570 litros. La vuelta al mo-

tor en posición transversal no lo hace más ágil a la entrada en curva, mientras que recibir el eje trasero multibrazo del "Golf" -todo su chasis es una evolución del estrenado en el compacto- le hace ganar calidad de rodadura. Es un coche sobre todo confortable, aunque también es capaz de transmitir una altísima sensación de seguridad a quien lo conduce. El ESP, de nueva generación, viene de serie y cuenta con opciones llamativas, como la que permite arrancar en pendiente sin que el coche retroceda. Lleva freno de mano eléctrico, pinzas de freno que secan la humedad de los discos cuando llueve o un nuevo sistema de arranque.

VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 TDi





Calidad de rodadura

Rendimiento del motor

Equipamiento a la última



DGS aún no disponible

Arrangue en rampa brusco

NOTA MEDIA: 8.2 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 8.4

Potencia:8 Acabado: Elasticidad8,5 Habitabilidad: Cambio: Maletero:8,5 Velocidad punta:8 Aceleración:8 Instrumentación:7,5 Consumo:8

Estabilidad:8,5 Suspensión:8 Frenos:8 Dirección:8 Ruedas:8

AUTOPISTA

www.volkswagen .es

ALFA CROSSWAGON 04 1.9 JTD

COMENTARIO. - La firma italiana vuelve a retomar su sigla "Q" para denominar a las versiones con tracción total. La carrocería familiar del "156" es la base sobre la que se monta el nuevo "Crosswagon" que se diferencia visualmente del resto de los 'familiares' de Alfa por una mayor altura de carrocería, unas aletas ensanchadas, la presen-

cia de unos recubrimientos en aluminio en los bajos de los paragolpes delanteros y traseros y la monta de neumáticos que permiten circular fuera del asfalto con la misma seguridad que sobre él.

De momento, sólo está disponible con el motor turbodiesel de 1.9 litros y 150 CV. El reparto de par entre ambos eies en condiciones normales es del 42% delante y un 58% detrás, porcentajes que pueden variar hasta un 60 y un 80%, si el terreno exigiera tener en todo momento tracción disponible para superar condiciones más complicadas. En cualquier caso, debe quedar claro que puede circular por pistas o terrenos con baja adherencia, pero no puede emular las posibilidades que un todoterreno puro al salirse del asfalto.







Equipamiento de serie

Consumo ajustado

Tracción total

Estética:8

Radio de giro

Postura de conducción

Habitáculo algo justo

Habitabilidad: Confort: Instrumentación:7,5 Sonoridad:

Elasticidad8 Velocidad punta:8 Aceleración:7,5 Consumo:7,5

Estabilidad: Suspensión:8 Frenos: Dirección: Ruedas: Luces:

NOTA MEDIA: 7,6 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD: 7,5

CARACTERÍSTICAS

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

CARRIERANTE: Gasoil

EQUIPAMIENTO DE

De serie: Airbags frontales v laterales delanteros. Airbags de cabeza con sistema cortina delanteros v traseros. Apovacabezas activos en plazas delanteras. ESP que incluye asistente de frenada, ABS, EDS v ASR. Entre otros. Opcional: Airbags laterales

traseros (310 €). Control distancia de aparcamiento (450 €). Entre otros

4,77 mts. (long.) 1,82 mts. (anc.) 1,47 mts. (alt.) letero: 471 litros.

Urbano, 7.9 I./100 km.

Carretera, 4,9 I./100 km.

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ****

PRECIO: 25.910 €.

CARACTERÍSTICAS

MOTOR:

Cilindrada: 1.910 c.c. Potencia máxima: 150 CV a 4.000 r.p.m.

CARBURANTE: Gasoil.

EQUIPAMIENTO DE SEGURINAN-

De serie: Airbags frontales delanteros. Airbags laterales y de cortina. ABS con EBD. VDC con ASR. Fijación Isofix para sillita infantil. Sensor de aparcamiento. Entre otros.

tipo Isofix (280 €). Entre otros. **DIMENSIONES:**

Opcional: Sillita infantil

4,44 mts. (long.) 1,76 mts. (anc.) 1,49 mts. (alt.) Maletero: 360 litros.

Urbano, 9,3 I/100 km. Carretera, 5,8 I/100 km

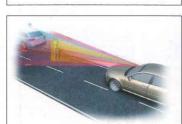
RELACIÓN CALIDAD/PRECIO *****

PRECIO: Desde 33,103 €.

VISIÓN EN TRES DIMENSIONES

Audi acaba de presentar un innovador sistema óptico con sensor de proximidad, capaz de transmitir una imagen en tres dimensiones del escenario que hay delante del coche. El sensor está colocado detrás del parabrisas, a la altura del retrovisor. Una fuente de luz infra-roia ilumina lo que hay delante del coche, el sistema de sensores crea una imagen tridimensional que aparece en la pantalla del navegador del coche. Este nuevo sistema posibilitará el desarrollo de nuevos sistemas basados en esta tecnología: para facilitar el aparcamiento, para conducir automáticamente, para meiorar la protección a los peatones (permite distinguir entre personas y vehículos e iniciar una parada de emergencia si el conductor no reacciona cuando el peatón invade la calzada) o para activar los sistemas de seguridad del vehículo de la manera más adecuada, tan pronto como se detecte un impacto inminente.





BMW MEJORA SUS NEUMÁTICOS

BMW va a equipar de serie a sus vehículos (primero en los "Z4". Serie 1, 3 y 6 y el Mini "Cooper S") con el neumático 'autosuficiente' de Runflat. Este neumático emplea unos flancos fabricados con una combinación de caucho extremadamente resistente al calor, lo que impide que se caliente hasta incendiarse. Así, el neumático es capaz de seguir circulando durante distancias de hasta 150 kilómetros con el vehículo completamente cargado, a pesar de haber perdido toda la presión interna del aire. Además, las llantas que lleva hace que, aunque se produzca una pérdida repentina de presión, el coche conserve el control y la estabilidad. Otra ventaja adicional es que se puede utilizar neumáticos de repuesto convencionales en el caso de que no esté disponible el Runflat.

"LEÓN". OTRA IMAGEN

Esta es la nueva imagen del Seat "León". Un coupé de 5 puertas. Ha crecido a lo largo (4,31 m) y a lo ancho (1,76 m). Se ofertará en 4 motores:1.6 de 102 CV y 2.0 de 150 Cv en gasolina y 1.9 de 105 CV y 2.0 de 140 CV de gasoil. Incluirá ABS v control de tracción TCS, junto con ESP, además de seis airbags. Se empezará a comercializar este verano.



EL "ASTRA" MÁS DEPORTIVO

El último "Astra" de Opel, el GTC, ya está en el mercado. Un tres puertas de diseño deportivo con una carrocería completamente nueva, 9 motores diésel y gasolina de entre 90 y 200 CV de potencia. Destacan la tecnología de chasis IDS, con sistema ESP Plus, ABS con asistente a la frenada v el parabrisas panorámico (a partir de mayo). Desde



16.370 euros.







MICHELIN, UN MUÑECO DE EXPOSICIÓN

Bibendum, el famoso personaie de Michelin, reconocido como la imagen comercial más importante de la historia, recorrerá España con una exposición en la que se recoge toda su iconografía. Más de 100 carteles, contraportadas de publicaciones, muñecos, juguetes, sellos,

postales, fotomontajes, libros... componen esta exposición que en estos momentos puede verse en Valencia (hasta el 12 de iunio) v que después irá a Sevilla, Valladolid, Gijón v Avilés v el próximo año a otras ciudades españolas. La historia de un muñeco y de la publicidad desde 1898.

MERCEDES está REVISANDO varios de sus modelos por distintos problemas. Los afectados son sus coches de gasolina con motor de seis y ocho cilindros fabricados entre 2001 y 2004, los Clase C y CLS (entre 2002 y 2005), y las clases E, SL y CLS, (2001 a 2005).

Todo lo que necesita saber sobre sus NEUMÁTICOS, sea cual sea la marca y el modelo de su coche, ya está EN INTERNET. Esta página también ofrece consejos y asesoría.

www.mantenerlapresion.com

CUATRICICLOS POCO SEGUROS

Según un reciente test de seguridad realizado el RACC. los cuatriciclos ofrecen una protección deficiente de sus ocupantes. Para determinar su seguridad, se simuló un choque frontal a 40 km/h entre un Renault "Twingo" y un JDM "Albizia" (modelo representativo de estos coches). Los resultados fueron preocupantes. La parte frontal del cuatriciclo sufrió una deformación notable, el salpicadero se hundió hasta el extremo de provocar lesiones muy graves en la cabeza del conductor, los puntos de



fijación del cinturón se deformaron, y la zona del cambio de marcha y los pedales impactaron contra las piernas del conductor. Además, el tanque de combustible se rompió y se vertió gasolina. Mientras el conductor

del "Twingo" tuvo lesiones moderadas en las piernas y un impacto leve en el pecho. Los cuatriciclos, también conocidos como "coches sin carnet" tienen una cilindrada de 50 c.c v sólo requieren la licencia de ciclomotor para poder conducirlos, su uso es eminentemente urbano v alcanzan una velocidad máxima de 50 km/h. Al mismo tiempo, la marca Microcar, fabricante de este tipo de vehículos, acaba de introducir airbag para conductor

en su modelo MC1. www.racc.es

EL ÚLTIMO TOYOTA

Se llama "AYGO" y es el último modelo de Toyota,

Con sólo un motor de 1 litro y tres variante (Avgo.

Soung v Sport), este pequeño urbano (3.45 m.)

ABS, dirección con asistencia eléctrica, airbags

dispone como equipamiento de serie de EPS.

delanteros y laterales. Su maletero de 139

diferentes puntos del interior del coche

presentado en España.

litros se complementa con otros 25 litros en

(bandejas, bolsillos en puertas...) En julio será

Todos los coches que MG v Rover han vendido en los últimos 3 años en España pueden perder la garantía en sus renaraciones nor la suspensión de pagos que afecta a MG Rover España. Sus propietarios deben ponerse en contacto con los concesionarios quienes deberán indicarles como obtener esta cobertura.

EL CAMBIO DEL "LAGUNA"

Ya está en el mercado el nuevo "Laguna" de Renault. Además de renovar su diseño, incorpora nuevas tecnologías como el sistema Carminat de Navegación y Comunicación (navegador, radio, CD y los mandos manos libres "bluetooth" para el teléfono), que se manipula con un mando central instalado en el lugar

de la palanca de freno de mano desaparece. También equipa freno de parking asistido y una tarieta con acceso y arrangue por manos libres. Este modelo obtuvo cinco estrellas en el test de seguridad EuroNCAP. Desde 18.570 €.

www.renault.es



FOX: EL NUEVO VOLKSWAGEN

Se llama "Fox" y es el último modelo que Volkswagen comercializará a principios de este verano. Se presenta como el sustituto del "Lupo" v ha sido diseñado sobre la plataforma del "Polo". El pequeño de la marca mide 3.80 metros y estará disponible en tres motorizacioes: dos de gasolina (1.1 de 55 Cv v 1.3 de 75 Cv) v otra turbodiésel de 70 caballos. Estará equipado de serie con airbags delanteros, ABS y anclajes ISOFIX. Se espera que

los 10.000 €.

su precio no supere



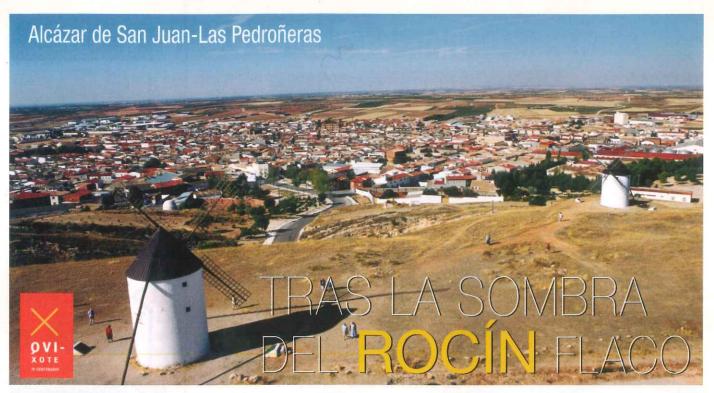
Ford Fiesta

3.806 unidades

Fuente: DGT. (*) Datos provisionales.

O Nuevo en el marcado

TRÁFICO 48 Mayo-junio 2005



Cuatro siglos de historia literaria hacen de la ruta que este mes le proponemos un reencuentro con la aventura quijotesca y la pluma de un Cervantes que trazó caminos difíciles de olvidar.

Rosa MÁRQUEZ / Joaquin GUZMÁN

asta en el inicio de nuestra ruta quiso el ilustre Miguel de Cervantes dejar acertijos a su paso. Allá por 1748 apareció en la iglesia parroquial de Alcázar de San Juan

(Ciudad Real) una partida bautismal en

FI trático

De Alcázar de San Juan a Campo de

firme en buen estado, lo mismo que la

Criptana y, luego, a Pedro Muñoz se va por

la N-420. Es un tramo bastante recto, con el

señalización, tanto vertical como horizontal.

La travesía de Campo de Criptana es larga, pero bien señalizada con semáforos.
 En Pedro Muñoz se toma la CM-3103 para

ir a El Toboso. El trazado es muy recto, pero

el firme es irregular. No obstante, la

tiene el firme en buen estado.

De la N-IV/A-4 a Alcázar de San

Juan vamos por la N-420, que

la que figuraba el nombre de Miguel de Cervantes Saavedra, por lo que la polémica en la ostentación del natalicio del manco de Lepanto estaba servida como

reivindicación histórica frente a Alcalá de Henares (Madrid).

Leyendas aparte, disponga de su tiempo para visitar el rosado Torreón del Gran Prior, construido allá por el siglo XIII, o la transición entre románico y barroco que refleja la parroquia de Santa María la Mayor. Algunas casas que conservan escudos solariegos y algún tradicional molino de viento en los alrededores completan la estampa de la villa, de la que salimos en dirección a Pedro Muñoz por la N-

señalización es correcta.

Se toma la N-301 para ir a Las

obliga a extremar la precaución.

Pedroñeras, con gran intensidad de tráfico

También destaca el acceso a Santa María

de los Llanos: un cambio de rasante limita

de la visibilidad y exige mayor precaución.

conflictiva y fue punto negro en el pasado.

La travesia de Las Pedroñeras tiene

La travesia de El Pedernoso (pk 150,5) es

muchas intersecciones (calles y carreteras),

por lo que se debe prestar mucha atención

diurno y vehículos de alto tonelaje, lo que

aún conserva algunas casas palaciegas de antaño cuvas fachadas son dignas de ver, como la Casa de la Paca o la Casa

420 para recalar en una localidad que

de las Julitas, ambas de tipología tradicional manchega del siglo XVII. La Iglesia Parroquial de San Pedro Apóstol, de estilo renacentista, bien merece otra visita. Aunque, sin duda, uno de los elementos más característicos de Pedro Muñoz no fue creado por mano del hombre, haciéndose la Naturaleza protagonista en la que llaman "laguna del pueblo", lámina de vida sobre la llanura. Zona de paso de aves mi-



> La figura de Cervantes acompa-

Dónde comer

res "Las Rejas" (www.lasrejas.net)

Migas, tiznao, berenjenas, caza, pisto y buen vino. ¿Qué más puede pedir?

ALCÁZAR DE S. JUAN: El Asador de Alhambra (Av. Constitución 14), Rte. La Mancha (Av. Constitución s/n), Asador Javi (Tel. 926 54 53 35

PEDRO MUÑOZ: Rte. Molino Chicote (926 586 900). Rte. La Parada (c/ Lepanto bis-1). Rte. La Barca (Av. Constitución 34). EL TOBOSO: Rte. Dulcinea del Toboso (Ctra. Quintanar, 3 bajo). Rte. Clavileño (Tel. 925 568 244). Mesón La Noria de Dulcinea (c/ Don Quijote 3). El Vental del Toboso (Ctra. N 301, km.

MOTA DEL CUERVO: Rte. Balcón de la Mancha (Camino Real s/n). Restaurante Montserrat (Ctra. Córdoba, km. 118) LAS PEDROÑERAS: Rte. Castilla (Av. Principe Felipe de Borbón, km. 159). Rte. Los Ángeles (967 160 330). Restaure 3 tenedo-



Dónde dormir

ALCÁZAR DE SAN JUAN: Hotel Convento de Santa Clara (Tel. 926 55 08 76). Hotel Ercilla Barataria *** (Avda. Herencia

s/n). Hotel Numancia * (Tel. 926 54 11 47). PEDRO MUÑOZ: Casa Rural "Casa de la Érmita" (www.lacasadelaermita.com). Hostal * La Parada (Tel. 926 58 60 75). Casa Salicor (c/ Benavente 38, bajo).

EL TOBOSO: Alojamiento Rural "La casa de la Torre" (Tel. 925 56 80 06). Hostal Dulcinea (Ctra. Quintanar de la Orden, 5), Hostal Don Quijote (Av. Castilla-La Mancha, 20). Casa rural "El Paraiso de Don Quijote" (Tel. 925 19 71

MOTA DEL CUERVO: Hotel Mesón Don Quijote (Tel. 967 18 02 00). Hostal Plaza (Cercado Alta, 4). Hostal Casa La Mota (Tel. 967 18 02 30). Casa Rural de La Luna (c/ Mayor Baia.

LAS PEDROÑERAS: Hostal ** "El Bomba" (967 16 00 22).



SALICOR

CASA DE DULCINEA

EL TOBOSO

VENTA DE DON QUIJOTE

MOTA DEL

N-301

Las lagunas sirven para el descanso de aves mi-

gulares y curiosos de la ilustre obra. Y en un recorrido melancólico, conti-

nuamos nuestra ruta en busca de La Venta de Don Quijote. "Luego que vio la venta se le representó que era un castillo con sus cuatro torres y chapiteles de luciente plata, sin faltarle su puente levadizo y honda cava, con todos aquellos adherentes que semejantes castillos se pintan". Tal vez ustedes sólo encuentren un cruce de carreteras construido sobre la levenda, pero, aprovechando la encrucijada, tomamos la N 301 hacia Mota del Cuervo, el



PEDERNOSO

LAS PEDROÑERAS

CAPITAL DEL AJO

balcón de La Mancha. Rejas, portalones y escudos señoriales visten las casas solariegas de su centro histórico y un paseo entre las plazas de Cervantes y del Ayuntamiento les dará una idea del lugar, presidido, desde lo alto de la colina, por ahora monumentales molinos de viento. Y de ahí a Las Pedroñeras, que, además de considerarse capital del ajo, puede presumir del mejor casco antiguo conquense gracias a construcciones como la Casa Mendizábal, la Casa del Curato, la antigua Residencia de Jesuitas, el Ayuntamiento y la iglesia de la Asun-

Así pues, antes de iniciar viaje, sean algo más sensatos que nuestro protagonista: "...subió sobre Rocinante, puesta su mal compuesta celada, embrazó su adarga, tomó su lanza y por la puerta falsa de un corral salió al campo, con grandísimo contento y alborozo de ver con cuánta facilidad había dado principio a su buen deseo".

MADRIDEJOS

CAMUÑAS

ahora por la CM-3103 dirección a El Toboso, dejando a nuestra izquierda otra de las lagunas características del entorno: la del Retamar. Como guiados por el embrujo del Hidalgo, llegamos por fin a

El Toboso, tras la pista de Aldonza Lo-

renzo, la simpar Dulcinea. En su busca

encontramos tres monumentos históri-

cos: el convento de Trinitarias Recole-

tas, la Casa de Dulcinea y la portada del

Convento de Franciscanas. Con el soni-

do característico de las calles em-

pedradas a nuestros pies, pres-

tamos especial atención a la le-

yenda quijotesca para rendir

pleitesía a la dama del Caballero

Dulcinea es, en realidad, un an-

tiguo palacio de hidalgos que

lo hicieron construir allá por

el s. XVI y que, en la actuali-

dad, alberga un pequeño mu-

seo quijotesco-manchego.

Frente a la Iglesia Parroquial,

muy cerca de las figuras evo-

cadoras de don Alonso Qui-

jano v su Dulcinea, se

encuentra el Centro Cer-

de la Triste Figura. La Casa de

gratorias y lugar de cría para otras especies, estos pequeños ecosistemas dotan a la zona de un encanto particular,

naturalistas.

VILLAFRANCA DE LOS CABALLEROS

Fiestas

ALCÁZAR DE SAN JUAN: Carnaval, de interés turistico regional (diciembre). Fiestas de la vendimia (octubre). Fiestas de Moros y Cristianos (junio). Festividad

de San Antón, con hogueras y rifas de cerdos (17 enero) PEDRO MUÑOZ: Los Mayos, de interés turístico regional, (1º mayo). Fiestas patronales (agosto), Romería de S. Miguel (domingo de Pente-

EL TOBOSO: Feria y fiestas de S. Agustín (fin de semana próximo al 28 de agosto). Pascua de Mayo, con procesión donde se ondean banderas delante del cristo (Pent ostés). Jornadas Cervantinas (la semana

MOTA DEL CUERVO: Fiestas de Ntra. Sra. de la Antigua de Manjavacas, de Interés Turístico por la espectacularidad del traslado de la imagen de la patrona, a hombros de los mozos a la carrera entre la ermita y el pueblo (1" y 3" domingo de agosto

LAS PEDROÑERAS: Fiestas de S. Julián (18 enero), Las ánimas (martes de Carnaval). San Marcos (25 abril). Santa Cruz del Coso (3 mayo). Romería Virgen de la Cuesta (8 mayo). Fiestas Patronales (se



zar de San Juan: julio

CÓMO LLEGAR: Desde Madrid v Andalucía, por la A-4.

ALCÁZAR S. JUAN: Of. Turismo 926 55 29 68 CAMPO DE CRIPTANA: Avuntamiento: 926 56

PEDRO MUÑOZ: Ayuntamiento 926 58 60 01. EL TOBOSO: Of. Turismo: 926 57 91 01. LAS PEDROÑERAS: Ayuntam.: 967 13 90 02.

Festival Internacional de Folklore de Alcá-

 Curso Internacional de Música de Pedro Muñoz: www.pedro munoz.com

Feria Internacional del Aio (Las Pedroñe

TRÁFICO 50 Mayo-junio 2005



jóvenes como en los más veteranos, y jóvenes como en los más veteranos, y son talentos compatibles; el relevo generacional está bien, pero sin empujar. El problema es la falta de medios para determinadas parcelas del camino que debe seguir una película. Casi todas son de producción pequeña o mediana y terminan el rodaje sin un 'duro' para promoción, que es absolutamente fundamental. Los americanos lo tienen claro, cuántas películas vemos porque nos ¡Cuántas películas vemos porque nos las han metido por los ojos y nos han creado la necesidad de verlas! En España no hay dinero para promoción y tam-poco para distribución y exhibición.

UEN MOMENTO PROFESIONAL. Sobre salida de Pedro Almodóvar de la Academia de Cine, Cayetana Guillén se muestra preocupada por la imagen polémica de la Academia: "No es un enfrentamiento entre directores, por mucho que los medios de comunicación se empeñen: no hay esa tensión ni esa aversión dentro de la Academia. Esta tiene más de mil miembros con opiniones distintas. Si Pedro y Agustín Almodóvar –unas personas tan importantes, inteligentes y lúcidas- tomaron esa decisión, por algo será. Nadie toma una decisión semejante por una pataleta o por capricho, sino porque acumula un dolor e incomodidad que responden a algo.

- La serie que protagonizaba en Antena 3, se canceló tras cinco episodios...

Me quedé muy triste. "Lobos" era un producto muy bueno y es injusto que no se deje el tiempo necesario para que la gente se entere: no pueden pretender que en los dos primeros capítulos se pare España. Los directivos son muy impacientes, quieren resultados inmediatos y el público necesita ir descubriendo. La serie tenía una audiencia de 3,5 millones, pero querían 7. Ni una película española de las taquilleras, como "Mar Adentro", van a verla 3,5 millones de espectadores...

"Versión Española" no está sujeta a índices de audiencia...

No, es una suerte. Y no me puedo quejar: un programa cultural, en La 2, sin presión de audiencias, que cuenta con la participación de todo el mundo interesante de la cultura... Se ha convertido en un punto de referencia y estoy muy contenta. Tras seis años, me sigue enriqueciendo. Cada programa es como un

examen, que preparo con mucha dedica-

- ¿Le molestan las imitaciones que hacen de usted en televisión?

- Me hacen mucha gracia, me parecen geniales. No me disgustan, porque no me reconozco. ¡Cómo me voy a reconocer! Sé que no soy tan borde, jamás he puesto mal tono a un invitado. No soy así, por eso no me doy por aludida y no me pueden molestar.

- ¿Cree que los espectadores tienen esa imagen de usted?

- No. Más que borde o prepotente, la gente cree que soy más seria y distante de lo que soy en realidad. ¡Qué voy a hacer si esa imagen me acompaña desde hace tiempo! Es algo que no puedo controlar. De todas formas, por la calle la gente se acerca con mucho cariño. - ¿Qué relación mantiene con la Prensa

tras del rumor en el que se la implicó?

Buena, estoy viviendo un momento muy relajado conmigo misma y con mi vida en general y no tengo ganas de pelearme. Me he vuelto un poco más ce-rrada. Lo que se 'montó' fue muy duro por parte de la Prensa rosa y también de

"SI SALGO, ME GUSTA IR EN TAXI. AUNQUE SÓLO BEBA EL VINO DE LA CENA, YA SUPONE UN GRADO ALTO DE ALCOHOL EN LA SANGRE

la seria. Me convertí en víctima de una 'movida' tan gorda sin comerlo ni beberlo que no me fío de nadie.

¿Cómo vive la inestabilidad de su

Bastante bien. Como poco a poco y con mucho trabajo, he diversificado mi actividad, nunca he tenido un parón: si no hacía radio, escribía en Prensa o un guión, o hacía teatro, o televisión, cine... He abierto muchos frentes. Si hubiera hecho sólo interpretación, habría pasado más momentos de inseguridad.

- ¿Le queda tiempo libre?

- Poco, pero lo aprovecho. Lo dedico a estar con mi chico, a viajar y a ir al cine, sobre todo español. Me da poco tiempo a leer, porque casi todo lo que leo está relacionado con el programa. Lo que más me gusta es estar con mi gente.

MUY DESPISTADA. Cayetana Guillén se considera una conductora prudente, pero muy despistada, por lo que tiene que poner mucha atención, aunque jamás ha sufrido un accidente. Cree que las campañas de tráfico por televisión son útiles, porque "nos ponen una realidad delante de las narices y subconscientemente se te queda la imagen del drama y del dolor y la tienes presente en la carretera".

- ¿ Oué opina del carné por puntos?

Será positivo para tener un máximo control y aumentar la seguridad en carretera, aunque, de entrada, me agobia un poco la sensación de ir perdiendo el permiso poco a poco al cometer varias infracciones. Es un toque de control que si se ha puesto, será necesario porque no respetamos muchas normas y hacemos muchas tonterías jugándonos la vida y, lo que es peor, la de los demás.

· Al salir ¿deja el coche en casa para evitar problemas con el alcohol?

Desde luego. Si salgo por Madrid, me gusta ir en taxi y no en coche, porque, aunque sólo beba el vino de la cena, ya supone un grado alto de alcohol en la sangre.

¿Qué piensa de la prohibición de usar el móvil al volante?

Está justificada. Es tremendo cómo hablamos por el móvil en el coche. Está muy extendido. Pero pasa lo mismo que con otras normas: da mucha pereza respetarlas y nos las tomamos 'a la ligera' pensando que no va a suceder

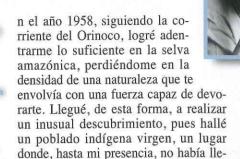
- ¿Y de los límites de velocidad?

- Son correctos. Si todos fuéramos a 120 km/h, no habría tantos muertos. Pero si haces un viaje largo, en la práctica es complicado no superarlos, porque se hace aburrido. Si no llevas una velocidad que provoque una mínima tensión, el coche empieza a 'pesar'. Eso pasa porque los coches pueden correr más que la velocidad permitida. Quizá no deberían tener esa capacidad, porque el criterio de cada conductor es muy variable.

- ¿Cuándo se sacó el permiso?

- A los 25 años: me lo tomé con calma. Entre los actores es muy común no saber conducir, porque como en los rodajes nos vienen a buscar a casa, nos llevan y nos traen... Me lo saqué tras rodar una película con Ricardo Franco en la que mi personaje tenía que conducir y vo no sabía. Me dijo que estaba cansado de actores que no tenían carné y vi que tenía toda la razón. 🔷

AUTOS CON VIDA



Se produjo un revuelo entre los niños, que iban desnudos. Éstos avisaron a sus madres, quienes llamaron a lo que parecía el jefe del poblado. Logré hacerme comprender en un dialecto de la Cuenca del Casiquiare, que se parecía mucho al desconocido idioma que ellos hablaban.

gado la civilización.

Se trataba de indígenas inofensivos, hospitalarios, amables, quienes enseguida supieron que yo venía en son de paz y que eran conscientes del avance de la civilización con la que, tarde o temprano, habían de tener contacto. Quizás fue eso lo que me convirtió en una especie de embajador del mundo y lo que provocó

que me recibiesen con todos los honores. Me ofrecieron abundante comida y unos sabrosos extractos de frutas que jamás había catado. Pasé unas cinco horas dentro de una especie de cabaña o choza, hecha de ramas, charlando con el jefe del poblado. Me preguntó sobre la vida, sobre mi familia, sobre las enfermedades y las guerras del mundo que se extendía más allá de la selva que les protegía. En cierto momento, me pidió que le explicase cómo eran las ciudades del

mundo civilizado, así que tuve que describir el progreso, los edificios, las carreteras. Reproduzco esta parte de la conversación, que jamás olvidaré:

"¿Carreteras? ¿Qué son?", me dijo la cabeza visible de la aldea.

"Son como caminos, como senderos, por los que transitan unos artilugios llamados automóviles", le respondí, a sabiendas de que no me comprendería.

"¿Automóviles? ¿Qué son?"
"Son... son unas cosas que te llevan de un lugar a otro, te desplazan"

"¡Ah! Son seres vivos, pues", me espetó.

"No, no", corregí ensegui-

FERNANDO TRIAS DE BES

ESCRITOR

da, "no están vivos".

"Entonces...; cómo se mueven?"

"Con... con un combustible. O sea, con algo así como comida para automóviles. A medida que se la traga,

genera energía para moverse", le intenté aclarar, viendo que la cosa era muy complicada de explicar.

"¡Ah! Lo mismo que a un asno. Le das hierbas, y te lleva. O sea, que un automóvil es un ser vivo, ¿no?", insistió el indígena.

"No, no. Los coches no son seres vivos", le dije por segunda vez.

"Entonces, ¿cómo los diriges?"

"Bueno, uno aprende a dominarlos, es una cuestión de práctica, de experiencia"

"Como domar un caballo..."

"Sí, eso", le dije, viendo que parecía empezar a asimilar lo que era un coche.

"¡Ajá! Como un caballo, como un ser vivo...", insistió con testarudez.

"No, no. No es un ser vivo".

"¿Y hay que cuidarlos?"

"ENTONCES, SI

AL AUTOMÓVIL

SE LE QUIERE

COMO A UNA

-SUGIRIÓ EL

CACIQUE-, ES

UN SER VIVO..."

PERSONA

TRÁFICO 54, . Marzo-abril

"Sí, claro. La gente los lava, los mantiene, los cuida.

Bueno, y al revés. Los automóviles también cuidan de uno y su familia".

"¿Cómo un perro guardián?"

"Efectivamente".

"¡Aja! Como un perro, como un ser vivo..."

Por cuarta vez, le dije:

"No, no... no es un ser vivo"

"Pero, vamos a ver", me dijo ya molesto de tantas negativas, "¿se le llega a apreciar al automóvil, se le toma cariño?"

"Sí, claro que sí. Hay gente enamorada de su automóvil y hay quienes suspiran por aquél que no pueden tener".

"Como a una amante", me sugirió.
"Sí, a veces, incluso, más que a una amante", le aseguré.

"Entonces, si se le quiere como a una persona, es un ser vivo..."

Y más convencido que vencido, le

"Sí, los automóviles son, de hecho, seres vivos".

Fue solamente entonces, que pareció comprender.

Extraído del inédito y extraviado manuscrito "Aventuras en el Amazonas", del desconocido explorador norteamericano Ted Carr.



"Un grano no llena el granero, pero ayuda al compañero". Esto ha querido llevar a la práctica alquien en la estación de servicio de La Cavada (Cantabria). Ésta se ubica en una larda recta en la que está permitido adelantar v donde concurren condiciones favorables para ello, pues, incluso de noche, existe buena iluminación. Los que, tras repostar, continúan hacia la derecha pueden pensar "como no voy a atravesar la calzada, sino que me incorporo al carril más cercano, sólo compruebo que nadie ocupa el carril que voy a ocupar". Craso error. El peligro está en que, al incorporarse, se puede estar produciendo un adelantamiento, con el riesgo inminente de colisión.

Consciente de lo peligroso de la situación, alguien colocó el cartel de la foto, advirtiendo y recordando por dónde puede llegar el peligro. Nunca sabremos si su idea ha evitado algún





accidente, pero seguro de que si todos aportamos nuestro grano de arena, el granero de la seguridad vial estaría más lleno de personas que dejaron en la carretera su vida. Muchas gracias al señor anónimo por su colaboración. - Rubén Díez Alonso. Santander (Cantabria).

Multar al profesor

¿Se puede sancionar al profesor de la autoescuela cuando esté dando la clase práctica en cualquier tipo de vía por ir hablando con el 'móvil'? Y si va hablando con el alumno durante la clase, ¿a quién sancionarían?
Andrés Sánchez Montoro (correo electrónico).

Respuesta: El Real Decreto



1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, en su art. 9 b), recoge como obligación del profesor "atender de forma continuada la enseñanza práctica", obligación que incumpliría si, durante la clase, habla por el móvil o permite que lo haga el alumno. La citada infracción se sancionaría (art. 67.2 de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial) con multa de 94 a 1.503 €

Espacio para reparar

Vivo en un pueblo de Cádiz y suelo salir bastante en coche. Un amigo
y yo nos preguntamos porqué no
existen en carretera, a trechos, desvíos donde se pueda parar en caso
de pinchazo, calentamiento o, simplemente, para llamar o contestar al
teléfono. Recientemente hicimos 200
kilómetros (de Cádiz, por la N-IV hasta la N-383; a Utrera, Marchena,
Écija y Fuente Palmera): no vimos ni
un metro de anchura en el arcén para poder detenerse por una emergencia. Esto ocurre normalmente en
todas las carreteras, al menos en

Andalucía. Sería aconsejable que cada equis kilómetros hubiera un ensanche suficiente para parar dos coches o un vehículo mayor. Me da miedo tener un pinchazo y tener que arreglarlo ocupando parte de la carretera.-Eloy López Conrado. Fuente Palmera (Córdoba).

Todas las combinaciones

Próximamente se matricularán vehículos con las letras DGP. A mi juicio, podrían llevar a error a los usuarios sobre si se trata de un vehículo civil u oficial. ¿Está prevista esta contingencia y retirar de matriculación las letras que puedan llevar a confusión: PGC, PMM...? He revisado al Reglamento General de Vehículos y no veo referencia alguna al tema. - Victoria Suárez. Guadalajara. (Correo electrónico).

Respuesta: El Anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos, que describe las placas de matrícula, establece que en cada una se inscribirá un grupo de cuatro números y uno de tres letras. Respecto a éste, señala que las letras empezarán por BBB y terminarán en ZZZ, indicando expre-

samente que se suprimen las cinco vocales y Ñ, Q, CH y LL. Puesto que las exclusiones se encuentran claramente especificadas, se entiende que el resto de letras, en principio, deben tomarse en cuenta para formar todas las demás combinaciones de tres letras que vayan produciéndose a medida que la matriculación de vehículos avance, sin excluir ninguna.

Contra prohibir fumar



Quiero expresar mi opinión sobre la posible prohibición de fumar dentro de los vehículos. Me parece una total falta de sentido común que se prohíba y se permitan usar teléfono (aún la versión manos libres), radio, CD, radiocasete y, por supuesto, el DVD

Fumar es un acto reflejo que no conlleva una atención especial (excepto al encender, si se quiere buscar el peor de los extremos); por el contrario, una canción, una noticia y, por supuesto, hablar por teléfono o mirar el DVD hace que inconscientemente mantengamos fija nuestra atención en ello. Podría comprender que se prohíba fumar en los vehículos, si con anterioridad se prohíbieran las acciones indicadas. Juan Antonio Aliño Penadés. Valencia.

Nota de la Redacción: Respetamos todas las opiniones, pero creemos que fumar conlleva una especial atención: como mínimo, exige llevar-

ACUSE DE RECIBO

Movilidad en bici y transporte público

¿A nadie le ha parecido extraño alguna vez que compañeros de trabajo que alardean el lunes de haber recorrido en tiempo récord 50 kilómetros en bici el sábado o domingo con sus amigos y se sumerjan hora y media en el atasco de diario para ir y regresar de la oficina en automóvil? ¿Por qué no van a trabajar en bici? ¿Les da vergüenza? En el sur de Europa somos paradójicos: diferenciamos deporte y ejercicio. Nos gusta la competitividad, las marcas. No concebimos que

En el sur de Europa somos paradójicos: diferenciamos deporte y ejercicio. Nos gusta la competitividad, las marcas. No concebimos que andar en bici sea, ante todo, un modo de movilidad casi perfecto. Que el mejor deporte es el que se realiza regular y moderadamente. Que debe integrarse en nuestros actos cotidianos: al ir a estudiar, a trabajar, a divertirse, a la compra. Personas entradas en la sexta o séptima década de la vida siguen usándola con toda normalidad no muy

lejos de nuestras fronteras. No es un problema de que no se potencie el transporte público lo suficiente: es un problema de que las administraciones no echan un órdago a la pintura de las calles, hagan por sorpresa carriles-bici en las principales arterias, quiten carriles a los coches... Sucederá como en Centroeuropa: que no hay atascos; que la gente, cuando llueve, se pone un chubasquero que tapa las rodillas y ya está. Si hace frío, se abriga uno y listo.

Y para los que nunca irían en bici por cualquier razón, aprendan nuestros ayuntamientos de Mulhouse (Francia), por ejemplo: la urbe está rodeada de inmensos aparcamientos de los que salen cada cinco minutos autobuses, metro y cercanías ¡completamente gratis! a cualquier punto del centro.-Antonio Gómez Bernal. Salamanca.

¿Y si no caben tres ...?

Sov comerciante de puericultura. Dov gran importancia a la seguridad infantil en el automóvil y se me plantea con frecuencia un problema: matrimonio y tres hijos en edad de llevar cada uno su silla de auto; al colocar las tres sillas en un coche normal. ¿caben las tres? Y, si caben, ¿cómo acceder a los broches del cinturón central? ¿Existe alguna extensión para el broche? ¿Es posible llevar al mayor (5 años) sin Sistema de Retención Infantil? Por otra parte, he oído que los coiines elevadores sin respaldo, no van estar permitidos a partir de junio. ¿Es cierto?-Fernando Domingo (Correo electrónico).

Respuesta: Se pueden instalar tres dispositivos de retención homologados en un turismo, siempre se sigan estrictamente las instrucciones del fabricante. En caso de que no existiera espacio físico en el asiento trasero, debe instalarse uno en el del acompañante. pudiendo ocupar el asiento trasero en la mayor parte de los casos dos menores en sus respectivos dispositivos de retención homologados y un adulto. También cabe la posibilidad de transportar en el asiento trasero a dos menores en sus respectivos dispositivos de retención homologados y un tercero



sujeto únicamente con el cinturón de seguridad, siempre que sea mayor de 3 años y no sea físicamente posible instalar un tercer dispositivo de retención.

Finalmente, no se tiene conocimiento de que los cojines elevadores sin respaldo vayan a dejar de estar permitidos.

Luces para motos

Formo parte de un foro de usuarios de motos en Internet. Para meiorar nuestra seguridad, estamos dispuestos a montar un 'kit' de luces de bi-Xenon, compuesto por la bombilla y un transformador. ¿Está permitido hacerlo? ¿Tendremos problemas en la ITV, o en otro lugar, por sustituir la lámpara halógena por ese 'kit' que



hace exactamente las mismas funciones (corta, larga y ráfagas), pero con intensidad de luz superior? Esto aumentaría considerablemente nuestra visión y, por supuesto, antes nos



verían, de día y de noche.-Sergio de la Puente, Bembibre (León).

Respuesta: Sustituir el sistema de alumbrado que de origen tiene instalado un vehículo por otro distinto sólo es posible si el nuevo está debidamente homologado y su instalación se efectúa con arreglo a las condiciones que, en su caso, estén reglamentariamente previstas. Desconocemos si el kit de luces que cita está homologado y si su instalación está conceptuada o no como reforma de importancia. Estas cuestiones debe plantearlas a la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, que es el competente en esta materia.

Señalización y seguridad

Tuve que ir de Sevilla a Écija, ida y vuelta, por la autovía A4, y ví el mal estado de la señalización en ambos sentidos: los carteles de indicación de salidas, kilometraje, información de áreas de servicio... están tan deteriorados que no reflectan la luz de los faros y es prácticamente imposible leerlos hasta que no se está literalmente encima de ellos. Se necesita una urgente reposición de estas señales: si un conductor debe dejar de prestar toda su atención a la carretera para leer la señal que indica, por ejemplo, la salida que debe tomar, esto puede afectar a su seguri-

dad y la del resto de usuarios. Patri-

Carga sobresaliente

cia Álonso Pérez, Sevilla,

¿Está prohibido o permitido llevar bicicletas o carritos de perro sin ruedas en la parte posterior del vehículo en la zona del maletero, sobresaliendo de la proyección en planta del vehículo, en turismos y en autocaravanas?-Mikel Oribe Resines. Bilbao (Vizcaya).

Respuesta: Según el Reglamento General de Circulación (art. 15.3), en los vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías la carga podrá sobresalir por la parte posterior hasta un 10% de su longitud, y si fuera indivisible, un 15%. El art. 14 del citado Reglamento establece la forma en que la carga y los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento deben estar dispuestos. En este caso conviene subrayar (art. 14. 1 d)) que no podrán "ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores".

Reposacabezas obligatorio

Su artículo sobre el reposacabezas "Tráfico", nº 170) afirma que es obligatorio -se supone que se refiere a turismos- desde 1989. No dudo de su eficacia, ni que puede evitar muchas tetraplejías, etc., pero desconozco en qué momento se hizo obligatorio, o si es un error causado por el convencimiento de su utilidad. Por mi profesión -profesor de autoescuela- necesito estar seguro de ese extremo para comentarlo en clase con confianza. Agradecería que dilesen en qué texto legal .- Carlos Azpicueta. Hernani (Guipúzcoa).

Respuesta: De acuerdo con el art. 4.2 y Anexo I del RD 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolaues y semirremolques, así como de partes y piezas



de dichos vehículos, todos los vehículos que se matriculen en España a partir del 1 de mayo de 1989 deberán llevar apovacabezas, y éstos deberán cumplir los requisitos técnicos previstos en la Directiva 78/932/CE.

Más sobre quads

Me gustaría aclarar alguna cuestión a J. Martínez Romero (nº 170), ya que desconoce mucho sobre quad. Si iban equipados como dice. lo que hacen es ir como es debido, o sea, protegidos: la velocidad es de 45 y no de 40 km/h; pueden circular por autovías; el arcén es por donde deben ir: la placa VE no se utiliza para quad desde hace más de 2 años y en Cádiz no existen escuderías de quad. Soy el primero que está en desacuerdo con el uso incorrecto de cualquier vehículo, incluidos quad, pero debería informarse mejor y, en vez de pedir actuaciones contra los quads, ¿por qué no contra los accidentes de coche que tenemos cada fin de semana entre Cádiz y Chiclana? ¿Quiere datos objetivos? No ha ocurrido ningún accidente en dicha vía provocado por un quad y, de los ocurridos en otras vías, en el 85% son culpables los coches, que, en su mayoría, al verse más protegidos, no los respetan. (Lo puede confirmarcualquier aseguradora).

Soy usuario de los dos tipos de vehículos y le aseguro que el 99% de los usuarios de quad utiliza casco; en coche, el cinturón no lo usan ni la mitad. ¡Qué se vigile eso, si quiere que se vigile algo!-J. Santome. Cádiz. (Correo electrónico).

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

REVISTA "TRÁFICO" c/ General Aranaz, 86. 28027 MADRID Sección CARTAS e-mail: immenendez@dgt.es

VÍA DE SEVVICIO

Transferencia simultánea entre particulares



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

- Pago de la tasa 1.5: 39,4 € v 6,80 € si es ciclomotor
- Documentación sobre la personalidad de los interesados (original de los DNI en vigor o, en su caso, resguardo de solicitud de renovación acompañado de otro documento oficial).
- Original de la Tarjeta de Inspección Técnica en vigor (Certificado de Características si es ciclomotor).
- Original del Permiso o Licencia de Circulación.
- Si se trata de un vehículo adquirido en subasta,

original y copia del acta de adjudicación.

- Original y copia del últi-. mo recibo del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del año en curso, de carácter munici-
- Documento acreditativo de la adquisición del vehí-
- Original y fotocopia del pago del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales -se paga en la Hacienda autonómica- o justificante de exención o no suieción al mismo.

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

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 n° 505

PERMISOS Y LICENCIAS

	Permisus	Licencias		Permisos	Licencias
Provincia	febrero-marzo	febrero-marzo	Provincia	febrero-marzo	febrero-marzo
Álava (VI)	1.083	34	Lleida (L)	2.066	400
		124			133
Albacete (AB)	1,911		Lugo (LU)	1.025	59
Alicante (A)	7.154	810	Madrid (M)	24.278	900
Almería (AL)	2.631	368	Málaga (MA)	9,662	1.694
Asturias (O)	3.458	146	Murcia (MU)	6.493	711
Ávila (AV)	645	40	Navarra (NA)	1.593	153
Badajoz (BA)	2.581	403	Ourense (OU)	1.273	58
Barcelona (B)	22.350	1.963	Palencia (P)	698	14
Burgos (BU)	1.188	21	Palmas, Las (GC)	4.781	252
Cáceres (CC)	1,579	133	Pontevedra (PO)	3,316	183
Cádiz (CA)	5.805	1,246	Rioja, La (LO)	1.142	85
Cantabria (S)	1.883	130	Salamanca (SA)	1.588	47
Castellón (CS)	1.789	250	S. C. Tenerife (TF)	4.110	298
Ciudad Real (CR)	1,682	227	Segovia (SG)	752	19
Córdoba (CO)	2.670	604	Sevilla (SE)	8.987	1.176
Coruña, A (C)	4.034	185	Soria (SO)	280	12
Cuenca (CU)	931	70	Tarragona (T)	2.906	179
			Teruel (TE)	634	49
Girona (GI)	3.266	455	Toledo (TO)	2.654	170
Granada (GR)	4.626	693	Valencia (V)	10.988	891
Guadalajara (GU)	856	72	Valladolid (VA)	1.967	33
Gulpúzcoa (SS)	2.040	154	Vizcaya (BI)	2.806	127
Huelva (H)	2,276	297	Zamora (ZA)	807	25
Huesca (HU)	884	60	Zaragoza (Z)	3.179	208
Jaén (J)	2.583	389	Ceuta (CE)	514	60
Illes Balears (IB)	3.928	735	Melilla (ML)	465	20
León (LE)	1.697	70	TOTALES	184.494	17.235

Tasas DGT 2005 www.dgt.es/administracion/tasas.html Matriculación automóviles (Permiso Circulación). 66.60 Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación). 17.00 Permisos temporales para traslados y pruebas de vehículos y autorizaciones especiales. 17,00 Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (transferencia). 41.80 Examen conducción. 75,00 Examen fuera de la capital de la provincia. 83,40 Baia de un vehículo. 7.00 Licencias para conducción de ciclomotores. 17,00 Anotaciones en los expedientes, suministro de datos (p. e., información sobre una matrícula)

certificación, cotejo y desglose de documentos.	7,00
Duplicado permisos (extravío, deterioro, revisión o modificación).	17,20
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	3,40
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	6,80
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	10,40
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	13,80
Duplicado licencia (extravío, deterioro, revisión o modificación).	7,40
Revisiones hasta 1 año (80% descuento)	1,40
Revisiones hasta 2 años (60% descuento)	3,00
Revisiones hasta 3 años (40% descuento)	4,40
Revisiones hasta 4 años (20% descuento)	6,00
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 jefa-

La situación de los Centros de Tratamiento de Vehículos (CAT) está en www.dgt.es/tramites/cards/cards.htm

TELÉFONOS DE

EMERGENCIA

112 Toda España.

900 123 505 DGT

913 35 45 45 Cruz Roja

091 Policía Naciona

Policía Local

Guardia Civil 945 28 20 00 País Vasco

Cataluña (Policía Autónoma)

LAS LETRAS DE LA ÚLTIMA MATRÍCULA

(21/4/2005) DJR

VEHÍCULOS MATRÍCULADOS POR TIPOS (febrero-marzo)

Total 387.531





25.807



Motocicletas

673

Autobuses



3,369 Tractores industriales



877



Otros vehículos

MA DE Servicio

	iLv	poe,
ı	Municipio (Provincia/Isla)	Teléfono
П	ANDALUCÍ	A
ı	Albox (AL)	950 120 902
П	Berja (AL)	950 406 300
1	Huércal de Almeria (AL)	950 140 229
П	Huércal de Almeria (AL)	950 300 240
Ш	Vera (AL)	950 528 852
П	Algeciras (CA)	956 572 817
П	Cádiz (CA)	956 252 590
Н	Jerez de la Frontera (CA)	956 144 141
١	Puerto Real (CA)	956 590 612
ı	San Fernando (CA)	956 883 520
1	Villamartin (CA)	956 231 282
H	Baena (CO)	957 671 250
Н	Córdoba (CO)	957 202 577
1	Córdoba (CO)	957 502 577
ı	Córdoba (CO)	957 291 150
П	Lucena (CO)	957 502 772
١	Peñarroya/Pueblonuevo (CO)	957 567 073
١	Pozoblanco (CO)	957 130 517
П	Albolote (GR)	958 466 862
П	Baza (GR)	958 342 098
١	Granada (GR)	958 272 621
1	Loja (GR)	958 323 135
۱	Motril (GR)	958 600 116
П	Peligros (GR)	958 468 492
٦	Huelva (H)	959 245 186
١	Minas de Tharsis (H)	959 397 918
١	La Palma del Condado (H)	959 40 09 57
1	San Juan del Puerto (H)	959 367 070
1	Zalamea La Real (H)	959 562 106
1	Beas de Segura (J)	953 458 275
1	Guarromán (J)	953 672 198
1	Jaén (J)	953 281 700
1	Übeda (J)	953 758 070
1	Algarrobo (MA)	952 550 862
1	Estepona (MA)	952 803 550
1	Antequera (MA)	952 031 462
	Málaga (MA)	952 171 547
	El Palo (MA)	952 207 003
i	Ronda (MA)	952 870 536
	Alcalá de Guadaira (SE)	955 679 135
	Carmona (SE)	954 191 300
	Cazalla de la Sierra (SE)	954 884 677
		955 762 801
	Gelves (SE) Osuna (SE)	955 820 7B3
	La Rinconada (SE)	955 797 161
		955 863 232
	Utrera (SE)	

Teruel (TE)	978 602 964
(*) MOVIL (TE)	607 263 506 y 687 344 686
Calatayud (Z)	976 885 372
Caspe (Z)	976 631 092
Eiea de los Caballeros (Z)	976 664 451
Tarazona (Z)	976 644 050
Utebo (Z)	976 785 474
Zaragoza (Z)	976 570 818
AS	TURIAS

ASTURIAS	ACT	inu	0	
	ASIL	JKIE	19	

ASTURI	AS
ės (O)	985 520 228
gas de Narcea (O)	985 810 605
ntrego (O)	985 661 100
in (0)	985 300 103
io (O)	985 473 838
nera (O)	985 263 317
ente-Ribadesella (O)	985 860 004
res (O)	985 451 815
- Lilian	

DALEADS HIES

DALERI TO, I	table of
Santa Gertrudis (Ibiza IB)	971 315 976
Inca (Mallorca IB)	971 502 404
Manacor (Mallorca IB)	971 555 457
Palma de Mallorca (IB)	971 265 950
Palma de Mallorca (IB)	971 297 906
Cludadela (Menorca IB)	971 480 044
Mahón (Menorca IB)	971 354 502
CANTAB	RIA

Corrales del Buelna (S)	942 831 280
Maliaño (S)	942 369 044
Olaiz (S)	942 339 506
CANARI	AS

Antigua (Fuerteventura GC)	928 878 145
S. Sebastián (Gomera TF)	922 870 138
Agüimes (Gran Canaria GC)	928 182 020
Palmas, Las (Gran Canaria GC)	928 480 639
Palmas, Las (Gran Canaria GC)	928 480 751
Telde (Gran Canaria GC)	928 710 203
Sta, Mª de Guia (G. Canaria GC)	928 550 153
Valverde (Hierro, El TF)	922 551 451
Arrecife (Lanzarote GC)	928 811 473
Paso, El (Palma, La TF)	922 485 952
Arafo (Tenerife TF)	922 501 700
Realejos, Los (Tenerife TF)	922 345 359
Rosario, El (Tenenfe TF)	922 619 322
S. Miguel Abona (Tenerife TF)	922 735 088

CASTILLA-LA MANCHA

۱	Albacete (AB)	967 215 973
f	Albacete (AB)	967 210 974
1	Almansa (AB)	967 311 386
ı	Hellin (AB)	967 305 410
ı	Villarrobledo (AB)	967 145 362
ł	Alcázar de S. Juan (CR)	926 546 650
ı	Ciudad Real (CR)	926 212 800
1	Damiel (CR)	926 855 052
1	Manzanares (CR)	926 612 393
1	Puertollano (CR)	926 411 205
1	Valdepeñas (CR)	926 347 779
	Cuenca (CU)	969 213 553
	Motilia del Palancar (CU)	969 333 399
	Alcolea del Pinar (GU)	949 300 380
	Azuqueca de Henares (GU)	949 348 019

adalaiara (GU)	949 202 986
aña (TO)	925 131 402
ntanar de la Orden (TO)	925 560 161
avera de la Reina (TO)	925 801 990
edo (TO)	925 230 063
penes. Los (TO)	925 321 002
noter (TO)	925 531 930
CASTILLA Y	LEÓN

UNOTHER	LEON
Arévalo (AV)	920 303 358
Avila (AV)	920 221 112
Aranda de Duero (BU)	947 507 399
Burgos (BU)	947 198 280
Burgos (BU)	947 481 680
Miranda de Ebro (BU)	947 325 952
Villasante de Montija (BU)	947 140 239
Cembranos (LE)	987 303 860
Onzonilla (LE)	987 254 099
Ponferrada (LE)	987 455 651
Cervera de Pisuerga (P)	979 870 777
Palencia (P)	979 727 508
Béjar (SA)	923 411 500
Carbajosa Sagrada (SA)	923 190 274
Castellano Moriscos (SA)	923 361 435

980 570 025

Morales del Vino (ZA)

Montferrer (L)	902 127 600
Solsona (L)	902 127 600
Tremp (L)	902 127 600
Vielha-Mijaran (L)	902 127 600
Montblanc (T)	902 127 600
Mora la Nova (T)	902 127 600
Reus (T)	902 127 600
Tarragona (T)	902 127 600
Tortosa (T)	902 127 600

COMUNIDAD VALENCIANA

Alcoy (A)	965 545 455
Alicante (A)	902 196 196
Benidorm (A)	902 196 196
Denia (A)	966 435 443
Fiche (A)	902 196 196
(*) MOVIL (A)	520 998 108 y 902 196 196
Orihuela (A)	965 367 182
(*) MOVIL (A)	966 767 273
Redovan (A)	966 754 497
Torrevieja (A)	966 707 474
Villena (A)	965 979 323
Castellón de la Plana (CS)	964 251 536
(") MÓVIL (CS)	964 251 536
Villarreal (CS)	964 535 400
Vinaroz (CS)	964 401 320
Alzira (V)	962 418 273
Catarroja (V)	961 267 602
Gandia (V)	962 862 233
Masalfasar (V)	961 400 661
I'I MOVIL IVI	658 936 305
Onteniente (V)	962 910 720
Puerto de Sagunto (V)	962 698 158
Rihamnia (VI	961 668 181

EXTREMADURA	
Badaioz (BA)	924 271 102
Mérida (BA)	924 372 073
Villanueva Serena (BA)	924 843 350
Zafra (BA)	924 554 44
Cáceres (CC)	927 232 57
Coria-Moraleja (CC)	927 502 059
Navalmoral Mata (CC)	927 535 35
Plasencia (CC)	927 411 87
Truillo (CC)	927 321 83

- 1	UNLIVIN	
	Arteixo (C)	981 602 720
	Cacheiras-Teo (C)	981 806 009
	A Coruña Espiritu Santo (C)	981 611 661
1	Artes-Riveira (C)	981 872 400
	Narón (C)	981 315 051
-	Santiago-Tambre (C)	981 571 100
	Foz (LU)	982 135 507
	Lugo (LU)	982 209 037
	Monforte de Lemos (LU)	982 410 412
	Viveiro (LU)	982 550 483
	O Barco (OR)	988 325 155

918 818 063

963 136 000 963 407 114

Michael de Heiligies (III)	010 010 000
Alcorcón (M)	916 434 600-435 618
Aranjuez (M)	918 011 256
Arganda del Rey (M)	918 714 114
Coslada (M)	916 728 048
Leganés (M)	916 885 046
Lozoyuela (M)	918 694 212
Navalcamero (M)	918 115 155-114 518
Navas del Rey (M)	918 650 591
Parla (M)	916 982 612
Pinto-Getafe (M)	91 695 86 58
Las Rozas (M)	916 377 161
S. Sebastián Reyes (M)	916 527 177
Tres Cantos (M)	918 031 193
Vallecas (M)	917 859 112
Villalba (M)	918 511 687
Villarejo de Salvanés (M)	918 745 363
MU	IRCIA

Alcantarilla (MU)	968 890 039
Caravaca de la Cruz (MU)	968 725 502
Cartagena (MU)	968 528 319
Esoinardo (MU)	968 307 444
Jumilla (MU)	968 782 518
Lorca (MU)	968 460 761
Molina de Segura (MU)	968 645 491
Con Dodgo del Dinator /MI II	968 188 083

Noain (NA)	948 312 759
Pampiona (NA)	948 303 586
Peralta (NA)	948 750 554
Tudela (NA)	948 847 000

RIOJA, LA

Calahorra (LO)	941 146 814
Logrofio (LO)	941 291 158
Logroño (LO)	941 208 295
S. Domingo Calzada (LO)	941 342 710
DAIS VASCO	

Amorebieta (BI)	946 308 957
Arrigorriaga (BI)	946 711 713
Trápaga (BI)	944 781 214
Zamudio (BI)	944 521 113
Bergara (SS)	943 760 490
Irún (SS)	943 626 300
Urnieta (SS)	943 550 000
Jundiz (VI)	945 290 510
0.5	1174

956 507 374

Ceuta-El Tarajal

BOLETÍN PARA CAMBIOS DE DOMICILIO

NO SE ADMITEN NUEVOS SUSCRIPTORES. Por ello, 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 (número de seis cifras que va junto al nombre en el plástico que envuelve la revista)- a: Revista "Tráfico". c/ General Aranaz, 86. 28027 MADRID. Fax: 91 320 41 38 o al e-mail: amalvarez@dgt.es

DIRECCIÓN ANT	IGUA (Ca	ille o plaza,	nűmero, p	iso, letra)			
						PÁDIGO BOSTA	
POBLACIÓN		L				ÓDIGO POSTA	
DDOWNCIA	9 6	1:				REFERENCIA	
PROVINCIA			WI.				
NUEVA DIRECCI	ÓN (Calle	o plaza, n	úmero, piso	o, letra)			
			10 July 1		100		. 15
POBLACIÓN					(CÓDIGO POSTA	AL I
					26/11/2		

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
Protección de
Datos, regulado por
la Orden del
Ministerio de
Justicia e Interior de 26 de julio de 1994 y le es de

aplicación e articulo 5 de la Lei

datos de carácter personal.

¿Cuándo pasar la ITV?

En los últimos números hemos suqué vehículos (por matrículas) tenían que pasar la ITV en los meses siquientes. 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 matriculas 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
- El resto de los vehículos, consultar en la Jefatura Provincial de Tráfico o en cualquier estación ITV.

SUPLEMENTO **DE LOS NIÑOS** PARA LOS NIÑOS Número 129

CELIA I. RODRÍGUEZ

(PEDAGOGA DEL CENTRO SUPERIOR DE EDUCACIÓN VIAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO EN



Siempre es importante recordar contenidos educativos que nos ayudan a tener y mantener, en todo momento, una mayor Seguridad Vial. Por eso, en estas páginas, vamos a trabajar alguno de esos contenidos teniendo en cuenta que, con el buen tiempo, Llega el nuestra actividad al aire libre nos invita a aprovechar más frecuenteverano mente los espacios abiertos como son los parques, las calles, el campo y las propias carreteras, pero hay que saber también que, con ello, nos exponemos a mayores peligros. Desde luego, es un buen momento para dar largos paseos con nuestras mascotas, hacer excursiones en bicicleta o, simplemente, desplazarnos con toda la familia en coche a otras ciudades y pueblos. Pero, es necesario hacer cada una

de estas cosas respetando el entorno, la naturaleza y icómo no! a los demás transeúntes. Seguro que si todos lo hiciéra-

mos bien, construiríamos un mundo fantástico en el que sería posible disfrutar mucho más de todas las cosas hermosas que nos rodean. Para conseguirlo, sólo necesitamos ser conscientes de que nuestros actos, sumados a los de los demás, mejorarí-

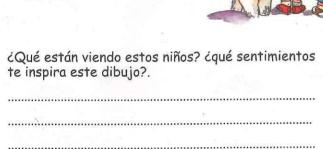
an nuestra calidad de vida. Merece la pena intentar que, poco a poco, las ciudades sean menos plomizas, más respirables y que los accidentes de tráfico afecten cada año a menos personas.

Por ello, vamos a proponernos que nuestras vidas y las de los que nos rodean transcurran con armonía y cordialidad. iSólo necesitamos querernos!

TRÁFICO 58 Mayo-junio 2005

Piensa y escribe







Cuando ves a un Agente de perfil o de frente ¿qué tienes que hacer?	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	





¿Por qué el perro tira de la niña hacia atrás? Comenta el dibujo.									
						21,5-5		100	- 1
			- R4	136	3	10.1.4			
- Kum'ri ince re		1.4511	_3 _1						Visit of the
				-					





Algo na sucedido aqui cpor que	crees que los ninos se estan dando la mano? Equien está pidiendo disculpas?	
	Av CONSTRUCTOR OPERATOR OF A CONSTRUCTOR W ODDINGS	
0.91, 21		



Vaya susto que se ha dado este pobre perrito ¿qué ha pasado?							
				48 L	***************************************		
					·	•••••	

PROPUESTAS Y ACTIVIDADES PARA LOS PROFESORES

- Trabajar el medio ambiente, la contaminación atmosférica y las dificultades de vivir en una gran ciudad donde el tráfico es intenso.
- Representar en clase las figuras del Agente de tráfico para que los niños identifiquen cuándo pueden cruzar y cuándo deben esperar.
- Plantear los riesgo de ir corriendo por la calle, cruzar entre dos coches o salir a buscar una pelota a la calzada.
- Comentar algunos contenidos de viajero: ubicación dentro del coche, cinturones de seguridad, comportamientos más adecuados, subida y bajada del vehículo.
- Trabajar normas de urbanidad y cordialidad que fomenten la convivencia como el saludo, el respeto, el agradecimiento, pedir disculpas, etc...
- Exponer los riesgos de llevar a los peros sueltos.

Disfruta circulando

aite y Marta habían emprendido una larga excursión en bicicleta y no sabían muy bien qué es lo que se iban a encontrar. Las dos llevaban mucho tiempo respirando aire contaminado en un lugar donde las personas des-

conocían las normas de urbanidad y donde circular se había convertido en algo realmente peligroso; pero ellas creían que eso se podía arreglar y se propusieron buscar una solución. En el colegio, la profesora había comentado que existían lugares, no muy lejos de allí, donde andar por la calle, montar en bicicleta o viajar en coche era algo agradable v querían comprobarlo por sí mismas. Sus familias también las habían animado mucho, así que lo tuvieron muy claro. Deseaban aprender de ese mundo imaginario para volver y poder mostrarlo. Muchos de sus compañeros se habían burlado de ellas, mofándose con comentarios; las habían perseguido y empujado intentando atropellarlas para hacerlas daño, pero, afortunadamente, estaban muy recuperadas. En estos momentos, aunque tenían un poco de miedo, se sentían seguras en sus flamantes bicicletas recién pintadas y cuidadosamente arregladas dispuestas a todo.

Las dos llevaban muy poco equipaje, sólo el casco y lo necesario para pedalear sin prisa pero sin pausa. A medida que se iban alejando, notaban cómo su respiración se normalizaba, sus sonrisas eran más abiertas y sus ojos se iluminaban con una luz especial que apenas ya recordaban. Iban observándolo todo, disfrutando de una brisa suave que acariciaba sus caras y contemplando, extasiadas, cómo los campos de espigas dibujaban olas

interminables que mudaban constantemente de color. Y así, poco a poco, sin darse cuenta, se encontraron con un grupo de personas que acababan de dejar sus bicicletas y

disponían a compartir la merienda al lado de la carretera. Ellas apenas se atrevieron a mirar pero, inesperadamente, alquien las saludó.

- Ove. Marta, chas oído eso?, dijo Maite extrañada, dejando de pedalear.

- ¿Qué? -contestó Marta.

- Que nos han saludado. Mírales tú misma, nos hacen señas para que nos acerquemos -volvió a decir

- No puede ser, ¿Tú crees que nos podemos fiar?

-dijo nuevamente Marta.

- Pues, claro; a lo mejor aquí es lo normal. iVamos a probar!

Casi no se lo podían creer. Allí estaban, merendando, riendo y haciendo planes para compartir todos juntos el trayecto que aún les quedaba por recorrer. Mientras tanto, la noche se acercaba.

- Lo importante es la seguridad -dijo uno de los chicos-. Coged estos reflectantes.

- Yo, como me conozco muy bien el camino, iré la primera y así os protegeré -comentó otra mucha-

Todos lo hacían realmente bien, pero lo raro era ver cómo los coches también les respetaban.

Marta, asombrada, les preguntó si allí había muchos accidentes.

- No, qué va, casi ninguno -dijo uno del grupo.

- Pero cpor qué? - requirió Maite.

- Muy sencillo -dijo otra chica-, porque aquí casi todo el mundo es feliz.

Maite y Marta se miraron sorprendidas. O sea, que era eso. Había que volver inmediatamente y contárselo a todo el mundo. Tenían que decir a

sus compañeros que la clave estaba en guererse y ser feliz queriendo, dando y respetando.

> Y COLORÍN COLORADO, ESTO QUE NO ES UN CUENTO SE HA ACABADO.

GRAN CRUCIGRAMA

A A A A --(1) AAA (1) A M 3 A

HORIZONTALES 1: Mujer de Ulises y madre de Telémaco. Poéticamente, cielo, firmamento.- 2: Esposo de Isis y padre de Horus. Ánade silvestre. - 3: Variedad de biotita muy rica en hierro y de color negro.- 4: Lirio hediondo. Tela de algodón estampada.- 5: Seudónimo del escritor Mariano José de Larra. Letra numeral romana. Vocal. Siglas de Orden Real. - 6: Árbol anonáceo tropical de fruto aromático. Ave palmípeda, Vocal, Preposición.-7: Que tiene el cabello blanco. Mentiras, embustes.- 8: Vocal. Nombre propio de muier. Vano. fútil. - 9: Fruto comestible de una planta solanácea originaria de América. Ser orgánico que vive, siente y se mueve por propio impulso. - 10: Remedáralos. Símbolo del cobalto. - 11: Barquero de la laguna Estigia. Movimiento nervioso habitual. Llamada internacional de auxilio. - 12: Hiciéramos corresponder un sonido con otro. Consonante.- 13: Ondas marinas. Símbolo químico del calcio. Uno de los hijos de Jacob.- 14: Vocal. Existe. Pañuelo doblado en triángulo que usan las mujeres al cuello como adorno o abrigo. - 15: Fluido aeriforme. Fortificaciones subterráneas militares abovedadas.

VERTICALES 1: Dicese de la actriz capaz de interpretar muchos personajes distintos. Símbolo químico de la plata. - 2: Principio activo de las habas del Calabar. Tercera cavidad del estómago de los rumiantes. Vocal,-3: Lago del Canadá en la provincia de Ontario. Observóles. - 4: Nombre antiquo del río Po italiano. Dícese de las palabras sin acentuación.- 5: Jefe, dirigente. Príncipe de los infiernos. Consonante. - 6: Animal plantigrado. Colocar una cosa de modo que estorbe a otra. Consonante. Símbolo químico del protactinio.- 7: Consonante. En numeración romana, mil cien, Vocal, Preposición, Acometes.- 8: Dícese de la que ha dejado un empleo y disfruta de un premio por sus servicios. Animal dañino para la caza menor. - 9: Cerveza inglesa. El río más caudaloso de Venezuela. Siglas de la Organización Mundial.- 10: Musa de la Poesía Elegíaca. Cierto licor. Habitación principal.- 11: Inflexión de la voz. Región de Indochina oriental. Consonante. Hijo de Adán y Eva.- 12: Carburo de hidrógeno saturado. Ermitaño.- 13: Repetido, voz con la que se arrulla a lis niños. Labráselos. Igualdad de nivel.

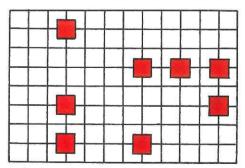
BUSCA LA DIFERENCIA





Con la llegada de la primavera, Belén disfruta de la placidez del campo. Sin embargo, cuando se marcha, hay algo que falta en el bonito paisaje. Observa las dos viñetas y localiza qué ha sido.

COMECOCOS



Ocho amigos han comprado otros tantos chalés Fl problema es aue tienen aue dividir el terreno en 8 partes iquales en forma y extensión. ¿Cómo lo

ADIVINANZA

Blanco fue mi nacimiento, colorada mi niñez, y ahora, que voy para vieja, soy más negra que la pez.

JEROGLÍFICO



¿Cuándo me vas a devolver la bici?

PROBLE-

MINO

El total de

libros que tengo es un númer

le dos cifras

que, dividido por 4, da como esto 2; dividid

por 5, da como

ividido por 9,

da como resto 7. ¿Cuántos ibros

consideras au

tengo en mi biblioteca?

Aser.- 14: Es. Pañoleta.- 15: Gas. Casamatas. Sos. - 12: Asonáramos. R.- 13: Olas. Ca. Aranas. - 8: E. Ana. Inane. - 9: Tomate. Animal. - 10: Imitáralos. Co. - 11: Carón. Tic. 0. 0t.- 6: Anón, Pato. A. A.- 7: Canoso AL CRUCIGRAMA: (Sólo horizontales)- 1: Penélope. Éter.- 2: Osiris. Maroto.- 3: Lepidonalaria.- 4: Iride. Cretona.- 5: Figaro. I. A BUSCA LA DIFERENCIA: Uno de los

AL JEROGLIFICO: Dentro de un rato, nada más (dentro de un ratón, A; da; más). AL PROBLEMINO: 34 libros. A LA ADIVINANZA: La mora.



AL COMECOCOS:

TRÁFICO 62 Mayo-junio 2005

TRÁFICO S Mayo-junio 2005

